

VERKEHRLICHE RAHMENPLANUNG FASING ZENTRUM

im Auftrag des

Planungsreferates der Landeshauptstadt München

ERLÄUTERUNGSBERICHT

März 1988

Dorsch Consult

Ingenieurgesellschaft mbH

		<u>Seite</u>
4	PLANERISCHE VORÜBERLEGUNGEN	15
4.1	Maßgebende Planungsziele	15
4.2	Stadtteilzentrum Pasing	17
4.3	Elemente für ein neues Verkehrskonzept	18
5	VERKEHRSKONZEPT PASING ZENTRUM	23
5.1	Rahmenbedingungen	23
5.2	Darstellung des Konzeptes (Anlagen 4 bis 8)	25
5.3	Alternativen zum Konzept (Varianten A bis C)	31
5.4	Stufenweise Realisierung (Anlagen 9.1 bis 9.3)	39
6	BEWERTUNG DES VORGESCHLAGENEN VERKEHRSKONZEPTES	43
6.1	Allgemeines	43
6.2	Verkehrliche Auswirkungen	43
6.3	Stadtstrukturelle Auswirkungen	48
6.4	Umweltrelevante Auswirkungen	50
6.5	Baukosten	52
7	ZUSAMMENFASSEND E BEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN	54
7.1	Zusammenfassende Beurteilung	54
7.2	Ergänzende Empfehlungen	58

VERKEHRLICHE RAHMENPLANDNG PASING ZENTRUM

ANLAGENVERZEICHNIS D

Anlage 1	Verkehrsregelungen	M. 1 : 1.000	Bestand
2	Straßenraumnutzung	M. 1 : 1,000	Bestand
3	Probleme, Konflikte, Mängel	M. 1 : 1.000	Bestand
4	Nutzungsansprüche	M. 1 : 1.000	Planung
5	Straßenfunktion	M. 1 : 1.000	Planung
6	Wegenetze der Verkehrsarten	M. 1 : 1.000	Planung
7	Maßnahmen (Überblick)	M. 1 : 1.000	Planung
8	Gestaltungsvorschlag	M. 1 : 1.000	Planung
9.1	Maßnahmen (Realisierungsstufe 1)	M. 1 : 1.000	Planung
9.2	Maßnahmen (Realisierungsstufe 2)	M. 1 : 1.000	Planung
9.3	Maßnahmen (Realisierungsstufe 3)	M. 1 : 1.000	Planung

1) Die hier aufgeführten Anlagen liegen der HA I vor;

bis auf Anlage 6 und 8 wurden sie der Beschlusvorlage Entwicklungsprogramm Stadtteilzentrum Pasing nicht beigefügt.

Die Anlage 6 entspricht Anlage 4 d, Anlage 8 entspricht Anlage 4 a der Beschlusvorlage.

1 GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG VORGABEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 AUFTRAG

Die Befreiung des Fasinger Kernbereichs vom stadtteilmfremden Durchgangsverkehr und die Reduzierung störender Auswirkungen des Verkehrs auf dieses wichtige Stadtteilzentrum sind seit langem vorrangige,, aber bisher nicht eingelöste Ziele der Stadtentwicklung im Münchner Westen.

Außer der Fertigstellung großräumiger Umfahrungsmöglichkeiten (z. B. A 99 No.rd und West, Eschenrieder Spange) fehlt hierfür insbesondere die Realisierung der geplanten Nordumgehung des Pasinger Zentrums.

Im Auftrag des Flanuhgsreferates der Landeshauptstadt München hat Dorsch Consult 1985/86 als Teil 1 einer "Verkehrsuntersuchung Pasing" für diese Nordumgehung eine technische Durchführbarkeitsstudie erstellt, deren Ergebnis im September 1986 vorgelegt wurde.

Die Studie unterstreicht die Bedeutung des Projektes als wichtigste Voraussetzung für die verkehrliche Entlastung des Pasinger Zentrums und empfiehlt eine an den Bahnkörper der DB angelehnte oberirdische Lösung für die Umgehungsstraße. Mit Beschluß vom 21.01.1987 hat der Stadtrat von dieser Empfehlung Kenntnis genommen.

Auf der Basis des Stadtratsbeschlusses hat das Planungsreferat im April 1987 als Teil 2 der Verkehrsuntersuchung den Auftrag zur verkehrlichen Rahmenp^anung für das nachpeordnete Straßennetz an Dorsch Consult vergeben.

Die Ergebnisse dieses Auftrages, die der weiteren Vorbereitung des geplanten Stadtteilentwicklungsplanes Pasing dienen sollen, werden hiermit vorgestellt.

1.2 VORGABEN

Die verkehrliche Rahmenplanung des nachgeordneten Straßennetzes basiert weitgehend auf den gleichen Vorgaben wie der Teil 1 der Verkehrsuntersuchung sowie auf dessen wichtigsten Ergebnissen:

Die Nordumgehung Fasing wird der verkehrlichen Rahmenplanung entsprechend der im Teil 1 empfohlenen oberirdischen Lösung (Alternative "0") mit zwei durchgehenden Fahrsteifen je Richtung zugrundegelegt. Die Knotenpunkte

- Landsberger Straße/Offenbachstraße/Georg-Habel-Straße
- Nordumgehung/Offenbachstraße
- Nordumgehung/Lortzingstraße/Haberlandstraße (mit verkehrlicher Abhängung der Kaflerstraße)
- Lortzingstraße/Bodenseestraße/Maria-Eich-Straße (mit erforderlichem Abriß des Landsberger Hofes)

sowie der Busbahnhof Pasing werden in der vorgeschlagenen, zur Vermeidung unnötigen Flächenverbrauches möglichst eng gefaßten Form übernommen.

Die Direktverbindung zwischen Landsberger Straße und Bodenseestraße bzw. Planegger Straße über den Pasinger Marienplatz ist für den Individualverkehr in beiden Verkehrsrichtungen unterbunden.

Der Straßenzug Planegger Straße/Bodenseestraße weist als Hauptverkehrsstraße weiterhin örtlichen Durchgangsverkehr auf.

- Die Maria-Eich-Straße kann, obwohl dies wegen ihres Bebauungscharakters .und wegen der Knotenpunktsgestaltung am Landsberger Hof wünschenswert wäre, vom durchgehenden Straßenzug Bodenseestraße/Nordumgehung/Landsberger Straße aus verkehrlichen Gründen nicht abgehängt .werden.
- Die Straßenbahn ist - entsprechend der derzeitigen Situation - als in der Landsberger Straße verbleibend mit Wendeschleife am Fasinger Marienplatz zu unterstellen (Alternativen hierzu werden auftragsgemäß angesprochen).
- Die erforderliche Busverbindung zwischen Planegger Straße und Busbahnhof Fasing ist bei der Planung zu berücksichtigen.
- Die eventuelle Verlängerung der U-Bahn (Linie 5) bis zum Bahnhof Fasing ist entsprechend letztem Diskussionsstand zu beachten (siehe hierzu Bemerkungen in Abschnitt 7.1).

Modifikationen gegenüber Teil 1 wurden dagegen im Laufe der Bearbeitung bei der Anbindung des Netzes der Pasinger Erschließungsstraßen an die Nordumgehung vorgenommen.

1.3 RAHMENBEDINGUNGEN

Der vom Planungsreferat an Dorsch Consult vergebene Auftrag zur verkehrlichen Rahmenplanung ist räumlich und inhaltlich begrenzt:

- .1. Das Planungsgebiet umfaßt auftragsgemäß den südlich an den DB-Bahnkörper angrenzenden zentralen Bereich Pasings, der durch die äußere Grenze des Straßenraumes von

- Offenbachstraße
- Landsberger Straße
- Bodenseestraße
- Lortzingstraße

begrenzt ist und die benachbarten Kreuzungs- und Einmündungsbereiche aller von außen anbindenden Straßen einschließt.

In der Bearbeitung mußte allerdings über diese enge Begrenzung z. T. hinausgegangen werden, um ein sinnvolles Planungskonzept entwickeln zu können.

2. Der Auftrag umfaßt keine Verkehrserhebungen (Zählungen, Befragungen, Messungen) sowie keine Untersuchung des ruhenden Verkehrs (Angebot, Belegung, Nutzungsbilanz öffentlicher und privater Stellplätze; Nachfrageanalyse und -prognose; Parkraumplanungs- und -bewirtschaftungskonzept).
3. Die in Diskussion stehenden Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Lortzingstraße und eventuell daraus für die Straßenplanung folgende Konsequenzen sind nicht Gegenstand der Untersuchung. Von solchen Maßnahmen ist jedoch - trotz ihrer lokalen Bedeutung - kein wichtiger Einfluß auf das übrige Verkehrskonzept zu erwarten.
4. Analysen nutzungsstruktureller, städtebaulicher und stadtgestalterischer Art sind im Auftrag nicht enthalten. Sie erwiesen sich aber im Rahmen der Konzeptionsentwicklung in begrenztem Umfang als erforderlich. Stadtentwicklungsplanerische Zielvorstellungen wurden - soweit vorliegend - insbesondere hinsichtlich der aktivierbaren Entwicklungsbereiche im Stadtteilzentrum Pasing berücksichtigt.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 INFORMATIONSBESCHAFFUNG

Die Erarbeitung eines Planungskonzeptes bedurfte einer eingehenden Bestandsaufnahme wichtiger Merkmale der Ausgangssituation.

Zunächst waren die beim Auftraggeber verfügbaren Daten und Informationen (Flächennutzung, Einwohner- und Arbeitsplatzdaten, Schuldaten, Bauvorhaben, baurechtliche Gegebenheiten, Denkmals- und Ensemble-schutzbereiche etc.) sowie die von der Verwaltung entwickelten oder konkretisierten Planungsziele und -konzepte zu beschaffen und zu sichten.

Wichtige Informationen wurden durch zahlreiche Begehungen vor Ort erhoben und gesammelt, anschließend ausgewertet, kartiert und interpretiert.

Bei zuständigen Dienststellen und Institutionen wurden ergänzende Auskünfte eingeholt und weitere Unterlagen beschafft.

2.2 VERKEHRSREGELUNGEN (Anlage 1)

Als wichtige Planungsgrundlage wurden im Juni 1987 im Planungsgebiet alle Verkehrsregelungen (Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalanlagen und Verkehrszeichen einschließlich aller Zusatzschilder) aktuell erfaßt und in einem Lageplan M. 1 : 1.000 kartiert (Anlage 1).

Gebote und Verbote sind mit Symbolen und amtlichen Ziffern gemäß StVO dargestellt, Halteverbote und Parkzeitbegrenzungen mit räumlichem Geltungsbereich kartiert und erforderlichenfalls textlich aufgeführt.

Wegen der häufigen und kurzfristigen Änderungen von Verkehrsregelungen und wegen unterschiedlicher zuständiger Dienststellen diente die Erhebung vorrangig der schnellen Beschaffung einer lückenlosen aktuellen Informationsbasis sowie der Ortskenntnis derj Planungseteiligten.

2.3 STRASSENRAUMNUTZUNG (Anlage 2)

Durch Beobachtung an verschiedenen Wochentagen, zu verschiedenen Tageszeiten und bei unterschiedlichen Witterungsbedingungen wurden im Zeitraum Juni bis August 1987 wichtige Merkmale der realen Nutzung des öffentlichen Straßenraumes im Planungsgebiet sowie einige straßenraumbezogene Einflüsse aus der Nutzung angrenzender Flächen qualitativ erhoben und in Anlage 2 signativ dargestellt.

Der Plan kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da zu anderen Zeiten andere Beobachtungen möglich sind. Er verdeutlicht jedoch, daß öffentliche Straßen nicht nur Bewegungsraum für diverse Verkehrsarten sind, sondern wichtige Funktionen als Aufenthalts- und Erlebnisraum, als Ort des Wirtschaftsgeschehens und als Wohnumfeld haben.

Viele Nutzungen sind standorttypisch, viele stehen in gegenseitigem Konflikt. Ihre Kartierung dient vorrangig dem Ziel, solche Nutzungs* konflikte aufzuzeigen und die planerische Festlegung von Nutzungsprioritäten vorzubereiten.

2.4 VERKEHRSUNFÄLLE (Anlage 3)

Aus den beim Auftraggeber und der Polizeiinspektion 45 verfügbaren Unfallsteckkarten der Jahre 1985 und 1986 sowie der aktuellen Steckkarte 1987 (bis 15.07.) wurden die Merkmale der polizeilich erfaßten Unfälle dieses zweieinhalbjährigen Zeitraumes für das Planungsgebiet erfaßt und ausgewertet. Neben den allgemeinen Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen wurden in einer Sonderauswertung alle Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung ermittelt und in Anlage 3 kartiert. Die Schulwegunfälle wurden ebenfalls ermittelt, sie sind in den dargestellten Radfahrurfällen enthalten (zwei Unfälle im Betrachtungszeitraum).

2.5 STÄDTEBAULICHE UND STADTGESTALTERISCHE MERKMALE

Ergänzend zur auftragsentsprechenden Bestandsaufnahme verkehrlicher Merkmale des Planungsgebietes wurde eine Bestandsaufnahme ausgewählter städtebaulicher und stadtgestalterischer Merkmale vorgenommen. Die ausgewerteten Ergebnisse wurden als Situationsanalyse in einem Arbeitsplan kartiert, der sich als wichtige Vorbereitung für die Entwicklung eines Planungskonzeptes und für die Ausarbeitung eines Gestaltungsvorschlags für einen Teilbereich des Untersuchungsgebietes erwies.

3 AUSWERTUNG DER BESTANDSAUFNAHME

3.1 VERKEHRLICHE SITUATIONSANALYSE (Anlage 3)

Die wichtigsten aus der Bestandsaufnahme abzuleitenden Probleme, Konflikte und Mängel des Verkehrssystems sowie der Nutzung des Straßenraumes sind, in Anlage 3 signativ dargestellt. Sie unterstreichen die Überlastung des Fasinger Zentrums durch quartierfremden KFZ-Verkehr und die z. T. daraus resultierenden Unzulänglichkeiten der Wegenetzgestaltung und der Sicherheit anderer Verkehrs- und Straßennutzungsarten. Nachstehend werden sie im einzelnen erläutert.

3.2 FLIESENDER KFZ-VERKEHR

Hauptverursacher von Mängeln und Konflikten ist der starke überörtliche und örtliche Durchgangsverkehr (mit erheblichem LKW-Anteil), vor allem in den Straßenzügen

- Landsberger Straße/Bodenseestraße
- Landsberger Straße/Bäckerstraße/Kaflerstraße/Lortzingstraße (Pippinger Straße)
- Planegger Straße/Bodenseestraße
- Landsberger Straße/Offenbachstraße
- Bodenseestraße/Lortzingstraße
- Maria-Eich-Straße.

Wegen der Überlastung der Hauptverkehrsstraßen weicht dieser Verkehr teilweise auch auf weitere Straßen aus, wie z.B.

- Haberlandstraße
- südliche Bäckerstraße
- Georg-Habel-Straße.

Die Dominanz des quartierfremden KFZ-Verkehrs im Zentrum Pasings behindert neben anderen Straßennutzern vor allem auch den für die Entwicklung des Stadtteilzentrums lebenswichtigen quartierbezogenen KFZ-Verkehr (Lieferverkehr, Kundenverkehr, Kurzzeitparken, Anwohnerparken, etc.)- Hierdurch verursacht er - zusammen mit seinen in gleicher Weise negativen Lärm und Abgasemissionen - zahlreiche Fälle von Unterwertnutzung oder Nichtnutzung von Gebäuden in "bester Geschäftslage" (z. B. am Pasinger Marienplatz) und das qualitative Absinken ehemals "guter Wohnlagen".

Überhöhte Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs (oft auch des Schwerlastverkehrs) sind tagsüber vor allem in der wesplichen Bodenseestraße, der östlichen Landsberger Straße und in der überbreit ausgebauten Kaflerstraße zu beobachten. Wegen ihrer gestreckten Linienführung bei schwacher Verkehrsbelastung verführt auch die z. T. als Schleichweg benutzte Ernsbergerstraße zu unangemessen schnellem Fahren.

In verkehrsschwachen Zeiten (vor allem nachts) treten überhöhte Geschwindigkeiten auch auf weiteren Straßenabschnitten im Zentrum Pasings auf, die tagsüber für schnelles Fahren zu stark belastet sind.

3.3 RUHENDER KFZ-VERKEHR

I

Obwohl eine detaillierte Untersuchung des ruhenden Verkehrs nicht Gegenstand der vorliegenden! Untersuchung ist, kann niemand übersehen, daß dessen aktuelle Merkmale geprägt sind von mangelndem Angebot, schlechter Ordnung und teilweise unzureichender Überwachung, sowie drängender Nachfrage. Dies gilt besonders für das Zentrum des Planungsbereiches, das hohen Bestand an alter Bausubstanz und hohe Bebauungsdichte, aber nur eine geringe Zahl nutzungsentsprechender privater Stellplätze aufweist.

Dabei stehen heute noch auf DB-Gelände und ehemaligem Eisen-Fuchs-Gelände große zentrumsnahe Freiflächen zur Verfügung die - z. T. widerrechtlich • von parkenden Fahrzeugen belegt werden. Diese Flächen werden in Zukunft sicher baulicher Nutzung zugeführt. Mit weiterer baulicher Verdichtung des Fasinger Zentrums muß zudem gerechnet werden.

Aus diesen Gründen erscheint die baldige Erarbeitung eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr unerlässlich.

In diesem Zusammenhang ist besonders auf die Bedeutung des Bahnhofes Fasing als Umsteigepunkt zwischen Straße und Schiene (Parken und Reisen) mit weitem Einzugsbereich im Nah- und Fernverkehr hinzuweisen. Die westlich des Bahnhofsgebäudes vorhandenen DB-eigenen Stellflächen sind ans Straßennetz unzulänglich angebunden und für Umsteiger gegenwärtig nur beschränkt nutzbar.

3.4 ÖFFENTLICHER VERKEHR (TRAM, BUS)

Die am Pasinger Marienplatz endende Straßenbahn verfügt zwischen Marienplatz und Bäckerstraße in Ostrichtung über keinen eigenen Gleiskörper.. Die Befahrung der Wendeschleife ist nur bei gleichzeitiger Sperrung fast aller anderen Verkehrsbeziehungen des überlasteten Verkehrsknotens Marienplatz möglich. Der starke Ein- und Aussteigeverkehr an der Endhaltestelle überquert auf breiter Front die stark befahrene nördliche Fahrbahn der Landsberger Straße. Der Umsteigeverkehr zu Bussen und zur S-Bahn hat teilweise sehr lange Umsteigewege.

Der MW nutzt die Gleichmannstraße, die zentrale Geschäftsstraße Pasings, in ganzer Länge als Busbahnhof für seine überwiegend dort endenden Buslinien. Daneben sind weitere Bushaltestellen im Bereich von Post und Pasinger Bahnhofplatz, südlich des Pasinger Marienplatzes und in der Bäckerstraße angeordnet. Die zentrale Lage der Haltestellen ist zwar für den Zielverkehr günstig, jedoch sind die Umsteigewege zu Tram und S-Bahn, einem Hauptziel der Busfahrgäste, teilweise sehr lang, die Orientierung ist für Unkundige schwierig.

Darüber hinaus ergibt sich für die - einzige durchgehende - Buslinie 34 in einer Verkehrsrichtung die Notwendigkeit einer blockumfahrenden Schleifenfahrt.

Sowohl am Pasinger Marienplatz als auch besonders am Bahnhofplatz führt der Konflikt mit anderen Verkehrsarten zu erheblichen Sicherheitsproblemen für den ÖV. Die häufigen, teilweise langandauernden Verkehrsstauungen im Bereich des Pasinger Marienplatzes behindern Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Busverkehrs. Auf Abschnitten ohne eigenen Gleiskörper ist oft auch die Tram betroffen, insbesondere bei Unfällen.

Für die Entwicklung Pasings zu einem geschäftlich und städtebaulich attraktiven Stadtteilzentrum ist die bestehende verkehrliche Situation außerordentlich hinderlich.

3.5 RADVERKEHR

Pasing weist einen außergewöhnlich intensiven Radfahrerverkehr auf. Ursachen hierfür sind

- weiträumige ruhige und grüne Wohnbereiche im Norden, Westen und Süden des Zentrums mit radverkehrsgerechten Straßen und schlechter Flächenerschließung durch ÖV-Linien;
- die für KFZ-Verkehr sehr wirksame, für Radverkehr hingegen stellenweise durchlässige Barriere des Bahnkörpers;
- hohes Aufkommen an Schülern und Studenten;
- schlechte Erreichbarkeit des Zentrums für stellplatzabhängigen KFZ-Verkehr (eingeschränkte Dauerparkmöglichkeit durch geringes Angebot und überwiegend zeitliche Begrenzung);
- Attraktivität der Schienenverbindungen am Bahnhof Fasing für einen großen Einzugsbereich.

Für den intensiven Radverkehr steht im Zentrum Fasings eine unzulängliche Infrastruktur zur Verfügung:

- Der Straßenzug Landsberger Straße/Bodenseestraße weist im Bereich der stärksten Verkehrsmischung und Radfahrergefährdung zwischen Bäckerstraße und Wurm keine Radwege auf
- Für den Nord-Süd-Verkehr stehen südlich der Bahnanlagen im Bereich zwischen Wurm und Offenbachstraße keine Radwege zur Verfügung. An der Rathausgasse fehlen Überquerungshilfen über die Landsberger Straße.

- Für den starken Radverkehr in der Kaflerstraße (zwischen Haberlandstraße bzw. Hermann-Hesse-Weg und Bahnhofplatz) gibt es keine Radwege. Wegen des starken LKW-Verkehrs benutzen viele Radfahrer in beiden Richtungen den nicht sehr breiten nördlichen Gehweg, was zu Sicherheitsproblemen auch für Fußgänger führt.
- In der Kaflerstraße fehlen Überquerungshilfen an Wurm bzw. Würmkanal, an der Postausfahrt westlich des Postgebäudes (Briefträgerverkehr) und zwischen Irmonherstraße und Bahnhofplatz
- Generell fehlen Radabstellanlagen. Dies gilt selbst für den Bahnhofsbereich, wo nördlich und südlich der Bahn hunderte von Fahrradabstellplätzen bereitstehen und dennoch an jedem sich anbietenden Platz weitere wild abgestellte Räder stehen oder liegen.

3.6 FUSSGÄNGERVERKEHR

Das Wegenetz für Fußgänger im Zentrum ist dicht. Die Baublöcke sind durch eine Reihe von öffentlichen und privaten Passagen und Durchgangsmöglichkeiten durchlässig. Hauptprobleme des Fußgängerverkehrs sind:

- Starke Belästigung durch Lärm, Abgase und Staus des KFZ-Verkehrs;
- fehlende Überquerungshilfen in der Bodenseestraße, an der Einmündung der Rathausgasse über die Landsberger Straße, in der Kaflerstraße (insbesondere im Bereich der Wurm und an der Post), an der Scapinellistraße über die Lortzingstraße

und zwischen Institutstraße und Ebenhöckstraße über die Planegger Straße;

- Behinderung der starken querenden Fußgängerströme durch den KFZ-Verkehr an Marienplatz, an der Endhaltestelle der Tram sowie am Bahnhofplatz;
- Behinderung durch Radfahrerverkehr auf engen Fuß- und Radwegen (Hermann-Hesse-Weg, Bahnofsunterführung) sowie auf schmalen Fußwegen (Kaflerstraße, Bäckerstraße, Bodenseestraße etc.);
- geringe Aufenthalts- und Einkaufsattraktivität vieler Gehwege wegen ihrer geringen Breite und starker Fußgängerströme.

3.7 VERKEHRSSICHERHEIT

Unfallsschwerpunkte sind alle Verkehrsknoten im Zuge von Landsberger Straße/Bodenseestraße mit starkem querenden Verkehr mehrerer beteiligter Verkehrsarten. Durch schlechte Gestaltung der Verkehrsknoten werden Unfallsschwerpunkte begünstigt

- an Landsberger Straße/Georg-Habel-Straße/Offenbachstraße wegen der ungünstigen Güterbahnhofseinfahrten,
- an Lortzingstraße/Kaflerstraße/Haberlandstraße wegen des zu großzügigen Ausbaus mit schlechter Führung des Verkehrs ("schwimmender Verkehr"),
- am Bahnhofplatz wegen generell mangelhafter Ordnung der vielfältigen Verkehrsströme und Verkehrsarten.

Unfälle mit Radfahrereteiligung häufen sich besonders Im Zuge von Kaflerstraße, Lortzingstraße, Landsberger Straße und In Bäckerstraße und Bahnofsunterführung. Zur Unfallhäufigkeit auch auf Nebenstraßen trägt besonders die mangelhafte Verkehrsdisziplin der Radfahrer bei.

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung konzentrieren sich in der Bodensee-
straße (fehlende Überquerungshilfen), am Bahnhofplatz, am Marienplatz
und an den Verkehrsknoten Landsberger Straße/Bäckerstraße und Lands-
berger Straße/Georg-Habel-Straße/Offenbachstraße, an denen besonders
starke Abbiegeverkehre die Fußgänger gefährden.

4 PLANERISCHE VORÜBERLEGUNGEN »

4.1 HASSGEBENDE PLANUNGSZIELE

Für die verkehrliche Rahmenplanung wurden vom Auftraggeber folgende vorläufigen Ziele benannt:

- "Schaffung von Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigten Zonen
 - Gleichmannstraße: Aufwertung dieser Hauptachse des Stadtteilzentrums durch Einrichtung einer Fußgängerzone (funktionelle und stadtgestalterische Aufwertung)
 - Bahnhofplatz: Aufwertung dieses sowohl funktionell als auch stadtgestalterisch bedeutsamen Platzes, der den Endpunkt der Gleichmannstraße bildet, durch Vermeidung von Querungen durch Fahrverkehr, störungsfreie Zugänglichkeit, Vermeidung störender Anlagen, Aufnahme und Verbesserung vorhandener gestalterischer Ansatzpunkte, Erhaltung und Ergänzung des Großbaumbestandes

- Marienplatz: Optimale Beruhigung und Neugestaltung der nicht vom Fahrverkehr benötigten Flächen; notwendige verbleibende Verkehrsbeziehungen sollten so flächensparend wie möglich geplant werden
- Landsberger Straße zwischen Marienplatz und Offenbachstraße: Weitestgehende Verkehrsberuhigung und Rückbau zugunsten von Grüngestaltung, Fuß- und Radwegausweisung, Platzbildung
- Schutz der durch veränderte Verkehrsverhältnisse betroffenen Bewohner durch Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lortzingstraße)
- Erschließung der potentiellen Entwicklungsflächen auf DB- und Eisen-Fuchs-Gelände
 - Konzeption der Erschließung unter der Prämisse, daß möglichst wirtschaftlich nutzbare Grundstückszuschnitte entstehen, insbesondere, um Wohnungsbau zu ermöglichen
 - Minimierung der Auswirkungen des Ziel- und Quellverkehrs durch kurze und möglichst direkte Anbindungen an das Hauptstraßennetz zur Vermeidung von Störungen für den Bestand in den südlich angrenzenden Bereichen
- Direkte Anschlüsse des geplanten Parkhauses und des Busbahnhofes an die neue Umgehungsstraße zur Vermeidung von Beeinträchtigungen in Wohnanliegerstraßen."

4.2 STADTTEILZENTRUM PASING

Im Stadtentwicklungsplan ist der Ortskern von Pasing als Stadtteilzentrum ausgewiesen. Gegenüber anderen Zentren dieser Art unterscheidet sich Pasing jedoch in verschiedener Hinsicht.

Pasing war vor seiner Eingemeindung eine selbständige Stadt im Westen von Hünchen, am Schnittpunkt der auf München bezogenen von West nach Ost gerichteten Verkehrsbänder mit dem Nord-Süd-Verkehr des Würmtales. In älteren Stadtkarten weist Pasing als einziger Ortskern im Münchner Stadtgebiet ein nennenswertes eigenes, nicht zugleich auf das Zentrum Münchens ausgerichtetes Radialstraßennetz auf.

Pasing ist bedeutender Knotenpunkt im S-Bahnnetz. Hier halten zudem alle von Westen kommenden Bezirkszüge und sogar einige Fern- und Intercityzüge der DB.

Die hohe verkehrliche Zentralität und sein Einzugsgebiet zeichnen Pasing vor anderen Stadtteilzentren aus.

Allerdings wird die städtebauliche und stadtgestalterische Realität dieser Bedeutung Pasing heute kaum gerecht. Die außerordentlich starke Belastung des Ortskernes durch zielfremden Durchgangsverkehr und besonders der seit Jahrzehnten durch Pasing fließende Schwerlastverkehr haben dazu geführt, daß das stadtstrukturelle Entwicklungspotential des Pasinger Zentrums über lange Zeit nicht ausgeschöpft wurde. Das hat zu nutzungsstrukturellen, bausubstantiellen und gestalterischen Defiziten geführt, die sich an ungepflegter, überalterter Bausubstanz und leerstehenden Gebäuden in stadtstrukturell "guter Lage" unmittelbar ablesen lassen.

Andererseits hat diese Entwicklung auch bewirkt, daß zentrumsnahe historische Bausubstanz bis heute bewahrt werden konnte, die bei günstigeren Entwicklungsbedingungen für Handel und Dienstleistungen an

dieser Stelle vermutlich längst zerstört worden wäre. Gerade diese Bausubstanz macht vielfach den Reiz des Päsinger Zentrums aus und verleiht ihm seine charakteristische Identität.

Aus diesen Überlegungen läßt sich für die weitere Planung das Ziel ableiten, die Voraussetzungen für eine verbesserte Ausstattung Pasings als attraktives und funktionsgerechtes Stadtteilzentrum zu schaffen, ohne hierdurch die bewahrenswerten Elemente der historisch gewachsenen, für Pasing charakteristischen städtebaulichen Substanz zu zerstören oder sie einem überstarken Veränderungsdruck auszusetzen.

4.3 ELEMENTE FÜR EIN NEUES VERKEHRSKONZEPT

Ansatzpunkte für die Konzeption eines den Planungszielen entsprechenden Erschließungsnetzes ergeben sich einerseits aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und andererseits aus einer Analyse der verkehrlichen Situation und der planerischen Möglichkeiten, die sich nach Realisierung der Nordumgehung im Päsinger Zentrum ergeben. Solche Ansatzpunkte sind:

- Nach Wegfall des Durchgangsverkehrs sind die heute dominierenden Ost-West-Verbindungen (Landsberger Straße/Bodensee-Straße, Kaflerstraße) verkehrlich als durchgehende Straßenzüge nicht mehr erforderlich. Päsinger Marienplatz und Bahnhofplatz können vom Ost-West-Verkehr weitgehend befreit werden. Anliegererschließung und ÖV müssen jedoch gesichert werden.

- Der Straßenzug Planegger Straße/Bodenseestraße behält zwar örtlichen Durchgangsverkehr, jedoch benötigt dieser in der Bodenseestraße nicht mehr Verkehrskapazität als in der Planegger Straße (1 durchgehender Fahrstreifen je Richtung).

Im Knotenpunktsbereich am Landsberger Hof ist die Spurenzahl jedoch zu erhöhen, um den Verkehrsabfluß aus der Bodenseestraße bei den zu erwartenden kurzen Grünzeiten zu gewährleisten.

Wegen der Reduzierung des quartierfremden Verkehrs und der Zahl der durchgehenden Fahrstreifen in der Bodenseestraße kann diese zusätzlich Aufgaben einer lokalen Sammelstraße übernehmen, was die Zulässigkeit des Linksabbiegens erfordert. Nach dem Rückbau durchgehender Fahrstreifen steht für die erforderlichen Linksabbiegespuren genügend Platz zur Verfügung.

Die Beruhigung und Teilabhängung der Haberlandstraße von der Lortzingstraße macht einen vollausgebauten und signalisierten Knoten an der Einmündung der Scapinellistraße in die Lortzingstraße erforderlich.

Die städtebaulich wichtigste Achse in Pasing erstreckt sich zwischen Pasinger Marienplatz und Bahnhofplatz. Da diese Achse zukünftig nicht mehr von starken Verkehrsströmen gekreuzt werden muß, bietet sich für sie eine zentrumsgerechte Verkehrsberuhigung an. östlich und westlich dieses Bereiches verbleiben dann zwei weitgehend voneinander getrennte, verkehrlich jeweils stark zur neuen Umgehungsstraße hin orientierte Erschließungssysteme.

Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen ist die Bündelung des Verkehrs auf der Nordumgehung zu unterstützen und Schleichverkehr aus den beiden Erschließungssystemen möglichst fernzuhalten. Solche Schleichverkehre wären andernfalls im westlichen Teilsystem vor allem zwischen Planegger Straße und Bahnhofsbereich über den Manzingerweg, im östlichen Teilsystem zwischen Landsberger Straße und Planegger Straße/Bodenseestraße (über die westliche Ebenböckstraße) zu befürchten.

- Um die Erschließungssysteme verkehrswirksam an die Nordumgehung anzubinden, bedarf es östlich und westlich des Bahnhofes neuer Verbindungsstraßen zwischen dem bestehenden Netz und der Umgehung. Die genaue Lage dieser Verbindungsstraßen ist noch im Zusammenhang mit der Festlegung der Nutzung angrenzender Flächen im Bebauungsplanverfahren zu bestimmen.

- Wenn die Kaflerstraße sowohl von der Lortzingstraße als auch von der Verbindung zur Bäckerstraße abgehängt wird, kann sie zu einer Anliegerstraße abgestuft und nach Verkehrsrückbau besser gestaltet und begrünt werden.

- Das zwischen Kaflerstraße, Bodenseestraße, Lortzingstraße und Gleichmannstraße liegende Quartier weist vorrangig Wohnnutzung auf. Durch verkehrsberuhigende, Schleichverkehre abhaltende Maßnahmen sollte seine Wohnqualität verbessert und sein Charakter als zentrumsnahes Wohnviertel gesichert werden. Die Verbindungen der Wohnbereiche zum Würmgrünzug sollten dabei verbessert werden.

- Die Gleichmannstraße wird nach dem Bau des neuen Busbahnhofes von ihrer gegenwärtigen Aufgabe als provisorischer Busbahnhof befreit. Zwar stellt sie auch künftig die kürzeste Verbindung zwischen Flanegger Straße und Busbahnhof für die von Süden kommenden Buslinien (Linien 34 und 72 nach dem MW-Anpassungsplan an eine bis zum Laimer Platz verlängerte U-Bahn) dar, doch steht die Nutzung der Gleichmannstraße als Bustrasse (ohne Notwendigkeit einer Haltestelle) in Konflikt mit den Zielen der Stadtplanung für diese städtebauliche Zentralachse Fasings. Da westlich der Gleichmannstraße bis zur Lortzingstraße keine geeigneten Alternativstraßen zur Verfügung stehen, ist eine Integrierung des Busverkehrs in das östlich der Gleichmannstraße zu entwickelnde Erschließungssystem anzustreben. Die eventuellen Nachteile für den ÖV sind dabei möglichst zu minimieren.

Im Bereich der Landsberger Straße und des Fasinger Marienplatzes müssen die Bedürfnisse der Tram berücksichtigt werden. Nach Auskunft der Stadtwerke Hünchen benötigt die nächste Fahrzeuggeneration voraussichtlich einen Mindest*radius von 18 m (statt bisher 15 m). Eine Aufweitung der Wendeschleife ist daher zu berücksichtigen.

Entlang der Nordumgehung ist zwischen Bahnhofplatz und Offenbachstraße eine hochwertige, der Lagegunst entsprechende bauliche Verdichtung (Kern- und Wohnnutzungen) zu erwarten, die bis an die Rathausgasse heranreicht. Um die Erschließung für diese stadtplanerisch sinnvolle Entwicklung zu gewährleisten, empfiehlt sich die Anbindung der neuen Verbindungsstraße zur Nordumgehung an Rathausgasse/Am Schützeneck und nicht, wie in Teil 1 der Verkehrsuntersuchung noch vorgesehen, an Bäckerstraße und Bahnhofplatz.

Südlich der Landsberger Straße ist die Bäckerstraße als Sammelstraße mit Zweirichtungsverkehr für den lokalen Nord-Süd-Verkehr unverzichtbar. Nördlich der Landsberger Straße sind weder Bäckerstraße noch Rathausgasse wegen des Einkaufscharakters dieser Straßen für einen Zweirichtungsverkehr bei befriedigender Gestaltung ausreichend breit. Daher empfiehlt sich die Einführung eines neuen blockumfahrenden Einbahnstraßensystems. Die Landsberger Straße wird zwischen Bäckerstraße und Offenbachstraße zu einem Teil dieses lokalen Erschließungssystems und verliert ihren Hauptverkehrsstraßencharakter.

Die Bäckerstraße kann als Schulweg und Einkaufsstraße fußgänger- und radfahrerfreundlicher gestaltet werden, wenn ihre Fahrbahn im Kreuzungsbereich mit der Landsberger Straße infolge des Wegfalls von Abbiegespuren und im nördlich anschließenden Bereich durch Einrichtungsverkehr eingeengt werden kann.

- Bei Einengung der Fahrbahn in der Rathausgasse läßt sich auf deren Westseite ein Baumgraben anlegen.

- Um den relativ starken Radfahrerverkehr in Bäckerstraße, Rathausgasse und Am Schützeneck nicht durch Einbahnregelungen zu behindern bzw. unregelmäßiges Radfahren auf Fußwegen zu provozieren, sind durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennte gegenläufige Radwege vorzusehen.

- Die Trennung der beiden Erschließungssysteme im Zentrum Fasing darf notwendige interne Verkehrsbewegungen nicht verhindern. Über die westliche Ebenböckstraße ist eine lokale Verbindung im Süden in Ost-West-Richtung gewährleistet, die jedoch wegen ihrer geschwindigkeitsdämpfenden Gestaltung (Knotenpunkte aufgepflastert) und der Umwegführung zwischen Landsberger Straße und Bodenseestraße keinen ziel-fremden Ost-West-Schleichverkehr anzieht. Im Norden steht ohnehin für beide Verkehrsrichtungen die Umgehungsstraße zur Verfügung.

- Die Bedeutung des Bahnhofes Pasing als Umsteigepunkt zwischen Straße und Schiene (im Nah- und Fernverkehr) ist erheblich. Sie wird in Zukunft - insbesondere für den Fall der Verlängerung der U-Bahnlinie 5 bis Fasing - noch zunehmen. Dies erfordert die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl bahnhofsnaher Stellplätze, die für den vorwiegend aus den Außenbereichen der Stadt kommenden bahnhofsorientierten KFZ-Verkehr ohne Belastung der Erschließungsstraßen erreichbar sind. Günstigster Standort für entsprechende Stellplatzanlagen ist die westlich des Bahnhofes an der Nordumgehung liegende DB-eigene Fläche. Zweckmäßigerweise wären hier ein bahnhofsorientierter Taxistand und eine Bahnhofsvorfahrt mit der Stellplatzanlage zusammenzufassen.

Vom Bahnhofsplatz aus sollten sowohl nach Westen zum Hermann-Hesse-Weg und zur Haberlandstraße als auch nach Osten zur Offenbacherstraße hin parallel zur Nordumgehung, aber von dieser abgerückt, neue Fuß- und Radwegverbindungen vorgesehen werden. Die Trassen sind im Bebauungsplanverfahren zu sichern. Die beiden neuen Verbindungsstraßen zur Nordumgehung sollten dabei - auch unter Ausnutzung der Topographie - möglichst höhenfrei gequert werden.

Der öffentliche Grünzug entlang der Wurm sollte bei Realisierung der Nordumgehung bis zu dieser erweitert werden. Die neue Verbindungsstraße zwischen Kaflerstraße und Nordumgehung sollte daher besser etwas weiter östlich, vom Würmkanal abgerückt, vorgesehen werden als im Teil 1 der Verkehrsuntersuchung unterstellt.

5 VERKEHRSKONZEPT PASING ZENTRUM

5.1 RAHMENBEDINGUNGEN

Aufgrund der planerischen Vorüberlegungen wurden vom Bearbeiter in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Reihe von Rahmenbedingungen für das auszuarbeitende Verkehrskonzept festgelegt, die nicht als endgültige Entscheidungen anzusehen, aber konstitutiv für den Planungsvorschlag sind:

Die Tram wird am Marienplatz endend und mit Wendeschleife unterstellt (Alternativen hierzu siehe Abschnitt 5.3.1).

- Die Gleichmannstraße wird nicht für den Busverkehr als Trasse benutzt. Die aus der Sicht der Betreiber nicht optimale Busführung zwischen Flanegger Straße und Busbahnhof wird damit in Kauf genommen (Alternativen hierzu siehe Abschnitt 5.3.2).
- Fasinger Marienplatz und Landsberger Straße können in keinem Abschnitt völlig vom KFZ-Verkehr befreit werden.
- Die Realisierbarkeit von Straßenneubauten auf DB-Gelände und auf Privatgrund (ehem. Eisen-Fuchs-Gelände) wird vorausgesetzt.
- Radverkehr in der Fußgängerzone wird - anders als im Münchner Stadtzentrum - in Fasing als unverzichtbar angesehen. Die rechtlichen Voraussetzungen sind noch zu klären. Gegebenenfalls sind - wie z. B. in Erlangen - Radverkehrsachsen im Fußgängerbereich abzumarkieren.

Dagegen wird eine generelle rückwärtige Erschließbarkeit von Baublöcken im verkehrsberuhigten Zentralbereich wegen ihrer schwierigen Durchsetzbarkeit nicht als konstitutiv angenommen (siehe hierzu auch Abschnitt 5.3.3).

5.2 DARSTELLUNG DES KONZEPTES (Anlagen 4 bis 8)

Die Vorstellung des Konzeptes erfolgt in Plandarstellungen im Maßstab 1 : 1.000. Bezüglich der Planinhalte werden nachstehend kurze Erläuterungen gegeben.

Nutzungsansprüche (Anlage 4)

Der Plan basiert einerseits auf den derzeitigen Nutzungen des Straßenraumes (siehe Anlage 2), andererseits auf den Planungszielen und den planerischen Vorüberlegungen. Bei widerstreitenden Nutzungsansprüchen sind diese gegeneinander abgewogen. Unter Wahrung wichtiger oder rechtlich gesicherter Einzelansprüche sind in Hinblick auf die Funktionsfähigkeit des verkehrliche Gesamtkonzeptes. Prioritäten festgelegt.

Im Kernbereich werden Einkaufs- und Aufenthaltsansprüche deutlich gegenüber Ansprüchen des KFZ-Verkehrs bevorzugt. Die Ansprüche des MW auf eine direkte Busverbindung zwischen Pasinger Marienplatz/Planegger Straße und Busbahnhof werden in einem Straßensystem östlich der zentralen Nord-Süd-Achse (Gleichmannstraße) nur "suboptimal" bedient. Für den in Zukunft starken Zielverkehr der neuen Baugebiete im nordöstlichen Zentrumsbereich wird dabei eine zusätzliche Bushaltestelle angeboten.

Anliegerstraßen, in denen durchgehender Verkehr nicht erwünscht oder erforderlich ist, werden zur Unterbindung von Schleichfahrten oder wegen teilweiser Einbeziehung in den Fußgängerbereich unterbrochen. Im einzelnen betrifft dies folgende Straßen:

- Kaflerstraße: Verkehrlich ersetzt durch die Nordumgehung; von der Lortzingstraße abgehängt, um einen Doppelknoten zu vermeiden; kein Vendebedarf im Straßenraum.

- Manzingerweg: Vermeidung von Schleichverkehr zwischen Flanegger Straße und Nordumgehung; Verkehrsberuhigung im Würmgrünzug; im nördlichen Teil nur zwei Grundstückszufahrten ohne sonstigen Wendebedarf im Straßenraum.
- Bachbauernstraße: Lösung entspricht verbesserter Ist-Situation.
- östliche Ebenböckstraße: Gefahr des Schleichverkehrs; fehlende Wendemöglichkeit, entspricht jedoch de facto weitgehend dem Ist-Zustand.
- Spiegelstraße: Teilweise in Fußgängerzone einbezogen (Durchfahrt für Lieferverkehr zeitlich beschränkt); Wendemöglichkeit sollte an der Einmündung der Bachbauernstraße berücksichtigt werden.
- Irmonherstraße: Teilweise Einbeziehung in Grünfläche; kein Wendebedarf.
- Nördliche Fahrbahn der Landsberger Straße (Rathausbereich): Vermeidung von Schleichverkehr in Ost-West-Richtung; Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knoten Landsberger Straße/Bäckerstraße durch Reduzierung abbiegender Verkehrsströme.
- Fasinger Marienplatz: Städtebauliche Aufwertung; Vermeidung unerwünschten Durchgangsverkehrs zwischen Flanegger Straße/Bodenseestraße und Landsberger Straße in beiden Verkehrsrichtungen.

Besondere Probleme werfen die Nutzeransprüche hinsichtlich der Erschließung der Grundstücke an Kaflerstraße und Manzingerweg im Bereich des Würmgrünzuges auf. Die dortigen - überwiegend gewerblich genutzten - Bauten liegen in einem im Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesenen Gebiet. Zufahrten erfolgen derzeit über zwei

Brücken von Ernsbergerstraße (beschränkte Durchfahrtshöhe) und Manzingerweg (begrenzte Tragfähigkeit) aus. Eine Erschließung von der Kaflerstraße aus ist künftig grundsätzlich vorzuziehen. Falls die bestehenden Brückenzufahrten baufällig werden sollten und die Zufahrt für LKW von der Kaflerstraße aus Probleme bereitet, wäre zunächst zu prüfen, ob mit der Ansiedelung des ansässigen Gewerbes zu rechnen ist. Falls dies auf absehbare Zeit nicht zutreffen sollte, wäre die künftige Erschließung über eine neue Brücke vom nördlichen Manzingerweg aus empfehlenswerter als durch Brückenerneuerung an den bisherigen Standorten.

Straßenfunktion (Anlage 5)

Die Hauptverbindungen des Verkehrskonzeptes sind durch Teil 1 der Verkehrsuntersuchung und den entsprechenden Stadtratsbeschuß vom 21.1.1987 vorgegeben. Für die Erschließungsstraßen werden in Anlehnung an die "Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85)" Typisierungen vorgeschlagen.

Da solche Typisierungen nach EAE 85, je nachdem sie vorrangig nach

- der Funktion der Straße im Netz
- dem maßgebenden Begegnungsfall von Bemessungsfahrzeugen
- der zu erwartenden Verkehrsstärke

vorgenommen werden, etwas unterschiedlich ausfallen können, ist anzumerken, daß in Anlage 5 vorrangig die Netzfunktion der Straße und damit die Art des abzuwickelnden Verkehrs für die Zuordnung herangezogen wurde.

Straßen mit Mischverkehr und Fußgängerbereiche sind flächig markiert. Wichtige Fuß-/Radwegverbindungen außerhalb von Erschließungsstraßen sind aufgeführt.

Wegenetze der Verkehrsarten (Anlage 6)

Aus diesem Plan ist das eigentliche Verkehrskonzept ersichtlich. Er stellt die Wegenetze und die sich ergebenden Verkehrsmischungen für folgende Verkehrsarten dar:

- KFZ-Verkehr (einschl. aller zulässigen Fahrbeziehungen)
- öffentlicher Verkehr (einschl. der Haltestellen)
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr

In Straßen, in denen dem KFZ-Verkehr nach dem Trennprinzip dominierend zugeordnete Verkehrsflächen zugewiesen werden, sind die Wegenetze der einzelnen Verkehrsarten getrennt aufgezeigt.

Straßen und Straßenabschnitte, in denen der nichtmotorisierte Verkehr und die Ansprüche anderer Straßennutzer gegenüber dem KFZ-Verkehr stärker bevorzugt werden, sind als Flächen für Fuß* und Radwegverbindungen gerastert dargestellt. Diese Bereiche sind in verstärktem Maße für gestalterische Maßnahmen und ggf. Begrünung geeignet. Erforderliche Furten für den öffentlichen Verkehr (Tram, Bus) sowie Fahrgassen für anliegerorientierten KFZ-Verkehr (Mischprinzip) bzw. begrenzt zulässigen Andienungsverkehr (in Fußgängerbereichen) sind in den gerasterten Flächen durch entsprechende Symbole dargestellt.

Darüber hinaus werden Standortvorschläge für besondere Verkehrsanlagen im Wegenetzplan kartiert.

Maßnahmenplan (Anlage 7)

Die zur Realisierung des Konzeptes erforderlichen Maßnahmen werden in diesem Plan signativ im Überblick dargestellt. Dabei wird zwischen baulichen und verkehrsordnenden Maßnahmen unterschieden. Der Umgriff einer möglichen "Tempo-30-Zone" bei endgültig realisiertem Verkehrskonzept wird angegeben. Die hier generalisierend dargestellten Maßnahmen werden für die drei vorgesehenen Realisierungsstufen in den Anlagen 9.1 bis 9.3 noch zeitlich und inhaltlich differenziert.

Gestaltungsvorschlag (Anlage 8)

In Anlage 8 wird ein Gestaltungsvorschlag vorgelegt, der

- die Einbindung des Konzeptes in das Projekt der Nordumgehung aufzeigt,
- die möglichen Obergänge zwischen vorrangig dem KFZ-Verkehr und vorrangig dem Aufenthalt von Fußgängern dienender Ausstattung des Straßenraumes verdeutlicht,
- Vorstellungen für die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung des Zentralbereiches zwischen Marienplatz und Landsberger Straße im Süden und Bahnhofsplatz im Norden entwickelt,
- den verkehrlichen Rückbau in Bodenseestraße und Landsberger Straße erkennbar macht.

Dieser Plan ist in erster Linie als Entscheidungshilfe zu verstehen. Durch planerische Darstellung einer denkbaren stadtgestalterischen Entwicklung, die durch das Verkehrskonzept möglich gemacht wird, soll der Wert des Konzeptes für die weitere Entwicklung Pasings aufgezeigt werden, ohne daß die letztlich auszuwählende Stadtgestaltung dadurch bereits festgelegt und präjudiziert würde.

Auf folgende Gestaltungselemente ist besonders hinzuweisen:

• Weil der Pasinger Marienplatz vom durchgehenden Verkehr nicht völlig befreit werden kann, soll der Kraftfahrer zum aufmerksamen und rücksichtsvollen Fahren dort besonders veranlaßt werden. Der Platz wird deshalb marktplatzähnlich gestaltet. Quer zur Verkehrsrichtung laufende Pflasterstreifen bremsen den KFZ-Verkehr optisch ab. Die Fahrbahn wird hierdurch optisch auch weniger gegenüber anderen Verkehrsflächen des Platzes dominieren. Torartige Baumpflanzungen an den Platzeinfahrten können die Wirkung zusätzlich verstärken.

• Die Mariensäule kann gegenüber dem Ist-Zustand versetzt und dadurch stärker in den Schnittpunkt der Blickachsen gebracht werden.

• Der Wendekreis der Trambahnschleife wird entsprechend den Angaben der Verkehrsbetriebe von 15 auf 18 m Radius aufgeweitet.

C • Der Bahnhofplatz wird durch leichte pavillionartige Rahmenbauten seitlich gefaßt. An den Kopfen der Bauten sind Verkaufskioske möglich. In den Längsbauten sollte die gesamte auf dem Platz erforderliche technische Infrastruktur (Telefonzellen, Schaltkästen etc.) untergebracht und eine ausreichende Zahl von Fahrradständern aufgestellt werden. Die übrige Platzanlage kann von störenden Einrichtungen solcher Art auf diese Weise freigehalten werden.

Der Gestaltungsvorschlag gibt ein Beispiel, wie von der symmetrisch konzipierten Platzanlage vor dem Bahnhof • optisch diesen Bruch verdeutlichend - in den nicht-symmetrischen südlich angrenzenden Straßenraum übergeleitet werden könnte. Er unterstreicht damit den gestalterischen Rang des Platzensembles.

5.3 ALTERNATIVEN ZUM KONZEPT

5.3.1 Straßenbahnverlängerung

Gemäß Beschluß des Stadtrates vom 21.01.1987 (Nordumgehung Pasing) ist eine Ergänzung des Straßenbahnnetzes von Pasing nach Neuaubing West offen zu halten.

Eine mögliche Verlängerung der Tram über den Pasinger Marienplatz hinaus ist daher als Variante zum vorgeschlagenen Verkehrskonzept zu überdenken.

Eine solche Verlängerung hätte für den Pasinger Marienplatz den Vorteil, daß dort die städtebaulich und verkehrlich störende Wendeschleife entfallen und eine normale Zweirichtungshaltestelle realisiert werden könnte. Das Abstellen von Tramfahrzeugen am Marienplatz würde entfallen, der Gleisbereich könnte in beiden Verkehrsrichtungen als Busfurt genutzt werden, Bus' und Tram hätten jeweils gemeinsame Haltebereiche.

Diesen Vorteilen am Pasinger Marienplatz stehen jedoch erhebliche Nachteile im westlich anschließenden Bereich gegenüber.

Wichtig ist dabei die Frage", mit welcher Linienführung eine Verlängerung bis Neuaubing West erreicht werden soll. Diskussionsweise werden genannt

- westliche Bodenseestraße
- Scapinellistrafle
- Haberlandstraße.

Bei einer Verlängerung vom jetzigen Endpunkt aus käme nur eine Linienführung über Bodenseestraße und den Knotenpunkt am Landsberger Hof in Betracht.

Eine diesen Doppelknoten Bodenseestraße/Lortzingstraße/Maria-Eich-Straße niveaugleich kreuzende Straßenbahntrasse zöge eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotens für den KFZ-Verkehr nach sich. Da der Knoten wegen des Doppelanschlusses von Maria-Eich-Straße und Bodenseestraße und wegen beengter Platzverhältnisse ohnehin die Leistungsfähigkeit der gesamten Nordumgehung bestimmt, würde eine weitere Leistungsminderung eine erhebliche Reduzierung der verkehrlichen Entlastungswirkung der Nordumgehung bewirken und den Nutzen der erheblichen Aufwendungen für deren Realisierung mindern.

Eine niveaufreie Lösung an diesem Knoten wäre einerseits sehr aufwendig, andererseits durch die erforderlichen Rampenlängen städtebaulich bedenklich.

östlich des Knotens am Landsberger Hof wäre in der Bodenseestraße zwar generell genügend Raum für eine Straßenbahntrasse vorhanden, doch würde der mit dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept mögliche verkehrliche Rückbau der Bodenseestraße damit unmöglich. Statt zukünftig mehr Platz für Radwege, Gehwege, Linksabbiegespuren, Überquerungshilfen, Parkstreifen und Begrünung verfügbar zu haben, würde vor allem im

östlichen Bereich gegenüber heute sogar weniger Platz für nicht-motorisierten Verkehr übrig bleiben. Ein Fehlen der im Konzeptvorschlag vorgesehenen Linksabbiegerspuren würde das innere Erschließungskonzept teilweise infrage stellen.

Eine alternativ von Dritten als Zwischenlösung bis zu einem späteren U-Bahnbau vorgeschlagene Führung der Tram bis zum Fasinger Bahnhofplatz - z. B. im Zuge der Nordumgehung - ist allein schon aus wirtschaftlichen Gründen als unrealistisch anzusehen.

Es muß in diesem Zusammenhang aber betont werden, daß derartige Planungsfragen weit über den Rahmen einer räumlich begrenzten, verkehrlichen Rahmenplanung hinausgehen. Sie können daher hinsichtlich ihrer Merkmale und ihrer Auswirkungen auf das Planungskonzept nur sehr skizzenhaft diskutiert werden und bedürfen ggf. eingehenderer Untersuchungen.

5.3.2 Alternative Busführung (Variante A, Variante B)

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept sieht vor, die von Süden kommenden Buslinien über eine Busfurt auf der Gleisschleife der Tram in die verkehrsberuhigte Fahrgasse auf der Südseite der Landsberger Straße zu führen, wo eine Haltestelle angeordnet ist. Die Fortsetzung der Linienführung von der Bäckerstraße ab erfolgt über die südliche Fahrbahn der Landsberger Straße, Linksabbiegen (signalgeregelt) in die Rathausgasse zur neuen Nordostverbindung (mögliche Haltestelle) und von dort (zweimal signalgeregelt linksabbiegend) über die Nordumgehung zum Busbahnhof.

Die Gegenrichtung führt vom Busbahnhof aus (zweimal signalgeregelt rechtsabbiegend) über eine mögliche Haltestelle in der neuen Nordost-Verbindung, Am Schützeneck und Bäckerstraße zur Busfurt auf dem nördlichen Tramgleis in der Landsberger Straße (gemeinsame Haltestelle mit der Tram) von wo aus über die Busfurt auf der Gleisschleife der Tram die Flanegger Straße erreicht wird.

Dieser Vorschlag faßt am Fasinger Marienplatz die Haltestellenbereiche von Bus und Tram weitestmöglich zusammen.

Variante A:

Alternativ zur beschriebenen Lösung kann auch eine, direkte Führung der Buslinien vom Fasinger Marienplatz über die Gleichmannstraße zum Bahnhofplatz und zum Busbahnhof wünschenswert sein.

Eine solche Lösung ist grundsätzlich möglich; das vorgeschlagene Erschließungskonzept müßte dann mit veränderten Fahrgassen am Fasinger Marienplatz und dem anschließenden Abschnitt der Landsberger Straße, in der Gleichmannstraße und am Fasinger Bahnhofplatz modifiziert und an diese Busführungsvariante angepaßt werden.

Die Variante A hätte gegenüber dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept neben einer Fahrtzeitreduzierung von ca. 2 bis 2,5 Minuten (allerdings bei einer entfallenden Haltestelle) für die Busse der Linien 34 und 72 den Vorteil einer Trennung des Busverkehrs vom Verkehr des östlichen Erschließungssystems und der Kordumgehung.

Sie hätte allerdings auch ganz gravierende Nachteile:

- Die angestrebte fußgängerfreundliche, verkehrsarme bis verkehrsfreie Achse in der Gleichmannstraße mit gestaltender Begrünung der Platzanschlüsse ist nicht mehr realisierbar.

Ein Busbetrieb im Zweirichtungsverkehr (Linie 72 zukünftig mit Gelenkbussen) gibt der Straße einen völlig anderen als den vorgeschlagenen Charakter, selbst wenn der übrige KFZ-Verkehr durch Anlieger, Taxiverkehr und Falschfahrer, nicht wie zu erwarten wäre - zunehmen sollte. Die Fußgängerzone am Bahnhofplatz würde durch die erforderliche Busfurt durchschnitten, eine geschlossene gestalterische Lösung für den Platz würde entscheidend erschwert. Die seitliche Fassung des Platzes und die vorgeschlagene Unterbringung von Fahrradabstellanlagen wäre wesentlich erschwert bzw. nicht möglich.

Wegen der Intensität des Busverkehrs und des Fußgängerverkehrs wären fußgangersichernde Signalanlagen am Pasinger Marienplatz und besonders am Bahnhofplatz erforderlich.

Zudem könnten Bus und Trambahnhaltestellen nicht wie vorgeschlagen zusammengefaßt werden. In der Planegger Straße oder am Süden der Gleichmannstraße wären Haltestellen für beide Busrichtungen erforderlich mit eigenen Wartehäuschen und eigener Beschilderung etc.

"
Die Nachteile der Variante A erscheinen für die Entwicklung des Stadtteilzentrums so gravierend, daß eher nach anderen Alternativen gesucht werden sollte, als sie in der vorstehend beschriebenen Form zu realisieren.

Von Mitgliedern des Bezirksausschusses kam z. B. die Anregung, zu untersuchen, ob die Buslinien dann nicht besser durch die südliche Bäckerstraße (statt Planegger Straße) geführt werden sollten!

Eine eigene Busfurt wäre, um die Führung der Busse über die Nordumgehung zu vermeiden, z. B. auch im Zuge der in Anlage 6 aufgezeigten wünschenswerten Fuß-/Radwegverbindung in nördlicher Verlängerung der Rathausgasse und den zum Bahnhofsbereich führenden Fuß-/Radweg (an der Grundstücksgrenze der DB) denkbar.

Variante B:

Verkehrsbetriebe und KW favorisieren gegenüber der vorgeschlagenen Lösung eine Busführung zwischen Planegger Straße und Busbahnhof, die folgende Merkmale aufweist:

- Verbindung zwischen Planegger Straße und Landsberger Straße am Fasinger Marienplatz entsprechend der vorgeschlagenen Lösung.
- Zweirichtungs-Busverkehr in der Landsberger Straße zwischen Fasinger Marienplatz und Rathausgasse (in Westrichtung auf dem Gleiskörper der Tram).
- Zweirichtungs-Busverkehr in der Rathausgasse.
- Verbindungsstraße zur Nordumgehung mit Zweirichtungs-Busverkehr in getreckter Fortsetzung der Rathausgasse.

Diese Lösung unterscheidet sich von der vorgeschlagenen einerseits hinsichtlich der Konzeption der nordwestlichen Verbindungsstraße, andererseits durch den Zweirichtungsverkehr in der Rathausgasse.

Bezüglich der Verbindungsstraße wird eine endgültige Festlegung ohnehin erst im Bebauungsplanverfahren erfolgen. Hier widerspricht die Variante B eher den Interessen optimaler baulicher Nutzung und Erschließung angrenzender Flächen als dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept, das durch sie in keinem wesentlichen Merkmal beeinträchtigt wäre.

Anders verhält es sich mit dem Zweirichtungsverkehr in der Rathausgasse.

Das Erschließungskonzept mit Blockumfahrung durch Einbahnstraßen wurde gewählt, weil in diesem Bereich Rathausgasse, Bäckerstraße sowie Am Schützeneck Straßenraumbreiten aufweisen* die

1. Zweirichtungsfahrbahnen für den KFZ-Verkehr,
2. ausreichende Restflächen für andere Verkehrsteilnehmer und erwünschte Straßenraumgestaltung

nicht zugleich ermöglichen.

Bei Realisierung der Variante B müsste entweder die Rathausgasse aufgeweitet werden, was insbesondere im Bereich des Pasinger Rathauses kaum möglich sein dürfte, oder es müsste zugunsten einer nach Süden gerichteten Busspur auf Radwege und Begrünung verzichtet werden. Darüber hinaus wäre die Leistungsfähigkeit des Erschließungssystems an der Einmündung Rathausgasse/Am Schützeneck durch den Zweirichtungsverkehr gemindert.

5.3.3 Alternative Fußgängerzone (Variante O

Das vorgeschlagene Konzept sieht in der südlichen Gleichmannstraße keine Fußgängerzone, sondern einen verkehrsberuhigten Bereich vor. Gegen eine solche Lösung bestehen begründete Einwände.

Einerseits wäre aus -städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen eine durchgehende Fußgängerzone zwischen Fasinger Marienplatz und Bahnhofplatz wünschenswert. Sie würde dem Zentrum des Stadtteils ein einheitliches Gesicht geben und ihn als Einkaufszentrum noch attraktiver machen.

Andererseits bestehen aufgrund negativer Erfahrungen in anderen Stadtteilen starke Bedenken, ob eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Straße in so attraktiver Geschäftslage ausreichende Handhaben und Vorbeugungen gegen wildes und verbotswidriges Abstellen von Kraftfahrzeugen bietet.

Hauptgrund für die vorgeschlagene Lösung ist die Tatsache, daß besonders auf der Ostseite der südlichen Gleichmannstraße und auf der Südseite der westlichen Landsberger Straße Grundstückszufahrten bestehen, die für Kundenverkehr der Anlieger ganztätig benötigt werden, so daß Bedenken gegen eine durch zeitliche Begrenzung oder Sonderberechtigungen eingeschränkte Zugänglichkeitsregelung bestehen.

Technische Möglichkeiten zu einer rückwärtigen Erschließung der betroffenen Baublöcke sind jedoch gegeben.

Bei entsprechender Einigung zwischen den beteiligten Anliegern und städtischen Dienststellen sind Lösungen denkbar, die zumindest die Zugänglichkeit für Kundenverkehr durch rückwärtige Anbindung der genannten Straßenrandbebauung gewährleisten und dadurch ermöglichen, den bisher auf den nördlichen Teil der Gleichmannstraße eingegrenzten Vorschlag einer geplanten Fußgängerzone nach Süden auszudehnen.

Unter den skizzierten Voraussetzungen wäre die Realisierung einer Variante C zum vorgeschlagenen Verkehrskonzept möglich, deren Merkmale nachfolgend beschrieben werden:

Anlegung einer Fahrgasse für KFZ-Verkehr im Trennprinzip in der südlichen Landsberger Straße zwischen Planegger Straße und Bäckerstraße entsprechend der Busfurt des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes. Die Fahrgasse, die ohne Hochbord

durch Abpflasterung gestaltbar ist, soll einerseits dem Busverkehr (mit Haltestelle in diesem Bereich), andererseits dem Lieferverkehr mit LKW und ggf. dem Sonderberechtigtenverkehr der südlichen Anlieger der Landsberger Straße dienen (Lieferzeitbeschränkungen; sind dabei möglich).

- Ausdehnung der Fußgängerzone von der nördlichen Gleichmannstraße (vorgeschlagenes Konzept) bis zur vorgenannten Fahrgasse im Bereich des Marienplatzes.

- Zeitlich oder durch Sonderberechtigungen geregelte Zugänglichkeit der gesamten - jetzt vergrößerten - Fußgängerzone entsprechend der im vorgeschlagenen Konzept vorgesehenen Verkehrsrichtungen. Der Abfluß des KFZ-Verkehrs aus der südlichen Gleichmannstraße erfolgt über die vorgenannte Fahrgasse in der Landsberger Straße, wie bereits im vorgeschlagenen Konzept vorgesehen.

Falls die geschilderten Voraussetzungen für die Lösung gemäß Variante C (ggf. auch in einer späteren Realisierungsstufe) erreichbar sind, wäre der Variante C der Vorzug vor dem vorgelegten Konzept zu geben.

5.4 STUFENWEISE REALISIERUNG (siehe Anlagen 9.1 bis 9.3)

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept ist aus baurechtlichen, bautechnischen und finanziellen Gründen weder kurzfristig noch in einem Schritt zu realisieren. Seine Verwirklichung wird sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. In den Anlagen 9.1 bis 9.3 sind drei mögliche Stufen einer schrittweisen Realisierung des Konzeptes mit den jeweils zugehörigen Maßnahmen signativ dargestellt.

Abgestimmt auf die Aktivierung der Bauflächen an der Nordumgehung sind in dieser Stufe unterschiedliche Teillösungen möglich, die sich, falls die Nordumgehung nicht gleich als Ganzes zu realisieren ist, auf den jeweils westlich oder östlich des Busbahnhofes gelegenen Teil der Maßnahmen beschränken und dennoch bereits verkehrlich sinnvolle Zwischenlösungen erbringen.

Stufe 3 (siehe Anlage 9.31)

Die verkehrswirksame Fertigstellung der gesamten Nordtangente und des Busbahnhofes ermöglicht erst die grundlegende Umgestaltung und Beruhigung des Stadtteilzentrums.

Da in dieser Stufe besonders umfangreiche und aufwendige Maßnahmen vorgesehen sind, ist mit einer schrittweisen Realisierung zu rechnen. Zum wichtigsten Teilschritt sind alle Maßnahmen zu zählen, die das Erschließungssystem östlich der Gleichmannstraße verkehrswirksam werden lassen (Bäckerstraße, Landsberger Straße, Gleisverlegung), da hiervon die Beruhigungsmöglichkeiten des Zentralbereiches abhängen.

In einem zweiten Teilschritt sollte der Zentralbereich zwischen Pasinger Marienplatz und Bahnhofsvorplatz in Angriff genommen werden.

Der Rückbau der Bodenseestraße kann als letzter Teilschritt erfolgen, da er keine so weitreichenden Folgen für die Gesamtsituation hat, wie die vorhergehenden Schritte.

Die relativ späte Realisierung der Maßnahmen der Stufe 3 hat den Vorteil, daß bis dahin planerische Klarheit über das endgültige ÖV-Konzept (U-Bahn, Tram) in Pasing bestehen dürfte und eventuell deshalb erforderliche Modifikationen des vorliegenden Verkehrskonzeptes rechtzeitig möglich sind.

durch Abpflasterung gestaltbar ist, soll einerseits dem Busverkehr (mit Haltestelle in diesem Bereich), andererseits dem Lieferverkehr mit LKW und ggf. dem Sonderberechtigtenverkehr der südlichen Anlieger der Landsberger Straße dienen (Lieferzeitbeschränkungen; sind dabei möglich).

- Ausdehnung der Fußgängerzone von der nördlichen Gleichmannstraße (vorgeschlagenes Konzept) bis zur vorgenannten Fahrgasse im Bereich des Marienplatzes.
- Zeitlich oder durch Sonderberechtigungen geregelte Zugänglichkeit der gesamten - jetzt vergrößerten - Fußgängerzone entsprechend der im vorgeschlagenen Konzept vorgesehenen Verkehrsrichtungen. Der Abfluß des KFZ-Verkehrs aus der südlichen Gleichmannstraße erfolgt über die vorgenannte Fahrgasse in der Landsberger Straße, wie bereits im vorgeschlagenen Konzept vorgesehen.

Falls die geschilderten Voraussetzungen für die Lösung gemäß Variante C (ggf. auch in einer späteren Realisierungsstufe) erreichbar sind, wäre der Variante C der Vorzug vor dem vorgelegten Konzept zu geben.

5.4 STUFENWEISE REALISIERUNG (siehe Anlagen 9.1 bis 9.3)

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept ist aus baurechtlichen, bautechnischen und finanziellen Gründen weder kurzfristig noch in einem Schritt zu realisieren. Seine Verwirklichung wird sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. In den Anlagen 9.1 bis 9.3 sind drei mögliche Stufen einer schrittweisen Realisierung des Konzeptes mit den jeweils zugehörigen Maßnahmen signativ dargestellt.

Stufe 1 (siehe Anlage 9.1)

Bereits vor Realisierung der Nordumgehung, aber abgestimmt mit ihr, können in einigen Wohnbereichen (westlich der Gleichmannstraße, südlich der Bodenseestraße und in der Ebenböckstraße) einleitende Maßnahmen zur lokalen Verkehrsberuhigung durchgeführt werden. Dabei kann jedoch nur in der Ebenböckstraße das endgültige Konzept voll verwirklicht werden. In den anderen genannten Fällen sind an den Einmündungen der zu beruhigenden Straßen in Bodensee- und Kaflerstraße provisorische Lösungen nötig, bis der verkehrliche Rückbau dieser Straßen in Stufe 3 durchgeführt ist.

Sofern über das zu realisierende Konzept und die zugehörige Finanzierung Klarheit besteht, könnten bereits in dieser Phase auch Schallschutzmaßnahmen an der Lortzingstraße vorgenommen werden, wenn diese nicht so umfassend ausfallen, daß sie erst im Zusammenhang mit der Realisierung der Nordumgehung durchgeführt werden können.

Darüber hinaus können in Stufe 1 wünschenswerte Fuß- und Radwegverbindungen, die unabhängig von der Nordumgehung realisierbar sind, planerisch geklärt und ggf. verwirklicht werden.

Stufe 2 (siehe Anlage 9.21)

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Nordumgehung und des Busbahnhofes ist die Fertigstellung der beiden Straßenneubauten, die das Erschließungsnetz zukünftig an die Nordumgehung anbinden, zweckmäßig. Gleichzeitig kann das empfohlene Einbahnstraßensystem in Rathausgasse und Am Schützeneck die veränderte Gestalt erhalten.

Abgestimmt auf die Aktivierung der Bauflächen an der Nordumgehung sind in dieser Stufe unterschiedliche Teillösungen möglich, die sich, falls die Nordumgehung nicht gleich als Ganzes zu realisieren ist, auf den jeweils westlich oder östlich des Busbahnhofes gelegenen Teil der Maßnahmen beschränken und dennoch bereits verkehrlich sinnvolle Zwischenlösungen erbringen.

Stufe 3 (siehe Anlage 9.3¹)

Die verkehrswirksame Fertigstellung der gesamten Nordtangente und des Busbahnhofes ermöglicht erst die grundlegende Umgestaltung und Beruhigung des Stadtteilzentrums.

Da in dieser Stufe besonders umfangreiche und aufwendige Maßnahmen vorgesehen sind, ist mit einer schrittweisen Realisierung zu rechnen. Zum wichtigsten Teilschritt sind alle Maßnahmen zu zählen, die das Erschließungssystem östlich der Gleichmannstraße verkehrswirksam werden lassen (Bäckerstraße, Landsberger Straße, Gleisverlegung), da hiervon die Beruhigungsmöglichkeiten des Zentralbereiches abhängen.

In einem «weiten Teilschritt sollte der Zentralbereich zwischen Pasinger Marienplatz und Bahnhofsvorplatz in Angriff genommen werden.

Der Rückbau der Bodenseestraße kann als letzter Teilschritt erfolgen, da er keine so weitreichenden Folgen für die Gesamtsituation hat, wie die vorhergehenden Schritte.

Die relativ späte Realisierung der Maßnahmen der Stufe 3 hat den Vorteil, daß bis dahin planerische Klarheit über das endgültige ÖV-Konzept (U-Bahn, Tram) in Pasing bestehen dürfte und eventuell deshalb erforderliche Modifikationen des vorliegenden Verkehrskonzeptes rechtzeitig möglich sind.

6 BEWERTUNG DES VORGESCHLAGENEN VERKEHRSKONZEPTES

6.1 ALLGEMEINES

Die Realisierung des für Pasing vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes mit Bau der Nordumgehung, Umgestaltung' des Erschließungsnetzes und flächenhafter Verkehrsberuhigung geeigneter Teilbereiche ist außerordentlich aufwendig. Nur anhand der zu erwartenden Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen kann von den politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit beurteilt werden, ob die hohen Aufwendungen durch den Erfolg gerechtfertigt werden.

Dabei ist das Planungskonzept im Vergleich mit der Ist-Situation, ggf. unter Beachtung der jeweils unterschiedlichen Entwicklungstendenzen, qualitativ zu bewerten. Zu beachten sind '

- verkehrliche Auswirkungen
- stadtstrukturelle Auswirkungen
- umweltrelevante Auswirkungen.

Sie sind den Baukosten gegenüberzustellen.

6.2 VERKEHRliche AUSWIRKUNGEN

Die Auswirkungen der Realisierung der Nordumgehung und des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes für das Pasinger Zentrum sind erheblich.

Dies zeigt sich deutlich an den erwarteten Verkehrsverlagerungen.

Die auf wichtigen Straßen des Planungsgebietes im Analysezeitraum 1982/84 beobachteten bzw. nach Realisierung der Nordumgehung im maßgebenden Planungsfall V/0 zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden im

Rahmen einer früheren Untersuchung mit Hilfe groflräumiger Verkehrsumlegungen ermittelt und dem Bearbeiter der Verkehrsuntersuchung Fäsing vom Auftraggeber vorgegeben. Sie sind im Erläuterungsbericht zu Teil 1 (Abbildungen 3 bzw. 6) in Form von Belastungsplänen für werktäglichen Verkehr (PKWE/24h) wiedergegeben.

Für das vorgeschlagene Erschließungsnetz im Planungsgebiet wurden von Dorsch Consult eigene Belastungsschätzungen (in KFZ/24h) erarbeitet. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Belastungsskizze zusammengefaßt.

Die aus Teil 1, Abbildung 6, ersichtlichen zukünftigen Belastungen der Hauptverkehrsstraßen im Planungsgebiet (Nordumgehung, Planegger Straße/Bodenseestraße) werden durch die Konzeption des Erschließungsnetzes nur unwesentlich beeinflusst und in ihrer Größenordnung nicht verändert. Sie wurden daher in KFZ/24h umgerechnet und nachrichtlich in die Belastungsskizze übernommen.

Die dort dargestellten Belastungsveränderungen wurden durch Vergleich der jeweils prognostizierten Belastung mit den aus Teil 1, Abbildung 3, übernommenen und auf KFZ/24h umgerechneten Ist-Daten ermittelt. Fehlende Ist-Daten wurden hierbei durch eigene Abschätzungen ergänzt.

Auf der Nordumgehung sind nach Umrechnung der aus Teil 1 übernommenen Werte in KZF folgende Verkehrsbelastungen an Werktagen zu erwarten:

Lortzingstraße	ca. 45.000 KFZ/24h
Nordumgehung (Neubaustrecke)	ca. 29.000 KFZ/24h
Offenbachstraße	ca. 31.000 KFZ/24h

Die Querschnittsbelastungen der anschließenden Hauptverkehrsstraßen werden wie folgt angegeben:

Bodenseestraße West	ca. 33.000 KFZ/24h
Lortzingstraße Nord	ca. 26.000 KFZ/24h
Offenbachstraße Nord	ca. 13.000 KFZ/24h
Landsberger Straße Ost	ca. 28.000 KFZ/24h.

Gegenüber dem 1982/84 ermittelten Analyseverkehr werden die Lortzingstraße im Querschnitt in ca. 22.000 KFZ/24h und die Offenbachstraße um ca. 7.000 KFZ/24h auf ihren in die Nordumgehung einbezogenen Streckenabschnitten zusätzlich belastet.

Für die Flanegger Straße wurde ebenfalls eine leicht erhöhte Verkehrsbelastung ermittelt (Zunahme um ca. 2.500 KFZ/24h), wogegen die Bodenseestraße zwischen Pasinger Marienplatz und Lortzingstraße erheblich entlastet wird (um ca. 19.000 KFZ/24h auf ca. 15.000 KFZ/24h im Querschnitt).

Das von den aufgeführten Hauptverkehrsstraßen weitgehend umschlossene Erschließungsnetz gliedert sich in zwei Teilnetze, die im engeren Planungsgebiet nur über die Nordumgehung und die beschränkt befahrbaren Fahrgassen der Fußgängerzone miteinander verbunden sind.

Die stärksten Belastungen des Erschließungsnetzes treten auf den beiden neuen Zufahrten zur Nordumgehung auf. Alle anderen Erschließungsstraßen, auch die Abschnitte, die derzeit noch als Hauptverkehrsstraßen genutzt werden, werden gegenüber dem Ist-Zustand - zum Teil erheblich - entlastet.

Für Streckenabschnitte des Erschließungsnetzes, für die Vergleichsbelastungen aus der Verkehrsanalyse 1982/84 vorliegen, sind die jeweiligen Entlastungen der Streckenquerschnitte in das Belastungsschema eingetragen.

Das Bild verdeutlicht die gravierende Verbesserung der Situation im KFZ-Verkehr, die sich für das Pasinger Zentrum bei Realisierung des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes ergibt.

Die Reduzierung der Verkehrsmengen wird sich positiv auf den Verkehrsablauf für den verbleibenden quartierbezogenen KFZ-Verkehr und auf die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auswirken.

Für den nichtmotorisierten Verkehr ergeben sich erhebliche Verbesserungen durch fußgängerfreundliche Einkaufs- und Aufenthaltsbereiche, verbreiterte Gehwege, vermehrte Straßenbegrünung und neue Radwege.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr, der in der Lage ist, einen Teil der Mobilität des Individualverkehrs zu übernehmen.

Der öffentliche Verkehr wird zwar im vorgeschlagenen Konzept - wie ausführlich dargelegt - hinsichtlich der Busverbindung Pasinger Marienplatz/Bahnhofplatz nicht ganz nach dem Wunsch der Betreiber bedient, dennoch ergeben sich auch für ihn durch den neuen Busbahnhof, den Wegfall von Schleifenfahrten der Buslinie 34 und die verringerten Zeitverluste durch Verkehrsstaus im Bereich des Pasinger Marienplatzes bedeutende betriebliche Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand. Die den Fahrgästen durch kurze Umsteigewege zwischen Bussen, S-Bahnen und Zugverbindungen, durch größere Übersicht über das Verkehrsangebot sowie verbesserten Service, Komfort und Wetterschutz am Busbahnhof entstehenden Vorteile sind dabei besonders hervorzuheben. Sie werden im Falle der Realisierung einer bis zum Bahnhof Pasing führenden U-Bahn noch weiter verstärkt.

6.3 STADTSTRUKTURELLE AUSWIRKUNGEN

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept gibt Pasing sein städtebauliches Herzstück zurück. Es ermöglicht zwischen Pasinger Marienplatz, und Landsberger Straße im Süden und Bahnhofsplatz im Norden die Schaffung eines attraktiv gestalteten, fußgängerfreundlichen Stadtteilzentrums, das von beiden Enden her gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen ist. Seine Achse ist die Gleichmannstraße, die durch zwei unverwechselbare Stadtplätze räumlich eingefasst wird. In diesem Bereich erhalten Einkaufs-, Aufenthalts- und Erlebnisfunktionen Vorrang vor Verkehrsfunktionen. Für die Pasinger Bürger entsteht ein Kristallisationspunkt für verstärkte Identifizierung mit ihrem Stadtteil. Da das Pasinger Zentrum besser als bisher mit anderen Stadtteilzentren und dem Münchner Stadtzentrum konkurrieren kann, wird die Geschäftswelt auf die veränderte Lage reagieren und die Vielfalt angebotener Verbrauchsgüter und Dienstleistungen zunehmend in innenstadttypischer Weise erhöhen. Die geschäftliche Aufwertung des Zentralbereiches wird auch positiv auf benachbarte Einkaufsbereiche wie Bäckerstraße, westliche Landsberger Straße, östliche Bodenseestraße und nördliche Planegger Straße ausstrahlen. Die städtebauliche Qualität des Bahnhofsplatzes wird nach Verlagerung des KFZ-Verkehrs endlich erkennbar. Der bisher seitlich offene Platz kann durch geschickte Gestaltung räumlich gefasst und dadurch besser von benachbarten Straßenräumen abgesetzt werden, was seinen architektonischen Wert hervorhebt.

Der Marienplatz wird zwar vom Verkehr nicht befreit, aber doch stark entlastet. Eine marktplatzartige Gestaltung läßt das für Pasing identitätsbildende Ensemble seiner Randbebauung deutlich hervortreten.

Das Konzept ermöglicht die Aktivierung hochwertiger Bauflächen entlang der neuen Nordumgehung (DB-Gelände, ehemaliges Eisen-Fuchs-Gelände). Dabei ist besonders der Bereich zwischen Rathausgasse, Am Schützeneck, Offenbachstraße und der Nordumgehung zentrumsnah, gut erschlossen und

damit hochwertig bebaubar. Verkehrsintensivere Nutzungen könnten, sofern benötigt, vorrangig in diesem Bereich angesiedelt werden. Eine geschlossene Randbebauung zur Nordumgehung hin sichert zugleich den Lärmschutz für die dahinterliegenden Bereiche.

Westlich des Bahnhofs sollten auf der zu aktivierenden Baufläche vorrangig die erforderlichen bahnhofsorientierten Verkehrseinrichtungen (Parken und Reisen, Taxistand, Bahnhofsvorfahrt) untergebracht und der Flächenbedarf der Deutschen Bundespost gedeckt werden. Diese Verkehrsintensiven Nutzungen sind dort mit kurzen Wegen an die Nordumgehung angebunden und belasten das übrige Erschließungsnetz nicht. Auch hier kann die Randbebauung einen Lärmriegel für die südlicher liegende Kaflerstraße bilden.

«

Die Kaflerstraße kann weitgehend zu einer ruhigen, begrünten und gut gestalteten Wohn- und Anliegerstraße umgeformt werden. Die südlich angrenzenden Wohnquartiere werden von Fremd* und Schleichverkehr weitestmöglich entlastet.

Die Bodenseestraße zwischen Pasinger Marienplatz und Landsberger Hof, leidet heute erkennbar unter den negativen Verkehrsauswirkungen. Ihre Anliegerflächen sind streckenweise unter Wert genutzt. Sie wird sich, trotz verbleibender Verkehrsanteile, bei Realisierung des vorgeschlagenen Konzeptes entsprechend ihrer stadtstrukturellen Lage entwickeln können. Hierzu tragen verringerte Verkehrsflächen durch Straßenrückbau verminderte Trennwirkung und eine verbesserte Begrünung der Straße bei. Im Bereich von Ernsbergerstraße und Wurm sollte dabei allerdings der für die Identität Pasings wichtige Rest des Dorfkerns vor Zerstörung geschützt und in seinem Bestand gesichert werden.

Der Würmgrünzug, der entsprechend den Zielsetzungen des Flächennutzungsplanes und des Stadtentwicklungsplanes als städtische Erholungszone auszubauen ist, wird von querendem Verkehr stark entlastet

(Kaflerstraße, Bodenseestraße), nach Norden bis zur Nordumgehung erweitert und teilweise von beruhigten oder stärker begrünten Randstraßen eingefaßt. Seine Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer soll auch von Westen verbessert werden.

Wünschenswert ist insbesondere die Realisierung der vorgeschlagenen durchgängigen Fuß- und Radwegverbindungen in West-Ost-Richtung abseits der Hauptverkehrsstraßen

vom Wohngebiet Volmstraße über den Würmgrünzug bis zum Anschluß an die baublockdurchdringenden Fußwegverbindungen im Zentrum Pasings;

von Haberland- und Lortzingstraße zum Hermann-Hesse-Weg, von dort südlich der Nordumgehung bis zum Fasinger Bahnhofplatz und weiter bis zum Anschluß an die nördliche Offenbachstraße.

6.4 UMWELTRELEVANTE AUSWIRKUNGEN

Wichtigste Auswirkung des Verkehrskonzeptes ist die weitgehende Verlagerung der verkehrsbedingten Emissionen von Lärm, Abgas und Erschütterungen auf Randbereiche des Pasinger Zentrums, wo sie teilweise mit gleichgerichteten Negativwirkungen des Schienenverkehrs gebündelt werden können.

Insbesondere vermindern sich damit auch die den Zentralbereich Pasings unmittelbar beeinträchtigenden Staus, die sich derzeit auch in alle Nebenstraßen der Hauptverbindungen erstrecken.

Durch Aktivierung städtebaulicher Entwicklungsflächen an der Nordumgehung kann dort neue, strukturell geeignete schützende Randbebauung entstehen, die das Zentrum von den Lärmauswirkungen des verlagerten Verkehrs weitgehend abschirmt.

Zusätzlich von Verkehrslärm belastet wird die Lortzingstraße. Hier sind Lärmschutzmöglichkeiten zu untersuchen.

Dagegen werden weite Wohnbereiche im Planungsgebiet und an der Haberlandstraße von den bisherigen Verkehrsauswirkungen erheblich entlastet.

Die Verstärkung der Attraktivität des Zentrums für Fußgänger und Radfahrer, die verbesserten Umsteigebedingungen für ÖV-Nutzer sowie eine gewisse Beschränkung der Zugänglichkeit zentraler Geschäftsbereiche für den KFZ-Verkehr werden den Umfang motorisierten Zielverkehrs ins Zentrum dämpfen und zu einer Reduzierung der Verkehrsemissionen beitragen.

Die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und unterstützende bauliche Einzelmaßnahmen werden Schleichverkehr durch Wohngebiete weitgehend unterbinden und die Qualität des Wohnumfeldes erhöhen. Hierdurch wird auch der quartierfremde Parksuchverkehr reduziert. Zur Unterstützung dieses Zieles ist allerdings das vermehrte Angebot von Stellplätzen an geeigneten Standorten erforderlich und ggf. auch die Einführung einer anliegergerechten Parkraumbewirtschaftung empfehlenswert.

Eine Verbesserung des Kleinklimas wird durch stärkere Begrünung verkehrsberuhigter Straßen unterstützt.

Die einheitlicher ausgebaute Verkehrskapazität auf der durchgehenden und koordiniert signalisierten Nordumgehung mit ihren geringen Signalabständen wird auch dort zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses gegenüber der heutigen Landsberger Straße und Bodenseestraße führen. Sie wird damit Stauerscheinungen vermindern, Geschwindigkeiten vereinheitlichen und Lärm- und Abgasentwicklung reduzieren.

Der Flächenverbrauch der Nordumgehung und des Busbahnhofes ist dabei auf das Verkehrstechnisch unbedingt erforderliche Maß beschränkt worden. Die Knotenpunkte sind z. T. erheblich enger gefaßt als im Ist-Zustand, um unnötige Flächenversiegelung zu vermeiden.

6.5 BAUKOSTEN

Für die bei Realisierung des Konzeptes anfallenden Baukosten wurde eine überschlägige Ermittlung vorgenommen. Sie erfaßt alle innerhalb des von der Nordumgehung umschlossenen Bereiches vorgeschlagenen Maßnahmen, soweit diese nicht bereits in der Kostenschätzung der Nordumgehung (Teil 1 der Verkehrsuntersuchung Pasing Zentrum) enthalten waren. Grunderwerbskosten (z. B. für die neu zu schaffenden Verkehrsanbindungen an die Nordumgehung) sind nicht enthalten.

Die Kostenschätzung bezieht sich auf eine nicht zu aufwendige, jedoch besonders im städtebaulich sensiblen Zentralbereich gestalterisch ansprechende Ausführung die ein charakteristisches Stadtbild fördert. Sie wurde für die 3 Realisierungsstufen (siehe Anlagen 9.1 bis 9.3) getrennt vorgenommen.

Für die im Bereich der Landsberger Straße und des Pasinger Marienplatzes erforderlichen Gleisverlegungsarbeiten wird ein Kostenrahmen angegeben, der die Kosten der nicht durch das Verkehrsberuhigungskonzept verursachten Ausweitung der Wendeschleife (auf 18 m Radius) einschließt.

Baukostenschätzung (Angaben ohne Mehrwertsteuer)

1. Realisierungsstufe	ca. 2,6 Mio. DM
2. Realisierungsstufe	ca. 1,1 Mio. DM
3. Realisierungsstufe (ohne Gleisverlegung)	ca. 7,5 Mio. DM
4. Gleisverlegung	ca. 0,6 Mio. DM
Gesamtsumme (ohne MWSt)	ca. 11,8 Mio. DM

Die Baukosten für die Realisierung der Nordumgehung wurden im Teil 1 der Verkehrsuntersuchung zu ca. 29,0 Mio. DM (ohne MWSt) geschätzt. Diese Summe schließt Kostenansätze für den Busbahnhof, ein zu errichtendes Parkhaus sowie Lärmschutzmaßnahmen ein.

7 ZUSAMMENFASSENDE BEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN

7.1 ZUSAMMENFASSENDE BEURTEILUNG

Das Ergebnis der verkehrlichen Rahmenplanung Pasing Zentrum läßt sich wie folgt zusammenfassen:

- Unabdingbare Voraussetzung für eine wirksame Entlastung des Stadtteilzentrums Pasing vom überörtlichen und örtlichen Durchgangsverkehr ist die Realisierung der geplanten Nordumgehung. Sie ermöglicht erst die Verwirklichung des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes für die nachgeordneten Straßen.

Die volle Verkehrswirksamkeit der Nordumgehung ist andererseits nur zu erreichen, wenn die beabsichtigte Bündelung des Verkehrs auf diesem Straßenzug durch wirksame Unterbindung von Schleichverkehr im Kernbereich Pasings unterstützt wird.

- Das vorgeschlagene Verkehrskonzept unterstützt die Entlastungswirkung der Nordumgehung durch eine Umgestaltung des zentrumsnahen Straßennetzes zu zwei weitgehend getrennten Teilsystemen, die bügelartig in den Straßenzug der Nordumgehung eingehängt sind. Sie dienen vorrangig den Bedürfnissen der Anlieger und sind - abgesehen von der Nordumgehung - nur für lokalen Verkehrsbedarf miteinander verbunden.

- Das Konzept begünstigt stärker als bisher den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahrer, Fußgänger) und den ÖV-Nutzer; es ermöglicht in Geschäftsstraßen den erforderlichen Wirtschaftsverkehr und in Wohnbereichen den Anliegerverkehr.

Durch den Bau eines an die Nordumgehung angebundenen Busbahnhofes wird das Zentrum vom Busverkehr entscheidend entlastet, gleichzeitig wird die Umsteigesituation zwischen Busverkehr und S-Bahn erheblich verbessert. Im Falle einer Verlängerung der U-Bahn bis zum Bahnhof Pasing kann dort ein für die Gesamtstadt bedeutender Umsteigeknoten entstehen.

Richtung und Lage eines möglichen späteren U-Bahnhofes sind gegenwärtig planerisch noch nicht festgelegt. Das vorgeschlagene Erschließungskonzept ist generell sowohl mit einer Nord-Süd- als auch mit einer Ost-West-Konzeption der U-Bahn im Bereich des Pasinger Bahnhofes verträglich. In beiden Fällen ist z. B. mit der Notwendigkeit eines Fußgängerzweischengeschosses im Bereich des Busbahnhofes zu rechnen, so daß bezüglich der Anordnung von U-Bahneingängen hier noch eine ausreichende Flexibilität besteht.

Die vorzusehende Trasse der U-Bahn, die Lage des Bahnkörpers im Zentrum Pasings und die Situierung der Station(en) und ihrer Ausgänge sollten jedoch feststehen, bevor weitere Detailplanungen die bauliche Ausführung der Nordumgehung, des Busbahnhofes und des Erschließungskonzeptes konkretisieren, um zeitliche und finanzielle Verluste im Realisierungsprozeß zu vermeiden.

Entscheidungen über den U-Bahn-Ausbau und ein darauf abgestimmtes ÖV-Konzept in Pasing sind auch für die Bauleitplanung wichtig, insbesondere für die beabsichtigte Bebauungsplanung im Bereich der Nordumgehung,

Auftragsgemäß geht das Verkehrskonzept hinsichtlich des Straßenbahnliniennetzes von der Beibehaltung des Ist-Zustandes in Pasing aus. Nach Abschluß der derzeit laufenden "Integrierten ÖPNV-Planung der Landeshauptstadt München" ist zu überprüfen, ob diese Vergabe noch zutrifft und welche Konsequenzen ; sich aus einer eventuellen Modifizierung ergeben.

Eine eventuelle Verlängerung der Straßenbahn über den Fasinger Marienplatz hinaus wird durch eine Realisierung des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes nicht verbaut. Allerdings müssen gegenüber der Zweckmäßigkeiten einer solchen Lösung Zweifel angemeldet werden, da im Bereich der Bodenseestraße die verkehrliche Rückbaumöglichkeit zugunsten anderer Nutzeransprüche (Fußgänger, Radfahrer) weitgehend entfallen, eine städtebauliche Aufwertung erschwert und damit das Erschließungskonzept beeinträchtigt würde. Außerdem würde die verkehrliche Kapazität des hochbelasteten Straßenknotens Bodenseestraße/Lortzingstraße/Maria-Eich-Straße und damit die Entlastungswirkung der Nordumgehung erheblich beeinträchtigt. Da ein Tunnel im Knotenpunktbereich städtebaulich negative Auswirkungen hätte, sollte vor der Prüfung alternativer Linienführungen für die Tram der Verkehrswert einer Straßenbahnverlängerung in diesem Bereich festgestellt werden.

Ein eventueller späterer Rückbau der Straßenbahn in der Landsberger Straße im Falle einer U-Bahn-Verlängerung bis Pasing ist mit dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept ebenfalls verträglich. Dessen Realisierung würde vereinfacht, Landsberger Straße und Pasinger Marienplatz könnten noch wirksamer verkehrsberuhigt werden. Allerdings wäre mit dieser Möglichkeit - wenn überhaupt - sicher erst sehr langfristig zu rechnen.

Die Realisierung des Verkehrskonzeptes ermöglicht zwischen Fasinger Marienplatz und Bahnhofplatz die Schaffung eines gestalterisch einprägsamen, aufgabengerecht funktionierenden, fußgängerfreundlichen Stadtteilzentrums, das gut durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen ist und durch seine Attraktivität geeignet ist, die Identifizierung der Pasinger Bürger mit ihrem Stadtteil zu verstärken.

Die Abgrenzung eines vorzuschlagenden Fußgängerbereiches im Zentrum Pasings hängt von den Möglichkeiten ab, gemeinsam mit den betroffenen Anliegern rückwärtige Verkehrerschließungen in den angrenzenden Baublöcken zu schaffen. Das vorgeschlagene Konzept begrenzt die empfohlene zentrale Fußgängerzone auf den Pasinger Bahnhofplatz und die nördliche Gleichmannstraße.

Bei erfolgreichen Bemühungen um die rückwärtige Erschließung von angrenzenden Baublöcken ist eine Ausdehnung der Fußgängerzone auf die südliche Gleichmannstraße gemäß der beschriebenen Variante C (siehe Abschnitt 5.3.3) möglich, sie wäre in diesem Falle auch eindeutig der vorgeschlagenen Lösung vorzuziehen. Die Lösung gemäß Variante C läßt sich aber auch als spätere Realisierungsstufe aus dem vorgeschlagenen Konzept entwickeln. Verlorene Kosten können bei entsprechend angelegter Detailplanung minimiert werden.

Das Konzept begünstigt die Aktivierung und hochwertige Nutzung bisher brachliegender Bauflächen entlang der Nordumgehung.

Die Aufwertung des Würmgrünzuges als durchgehender Naherholungszone im Münchner Westen wird unterstützt und abgesichert.

Die starken Belastungen der Umwelt durch den Verkehr werden durch das Konzept in erheblichem Umfang auf weniger empfindliche Randbereiche Pasings verlagert und auch in ihrem Absolutmaß leicht reduziert. Lärmschutzmaßnahmen sind insbesondere an der Lortzingstraße erforderlich.

Die positiven Auswirkungen des Verkehrskonzeptes rechtfertigen die hohen Kosten seiner Realisierung und die für die Nordumgehung aufzuwendenden Mittel, auch wenn diese ggf. nur schrittweise aufgebracht werden und das Konzept nur stufenweise zu verwirklichen ist.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, daß die vorgelegte verkehrliche Rahmenplanung die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die verkehrliche Erschließung des Fasinger Zentrums zum Ziele hat. Die notwendige Konkretisierung in der nachfolgenden Detailplanung kann hierdurch weder vorweggenommen noch ersetzt werden. Dies gilt in besonderem Maße für die Gestaltung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen.

7.2 ERGÄNZENDE EMPFEHLUNGEN

Ergänzend zur vorliegenden verkehrlichen Rahmenplanung erscheint eine Untersuchung des ruhenden Verkehrs im Zentrum Pasings dringend geboten.

Die Auswirkungen des vorgeschlagenen Konzeptes auf die an den Untersuchungsbereich südlich angrenzenden Teile Pasings sollten durch nachträgliche Einbeziehung dieses stark zum Zentrum orientierten Bereiches in die verkehrliche Rahmenplanung geklärt und das Verkehrskonzept räumlich entsprechend erweitert und ggf. angepaßt werden.

Die Verwirklichung der vorgeschlagenen Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche in Gleichmannstraße und Landsberger Straße würde sehr erleichtert, wenn die technisch mögliche rückwärtige Erschließung angrenzender Baublöcke in Zusammenarbeit mit den Betroffenen realisiert werden könnte. Das Problem sollte frühzeitig angegangen werden, um zu klären, ob eine Ausweitung der vorgeschlagenen Fußgängerzone nach Süden gemäß Variante C (siehe Abschnitt 5.3.3) realisierbar ist.

Falls das für die Buslinien zwischen Planegger Straße und Busbahnhof vorgeschlagene Linienführungskonzept den Entscheidungsträgern nicht akzeptabel erscheinen sollte, wäre neben einer Führung der Busse durch die Fußgängerzone alternativ zu untersuchen ob nicht eher Bäckerstraße oder Georg-Habel-Straße alternativ zur Planegger Straße/Gleichmann-Straße für die Busführung in Frage kommen.

Die das vorgeschlagene Verkehrskonzept ergänzenden wünschenswerten Fuß- und Radwegverbindungen sollten, wo möglich, auch vor der Realisierung des sonstigen Konzeptes in Angriff genommen werden. Bei der Untersuchung notwendiger Lärmschutzmaßnahmen an der Lortzingstraße sind Möglichkeiten einer Fuß- und Radwegverbindung aus dem Wohngebiet Volmstraße über die Lortzingstraße hinweg in Richtung Würmgrünzug und Zentrum Pasing zu berücksichtigen.