

# Anlage 1



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 28.07.2021

## **Umgehende Vorlage des weiteren Planungsablaufs für die verkehrliche Neuordnung der Nordseite des Pasinger Bahnhofs**

### **Antrag**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Mobilitätsreferat sowie das Baureferat werden aufgefordert, bis spätestens Ende des Jahres einen Fahrplan für den weiteren Planungsablauf für die verkehrliche Neuordnung der Nordseite des Pasinger Bahnhofs und dabei insbesondere eine Neuordnung der Fahrradstellplätze vorzulegen. Dabei ist auch ein Zeitplan für die Einrichtung einer sicheren Radwegführung in das Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee vorzulegen. Der Zeitplan soll eine Durchführung des Planungsverfahrens einschließlich Bürgerbeteiligung bis spätestens Mitte 2023 sowie einer Umsetzung bis spätestens Ende 2024 vorsehen.

### **Begründung**

Nebenbei ist derzeit zu erfahren, dass offensichtlich die von Stadtrat und örtlichem Bezirksausschuss dringend gewünschte Fahrradgarage gemeinsam mit dem Bauträger des letzten Bauabschnitts auf dem „Weyl-Gelände“ so vermutlich nicht realisiert wird. Zudem ziehen sich sämtliche Planungsverläufe seit nunmehr fast 10 Jahren. Es ist dringend notwendig, diese Hängepartie endlich zu beenden.

gez.

Christian Müller  
Christian Köning  
Barbara Likus  
Klaus Peter Rupp  
Andreas Schuster

Julia Post  
Paul Bickelbacher  
Anna Hanusch

*Fraktion SPD/Volt*

*Fraktion Die Grünen – Rosa Liste*

# Anlage 2



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

12.05.23

## **Fahrradparken an der Stammstrecke**

### **Antrag**

Das Kommunalreferat wird gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat beauftragt, an den stark ausgelasteten (S-)Bahnhöfen der Stammstrecke zusätzliches Fahrradparken zu ermöglichen. Dazu sind zeitnah schon lange offene Stadtratsanträge, unter anderem zum S-Bahnhof Laim, zu bearbeiten.

Auch am Bahnhof in Pasing drängt die Zeit. Deshalb soll die Stadtverwaltung baldmöglichst mit dem Bauherrn des letzten unbebauten Grundstücks auf dem früheren „Weyl-Gelände“ (Pasinger Bahnhof Nord) verhandeln, dass in dem dort geplanten Neubau abweichend von der schon erteilten Baugenehmigung eine öffentliche Fahrradgarage untergebracht wird. Denkbar wäre, dass die Stadt diese Radlgarage kauft oder anmietet.

Dazu soll dem Stadtrat nach Abstimmung mit dem Bauherrn baldmöglichst ein Beschluss vorgelegt werden. Ziel soll es sein, dass auf den bereitzustellenden Arealen ein Modellprojekt einer öffentlichen Fahrradgarage entsteht, die die Möglichkeit bietet, die Fahrräder dort diebstahlssicher einzustellen. Der Betrieb und die Verwaltung sollen über die P&R-Gesellschaft erfolgen.

Angesichts der fortgeschrittenen Bauplanungen und des bevorstehenden Baubeginns ist dem Stadtrat zeitnah ein entsprechender Beschluss vorzulegen. Zudem wird die Verwaltung gebeten, für dieses Projekt Mittel über die Bundesebene oder andere Projektöpfe einzuwerben.

### **Begründung**

Das Fahrradparken ist an vielen stark ausgelasteten (S-)Bahnhöfen der Stammstrecke derzeit nur unzureichend organisiert und genügt vor allem nicht mehr den Anforderungen, die an zeitgemäße Radabstellanlagen gestellt werden. Besonders herausfordernd ist die Situation des Fahrradparkens am Bahnhof Pasing. Sollte tatsächlich das letzte freie Grundstück am Pasinger Bahnhof Nord bebaut werden, ohne hier die Chance zu nutzen, ein Fahrradgarage zu errichten, vergibt die Stadt auf unabsehbare Zeit eine entscheidende Möglichkeit, Radverkehr und ÖPNV modellhaft zu verknüpfen – und das an einem der meistfrequentierten Bahnhöfe Münchens.

Die Zeit drängt: Der Bauherr wird das Projekt bis zu einer Entscheidung des Stadtrats unabhängig ohne Berücksichtigung einer Fahrradgarage weiterführen. Daher sollen Verhandlungen mit dem Ziel des Abschlusses entsprechender Verträge zeitnah mit dem Bauherrn aufgenommen werden.

*gez.*

Simone Burger  
Christian Müller  
Kathrin Abele  
Christian Köning  
Andreas Schuster  
Micky Wenngatz

*Fraktion SPD/Volt*

Sibylle Stöhr  
Gudrun Lux  
Christian Smolka  
Paul Bickelbacher  
Florian Schönemann  
Julia Post  
Angelika Pilz-Strasser

*Fraktion Die Grünen – Rosa Liste*

# Anlage 3

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



**Pasing-Obermenzing**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

**Vorsitzender  
Romanus Scholz**

**Geschäftsstelle:**

BA-Geschäftsstelle West  
Rathaus Pasing  
Landsberger Straße 486  
81241 München

Sachbearbeitung:

München, 09.08.18

Schaffung von Fahrradabstellplätzen an der Nordseite des Pasinger Bahnhofs

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat in seiner Sitzung am 31.07.18 einstimmig folgenden Antrag beschlossen:

Bei der Überplanung des Gebiets nördlich des Pasinger Bahnhofs wird die LH München aufgefordert, auch eine Überlegung für eine unterirdische Fahrradgarage unter dem Bahnhofsvorplatz mit maximalen Nutzungsmöglichkeiten einzubeziehen.

Unabhängig davon wird die LH München aufgefordert, eines der möglichen Grundstücke am Bahnhofplatz (östlich am ehemaligen Weylgelände oder westlich an der August-Exter-Straße vor der Pasinger Fabrik) zu erwerben und dort ausreichend Fahrradstellplätze zu errichten und in den oberen Geschossen Studentenappartements oder Wohnen für Alle vorzusehen.

Dieser Antrag darf nicht zu einer zeitlichen Verzögerung bei der zugesagten Beschlussvorlage für den Herbst 2018 führen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Romanus Scholz  
Vorsitzender des BA 21  
- Pasing-Obermenzing -

# Anlage 4

8

## Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 16. 5. 2006

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
[redacted]	[redacted]	[redacted]
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
[redacted]	81245	

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja  nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrsberuhigung der Kolonie I (erteilt)
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens:

Ich beantrage die Verkehrsberuhigung der Kolonie I (nördl. Passages Bahnhof durch Sperrung des Schleichweg - Zufahrts)

Begründung:

Mißbrand der Kolonie als Drehkreuz der Schleichweg-Fahrer + S-Bahn - Parken.

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des \_\_\_\_\_ Stadtbezirkes am 16. 07. 2006

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name: [REDACTED]	Vorname: [REDACTED]	Staatsangehörigkeit: <input checked="" type="checkbox"/>
Straße, Nr. [REDACTED]	PLZ, Ort: 81245	Telefon: (Angabe freiwillig) [REDACTED]

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

*Obermenzing*

ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja  nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. *Verkehrsberuhigung*
2. *Villenkolonie I*
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegen:

*Verkehrsberuhigung  
et. Initiativen  
Dr. Gesa u. Nr. Reinhart Lutz*

Begründung:

*Etwaige Aufträge über  
Frau Osterhüter-Völkel  
Leiterin der Unterausschüsse  
Planung/Verkehr des Bezirks  
ausschusses.*

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen  
 mit Mehrheit angenommen  
 ohne Gegenstimme abgelehnt  
 mit Mehrheit abgelehnt

# Bürgerversammlung des 27. Stadtbezirkes am 16. 5. 2006

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
[redacted]	[redacted]	[redacted]
Straße, Nr.:	PLZ/Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
[redacted]	81245 MÜNCHEN	[redacted]

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

- 1.
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens:

- 1) Die LH München möge ein Verkehrskonzept für die Wohngebiete nördlich der Bahn erstellen und veröffentlichen, in dem die möglichen Verkehrsüberlagerungen bei Realisierung der NUP (wenn ohne Paul-Gesard-Tunnel) in diese Wohngebiete berücksichtigt werden.
- 2) Die LH München möge darlegen, welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um

Begründung: sicherstellen, dass der Verkehr Richtung Westen, insbesondere aus dem Gewerbegebiet Paul-Gesard-Allee, über die Landsbergerstraße / Am Knie auf die NUP abgeleitet wird.

Begründung:

mündliche Begründung

[redacted signature area]

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

Beitrag Ziffer

Bürgerversammlung des \_\_\_\_ . Stadtbezirkes am \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . 200\_\_

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name: [REDACTED]	Vorname: [REDACTED]	Staatsangehörigkeit: [REDACTED]
Straße, Nr.: [REDACTED]	PLZ, Ort: 81245 München	Telefon: (Angabe freiwillig)

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja  nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja  nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja  nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. VERKEHRS KONZEPT PASING NORD BEI DURCHFÜHRUNG DES DISKUTierten KONZEPtes IM PASINGER ZENTRUM
2. KAMMER KONZEPT VILLENKOLONIE I

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens:

WANN GIBT ES EINE AUSSAGE ZUM VERKEHRS KONZEPT FÜR DIE PASINGER NORDSEITE / VILLENKOLONIE I? WIRD ES EIN KAMMER KONZEPT GEBEN?

Begründung:

Die Villenkolonie I ist Wohngebiet mit vielen ~~und wird~~ stark Familien, Kindern, Schule a. d. Oselschule etc.. Gebiet wird Wochentags stark von PARKSUCH VERKEHR BELASTET. Diese Belastung steigt wahrscheinlich durch die Sperrung des Pasinger Zentrums.

Unterschrift [REDACTED]

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen  
 mit Mehrheit angenommen  
 ohne Gegenstimme abgelehnt  
 mit Mehrheit abgelehnt



Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . . 200

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Nachname:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
[redacted]	[redacted]	[redacted]
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
[redacted]	81445 München	[redacted]

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. situation nördlich des Bahnhofs, Klärung
2. stellungnahme gewünscht!
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegens:

Begründung:

[redacted signature]

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

## Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 03. 05. 2007

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name: [REDACTED]	Vorname: [REDACTED]	Staatsangehörigkeit: [REDACTED]
Straße, Nr.: [REDACTED]	PLZ, Ort: [REDACTED]	Telefon: (Angabe freiwillig) [REDACTED]

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1.

2.

3.

Text des Antrages / ~~der Anfrage~~ / ~~des Anliegen~~:

*siehe Beiblatt*

Begründung:

*siehe Beiblatt*

[REDACTED]  
Unterschrift


Raum für Vermerke des Direktoriums – **Bitte nicht beschriften**

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt



**Antrag:** Der Stadtrat der Landeshauptstadt München möge beschliessen die Planungen zur Verlegung der Endhaltestelle der Strassenbahnlinie 19 an den Pasinger Bahnhof einzustellen und das Vorhaben aufzugeben.

Begründung:

1. Eine Strassenbahn-Endhaltestelle, die auch 2 Züge mit je ca. 36 Meter aufnehmen muss kann am Pasinger Bahnhofplatz gar nicht untergebracht werden. Ein Zug steht entweder in die Bäcker-oder Gleichmannstrasse hinein. Die Züge behindern wie ein langer Riegel die laufende Fussgängerüberquerung dieser Hauptgeschäftsstrassen und den Zugang zum Bahnhof.
2. Bei der dadurch notwendigen völligen Umkrempelung des Verkehrs soll die Gleichmann-Strasse als Fussgängerzone gesperrt und nur der Rückfahrt der Strassenbahn zur Landsbergerstrasse dienen. Die Bäckerstrasse hätte den gesamten Omnibusverkehr mit 6 Linien und gesamten Individualverkehr einschliesslich Gegenverkehr von und zum Bahnhof und obendrein noch die Strassenbahn zum Bahnhof aufzunehmen. Dies ist schier unmöglich und führt sicher zu einem Verkehrschaos.
3. Die jetzigen Omnibushaltestellen und Parkplätze für den Einkaufsverkehr gibt es dann nicht mehr und die noch verbliebenen Parkplätze am Schützeneck, Spiegelstrasse oder der HIT-Parkplatz sind kaum noch zu erreichen. Die jetzigen Taxi.-Standplätze am Bahnhof fallen ebenso weg.
4. Die enorme Verkehrsverdichtung in der Bäckerstrasse wird zu mehr Unfällen führen und durch einen Strassenbahnbetrieb in der Fussgängerzone wird es zu Personenunfällen mit der Strassenbahn kommen, weil diese nicht so schnell bremsen und anhalten kann wie z. B. ein Omnibus.
5. Die Strassenbahnverlegung verursacht also eine enorm erschwerte Erreichbarkeit unseres organisch gewachsenen Einkaufs-und Geschäftsviertels in der Gleichmann,- Bäcker,- Spiegelstrasse, Schützeneck, Rathausgasse Bahnhof-und Marienplatz, bewirkt die Abwanderung der Kunden und gefährdet letztlich den Bestand des uns lieb gewordenen Einkaufsviertels das auch das sympatische Flair Pasings ausmacht.

# Anlage 6

Bürgerversammlung des \_\_\_\_ Stadtbezirkes am \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . 200\_\_

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name: [redacted]	Vorname: R [redacted]	Staatsangehörigkeit: [redacted]
Straße, Nr.: [redacted]	PLZ, Ort: 81245 München	Telefon (Angabe freiwillig): [redacted]

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer Antragsdaten – auch im Internet – einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrskonzept für Nordseite des Bahnhofs
2. Position
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegen:

Die Stadt München soll ein Verkehrskonzept für das Wohngebiet nördl. des Bahnhofs erarbeiten, das eine zusätzl. Belastung durch die zu erwartende Durchgangsverkehr über die die Position-Arcade und durch das neue

Begründung:

Wohngebiet verhindert. Dabei sollte das vorgelegte "Kammerkonzept" in Betracht gezogen werden.

[redacted signature]

Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

# Anlage 7

9a

## Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 19. 03. 2013

Bitte Formblatt vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!



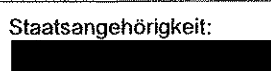

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage/Anliegen

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

Name: 	Vorname: 	Staatsangehörigkeit: 
Straße, Nr.: 	PLZ, Ort: <u>81245 MÜNCHEN</u>	Telefon: (Angabe freiwillig)

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Sind Sie mit einer Veröffentlichung dieses Antragsblattes einschließlich von Ihnen beigefügter Anlagen - auch im Internet - einverstanden?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

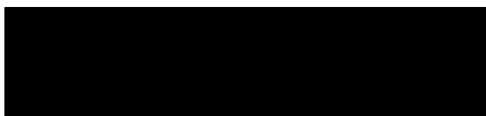
1. WIEDERAUFNAHME VERKEHRS KONZEPT PASING-NORD
2. DIREKTE BÜRGERBETEILIGUNG
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage / des Anliegen (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Antrag: Wiederaufnahme der Planungen für ein Verkehrskonzept Pasing-Nord bis mindestens zum Nymphenburger Kanal unter direkter Bürgerbeteiligung.

Begründung:

Nach den vielversprechenden Veranstaltungen zur Umgestaltung von Pasing-Nord und die direkte Bürgerbeteiligung, machte sich Ernüchterung breit. Alles geht viel langsamer als ursprünglich geplant und der Fokus liegt nicht auf einem Gesamtkonzept für das größere Gebiet nördlich des Pasinger Bahnhofs, sondern lediglich auf der Umgestaltung des Gebietes direkt am Bahnhof. Die Informationen fließen nur noch spärlich. Mit der Öffnung der NUP incl. der Schließung der Durchfahrt am Pasinger Marienplatz und der Eröffnung der Arcaden II sind wichtige bauliche Meilensteine erreicht, die für eine Wiederaufnahme des Verkehrskonzeptes Pasing Nord für den erweiterten Bereich bis zum Nymphenburger Kanal sprechen.



Unterschrift

Raum für Vermerke des Direktoriums – Bitte nicht beschriften

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

# Anlage 8

8)

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 24. 3. 15

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

**Antrag** (zur Abstimmung)

**Anfrage** (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

## Persönliche Angaben

Nachname: [REDACTED]	Vorname: [REDACTED]	Staatsangehörigkeit: [REDACTED]
Straße, Nr.: [REDACTED]	PLZ, Ort: 81245 M.	Telefon: (Angabe freiwillig)

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem **Wortmeldezettel** und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden?  ja  nein

**Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis** zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der **übrige Inhalt** dieses Wortmeldezettels **einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen** im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrssituation am Passauer Bahnhof (Nordseite)
- 2.
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten für die Verkehrsführung am Passauer Bahnhof  
- Verbreiterung der Haltebuchten  
- Richtung der Abfahrspur

Begründung:

- Ausschüderung der Anfohrt zum Bahnhof
  - Optische Aufwertung des Vorparkes
- Dort. Situation unbefriedigend

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

# Anlage 9

3)

Bürgerversammlung des \_\_\_\_ Stadtbezirkes am \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . \_\_\_\_

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

**Antrag** (zur Abstimmung)

**Anfrage** (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

### Persönliche Angaben

Name:	Vorname:	Staatsangehörigkeit:
_____	_____	_____
Straße, Nr.:	PLZ, Ort:	Telefon: (Angabe freiwillig)
_____	81245 München	_____
Unterschrift:	_____	
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer <b>persönlichen Angaben</b> auf diesem <b>Wortmeldezettel</b> und auf den von Ihnen evtl. beigefügten <b>Unterlagen</b> – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
<b>Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis</b> zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der <b>übrige Inhalt</b> dieses Wortmeldezettels <b>einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen</b> im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

- 1.
- 2.
- 3.

Siehe Anlage

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

Begründung:

Raum für Vermerk des Diskussionsleiters mit **Bitte mit beschrifteten** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

beide Ziffern

## Bürgerversammlung Stadtbezirk 21, Bezirksteil Pasing am 15.03.2016

### Antrag zur Bürgerversammlung

#### 1. Feststellung:

- Der Verkehr in der Theodor-Storm-Straße hat nach Bau der NUP Pasing erheblich zugenommen. Dies betrifft insbesondere auch den LKW-Verkehr.

#### 2. Begründung

- Tempo 30 in der Theodor-Storm-Str. wird nicht eingehalten.
- Die Polizei kontrolliert die Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben nicht.
- Es gibt bei der Theodor-Storm-Straße einen erheblichen Fußgänger- und Radfahrerverkehr
- Eine besondere Gefahrenstelle ist die Einmündung des Hellhofwegs zur Theodor-Storm-Straße. Hier befindet sich ein großer, beliebter Spielplatz mit der Folge, dass viele Eltern mit Kleinkindern diesen Übergang zum Spielplatz benutzen. Dieser Übergang wird auch gerne von zahllosen Ausflüglern als Weg zum Würmkanal und zur Blütenburg genutzt.
- Ich habe persönlich an diesem Übergang zwei Fahrradunfälle mit PKW beobachtet.

#### 3. Antrag an die Stadtverwaltung

- 1) • Sofortiges LKW-Durchfahrtsverbot für die Theodor-Storm-Straße.
- 2) • Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die gesamte Kolonie 1 durch Realisierung des bereits vor über 10 Jahren von Prof. Welte mehrfach vorgestellten Kammsprinzips.



# Anlage 10

8

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 19. 04. 2016

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

## Persönliche Angaben

Name:	[REDACTED]	Vorname:	[REDACTED]	Staatsangehörigkeit:	[REDACTED]
Straße, Nr.:	[REDACTED]	PLZ, Ort:	81245 München	Telefon: (Angabe freiwillig)	[REDACTED]
Unterschrift:	[REDACTED]			[REDACTED]	[REDACTED]

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem **Wortmeldezettel** und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden?  ja  nein

**Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis** zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der **übrige Inhalt** dieses Wortmeldezettels **einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen** im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrskonzept Münchner Westen
2. .
- 3.

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

wird nach Vortrag übergeben

Begründung:

siehe Antrag

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt



**Bürgerversammlung am 19.4.16  
des BA 21 Pasing-Obermenzing**

**Verkehrskonzept im Münchner Westen**

Sehr geehrte Damen u. Herren,

für den Münchner Westen gibt es kein Verkehrskonzept, obwohl viele Bauvorhaben entstanden, sich im Bau befinden bzw. geplant sind. Wenn nichts geschieht, wird dies im Verkehrschaos enden. Jeder BA im Münchner Westen kocht sein eigenes Süppchen, sprich Verkehrskonzept. Der BA 23 Allach-Untermenzing plant zur Entlastung der Eversbuschstraße eine neue Straße entlang der A 99 auf der östlichen Seite bis zur Grenze von Obermenzing, der Goteboldstr. Wie es dann weitergehen soll, ist ungeklärt. Der hiesige BA 21 plant, soviel ich weiß, gar nichts, das Gebiet wird mit Verkehr überschwemmt werden. Er ist aber dann etwas überrascht, wenn die Interessengemeinschaften gerichtlich gewisse Erleichterungen bzw. Durchfahrtsverbote für ihr Gebiet erreichen.

In den Zuständigkeitsbereich des BA 22 Aubing-Langwied-Lochhausen gehört auch Freiham. Hier soll in den nächsten Jahren ein neues Wohnquartier für über 20.000 Menschen entstehen. Für die Verkehrserschließung existiert heute eine vollkommene schon jetzt überlastete Hauptverkehrsstraße, die Bodenseestraße. Ausserdem ist nur die S-Bahnstation Freiham und eine von Möbel-Höffner gesponserte Buslinie 143 vorhanden. Derzeit wird, wie ich der Presse entnommen habe, darüber diskutiert, wie diese Bürger in die Innenstadt kommen bzw. fahren sollen. Im BA 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wird zusammen mit der Stadt München an einer Erschließung gebastelt, d.h., dass auch hier ein eigenes Süppchen gekocht wird. Es sieht u.a. vor, dass am Germeringer Weg

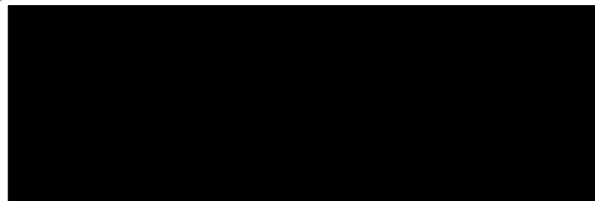
eine Bahnunterführung gebaut und eine derzeit unattraktive Straße, nämlich die Georg-Böhmer-Straße, ausgebaut werden soll. Diese endet dann an der Altostr. kurz vor der Unterführung in die Limesstraße. Ein Teil dieses Verkehrs erreicht dann auch Altaubing am Kriegerdenkmal. Hier wurde schon vor Jahrzehnten eine Verkehrsberuhigung gefordert, entsprechende Vorschläge waren vorhanden. Aufgrund der derzeitigen Verkehrsplanungen wird hier von insgesamt 20000 Fahrzeugen gesprochen. Hier beginnt auch die Bergsonstraße westlich. Es muss nach derzeitigem Stand damit gerechnet werden, dass dann der Verkehr in die Innenstadt weiter über diese Hauptverkehrsstraße in Richtung Von-Kahr-Str. weiterfährt. Nach der Bahnunterführung, Bahnstrecke München-Augsburg, zweigt dann die Bergsonstr. östlich ab. Ab dort ist sie keine Hauptverkehrs- sondern nur eine Erschließungsstraße, die den Verkehr eines zusammenhängenden Wohngebietes aufnehmen und an das Hauptstraßennetz abführen soll. Durchgangsverkehr soll auf den Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Das gleiche trifft auch für die Alte Allee zu.

Aber wie soll dann der Verkehr Richtung Innenstadt, sprich über Obermenzing und Pasing, weitergeleitet werden? Mit Sicherheit über die Bergsonstr. zur Verdistr. bzw. Alte Allee nach Pasing **wenn keine entsprechenden Ergänzungen im Hauptstraßennetz vorgenommen werden**. Bei diesem Bereich (Bergsonstr. östlich und Alte Allee) handelt es sich um ein reines Wohngebiet.

**Deshalb stelle ich folgenden Antrag:**

**Ich fordere vom Planungsreferat ein Verkehrskonzept für den Münchner Westen bei dem alle 3 BA`s mit eingebunden werden. Damit soll verhindert werden, dass hier nach dem St. Floriansprinzip vorgegangen wird.**

Bitte stimmen Sie diesem Antrag zu, vielen Dank



# Anlagen 11 und 12

Bürgerversammlung des 11. Stadtbezirkes am 19. 4. 16

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

### Persönliche Angaben

Name: <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>	Vorname: <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>	Staatsangehörigkeit: <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>
Straße, Nr.: <span style="background-color: black; color: black;">[REDACTED]</span>	PLZ, Ort: <u>81477 Münch</u>	Telefon: (Angabe freiwillig)
Unterschrift:		
Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer <b>persönlichen Angaben</b> auf diesem <b>Wortmeldezettel</b> und auf den von Ihnen evtl. beigefügten <b>Unterlagen</b> – auch im Internet – einverstanden? <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		
<b>Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis</b> zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der <b>übrige Inhalt</b> dieses Wortmeldezettels <b>einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen</b> im Internet veröffentlicht.		

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Diskussionsthemen in Stichworten:

1. Verkehrsentwicklungsplan KEP 2005 - Umsetzung
2. Evaluierung der Verkehrskonzepte Pasing-OM
3. und zusammenführung dieser

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

S. Anlage

Begründung:

S. Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Anlage  
Antrag 1

Bürgerversammlung 19.4.2016

Ich stelle folgende Anträge:

- 1) Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2005 im Bereich Pasing-Obermenzing mit Führung des Wirtschaftsverkehrs auf den Hauptstraßen
- 2) Evaluierung der bestehenden Verkehrskonzepte für den Münchner Westen und Zusammenführung dieser, anstatt stückweiser und unvollständiger Prognosen

Warum?

Wir haben nachgezählt: Allein zwischen 1965 und 2000 wurden hier über 100 Anträge zu einem LKW-Durchfahrverbot in der OMS gestellt. Seitdem werden die Anwohner hier auf den Rückbau derselben und weniger Verkehr vertröstet. Außerdem sollte durch den Ausbau der A99, die NUP und die Pippingerstraße Neu der funktionswidrige Durchgangsverkehr ordnungsgemäß auf die Hauptstraßen verlagert werden.

Aber- selbst durch den Bau der A99 blieb nachweislich der Verkehr hier in gleicher Höhe, die Pippingerstraße Neu wurde gar für nicht notwendig gehalten...obwohl die Pippingerstraße Alt bereits heute an ihrer Leistungsgrenze ist.

2008 wurde zumindest in der Frauendorferstraße ein LKW-Durchfahrverbot eingeführt, das zwar auch unvollständig ist, aber in Folge den LKW-Verkehr in Nusselstraße und OMS auf ca. 800 bis teilweise 1.000 LKW/Tag ansteigen ließ. Das ist mehr Verkehr als auf manchen Hauptstraßen in München stattfindet und entspricht nicht der Funktion dieser Straßen und ihrer Lage im Reinen Wohngebiet.

Wir finden es beschämend für eine Stadt wie München, dass erst durch Klagen der Anwohner ihre Rechte auf einigermaßen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse allmählich und zögerlich umgesetzt werden.

Denn Fakt ist: München hat einen übergeordneten VEP, der gute Ziele formuliert und genau unterscheidet, wo der Wirtschaftsverkehr und der überörtliche Durchgangsverkehr fließen soll. Auf jeden Fall nicht hier im Wohngebiet! Sensible Wohngebiete sind - gemäß VEP - genau vor diesen Verkehren zu schützen.

Gemäß VEP hat das Hauptstraßennetz die Aufgabe den örtlichen und überörtlichen Durchgangsverkehr, sowie den Wirtschaftsverkehr aufzunehmen.

Wenn wir dann in der letzten BV Pasing hören müssen, dass die OMS doch „breit genug“ für den LKW-Verkehr wäre, verkennt diese Aussage weiterhin die Funktion der Straße.

Aus gutem Grund wurde die Rückstufung zur Wohnsammelstraße 1993 vorgenommen und ein beidseitiger Rückbau mit Betonung der Anliegerfunktion versprochen, der bis heute nicht umgesetzt ist.

Genauso wenig wie die OMS, sind Frauendorferstraße, Nusselstraße, August-Exter-Straße oder Grandlstraße ... Hauptverkehrsstraßen und dafür geeignet funktionswidrigen Durchgangsverkehr und LKW-Verkehr aufzunehmen. Warum? Weil es sich überall um sensible offen bebaute reine Wohngebiete handelt, die besonderem Schutz unterliegen.

**Antrag 1:** Wir fordern die Stadt deshalb auf, endlich die Ziele des VEP hier im Münchner Westen dauerhaft und umgehend umzusetzen. Die Ertüchtigung der Bahnunterführung in der Bodenseestraße wäre ein wichtiger Beitrag dazu, um auch die Pippingerstraße zu entlasten.

Wenn dazu aber ganze Stadtteile wie an der Paul-Gerhardt-Allee in der Größe einer Kleinstadt und die Umstrukturierung von Pasing zu einem Subzentrum geplant werden, so ist dies nur mit einem detaillierten übergeordneten schlüssigen Verkehrskonzept möglich. Dieses gab es sogar einmal - nämlich im Zuge der Planung der Zentralen Bahnanlagen. Dann wurden jedoch die Bereiche zerstückelt, und viele verschiedene Verkehrskonzepte erstellt, eines für das Pasinger Zentrum, eines für NUP und Arcaden, eines für das Paul-Gerhardt-Gebiet. Diese begnügen sich damit Ziele zu formulieren oder gar glaubhaft in Aussicht zu stellen, dass z.B. durch die NUP der Verkehr auf der OMS um 50 % abnimmt und es keine Verlagerungseffekte durch die Sprengung des Pasinger Marktplatzes gäbe. Es

gibt jedoch keinerlei Kontrolle, ob diese genannten Ziele oder Verkehrsprognosen auch erreicht werden. Gänzlich fehlt jedoch ein sinnvolles Konzept zur Erschließung des PGA-Gebietes mit autarkem Anschluss an das Hauptstraßennetz.

**Antrag 2:** Wir fordern die Stadt deswegen auf, hier die notwendige Evaluierung und Kontrolle durchzuführen, am besten von einem externen Planungsbüro, damit Unabhängigkeit und ein zeitnahes Ergebnis garantiert sind. Die übliche Vertröstung auf abzuwartende spätere Verkehrszählungen ist dabei nicht weiter hinnehmbar. Jetzt kann gezählt und können erste Schlüsse gezogen werden, und Notwendiges umgehend reguliert werden. Zieführend hierbei wäre eine direkte Bürgerbeteiligung.

Ich bitte Sie, diese Anträge zu unterstützen.

#### Nachtrag

Vor genau einem Jahr haben wir unseren Antrag auf Umsetzung einer menschengerechten und bürgernahen Stadtplanung wir mit der Buchübergabe des Stadtplaners Jan Gehl „Städte für Menschen“ an Herrn Reiter begleitet. Wir finden das Thema so wichtig, dass wir auch Ihnen lieber Herr Schmid dieses Buch „Städte für Menschen“ überreichen, und bitten mitzuhelfen München lebenswert zu gestalten für alle, und die Weichen JETZT zu stellen, insbesondere jedoch in unseren Gebieten am Stadtrand!



# Anlage 13

4)

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . . 2016

Bitte Wortmeldezettel vollständig und gut leserlich ausfüllen und umseitige Erläuterungen beachten!

Antrag (zur Abstimmung)

Anfrage (keine Abstimmung)

Möchten Sie mündlich vortragen?

ja

nein

### Persönliche Angaben

Name: <input type="text"/>	Vorname: <input type="text"/>	Staatsangehörigkeit: <input type="text"/>
Straße, Nr.: <input type="text"/>	PLZ, Ort: <input type="text" value="81245"/>	Telefon: (Angabe freiwillig) <input type="text"/>
Unterschrift: <input type="text"/>		<input type="text"/>

Sind Sie mit einer Veröffentlichung Ihrer **persönlichen Angaben** auf diesem **Wortmeldezettel** und auf den von Ihnen evtl. beigefügten **Unterlagen** – auch im Internet – einverstanden?  ja  nein

**Hinweis: Unabhängig von Ihrem Einverständnis** zur Veröffentlichung Ihrer persönlichen Angaben wird der **übrige Inhalt** dieses Wortmeldezettels **einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen** im Internet veröffentlicht.

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

### Diskussionsthemen in Stichworten:

- 
- 
- 

Text des Antrages / der Anfrage (Bitte formulieren Sie einen Antrag so, dass er mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" beantwortet werden kann):

### Begründung:

Raum für Vermerke des Direktoriums - **Bitte nicht beschriften** -

- ohne Gegenstimme angenommen
- mit Mehrheit angenommen
- ohne Gegenstimme abgelehnt
- mit Mehrheit abgelehnt

*beide Anlagen*

19.04.2016

**Antrag an die Bürgerversammlung des BA 21 am 19.4.2016:**

**1. Konzept für den LKW Verkehr im Gebiet Pasing/Obermenzing nördlich der Bahn während der Bauphase an der Paul-Gerhardt-Allee.**

**2. Verkehrskonzept für den Gesamtverkehr für die Gebiete nördlich der Bahn**

Der Bau der NUP, der Pasing-Arcaden, der Bau eines neuen Wohngebietes mit ca 6000 Einwohnern an der PGA, die Bebauung des Stückgutgeländes und vieles andere, haben die Verkehrssituation in Pasing/Obermenzing gewaltig verändert, eben auch besonders in den Gebieten nördlich der Bahn. Im Jahre 2011 fand ein Workshop statt, in dem diese Probleme diskutiert wurden, und bei dem uns ein Verkehrskonzept versprochen wurde. Auf dieses Konzept warten wir immer noch. Bisher haben wir nur dieses Heftchen, das schon jetzt völlig obsolet ist. Wir hören nur immer das Argument, das erst dieses und jenes gebaut sein müsse, und dann sehn wir mal. Das ist aber nicht, was die Bürger wollen. Denn wenn einmal etwas gebaut ist, muß man dann mit den Folgen leben, kümmern tut sich dann keiner mehr. Die Bürger wollen eine vorausschauende Planung bevor vollendete Tatsachen geschaffen sind, die sie erkennen lässt, dass die Folgen nicht auf sie abgewälzt werden.

Ein neuestes Beispiel für das Fehlen jeglicher Planung ist die jetzige Situation des LKW Verkehrs nördlich der Bahn. Durch die anlaufende Bautätigkeit an der PGA verstärkt sich der LKW Verkehr durch Baufahrzeuge massiv. Aufgrund eines gerichtlichen Verfahrens wurde der Straßenzug Meyerbeer/Offenbachstr aus Lärmschutzgründen für den LKW Durchfahrverkehr gesperrt. Das ist gut so, denn es ist ein erster Schritt zur Beruhigung des Viertels. Das KVR hält es aber offenbar für völlig unnötig zu überlegen, wo denn dann der LKW Verkehr hin soll. Es ist doch völlig klar, dass dieser Verkehr jetzt den Weg durch die Straßenzüge der Kolonie 1 und durch die Grandlstr nimmt, denn dieser völlig legale Weg ist bei weitem der kürzere und unproblematischere als der Weg über die NUP, den die Stadt sich offenbar vorstellt.

Diese Entwicklung ist mit Beginn der Bauarbeiten an der PGA im vollen Gange. Meine Vorredner haben drastisch klargestellt, welche Folgen das für die unmittelbaren Anwohner dieser Straßen hat. Die Sperrung der MOS als Einzelmaßnahme ist schlicht gesagt unverständlich und einfach Murks. Schon von Anfang an war immer wieder von vielen Initiativen und Einzelpersonen gefordert worden, dass diese Maßnahme ergänzt werden muss. Notwendig ist ein Gesamtkonzept für den LKW Verkehr, keine Flickschusterei. Unserer Meinung nach muss dies ein Durchfahrverbot für LKW auch für die Straßenzüge August-Exter-Str-Wensauerplatz-Theodor-Storm-Str und für die Grandlstr einschließen. Und ich betone dabei Durchfahrverbot, denn ein LKW-Verbot mit „Anlieger frei“ ist wirkungslos, da es schwer kontrolliert werden kann und nicht kontrolliert wird.

Natürlich ist uns klar, dass ein solches Verbot Umwege für den Wirtschaftsverkehr bedeutet. Aber da die Stadt ja meint, dass eine direkt Anbindung des Neubaugebietes an das Hauptstraßennetz nicht notwendig sei, muss sie auch die Konsequenzen durchsetzen und nicht auf die Wohnbevölkerung abwälzen.





Es entsteht der Eindruck, dass Bürgeranliegen, so sinnvoll und berechtigt sie auch sind, nur noch durch Rechtsmittel erstritten werden können (s. die Situation an der Meyerbeer/Offenbachstr). Man muß sich fragen, ist das die Art, wie die Stadt mit ihren Bürgern Probleme lösen will? Wir hören viele hehre Worte über Bürgerbeteiligung, aber die Wirklichkeit sieht leider anders aus.

Daher bitte ich Sie, unsere Anträge zu unterstützen:

**1. Die Stadt möge ein Konzept für den LKW Verkehr während der Bauphase des Gebietes an der PGA aufstellen, das eine unzumutbare Belastung und Gefährdung der reinen Wohnstraßen der Umgebung verhindert.**

**2. Die Stadt möge ein Verkehrskonzept für den Verkehr insgesamt in den Gebieten nördlich der Bahn aufstellen, das konform mit den Lärmvorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes mit seinen neuesten Grenzwerten ist.**

**Vielen Dank**

# Anlage 14

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 21. 03. 2017

7

Bitte diesen Wortmeldebogen vollständig und gut leserlich ausfüllen!

**Anfrage** (keine Abstimmung; Sie erhalten eine Antwort von den anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landeshauptstadt München während der Bürgerversammlung oder, falls nicht möglich, eine Antwort des Oberbürgermeisters / der Verwaltung)

**Antrag** (Abstimmung am Ende der Bürgerversammlung; bei Zustimmung Prüfung durch die Stadtverwaltung und Behandlung im Stadtrat / Bezirksausschuss)

Ich möchte meinen Beitrag **selbst vortragen**  / vortragen lassen .

**Betreff** (bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen und den Betreff auf der Rückseite wiederholen)

Bürgerorientiertes Verkehrskonzept Pasing/Ohreitz.

## Persönliche Angaben (bitte Druckbuchstaben)

Name:  Vorname:

Straße, Nr.:  PLZ: 81245

Staatsangehörigkeit:  Telefon / E-Mail (freiwillig):

Ich bin damit einverstanden, dass die Landeshauptstadt München meinen umseitigen Antrag einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet ohne Nennung meines Namens und sonstiger persönlichen Angaben veröffentlicht. Ich sichere zu, dass ich hinsichtlich der von mir zur Verfügung gestellten Unterlagen Inhaber aller erforderlichen Rechte bin und dass durch die Veröffentlichung dieser Unterlagen durch die Landeshauptstadt München keine gesetzlichen Vorschriften oder Rechte Dritter verletzt werden.

Unterschrift

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Sind Sie Vertreter/-in einer Einrichtung im Stadtbezirk?

Ja  Nein  Welche:

Bitte beachten Sie beim Ausfüllen des Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise:

### Antrag oder Anfrage?

Bitte überlegen Sie, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine - in der Behandlung weniger zeitaufwändige und kostengünstigere - Anfrage eingebracht werden kann.

### Persönliche Wortmeldung?

Möchten Sie sich nicht selbst zu Wort melden, wird lediglich eine Zusammenfassung Ihres Antrages / Ihrer Anfrage unter Nennung Ihres Namens verlesen.

### Anlagen?

Wenn Sie einen Anhang zu Ihrem Antrag / Ihrer Anfrage mitgebracht haben, fügen Sie diesen bitte bei.

### Rechtliche Vertretung?

Das Recht auf Mitberatung in der Bürgerversammlung kann nur persönlich ausgeübt werden. Sie können sich daher nicht rechtlich vertreten lassen.

Textfeld für Ihr Anliegen 

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bürgerdienendes Verkehrskonzept Pasing/Obermenzing

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) oder Anfrage:

Die Stadträte beschließen endlich ein bürgerdienendes Verkehrskonzept für Pasing/Obermenzing das die Siedlungskörper wirksam entlastet.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

# Anlage 15

 Sammlung des . Stadtbezirkes am . . 

4)

Bitte diesen Wortmeldebogen vollständig und gut leserlich ausfüllen!

**Anfrage** (keine Abstimmung; Sie erhalten eine Antwort von den anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landeshauptstadt München während der Bürgerversammlung oder, falls nicht möglich, eine Antwort des Oberbürgermeisters / der Verwaltung)

**Antrag** (Abstimmung am Ende der Bürgerversammlung; bei Zustimmung Prüfung durch die Stadtverwaltung und Behandlung im Stadtrat / Bezirksausschuss)

Ich möchte meinen Beitrag **selbst vortragen**  / vortragen lassen .

**Betreff** (bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen und den Betreff auf der Rückseite wiederholen)

Verkehrshelastung Pasing Nord / Obermenzing

**Persönliche Angaben** (bitte Druckbuchstaben)

Name:  Vorname:

Straße, Nr.:  PLZ:

Staatsangehörigkeit:  Telefon / E-Mail (freiwillig):

Ich bin damit einverstanden, dass die Landeshauptstadt München meinen umseitigen Antrag einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet ohne Nennung meines Namens und sonstiger persönlichen Angaben veröffentlicht. Ich sichere zu, dass ich hinsichtlich der von mir zur Verfügung gestellten Unterlagen Inhaber aller erforderlichen Rechte bin und dass durch die Veröffentlichung dieser Unterlagen durch die Landeshauptstadt München keine gesetzlichen Vorschriften oder Rechte Dritter verletzt werden.

Unterschrift

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

Ja  Nein

Sind Sie Vertreter/-in einer Einrichtung im Stadtbezirk?

Ja  Nein  Welche:

Bitte beachten Sie beim Ausfüllen des Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise:

**Antrag oder Anfrage?**

Bitte überlegen Sie, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine - in der Behandlung weniger zeitaufwändige und kostengünstigere - Anfrage eingebracht werden kann.

**Persönliche Wortmeldung?**

Möchten Sie sich nicht selbst zu Wort melden, wird lediglich eine Zusammenfassung Ihres Antrages / Ihrer Anfrage unter Nennung Ihres Namens verlesen.

**Anlagen?**

Wenn Sie einen Anhang zu Ihrem Antrag / Ihrer Anfrage mitgebracht haben, fügen Sie diesen bitte bei.

**Rechtliche Vertretung?**

Das Recht auf Mitberatung in der Bürgerversammlung kann nur persönlich ausgeübt werden. Sie können sich daher nicht rechtlich vertreten lassen.

Textfeld für Ihr Anliegen 

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verkehrsbelastung nördlich des Passirer Bahnhofs

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Antrag auf wirksame Verkehrsentslastung (PKW+LKW) und auf wirksame Verkehrsentschleunigung in den Wohngebieten nördlich des Passirer Bahnhofs, insbesondere der hochbelasteten Straßen August-Ester-Str., Wenzauer Platz, Theodor-Storck-Str.  
Zugleich Bitte um Berücksichtigung des Antrages bei für den Juli geplanten Verkehrskonzept in Passirer Nord

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

# Anlage 16

Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes am 28. 2. 2019

**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Vorkonzept Pasung - Nord

**Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

s. Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

Antrag auf der Bürgerversammlung des BA 21 am 28.2.2019,

gestellt von [REDACTED]

Meine Name ist [REDACTED] ich wohne über 40 Jahren in der Exterkolonie 1 nördlich der Bahn und bin Mitglied der Initiative Exter-Kolonie 1. Dies ist ein schönes Wohngebiet, eine historische Gartenstadt, noch..., aber es gibt viele Problem, wo aber seit Jahrzehnten nichts geschieht, um die Situation unter Kontrolle zu bringen, geschweige denn zu verbessern. Da ist z.B. die drohende und aktuell fortschreitende Zerstörung der Gartenstadtstruktur diese Gebietes durch unproportionierte Neubauten anstelle der gewachsenen Villenstruktur, die das wenige Grüne, das wir noch haben, dezimiert und sich nachteilig auf das Stadtklima auswirkt. Aber ich muss mich beschränken und will hier auf die auch seit Jahren fortbestehenden Verkehrsprobleme hinweisen, in der Hoffnung, dass steter Tropfen auch hier den Stein höhlt. Ich möchte dazu 3 Anträge stellen, wobei ich mir längere Begründungen aus Zeitgründen sparen muss, und sowieso wohl alle hier wissen, worum es geht. Die Anträge sind:

1. Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, zeitnah ein Verkehrskonzeptes für das Gebiet Pasing-Nord und Obermenzing mindestens in den Grenzen Bahnlinie, Pippingerstr und äußerem Nymphenburger Kanal vorzulegen, das nicht nur den Bahnhofsvorplatz sondern auch den Durchgangsverkehr in dem gesamten Gebiet erfasst und reduziert.

2. Insbesondere ist ein Konzept zur verkehrlichen Anbindung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee (PGA) zu erstellen, das zeigt, wie der zu erwartende massive Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der jetzt schon existierende erhebliche Schwerlastverkehrs aus dem PGA-Gebiet geführt werden soll.

3. Bei der Planung einer Parklizenzzone in Pasing müssen die betroffenen Bürger maßgeblich eingebunden werden, z.B. in einer Einwohnerversammlung oder einem Workshop zu diesem Thema.

Begründungen:

Zu 1. Pasing-Nord und Obermenzing sind ein reines Wohngebiet, das seit langem mit gebietsfremden Verkehr überlastet ist. Daran hat auch der Bau der NUP nichts geändert, im Gegenteil durch die unzureichende Kapazität der Kreuzung NUP/Pippingerstr./Lortzingstr. und den durch die Pasing-Arcaden angezogenen Verkehr nimmt der Schleichverkehr wieder zu, wozu auch das Neubaugebiet PGA durch den Lastwagenverkehr in besonders belastender Weise beiträgt. Ein Konzept, wie diese Verkehre zu führen und insbesondere zu vermindern sind, wird von den Einwohnern seit Jahrzehnten angemahnt, aber diese werden immer wieder getröstet. Die Bürger haben in Workshops und durch eine fast unendliche Zahl von Anträgen Ihre Wünsche und Vorstellungen vorgetragen, jetzt möchten sie endlich von Planungsreferat hören, welche Vorstellungen dazu entwickelt werden, und sie möchten darauf auch noch Einfluss nehmen können. Ein solches Konzept darf sich nicht auf die unmittelbare Bahnhofsumgebung beschränken, obwohl diese natürlich das Herz eines solchen Konzeptes sein muss, sondern muss das ganze Gebiet umfassen.

Zu 2. (PGA) Die Verkehrsbelastung wird in Zukunft noch einmal drastisch zunehmen, wenn das Neubaugebiet an der PGA bezogen wird mit schätzungsweise 6-8000 Einwohnern und Arbeitsplätzen,

also im Umfang einer mittleren Kleinstadt. Diese Bewohner werden PKW's haben und benutzen, unabhängig von Bus-, Bahn- und Fahrradverbindungen, die ja auch noch in keinsten Weise geklärt sind. Das Planungsreferat scheint die Auffassung zu vertreten, dass die Abwicklung dieser neuen Verkehre durch die bestehenden Wohnstraßen aufgenommen werden soll, denn wegen der „Sacklage“ des neuen Gebietes ist ohne eine neue Anbindung nur dies möglich. Wir halten das für ein kolossales Fehi- und auch rechtlich zweifelhafte Planung. Wir fordern die Stadt auf, eine Planung für die Anbindung dieses Siedlungsgebietes an das Hauptverkehrsstraßennetz vorzulegen.

Zu 3. (Parklizenzzgebiet Pasing-Nord): Seit längerer Zeit werden immer wieder ~~ein~~ Planungen zu einem Parklizenzzgebiet für Pasing angestellt, worüber auch kürzlich wieder z.B. in der SZ berichtet wurde. Ich möchte hier etwas zu einer Parklizenzzzone für Pasing-Nord sagen – für Pasing-Süd mögen die Dinge anders liegen. Jeder kann sich davon überzeugen, dass Pasing-Nord fast bis hin zum Nymphenburger Kanal tagsüber bis in die Abendstunden zu 100% zugparkt sind. Davon, dass dies überwiegend ortsfremde PKW's sind, sieht man leicht, wenn man sich am Sonntagmorgen einmal die sehr lockere Beparkung ansieht. Die Bewohner dieses Gebietes haben überwiegend eigene Parkmöglichkeiten auf ihren Grundstücken, oder haben sich mit der Situation arrangiert. Eine Parklizenzzzone ist also nicht für die Bewohner dringend notwendig, sondern hilft vielleicht den gebietsfremden Parkern. Sie ersetzt die heute vorherrschenden Dauerparker durch Gelegenheits-Parker. Einige befürchten, dass dies zusätzlichen Parksuchverkehr erzeugt. Das hängt sicher auch wesentlich davon ab, wie diese Zone ausgestaltet wird. Wir fordern, dass die betroffenen Bewohner so frühzeitig in die Planung mit eingebunden werden, dass das Für-und-Wider und die evtl. Ausgestaltung noch beeinflusst werden können.

Ich bitte sie, meine 3 Anträge zu **unterstützen**.



# Anlage 17

6

## Art des Anliegens

Anliegen:

Antrag

Anfrage

Themengebiet?

Verkehr

Betreff

Verkehrskonzept gesamter Münchner Westen mit dem Stadtteil BA21

Ich möchte meinen Beitrag

selbst vortragen

vortragen lassen

Detaillierte Beschreibung des Antrags

Es wurde bereits mehrfach ein Verkehrskonzept für den Münchner Westen gefordert, jedoch für Pasing-Obermenzing bis Heute noch nicht erstellt.

Der Tenor aus dem Planungsreferat lautet, die Wohnstraßen halten die zunehmende Belastung aus!!!!

Ich verstehe diese Aussagen als eine menschenverachtende Verkehrsplanung!

(noch 443 von 1000 Zeichen)

ohne Gegenstimme  
angenommen

Upload von Unterlagen

# Anlage 18

Anträge zur Bürgerversammlung am 19.7.2021

## 1. Antrag: Würmkanal Brücke Fuß- und Radwegeverbindungen

Die LH München möge die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Durchblickpark und zum Park hinter der Schlossmauer gestalterisch verbessern und sicherer machen.

Die Querung in Höhe der Kanalbrücke soll dabei fußgänger- und radfahrfreundlicher gestaltet werden und möglichst nur noch für den Busverkehr durchlässig sein.

### Begründung:

Die Querung von Rad- und Fußgängern an der Kanalbrücke ist zunehmend riskanter für alle Verkehrsteilnehmer.

Eine Umgestaltung ist deshalb dringend erforderlich!

*ohne Gegenstimme angenommen*

## 2. Antrag: Würmkanal Brücke Höhenbegrenzungssperre für Lkw

Die LH München möge die Errichtung einer Höhenbegrenzungssperre für Lkw - wie auf Autobahnparkplätzen - prüfen, so dass große Lkw die Kanalbrücke nicht mehr befahren und nur noch Linienbusse die Kanalbrücke an der Frauendorferstraße passieren können.

### Begründung:

Die Linienbusse sind mit Höhenbegrenzungssperren für LKW von diesen entlastet. Damit entfallen gefährliche Begegnungsfahrten auf den Rad- und Fußwegen. Der Busfahrzeit wird beschleunigt und attraktiver.

*mit Mehrheit angenommen*

# Anlage 19

Bürgerversammlung am 19.7.2021  
des BA 21 Pasing-Obermenzing

## **Verkehrskonzept im Münchner Westen für die Bezirke 21, 22 und 23**

Sehr geehrte Damen u. Herren,

der Wohnungsbau im Münchner Westen explodiert förmlich. Aus diesem Grunde habe ich bereits vor über 5 Jahren auf der BV am 19.4.16 die Forderung gestellt, schnellstens ein Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Westen zu erstellen. Bis zum heutigen Tag ist dieser Antrag im Stadtrat noch nicht behandelt worden. Deshalb stellt sich bei mir die Frage, ob es Sinn macht, Anträge auf der Bürgerversammlung überhaupt noch zu stellen. Ich versuche es trotzdem nochmals.

In Freiham sind zwischenzeitlich die ersten Neubürger eingezogen, mit dem 2. Bauabschnitt ist begonnen worden. Dort sollen bis zu 40.000 Bürger angesiedelt werden und neue Betriebe mit ca. 10.000 neuen Arbeitsplätzen entstehen.

In Aubing-Lochhausen ist das Neubaugebiet in der Henschel-/Ziegeleistraße teilweise fertig bzw. noch im Bau, ein weiteres neues Wohngebiet ist an der Osteranger-/Lochhausener Str. im Rohbau erstellt. In der Aubing-Ost-Straße wurde ein großes Baugebiet erschlossen und vor ca. 2-3 Jahren bezugsfertig.

In Obermenzing ist das Wohngebiet Lipperheidestr. fertig gestellt. Das gleiche trifft auch für das Wohnquartier an der Paul-Gerhardt-Allee mit ca. 5.000 Bewohnern in Kürze zu. Eine neue Planung sieht vor, dass ca. 1.000 Wohnungen am Dreilingsweg/Mooswiesenstr. entstehen sollen.

In Allach ist das Diamaltgelände fast vollständig bebaut, die Hirmerei folgt demnächst. Aber ein weiteres großes Wohngebiet mit ca. 1000 Wohnungen soll auf dem ehemaligen Gewerbegebiet an der Kirsch-/Allacher Str. folgen.

**Dies alles erfolgte bzw. erfolgt ohne ein entsprechendes übergreifendes und integriertes Verkehrskonzept, wie es angesichts der riesigen Bauvorhaben unverzichtbar ist.**

Deshalb stelle ich nochmals folgenden Antrag:

**Die Stadt München solle umgehend ein entsprechendes Verkehrskonzept erstellen und zwar für das gesamte Gebiet der Stadtbezirke 21, 22 und 23 zusammenhängend.**

Bitte stimmen Sie meinem Antrag zu

*ohne Gegenstimme angenommen*

# Anlage 20

## **Betreff**

Antrag auf ein unabhängiges Gutachten zur Temporeduzierung an der Verdistraße

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Die ablehnende Haltung zum Antrag vom 25.03.2019 des KVR auf Tempo 40 auf der auf der Verdistraße ist nicht nachzuvollziehen. Der Verweis auf Verkehrsverdrängung und Minderung der Leistungsfähigkeit der Straße entspricht nicht den Erfahrungen vor Ort. Es soll ein unabhängiges externes Gutachten erstellt werden zur Aufgabenstellung: Gibt es bei einer Temporeduzierung auf 40 km/h oder 30 km/h im Abschnitt zwischen Würm und Bahnhof Obermenzing auf der Verdistraße tatsächlich eine Verkehrsverdrängung in das umliegende Anwohnerstraßensystem und führt eine Temporeduzierung tatsächlich zu einer Minderung der Leistungsfähigkeit der Verdistraße ? Mit Bitte um Zustimmung zur Erstellung eines Gutachten.**

# Anlage 21



Landeshauptstadt  
München  
Direktorium

## Betreff - Antrag

Verkehrsaufkommen Bahnhof Pasing Nord und Parksituation Villenkolonie

Antrag zum Themengebiet Verkehr

*Antrag 1)*  
**1. Die Parksituation für Anwohner und Besucher der Villenkolonie (Fritz-Reuter-Str. / Floßmannstr. / Orthstr.) wird immer schlimmer: - Mitbürger aus DAH, AICH, FFB o.a. parken, um mit der S-Bahn zur Arbeit zu fahren - Viele, auch aus weiter entlegenen Regionen, parken hier längere Zeit in Ferienzeiten, um von Pasing aus zum Flughafen zu fahren - Einkäufer der Pasing Arkaden parken hier, um sich Parkgebühren zu sparen Für Anwohner, respektive Besucher derer, ist es unter Tags ab 7 bis 8 Uhr bis abends (teilweise bis 21:00) nicht mehr möglich einen Parkplatz zu bekommen. Daher stelle ich den Antrag, dieses Gebiet als Anwohner frei Gebiet auszuweisen. Dies würde auch den Verkehr um den Wensauerplatz reduzieren. 2. Der Bahnhof Pasing ist für "Bringen" und "Abholen" von Reisenden nur über den Ausgang Nord zu erreichen und nicht über den Haupteingang auf der Südseite, da gesperrt. Daher müssen die Reisenden inkl. Zubringer immer durch ein Wohngebiet fahren, um den Bahnhof zu erreichen!!!**

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

*Nr. 2*

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

*Nr. 1*

*Antrag Nr. 2 mit Mehrheit angenommen*  
*Antrag Nr. 1 mit Mehrheit abgelehnt*

# Anlage 22

## **Betreff**

Mobilitätskonzept Paul Gerhardt Gebiet

Antrag zum Themengebiet Verkehr

**Das neue Wohngebiet Paul Gerhardt Allee nähert sich der Fertigstellung. Die meisten Wohnungen sind bezogen. Was fehlt, ist eine adäquate Verkehrsinfrastruktur. In Sachen Mobilität ist das neue Wohngebiet veraltet. Es bedarf dringend Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.**

**Ich fordere deshalb für das Paul Gerhardt Gebiet und für Pasing/Obermenzing:**

- eine schnelle Umsetzung des S-Bahn Haltes Berduxstraße**
- eine schnelle Umsetzung der R F Stege nach Süden und Osten Richtung Innenstadt**
- Mehr Sharingangebote (Auto, E-Bikes, Lastenräder)**
- Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes**

# Anlage 23

**Bürgerversammlung Obermenzing am 25.04.2023:**

**Antrag auf Erstellung eines Verkehrskonzepts für das Gebiet Alte Allee / Bergsonstraße**

Sehr geehrte Damen und Herren

mein Name

Eine Vielzahl an Neubauprojekten im Münchner Westen wird mit einer sehr erheblichen Steigerung des allgemeinen Verkehrsaufkommens einhergehen. Bürgerversammlungs-Empfehlungen und BA-Anträge sowie ein Stadtratsantrag verlangten bereits frühzeitig die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzepts im Münchner Westen, das mindestens die Bezirke 21, 22 und 23 einbezieht. Die Stadt verweigert allerdings bis jetzt die Planung eines bezirksübergreifenden Verkehrskonzepts für den Münchner Westen und beschränkt sich auf fragmentarische Teilkonzepte:

Folie 1

Ein Verkehrskonzept Pasing Nord, ein Verkehrskonzept Pasing Zentrum, ein Verkehrskonzept für den Bezirk 22, ein Mobilitätskonzept für den Bezirk 23. Der Flaschenhals für den Verkehr, der aus den neuen Wohn- und Gewerbegebieten zur Verdistrasse oder nach Pasing strebt, nämlich das Obermenzinger Gebiet westlich der Würm um die Alte Allee und Bergsonstraße (übrigens ausschließlich Wohngebiet) wurde außen vor gelassen. Die Lärmbelastung dort überschreitet bereits jetzt die Grenzwerte um 7-8 Dezibel; schon 2019 wurden daher gerichtliche Auflagen zur Lärminderung erlassen, die allerdings von der Stadt München bislang ignoriert worden sind.

Es wird nun bei uns zu einer weiteren Verkehrsmehrung um ca. 50% kommen durch

- das Neubaugebiet am Dreilingsweg
- die Neubaugebiete in Freiham, Lochhausen, Potentialfläche Aubing usw.
- die geplante Verkehrsberuhigung in Aubing, die Stückwerk bleibt aufgrund der Beschränkung des Konzepts auf den 22. Bezirk
- das Kulturzentrum Bergson
- das Gewerbegebiet an der Rupert-Bodner-Straße usw.

Am Dreilingsweg ist ein Mobilitätskonzept geplant, das allerdings auf das Neubaugebiet beschränkt ist. Die Alte Allee und Bergsonstraße dagegen werden ausschließlich auf ihre Kapazität hin untersucht, den zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können, und dies wird bislang im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses bejaht; niemand fragt nach der zusätzlichen Lärmbelastung. Und dies alles gilt natürlich nicht nur für das neue Quartier am Dreilingsweg, sondern für alle der genannten Projekte aus Wohnbau, Kultur und Gewerbe und den durch sie erzeugten Verkehr in Richtung Verdistrasse und Pasing Zentrum. Da die Stadt kein bezirksübergreifendes Verkehrskonzept machen will, ist auch für den Bereich Alte Allee / Bergsonstraße ein Verkehrskonzept notwendig, um das Verkehrswachstum und den damit verbundenen Anstieg der Lärmbelastung in den Griff zu bekommen und auch die gerichtlich angeordnete Lärminderung umsetzen zu können.

Folie 2

**Daher beantrage ich ein Verkehrskonzept auch für das genannte Gebiet um die Alte Allee und Bergsonstraße und bitte Sie um Ihre Zustimmung. Vielen Dank.**

*mit Robert angenommen*



Landeshauptstadt München

# Machbarkeitsstudie

## Verkehrliche und städtebauliche Umgestaltung Bahnhof Pasing Nord

Kurzfassung





## Impressum

### Auftraggeberin

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Implerstraße 9  
80313 München

### Auftragnehmer



INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstraße 3  
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00  
info@inovaplan.de  
www.inovaplan.de

### Bearbeitungsteam

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz  
M. Sc. Alisa Ehrler  
M. Sc. Sascha Klein  
M. Sc. Christian Bendrich

### Im Unterauftrag



Mailänder Consult GmbH  
Mathystraße 13  
D-76133 Karlsruhe

+49 (721) 93 280 – 0  
info@mic.de  
www.mic.de

Karlsruhe, 11. August 2022

## Inhaltsverzeichnis

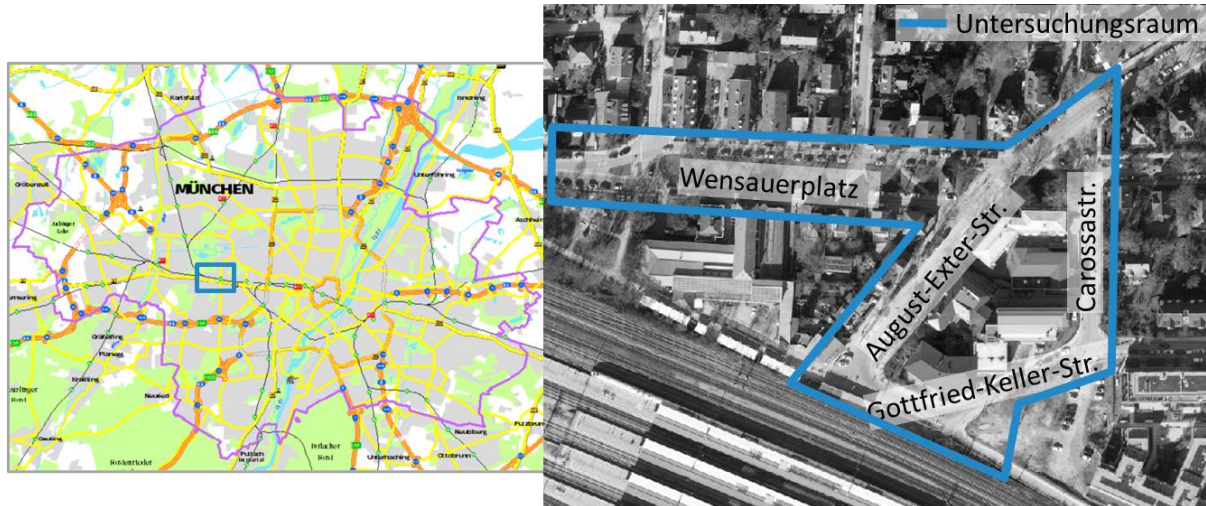
<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Planungsziele.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bestandssituation und Mängelanalyse .....</b>	<b>2</b>
2.1	ÖV-Angebot .....	2
2.2	Radverkehr.....	3
2.3	Ruhender Verkehr.....	4
<b>3</b>	<b>Umgestaltung Straßenraum .....</b>	<b>5</b>
3.1	Abschnitt 1: Wensauerplatz.....	6
3.2	Abschnitt 2: August-Exter-Straße .....	7
3.3	Abschnitt 3: Gottfried-Keller-Straße (Süd).....	8
3.4	Abschnitt 4: Gottfried-Keller-Straße (Ost) .....	9
3.5	Abschnitt 5: Carossastraße .....	10
<b>4</b>	<b>Weitere bauliche Folgemaßnahmen .....</b>	<b>11</b>
4.1	Verbesserter Zugang zur Personenunterführung.....	11
4.2	Radabstellanlage als Tiefgarage.....	12
<b>5</b>	<b>Fazit &amp; Empfehlung.....</b>	<b>14</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage des Untersuchungsgebiets .....	1
Abbildung 2	Übersicht Verkehrsführung und Gebäudenutzung .....	2
Abbildung 3	Mögliche Haltepositionen .....	3
Abbildung 4	Übersicht Parkstände im Bahnhofsumfeld .....	4
Abbildung 5	Ziele für verschiedene Verkehrsteilnehmende .....	5
Abbildung 6	Abschnitte Bahnhof Pasing .....	5
Abbildung 7	Querschnitt Wensauerplatz (Variante 1) .....	6
Abbildung 8	Querschnitt August-Exter-Straße (Variante 1) .....	7
Abbildung 9	Querschnitt Gottfried-Keller-Straße (Süd) Variante 1 .....	8
Abbildung 10	Querschnitt Variante 1 .....	9
Abbildung 11	Querschnitt Variante 2 .....	9
Abbildung 12	Lageplanausschnitt Carossastraße .....	10
Abbildung 13	Zugang der PU von der Gottfried-Keller-Straße .....	11
Abbildung 14	Lagesituation der Radabstellanlage .....	13
Abbildung 15	Empfohlene Lösungsvariante .....	14

## 1 Ausgangslage und Planungsziele

Die Landeshauptstadt München (LHM) beabsichtigt, das nördlich des Bahnhofs Pasing gelegene Areal verkehrlich neu zu strukturieren, um den gegenwärtigen und zukünftigen Nutzungsanforderungen gerecht zu werden. Der Untersuchungsraum umfasst die vier Straßenabschnitte (vgl. Abbildung 1)

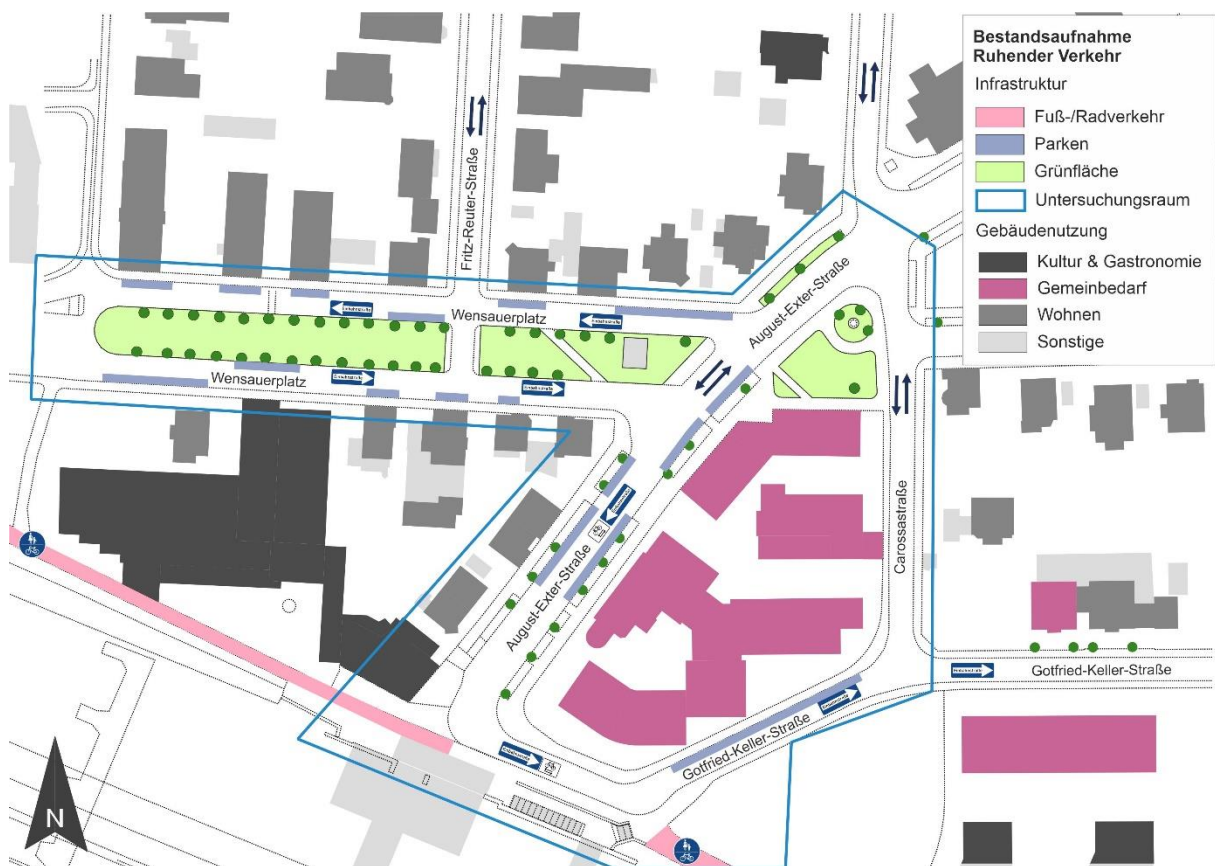


**Abbildung 1** Lage des Untersuchungsgebiets  
(Kartengrundlage: LHM, bearbeitet durch INOVAPLAN)

Mit der Umgestaltung wird das Ziel verfolgt, die Erreichbarkeit des Pasinger Bahnhofes insbesondere für Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verbessern und die Aufenthaltsqualität für sämtliche Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Der Pasinger Bahnhof ist ein wichtiger Zielpunkt aufgrund der städtischen und (über)regionalen Verbindungsfunktion. Aufgrund der zentralen Lage des Untersuchungsraumes am Pasinger Bahnhof stellen die Straßenabschnitte auch eine wichtige Verkehrsachse für den Radverkehr dar. Radfahrende werden im Bestand gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn geführt. Wegen der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs soll eine attraktive und verkehrssichere Führung des Radverkehrs geprüft werden. Auch die Erschließung für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) soll in Zukunft weiter verbessert werden. Nach Möglichkeit sind dafür mindestens drei Haltepositionen im direkten Bahnhofsumfeld sowie eine weitere Halteposition mit Serviceeinrichtungen für das Fahrpersonal in der Carossastraße vorzusehen. Zudem soll der Fußverkehr von der Umgestaltung durch eine verbesserte Anbindung, Aufenthaltsqualität und Wegführung im gesamten Untersuchungsgebiet profitieren. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr müssen die Belange unterschiedlicher Interessensgruppen bei der Umgestaltung berücksichtigt werden. Es sind nach Möglichkeit ausreichende Parkraumkapazitäten für Taxis, Kiss&Ride, Anliegende und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen. Zudem wird die Machbarkeit einer Radabstellanlage für ca. 1.500 bis 2.000 Fahrradabstellplätze geprüft, um zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich des Bahnhofs zu schaffen. Darüber hinaus wird auch die Anpassung der Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr (mIV) in Betracht gezogen.

## 2 Bestandssituation und Mängelanalyse

Im Untersuchungsraum treffen verschiedene Nutzungsansprüche aufeinander. Daher muss die Erreichbarkeit des Areals zukünftig nicht nur für Anwohnende, sondern auch für Gewerbetreibende und Besuchende sichergestellt werden. Die Straßen im Untersuchungsraum sind größtenteils einbahnregelung. Lediglich die August-Exter-Straße (nördlich des Wensauerplatzes) sowie die Carossastraße sind für den Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Um den Wensauerplatz sowie auf dem südlichen Abschnitt der August-Exter-Straße beginnt die Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr. Der Radverkehr ist in diesem Abschnitt und entlang der südlichen Gottfried-Keller-Straße im Zweirichtungsverkehr zugelassen (vgl. Abbildung 2).

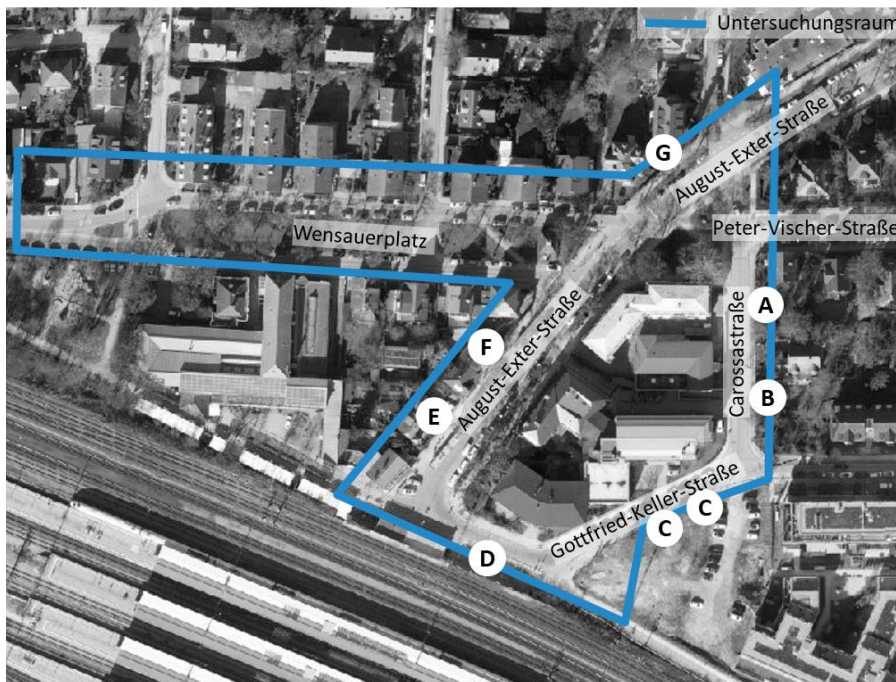


**Abbildung 2** Übersicht Verkehrsführung und Gebäudenutzung  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH, Kartengrundlage: LHM)

### 2.1 ÖV-Angebot

Aufgrund der überregionalen Erschließungsfunktion des Pasinger Bahnhofes stellt dieser einen wichtigen Verkehrsknoten im Münchner Stadtgebiet dar. Der Pasinger Bahnhof spielt sowohl für den öffentlichen Fern- als auch Nahverkehr eine wichtige Rolle. Auf der Nordseite befinden sich zwei Haltepositionen der Haltestelle „Pasing Bahnhof Nord“ im Untersuchungsgebiet. Diese werden von den beiden Buslinien 160 und 161 bedient. Darüber hinaus existiert eine Schulbushaltestelle in der Carossastraße, welche jeweils zu Schulbeginn und -ende bedient wird. Auch in Zukunft sollen verschiedene Buslinien

auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofes verkehren und das Angebot erweitert werden. Für die bestehenden Buslinien 160 und 161 ist eine Taktverdichtung von sechs auf neun Fahrten pro Stunde vorgesehen. Neben den bestehenden Linien sollen zukünftig zwei neue Buslinien den Pasinger Bahnhof anfahren. Ein neues Angebot kommt zudem mit dem „IsarTiger“ hinzu. Im Rahmen der Untersuchung wurden mit der MVG mögliche Positionen zur Anordnung der Haltepositionen im Untersuchungsraum abgestimmt (vgl. Abbildung 3).



**Abbildung 3** Mögliche Haltepositionen

(Kartengrundlage: © LHM 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, bearbeitet durch INOVAPLAN)

## 2.2 Radverkehr

Die Infrastruktur im Untersuchungsgebiet ist derzeit stark auf den mIV ausgerichtet. Eine baulich getrennte Radverkehrsinfrastruktur gibt es demnach im Bestand auf keinem der betrachteten Straßenabschnitte. Im Verkehrsentwicklungsplan für den Radverkehr (VEP-R) ist eine Hauptroute entlang der August-Exter-Straße in Nord-Süd-Richtung vorgesehen. Auch die bestehende Radverkehrsverbindung in Ost-West-Richtung entlang der Bahnlinie ist als Hauptroute enthalten. Im Bestand entspricht die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur auf beiden Achsen nicht den gemäß der Verbindungsfunktion vorgesehenen Qualitätsstandards. Daher wird im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie der Ausbau der Hauptrouten untersucht.

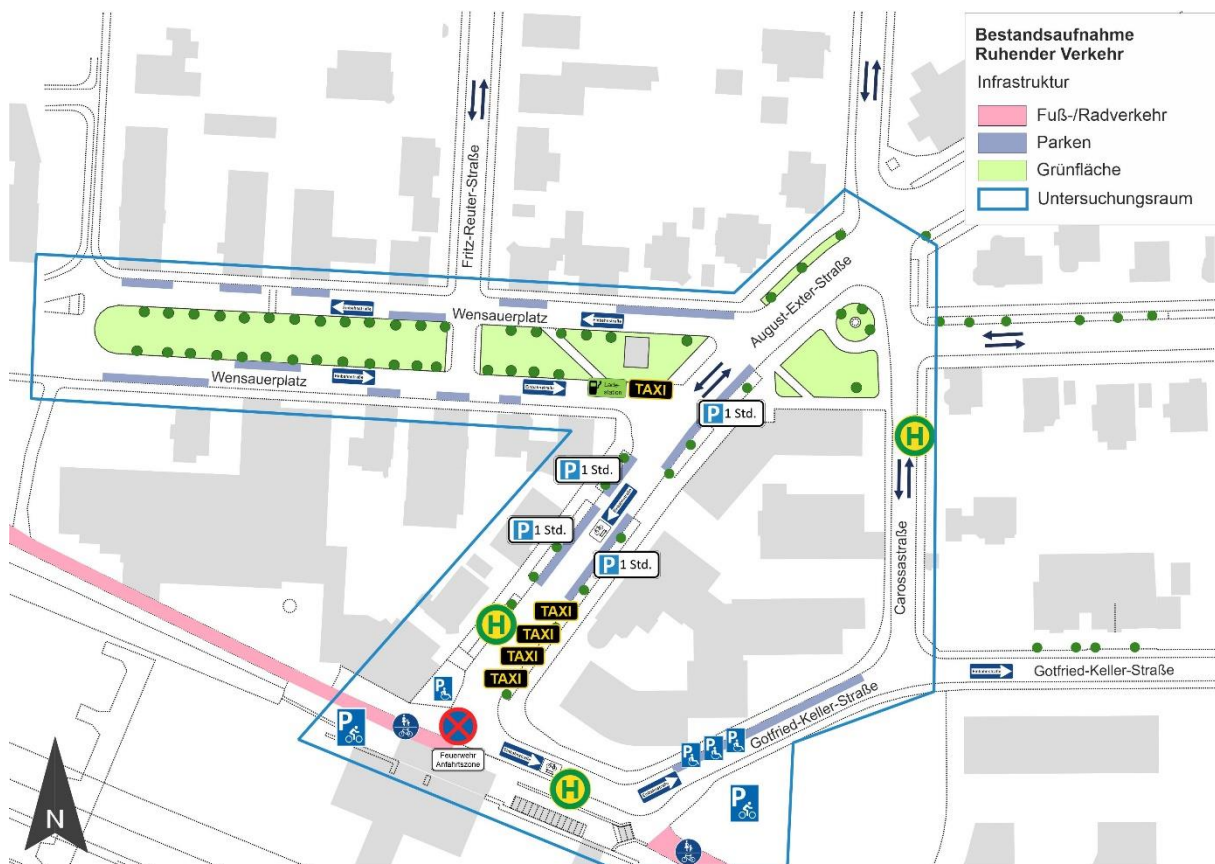
### Radabstellanlagen

Im Umfeld des Pasinger Bahnhofes werden derzeit viele Fahrräder im Straßenraum abgestellt. So werden die Grünflächen entlang der August-Exter-Straße intensiv für das Abstellen von Fahrrädern genutzt. Aufgrund der hohen Anzahl an Fahrrädern und der gleichzeitig geringen Flächenverfügbarkeit

im Seitenraum der Straßen geschieht dies oftmals unkoordiniert und führt zu Einschränkungen für den Fußverkehr. Westlich des Bahnhofszuganges besteht parallel zum Hellhofweg eine Fahrradabstellanlage mit überdachten Doppelstockparksystemen mit ca. 600 Stellplätzen. Im direkten Bahnhofsumfeld steht somit aktuell eine hohe Nachfrage an Abstellmöglichkeiten einem zu geringen bzw. nicht ausreichend attraktiven Angebot gegenüber.

### 2.3 Ruhender Verkehr

Im Bestand sind im Untersuchungsraum ca. 56 Parkstände vorhanden, die zum Teil speziell gewidmet sind (vgl. Abbildung 4). Entlang des Wensauerplatzes gibt es ca. 30 Parkstände, die ohne zeitliche Begrenzung genutzt werden können. Die Parkstände entlang der August-Exter-Straße sind als Kurzzeitparkstände ausgewiesen, deren Nutzung auf eine maximale Parkdauer von einer Stunde zeitlich begrenzt ist. Zudem befinden sich dort vier Parkstände für Taxis und zwei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld. Entlang der östlichen Gottfried-Keller-Straße befinden sich acht Parkstände, darunter drei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen.



**Abbildung 4** Übersicht Parkstände im Bahnhofsumfeld  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Kartengrundlage: LHM)

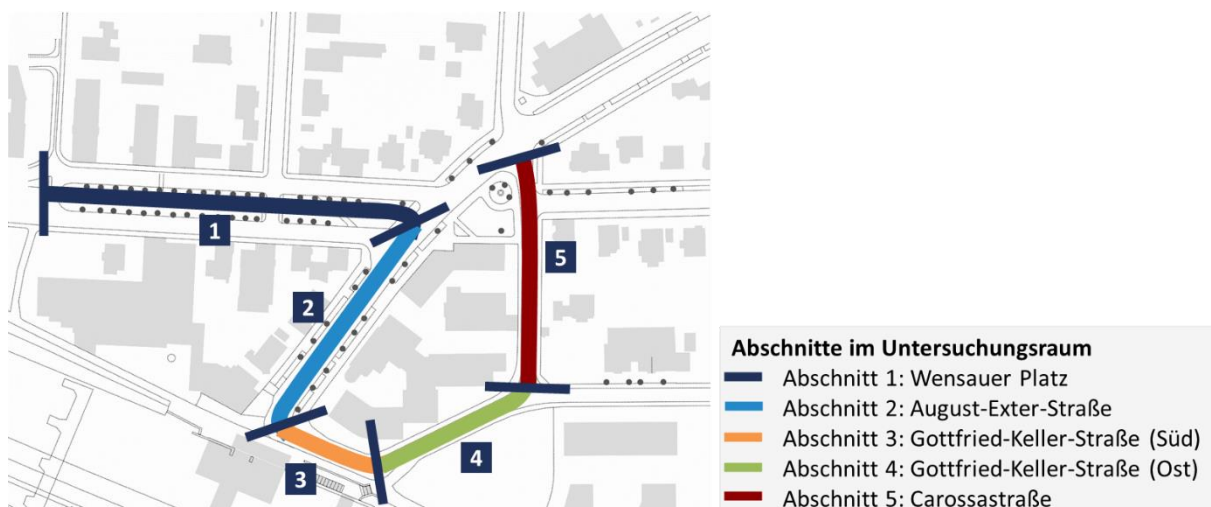
### 3 Umgestaltung Straßenraum

Unter Berücksichtigung der festgestellten Mängel und Möglichkeiten im Bestand werden Lösungsquerschnitte für die verschiedenen Straßenabschnitte entwickelt, durch deren Umsetzung die Planungsziele erreicht werden können (vgl. Kapitel 1). Die Zielsetzungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind in Abbildung 5 zusammengefasst.

		Ziele
	<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofes</li> <li>▪ Fahrradhauptroute entlang der August-Exter-Straße</li> </ul>
	<b>Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld</li> </ul>
	<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von mindestens 3 Haltestellen</li> <li>▪ Infrastruktur für Fahrpersonal</li> </ul>
	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prüfung der Verkehrsführung für den mIV</li> </ul>
	<b>Ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkstände für Mobilitätseingeschränkte, Kiss&amp;Ride, Taxis, Anwohnende, Besuchende, Radverkehr</li> </ul>

**Abbildung 5** Ziele für verschiedene Verkehrsteilnehmende  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für die einzelnen Straßenabschnitte (vgl. Abbildung 6) wurden verschiedene Varianten zur Umgestaltung des Straßenraumes untersucht. Die entwickelten Lösungsvarianten werden in den nachfolgenden Kapiteln näher dargestellt und erläutert. Es bestehen unterschiedliche Vor- und Nachteile, die in geeigneter Form gegeneinander abzuwiegen sind. Grundsätzlich können die Lösungsvarianten jedoch beliebig miteinander kombiniert werden.



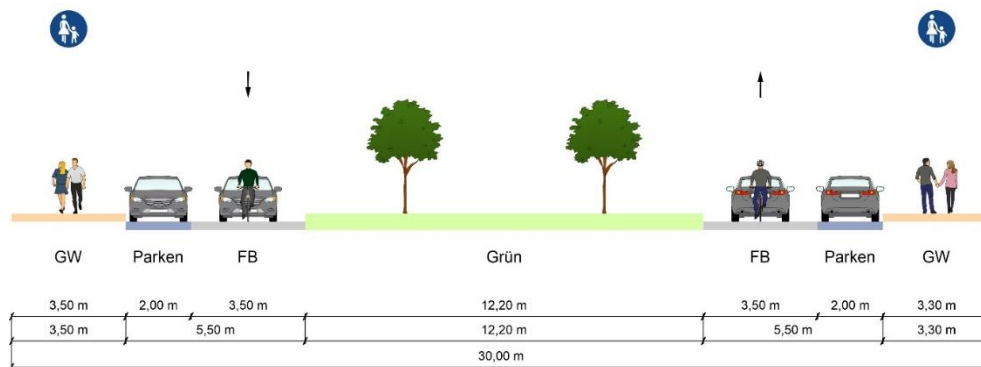
**Abbildung 6** Abschnitte Bahnhof Pasing  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Kartengrundlage: LHM)



### 3.1 Abschnitt 1: Wensauerplatz

Das Areal um den Wensauerplatz ist Teil des Schulweges zur Grundschule in der Oselstraße. Daher ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und eine verkehrssichere Führung für den Fußverkehr auf diesem Abschnitt anzustreben. Eine solche Verbesserung kann z. B. durch die Vergrößerung der Grünfläche des Wensauerplatzes sowie durch eine Verbreiterung der bestehenden Gehbahnen auf beiden Seiten erreicht werden. Zusätzlich dazu kommt eine Sperrung der verlängerten Fritz-Reuter-Straße bzw. eine Verbreiterung der Grünfläche nach Norden bzw. Osten in Betracht. Entlang des Wensauerplatzes kommen dazu grundsätzlich zwei Umgestaltungsvarianten in Betracht:

- Variante 1: Verbreiterung der Gehwege beidseitig auf 3,50 m
- Variante 2: Verbreiterung der Gehwege beidseitig auf 3,00 m und Verbreiterung der Grünfläche um beidseitig ca. 0,50 m auf ca. 13 m



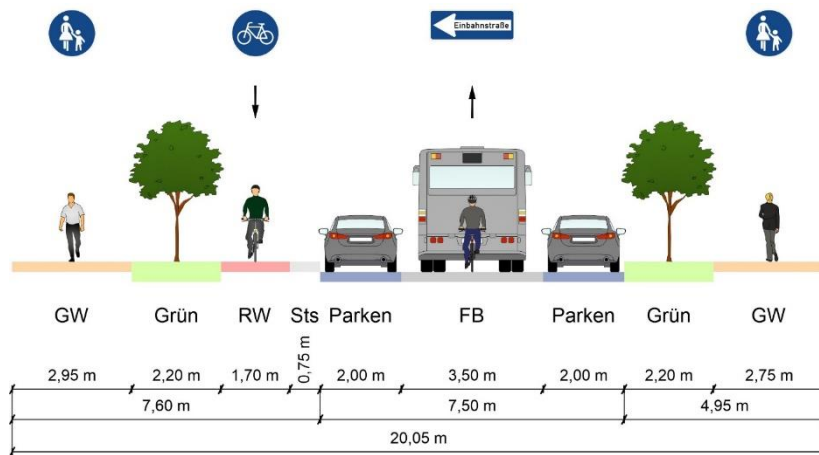
**Abbildung 7** Querschnitt Wensauerplatz (Variante 1)  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung soll die Anzahl der Parkstände auch zukünftig erhalten werden. Die Straßenbreite neben den Parkständen wird auf 3,50 m reduziert. Dadurch ist die Befahrbarkeit z. B. für Müll- und Räumfahrzeuge weiterhin möglich, gleichzeitig kann Straßenraum gewonnen werden, der dem Seitenraum zugeschlagen werden kann. Der Radverkehr wird im Bestand mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Zentralität im Bereich des Wensauerplatzes wird erwartet, dass der Radverkehr zukünftig die vorherrschende Verkehrsart ist. Daher ist es grundsätzlich möglich, die Fahrbahn rund um den Wensauerplatz in Zukunft als Fahrradstraße auszuweisen. Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße obliegt dem Mobilitätsreferat, bedarf einer gesonderten Prüfung und erfolgt zunächst nach dem sogenannten Netzgedanken. Falls dieser erfüllt sein sollte, ist für jede Straße bzw. jeden Straßenzug eine verkehrssicherheitsrechtliche Einzelfallprüfung vorzunehmen, um eine Fahrradstraße anordnen zu können.

Insgesamt kann die Aufenthaltsqualität am Wensauerplatz durch die Verbreiterung der Gehwege und die Vergrößerung der Grünfläche verbessert werden. Für den mIV ergibt sich ein kleiner Umweg, die bestehende Anordnung der Parkstände wird beibehalten. Da der Radverkehr in Zukunft an Bedeutung gewinnt, besteht grundsätzlich die Möglichkeit die Fahrbahn rund um den Wensauerplatz als Fahrradstraße auszuweisen.

### 3.2 Abschnitt 2: August-Exter-Straße

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Lösungsvarianten im Hinblick auf die Radverkehrsführung und den ruhenden Verkehr untersucht. Aufgrund der zwingenden Notwendigkeit des Erhalts von Parkständen entlang der August-Exter-Straße kommen Varianten mit einem vollständigen Entfall der Parkstände nicht in Betracht. Da eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorliegt, ist eine Trennung von Kfz- und Radverkehr nicht zwingend notwendig. In Variante 1 wird der Radverkehr daher auch zukünftig gemeinsam mit dem Kfz- und Busverkehr entlang der Einbahnstraße auf der Fahrbahn geführt. Entgegen der Einbahnstraße wird im Sinne einer verkehrssicheren Führung in diesem Bereich ein baulicher Radweg hinter den Parkständen vorgesehen (vgl. Abbildung 8). Auf Höhe des Wensauerplatzes wird der Radverkehr analog zum Bestand wieder vollständig auf der Fahrbahn geführt.



**Abbildung 8** Querschnitt August-Exter-Straße (Variante 1)

(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Bereich der Haltestelle muss die Fahrbahn mit einer Breite von 6,50 m dimensioniert werden, damit haltende Busse überholt werden können. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit zwischen den Bäumen ist ein Entfall von ca. 5 Parkständen in diesem Abschnitt erforderlich. Dadurch und durch die einseitige Radverkehrsinfrastruktur können alle Bäume und Grünflächen entlang der August-Exter-Straße erhalten bzw. in die Planungen integriert werden. Durch die insgesamt reduzierte Anzahl an Parkständen entlang der August-Exter-Straße ist die bestehende Widmung für Taxis und mobilitätseingeschränkte Personen im Rahmen der Umgestaltung zu überarbeiten.

Die Radverkehrsinfrastruktur entgegen der Einbahnstraße kann alternativ auch in Form eines Radfahrstreifens (Variante 2) ausgebildet werden. Auch in dieser Variante ergibt sich eine Engstelle nördlich der bestehenden Bushaltestelle. Diese Variante unterscheidet sich lediglich im Hinblick auf die Führungsform des Radverkehrs, auf die Flächenaufteilung der Verkehrsinfrastruktur ergeben sich gegenüber Variante 1 dagegen keine Veränderungen. Es ist somit in beiden Varianten keine grundlegende Veränderung der Verkehrsführung vorgesehen. Dennoch kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

### 3.3 Abschnitt 3: Gottfried-Keller-Straße (Süd)

Für Abschnitt 3 wurden insgesamt drei Varianten entwickelt:

- Variante 1: Mischverkehr mit Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße
- Variante 2: Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite
- Variante 3: Shared Space im direkten Bahnhofsumfeld

Die drei Varianten haben gemeinsam, dass der Busverkehr auf einer Fahrbahn mit einer Breite von 3,50 m geführt wird. Das Überholen eines Busses ist in diesem Abschnitt daher aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen grundsätzlich nicht möglich. Deshalb sollte diese Haltestelle nur für kurze Haltevorgänge genutzt werden können. Ein wichtiges Planungsziel aus Sicht des Radverkehrs für diesen Abschnitt stellt die im VEP-R geforderte durchgehende Ost-West-Verbindung dar.

Die Führung Radverkehrs in Variante 2 ist im Hinblick auf das bestehende Konfliktpotenzial nicht optimal, da die Fahrbahn zweimal zu kreuzen ist. Aufgrund der umwegigen Führung für den Radverkehr muss auch mit einer rechtswidrigen Nutzung des Gehweges auf der Südseite gerechnet werden. Im Vergleich dazu weist Variante 1 mit einem einseitigen Zweirichtungsradweg weniger Konfliktpunkte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf. Die Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr auf der Südseite der Fahrbahn (Variante 1) stellt zudem auch für das Radwegenetz die sinnvollste Lösung dar. Ein Zweirichtungsradweg auf der Südseite verbindet den gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg westlich optimal mit der separaten Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur östlich des Pasinger Bahnhofes. Auch Variante 3 bietet grundsätzlich das Potenzial zur Reduktion der vorhandenen Konfliktpunkte und die Möglichkeit für eine weitere Aufwertung des öffentlichen Raums bei gleichzeitig begrenzter Flächenverfügbarkeit. Die Umsetzung eines „Shared Space“ stellt jedoch auch eine Sonderform der Verkehrsführung dar, die nur selten im Stadtgebiet angewandt wird. Aufgrund der direkten und eindeutigeren Wegeführung sowie dem insgesamt geringen Konfliktpotenzial erweist sich somit in diesem Vergleich Variante 1 als Vorzugsvariante. Bei der Umsetzung der Bus-Haltestation sind die Belange des ÖV gegenüber denen des Rad- und Fußverkehrs abzuwägen.

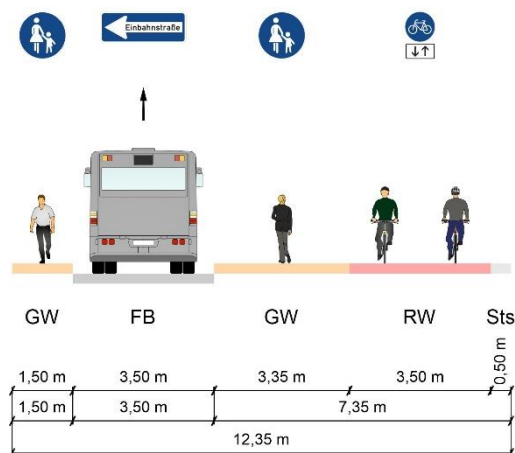
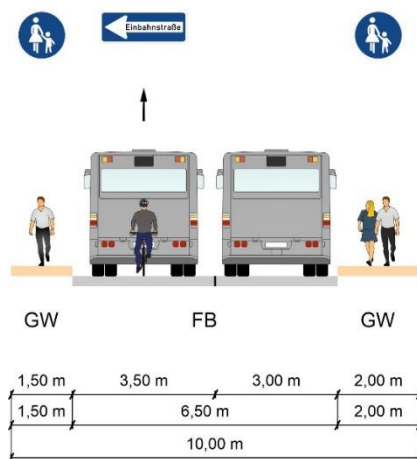


Abbildung 9 Querschnitt Gottfried-Keller-Straße (Süd) Variante 1

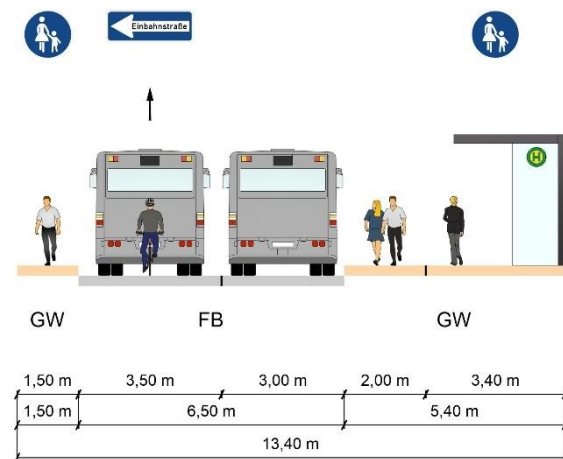
### 3.4 Abschnitt 4: Gottfried-Keller-Straße (Ost)

Entlang der östlichen Gottfried-Keller-Straße wird die Umsetzbarkeit von mindestens zwei Haltepositionen untersucht, da dieser Straßenabschnitt den einzigen Bereich in Bahnhofsnähe darstellt, auf dem zusätzliche Kapazitäten für den Öffentlichen Verkehr geschaffen werden können. Um beide Haltestellen uneingeschränkt nutzen zu können, ist das Überholen wartender Busse zwingend erforderlich. Für die Fahrbahn wird daher eine Breite von 6,50 m vorausgesetzt. Der Straßenquerschnitt verfügt im Bestand lediglich über eine Breite von ca. 10 m. Es verbleibt somit lediglich eine Restbreite von ca. 3,50 m für die beidseitige Anlage der Gehwege sowie die Umsetzung einer Warte- und Ein- und Ausstiegsfläche für die Fahrgäste. Eine richtlinienkonforme Lösung bzw. die Einhaltung der Regelmaße ist daher bei gleichbleibender Straßenraumbreite nicht möglich. Aufgrund der engen Platzverhältnisse müssen zudem sämtliche Parkstände, auch die drei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen, in diesem Abschnitt entfallen. Bei der Umgestaltung dieses Abschnitts wird zwischen zwei Varianten unterschieden, die sich vor allem im Hinblick auf die Straßenraumbreite unterscheiden.

In Variante 1 wird die bestehende Querschnittsbreite beibehalten. Aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit kann hier jedoch keine attraktive und verkehrssichere Lösung für den Fußverkehr erreicht werden. In Variante 2 wird der Straßenquerschnitt dagegen auf der Ostseite um ca. 3,40 m verbreitert (vgl. Abbildung 11). Diese Breite soll im Bebauungsplan als Geh- und Leitungsrecht festgelegt werden. Inwiefern eine Inanspruchnahme dieser Flächen tatsächlich umsetzbar ist, sollte im Weiteren mit dem Eigentümer des Grundstückes diskutiert werden. Durch die Erweiterung der Fläche wäre es möglich, ein Wartehäuschen für Fahrgäste im Seitenraum zu positionieren. Zudem können die Konflikte zwischen dem Fußverkehr und den ein- und aussteigenden Fahrgästen durch eine Verbreiterung reduziert werden, sodass diese Variante zu bevorzugen ist.



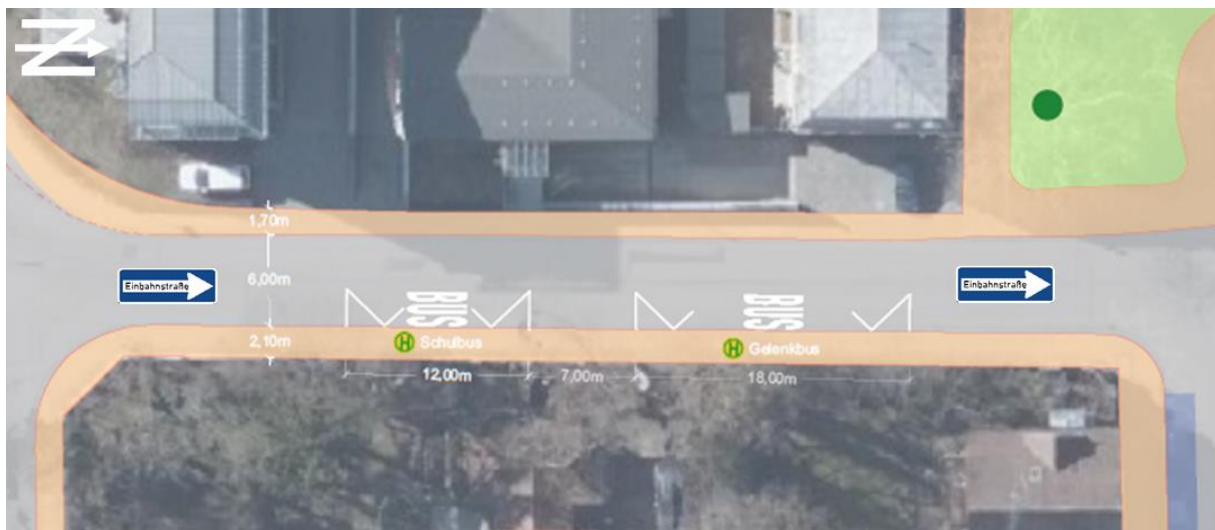
**Abbildung 10** Querschnitt Variante 1  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)



**Abbildung 11** Querschnitt Variante 2  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 3.5 Abschnitt 5: Carossastraße

Auch entlang der Carossastraße wurden zahlreiche Varianten zur Umgestaltung betrachtet. Neben der Verbreiterung der Seitenräume und einer separaten Radverkehrsführung wurde auch die Möglichkeit zur Anlage zusätzlicher Parkstände zur Kompensation, der im übrigen Untersuchungsraum entfallenden Parkraumkapazitäten untersucht. Aufgrund der Notwendigkeit, die bestehende Haltestelle zu erhalten und diese nach Möglichkeit, um eine zusätzliche Halteposition für einen Gelenkbus zu erweitern, besteht jedoch kein Spielraum in der Gestaltung des Straßenraumes. Da die zusätzliche Haltestelle zum Abwarten der Wendezeiten vorgesehen ist, ist die Schaffung einer Überholmöglichkeit für den Kfz- und Busverkehr zwingend erforderlich. Die Aufteilung des Straßenraumes wird daher analog zum Bestand beibehalten. Die bestehende Fahrbahnbreite von 6,00 m ist mindestens erforderlich, um an einem haltenden Bus vorbeifahren zu können. Der Seitenraum ist mit ca. 1,70 m (Westseite) bzw. ca. 2,10 m (Ostseite) beidseitig unter Regelmaß ausgeführt (vgl. Abbildung 12). Für das Abhalten der Wendezeiten durch das Fahrpersonal sind im Umfeld der Haltestelle zukünftig Serviceeinrichtungen für das Fahrpersonal vorzusehen. Diese können z. B. im Bereich des Bismarckbrunnens oder auf der Dreiecksfläche in der östlichen Gottfried-Keller-Straße liegen.



**Abbildung 12** Lageplanausschnitt Carossastraße

(Kartengrundlage: © LHM 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, bearbeitet durch INOVAPLAN GmbH)

Die längere Haltedauer an der neuen Haltestelle durch das Abwarten der Wendezeiten sowie die fehlende Überholmöglichkeit bei Gegenverkehr bedingen die Notwendigkeit zur Änderung der bestehenden Verkehrsführung. Für die Carossastraße wird daher die Umsetzung einer Einbahnstraßenregelung zwischen der Gottfried-Keller-Straße und der Peter-Vischer-Straße vorgeschlagen. Der Kfz-Verkehr muss durch die August-Exter-Straße Richtung Süden einen Umweg von ca. 400 m in Kauf nehmen. Dadurch erhöht sich auch die Verkehrsbelastung im direkten Bahnhofsumfeld.

## 4 Weitere bauliche Folgemaßnahmen

Zur weiteren Verbesserung der verkehrlichen Situation im nördlichen Bahnhofsareal wurden als zusätzliche Maßnahmen weitere bauliche Änderungen bzw. Neubauten am Zugang zu den Bahnsteigen betrachtet. Zum einen wurden die Möglichkeiten zur Verbesserung des Zugangs zur bestehenden Personenunterführung und zum anderen wurde der Neubau einer Fahrradabstellanlage näher untersucht.

### 4.1 Verbessertes Zugang zur Personenunterführung

Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse in der bestehenden Personenunterführung (PU, vgl. Abbildung 13) wurde im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes auch der Ausbau der Rampen bzw. Treppenanlage untersucht. Als wesentliche Verbesserung wurde eine zusätzliche Rampe nach Osten mit direktem Anschluss an den bestehenden bahnp parallelen Zweirichtungsradweg bis zur Offenbachstraße betrachtet. Ziel dieser Maßnahme ist es, einen besseren Anschluss an die PU herzustellen.



**Abbildung 13** Zugang der PU von der Gottfried-Keller-Straße  
(Quelle: Mailänder Consult)

Bei einer barrierefreien Ausführung für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich eine notwendige Entwicklungslänge von ca. 40 m. Bei einer baulich getrennten Führung des Fuß- und Radverkehrs ergibt sich zudem eine erforderliche Rampenbreite von ca. 6,50 m (3 m Gehweg + 3,50 m Zweirichtungsradweg). Hinzu kommt noch der Flächenbedarf zur baulichen Umsetzung der erforderlichen Stützwände. Eine bauliche Umsetzung der Rampe unter dieser Voraussetzung ist unter der gegebenen Flächenverfügbarkeit jedoch nicht möglich, da auf dem überplanbaren städtischen Flurstück eine maximale Entwicklungslänge von ca. 20 m zur Verfügung steht.

## 4.2 Radabstellanlage als Tiefgarage

Eine wichtige Zielsetzung bei der Umgestaltung liegt in der Schaffung zusätzlicher Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr. Als Zielgröße wurde in Abstimmung mit dem AG die Bereitstellung von ca. 1.500 bis 2.000 neuen Stellplätzen festgelegt. Wie bereits an der bestehenden Anlage im Hellhofweg, wird für die Ermittlung der Kapazität von einem Doppelstockparksystem ausgegangen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wurde im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie die Umsetzbarkeit einer Radtiefgarage überprüft.

### Kombination der Tiefgarage mit einem Ausbau der Rampenanlage

Um die Radtiefgarage zu erreichen, ist die Schaffung eines entsprechenden Zugangs für Radfahrende und zu Fuß Gehende erforderlich. Aus diesem Grund ist die Umsetzung in Kombination mit einer Anpassung der Ausgangssituation an der PU zu betrachten. Da die Gleisanlagen des Bahnhofs im Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße in Dammlage liegen, ist der Höhenunterschied zwischen der PU und dem Straßenniveau mit ca. 2 m nur gering. Für die Tiefgarage wird angenommen, dass das Bodenniveau mindestens 4 m unter dem Straßenniveau liegen muss.

Folglich kann die Tiefgarage nicht niveaugleich aus der PU erschlossen werden, sondern benötigt weitere Rampen- bzw. Treppenanlagen. Außerdem muss bei einer direkten Anknüpfung der Tiefgarage an die PU auch weiterhin der Zugang auf die Straße ermöglicht werden. Hierfür verdoppelt sich die zu überwindende Höhendifferenz von 2 m auf 4 m. Nach Rücksprache mit der P+R Park & Ride GmbH ist zur Erschließung der Tiefgarage eine Barrierefreiheit nicht zwingend zu gewährleisten. Demnach können zur Erschließung Treppenanlagen mit seitlich angeordneten Schieberampen für Fahrräder genutzt werden. Eine vollständig barrierefrei erschlossene Tiefgarage wäre durch die begrenzte Flächenverfügbarkeit nur mit Aufzügen und ohne Treppen bzw. Rampen möglich. Auch die zuvor beschriebenen Überlegungen zur Umsetzung einer neuen Rampe auf den östlich verlaufenden Geh- und Radweg ist angesichts der notwendigen Entwicklungslänge nicht möglich.

Eine weitere Vergrößerung der Radtiefgarage in der gleichen Ebene ist angesichts der baulichen Rahmenbedingungen nur noch westlich unter der Gottfried-Keller-Straße möglich. Hierbei sind die bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen zu berücksichtigen, wodurch nicht der gesamte Straßenraum genutzt werden kann. Eine mögliche Anordnung von weiteren Doppelstockparksystemen in diesem Bereich ist in Abbildung 14 in grüner Farbe dargestellt. Die Gesamtkapazität könnte mit dieser Erweiterung um 104 Stellplätze auf insgesamt 680 Stellplätze erhöht werden. Dem hohen baulichen Aufwand steht somit nur ein geringer verkehrlicher Nutzen gegenüber. Bedingt durch die geringe Grundfläche und die ungünstige Geometrie muss eine mehrgeschossige Tiefgarage frühzeitig ausgeschlossen werden. Die Stellplatzkapazität je Ebene würde durch die notwendigen Treppenanlagen zur Erschließung der Geschosse weiter reduziert werden und könnte die zu erwartenden Mehrkosten damit nicht rechtfertigen.



**Abbildung 14** Lagesituation der Radabstellanlage

(Kartengrundlage: © LHM 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, bearbeitet durch INOVAPLAN GmbH)

Die geringe Flächenverfügbarkeit bedingt bei Umsetzung einer klassischen Fahrradtiefgarage mit manuell bedienten Doppelstock-Parksystemen eine geringe Kapazität. Daher wurde im Rahmen der Untersuchung auch die Möglichkeit zur Umsetzung von automatisierten Parksystemen als alternative bzw. ergänzende Lösungsmöglichkeit betrachtet. Da der Flächenverbrauch je abgestelltem Fahrrad bei derartigen Parksystemen geringer ist, könnte die zu erreichende Kapazität damit weiter erhöht werden. Außerdem könnte bei einer Anordnung der Zugangsstationen an der Oberfläche eine sinnvolle Ausnutzung der ungünstigen Geometrie des Flurstückes 733 (Gemarkung Obermenzing) erreicht werden.



## 5 Fazit & Empfehlung

Im Untersuchungsgebiet nördlich des Pasinger Bahnhofes sind zahlreiche Anforderungen an die Umgestaltung des Straßenraumes zu berücksichtigen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der geringen Flächenverfügbarkeit sind die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden untereinander abzuwägen. Für die untersuchten Straßenabschnitte kommen verschiedene Varianten in Betracht. Grundsätzlich ist eine Kombination der verschiedenen Umgestaltungsmöglichkeiten variabel möglich. Abbildung 15 zeigt eine gesamthafte Umgestaltungsvariante für das Untersuchungsgebiet. Darin sind die empfohlenen Lösungsvarianten für die einzelnen Straßenabschnitte umgesetzt.



**Abbildung 15**      **Empfohlene Lösungsvariante**  
(Kartengrundlage: © LHM 2021, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung 2021, bearbeitet durch INOVAPLAN GmbH)

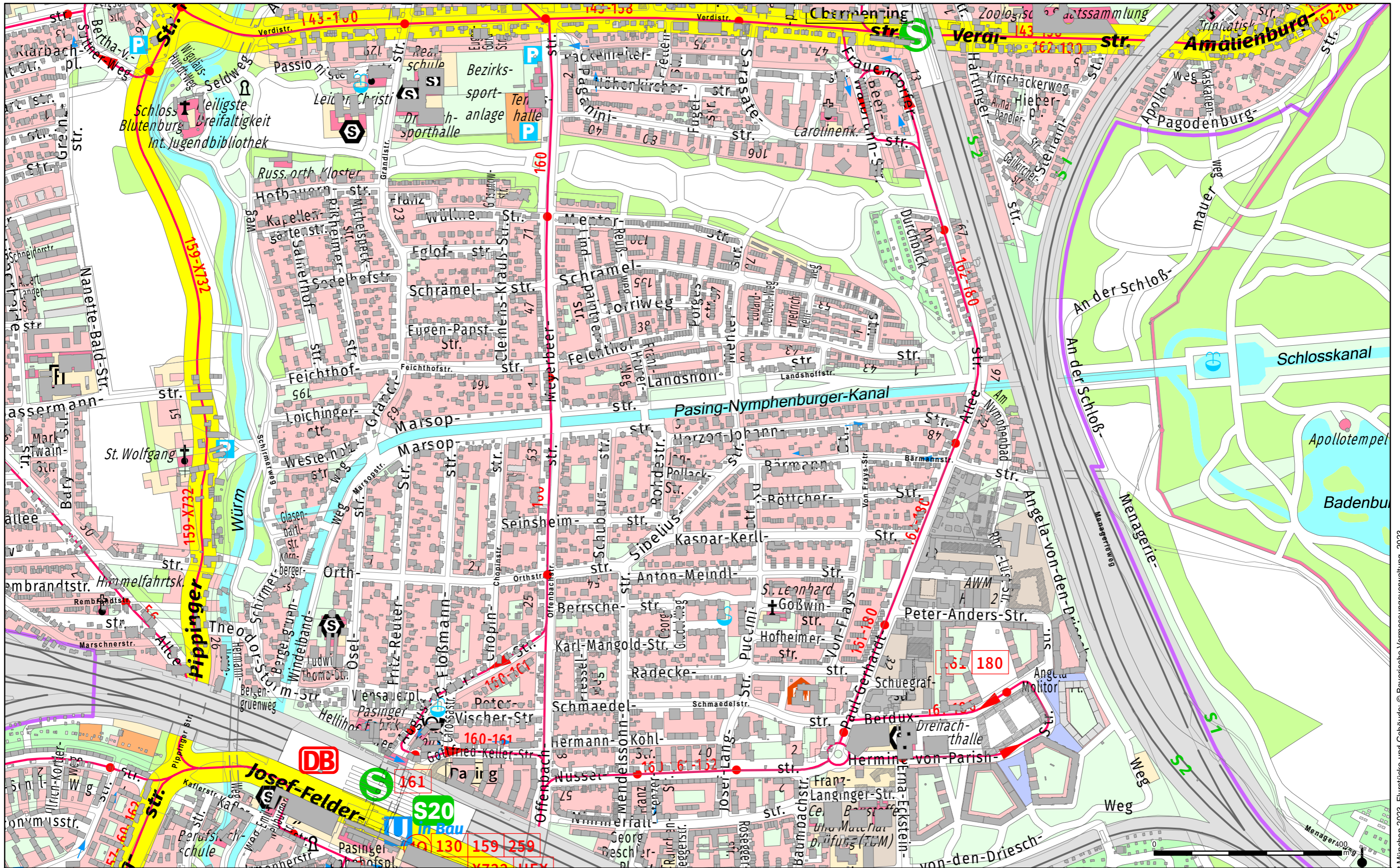
Entlang des Wensauerplatzes können sämtliche bestehende Parkstände beibehalten werden. Dagegen muss ein Großteil der Parkstände entlang der August-Exter-Straße im Zuge der Umgestaltung entfallen. Von den 26, die in diesem Bereich im Bestand vorhanden sind, können im Zuge der vorgesehenen Umgestaltung lediglich 15 Parkstände erhalten werden. Diese müssen aufgrund der bestehenden Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen am Bahnhof Pasing aufgeteilt werden. Entlang der Gottfried-Keller-Straße müssen aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit sämtliche Parkstände entfallen, darunter sind auch drei Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen. Die verbleibenden Parkstände sind daher so aufzuteilen, dass einerseits ein Ersatz für die entfallenen Parkstände für

mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen wird und andererseits mindestens ein Kurzzeitparkstand als Möglichkeit für eine Kiss&Ride-Nutzung ausgewiesen wird.

Insgesamt kann die Situation für den Öffentlichen Verkehr durch die Umgestaltung verbessert werden. Die Anzahl an Haltepositionen kann in jedem Fall von zwei auf drei erhöht werden. Zudem wird zukünftig eine Halteposition für einen Buszug vorgesehen. Auch die Schulbushaltestelle in der Carossastraße kann erhalten werden. Durch die Umsetzung einer Einbahnstraßenregelung in der Carossastraße kann außerdem die Möglichkeit zur Einrichtung einer neuen Warteposition geschaffen werden. Optional kann auch die bestehende Halteposition in der südlichen Gottfried-Keller-Straße erhalten werden. Diese kann allerdings nur für einen kurzen Aufenthalt genutzt werden und Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr müssen in Kauf genommen werden. Die Einrichtung einer zweiten Halteposition in der August-Exter-Straße ist zwar zusätzlich möglich, jedoch ergeben sich daraus viele Einschränkungen für den ruhenden Verkehr und wird daher nicht empfohlen.

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen und der meist sehr eingeschränkten Querschnittsbreite bestehen auf den meisten der untersuchten Straßenabschnitt nur geringe Freiheitsgrade im Hinblick auf eine mögliche Umgestaltung. Durch die im Rahmen der Untersuchung aufgezeigten Maßnahmen kann die verkehrliche Situation vor allem für die Verkehrsmittel des Umweltverbands dennoch verbessert werden. Durch eine klarere Trennung und durchgängige Verkehrsführung kann die Verkehrssicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden. Gleichzeitig kann insbesondere die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr den zukünftigen Anforderungen bei einer weiter steigenden Nachfrage angepasst werden.

# Anlage 25



## Untersuchungsgebiet Pasing Nord

Ersteller [Redacted]  
 Erstellungsdatum 29.03.2023

Erstellt für Maßstab 1:7 500  
 Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet

Landeshauptstadt München



# Anlage 26

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



**Pasing-Obermenzing**



Landeshauptstadt  
München

Landeshauptstadt München, Direktorium  
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

Mobilitätsreferat

MOR – Geschäftsleitung

Vorsitzender  
Frieder Vogelsgesang

**Geschäftsstelle:**

BA-Geschäftsstelle West  
Rathaus Pasing  
Landsberger Straße 486  
81241 München

München, 07.03.24

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Pasing Nord

- Machbarkeitsstudie zum direkten Bahnhofsumfeld auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing
- Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld Pasing Nord

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 05.02.24.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 05.03.24 mit dem Entwurf der Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 17.04.24 befasst und hierzu einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Dem Antrag des Referenten wird zugestimmt – mit folgenden Anmerkungen/ *Ergänzungen:*

- Die Gestaltung der August-Exter-Straße soll bleiben wie vorhanden. Dies betrifft insbesondere die Regelung und Markierung für Fahrradfahrer.
- Der BA 21 fordert außerdem, dass die Kurzparkmöglichkeiten (Kiss & Ride), die in Punkt 2.4. Seite 23 ausgeführt sind, erweitert werden. Es entspricht nicht der Realität, dass **ein** Kurzzeitparkplatz ausreicht und fördert das Konfliktpotential – z.B. Gehwegparken in diesem Bereich.
- Eine Anliefermöglichkeit für die Läden im Bahnhofsgebäude muss vorgesehen werden, insbesondere wenn sich die Anzahl der Läden beim Neubau des Empfangsgebäudes erhöhen sollte.
- Nach Informationen des BA 21 hat der private Investor seinen Bauantrag geändert und will künftig nur ein UG errichten, in dem 37 Stellplätze errichtet werden sollen. Der Plan des MOR zum UG entspricht nicht dem eingereichten Plan des Investors.

- Es muss dargestellt sein, wo bzw. wie die Fahrradgarage situiert werden soll. Die Fahrradgarage muss kostenfrei sein und attraktiv an den Bahnhof angebunden sein. Es müssen mindestens 600 – 700 Fahrradstellplätze dort errichtet werden.
- Falls das städtische Grundstück dazu überplant werden soll, muss der BA 21 zwingend im Vorgriff angehört werden.
- Der BA hatte die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Theodor-Storm-Straße / Oselstraße gefordert; hierzu sollen noch Vorschläge erarbeitet und mit dem BA abgestimmt werden.
- Eine Stellungnahme des BA 21 zu Pasing Nord – erweitertes Umfeld → Verkehrsbelastung u.a. Kammerkonzert wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender des BA 21  
- Pasing-Obermenzing -