

Ergebnisse der Machbarkeitsstudien Pasing Nord

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

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

Antrag Nr. 20-26 / A 01782 von der SPD-/Volt-Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 28.07.2021.

Fahradparken an der Stammstrecke

Antrag Nr. 20-26 / A 03844 von der SPD-/Volt-Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 12.05.2023

Schaffung von Fahrradabstellplätzen an der Nordseite des Pasinger Bahnhofs

Antrag Nr. 14-20 / B 05201 des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing vom 09.08.2018

Verkehrskonzept für die Villenkolonie I

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00385 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 16.05.2006.

Einstellung der Planungen zur Verlegung der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 19 an den Pasinger Bahnhof

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00709 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 03.05.2007

Verkehrskonzept für die Nordseite des Bahnhofs Pasing

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00571 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 27.04.2010.

Wiederaufnahme der Planungen für ein Verkehrskonzept Pasing Nord (bis mindestens zum Nymphenburger Kanal) unter direkter Bürgerbeteiligung

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01731 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.03.2013.

Verbesserungsmöglichkeiten für die Verkehrsführung am Pasinger Bahnhof (Nordseite)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00373 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 24.03.2015.

Verkehrsberuhigung für die gesamte Kolonie 1 durch Realisierung des sog. "Kammerprinzips" (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00888 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2016.

Verkehrskonzept Münchner Westen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00941 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2005 im Bereich Pasing-Obermenzing mit Führung des Wirtschaftsverkehrs auf den Hauptstraßen (Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00947 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Evaluierung und Zusammenführung der bestehenden Verkehrskonzepte für den Münchner Westen (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00948 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Verkehrskonzept für den Gesamtverkehr für die Gebiete nördlich der Bahn (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00951 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Bürgerschonendes Verkehrskonzept für Pasing-Obermenzing

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01378 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.03.2017.

Wirksame Verkehrsentslastung (Pkw und Lkw) und wirksame Verkehrsentschleunigung in den Wohngebieten nördlich des Pasinger Bahnhofs

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01447 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 25.04.2017.

Verkehrskonzept; Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Pasing-Nord und Obermenzing (Ziffer 1)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1) der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.02.2019.

Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Westen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00016 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.06.2021.

Brücke über den Würmkanal in der Frauendorferstraße

- Erhöhung der Sicherheit für querende Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

- Durchlässigkeit nur noch für Busverkehr

- Höhenbegrenzung für Lkw

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00147 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.07.2021.

Verkehrskonzept im Münchner Westen für die Stadtbezirke 21, 22 und 23

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00159 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing am 19.07.2021.

Unabhängiges Gutachten zur Temporeduzierung an der Verdistraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00636 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 01.06.2022.

Verkehrsaufkommen Bahnhof Pasing Nord

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01110 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2023.

Mobilitätskonzept Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01111 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2023.

Erstellung eines Verkehrskonzepts für den Bereich Alte Allee / Bergsonstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01138 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing am 25.04.2023

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10029

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 01782
2. Antrag Nr. 20-26 / A 03844
3. Antrag Nr. 14-20 / B 05201
4. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00385
5. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00709
6. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00571
7. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01731
8. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00373
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00888
10. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00941
11. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00947
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00948
13. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00951
14. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01378
15. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01447
16. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1)
17. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00016
18. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00147
19. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00159
20. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00636
21. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01110 (Ziffer 2)

22. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01111
23. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01138
24. Machbarkeitsstudie Pasing Nord (Kurzfassung)
25. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
26. Stellungnahme BA 21 – Pasing-Obermenzing

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10029

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § x der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats zur Programmverlängerung der Aktiven Zentren Pasing am 14.12.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 07101) „»Aktive Stadt- und Ortsteilzentren« im Stadtteil Pasing- Programmverlängerung“ wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Umgestaltung des Bereichs Bahnhof-Pasing-Nordausgang voranzubringen und eine Umsetzung in die Wege zu leiten.

Mit Beschluss der Vollversammlung „Verkehrlich/städtebauliche Machbarkeitsstudie - Rund um den Nordausgang des Bahnhofs Pasing“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01814) vom 16.12.2020 wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, eine städtebaulich-verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Neuordnung des Bereichs nördlich des Bahnhofs Pasing durchzuführen. Die Machbarkeitsstudie rund um den Nordausgang des Bahnhofs Pasing wurde durch die Städtebauförderung refinanziert. Das Mobilitätsreferat wurde weiter beauftragt, für das erweiterte Umfeld des Bahnhofs Pasing Nord Maßnahmen zu untersuchen, um den Lkw-Verkehr und gebietsfremden Durchgangsverkehr im motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Wohngebieten zu reduzieren und im Hauptstraßennetz zu bündeln.

Mit dieser Vorlage werden die umfangreichen Untersuchungen der letzten Jahre dem Stadtrat vorgestellt und die weiteren Schritte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Pasing beauftragt. Im Einzelnen empfehlen wir folgende Varianten weiter vertieft zu untersuchen:

- Wensauer Platz: Verbreiterung der Gehwege beidseits,
- August-Exter-Straße: rote Markierung des heute angedeuteten Schutzstreifens für Radfahrer,

- Bahnhofsvorplatz: Umgestaltung in Form einer „weichen Separation“ unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen (Haltekante), mit der Möglichkeit flächig zu Queren und einheitlichen Straßenbelägen,
- Gottfried-Keller-Straße Ost: Einrichtung einer Bushaltestelle für zwei Fahrzeuge,
- Carossastraße: Erweiterung des Straßenraumes (ohne Einbahnregelung)

1.1. Hausforderungen und Ziele

Ziel der Machbarkeitsstudie zum einen im direkten Umfeld auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing ist die Neuordnung des direkten Umfelds zur Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer*innen. 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 Bahnhof Pasing stellt einen wichtigen Ausgangs- und Zielpunkt im städtischen und (über)regionalen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar.

Die Schaffung eines verbesserten Angebots für alle Verkehrsteilnehmer*innen in diesem Bereich stellt die größte Herausforderung im Rahmen der Untersuchung dar, da bei den einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen unterschiedliche Nutzungsansprüche vorhanden sind, die es zu berücksichtigen gilt. Zusätzlich dazu wurden die Möglichkeiten einer weiteren Fahrradabstellanlage mit einer Kapazität von ca. 1.500 Fahrradabstellplätzen am Nordausgang des Bahnhofs Pasing geprüft.

Zum anderen wurde mit der Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld, das von der Verdistraße im Norden, den Bahnlinien im Osten und Süden sowie der Pippinger Straße im Westen reicht, untersucht, inwieweit der gebietsfremde Durchgangsverkehr auf den Hauptstraßen gebündelt werden kann. Das Hauptziel stellt hier die Entlastung der Wohngebiete dar.

Beide Untersuchungen werden getrennt voneinander in den folgenden Kapiteln 2, 3 und 4 erläutert, bevor im Antrag des Referenten ein Entscheidungsvorschlag formuliert wird.

2. Pasing Nord – direktes Bahnhofsumfeld

2.1. Rahmenbedingungen

Das Untersuchungsgebiet für das direkte Bahnhofsumfeld erstreckt sich entlang der folgenden Abschnitte bzw. Straßenzüge (vgl. Abbildung 1):

- Wensauerplatz (zwischen August-Exter-Straße und Oselstraße, Abschnittslänge ca. 150 m),
- August-Exter-Straße (südlich der Einmündung Carossastraße, Abschnittslänge ca. 160 m),
- Gottfried-Keller-Straße (im direkten Bahnhofsumfeld, Abschnittslänge ca. 50 m) sowie
- Carossastraße (Abschnittslänge ca. 100 m).

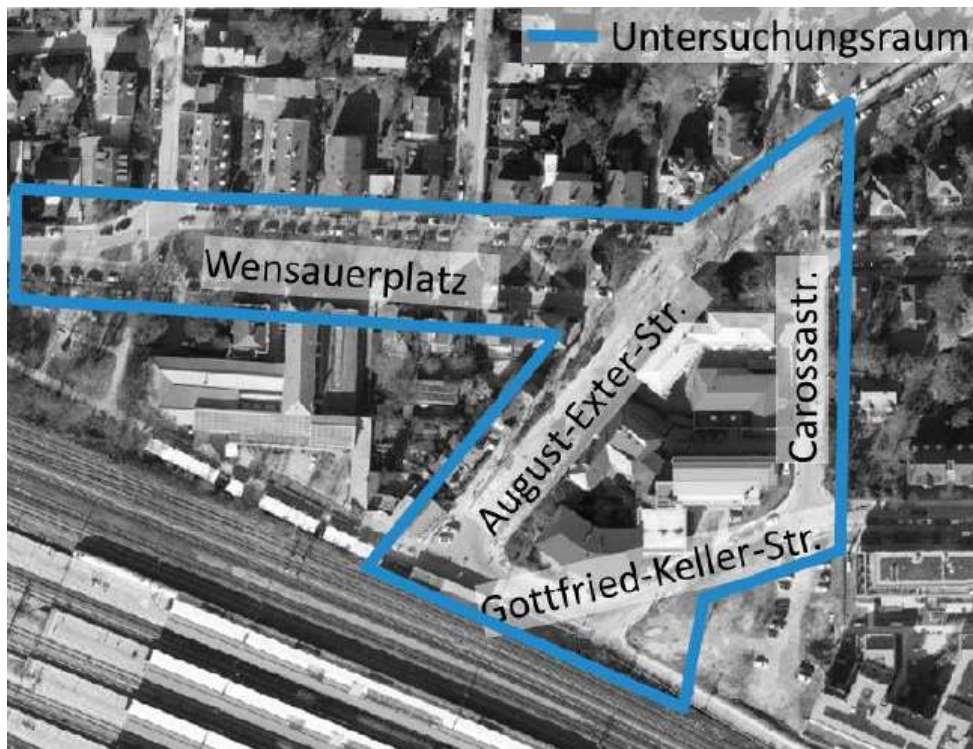


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Quelle: Kartengrundlage LHM, bearbeitet durch Inovaplan GmbH)

2.2. Bestandsaufnahme

Im Untersuchungsgebiet und im direkten Umfeld befinden sich unterschiedliche Nutzungen im Bereich Versorgung (z.B. Arztpraxen), Kultur (z.B. Pasinger Fabrik) sowie Wohnen. All diese Nutzungen haben unterschiedliche Ansprüche, da hier verschiedene Nutzergruppen aufeinandertreffen. Neben Optimierungen für den Fußgänger- und Radverkehr sind ebenfalls Optimierungen für den ÖPNV und den ruhenden (Kfz-)Verkehr vorgesehen bzw. erforderlich. Mit der Realisierung des neuen Wohngebiets an der Paul-Gerhardt-Allee (vgl. Bebauungsplan 2058a) ergeben sich u.a. für den ÖPNV neue Erfordernisse zur Verbesserung des Angebots, verbunden mit einer attraktiven Anbindung an den Bahnhof Pasing (vgl. Abbildung 2).

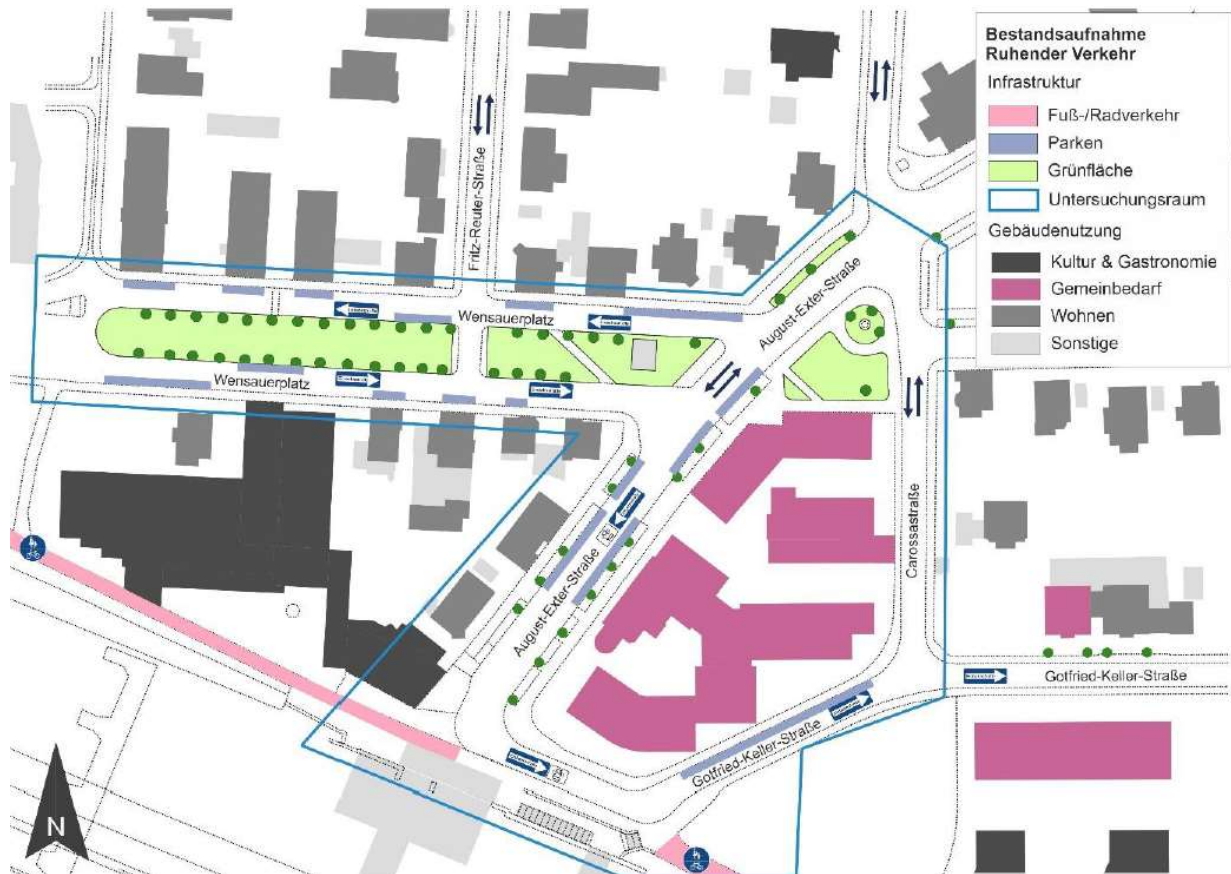


Abbildung 2: Übersicht Verkehrsführung und Nutzungen im Untersuchungsraum (Quelle: Inovaplan GmbH, Kartengrundlage: LHM)

2.2.1. ÖPNV

Der Pasinger Bahnhof fungiert dabei als überregionaler Verknüpfungspunkt zu den S-Bahn-Linien in Richtung Gröbenzell (S3), Puchheim (S4), Germering (S8) und Gräfelfing (S6). Der Anschluss an den Busverkehr erfolgt sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des Bahnhofes. Auf der Nordseite befinden sich zwei Haltepositionen der Haltestelle „Pasing Bahnhof Nord“ im Untersuchungsgebiet. Diese werden von den beiden Buslinien 160 und 161 bedient. Im Untersuchungsgebiet werden beide Buslinien von der Offenbachstraße durch die August-Exter-Straße und die Gottfried-Keller-Straße zurück zur Offenbachstraße geführt. Die beiden Buslinien verkehren werktags (Montag bis Freitag) und samstags zur Hauptverkehrszeit (HVZ) im 10-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit (NVZ) im 20-Minuten-Takt. An Sonn- und Feiertagen werden beide Buslinien jeweils im 20-Minuten-Takt bedient. Darüber hinaus existiert eine Schulbushaltestelle in der Carossastraße, die jeweils zu Schulbeginn und -ende bedient wird.

Neben den bestehenden Linien sollen zukünftig zwei neue Buslinien den Pasinger Bahnhof im Norden anfahren. Dabei handelt es sich um Gelenkbusse, die mit jeweils sechs Fahrten pro Stunde am Pasinger Bahnhof enden sollen. Voraussichtlich ab dem Jahr 2025 wird ein neues Angebot zur Verbesserung des ÖPNV eingeführt. Dabei handelt es sich um einen On-Demand-Service der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Für das Fahrzeug soll im Umfeld des Pasinger Bahnhofes dann ebenfalls eine Warteposition eingerichtet werden.

2.2.2. Radverkehr

Baulich angelegte Radverkehrsinfrastruktur gibt es im Untersuchungsgebiet nur entlang der West-Ost-Achse mit dem sog. Hellihofweg, der direkt am nördlichen Bahnhofszugang vorbeiführt. Östlich der Gottfried-Keller-Straße wird der Radverkehr entlang der Bahnlinie auf einem vom Fußverkehr separierten Zweirichtungsradweg geführt. Um diese beiden Radverkehrsverbindungen miteinander zu verknüpfen, ist das Radfahren in der südlichen Gottfried-Keller-Straße ebenfalls im Zweirichtungsverkehr erlaubt. Im restlichen Untersuchungsgebiet gibt es keine baulichen Radwege. Die Radfahrenden fahren im Mischverkehr, beispielsweise entlang des Wensauerplatzes. Die August-Exter-Straße darf von Radfahrenden ebenfalls entgegen der Einbahnregelung in Richtung Norden befahren werden.

Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs und der Forderung des Münchner Bürgerbegehrens „Radentscheid“ wird die Umsetzung einer attraktiven und verkehrssicheren Führung des Radverkehrs im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft. Dies beinhaltet Radverkehrsinfrastrukturen mit einer Breite von 2,30m.

Zum ruhenden Radverkehr kann mitgeteilt werden, dass entlang des Hellihofwegs eine überdachte Radabstellanlage mit Doppelstockparksystemen existiert, die durch die P+R GmbH betrieben wird und ca. 600 Fahrradabstellplätze bietet. Weiterhin werden im Bereich der August-Exter-Straße sowie in der Gottfried-Keller-Straße viele Fahrräder im Straßenraum abgestellt, zum Teil „wild“, aber auch mittels Fahrradabstellanlagen (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Radabstellanlagen August-Exter-Straße / südliche Gottfried-Keller-Straße (Quelle: Inovaplan GmbH)

Hier zeigt sich der große Bedarf an zusätzlichen, attraktiven Radabstellanlagen im Bereich des Pasinger Bahnhofs Nord.

2.2.3. Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt 56 Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die zum Teil eine unterschiedliche verkehrsrechtliche Anordnung aufweisen. Hier sind Stellplätze ohne zeitliche Begrenzung, Plätze mit Elektroladesäulen, Kurzzeitparkplätze sowie Stellplätze für Taxi vorhanden. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurde geprüft, wie viele Stellplätze aufgrund der Neuordnung erhalten bleiben können und erhalten werden müssen. Insbesondere Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte, für Taxi sowie für Kiss&Ride sind hier vorzusehen.

2.3. Maßnahmenvorschläge zur Neuordnung des Straßenraums

Das Untersuchungsgebiet ist in der Machbarkeitsstudie mit der Prüfung möglicher Maßnahmen zur Neuordnung des Straßenraums in fünf Teilabschnitte gegliedert. Die Teilabschnitte sind Wensauerplatz, August-Exter-Straße (südlich Wensauerplatz), Gottfried-Keller-Straße (Süd), Gottfried-Keller-Straße und Carossastraße (vgl. Abbildung 1). Diese werden in der vorliegenden Beschlussvorlage analog aufgegriffen sowie Vorschläge bzw. Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

Wensauerplatz

Der Wensauerplatz weist im Bestand je Fahrtrichtung eine Fahrbahn mit ca. 4,70m bzw. 4,80m Breite auf, die in der Mitte durch einen ca. 12m breiten Grünstreifen getrennt ist (vgl. Abbildung 4). Entlang der beiden Richtungsfahrbahnen gibt es jeweils versetzt angeordnete Parkstände mit einer Breite von zwei Metern sowie straßenbegleitende Gehbahnen mit einer Breite von 2,10m bzw. 2,20m.

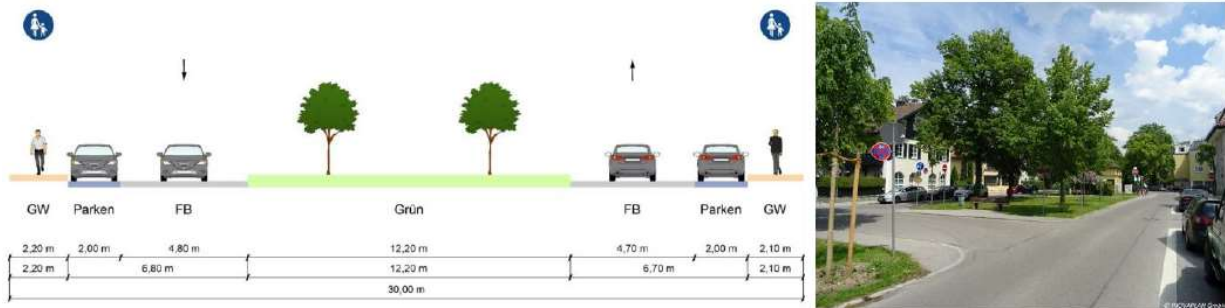


Abbildung 4: Bestandssituation Wensauerplatz (Quelle: Inovaplan GmbH)

Zur Neuordnung des Straßenraums gibt es zwei Varianten, die durch den Gutachter erarbeitet wurden. Da die Gehwege im Bestand nicht das Regemaß von 2,50 m aufweisen und die Fahrbahn mit über 4,50m sehr großzügig dimensioniert ist, wird in beiden ausgearbeiteten Varianten eine Verbreiterung der Gehwege vorgesehen:

- Variante 1: beidseitige Verbreiterung der Gehbahnen
- Variante 2: beidseitige Verbreiterung der Gehbahnen und der Grünfläche

In Variante 1 wird die Gehbahn beidseitig auf 3,30 bis 3,50m verbreitert und die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr auf jeweils 3,50m entsprechend verschmälert. Mit dieser Möglichkeit wird die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität entlang des Wensauerplatzes deutlich erhöht. Dies ist auch in Zusammenhang mit den dort verlaufenden Schulwegen zur Grundschule in der Oselstraße ein wesentlicher Vorteil.

In Variante 2 werden die straßenbegleitenden Gehwege ebenfalls verbreitert und zusätzlich dazu die Grünfläche beidseitig um 0,50m verbreitert, um die Aufenthaltsqualität in beiden Bereichen zu verbessern. Hier ist zu beachten, dass zusätzliche Kosten für die Verbreiterung der Grünfläche auf beiden Seiten anfallen, derzeit noch nicht genau bezifferbar sind und im Detail geprüft werden müssen. Dies hängt u.a. damit zusammen, dass die entlang der Grünfläche vorhandenen Baumbestände sehr nah an der Fahrbahn liegen und das Wurzelwerk entsprechend ausgebreitet ist. Das Baureferat weist darauf hin, dass die vorhandenen Baumbestände jedoch sehr nah am Fahrbahnrand liegen. Die Bauarbeiten zur Verbreiterung der Grünanlage würden zu irreversiblen Schäden am Wurzelwerk der Bäume führen. Daher wird empfohlen, diese Option nicht weiterzuverfolgen.

Neben einer Verbreiterung der Grünfläche kann ebenfalls erwogen werden, die Durchfahrt auf Höhe der Fritz-Reuter-Straße zu entsiegeln und zu begrünen. Für Verkehrsteilnehmer*innen aus der Fritz-Reuter-Straße und der Oselstraße, in welcher ein einjähriger Verkehrsversuch mit einer Einbahnregelung läuft, ergeben sich geringfügige Umwegfahrten. Zu beachten ist, dass durch die entstehenden Umwegfahrten, die Verkehrssituation im Bereich August-Exter-Straße / Wensauerplatz vor Einrichtung einer Sperrung zuerst durch das

Mobilitätsreferat geprüft werden muss, um das Konfliktpotential nicht zu erhöhen. Der Bezirksausschuss 21 befürwortet dabei erst die Bebauung auf dem Grundstück des ehemaligen Weyl-Geländes abzuwarten.

Zusätzlich zu den Ideen zur Umgestaltung des Straßenraums wurde vorgeschlagen, die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen. Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße obliegt dem Mobilitätsreferat, bedarf in jedem Fall 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. Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch eine bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen ohne Integration in den Netzgedanken kommen hingegen nicht in Betracht. Die Straße Wensauerplatz ist aktuell weder eine Haupt- noch eine Nebenroute nach dem Verkehrsentwicklungsplan Rad (VEP-R). Nach der neuen Netzplanung läuft nördlich des Wensauerplatzes eine Radschnellverbindung und südlich wird sich an der Funktion und Bedeutung des Hellihofwegs als West-Ost-Verbindung keine Veränderung ergeben. Das Kriterium des Netzgedankens bzw. der Bündelungsfunktion wird deshalb als nicht erfüllt angesehen. Im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie, die dem Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing zur Stellungnahme zugeleitet wurde, wurde gefordert, den Kreuzungsbereich Theodor-Storm-Straße / Oselstraße zu verkleinern bzw. zu verschwenken und einzuengen.

Das Mobilitätsreferat wird diesen als sinnvoll erachteten Vorschlag prüfen und ergänzend zum Untersuchungsgebiet in Zusammenarbeit mit dem BA21 und dem Baureferat nach Erfordernis weiterverfolgen.

Beim Wensauerplatz wird die Variante 1 bevorzugt. Die Begrünung des mittleren Teils auf Höhe der Fritz-Reuter-Straße sollte ebenfalls als Option beibehalten werden. Hierfür spricht sich der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing ebenfalls aus. Insbesondere vor dem Hinblick der bevorstehenden Bautätigkeit auf dem ehemaligen Weyl-Gelände (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing) direkt am Pasinger Bahnhof wird empfohlen, mit einer Begrünung der Straßenverkehrsfläche auf Höhe der Fritz-Reuter-Straße und den damit verbundenen Umwegen, abzuwarten. Auch die Kosten für eine Begrünung des erwähnten Abschnitts sind noch im Detail zu prüfen und im Anschluss an das Baureferat zu übergeben.

August-Exter-Straße

Die August-Exter-Straße ist im untersuchten Bereich einbahn geregelt (mit Fahrtrichtung Süden), weist beidseitig Längsparkstände mit zeitlicher Begrenzung (eine Stunde Parkdauer) und schützenswerte Baumalleen auf. Zusätzlich dazu sind Gehbahnen mit einer Breite von mindestens 2,65m vorhanden und erfüllen somit das Mindestmaß von 2,50m. Radverkehr ist entgegen der Einbahnrichtung erlaubt. Im südlichen Bereich der August-Exter-Straße wird ein Schutzstreifen für Radfahrer*innen in Richtung Norden angedeutet, der nach ca. 5,0m endet und die Radfahrenden auf die Straße geführt werden.

Im südlichen Bereich befindet sich eine Haltestelle für den ÖPNV, die aufgrund der Lage zwischen zwei Zu- bzw. Ausfahrten lediglich für Gelenkbusse mit einer Länge von 18m genutzt

werden kann. Abbildung 5 zeigt den Bestand im untersuchten Abschnitt der August-Exter-Straße.

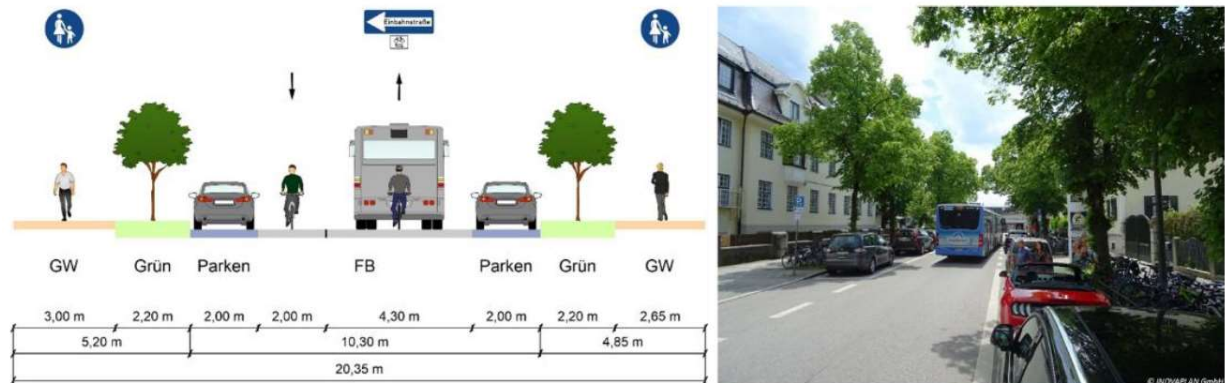


Abbildung 5: Bestandssituation August-Exter-Straße (Quelle: Inovaplan GmbH)

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h in der August-Exter-Straße ist eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr nicht grundsätzlich erforderlich. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung wurden zwei Varianten erarbeitet:

- Variante 1: baulicher Radweg entgegen der Einbahnrichtung
- Variante 2: Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung



Abbildung 6: Variante 1 August-Exter-Straße (Quelle: Inovaplan GmbH; Quelle Kartenhintergrund: Landeshauptstadt München)

In Variante 1 wird entgegen der Einbahnstraße im Sinne einer verkehrssicheren Führung in diesem Bereich ein baulicher Radweg hinter den Parkständen vorgesehen. Im weiteren Verlauf bzw. auf Höhe des Wensauerplatzes wird der Radverkehr dann analog zum heutigen Bestand auf die Fahrbahn „entlassen“. Gemäß Radentscheid München wird dieser – wo möglich – mit 2,30m Breite (zzgl. 0,75m bis 0,8m Sicherheitstrennstreifen) geführt. Da auf Höhe der bestehenden Bushaltestelle eine Vorbeifahrt am wartenden Bus möglich sein muss, ist eine Fahrbahnbreite von 6,50m vorzuhalten. Aus diesem Grund entfallen bei dieser Variante ca. fünf Parkstände auf der Ostseite. Im weiteren Verlauf in Richtung Norden wird der Radweg auf 1,70m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen) verengt, um Halte- und Wartepplätze für Taxi einzurichten und Behindertenstellplätze vorzusehen, die am Pasinger Bahnhof auch auf der Nordseite essenziell sind (vgl. Abbildung 6). Ziel ist es, Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zu bieten bzw. zu erhalten, um die Wege zwischen Stellplätzen und den öffentlichen Einrichtungen (Arztpraxen) sowie zum Bahnhof möglichst kurz zu halten.

In Variante 2 ändert sich – im Vergleich zu Variante 1 – mit einem Radfahrstreifen lediglich die Führungsform. In der Ausführung wird der Radfahrstreifen mit 2,30 im südlichen Bereich und 1,70m im nördlichen Bereich in gleichen Größenordnungen wie in Variante 1 vorgeschlagen.

Beide Varianten ordnen die Radverkehrsinfrastruktur zwischen Gehbahn bzw. Baumgräben und Parkständen an. Hier bestünde ebenfalls die Möglichkeit, die Führung des Radverkehrs zwischen Fahrbahn und den Parkständen anzuordnen. In einem Gespräch mit dem Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing, der im Verlauf der Machbarkeitsstudie mehrfach eingebunden war, wurde der Entfall der Parkstände entlang der östlichen Seite der August-Exter-Straße bemängelt. Um einen reibungslosen Busverkehr mit Vorbeifahrt an einem wartenden Bus zu ermöglichen, sind aber 6,50m Fahrbahnbreite vorzusehen.

Um die Längsparkstände auf der Ostseite zu erhalten, einen durchgehenden Radfahrstreifen und ein Überholen eines wartenden Busses zu ermöglichen, kann bei einer bestehenden Fahrbahnbreite von insgesamt 8,0 Metern lediglich ein Angebot für die Radfahrenden entgegen der Einbahnrichtung mit 1,50m analog zum Bestand vorgesehen werden. Ein Sicherheitstrennstreifen ist hierbei nur zu Lasten der Parkstände und / oder des Radfahrstreifens möglich. Radfahrstreifen sind benutzungspflichtig und dürfen vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden. Das Mindestmaß liegt hier bei 1,85m.

Für den Bereich der August-Exter-Straße sollen sich keine grundlegenden Veränderungen zur heutigen Straßenführung ergeben. Die bestehende Baumallee kann vollständig erhalten bleiben. Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat in gemeinsamen Besprechungen bzw. der Verwaltung übersandten Protokollen mitgeteilt, dass die jetzige verkehrliche Situation in der August-Exter-Straße beibehalten werden soll. Diesem Wunsch kann stattgegeben werden. Es wird jedoch empfohlen, den bestehenden Radfahrstreifen rot zu markieren und damit optisch zu verbessern.

Gottfried-Keller-Straße (Süd)

Im Bereich der Gottfried-Keller-Straße direkt vor dem Bahnhofsausgang Pasing Nord wird die Einbahnregelung mit Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen fortgeführt. Die Breite des Straßenraums liegt im Bestand bei ca. 12 Metern und weist auf jeder Seite Gehwege von ca. 3,0 Metern auf, wobei entlang der südlichen Seite die Gehbahn nicht in vollem Umfang genutzt werden kann, da hier ebenfalls viele Fahrräder in Abstellanlagen und z.T. auch „wild“ abgestellt werden und zusätzlich der Ausstieg für den Busverkehr stattfindet. Abbildung 7 zeigt die derzeitige Straßenraumaufteilung im Bestand.

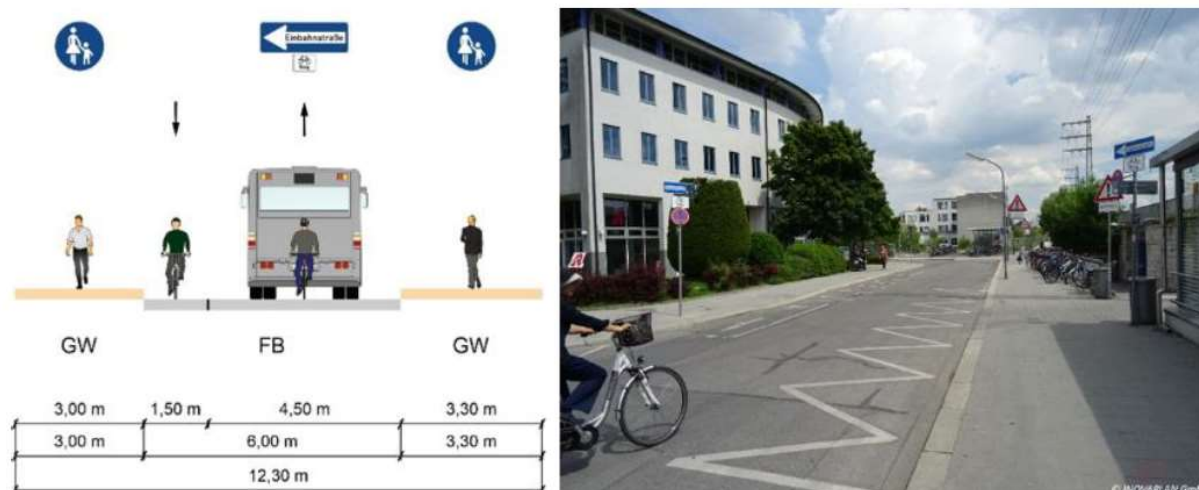


Abbildung 7: Gottfried-Keller-Straße (Süd) Bestand (Quelle: Inovaplan GmbH)

Für die Neugestaltung des Straßenraums in diesem Abschnitt wurden drei Varianten erarbeitet:

- Variante 1: Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite
- Variante 2: Bestandsorientierte Lösung: Mischverkehr mit Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße
- Variante 3: "Weiche Separation" im direkten Bahnhofsumfeld

Gemeinsamkeit aller drei Varianten ist eine Fahrbahnbreite von 3,50m für den Busverkehr. Ein Überholen wartender Fahrzeuge ist in diesem Fall nicht möglich und es besteht daher ein Konfliktpotential zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen. Die Haltestelle für den Busverkehr ist an dieser Stelle jedoch essenziell, u.a. auch aufgrund des Einwohnerzuwachses durch das anschließende Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee, und die Fahrbahnbreitenreduzierung notwendig, um Flächen für die Neugestaltung zu gewinnen. Es wird jedoch empfohlen, diese Haltestelle nur für einen kurzen Aufenthalt zum Ein- und Aussteigen zu nutzen.

In Variante 1 wird insbesondere Augenmerk auf die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf der Südseite der Gottfried-Keller-Straße gelegt und neben einer großzügigen Gehbahnbreite ein Zweirichtungsradweg in Ost-West-Richtung mit einer Breite von 3,50m angeboten (vgl. Abbildung 8).

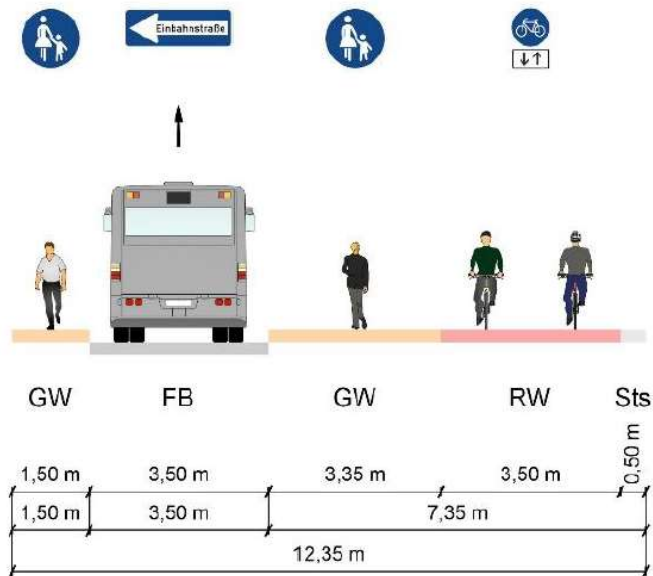


Abbildung 8: Gottfried-Keller-Straße (Süd) Variante 1 (Quelle: Inovaplan GmbH)

Dennoch kann der vorgeschlagene Zweirichtungsradweg aufgrund von potenziellen Konfliktstellen mit dem Fußverkehr nicht geradlinig geführt werden. Ein Queren des Radwegs durch Fußgänger*innen bzw. umgekehrt ist in einzelnen Bereichen ebenfalls erforderlich.

Variante 2 ist die bestandsorientierte Variante, bei der der Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung auf einem Radfahrstreifen mit dem Mindestmaß von 1,85m (zzgl. 0,5m Sicherheitstrennstreifen) geführt wird. Auf der Südseite kann ein großzügig bemessener Gehweg mit ca. 4,0m Breite, auf der Nordseite eine Gehbahn mit den gängigen Maßen von 2,50m umgesetzt werden.

In Variante 3 erfolgt die Neuordnung des Straßenraums in Form der so genannten „weichen Separation“. Ziel dieser Variante ist die optimale Nutzung der vorhandenen Flächen um den Bahnhofszugang mit einer untergeordneten baulichen Trennung der Verkehrsteilnehmenden. Wesentlicher Aspekt hierbei ist die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden untereinander, wie sie auch in §1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) festgehalten ist. Ein weiterer nicht zu vernachlässigender Aspekt ist die Sicherstellung der Barrierefreiheit. Deshalb ist bei einer Realisierung auf entsprechende Orientierungspunkte für Mobilitätseingeschränkte, insbesondere sehbehinderte Verkehrsteilnehmer*innen, zu achten. Dies könnte in Form von einheitlichen Fahrbahnbelägen, der Möglichkeit zu flächigem Queren und Berücksichtigung der Bedarfe für die Haltestellen des ÖPNV, wo es nötig ist, erfolgen und ist im weiteren Verfahren vertieft zu untersuchen.

Das Mobilitätsreferat befindet sich derzeit auch im Austausch mit der Deutschen Bahn AG (DB), die unter anderem einen zusätzlichen Bahnsteig im nördlichen Bereich der Gleisanlagen am Bahnhof Pasing plant. In diesem Zusammenhang wird auch das bestehende Zugangsgelände auf der Nordseite am Bahnhof Pasing abgebrochen und entsprechend angepasst neu errichtet. Die Planungen der DB und der Stadt München sollten dabei aufeinander abgestimmt

werden. Die DB Netz AG hat bereits am 10.06.2022 die Planfeststellung für das Gesamtvorhaben beantragt. Die Öffentlichkeit wurde mit Auslegung der entsprechenden Unterlagen vom 27.10.2023 bis zum 27.11.2023 beteiligt. Gleichzeitig wurden alle betroffenen Dienststellen und Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt angehört. Bezüglich des nördlichen Eingangsbereiches wird eine Tektur oder Planänderung erforderlich sein, weil bei Einreichung der Unterlagen eine bloße Wiedererrichtung des Gebäudes geplant war. Durch Abstimmungen der DB, der Verwaltung und des Bezirksausschusses 21 haben sich hier Änderungen ergeben, die unter Punkt 3.3 dargestellt sind.

Zusammenfassend wird in der südlichen Gottfried-Keller-Straße aufgrund der Bedeutung der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr die Neuordnung des Straßenraums in Anlehnung an die „weiche Separation“ (Variante 3) als vertieft zu untersuchende Variante vorgeschlagen. Diese Variante stellt ebenfalls die Vorzugsvariante des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing dar. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist hier jedoch bei der baulichen Gestaltung zwingend darauf zu achten, dass durch entsprechende Pflasterung und optische / taktile Elemente die Barrierefreiheit für Personen mit Einschränkungen umgesetzt wird, besonders an einem Bahnhofszugang wie in Pasing. Nach der StVO ist eine Anordnung eines „reinen „Shared-Space“-Bereichs nicht möglich. Bei einer so genannten „weichen Separation“ würde dies beispielsweise einen Bordstein von max. 3cm Höhe und einer Trennung von Verkehrsarten (Fuß und Verkehr) in den Bereichen, in denen es notwendig ist, bedeuten. Dies ist ein Vorteil für Querungsvorgänge, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen. Nachteil ist erfahrungsgemäß, dass die niedrigen Bordsteine zum illegalen Parken durch Kfz auf dem Gehweg verleiten. Eine verkehrsrechtliche Anordnung wäre damit nicht verbunden, somit auch keine Geschwindigkeits- oder Parkregelung. Vergleichsbeispiel für die bauliche Gestaltung ist der Bereich des Pasinger Zentrums (südlicher Bahnhofsbereich, Gleichmannstraße, Landsberger Straße, Bäckerstraße). Die Einrichtung einer Haltestelle für den ÖPNV (mit kurzem Aufenthalt) wird befürwortet und sollte den barrierefreien Ausstieg dennoch ermöglichen. Eine solche Variante sollte breites Queren ermöglichen, durch gleiche Straßenbeläge die Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer*innen signalisieren und in den Bereichen, wo nötig (Halteketten) Barrierefreiheit erlauben. Die Umsetzung wird unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Fahrgastwechsellvorgänge und des Längsverkehrs der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen weiterverfolgt bzw. im Detail ausgearbeitet und danach mit den betroffenen Referaten und Institutionen abgestimmt.

Gottfried-Keller-Straße (Ost)

Der Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße, der hier behandelt wird, ist der Abschnitt zwischen der Carossastraße und dem Bereich der Gottfried-Keller-Straße direkt vor dem Nordausgang des Bahnhofs Pasing. Der Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße östlich der Einmündung Carossastraße ist nicht Teil des Untersuchungsraums und wird deshalb hier nicht betrachtet.

Im relevanten Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße beträgt der Straßenquerschnitt lediglich 10m. Die vorhandenen Gehwegbreiten entsprechen mit Breiten zwischen 1,90m und 2,10m nicht mehr den richtlinienkonformen Vorgaben. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr ist mit ca. 6,0m und einer angeordneten Einbahnregelung sehr großzügig dimensioniert. Entlang der Fahrbahn befinden sich zusätzlich acht Parkstände, davon drei für mobilitätseingeschränkte

Personen (vgl. Abbildung 9). Diese drei Parkplätze sollten erhalten bzw. ggf. an anderer Stelle angeordnet werden.

Aufgrund der geplanten Angebotsausweitung im ÖPNV, die u.a. mit dem Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee zusammenhängt, ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich sinnvoll.



Abbildung 9: Gottfried-Keller-Straße (Ost) Bestand (Quelle: Inovaplan GmbH)

Durch die geplante Erhöhung des Angebots im ÖPNV wird an dieser Stelle geprüft, zusätzliche Haltestellen für den ÖPNV einzurichten. Das direkt an die Gottfried-Keller-Straße angrenzende Grundstück (Flurstück Nr. 733, Gemarkung Pasing; vgl. Abbildung 10) befindet sich in städtischem Eigentum und wird derzeit durch eine Radabstellanlage (Doppelstockparksystem) genutzt. Das benachbarte Flurstück Nr. 735/12, Gemarkung Pasing) befindet sich in Privateigentum und wird demnächst bebaut.

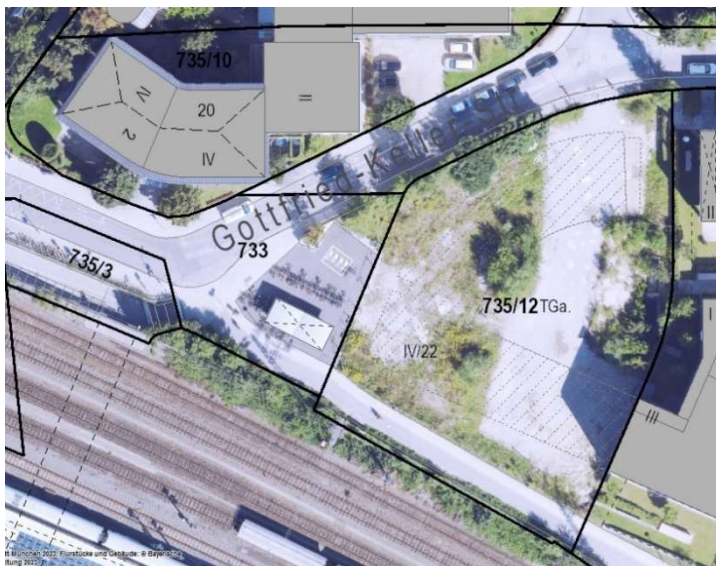


Abbildung 10: Flurstücke 733 und 735/12 (Gemarkung Pasing), Quelle: GeoInfoWeb

Im Rahmen der Untersuchung wurde geprüft, ob und wie mindestens zwei Haltepositionen für den ÖPNV eingerichtet werden können. Für eine uneingeschränkte und konfliktfreie Nutzung der beiden Haltestellen ist eine Vorbeifahrt an wartenden Bussen notwendig. Dies erfordert eine Fahrbahnbreite von 6,50m. Zur Neugestaltung des Straßenraums wurden zwei Varianten erarbeitet:

- Variante 1: Bestandsorientierte Umsetzung
- Variante 2: Verbreiterung Straßenquerschnitt

In Variante 1 wäre auf der südöstlichen Seite eine möglichst große Fläche für den Fußverkehr und den Fahrgastwechsel an den beiden Bushaltestellen vorgesehen. Die Gehbahnen entsprechen mit Breiten von 1,50m (nordwestliche Seite) und 2,0m (südöstliche Seite) nicht den Vorgaben der Richtlinien bzw. halten nicht die Mindestmaße ein. Wartehäuschen können aus Platzgründen nicht vorgesehen werden. Die Stellplätze, auch die für Mobilitätseingeschränkte, können an dieser Stelle nicht erhalten werden. Alternativstandorte sind bei Umsetzung der Neugestaltung zu berücksichtigen.

In Variante 2 wird zusätzlich vom eingetragenen Geh- und Leitungsrecht entlang des Flurstücks 735/12 (Gemarkung Pasing) Gebrauch gemacht, um Wartehäuschen für die Fahrgäste des ÖPNV einzurichten. Die Breiten der Gehbahnen auf beiden Seiten entsprechen den Maßen in Variante 1. Abbildung 11 zeigt Variante 1 und Variante 2 im Vergleich.

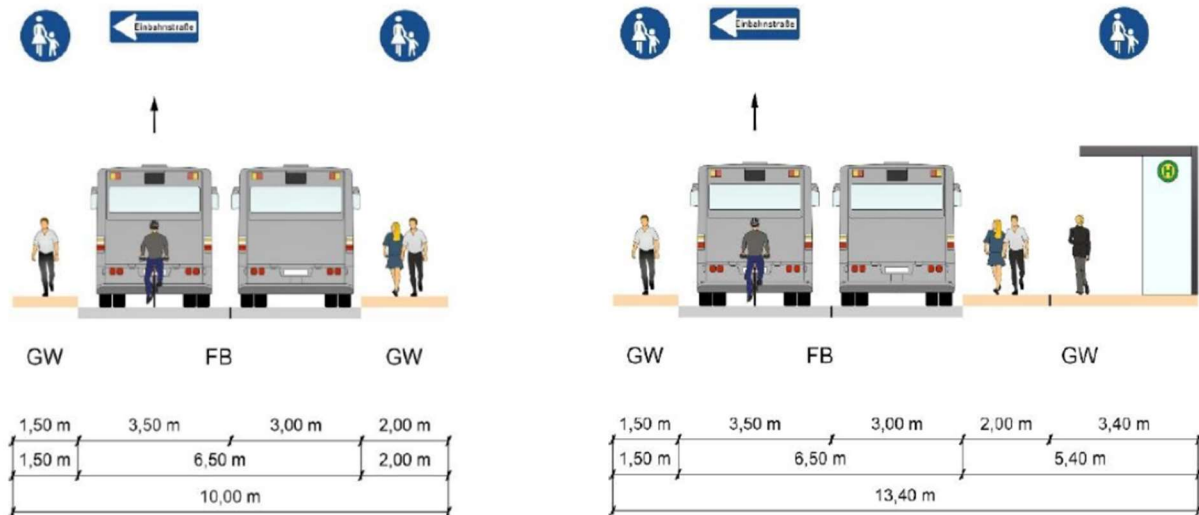


Abbildung 11: Gottfried-Keller-Straße Ost (Variante 1 links; Variante 2 rechts) (Quelle: Inovaplan GmbH)

Beide Varianten weisen geringe Breiten für die Gehbahnen auf, jedoch bietet Variante 2 ein verbessertes Angebot für den ÖPNV mit der Schaffung von überdachten Wartemöglichkeiten. Für die beiden Haltepositionen wurde anhand eines Schleppkurvennachweises geprüft, ob unabhängiges Ausfahren des hinteren Fahrzeugs möglich ist. Der Schleppkurvennachweis hat positive Ergebnisse geliefert. Somit sind Haltepositionen für einen Buszug (23m) und einen Gelenkbus (18m) umsetzbar. Radverkehr ist hier wie im Bestand entgegen der Einbahnrichtung nicht möglich, da der Großteil des Radverkehrs ins Ost-West-Richtung den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie nutzt.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing spricht sich für die Variante 2 aus und fordert zusätzlich eine gestalterische Aufwertung des Flurstücks 733 (Gemarkung Pasing), das sich in städtischem Eigentum befindet. Im weiter unten folgenden Kapitel 2.4 werden die Ergebnisse der Machbarkeit einer Fahrradtiefgarage auf dem städtischen Flurstück aufgezeigt. Eine Gestaltung der Oberfläche, wie sie der Bezirksausschuss wünscht, sollte erst nach Realisierung einer solchen Fahrradabstellanlage geprüft werden.

Vorzugsvariante für eine Neugestaltung des Straßenraums ist Variante 2, da mit dem eingetragenen Geh- und Leitungsrecht die Ausstattung der Bushaltestelle deutlich verbessert ist im Vergleich zu Variante 1.

Carossastraße

Die Carossastraße weist im Bestand mit knapp 10m eine vergleichbare Querschnittsbreite wie der östliche Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße im Untersuchungsgebiet auf. Die Carossastraße ist für beide Fahrrichtungen für den Verkehr freigegeben und die straßenbegleitenden Gehbahnen haben mit ca. 1,60m bzw. 2,10m eine geringe Breite (vgl. Abbildung 12).



Abbildung 12: Carossastraße Bestand (Quelle: Inovaplan GmbH)

Vor dem Hintergrund, dass die bestehende Haltestelle für den Schulbus erhalten bleiben soll und zusätzlich noch eine weitere Haltestelle eingerichtet werden soll, die dem Abwarten der Wendezeiten und Pausen für das Fahrpersonal dienen, muss der vorhandene Straßenraum in seiner derzeitigen Form grundsätzlich bestehen bleiben. Da, mit der zusätzlichen Haltestelle für einen Gelenkbus, ein längerer Aufenthalt der Fahrzeuge vorgesehen ist, muss zwingend eine Überholmöglichkeit gegeben sein. Um eine sichere Überholmöglichkeit bieten zu können, kann erwogen werden, die Verkehrsführung in der Carossastraße zu ändern und eine Einbahnregelung in Süd-Nord-Richtung einzuführen. Dies ist mit Umwegfahrten verbunden. Hierzu kann seitens der Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt werden, dass das allenfalls kurzzeitig erforderliche Abwarten des Gegenverkehrs in der Carossastraße die Einführung einer Einbahnregelung nicht rechtfertigt. Vor allem, wenn man die Nachteile der ansonsten vermeidbaren Kfz-Vorbeifahrten am unmittelbaren Bahnhofszugang in Erwägung zieht. Daher wird von der Einrichtung einer Einbahnstraße in der Carossastraße in Süd-Nord-Richtung aus fachlicher Sicht abgeraten (vgl. Abbildung 13).

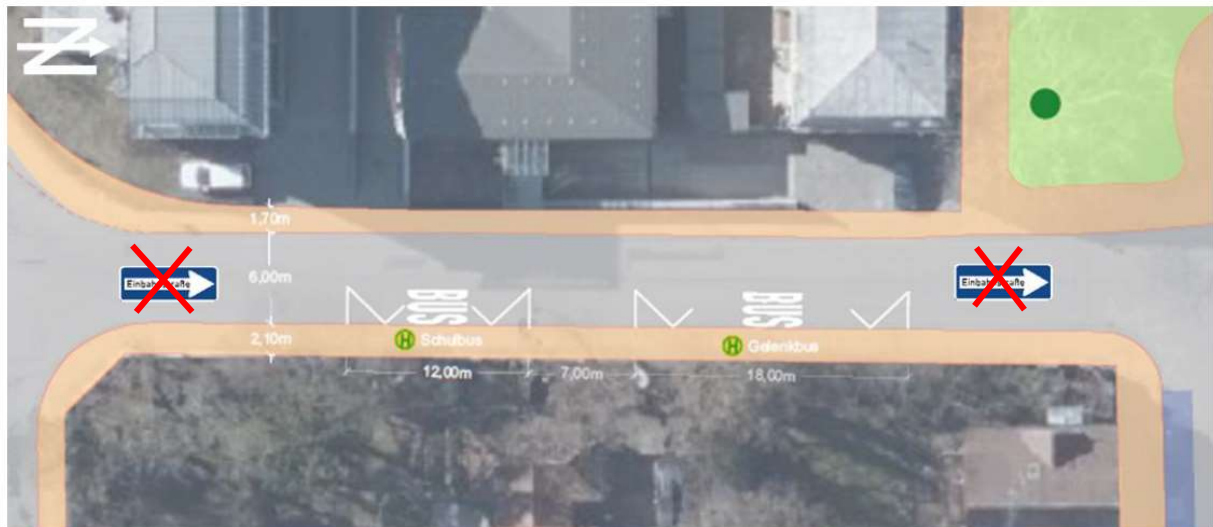


Abbildung 13: Gestaltungsvorschlag Carossastraße (Quelle: Inovaplan GmbH; Quelle Kartenhintergrund: Landeshauptstadt München)

Zusätzlich zu den anderen Planungsvorschlägen sollen Serviceeinrichtungen für das Fahrpersonal vorgehalten werden. Dies könnte beispielsweise auf dem städtischen Grundstück östlich der Gottfried-Keller-Straße oder in der Nähe des Bismarckbrunnens erfolgen.

2.4. Parkraumbilanz

Die erarbeiteten Umgestaltungsvarianten ergeben auch Veränderungen für den ruhenden Verkehr, da bei einer Neugestaltung des Straßenraums Parkplätze entfallen werden. Die meisten Parkstände entfallen in der August-Exter-Straße sowie in der südlichen Gottfried-Keller-Straße. Tabelle 1 zeigt die Anzahl der Parkplätze im Bestand sowie nach einer möglichen Umgestaltung. Mit der Neugestaltung entfallen ca. 28% der Stellplätze (inkl. der gewidmeten Parkstände).

Straßenabschnitt	Anzahl Parkstände Bestand	Anzahl Parkstände Planung
Wensauerplatz (Nord)	Nord: ca. 15 Süd: ca. 5	Nord: ca. 15 Süd: ca. 5
Wensauerplatz (Süd)	Nord: ca. 5 + 2* Süd: ca. 6	Nord: ca. 5 + 2* Süd: ca. 6
August-Exter-Straße	Ost: ca. 12 + 4* West: ca. 8 + 2*	Ost: ca. 8 + 1* West: ca. 6*
Gottfried-Keller-Straße	Nord: ca. 5 + 3* Süd: -	Nord: - Süd: -
Summe	ca. 56 Parkstände * + 11 gewidmete Parkstände	ca. 39 Parkstände * + 9 gewidmete Parkstände

Tabelle 1: Parkraumbilanz vor und nach möglicher Umgestaltung (Quelle: Inovaplan GmbH)

Die Parkplätze mit entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnung werden mit einer Umgestaltung ebenfalls beeinflusst. Dies betrifft die Taxistandplätze, Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Kurzzeitstellplätze. Die Taxistandplätze können vollständig erhalten werden, jedoch würden sie von der westlichen an die östliche Fahrbahnseite verlegt werden. Der Weg zum/vom Bahnhofszugang könnte sich dabei geringfügig verlängern. Die Zahl der Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte müsste ebenfalls reduziert werden (von fünf auf drei Stellplätze), aber diese Stellplätze werden weiterhin in direkter Bahnhofsnähe situiert. Zusätzlich wird empfohlen, mindestens einen Kurzzeitstellplatz in einen so genannten „Kiss & Ride“- Stellplatz umzuwandeln, um es den Fahrgästen zu erleichtern, sich zum Bahnhof bringen und / oder abholen zu lassen.

2.5. Handlungsempfehlung zur Neuordnung des Straßenraums

Im untersuchten Gebiet ergeben sich viele verschiedene Anforderungen an eine mögliche Umgestaltung, die mit Vor- und Nachteilen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen verbunden sein können und entsprechend abgewogen werden müssen. Für den Untersuchungsraum können verschiedene Varianten in Betracht gezogen werden, auch variabel in ihrer Kombination. Das Mobilitätsreferat schlägt eine vertieft zu untersuchende Variante zur Neuordnung des Straßenraums vor. Ziel ist es hierbei, die Verkehrsmittel im Umweltverbund zu stärken und die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen, in dem eine klarere Trennung und durchgängige Verkehrsführung gewährleistet wird.

Abbildung 14 zeigt die im weiteren Verfahren vertieft zu prüfenden Varianten aus der Machbarkeitsstudie für die einzelnen Straßenzüge im Untersuchungsraum. Beim Wensauerplatz wird die Variante 1 mit der Verbreiterung des Gehwegs auf 3,30m bis 3,50m beidseitig vertieft geprüft.



Abbildung 14: Empfohlene Lösungsvarianten für den gesamten Untersuchungsbereich
(Quelle: Inovaplan GmbH)

Für den Bereich der August-Exter-Straße soll die heutige Situation beibehalten werden mit dem Zusatz, den Radfahrstreifen rot zu markieren.

In der südlichen Gottfried-Keller-Straße wird aufgrund der Bedeutung der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr die Variante 3 mit einer weichen Trennung zur weiteren detaillierten Ausarbeitung vorgeschlagen. Dies entspricht ebenfalls dem Wunsch des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist hier jedoch bei der baulichen Gestaltung zwingend darauf zu achten, dass durch entsprechende Pflasterung und optische / taktile Elemente die Barrierefreiheit für Personen mit Einschränkungen umgesetzt wird, besonders an einem Bahnhofszugang wie in Pasing. Die Einrichtung einer Haltestelle für den ÖPNV (mit kurzem Aufenthalt) wird befürwortet. Die Umsetzung wird unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Fahrgastwechsellvorgänge und des Längsverkehrs der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen weiterverfolgt.

Der östliche Abschnitt der Gottfried-Keller-Straße (vom Bahnhofszugang zur Einmündung Carossastraße) sollte analog zur Variante ohne Einbahnregelung vertieft geprüft werden. Dies beinhaltet die Einrichtung von zwei Haltepositionen für den ÖPNV inkl. Wartehäuschen. Dadurch wird den Anforderungen der Münchner Verkehrsgesellschaft Rechnung getragen. Entlang der Carossastraße kann die bestehende Schulbushaltestelle um eine weitere

Warteposition ergänzt werden. Der im Bestand vorhandene Querschnitt bleibt dadurch erhalten.

Für die vertieft zu prüfenden Varianten für den Gesamtumgriff sollen im Rahmen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung, die durch das Mobilitätsreferat zu erarbeiten ist, entsprechende Planunterlagen erstellt werden, die dann während des weiteren Planungsverfahrens u.a. mit dem Baureferat und der MVG abgestimmt werden. Zum jetzigen Stand bzw. als Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung für das direkte Bahnhofsumfeld auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing liegen keine detaillierteren Planunterlagen vor.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen und der meist sehr eingeschränkten Querschnittsbreiten nur geringe Freiheitsgrade hinsichtlich einer Umgestaltung vorhanden sind. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Verbesserung, v.a. für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, erzielt werden. Durch eine klarere Trennung und durchgängige Verkehrsführung sowie die Umsetzung der Barrierefreiheit kann die Verkehrssicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmenden ebenfalls gesteigert werden.

3. Fahrradtiefgarage am Nordeingang des Bahnhofs Pasing

Ein weiteres Ziel der Untersuchung ist die Prüfung einer Fahrradabstellanlage in Form einer Fahrradtiefgarage, um die Bedarfe abzudecken, den Umweltverbund zu stärken und somit den Anteil am MIV zu reduzieren.

3.1. Bedarf

Zur Ermittlung des Bedarfs für neue zusätzliche Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing wurde der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) beauftragt eine Bedarfsabschätzung zu erstellen. Diese liegt dem Mobilitätsreferat mittlerweile vor. Auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing wird davon ausgegangen, dass die Nutzung der Fahrradabstellanlagen dem ÖPNV zuzuordnen ist. Es gibt insgesamt drei Bereiche, an denen die Fahrräder auf der Nordseite hauptsächlich abgestellt werden: Seitlich der Bahnanlagen Richtung Westen am Hauptzugang Hellhofweg (Standort 1), beidseits der August-Exter-Straße in nördlicher Richtung bis zum Wensauerplatz (Standort 2) sowie die Anlagen am östlichen Rad- und Fußwegtunnel einschließlich der Anlage an der Gottfried-Keller-Straße (Standort 3). Insgesamt ergibt sich hier ein Angebot von derzeit 725 Fahrradabstellplätzen. Das derzeitige Angebot liegt eigentlich bei 800 Stellplätzen, da einige Stellplätze zwischenzeitlich abgebaut wurden. Abbildung 15 zeigt die drei Standorte in einer Übersicht.

Standort 1



Standort 2



Standort 3



Abbildung 15: Übersicht Standorte Fahrradabstellanlagen Bahnhof Pasing Nord (Quelle: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH)

Die aktuelle Nachfrage auf der Nordseite am Bahnhof Pasing wurde außerhalb der Schulferien in Bayern erfasst. Dabei wurden auf der Nordseite 950 Fahrräder erfasst. Somit übersteigt der Bedarf das derzeitige Angebot.

Auf Basis der Bedarfsabschätzung für Bike & Ride am Bahnhof Pasing wird für die Nordseite des Bahnhofs ein Bedarf von 1.300 bis 1.450 Fahrradabstellplätze prognostiziert. Im Bestand sind derzeit ca. 725 Fahrradabstellplätze vorhanden (800 nach Wiedererrichtung zwischenzeitlich abgebauter Anlagen). Damit ergibt sich eine zusätzliche erforderliche Anzahl an Fahrradabstellplätzen von ca. 500 bis 650.

Um den Bedarf zu decken, gibt es derzeit drei Optionen (ggf. auch in Kombination), die im Folgenden genauer erläutert und dargestellt werden. Neben einer Fahrradtiefgarage unter dem stadteigenen Flurstück 733 (Gemarkung Pasing), besteht ebenfalls die Möglichkeit in

einem neuen Zugangsgebäude der DB auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofs Fahrradabstellanlagen unterzubringen. Eine dritte Möglichkeit besteht über ein Angebot eines privaten Investors des Nachbargrundstücks (735/12, Gemarkung Pasing) östlich des stadteigenen Grundstücks.

3.2. Fahrradtiefgarage Bahnhof Pasing Nord unter dem stadteigenen Grundstück

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde die technische Realisierbarkeit einer Fahrradtiefgarage geprüft, da an der Oberfläche keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden sind. Hier eignet sich das bereits benannte Flurstück 733 (Gemarkung Pasing), da es sich in städtischem Eigentum befindet. Die Fläche, die durch den Auftragnehmer für die Fahrradtiefgarage geprüft wurde, ist ca. 740m² groß. Derzeit befinden sich dort an der Oberfläche eine kleine Anlage mit Doppelstockparksystem, Fahrradbügel und einer Fläche für Lastenfahrräder (vgl. Abbildung 16). Insgesamt gibt es hier ein Angebot für 129 Fahrräder.



Abbildung 16: Übersicht Angebot Fahrradabstellanlagen Flurstück 733 (Gemarkung Pasing);
Quelle: GeoInfoWeb der Landeshauptstadt München

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraums soll diese Fläche in die Freianlagen- bzw. Straßenraumgestaltung einbezogen werden. Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing

wünscht sich hier ebenfalls eine städtebaulich ansprechende Lösung. Für die Radtiefgarage wird eine Erschließung an die Oberfläche sowie an die Personenunterführung („Wolkentunnel“) unterstellt und es wird angenommen, dass das Bodenniveau der Radtiefgarage mindestens vier Meter unter dem Straßenniveau liegen muss, um eine Raumhöhe für ein Doppelstockparksystem sowie das eigentliche Bauwerk inkl. Überdeckung zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich, dass die Tiefgarage nicht niveaugleich aus der Personenunterführung erschlossen werden kann und somit Rampen- bzw. Treppenanlagen erfordert. Nach Rücksprache mit der P+R GmbH ist für die Erschließung eine Treppenanlage mit seitlich angeordneten Schieberampen für die Fahrräder ausreichend. Dies erschwert jedoch eine Erschließung mit Lastenrädern. Gegebenenfalls kann hier die bestehende Nutzung an der Oberfläche weiter für Lastenfahräder genutzt werden. Durch eine Aufteilung der Treppenanlage auf zwei Teiltreppen, die um jeweils 90 Grad versetzt sind, kann die Erschließung vom Straßenniveau und aus der Personenunterführung gemeinsam erfolgen (vgl. Abbildung 17). Der bauliche Anschluss an die Unterführung erfolgt dann an der bestehenden Treppenanlage. Die bestehende Rampe nach Westen bleibt dabei erhalten und kann weiterhin für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden.



Abbildung 17: Mögliche Ausgestaltung Fahrradtiefgarage mit Treppenzugang (Quelle: Mailänder Consult; Kartengrundlage: Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: Bayerische Vermessungsverwaltung 2021)

Wie in Abbildung 17 dargestellt, wird für eine sinnvolle Größe der Fahrradtiefgarage und eine entsprechende Kapazität an Fahrradstellplätzen davon ausgegangen, dass eine Unterbauung der Gottfried-Keller-Straße erforderlich sein wird. Hier verlaufen einige Sparten, die es im Rahmen einer konkreteren Planung zu berücksichtigen sind.

Mit einer eingeschossigen Tiefgarage für Fahrräder unter dem städtischen Flurstück 733 (Gemarkung Pasing) und dem Ansatz eines Doppelstockparksystems ergibt sich eine Gesamtkapazität von 576 Fahrradstellplätzen. Mit einer Erweiterung der Tiefgarage unter der Gottfried-Keller-Straße in Richtung Westen könnte die Gesamtkapazität um 104 Fahrradstellplätze auf 680 Stellplätze insgesamt erhöht werden. Dem hohen baulichen Aufwand (Verlegung der Sparten) steht dabei mit einer Kapazitätserhöhung von ca. 5% nur ein geringer verkehrlicher Nutzen gegenüber. Beide Varianten sind mit 576 bzw. 680 Fahrradstellplätzen unter der ursprünglichen Zielgröße von 1.500 Fahrradabstellplätzen. Gegebenenfalls könnte die Tiefgarage um ein weiteres Stockwerk erweitert werden, aber damit sind hohe bauliche Kosten und weitere Wege für die Nutzer*innen vom/zum Bahnhofszugang verbunden. Der Gutachter kommt weiterhin zu dem Schluss, dass „bedingt durch die geringe Grundfläche und die ungünstige Geometrie [...] eine mehrgeschossige Tiefgarage frühzeitig ausgeschlossen werden muss. Die Stellplatzkapazität je Ebene würde durch die notwendigen Treppenanlagen zur Erschließung der Geschosse weiter reduziert.“ Mit dieser Variante und ca. 580 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen kann der von der MVV GmbH ermittelte prognostizierte Bedarf gedeckt werden.

Die Kosten müssen im weiteren Planungsverfahren im Detail beziffert werden. Eine grobe Preisspanne für die reinen Bauwerkskosten einer Fahrradtiefgarage in der vorliegenden Größe bewegt sich in einem Bereich zwischen ca. 650.000€ bis 3,15 Mio. €. Dabei sind zusätzliche Kosten für das Freimachen des Baufeldes, der Leitungsverlegungen und dem Wiederherstellen der Straße/Oberfläche noch nicht berücksichtigt. Die reinen Bauwerkskosten für einen Fahrradstellplatz bewegen sich somit in einer Preisspanne von ca. 1.200 bis 5.500 €.

Entsprechend der Machbarkeitsstudie können auf dieser Fläche rd. 576 Fahrradabstellplätze realisiert und damit der prognostizierte Bedarf von 500-600 Abstellplätzen gut erfüllt werden. Das Grundstück ist derzeit stadintern dem Baureferat – Straßenbau zugeordnet. Es fallen keine zusätzlichen Kosten für Grunderwerbungen an. Für eine Fahrradtiefgarage unter dem städtischen Flurstück 733 (Gemarkung Pasing) hat die Verwaltung beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen Förderantrag gestellt. Dieser wurde vorerst nicht bewilligt, die Förderperiode wurde aber bis 2028 verlängert, sodass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt nochmal ein Förderantrag eingereicht werden kann.

(Voll-)Automatisiertes Fahrradparken

Neben einer „klassischen“ Fahrradtiefgarage wurde ebenfalls geprüft, ob und in welchem Umfang automatische Fahrradparksysteme alternativ oder ergänzend umgesetzt werden könnten. Da der Flächenverbrauch bei je abgestelltem Fahrrad geringer ist, könnte die Kapazität mit solchen Systemen zusätzlich erweitert werden.

Für solche Arten für Fahrradabstellanlagen gibt es eine Vielzahl an Herstellern. Die Systeme ähneln sich grundsätzlich und bieten z.T. die Möglichkeit, die Systeme ober- oder unterirdisch zu installieren. Die Zugriffszeiten liegen mittlerweile bei wenigen Minuten bis unter einer Minute. Bei den Systemen handelt es sich um Turm-ähnliche Aufbauten, in die Fahrräder in eine Art Box eingestellt werden und dann über ein „Aufzugsystem“ sicher verwahrt bzw. geparkt werden.

Für die Realisierung einer automatischen Fahrradabstellanlage wurden verschiedene Standorte geprüft. Unter anderem auch der Standort bahnparallel im Bereich des Gehwegs und des Zweirichtungsradwegs im West-Ost-Verlauf unter Nutzung der Fläche am Bahndamm. Dieser Standort wurde vom Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing vorgeschlagen. Da die Fläche im Eigentum der DB AG ist und die Standsicherheit des Bahndamms durch einen Eingriff beeinträchtigt wird, ist eine Umsetzung an diesem Standort aus Sicht des Gutachters jedoch mit großen baulichen Maßnahmen und Investitionen verbunden. Zusätzlich dazu laufen derzeit Planungen der DB AG zur Einrichtung eines zusätzlichen Bahnsteigs auf der Nordseite. Außerdem müssten die Zugangsstationen mit zugehörigen Rangierflächen auf dem bestehenden Zweirichtungsradweg angeordnet werden, was in der Praxis zu Konflikten führen könnte. Aus diesen Gründen ist der Standort nicht geeignet für eine automatische Fahrradabstellanlage.

Ein alternativer Standort wäre auf dem bereits erwähnten Flurstück 733 (Gemarkung Pasing). Würde man darauf zehn vollautomatisierte Anlagen mit Maßen von je 3x3 Metern anordnen, die eine Kapazität von 70 Fahrrädern aufweisen, könnte die Gesamtkapazität auf 700 Fahrradstellplätze erhöht werden. Die Maße entsprechen laut Gutachter den gängigen Maßen verschiedener Hersteller. Bei dieser Variante muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass diese Lösung im Hinblick auf städtebauliche Aspekte und eine weitere Nutzung der freien Fläche (zum Beispiel durch einen Mobilitätspunkt) geprüft werden und abgewogen werden sollte. Es wird vorgeschlagen, zuerst Planungen für die Fahrradtiefgarage auf dem benannten Flurstück voranzutreiben, bevor ein Einsatz von automatischen Fahrradabstellanlagen an diesem Standort erfolgt.

3.3. Öffentliches Fahrradparken im neuen Zugangsgebäude zum Bahnhof Pasing-Nord

Wie bereits in Kapitel 2.3 erwähnt, plant die DB derzeit einen neuen zusätzlichen Fernbahnsteig am Bahnhof Pasing. In diesem Zusammenhang besteht die Notwendigkeit das bestehende Zugangsgebäude auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing abzubauen und in angepasster Lage und Gestalt neu zu errichten. Hier bestünde ebenfalls die Möglichkeit, zusätzliche Fahrradabstellplätze in einer erweiterten Variante zur Wiederherstellung des Zugangsgebäudes zu berücksichtigen. Da aufgrund des zusätzlichen Bahnsteigs im Bereich des Zugangsgebäudes auch eine Lärmschutzwand mit etwa vier Metern Höhe entsteht, kann bzw. wird sich das neue Zugangsgebäude an der Höhe der Lärmschutzwand orientieren, so dass aufgrund der neuen Gebäudehöhe die Möglichkeit zur Schaffung einer zusätzlichen Ebene im Gebäude entsteht.

Für das neue Zugangsgebäude werden laut DB verschiedene Varianten in der baulichen Ausführung geprüft. Die gem. Planfeststellungsunterlagen der DB zum Neubau des Fernbahnsteigs zugrunde liegende Basisvariante berücksichtigt im Wesentlichen die Wiederherstellung des Zugangsgebäudes in seiner bisherigen Funktion. Die aufgrund der größeren Höhe des Gebäudes zusätzlich entstehende Ebene wird in der Basisvariante für Gastronomie bzw. Verkauf und als Betriebsfläche vorgesehen.

Abbildung 18 zeigt eine erste Studie für das Zugangsgebäude in der Basisvariante. Das Zugangsgebäude auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing befindet sich im Wesentlichen auf Flächen im Eigentum der LHM. Die Deutsche Bahn hat angeboten – bei entsprechendem

Bedarf – Fahrradabstellflächen in einer erweiterten Variante zum neuen Zugangsgebäude zu berücksichtigen und der LHM in einem Mietverhältnis zur Verfügung zu stellen (vgl. Abbildung 19). Der Bedarf liegt aus Sicht der Verwaltung im Hinblick auf die Bedarfsprognose des MVV vor. Sollten im Rahmen der Planungen der Deutschen Bahn zur Neugestaltung des Zugangsgebäudes Nord entsprechende Bedarfe der Landeshauptstadt München realisiert werden sollen, sind hierzu entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Derzeit befindet sich das Grundstück im Eigentum der Stadt (Baureferat – Straßenbau). Gespräche mit der Bahn zur ggf. erforderlichen Eigentumsregelungen haben bisher nicht stattgefunden, diese sollen im Rahmen dieser Beschlussvorlage beauftragt werden. Das Kommunalreferat regt in diesem Zusammenhang an, das Baureferat einzubinden, auf welcher Basis das Zugangsgebäude derzeit von der Bahn genutzt wird. Im Kommunalreferat (Immobilien-service) ist hierzu nichts bekannt.



Abbildung 18: Studie Basisvariante Zugangsgebäude auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing (Quelle: A4D Planungs GmbH im Auftrag der Deutschen Bahn AG)

Die Zugänglichkeit zu den Fahrradabstellplätzen sollte möglichst barrierefrei und somit mit entsprechenden Rampenbauwerken erfolgen.

Nach Einschätzung der DB entspricht die Basisvariante dem derzeitigen förderfähigen Tatbestand für die erforderliche Wiedererrichtung des Zugangsgebäudes im Rahmen des Projektes zum Neubau des Fernbahnsteigs. Strebt man eine erweiterte Variante zur Errichtung des Zugangsgebäudes an, die u.a. auch Platz für Fahrradparken bietet, erhöht sich für die DB der nicht förderfähige Investitionsbedarf und eine entsprechende Beteiligung an der Finanzierung durch die LHM in Form eines Mietvertrages wird erforderlich.

In Abbildung 19 sind dort zwar noch Verkaufsflächen eingezeichnet, die DB hat aber, wie oben erwähnt, die Bereitschaft erklärt, diese Fläche auch für Fahrradabstellplätze nutzen zu können. Darin könnten (bei Ansatz von Doppelstockparksystemen) ca. 200 Fahrradabstellplätze untergebracht werden, vorbehaltlich den Zu- und Abgängen und dem erforderlichen Bewegungsraum für das Einstellen und Herausholen der Fahrräder. Bei dieser Variante besteht ggf. die Möglichkeit ein automatisches Fahrradabstellsystem zu prüfen. Ein Vorteil besteht darin, dass die Zugänglichkeit der Abstellanlagen im 1. Obergeschoss verbessert und ohne Rampenbauwerke flächensparender möglich sein wird. Nachteil eines automatischen Fahrradabstellsystem kann der zeitliche Aspekt sein, der für das Abgeben der Fahrräder einzukalkulieren ist.



Abbildung 19: Mögliches Erd- und Obergeschoss Zugangsgebäude (Quelle: A4D Planungs GmbH im Auftrag der Deutschen Bahn AG)

Die Planungen der DB zum Nordbahnsteig wurden dem Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing bereits im Frühjahr sowie im Juli 2023 vorgestellt. Seitens der Mitglieder im Unterausschuss Planung des Bezirksausschusses wurde die Möglichkeit, Fahrradabstellanlagen in das neue Zugangsgebäude zu integrieren, positiv aufgenommen.

Vorteil einer solchen Anlage ist der direkte Zugang zu den Bahnsteigen am Pasinger Bahnhof und die Möglichkeit Fahrräder sicher und geschützt abzustellen. Die Deutsche Bahn hat die Planfeststellungsunterlagen zum Projekt Nordbahnsteig inkl. der Basisvariante zum Zugangsgebäude beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Die DB erklärt sich bereit in einer erweiterten Variante des Zugangsgebäudes für die LHM die Schaffung von Fahrradabstellflächen zu berücksichtigen und Sie der LHM in einem Mietverhältnis zur Verfügung zu stellen. Eine Realisierung bzw. Nutzung ist hier wahrscheinlich schneller möglich als auf dem stadteigenen Grundstück.

3.4. Öffentliches Fahrradparkhaus auf dem ehemaligen Weyl-Gelände

Wie bereits erwähnt, wird auf dem Flurstück 735/12 (Gottfried-Keller-Straße 39) zukünftig eine neue Bebauung entstehen. Der Eigentümer des Grundstücks hat sich im Frühjahr 2023 an die Landeshauptstadt München gewandt und ein Untergeschoss zur Miete oder zum Erwerb für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen angeboten. Die ersten Planungsüberlegungen waren mit einigen Problemen verbunden (Erschließung, Anzahl der Fahrradstellplätze, Kostenschätzung), so dass aus Sicht des Mobilitätsreferates zunächst Nachbesserungen bei der Planung empfohlen wurden.

Der Eigentümer hatte auf dieser Grundlage einen Förderantrag beim Bund gestellt und eine positive Zusage erhalten und zugesichert, die Fördersumme in Höhe von 4,5 Mio. € mit dem bisherigen Angebot zu verrechnen. Allerdings ist im Moment unklar, ob die Fördergelder von Seiten des Bundes noch zur Verfügung stehen. Hierzu sind weitere Klärungen erforderlich. Mit dem Stadtratsantrag „Fahrradparken entlang der Stammstrecke“ Nr. 20-26 / A 03844 vom 12.05.2023 wurde die Verwaltung u.a. gebeten in der Gottfried-Keller-Straße 39 ein Modellprojekt für eine öffentliche Fahrradtiefgarage auf einem privaten Grundstück zu realisieren.

Vorteile eines solchen Projekts an diesem Standort mit der Nähe zum Bahnhof Pasing ist die Erhöhung des Angebots an sicheren und geschützten Fahrradabstellanlagen. Die Kapazität könnte deutlich erhöht werden. Dies hat eine weitere Stärkung des Radverkehrs zur Folge, da nicht nur die nötige Infrastruktur sicher und ausreichend dimensioniert geplant werden muss, sondern auch die Lage und Art von Abstellanlagen für Fahrräder ebenfalls eine wichtige Rolle spielt.

Ein weiterer Vorteil wäre eine Kombination der städtischen Anlage und der öffentlichen Anlage auf Privatgrund, wenn gegenseitige Zugänge ermöglicht werden. Der erforderliche Bedarf müsste aber noch angepasst werden.

Nachteile einer solchen Anlage sind die erforderliche Klärung der Zuständigkeiten bei Realisierung, Wartung und Pflege der Anlage, insbesondere bei einem Miet-Modell. Ein weiterer Nachteil kann die Entfernung zum Bahnhofszugang sein, da das städtische Grundstück sowie die Möglichkeiten im neuen Zugangsgebäude der DB näher am Bahnhofszugang liegen und somit etwas attraktiver in der Nutzung eingeschätzt werden.

Der Eigentümer hat nach Gesprächen mit dem Mobilitätsreferat sein Angebot optimiert (siehe auch Abbildung 20 (Graphik aus Seite 9 UG des Planungskonzeptes der G39 Planungsgesellschaft GmbH)).

Demnach entspricht das überarbeitete Angebot an Stellplätzen zwischen 650 und 700 im UG grundsätzlich dem prognostizierten Bedarf. Die Zu- und Abfahrt mit dem Fahrrad über die Rampe ins UG liegt am Fuß- und Radweg entlang der Gleise und ist damit gut situiert und angebunden. Der Zu- und Abgang für Personen, um das abgestellte Rad zu holen oder nachdem sie das Rad abgestellt haben, liegt nicht in Richtung des Bahnhofszugangs, wodurch sich etwas längere Fußwege ergeben. Der Eigentümer hat in diesem Zusammenhang Optionen zur Verbesserung der Zu- und Abgangssituation über das angrenzende städtische

Grundstücke unterbreitet. Diese sind nicht in Abbildung 20 dargestellt, aber möglich. Diese sollten vom Mobilitäts- und Baureferat zusammen mit der P&R GmbH weiter vertieft werden und ggf. im Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung des städtischen Grundstücks umgesetzt werden.

Der Auftrag zur Vertiefung dieser Optionen ist unter der Ziffer 4 des Antrags des Referenten zur Ermittlung der Kosten der Radtiefgarage unter dem städtischen Grundstück subsumiert.

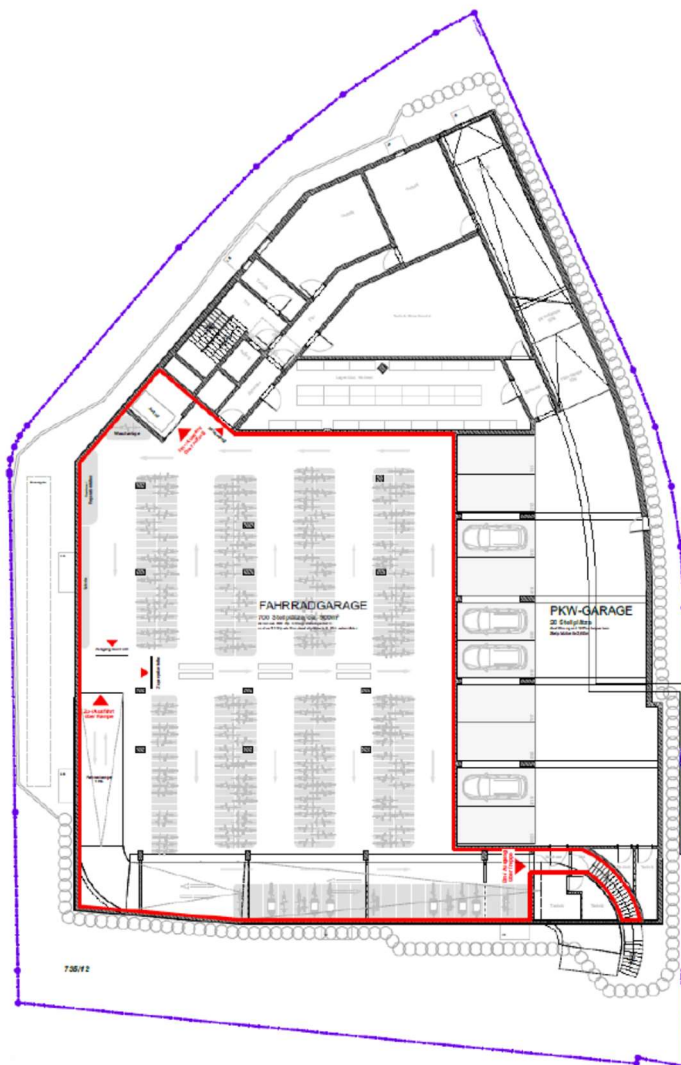


Abbildung 20: Entwurf Fahrradtiefgarage UG1 (Quelle: Projektgesellschaft G39 GmbH)

3.5. Handlungsempfehlung zum Fahrradparken auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing

Für die drei vorliegenden Optionen werden im Folgenden die Vor- und Nachteile nochmals zusammengefasst und im Anschluss daran Empfehlungen ausgesprochen.

Fahrradtiefgarage Bahnhof Pasing Nord unter dem stadteigenen Grundstück

Vorteile:

Die wirtschaftlich machbare Kapazität mit 576 Fahrradabstellplätzen deckt den Bedarf von ca. 500 bis 650 Stellplätzen sehr gut ab. Das Grundstück ist im Besitz der Stadt, hier fallen keine Grundstückskosten an. Die Übertragung der Aufgabe an die P&R GmbH dürfte unproblematisch sein. Die Anbindung zum Wolkentunnel und den Bahnsteigzugängen ist optimal.

Nachteile:

Die Kosten sind derzeit noch nicht belastbar ermittelbar. Ohne Erschließung werden diese auf mindestens 5.500 € pro Stellplatz geschätzt. Eine Förderung ist hier noch nicht inkludiert. Die Untersuchungen stehen noch relativ weit am Anfang. Mit einer Fertigstellung dürfte erst in ca. 5 bis 6 Jahren zu rechnen sein. Zu den Baustellen der U5, dem Buchergelände und dem Portalgebäude käme noch eine weitere Baustelle am Nordausgang Pasing hinzu.

Öffentliches Fahrradparken im neuen Zugangsgebäude der DB zum Bahnhof Pasing Nord

Vorteile:

Das Grundstück ist anteilig im Besitz der DB sowie der LHM. Die DB hat zugesagt, die Machbarkeit einer erweiterten Variante in Eigenregie weiter zu untersuchen und ggf. die Basisvariante zum Zugangsgebäude zurückzustellen, sofern sich LHM und DB rechtzeitig auf eine Realisierung einer erweiterten Variante mit Berücksichtigung von Fahrradabstellflächen verständigen. Das Planfeststellungsverfahren mit Berücksichtigung der Basisvariante läuft bereits. Eine Realisierung der Basisvariante im Zuge des Neubaus des Fernbahnsteigs wird für das Jahr 2028 angestrebt. Die erforderliche Kapazität von 500 bis 650 Stellplätzen wird mit der Basisvariante und vermutlich auch mit der erweiterten Variante (ca. 200-300) nicht erreicht. Die Optimierung der erweiterten Variante zur Schaffung zusätzlicher Abstellflächen wäre mit der DB im Rahmen der Planungen zu prüfen und abzustimmen.

Die Anlage von Fahrradabstellplätzen in einem von der Bahn sowieso zu errichtenden Gebäude dürfte mit im Vergleich zu Tiefbauprojekten zu deutlich geringeren Kosten zu realisieren sein. Die Übertragung der Aufgabe an die P&R GmbH muss noch geprüft werden, wird aber als machbar eingestuft. Die Anbindung zum Wolkentunnel und den Bahnsteigzugängen ist noch nicht ausgeführt, es ist hier eine Ebene zu überwinden, die Stellplätze sind im Zugangsgebäude aber unmittelbar an die Personenunterführungen angeschlossen. Gegebenenfalls kann eine Anlage im Zugangsgebäude der DB auch mit einem automatischen Fahrradabstellsystem erfolgen.

Nachteile:

Die Kosten sind derzeit noch nicht ermittelbar. Eine Realisierung erscheint erst mittelfristig möglich. Die Frage der Förderung ist offen.

Fahrradtiefgarage im Vorhaben eines privaten Investors (Gottfried-Keller-Straße 39) östlich des stadteigenen Grundstücks

Vorteile:

Die erforderliche Kapazität wird mit ca. 650 bis 700 Stellplätzen für Fahrräder erreicht. Eine Baugenehmigung ohne Fahrradtiefgarage liegt vor. Eine Genehmigung einer Tektur mit Fahrradtiefgarage erscheint in den nächsten Monaten möglich. Eine Realisierung in den nächsten zwei bis drei Jahren erscheint möglich. Der Bedarf kann daher relativ schnell realisiert werden. Es entsteht keine zusätzliche Baustelle am Pasinger Bahnhofsvorplatz Nord.

Nachteile:

Die Kosten und die Übernahmemodalitäten müssen noch geklärt werden, hierzu sollen das KOM und die P&R GmbH beauftragt werden. Nicht gänzlich optimal ist die Entfernung zum Bahnhofszugang, da das städtische Grundstück sowie die Möglichkeiten im neuen Zugangsgebäude der DB näher am Bahnhofszugang liegen und somit attraktiver in der Nutzung eingeschätzt werden. Vom Eigentümer wurden aber Optionen zur Verbesserung aufgezeigt, die das MOR in Zusammenarbeit mit dem BAU, dem KOM und dem Eigentümer vertiefen sollte.

Empfehlung:

Aus Sicht des MOR ist die Variante „Fahrradtiefgarage im Vorhaben eines privaten Investors (Gottfried-Keller-Straße 39) östlich des stadteigenen Grundstücks“ zu empfehlen.

- Das Angebot entspricht dem prognostizierten Bedarf
- Die Zu- und Abfahrt mit dem Fahrrad direkt an der Ost-West-Verbindung für den Radverkehr nördlich der Bahnlinie ist ideal
- Der Zu- und Abgang für Personen ist nicht optimal, kann aber verbessert werden.
- Die Variante ist voraussichtlich am schnellsten von allen umsetzbar.

Da aber sowohl die Genehmigung als auch die Kosten und Finanzierung auf städt. Seite noch aussteht, bzw. noch geklärt werden muss, sollten auch für die beiden anderen Varianten Arbeitsaufträge an die Verwaltung erteilt werden (siehe Ziffern 4 und 5 des Antrags des Referenten), um bei einem möglichen Scheitern der Verhandlungen mit dem Eigentümer weiter handlungsfähig zu bleiben.

4. Pasing Nord – erweitertes Umfeld

Im zweiten Teil der Vorlage wird das Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung im Bereich Pasing Nord (erweitertes Umfeld) dargestellt und erläutert.

4.1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing sowie einige Bürger*innen stellen den hohen gebietsfremden Durchgangsverkehr sowie die hohe Belastung durch Schwerverkehr (SV) im untersuchten Bereich von Obermenzing fest. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich zwischen der Verdistraße im Norden, den Bahnlinien im Osten und Süden sowie der Pippinger Straße im Westen. Ziel der Untersuchung ist die Prüfung von verschiedenen Maßnahmen zur Bündelung des Verkehrs auf den Hauptstraßen sowie Verringerung der Verkehrsbelastung in den Wohngebieten. Abbildung 21 zeigt das Untersuchungsgebiet des erweiterten Umfelds im Bereich Pasing Nord. Dabei wurden unterschiedliche Szenarien bzw. Planfälle untersucht, die hier im Folgenden erläutert werden.

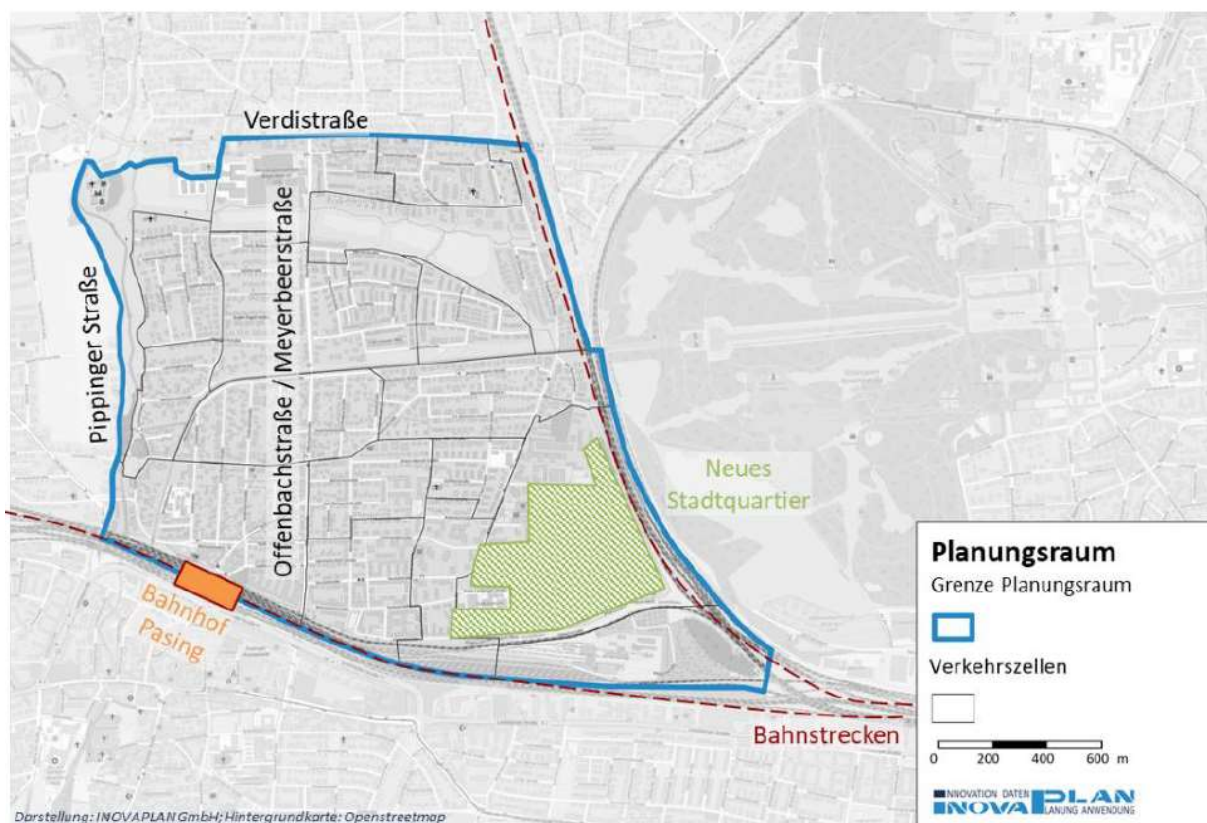


Abbildung 21: Untersuchungsgebiet Pasing Nord (erweitertes Umfeld); Quelle: Inovaplan GmbH

4.2. Verkehrliche Bestandsanalyse

Grundlage für die Ausarbeitung von verkehrlichen Szenarien zur Bündelung von Verkehren auf den Hauptstraßen bildet die Analyse aus dem Jahr 2019, die die Bestands-verkehrsmengen im untersuchten Gebiet darstellt.

Besonders hohe Verkehrsbelastungen liegen hierbei an den außen liegenden Straßenzügen vor. Die Verdistraße sowie die Josef-Felder-Straße und die Lortzingstraße weisen Verkehrsbelastungen von über 30.000 Kfz/24h auf. Die Pippinger Straße liegt mit ca. 25.000 Kfz-Fahrten je 24h im Querschnitt etwas darunter. Im Planungsraum selbst ist die Meyerbeer-/Offenbachstraße in ihrer Position als Sammelstraße mit wesentlicher Verbindungs- und Sammelfunktion mit bis zu 17.000 Kfz/24h belastet. Die Straßen im nachgeordneten Netz des Untersuchungsraums liegen mit Verkehrsbelastungen von bis zu 4.000 Kfz/24h deutlich unter den vorher erwähnten Straßenzügen. Lediglich die Sammelstraßen, wie beispielsweise die Nusselstraße oder die Theodor-Storm-Straße, weisen mit 5.000 bis 8.000 Kfz/25h die höchsten Verkehrsbelastungen innerhalb des Untersuchungsraums auf.

Neben den Verkehrsbelastungen im Tagesverkehr wurde ebenfalls der Binnenverkehr (BV), Quell-Ziel-Verkehr (QZV) und der Durchgangsverkehr (DV) untersucht. Der Binnenverkehr stellt den Anteil der Verkehre dar, die nur innerhalb des Untersuchungsraumes stattfinden. Der Quell- und Zielverkehr weist entweder den Ausgangs- oder den Zielpunkt im Gebiet auf und der Durchgangsverkehr bezieht sich auf die Fahrten, die das Untersuchungsgebiet nur passieren, ohne dort eine Quelle oder ein Ziel zu haben.

Es zeigt sich hierbei, dass im nachgeordneten Straßennetz der Quell- und Zielverkehr die größten Anteile aufweist. Auf der Meyerbeer-/Offenbachstraße als übergeordneter Straßenzug mit Verbindungs- und Sammelfunktion im Untersuchungsraum liegt dieser bei bis zu 75%. Der Binnenverkehr hat im untersuchten Gebiet einen Anteil von maximal 10%. Der Durchgangsverkehr im nachgeordneten Netz im Untersuchungsgebiet ist mit einem Anteil von maximal 5% sehr gering. Ausnahmen bilden hier mit Anteilen von 20 bis 25% die Straßen Grandlstraße und Theodor-Storm-Straße. Zusammenfassend kann somit erwähnt werden, dass der Kfz-Verkehr weitgehend im Gebiet selbst entsteht. Es wird hier jedoch darauf hingewiesen, dass die Grenzen des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München zu berücksichtigen sind, da hier lediglich ein durchschnittlicher Werktag abgebildet wird und Spitzenstunden oder Stausituationen, die Abweichungen aufzeigen, im Rahmen der Modellrechnung nicht abbildbar sind. Abbildung 22 zeigt die Anteile je Straßenzug.

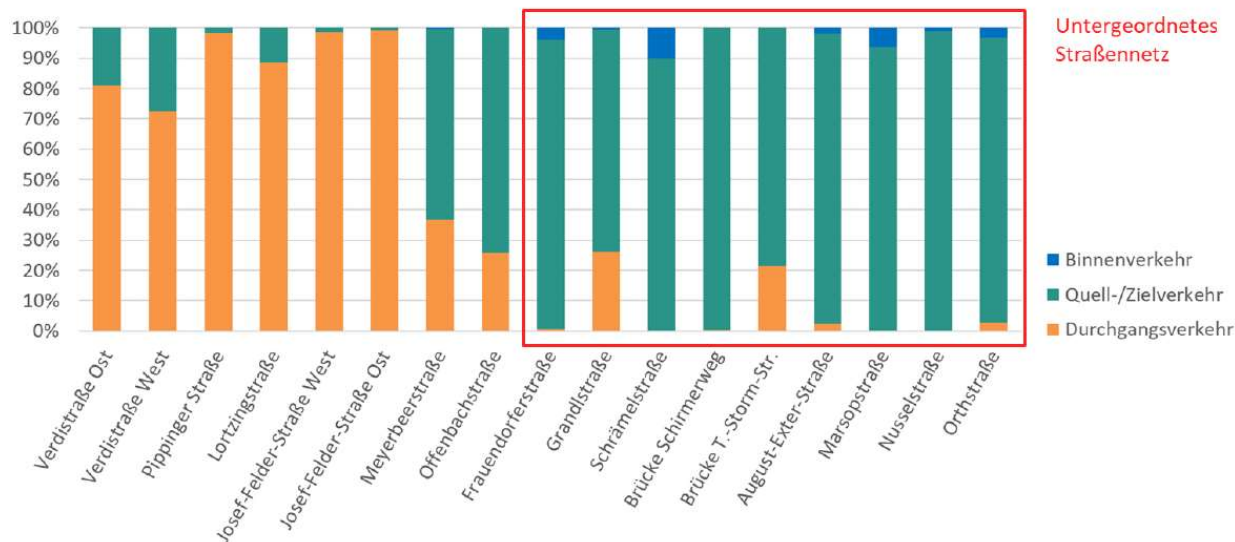


Abbildung 22: Anteile BV, QZV und DV je Querschnitt (Quelle: Inovaplan GmbH)

Die Ermittlung der Analysebelastungen beinhaltet ebenfalls eine Ermittlung des vorherrschenden Schwerverkehrs (SV). Die Belastungen im SV liegen im Untersuchungsgebiet meist unter 5%. Im übergeordneten Straßennetz sowie auf der Nusselstraße fällt der Anteil etwas höher aus.

4.3. Prognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall zeigt die verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet für das Jahr 2035. In die Ermittlung des Prognose-Nullfalls gehen u.a. die prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie bestimmte bereits geplante oder beschlossene Vorhaben ein. Hier wurde der Prognose-Nullfall ohne Mobilitätswendefaktor angewendet, da die Untersuchung vor dem Einsatz des Faktors begonnen hat und man anhand der Aufteilung der Anteile am BV, QZV und DV von ähnlichen Größenordnungen wie in der verwendeten Prognose ausgehen kann.

Bis zum Jahr 2035 ergibt sich im untersuchten Bereich sowie in der Gesamtstadt mit der Grundlage der verwendeten Berechnungen eine Verkehrszunahme. Insbesondere entlang der Frauendorferstraße, Theodor-Storm-Straße und der Nusselstraße ergeben sich höhere Zunahmen in der Verkehrsbelastungen als im übrigen Untersuchungsraum. Hinsichtlich der Anteile am BV, QZV und DV ergibt sich beim Prognose-Nullfall 2035 eine ähnliche Verteilung wie in der Analyse. Im untergeordneten Netz dominiert der QZV, entlang der Verdistraße und der Meyerbeer-/Offenbachstraße weisen die Anteile am QZV und am DV signifikante Anteile auf.

4.4. Prognose-Planfälle

Ziel der Untersuchung für das erweiterte Umfeld ist die Identifizierung von Maßnahmen, die eine Verkehrsberuhigung im untergeordneten Straßennetz des Untersuchungsgebiets herbeiführen könnten. Dennoch wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass anhand der ermittelten Verkehrsbelastungen in der Analyse und im Prognose-Nullfall der Verkehr im untergeordneten Netz durch Fahrten verursacht wird, deren Quelle oder Ziel im Untersuchungsraum liegt. Es liegt somit zu einem großen Teil an den Anwohnenden selbst, wie sich der Verkehr im Gebiet weiter entwickeln wird.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Planfälle anhand des sog. Kammerkonzepts geprüft, um das lokale Verkehrsaufkommen besser zu leiten bzw. zu strukturieren. Das Kammerkonzept wurde von örtlichen Bürgerinitiativen vorgeschlagen und wurde auch auf Wunsch des BA 21 hier untersucht. Dabei werden mehrere Baublöcke zu einzelnen Kammern zusammengefasst. Im untersuchten Gebiet ergeben sich insgesamt vier Kammern. Durch verschiedene Maßnahmen soll die Zu- und Ausfahrt aus der jeweiligen Kammer so gestaltet werden, dass der Durchgangsverkehr unterbunden wird. Abbildung 23 zeigt die Einteilung des Untersuchungsbereichs in die verschiedenen Kammern und die Zu- und Ausfahrtmöglichkeiten:

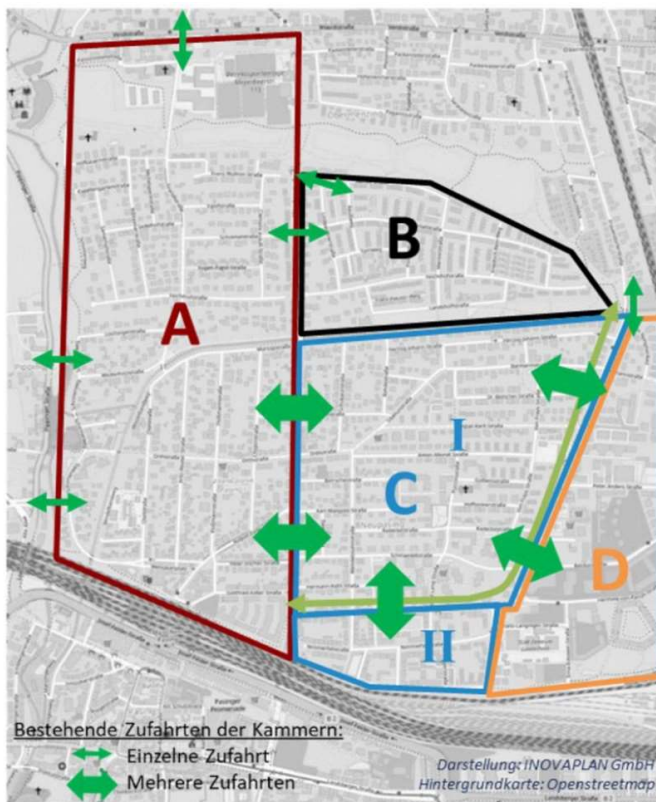


Abbildung 23: Übersicht Kammerkonzept (Quelle: Inovaplan GmbH)

Insgesamt wurden sechs Planfälle untersucht, die im Folgenden kurz dargestellt werden:

- Planfall 1.1: „Kammerkonzept“
- Planfall 1.2: „Erweitertes Kammerkonzept“
- Planfall 1.3: „Erweitertes Kammerkonzept mit Tunnel“
- Planfall 1.4: „Vereinfachtes Kammerkonzept“
- Planfall 2.1: „Sperrung Ost-West-Verbindung 1“
- Planfall 2.2: „Sperrung Ost-West-Verbindung 2“
- Planfall 1.1: „Kammerkonzept“

In diesem Planfall werden drei Sperrungen in Kammer A auf der westlichen Seite des Untersuchungsgebiets angeordnet. Die Sperrungen werden an den beiden Brücken über die Würm an der Theodor-Storm-Straße sowie am Schirmerweg vorgesehen. Die dritte Sperrung im Norden der Grandlstraße auf Höhe des Schulzentrums. Die Sperrungen sollen dazu dienen, den Durchgangsverkehr zu unterbinden, da nur noch die Zufahrt zu dieser Kammer auf der Ostseite möglich ist.

Die Ergebnisse der Sperrung ergeben Entlastungseffekte in der Kammer A, verbunden mit einer Verlagerung von Fahrten auf die Zufahrten zur Kammer A. Weiterhin steigen die Verkehrsbelastungen auf der Verdistrasse, der Meyerbeer-/Offenbachstraße sowie südlich des Bahnhofs Pasing und entlang der Pippinger Straße, Bergsonstraße und teilweise entlang der Straße Alte Allee.

Planfall 1.2: „Erweitertes Kammerkonzept“

Im zweiten untersuchten Planfall wird neben den drei Sperrungen aus Planfall 1.1 zusätzlich die Brücke über den Nymphenburger Kanal in der Frauendorferstraße gesperrt. Hier ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Durchfahrt für den Busverkehr in der Frauendorferstraße weiterhin gewährleistet bleiben muss und auch der Radverkehr diese Strecke weiter nutzen kann. Die verkehrlichen Wirkungen dieses Planfalls sind grundsätzlich mit dem Planfall 1.1 vergleichbar. Neben den Entlastungen in Kammer A und den weiteren benannten Straßen, nimmt die Belastung in der Frauendorferstraße ebenfalls ab. Die Sperrung der Brücke in der Frauendorferstraße bringt jedoch eine Zunahme der Belastungen in den Wohngebieten zwischen der Offenbachstraße und der Paul-Gerhardt-Allee mit sich.

Planfall 1.3: „Erweitertes Kammerkonzept mit Tunnel“

In diesem Planfall wird neben den Sperrungen aus den Planfällen 1.1 und 1.2 ebenfalls ein Tunnel zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der Landsberger Straße bzw. Josef-Felder-Straße unterstellt. Durch einen Tunnelneubau würden sich kleinräumige Effekte im südöstlichen Planungsbereich in direktem Umfeld zu einer Tunneltrasse ergeben. Weitere Verkehrsverlagerungen entlang der Pippinger Straße oder südlich des Bahnhofs Pasing fallen geringer aus als bei den Planfällen 1.1 und 1.2.

Mit dem Beschluss zur „Verkehrsplanung im Bereich Paul-Gerhardt-Allee“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06043) vom 27.07.2022 wurde festgelegt, dass eine Realisierung eines Tunnels aufgrund der hohen Kosten und des vergleichbar geringen verkehrlichen Nutzens nicht weiterverfolgt wird. Zusätzlich dazu wurde die Realisierung des S-Bahnhaltepunkts „München-Berduxstraße“ beschlossen.

Planfall 1.4: „Vereinfachtes Kammerkonzept“

Im Vergleich zu den bisher behandelten Planfällen zum Kammerkonzept wird in diesem Planfall keine vollständige Sperrung der Zufahrten unterstellt. Hier wird an fünf Stellen die Einfahrt in Kammer A untersagt, die Ausfahrt soll weiterhin erlaubt bleiben. Die Sperrung der Einfahrt erfolgt an der Brücke Theodor-Storm-Straße, an der Brücke Schirmerweg, an der Schrämelstraße, der Orthstraße sowie der Peter-Vischer-Straße.

Bei diesem Planfall ergeben sich insgesamt nur geringfügige Effekte. Die Verkehrsbelastungen ändern sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall nur in einem einstelligen Prozentbereich, sodass die Veränderungen in der Realität kaum zu spüren wären. Eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastungen ergibt sich hier an der Brücke Theodor-Storm-Straße. Die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen belasten dabei die Meyerbeer-/Offenbachstraße sowie auch auf die Alte Allee und die Bodenseestraße. Insgesamt gesehen sind die verkehrlichen Wirkungen im Vergleich zum Kammerkonzept positiv wie negativ weniger stark ausgeprägt.

Planfall 2.1: „Sperrung Ost-West-Verbindung 1“

In diesem Planfall wird eine Sperrung der Ost-West-Verbindung im Bereich des Wensauerplatzes zwischen Fritz-Reuter-Straße und August-Exter-Straße unterstellt, um den Durchgangsverkehr in diesem Bereich zu unterbinden.

Die dabei entstehenden Entlastungen im Bereich der Theodor-Storm-Straße sowie der August-Exter-Straße werden kompensiert mit einer Verkehrszunahme in anderen Straßen. Dabei sind insbesondere die Orthstraße und teilweise auch Straßen südlich des Pasinger Bahnhofs betroffen.

Planfall 2.2 „Sperrung Ost-West-Verbindung 2“

Neben der Möglichkeit, den Durchgangsverkehr durch eine Sperrung am Wensauerplatz zu unterbinden, wird in diesem Planfall die Brücke über den Nymphenburger Kanal auf Höhe der Theodor-Storm-Straße gesperrt. Im Vergleich zu Planfall 2.1 sind in dieser Variante weniger Alternativrouten vorhanden, sodass längere Strecken für die entstehenden Umwege zurückzulegen sind.

Bei diesem Planfall ist mit einem starken Rückgang der Verkehrsmengen entlang der Theodor-Storm-Straße und der August-Exter-Straße zu rechnen. Der Verkehr verlagert sich dabei nach Norden und nach Süden. Insbesondere die Brücke am Schirmerweg und die Nusselstraße werden zusätzlich belastet. Eine Bündelung des Verkehrs auf den Hauptstraßen erfolgt hierbei nicht, sondern eine zusätzliche Belastung in anderen Wohngebieten.

Ergebnis-Zusammenfassung der Planfallberechnungen

Alle untersuchten Planfälle zeigen positive sowie negative Auswirkungen. Verkehrsentslastungen in manchen Bereichen steht eine zusätzliche Verkehrsbelastung in anderen Bereichen gegenüber.

Im Rahmen des erstellten Gutachtens wurde dargestellt, welche Auswirkungen jeder einzelne Planfall auf die jeweiligen Bevölkerungsanteile in den einzelnen Straßenzügen (ca. 19.140 Einwohner, Stand 2019) im Untersuchungsraum hat. Der Gutachter hat als Grenze der wahrnehmbaren verkehrlichen Effekte eine Veränderung der Verkehrsbelastung von 10% gewählt. Positiv wird dabei ein Rückgang der Verkehrsbelastung um mindestens 10% eingestuft, negativ eine Zunahme um mindestens 10%.

Tabelle 2 zeigt einen Überblick zu den positiven, negativen und kaum spürbaren Effekten. Dabei zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung kaum spürbare Effekte durch die verschiedenen Planfälle erfahren. Der Planfall 1.3 mit Unterstellung des Kammerkonzeppts und einem Tunnel ergibt mit 30% die meisten spürbaren positive Effekte für die ansässige Bevölkerung, jedoch auch 24% negative Auswirkungen. Die Planfälle 1.4, 2.1 sowie 2.2 ergeben für mehr als drei Drittel der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet keine spürbaren Effekte und die positiven wie negativen Wirkungen liegen in vergleichbaren Prozentbereichen.

Betroffenheit	Dif. Verkehrsbelastung	Anteile der Bevölkerung je Planfall					
		PF 1.1	PF 1.2	PF 1.3	PF 1.4	PF 2.1	PF 2.2
Positive Effekte	≤ - 10 %	16 %	23 %	30 %	14 %	11 %	11 %
Keine spürbaren Effekte	> - 10 % & < +10 %	64 %	51 %	46 %	70 %	77 %	77 %
Negative Effekte	≥ + 10 %	20 %	26 %	24 %	16 %	12 %	12 %

Tabelle 2: Anteil der betroffenen Bevölkerung im Untersuchungsraum (Quelle: Inovaplan GmbH)

Es ist hier jedoch wichtig darauf hinzuweisen, dass mit den Ergebnissen aus Tabelle 2 lediglich der Bevölkerungsanteil innerhalb des Untersuchungsgebiets dargestellt ist und die Bewohner*innen außerhalb des Untersuchungsraums (z.B. Pasing südlich des Bahnhofs) in dieser Darstellung nicht berücksichtigt sind.

Weitere mögliche Maßnahmen

Neben den sechs untersuchten Planfällen gibt es noch weitere Möglichkeiten, die im Untersuchungsgebiet zu verkehrlichen Verbesserungen führen könnten. Diese ergeben sich vorrangig aus Vorschlägen und Ideen des Bezirksausschusses, die an die Verwaltung herangetragen wurden. Dabei könnte beispielsweise die Aufhebung der Einbahnregelung in der Gottfried-Keller-Straße zwischen Carossastraße und Offenbachstraße eine Möglichkeit darstellen oder auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot, wie es bereits in der Meyerbeer-/Offenbachstraße auf Höhe der Marsopstraße existiert.

Eine Freigabe des Abschnitts der Gottfried-Keller-Straße für beide Fahrtrichtungen hat lediglich kleinräumige Auswirkungen. Derzeit ist lediglich die Durchfahrt in West-Ost-Richtung erlaubt. Eine Öffnung des Abschnitts der Gottfried-Keller-Straße für beide Fahrtrichtungen würde zu einer zusätzlichen Belastung dieses Abschnitts führen, zugleich mit einem Rückgang der Verkehrsbelastung in den Straßenzügen Carossastraße, Peter-Vischer-Straße und August-Exter-Straße verbunden sein. Für Verkehre, die aus Süden entlang der Offenbachstraße kommen und den Bahnhof Pasing anfahren möchten, ergibt sich durch eine Freigabe für beide Fahrtrichtungen eine alternative Fahrtroute über die Carossastraße. Diese Route ist jedoch mit vielen Abbiegevorgängen verbunden, weshalb die Route über die August-Exter-Straße durch die Geradlinigkeit als attraktiver eingeschätzt wird. Auch das Einbiegen von Bussen aus der Offenbachstraße nach links in die Gottfried-Keller-Straße wird aufgrund fehlender Aufstellflächen problematisch gesehen.

Eine weitere Maßnahme zur Verringerung des Durchgangsverkehrs im untersuchten Gebiet ist die Einrichtung von weiteren Lkw-Durchfahrtsverboten. Möglich wären dabei beispielsweise zwei Durchfahrtsverbote analog zu den Kammerkonzepthen 1.1 bis 1.3, jeweils eines östlich und eines westlich der Meyerbeer-/Offenbachstraße. Die Verkehre des ÖPNV sowie des Lieferverkehrs sind dabei auszunehmen. Wie bereits im Kapitel 3.2 erläutert, ist der Anteil des Schwerverkehrs im untergeordneten Straßennetz sehr gering. Aus diesem Grund kann von einem geringen Anteil des Schwerverkehrs am DV ausgegangen werden. Deshalb sind die zu erwartenden Auswirkungen bei der Einrichtung eines Lkw-Durchfahrtsverbots an zwei weiteren Stellen als auf Höhe der Marsopstraße eher gering einzuschätzen.

4.5. Handlungsempfehlung zur Verbesserung der Situation im erweiterten Umfeld

Im Kapitel 4 wurden die verkehrlichen Belastungen im Bestand, im Prognose-Nullfall 2035 sowie in verschiedenen Planfällen dargestellt und erläutert. Die Planfallberechnungen ergeben, dass keiner der sechs untersuchten Planfälle größere positivere Auswirkungen zeigt, die die negativen Auswirkungen auf andere Straßenzüge – auch außerhalb des Untersuchungsgebiets – deutlich überwiegen. Die drei Planfälle 1.1 bis 1.3 können mit den unterstellten vollständigen Sperrungen vergleichsweise gut verhindern, dass gebietsfremder DV im untergeordneten Straßennetz erfolgt. Dies hat jedoch Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer*innen, die bei Untersuchung der Planfälle im QZV Umwege zurücklegen müssen.

Aufgrund der Stadtratsentscheidung gegen den Tunnel von der Paul-Gerhardt-Allee in Richtung Süden vom 27.07.2022 (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 06043) wird der Planfall 1.2 am geeignetsten angesehen, um die Ziele zu erreichen. Gründe hierfür sind beispielsweise die positiven Effekte für die Bewohner*innen im Untersuchungsgebiet (vgl. Tabelle 2). Im Vergleich zu den Planfällen 1.4, 2.1 und 2.2 ergeben sich hier deutlichere Veränderungen, die sich dennoch im eher wenig spürbaren Bereich bewegen. Eine solche Maßnahme muss ebenfalls mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werden. Dies ist bereits erfolgt und dabei wurde Folgendes festgestellt:

Öffentliche Straßen unterliegen grundsätzlich dem Gemeingebrauch (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG) und dürfen daher von allen Verkehrsteilnehmern befahren werden.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO setzt – ebenso wie die straßenverkehrsrechtliche Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO – voraus, dass eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs vorliegt, da auch eine versuchsweise Regelung nur mit dem Instrumentarium der StVO erfolgen darf. Es genügt nach der einschlägigen Rechtsprechung ausdrücklich nicht, eine Gefahr nur zu vermuten und durch den angeordneten Verkehrsversuch Aufschluss darüber zu erlangen, ob sie tatsächlich gegeben ist. Die Gefahr muss bereits vorhanden sein. Ziel des Versuches ist dann, diese Situation auf Dauer zu beseitigen oder zu entschärfen und das dafür geeignete Mittel festzustellen.

Eine solche Gefahrenlage kann z.B. in einer gefahrenträchtigen Streckenführung, Straßenschäden oder in einer erhöhten Unfallstatistik begründet sein. Dies ist in den betreffenden Straßen in Pasing-Nord jedoch nicht der Fall.

Im regelmäßigen Messprogramm der Kommunalen Verkehrsüberwachung sind die Grandlstraße, die Frauendorferstraße und die Theodor-Storm-Straße enthalten. Die festgestellte Beanstandungsquote liegt hier jeweils deutlich unter dem stadtweiten Durchschnitt. Auch im Schirmerweg sind nach unseren Beobachtungen aufgrund des engen Straßenquerschnittes keine gravierenden Geschwindigkeitsübertretungen zu verzeichnen.

Verkehrliche Maßnahmen sind zudem grundsätzlich nicht notwendig, solange keine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung über den in den Vorgaben der RAS 06 enthaltenen Werten nachweisbar ist. In Wohn- und Erschließungsstraßen (Schirmerweg, Grandlstraße) sind demnach Verkehrsstärken von bis zu 400 Fahrzeugen/ Stunde, in Sammelstraßen (Frauendorferstraße, Theodor-Storm-Straße) bis zu 800 Fahrzeuge/ Stunde charakteristisch. Diese Zahlen werden nach den bereits erfolgten Erhebungen bzw. nach unseren Beobachtungen hier nicht erreicht. Wenn der Verkehr in den genannten Straßen nicht über den zulässigen Belastungsgrenzen liegt, wären Sperrungen nach der aktuellen Rechtslage für den Verkehr nach dem obigen Ausführungen nicht geboten. Es wäre daher voraussichtlich unverhältnismäßig, dass durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs Straßen entlastet und andere Straßen belastet werden, auf andere Straßen eine erhöhte Lärmbelastung zukommt oder sich die Sicherheit und/oder Leichtigkeit des Verkehrs an anderer Stelle verschlechtert.

Fazit: Eine Sperrung des Schirmerweges, der Grandlstraße, der Frauendorferstraße und der Theodor-Storm-Straße kann daher nach der aktuellen Rechtslage durch die Straßenverkehrsbehörde nicht angeordnet werden.

Sollten sich zukünftig an den Verkehrsbelastungen negative Entwicklungen ergeben oder sich sogar eine Gefahrenlage einstellen, kann eine Sperrung von Straßen geboten sein. Dies ist dann aber in jedem Fall neu zu bewerten und zu prüfen.

5. Anträge und Empfehlungen

5.1. Stadtratsanträge

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

Antrag Nr. 20-26 / A 01782 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 28.07.2021.

Zum Stadtratsantrag 20-26 / A 01782 nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit dem Untersuchungsbericht zur Machbarkeitsstudie zum direkten Umfeld der Nordseite des Bahnhofs Pasing wurden verschiedene Varianten geprüft, in den Straßenzügen im Untersuchungsgebiet, das auch den Wensauerplatz beinhaltet, verkehrliche Neuordnungen in den einzelnen Straßenzügen durchzuführen. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden hiermit vorgelegt und zwischenzeitlich bereits mit dem Bezirksausschuss 21 – Pasing-Obermenzing diskutiert.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01782 vom 28.07.2021 wird somit nach Maßgabe der genannten Ausführungen entsprochen.

Fahrradparken an der Stammstrecke

Antrag Nr. 20-26 / A 03844 von der SPD- / Volt-Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 12.05.2023

Im vorliegenden Antrag wird gefordert, das Fahrradparken entlang der Stammstrecke zu verbessern. Dabei werden explizit die Bahnhöfe Laim und Pasing erwähnt.

Zum Stadtratsantrag 20-26 / A 03844 nimmt die das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Aus Sicht der Strategischen Radverkehrsplanung wird der geforderte zeitgemäße Ausbau von Radabstellanlagen entlang der S-Bahnstammstrecke grundsätzlich unterstützt.

Im Zuge der aktuell in Erstellung befindenden B+R Strategie der Landeshauptstadt München wird ein stadtweiter, konzeptioneller Rahmen für den zukünftigen Ausbau beim Thema B+R erarbeitet. Dabei werden selbstverständlich auch die entsprechenden Haltepunkte entlang der S-Bahnstammstrecke berücksichtigt. Unter anderem soll hierbei eine Betrachtung der derzeitigen Nutzung sowie des zukünftigen Bedarfs an den entsprechenden Haltestellen erfolgen und dadurch ein Handlungsbedarf für die Zukunft abgeleitet werden.

Bike + Ride-Anlagen (B+R) dienen als Bindscharnier zwischen dem ÖPNV und Radverkehr und bieten somit die Möglichkeit intermodal Haltestellen und Bahnhöfe im öffentlichen Nahverkehr mit dem Radverkehr zu verknüpfen. Sie leisten damit einen wertvollen Beitrag zur in der Landeshauptstadt München angestrebten Verkehrswende. Attraktive B+R-Anlagen sollen potenzielle Nutzer*innen überzeugen und somit die Nachfrage im Umweltverbund steigern.

Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zum direkten Bahnhofsumfeld Pasing Nord wurde geprüft, wie viele zusätzliche Fahrradabstellanlagen auf dem stadteigenen Grundstück in einer Fahrradtiefgarage untergebracht werden können. Ziel ist es, das Angebot an Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Pasing Nord nachhaltig zu verbessern und den vom MVV prognostizierten Bedarf zu erfüllen. Ein entsprechender Förderantrag wurde beim Bund eingereicht, wurde aber leider vorerst nicht bewilligt. Eine Erhöhung der Fahrradabstellplätze kann durch Kooperation zwischen dem benachbarten Grundstückseigentümer (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing) und der Landeshauptstadt München erfolgen, da hier seitens des Eigentümers Bereitschaft signalisiert wurde und entsprechende Flächen angeboten wurden. Dazu sind jedoch Gespräche bzw. Vereinbarungen zwischen den betroffenen Partnern erforderlich. Es ist auch eine Kooperation mit der DB erfolgen, die das Zugangsgebäude auf der Nordseite erneuert.

Am S-Bahnhof Laim besteht eine Nachfrage an B+R-Stellplätzen. Das bestehende Angebot an B+R-Stellplätze deckt nicht den tatsächlichen bestehenden sowie künftigen Bedarf ab. Abschätzungen haben ergeben, dass über 1.200 B+R-Stellplätze am Bahnhof Laim benötigt werden.

Unter Berücksichtigung der derzeit laufenden Bautätigkeiten an der 2. S-Bahnstammstrecke sowie an der Umweltverbundröhre (UVR) sind Standorte zu definieren und zu untersuchen, die für B+R-Anlagen geeignet sind. Dabei sind verschiedenen Standorten im 9. und 25. Stadtbezirk getrennt nach Stadtbezirken zu untersuchen. Die vorhandenen und mögliche neue Standorte sind auf ihre Kapazität, Erreichbarkeit, Praktikabilität, Flächenverfügung und Funktionalität zu untersuchen und zu bewerten. Dabei sind ebenerdig, unterirdische oder integrierte Standorte möglich.

Ziel der verkehrlichen und städtebaulichen Machbarkeitsstudie ist, bestehende und mögliche neue Standorte für Fahrradstellplatzanlagen, deren Nutzerpotenziale, technische Machbarkeit, Nutzungsqualitäten und Betriebskonzepte aufzuzeigen, zu vergleichen, zu bewerten und Handlungsempfehlungen zu erstellen. Aus diesen Informationen soll die Auftragnehmer*in eine Bedarfs- und Konzeptplanung für den Bahnhof Laim fertigen, der die Standorte, die Einbindung ins Umfeld, Dimensionierung, Ausstattung, Kosten sowie mögliche ergänzende Einrichtungen der B+R-Anlagen umfasst. Varianten sind aufzuzeigen, das weitere Vorgehen in der Öffentlichkeit und vor politischen Gremien (z.B. Bezirksausschüsse) vorzustellen und eine Vorzugslösung empfehlen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03384 vom 12.05.2023 wird somit nach Maßgabe der genannten Ausführungen entsprochen.

5.2. Anträge des Bezirksausschusses

Schaffung von Fahrradabstellplätzen an der Nordseite des Pasinger Bahnhofs

Antrag Nr. 14-20 / B 05201 des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing vom 09.08.2018

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat mit o.g. Antrag Nr. 14-20 / B 05201 die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofs gefordert.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag des Bezirksausschusses wie folgt Stellung:

Mit dem Ziel die Machbarkeit von zusätzlichen Fahrradstellplätze am Nordausgang des Bahnhofs Pasing zu prüfen und den Ausführungen im Kapitel 3 zu einer möglichen Fahrradtiefgarage am Bahnhof Pasing wird dem Antrag des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing Rechnung getragen. Ziel ist es, das Angebot an Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing zu erhöhen, um damit auch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. Mit Schaffung einer guten Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, die auch die sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder beinhaltet, kann dazu beigetragen werden, auf das Auto zu verzichten und die Verkehrsmittel im Umweltverbund zu nutzen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 05201 vom 09.08.2018 wird somit entsprochen.

5.3. Bürgerversammlungsempfehlungen

Verkehrskonzept für die Villenkolonie I

Empfehlung Nr. 02-08 / E00385 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing vom 16.05.2006.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 16.05.2006 hat den beiliegenden Antrag Nr. 02-08 / E 00385 gestellt, der die Erstellung eines Verkehrskonzepts für den Bereich der Villenkolonie I fordert.

Das Mobilitätsreferat nimmt zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung wie folgt Stellung:

Der Bereich der Villenkolonie I ist Teil des Untersuchungsraums der Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld. Hier wurden unter Kapitel 5 Handlungsempfehlungen aufgezeigt, um verkehrliche Verbesserungen für das Gebiet zwischen dem Bahnhof Pasing Nord und der VerdisträÙe im Norden zu erzielen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 02-08 / E 00385 vom 16.05.2006 wurde entsprochen.

Einstellung der Planungen zur Verlegung der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 19 an den Pasinger Bahnhof

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00709 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 03.05.2007.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 03.05.2007 hat den beiliegenden Antrag Nr. 02-08 / E 00709 gestellt, der die Einstellung der Planungen für die Verlängerung der Tramlinie 19 bis nach Pasing fordert.

Das Mobilitätsreferat nimmt zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung wie folgt Stellung:

Die Verlängerung der Tramlinie 19 bis nach Pasing wurde am 14.12.2013 in Betrieb genommen. Im Zuge der Planungen zur Trambahn wurde das Pasinger Zentrum umgestaltet

und es wurde u.a. in der Gleichmannstraße und der Bäckerstraße ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich angeordnet.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 02-08 / E 00709 vom 03.05.2007 wird somit nicht entsprochen.

Verkehrskonzept für die Nordseite des Bahnhofs Pasing

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00571 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 27.04.2010.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 27.04.2010 hat den beiliegenden Antrag Nr. 08-14 / E 00571 gestellt, im Rahmen dessen ein Verkehrskonzept für das Wohngebiet nördlich der Bahnlinie in Pasing gefordert wird. Dabei soll das so genannte Kammerkonzept in Betracht gezogen werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung wie folgt Stellung:

Mit den Ausführungen in Kapitel 5, die u.a. auch das Kammerprinzip in den einzelnen Planfällen unterstellen, wird der Forderung aus der o.g. Empfehlung der Bürgerversammlung Rechnung getragen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 08-14 / E 00571 vom 27.04.2010 wurde entsprochen.

Wiederaufnahme der Planungen für ein Verkehrskonzept Pasing Nord (bis mindestens zum Nymphenburger Kanal) unter direkter Bürgerbeteiligung

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01731 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.03.2013.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 19.03.2013 hat den beiliegenden Antrag Nr. 08-14 / E 01731 gestellt, im Rahmen dessen gefordert wird, die Planungen zu einem Verkehrskonzept im Bereich Pasing Nord wieder aufzunehmen und nicht nur auf das direkte Bahnhofsumfeld zu beschränken.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Mit den Ausführungen in Kapitel 4, in dem die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld im Bereich Pasing Nord bis zur Verdistraße dargestellt und erläutert werden. Dabei wurden mit verschiedenen Planfällen Maßnahmen untersucht, die Verkehre auf dem Hauptstraßennetz zu bündeln und die Straßen im untergeordneten Netz zu entlasten.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 08-14 / E 01731 vom 19.03.2013 wurde somit entsprochen.

Verbesserungsmöglichkeiten für die Verkehrsführung am Pasinger Bahnhof (Nordseite)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00373 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 24.03.2015.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 24.03.2015 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00373 gestellt. Dabei wird gefordert, Verbesserungsmöglichkeiten für die Verkehrsführung am Bahnhof Pasing (Nordseite) zu erzielen.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie für das direkte Bahnhofsumfeld auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, die Situation für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu verbessern. Augenmerk liegt hierbei u.a. auf den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, die mit den möglichen Maßnahmen gestärkt werden sollen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00373 vom 24.03.2015 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrsberuhigung für die gesamte Kolonie 1 durch Realisierung des sog. "Kammerprinzips" (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00888 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2016.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 15.03.2016 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00888 gestellt, im Rahmen dessen beantragt wird, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der gesamten Kolonie 1 durch Realisierung des Kammerprinzips zu ermöglichen.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Mit den Ausführungen in Kapitel 5 werden die Auswirkungen einer möglichen Umsetzung des Kammerprinzips in verschiedenen Planfällen untersucht. Hierbei hat sich gezeigt, dass der Planfall 1.2 zum „Erweiterten Kammerkonzert“ als Vorzugsvariante angesehen wird. Generell zeigten alle Planfälle Vor- und Nachteile auf. Mit Sperrungen ergibt sich eine Verkehrsberuhigung im direkten Umfeld, es ergeben sich jedoch Verkehrsverlagerungen und damit entstehen zusätzliche Belastungen an anderer Stelle. Eine Sperrung der benannten Straßen kann nach der aktuellen Rechtslage durch die Straßenverkehrsbehörde nicht angeordnet werden.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00888 vom 15.03.2016 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrskonzept Münchner Westen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00941 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks vom 19.04.2016 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00941 gestellt, in dem ein Verkehrskonzept für den Münchner Westen gefordert wird, in das alle drei Bezirksausschüsse der Bezirke 21 Pasing-Obermenzing, 22 Aubing-Lochhausen-Langwied und 23 Allach-Untermenzing einbezogen werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Für die drei genannten Stadtbezirke 21, 22 und 23 gibt es Verkehrskonzepte, die teilweise in Erstellung sind und teilweise auch Teilbereiche von Stadtbezirken betreffen. Dennoch werden in allen Untersuchungen zu Verkehrskonzepten die Planungen und Wechselwirkungen mit anderen benachbarten Stadtbezirken berücksichtigt. So ist es beispielsweise auch in der Machbarkeitsstudie im Bereich Obermenzing, bei dem u.a. in der Prognose (vgl. Kapitel 3.3) beispielsweise auch die Entwicklungen in Freiham zugrunde liegen.

Weiterhin gibt es mit der Mobilitätsstrategie 2035 und ihren unterschiedlichen Teilstrategien, Ideen und Planungen die Verkehrswende für die Gesamtstadt zu gestalten. Darin sind somit auch die Stadtbezirke 21, 22 und 23 enthalten. Als konkretes Ziel sieht die Mobilitätsstrategie deshalb vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr, sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele ergeben sich aus den 19 Teilstrategien, soweit diese bereits festgelegt sind. Alle weiteren Details sind der entsprechenden Sitzungsvorlage zur „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 zu entnehmen (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 03507).

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00941 vom 19.04.2016 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans VEP 2005 im Bereich Pasing-Obermenzing mit Führung des Wirtschaftsverkehrs auf den Hauptstraßen (Ziffer 1 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00947 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 19.04.2016 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00947 gestellt, in dem die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans 2005 im Bereich Pasing-Obermenzing mit Führung des Wirtschaftsverkehrs auf den Hauptstraßen gefordert wird.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit den Untersuchungen aus der Machbarkeitsstudie zum erweiterten Umfeld im Bereich Pasing Nord (vgl. Kapitel 5) wurden verschiedene Maßnahmen geprüft, den Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet, insbesondere im untergeordneten Netz zu erschweren und zu unterbinden. Die Untersuchung hat jedoch ebenfalls aufgezeigt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs im untergeordneten Netz gering ausfällt (vgl. Abbildung 22).

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00947 vom 19.04.2016 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Evaluierung und Zusammenführung der bestehenden Verkehrskonzepte für den Münchner Westen (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00948 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 19.04.2016 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00948 gestellt, in dem die Zusammenführung der bestehenden Verkehrskonzepte für den Münchner Westen gefordert wird.

Hier wird auf die Ausführungen zur oben behandelten Bürgerversammlungsempfehlung 14-20/ E 00941 verwiesen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00948 vom 19.04.2016 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrskonzept für den Gesamtverkehr für die Gebiete nördlich der Bahn (Ziffer 2 des Antrags)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00951 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing hat am 19.04.2016 den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 00951 gestellt, in dem ein Verkehrskonzept für die Gebiete nördlich der Bahn gefordert wird.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung für das erweiterte Umfeld im Bereich Pasing Nord wurden verschiedene Varianten des so genannten Kammerkonzpts untersucht und dargestellt.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 00951 vom 19.04.2016 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Bürgerschonendes Verkehrskonzept für Pasing-Obermenzing

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01378 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.03.2017.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing hat am 21.03.2017 den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 01378 gestellt, in dem ein bürgerschonendes Verkehrskonzept für die Gebiete nördlich der Bahn gefordert wird, um die Siedlungsstraßen wirksam zu entlasten.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für das erweiterte Umfeld im Bereich Pasing Nord haben gezeigt, dass der Großteil des Verkehrs im untergeordneten Netz aus Quell- und Ziel-Verkehr besteht. Binnenverkehr spielt nahezu keine Rolle und der Durchgangsverkehr ist lediglich in den Straßenzügen Nusselstraße und Theodor-Storm-Straße spürbar. Mit den untersuchten Planfällen zum Kammerprinzip wurden Möglichkeiten aufgezeigt, den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Dies hat immer Verkehrsverlagerungen in andere Straßen zur Folge. Dennoch hat eine fachliche Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde ergeben, dass eine Sperrung der benannten Straßen derzeit nach der aktuellen Rechtslage nicht angeordnet werden kann.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 01378 vom 21.03.2017 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Wirksame Verkehrsentslastung (Pkw und Lkw) und wirksame Verkehrsentschleunigung in den Wohngebieten nördlich des Pasinger Bahnhofs

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01447 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 25.04.2017.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing hat am 25.04.2017 den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 01447 gestellt, in dem eine wirksame Verkehrsentslastung für die Wohngebiete nördlich des Pasinger Bahnhofs gefordert wird. Dies betrifft insbesondere die Straßen Wensauerplatz, August-Exter-Straße und Theodor-Storm-Straße.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit den Ergebnissen zu den Machbarkeitsstudien zum direkten Bahnhofsumfeld Pasing Nord und dem erweiterten Umfeld bis zur Verdistrasse wurden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Es wurden verschiedene Varianten untersucht, um Verbesserungen für die Wohngebiete und die Verkehrsmittel im Umweltverbund zu erzielen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 01447 vom 25.04.2017 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrskonzept; Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Pasing-Nord und Obermenzing (Ziffer 1)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1) der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.02.2019.

Die Bürgerversammlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1) des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.02.2019 hat mit o.g. Antrag ein Verkehrskonzept für Pasing-Nord und Obermenzing gefordert, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren und das direkte Bahnhofsumfeld zu entlasten.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Antrag wie folgt Stellung:

Mit der Durchführung der zweigeteilten Machbarkeitsstudie zum direkten Bahnhofsumfeld und zum erweiterten Bahnhofsumfeld bis zur Verdistrasse wurde ein Verkehrskonzept für den betroffenen Bereich. Das Untersuchungsgebiet des erweiterten Umfelds entspricht dem Bereich des Antrags der Bürgerversammlungsempfehlung. In den Machbarkeitsuntersuchungen wurden Maßnahmen erarbeitet, um die verkehrliche Situation im direkten nördlichen Bahnhofsumfeld (insbesondere für den Umweltverbund) zu optimieren und im erweiterten Umfeld Verbesserungen für das Nebenstraßennetz zu erzielen. Dennoch wird der Hauptteil des Verkehrs im untersuchten Gebiet vom Quell- und Zielverkehr bestimmt.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1) vom 28.02.2019 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Westen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00016 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.06.2021.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 21.06.2021 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 00016 gestellt, in dem ein Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Westen gefordert wird.

Hier wird auf die Ausführungen zur oben behandelten Bürgerversammlungsempfehlung 14-20 / E 00941 verwiesen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 00016 vom 21.06.2021 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Brücke über den Würmkanal in der Frauendorferstraße - Erhöhung der Sicherheit für querende Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

- Durchlässigkeit nur noch für Busverkehr

- Höhenbegrenzung für Lkw

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00147 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.07.2021.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing hat am 19.07.2021 den o.g. Antrag beschlossen, der eine Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen vom Durchblickpark zum Nymphenburger Schlosspark inkl. der Querung des Kanals an der Frauendorferstraße sowie eine Höhenbegrenzung für Lkw entlang der Frauendorferstraße beinhaltet.

Zur o.g. Empfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Durchblickpark und dem Nymphenburger Schlosspark verlaufen durch öffentliche Grünanlagen. Hier verlaufen von der Blütenburg bis zur Frauendorferstraße gemeinsame Geh- und Radwege in der Grün-anlage, für deren Unterhalt das Baureferat (Abteilung Gartenbau) zuständig ist. Weiterhin ist geplant, eine Radschnellverbindung von der Innenstadt in Richtung Fürstenfeldbruck zu realisieren, die das Radverkehrsangebot für den Bereich nördlich der Bahn zusätzlich verbessert (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V04418 vom 27.04.2022). Zusätzlich dazu ist das Mobilitätsreferat im Bereich der Netzplanung damit beauftragt, das Radverkehrsnetz in der Stadt München zu optimieren. Hier sind über 450km Straßen zu prüfen, planen und umzubauen.

Mit der Machbarkeitsuntersuchung zum erweiterten Umfeld wurde u.a. die Einrichtung von weiteren Lkw-Verboten im Untersuchungsraum abgewogen. In der Meyerbeer-/Offenbachstraße besteht auf Höhe des Kanals bereits ein solches Lkw-Durchfahrtsverbot. Die Untersuchung zum erweiterten Umfeld im Bereich Pasing Nord hat gezeigt, dass der Schwerverkehr zu einem großen Teil durch den im Gebiet verlaufenden ÖPNV verursacht wird. Dies trifft auch auf die Frauendorferstraße zu. Lkw-Verkehr zu Lieferzwecken muss ebenfalls weiterhin erlaubt sein, weshalb die Einrichtung einer Höhenkontrolle dazu führen könnte, dass der Lieferverkehr in die Wohn- und Nebenstraßen ausweicht. Dies kann nicht das Ziel einer verkehrslenkenden Maßnahme sein.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 00147 vom 19.07.2021 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Verkehrskonzept im Münchner Westen für die Stadtbezirke 21, 22 und 23

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00159 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing am 19.07.2021.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 19.07.2021 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 00159 gestellt, in dem ein Verkehrskonzept für die Stadtbezirke 21, 22 und 23 gefordert wird.

Hier wird auf die Ausführungen zur oben behandelten Bürgerversammlungsempfehlung 14-20/ E 00941 verwiesen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 00159 vom 19.07.2021 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Unabhängiges Gutachten zur Temporeduzierung an der Verdistraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00636 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 01.06.2022.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 19.07.2021 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 00636 gestellt, im Rahmen dessen ein Gutachten zur Temporeduzierung an der Verdistraße gefordert wird.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Mit einer ersten Einschätzung durch das Mobilitätsreferat anhand des Verkehrsmodells wurden die Auswirkungen einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft. Dabei zeigt sich eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastungen in der Verdistraße und beispielsweise auch in der Meyerbeer-/Offenbachstraße. Dennoch zeigen sich auch Verlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz, die nicht unerheblich sind. Dies betrifft beispielsweise die Dorfstraße bzw. auch in Nebenstraßen nördlich der Verdistraße zwischen Pippinger Straße und Bauseweinallee. Das Verkehrsmodell bildet lediglich den Tagesverkehr (Kfz/24h) ab. Es ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen in den jeweiligen Spitzenstunden immer geringer ausfallen. Die Höhe der jeweiligen Be- oder Entlastungen in den jeweiligen Straßen hängt zusätzlich von der Tageszeit ab.

Weiterhin wurde mit dem Beschluss des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing zur Vorlage „Temporeduzierung in der Verdistraße auf 40 km/h“ vom 14.01.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V16654) festgestellt, dass „Die Straßenverkehrsbehörde zum Ergebnis kommt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h mit der Begründung, dadurch eine lebenswerte Einkaufsstraße zum Schutz der Bewohner und Kunden zu schaffen, nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung nicht möglich ist. Darüber hinaus liegen auch keine Gründe der Verkehrssicherheit und der Lärm- und Schadstoffbelastung vor.“

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 00636 vom 01.06.2022 wurde damit nicht entsprochen.

Verkehrsaufkommen Bahnhof Pasing Nord

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01110 (Ziffer 2) der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2023.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 15.03.2023 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 01110 (Ziffer 2) gestellt, im Rahmen dessen gefordert wird, das Verkehrsaufkommen am Bahnhof Pasing auf der Nordseite zu reduzieren, da die Reisenden immer durch die Wohngebiete nördlich der Bahn fahren, um den Bahnhof Pasing zu erreichen.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Bahnhof Pasing ist neben dem Zugang auf der Nordseite auch über den Zugang an der Josef-Felder-Straße (Nordumgehung Pasing) erreichbar. Entlang der Josef-Felder-Straße gibt es ebenfalls „Kiss & Ride“-Stellplätze, sodass ein kurzzeitiges Bringen und Abholen von Reisenden ermöglicht wird. Weiterhin wurde mit den verschiedenen Planfällen für den Bereich des erweiterten Umfelds Pasing Nord untersucht, wie man gebietsfremden Verkehr im Untersuchungsgebiet reduzieren kann.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 01110 (Ziffer 2) vom 15.03.2023 wurde damit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

Mobilitätskonzept Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01111 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2023.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 15.03.2023 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 01111 gestellt, im Rahmen dessen verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung (z.B. der S-Bahnhaltepunkt Berduxstraße, Fuß- und Radwegebrücken) sowie ein Mobilitätskonzept für das Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee gefordert wird.

Zur o.g. Bürgerversammlungsempfehlung nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung: Mit dem Beschluss zur Verkehrsplanung im Bereich Paul-Gerhardt-Allee (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 06043) wurde u.a. festgelegt, dass sich die Landeshauptstadt München an den Kosten für den S-Bahnhaltepunkt „München-Berduxstraße“ finanziell beteiligt. Weiterhin wurde mit diesem Beschluss u.a. bekräftigt, dass die barrierefreien Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Süden und Osten im 3. Maßnahmenpaket des Bauprogramms „Barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen“ des Baureferats enthalten sind. Diese werden zukünftig geplant und umgesetzt. Ein zeitlicher Horizont ist derzeit noch nicht festgelegt. Die Fuß- und Radwegeverbindung über die Offenbachstraße wurde bereits realisiert.

Zusätzlich dazu werden durch das Mobilitätsreferat so genannte Mobilitätspunkte entwickelt, die stadtwertweit Zug um Zug realisiert werden sollen. Diese Mobilitätspunkte können verschiedene Mobilitätsangebote beinhalten. Dies sind beispielsweise Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge oder Lastenräder oder Angebote an Ladeinfrastruktur oder Fahrradreparaturstationen. Hier könnte auch das Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee einen Standort für eine Mobilitätsstation bieten.

Neben diesen Entwicklungen zugunsten der Verkehrsmittel im Umweltverbund werden mit der

bereits erwähnten Mobilitätsstrategie 2035 Maßnahmen erarbeitet, um die Verkehrswende umzusetzen. Alle weiteren Details sind der entsprechenden Sitzungsvorlage zur „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 zu entnehmen (vgl. Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 03507).

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 01111 vom 15.03.2023 wurde damit entsprochen.

Erstellung eines Verkehrskonzeptes für das Gebiet Alte Allee / Bergsonstraße
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01138 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 25.04.2023.

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirks Pasing-Obermenzing vom 25.04.2023 hat den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / E 01138 gestellt, in dem ein Verkehrskonzept für den Bereich Alte Allee und Bergsonstraße gefordert wird.

Hier wird auf die Ausführungen zur oben behandelten Bürgerversammlungsempfehlung 14-20 / E 00941 verwiesen.

Dem Antrag des 21. Stadtbezirks Nr. 20-26 / E 01138 vom 25.04.2023 wurde somit nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen.

6. Klimaprüfung

Eine Klimarelevanz liegt nicht vor, da mit der Beschlussvorlage weitere vertiefende Planungen beauftragt werden und noch keine Realisierung erfolgt.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem Referat für Klima und Umwelt vorab zur Kenntnis zugeleitet.

7. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Behindertenbeirat im Sozialreferat sowie der DB AG und der MVG abgestimmt.

Das Baureferat hat Hinweise zur Stellungnahme abgegeben und um Einarbeitung von Textbausteinen gebeten.

In den Abschnitten, in welchen eine weiche Separation geplant ist, bitten wir das Mobilitätsreferat um besondere Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit sowie der Barrierefreiheit.

Das Baureferat weist auf die rechtskräftigen Bebauungspläne Nummer 879a, 1608, 829 im Umgriff der Planungen hin. Der Bebauungsplan 879a setzt in der Gottfried-Keller-Straße eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich fest; zusätzlich mit Wendehammer in der August-Exter-Straße.

Für die Errichtung der Fahrradabstellanlage (siehe Kapitel 3.2) auf dem Flurstück 733 (Gemarkung Pasing) hat die Landeshauptstadt München eine Zuwendung aus den Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative erhalten. Die Zweckbindung beträgt fünf Jahre nach Fertigstellung und Abnahme der Anlage. D.h., jegliche Änderung oder Rückbau der Fahrradabstellanlage muss angezeigt werden und kann ggf. zu einer anteiligen Rückzahlung der Zuwendung führen. Die Zweckbindung läuft bis zum 05.02.2026.

Die MSE weist nachrichtlich darauf hin, dass bei der Planung einer Fahrradtiefgarage in der Gottfried-Keller-Straße ein Mindestabstand zur dort bestehenden Rohrleitung einzuhalten ist und die weiteren Planungsschritte daher frühzeitig mit der MSE abzustimmen sind. Die Bauwerke der MSE sind während den gesamten Baumaßnahmen zugänglich bzw. funktionsfähig zu erhalten und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial zu schützen. Insbesondere dürfen weder im Rahmen des Bauverfahrens noch im Endzustand zusätzliche Lasten auf die Kanäle abgetragen werden.

Das Mobilitätsreferat teilt zu den Hinweisen des Baureferates mit, dass diese zur Kenntnis genommen werden und im Rahmen der weiteren vertieften Planungen entsprechend berücksichtigt werden.

Das Kommunalreferat hat der Vorlage zugestimmt, Hinweise gegeben und um Einarbeitung von Textpassagen gebeten. Dies ist im Vortrag des Referenten erfolgt.

Der Behindertenbeirat im Sozialreferat hat der Vorlage zugestimmt und folgenden Hinweis abgegeben:

Bei der weiteren Umsetzung der Planung ist der Behindertenbeirat und der Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen frühzeitig zu beteiligen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Vorlage mitgezeichnet und folgende Stellungnahme abgegeben:

„Auf Grundlage, der mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln durchgeführten Machbarkeitsstudie soll der im ehemaligen Sanierungsgebiet (Aufhebung mit Beschluss vom 09.06.2021) gelegene Bereich um den nördlichen Bahnhofsvorplatz Pasing aufgewertet werden. Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird daher die Beschlussvorlage begrüßt.“ Weiterhin wurden zwei Textbausteine erarbeitet, die in die vorliegende Vorlage unter den Kapitel 2.3 und 3.3 eingearbeitet wurden.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH hat folgende Stellungnahme abgegeben:

„Im Jahr 2021 war die MVG insbesondere in die Studie zum direkten Bahnhofsumfeld eingebunden worden und hatte ihre Anforderungen eingebracht, nun liegen die Ergebnisse bzw. die daraus abgeleiteten Empfehlungen vor.“

Wir möchten eine grundsätzliche Zustimmung zur Mitzeichnung signalisieren, jedoch gibt es Anforderungen unsererseits, die für die konkrete Planung berücksichtigt werden müssen:

Allgemein:

Grundsätzlich sind die sechs von uns für die Zukunft als notwendig erachteten Haltestellenpositionen in der August-Exter-Straße, der Gottfried-Keller-Straße sowie der Carossastraße berücksichtigt. Davon sind vier regulär für den Fahrgastwechsel vorgesehen - mit kurzen und längeren Standzeiten – und zwei (in der Carossastraße) reine Wartepositionen, die den betrieblichen Ablauf insbesondere für das Fahrpersonal verbessern.

Aufgrund der anstehenden Bauarbeiten für die U5-Verlängerung in der Josef-Felder-Straße bitten wir um enge Abstimmung dazu, wann welche der hier angesprochenen Bereiche umgebaut werden sollen. Während der Josef-Felder-Baustelle ist zusätzlicher ÖV, v.a. SEV, jahrelang auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofs im Einsatz und benötigt Fahrbahnen sowie Haltestellen.

Zu 2.3. Maßnahmenvorschläge

- „Wensauerplatz“ (S. 9-11):

Im Jahr 2021 bestand noch die Notwendigkeit, am Wensauerplatz bis zu zwei Haltestellenpositionen einzuplanen, um während der U5-Baustelle an der Josef-Felder-Straße Buslinien aus Platzgründen auf die Nordseite des Pasinger Bf. auszulagern; dies ist nach aktuellen Abstimmungen nicht mehr notwendig; dennoch wird es dauerhaft für Schienenersatzverkehre insbesondere der S-Bahn und im Falle von Störungen notwendig sein, den Wensauerplatz in beide Richtungen mit Linienbussen zu befahren. Der geplante Umbau des Platzes muss daher beidseitig eine Fahrgasse von 3,25m berücksichtigen.

- „August-Exter-Straße“ (S. 11-13):

Die Situation der Bushaltestelle zwischen den beiden Grundstückszufahrten wird durch die Umplanung nicht verbessert, mangels Alternativen erfolgt hiermit jedoch Zustimmung. Allerdings muss erwähnt werden, dass entgegen der Plandarstellung (Abb. 6, S. 12) keine barrierefreie Haltestellenlänge von 18,80 m zu erreichen ist; wegen der notwendigen Rampen zur Überwindung des Höhenunterschieds von der Absenkung an den Grundstückszufahrten kann eine barrierefreie Haltestelle nur auf einer Länge von ca. 13 Metern erreicht werden. Dies entspricht aber dem Mindeststandard einer barrierefreien Bushaltestelle. Die Nutzung der Grundstückszufahrt zum Anwesen August-Exter-Straße 5a ist während der Haltestellenbedienung nicht möglich. Der Erhalt der Bestandsbäume im Haltestellenbereich kann erfahrungsgemäß beim barrierefreien Ausbau nicht garantiert werden. Ausreichend Platz für eine Wartehalle ist in den Planungen zu berücksichtigen. Der nachfolgende Bereich (nördlich), in dem laut Vorlage Taxistandplätze geplant sind, soll als ODM-Standplatz eingeplant werden (vgl. Punkt 2.2.1 ÖPNV, S.8, Absatz 2, letzter Satz) – unter Berücksichtigung eines ausreichenden Anfahrtsbereichs für die folgende Bushaltestelle vor der August-Exter-Straße 5a.

- „Gottfried-Keller-Straße Süd“ (S. 13-16):

Diese Position bleibt für die MVG eminent wichtig für den Fahrgastwechsel unmittelbar am Bahnhof; die Empfehlung, hier keine Wartezeit abzuwarten, können wir akzeptieren, da an-

schließlich in der östlichen Gottfried-Keller-Straße zwei Haltestellen eingeplant werden, an denen Wartezeit angesetzt werden kann – und dennoch eine Vorbeifahrt für IV und Linienbusse ermöglicht wird.

Bei der vorgeschlagenen Variante „Shared Space“ wird gemäß S. 16 (Abs. 2, letzter Satz) ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle mit einem 18cm hohen Sonderbordstein und taktilen Leitelementen berücksichtigt. Dies entspricht unseren Anforderungen.

- „Gottfried-Keller-Straße Ost“ (S. 16-19):

Um einen eigenständigen barrierefreien Ein- und Ausstieg von Fahrgästen im Rollstuhl zu gewährleisten, ist zwingend die vom Gutachter empfohlene Variante 2 umzusetzen. Bei Variante 1 mit einem nur 2,00 m breiten Ein- und Ausstiegsbereich kann dieser von Fahrgästen im Rollstuhl nicht genutzt werden, weil neben der 0,90 m breiten Klapprampe des Busses ein Rangierbereich von 1,50 m für Rollstühle benötigt wird.

In die geplante Wartehalle (Var. 2) muss ein WC für das Fahrpersonal integriert werden; dies wird bereits hier aufgeführt, da neben Bestromung auch ein nahe liegender Wasseranschluss benötigt wird.

Die Baugenehmigung für das noch unbebaute Teilstück des Weyl-Geländes (Flurstück 735/12 – Gemarkung Pasing) ist seitens der Verwaltung (LBK) auf Kompatibilität bezgl. der geplanten Haltestellen zu prüfen, insbesondere, was die Erschließung des Grundstücks und die dafür evtl. notwendige Absenkung des Bordsteins an der Gottfried-Keller-Straße angeht

- „Carossastraße“ (S. 19/20):

Die MVG sieht die Nichtrealisierung einer Einbahnstraße Carossastraße wegen der notwendigen Vorbeifahrt an bis zu zwei Linienbussen skeptisch. Die MVG weist an dieser Stelle darauf hin, dass die gutachterliche Kombination aus Normalbus und Gelenkbus nicht den zukünftigen Kapazitätsgrößen und Fahrzeuganforderungen entsprechen wird. Vielmehr bitten wir darum, hier mindestens eine Kombination aus Gelenkbus/Gelenkbus für die beiden Warteplätze anzusetzen, idealerweise sogar Buszug/Gelenkbus;

Aufgrund der Wichtigkeit für eine spätere reibungslosen Betriebsabwicklung bitten wir um Zusage einer Prüfung dieser Haltestellenlängenentwicklung, kombiniert mit der geplanten Zweirichtungsfahrbahn.“

Das Mobilitätsreferat teilt zur Stellungnahme der MVG folgendes mit:

Die Stellungnahme der MVG wird zur Kenntnis genommen. In der weiteren Planung bzw. im Rahmen der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung werden die Anregungen aufgenommen und zu gegebener Zeit mit der MVG abgestimmt.

Die Deutsche Bahn hat die Vorlage ebenfalls mitgezeichnet. Vorgeschlagene Änderungen im Vortrag des Referenten wurden entsprechend berücksichtigt.

Dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Behindertenbeirat im Sozialreferat sowie der DB AG und der MVG ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

8. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Mobilitätsreferates, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 05.03.2024 mit der Beschlussvorlage befasst und einstimmig dem Antrag des Referenten unter Berücksichtigung von folgenden Anmerkungen und Ergänzungen zugestimmt (Anlage 26).

Der BA21 bittet, dass die Gestaltung der August-Exter-Straße im bisherigen Ausbauzustand beibehalten werden soll. Dies betrifft insbesondere die Regelung und Markierung für Fahrradfahrer. Weiterhin wurde gefordert, dass die Kurzparkmöglichkeiten (Kiss & Ride), die in Punkt 2.4. ausgeführt sind, erweitert werden. Es entspricht nicht der Realität, dass **ein** Kurzzeitparkplatz ausreicht und fördert das Konfliktpotential - z.B. Gehwegparken in diesem Bereich. Zusätzlich dazu wird eine Anliefermöglichkeit für die Läden im Bahnhofsgebäude gefordert, insbesondere wenn sich die Anzahl der Läden beim Neubau des Empfangsgebäudes erhöhen sollte.

Hinsichtlich der geplanten Bebauung auf dem ehemaligen Weyl-Gelände (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing) teilt der Bezirksausschuss mit, dass nach Informationen des BA 21 hat der private Investor seinen Bauantrag geändert hat und künftig nur ein UG errichten möchte, in dem 37 Stellplätze errichtet werden sollen. Der Plan auf Seite 34 zum UG entspricht nicht dem eingereichten Plan des Investors. Es wird gefordert, dass dargestellt sein muss, 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.

Weiterhin wird darum gebeten, dass bei Überplanung des städtischen Flurstücks 733 (Gemarkung Pasing) der Bezirksausschuss im Vorfeld zwingend angehört werden soll. Zusätzlich dazu wird die Forderung nach Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Theodor-Storm-Straße / Oselstraße erneuert mit Bitte um Erarbeitung von Vorschlägen und Abstimmung mit dem Bezirksausschuss.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Im weiteren Verfahren bzw. im Anschluss an den Beschluss des Stadtrats sollen die beschriebenen Vorzugsvarianten für die Neugestaltung des Straßenraums im direkten Umfeld der Nordseite des Bahnhofs Pasing vertieft untersucht werden. Hier können die Anregungen des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing (August-Exter-Straße, Kiss & Ride, Anliefermöglichkeiten) im Detail überprüft und ggf. berücksichtigt werden.

Die Planungen des privaten Investors sind maßgeblich abhängig von der Entscheidung des Stadtrats und möglichen Ergebnissen von Verhandlungen zwischen dem Kommunalreferat und dem Eigentümer des betreffenden Grundstücks. Um bereits mit den Baumaßnahmen beginnen zu können, hat der Investor eine Tektur seines Bauantrags eingereicht, die dem Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing zur Stellungnahme vorliegt. Ergeben sich auf Basis von Verhandlungen zu einer öffentlichen Nutzung der Tiefgarage auf dem privaten Grundstück

für öffentliches Fahrradparken, wird der Investor erneut Tektur bei der Lokalbaukommission einreichen.

In den weiteren, zu vertiefenden Planungen zu Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs Pasing werden dem BA21 detaillierte Unterlagen vorgelegt, sobald diese erarbeitet wurden und mit den betroffenen Fachstellen innerhalb der Landeshauptstadt München abgestimmt sind.

Der Kreuzungsbereich Oselstraße / Theodor-Storm-Straße kann im weiteren Verfahren im Rahmen der vertieften Planungen zum Wensauerplatz geprüft werden. Eine Umgestaltung hängt dann auch maßgeblich von den Veränderungen in der Verkehrsführung ab und muss entsprechend abgewogen werden.

Der Korreferent des Mobilitätsreferats Herr Stadtrat Schuster, und der zuständige Verwaltungsbeirat für Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hammer, haben je einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Untersuchungen zum erweiterten Bahnhofsbereich Pasing Nord wird Kenntnis genommen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat die beschriebenen Vorzugsvarianten in der anstehenden Planung weiter vertieft zu untersuchen und dann im Rahmen der vom Mobilitätsreferat zu erstellenden Bedarfs- und Konzeptgenehmigung als Grundlage für die weitere Planung des Baureferats zu bearbeiten.

Die Finanzierung der Planungskosten des Baureferats erfolgt aus den Pauschalen des Baureferats.

3. Das Kommunalreferat wird in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat und der P&R GmbH beauftragt, mit dem Eigentümer des Grundstücks (Flurstück 735/12, Gemarkung Pasing) Gespräche zu führen, um Flächen für eine öffentlich zugängliche Fahrradabstellanlage anzumieten oder alternativ zu erwerben.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat die Kosten der unter Ziffer 3.2 des Vortrags vorgestellten Machbarkeitsstudie einer Radtiefgarage unter öffentlichem Grund näher zu beziffern, damit das Mobilitätsreferat dem Stadtrat einen Abwägungsvorschlag zwischen den weiteren Optionen einer Fahrradabstellanlage am Nordausgang des Bahnhofs Pasing unterbreiten kann.
5. Das Mobilitätsreferat, das Kommunalreferat, das Baureferat und die Park & Ride GmbH werden beauftragt bzw. gebeten, mit der Deutschen Bahn AG Gespräche zu

führen, um Flächen im neuen Zugangsgebäude zum Bahnhof Pasing Nord für maximal 600 Fahrradabstellplätze (ggf. auch als automatisches System) zu nutzen.

6. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01782 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 28.07.2021 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03844 von der SPD / Volt-Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 12.05.2023 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / B 05201 des Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing vom 09.08.2018 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00385 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 16.05.2006 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
10. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00709 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 03.05.2007 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
11. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 00571 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 27.04.2010 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
12. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01731 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.03.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00373 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 24.03.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00888 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00941 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00947 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

17. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00948 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00951 (Ziffer 2) der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.04.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01378 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.03.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01447 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 25.04.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02460 (Ziffer 1) der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.02.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
22. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00016 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 21.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
23. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00147 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 19.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
24. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00159 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing am 19.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
25. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00636 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing am 01.06.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
26. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01110 (Ziffer 2) der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
27. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01111 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing am 15.03.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
28. Die Empfehlung Nr. 20.26 / E 01138 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing am 25.04.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

29. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

8. An den Behindertenbeirat
9. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
10. An das Mobilitätsreferat – GB1
11. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

12. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
zur Kenntnis.

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen