

Telefon: 233 - 26176  
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
HA I/35

## **Verkehrskonzept Pasing-Zentrum**

### **a) Sachstandsbericht**

### **b) Weiteres Vorgehen**

### **c) Anträge und Empfehlungen**

- 1) Maßnahmenkonzept zur Verhinderung von Schleichverkehr im Pasinger Zentrum  
Antrag Nr. 08-14 / A 01443 von Herrn StR Josef Schmid, Frau StRin Ursula Sabathil,  
Herrn StR Tobias Weiß vom 25.03.2010
- 2) Pasing-Zentrum - Verkehrskonzept anpassen  
Antrag Nr. 14-20 / A 04150 von Herrn StR Frieder Vogelsgesang, Herrn StR Johann  
Sauerer, Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.06.2018
- 3) Vernachlässigung der Pasinger Stadtparktrasse (Ziffer 1 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00381 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 16.05.2006
- 4) Verkehrskonzept Pasing; Keine Trambahnführung durch die Gleichmann- und  
Bäckerstraße  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00719 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007
- 5) Verkehrskonzept Pasing; Verkehrsberuhigung ja (Ziffer 2 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00722 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007
- 6) Verkehrskonzept Pasing; Gleichmannstraße soll reine Fußgängerzone werden  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00723 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007
- 7) Verkehrskonzept Pasing; Erhalt der Bäckerstraße als Verbindung Pasing-Mitte /  
Bahnhof (Ziffer 2 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00724 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007
- 8) Erstellung eines Verkehrskonzepts für den 21. Stadtbezirk Pasing-Obermenzing unter  
Beteiligung der Bürgerschaft  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 23.10.2007
- 9) Gleichmannstraße soll Fußgängerzone werden (Ziffer 2 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00690 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 -  
Pasing-Obermenzing vom 19.10.2010
- 10) Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Münchner Westen  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01296 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 22.03.2012

- 11) Beantwortung von Anträgen der Bürgerversammlungen vom 14.04.11 und 22.03.12 zu den Themen "Verkehrskonzept bis Fertigstellung der Nordumgehung Pasing" und "Erstellung eines Verkehrskonzepts für Pasing und den Münchner Westen"  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00105 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 08.07.2014
- 12) Verbindungsstraße von der Mühlangerstraße zum Obermenzinger Kreisel gemäß Variante 3b des Verkehrsentwicklungsplans 2006 sowie Änderung des VEP 2005/2006  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00431 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 28.04.2015
- 13) Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Pasing Süd (Ziffer 2 des Antrags)  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21  
Pasing-Obermenzing vom 15.03.2016

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01366**

#### Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 01443
2. Antrag Nr. 14-20 / A 04150
3. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00381
4. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00719
5. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00722
6. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00723
7. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00724
8. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00886
9. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00690
10. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01296
11. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00105
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00431
13. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00890
14. Übersichtsplan Pasing-Zentrum
15. Verkehrsbelastungsplan
16. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
17. Stellungnahme des BA 21 vom 14.10.2019

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.09.2020 (SB)**

#### **Öffentliche Sitzung**

#### **I. Vortrag der Referentin**

##### **1. Anlass**

Das Zentrum Pasing war seit Jahrzehnten durch starkes Verkehrsaufkommen belastet. Eine städtebauliche und verkehrliche Aufwertung sollte auf der Basis des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum vor allem durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Bodensee-/Landsberger Straße auf die Nordumgehung Pasing (NUP), die seit 2012 bestehende Josef-Felder-Straße, erfolgen. Zudem sah das Verkehrskonzept vor, die Trambahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing zu verlängern, um Nah- und Fernverkehr, Bahn, S-Bahn, Bus sowie Tram optimal zu verknüpfen.

Hierzu hat die Vollversammlung des Stadtrates am 09.05.2007 das "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum" (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09953) beschlossen. Das Konzept wurde nach Inbetriebnahme der Josef-Felder-Straße zwischenzeitlich phasenweise umgesetzt. Mit dieser Beschlussvorlage soll dem Stadtrat im Sinne einer Evaluierung die Wirksamkeit der bislang durchgeführten Maßnahmen mittels Verkehrszählungen im Zentrum von Pasing aufgezeigt werden. Außerdem soll der letzte Maßnahmenbaustein des "Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum", die Abhängung der südlichen Bachbauernstraße von der nördlichen Bachbauernstraße südlich der Spiegelstraße, zeitnah vom Baureferat realisiert und hierfür die noch bis zum 20.08.2020 zur Verfügung stehenden Städtebaufördermittel im Rahmen des ISEK eingesetzt werden.

In diesem Zusammenhang liegen von Seiten des Stadtrates zwei Anträge und von Bürgerversammlungen mehrere Empfehlungen vor, die nun - nach Abschluss der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum des Pasinger Zentrums und der Auswertung der anschließend durchgeführten Verkehrszählungen - abschließend behandelt werden können.

Außerdem sollen mit dieser Beschlussvorlage weitere, im räumlichen Zusammenhang mit Pasing und dem 21. Stadtbezirk Pasing-Obermenzing stehende, offene und dementsprechend noch zu behandelnde Bürgerversammlungsempfehlungen abschließend behandelt werden.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

## **2. Evaluierung Verkehrskonzept Pasing-Zentrum**

Ziel des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum, vor allem mit dem Bau der Josef-Felder-Straße und der Herstellung der Bäcker- und Gleichmannstraße als verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich sowie der Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Pasinger Bahnhof, war die verkehrliche und städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Straßenräume im Ortskern von Pasing (Übersichtsplan siehe Anlage 14).

Neben den verkehrsberuhigenden Maßnahmen musste gleichzeitig aber auch sicher gestellt bleiben, dass die Nutzungen im Pasinger Zentrum verkehrlich ausreichend erschlossen sind und außerdem eine Durchfahrtsmöglichkeit von West nach Ost bzw. umgekehrt im Stadtzentrum gewährleistet ist (Forderung aus der Bevölkerung und des BA 21 bei den Workshops). Seinerzeitige Verkehrsumlegungen belegen, dass nur die Befahrbarkeit der Straßen Irmonherstraße, nördliche Bachbauernstraße, Spiegelstraße, Am Schützeneck und Rathausgasse für den MIV großräumige Blockumfahrungen vermeiden und eine kurzwegige Verbindung der Ortsteile westlich der Gleichmannstraße mit den Siedlungsbereichen östlich der Bäckerstraße gewährleisten. Zusätzlich durchgeführte Verkehrsuntersuchungen nördlich der Bahnanlagen ergaben in diesem Zusammenhang auch keine zu erwartende Mehrbelastung des dortigen, nachgeordneten Erschließungsstraßennetzes durch Verdrängungseffekte der NUP.

Das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum vom 09.05.2007 wurde unter intensiver Beteiligung des örtlichen Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing sowie örtlicher Initiativen im Rahmen einer mehrjährigen Öffentlichkeitsphase unter Beteiligung aller betroffener Dienststellen erarbeitet, vorgestellt und abgestimmt.

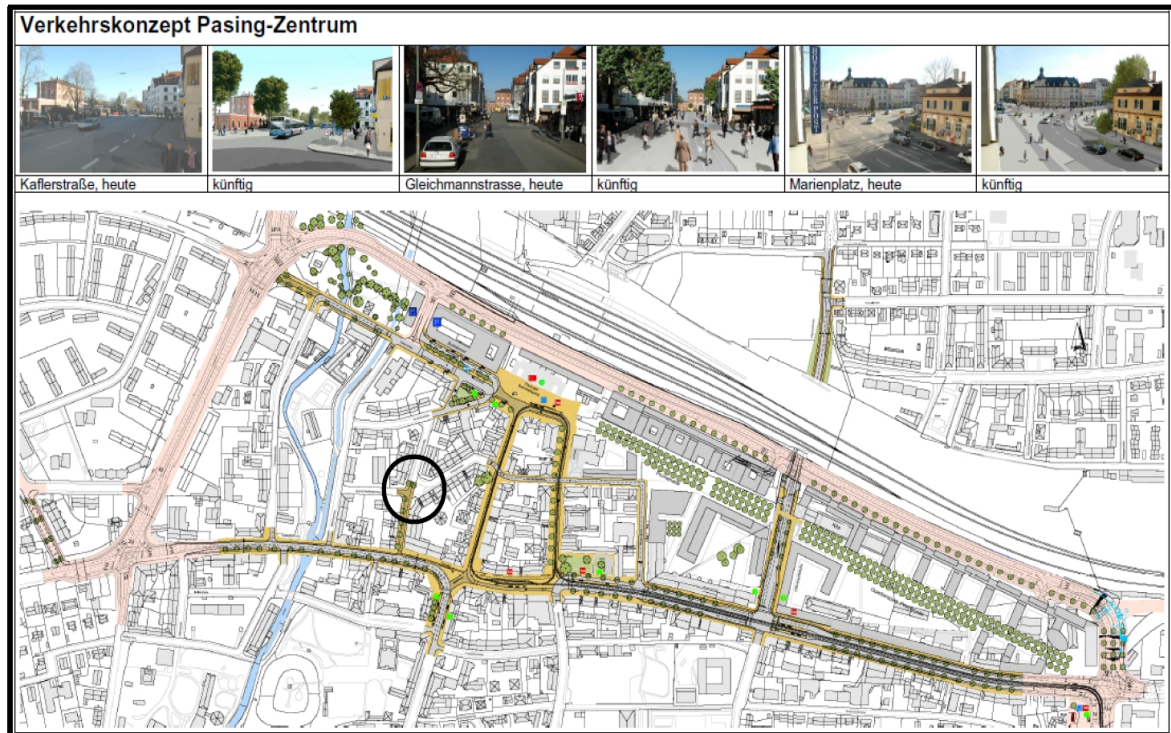


Abb. 1 Verkehrskonzept Pasing-Zentrum + Abhängung Bachbauernstraße  
Auszug aus Leporello Verkehrskonzept Pasing-Zentrum, LHM

Die folgenden verkehrlichen, städtebaulichen und stadteilaufwertenden Gesichtspunkte sowie die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende als auch Nutzende der öffentlichen Verkehrsmittel führten im Abwägungsprozess zu dem beschlossenen Verkehrskonzept (= Ergebnis der Öffentlichkeitsphase):

- Führung der radial auf das Stadtzentrum ausgerichteten Hauptverkehrsbeziehungen über die Bodenseestraße, Lortzingstraße, NUP/Josef-Felder-Straße, Landsberger Straße;
- Unterbrechung des Straßenzuges Bodenseestraße/Landsberger Straße (für den MIV) am Pasinger Marienplatz mit Verlegung der Mariensäule;
- Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Pasinger Bahnhofsbereichs;
- Beibehaltung der Hauptverkehrsbeziehung Bodenseestraße/Planegger Straße;
- Rückbau der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie auf einen Fahrstreifen pro Richtung mit eigenem Bahnkörper für die Trambahn;
- Umbau der Offenbachstraße südlich der Bahnanlagen mit jeweiligem Vollanschluss der Pasing-Arcaden im Zuge der NUP sowie der Offenbachstraße;
- Abhängung der Kaflerstraße von der Lortzingstraße und Rück-/Umbau der Kaflerstraße sowie Bau des Busbahnhofes mit einer Parallelfahrbahn auf der Nordseite der Kaflerstraße;
- Umgestaltung der Bäcker-/Gleichmannstraße entsprechend den Ausbauplanungen zur Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Umweltstraße als ÖPNV-Straße) zwischen Bahnhof und Landsberger Straße/Pasinger Marienplatz;

- Einrichtung von Bushaltestellen auf der Westseite der Planegger Straße südlich des Marienplatzes sowie auf der Südseite der Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße bzw. auf der Ostseite der Planegger Straße;
- Rück-/Umbau der Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße mit Pasinger Marienplatz und
- Optimierung der Verknüpfung aller ÖPNV-Verkehrsmittel am Bahnhof Pasing.

### 3. Maßnahmenkonzept zur Verringerung von Schleichverkehr

Mittlerweile wurden fast alle Einzelbausteine des o.g. Verkehrskonzeptes umgesetzt. Allerdings ist derzeit nach wie vor ein gewisser, spürbarer Schleich- und Durchgangsverkehr

- über die Bachbauernstraße zur Irmonherstraße und damit zur Kaflerstraße/Bahnhofsvorplatz,
- über die Spiegelstraße, Am Schützeneck und Rathausgasse zur Landsberger Straße und damit als Ortskernumgehung/Pasinger Marienplatz
- sowie Parksuchverkehr, auch von der Bodenseestraße aus, und hier vor allem über die Bachbauernstraße-Süd, im Pasinger Zentrum sowie Bahnhofsbereich südlich der Bahnanlagen

festzustellen. Genau hierauf zielt der letzte vom Stadtrat mit dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum 2007 beschlossene Maßnahmenbaustein ab, der vor allem zu der Reduzierung des o.g. gebietsfremden Durchgangs- und Schleichverkehrsanteils sowie Parksuchverkehrs führen bzw. von Süd nach Ost ganz unterbinden soll.



Abb. 2 Abhängung südlicher von nördlicher Bachbauernstraße  
Auszug aus Leporello Verkehrskonzept Pasing-Zentrum, LHM

Es handelt sich hierbei um die bauliche Abhängung der südlichen Bachbauernstraße von der nördlichen Bachbauernstraße im Bereich südlich der Spiegelbergstraße (Abbildungen

1 und 2), die nun ggf. unter dem Einsatz von Städtebaufördermitteln im Rahmen des ISEK umgesetzt werden soll. Die verkehrliche Erschließung der anliegenden Nutzungen ist auch nach der Umsetzung dieses Konzeptbausteines nach wie vor in vollem Umfang gegeben (vgl. Vollversammlungsbeschluss vom 09.05.2007 "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum", Beschlussantrag Ziffer 1 i. V. mit den Anlagen 9.1, 11 und 12). Dadurch wird außerdem eine weitere städtebauliche Aufwertung und Steigerung der Attraktivität des sogenannten "Pasinger-Rundlaufs" (Attraktive Fußgängerverbindungen mit Durchwegungen und kleinen Plätzen für eine gute Aufenthaltsqualität), erreicht.

Die o.g. Maßnahme der Abhängung der Bachbauernstraße wurde bislang noch nicht umgesetzt, da zum einen die Auswertungen der Verkehrszählungen von 2015ff erst jetzt erfolgen konnten und zum anderen der BA 21 diese Maßnahme bislang abgelehnt hatte, da der BA 21 eine gleichzeitige Durchwegung im Zuge des Georg-Wachinger-Weges befürchtete, die zwischenzeitlich vom Stadtrat abgelehnt wurde und dementsprechend derzeit nicht realisiert werden soll. Außerdem hat das Baureferat-Tiefbau dem BA 21 mehrere Planungsalternativen vorgestellt, die eine Umsetzung dieser Planungsmaßnahme ausschließlich auf städtischen Straßen- bzw. Grundstücksflächen ermöglichen, ohne den vom BA 21 befürchteten Eingriff in private Grundstücke. Nachdem auf Grund der Zählungen und einer kontinuierlichen Evaluierung der Ziele des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum immer noch ein gewisser Schleichverkehr durch das Pasinger Zentrum zu verzeichnen ist, wird die Durchführung der Maßnahme von den betroffenen städtischen Dienststellen weiterhin dringend empfohlen.

In diesem Kontext wird darauf hingewiesen, dass dieser Maßnahmenbaustein in der Bachbauernstraße im Umgriff des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Zentraler Geschäftsbereich Pasing" liegt, die Gestaltung des Kreuzungsbereiches Bachbauern-/ Spiegelstraße als Platz mit Aufenthaltsqualität, im Integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Pasing (ISEK; VV vom 14.12.2016, Vorlagen Nr. 14-20 / V 07101) als Maßnahme benannt ist. Deshalb wird das Baureferat gebeten, diesen letzten Maßnahmenbaustein im Zusammenhang mit der Platzgestaltung südlich der Einmündung Spiegelstraße umgehend zu realisieren.

#### **4. Bahnhofsvorplatz**

##### **4.1. Buslinienverkehr, Verkehrsführung Kaflerstraße und Emil-Neuburger-Straße**

Bereits mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 09.05.2007 "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum" wurde für die Gestaltung der Kaflerstraße u.a. ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb gefordert. Derzeit finden ca. 70 Busbewegungen in der Kaflerstraße pro Stunde von/zur Josef-Felder-Straße statt. Um die Priorisierung des Busbetriebs sicherzustellen, wurden nach dem Bau der NUP bauliche und verkehrsordnende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum der Kafler- und Emil-Neuburger-Straße probeweise umgesetzt. Bei Bedarf sollte ggf. auch eine Vorfahrtberechtigung für den MIV und Busverkehr von der Emil-Neuburger-Straße in die östliche Kaflerstraße und umgekehrt mittels Fahrbahnmarkierungen und entsprechender Beschilderung realisiert werden.





Abb. 3 Kafferstraße mit teilintegriertem Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz  
Auszug aus Leporello Verkehrskonzept Pasing-Zentrum, LHM

Das Kreisverwaltungsreferat (KVR) hat für die Querung der zu Fuß Gehenden und Schulkinder über die Emil-Neuburger-Straße im Zuge der Kafferstraße einen Fußgängerüberweg in Form eines Zebrastreifens angelegt. Damit insbesondere Radfahrende auf der Kafferstraße in beide Fahrtrichtungen gegenüber dem einmündenden Fahrverkehr der Emil-Neuburger-Straße vorfahrtsberechtigt sind, wurde die Radwegequerung der Emil-Neuburger-Straße im Zuge der Kafferstraße rot eingefärbt und die Emil-Neuburger-Straße untergeordnet an die Kafferstraße angebunden. Diese Verkehrsregelungen bestehen seit einigen Jahren und haben bislang zu keinen Beschwerden geführt. Auch für den Linienbusverkehr erscheint diese Lösung einwandfrei. Eine abknickende Vorfahrtsregelung für die Emil-Neuburger-Straße in die östliche Kafferstraße bzw. umgekehrt erscheint somit aus den genannten Gründen sowie möglicherweise auftretenden Konflikten mit dem Zebrastreifen/Zufußgehenden in der Emil-Neuburger-Straße und den im Zuge der Kafferstraße den Einmündungsbereich querenden Radfahrenden momentan nicht erforderlich. Aus den genannten Gründen sieht das Kreisverwaltungsreferat die derzeitige Verkehrsregelung als die verkehrsverträglichste an.

#### 4.2. Taxistandplätze

Im Rahmen der kontinuierlichen Evaluierung des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum wird auch die Attraktivität der Lage sowie die Nutzung der Taxistandplätze am Bahnhof Pasing regelmäßig betrachtet. Derzeit befinden sich Taxistandplätze in der Josef-Felder-Straße und auf der Südseite des Bahnhofplatzes. Die Standplätze auf der Josef-Felder-Straße sind bisher wenig frequentiert. Daher wird empfohlen, eine entsprechende Hinweisbeschilderung im Umfeld des Bahnhofes Pasing mit klaren Wegweisungen zu den Standplätzen am Südrand der Josef-Felder-Straße an neuralgischen Punkten aufzustellen bzw. anzubringen.

## 5. Radverkehrsführung im Bereich des Pasinger Bahnhofs

Ebenfalls im Rahmen der kontinuierlichen Evaluierung des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum sowie aufgrund offener Anträge und Empfehlungen zur Führung des nichtmotorisierten Verkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz wird die Konzeption des Fußgänger- und Radverkehrs im Zentrum von Pasing nochmals näher erläutert.



Abb. 4 Geplantes Radwegenetz im Zentrum von Pasing  
Auszug aus Leporello Verkehrskonzept Pasing-Zentrum, LHM

Bereits in der Vergangenheit gab es u.a. vom Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing die Forderung nach einem durchgängigen Radweg an der Josef-Felder-Straße. Wie in der Sitzungsvorlage zum Beschluss des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing Obermenzing vom 04.11.2014 (Vorlagen Nr. 14-20 / V 01497) ausgeführt, war auf Grund der Höhenlage der Nordumgehung Pasing (Josef-Felder-Straße) ein durchgehender Radweg baulich nicht möglich. Ein Grund für die gewählte Höhenlage war, den von den Bahnfahrern zu überwindenden Höhenunterschied zum Bahnhofsvorplatz auf ein benutzerfreundliches Maß zu minimieren und auch barrierefrei herzustellen. Des Weiteren war im Abschnitt zwischen der Emil-Neuburger-Straße und der Einmündung in die Lortzingstraße auf der Südseite der Josef-Felder-Straße entsprechend den Festsetzungen des B-Plans 1922a ein Baumgraben anzulegen. Nicht zuletzt führten auch die seinerzeit durchgeführten Leistungsfähigkeitsbetrachtungen am Knotenpunkt Lortzing-/Haberland-/Pippinger-/Josef-Felder-Straße und die sehr schwierigen Höhenverhältnisse im Zuge des westlichen Trassenbereiches der NUP zu einer Minimierung des Knotenpunktbereiches sowie der Ausbaubreite der Josef-Felder-Straße. Deshalb blieb in diesem Abschnitt der NUP kein Platz für einen regelkonformen Zweirichtungsradweg mit Gehweg. Die gewählte Führung der Radroute von der Josef-Felder-Straße zum südlichen Pasinger Bahnhofsvorplatz wird als funktional ausreichend angesehen und damit die Netzverknüpfung mit den vorhandenen Fahrradhaupttrouten sowie die Einbindung in das umliegende Radwegenetz sichergestellt. Außerdem wurde zwischenzeitlich ein stadtweiter Abstimmungsprozess hinsichtlich planerischer, baulicher und beschilderungstechnischer Verbesserungen der Radwegführung im Zuge der Josef-Felder-Straße sowie dem Bahnhofsbereich eingeleitet; beispielsweise die Erarbeitung eines „neuen Wegweisungssystems“ für den Radverkehr (Kreisverwaltungsreferat und Baureferat).



## 6. Auswertung Verkehrszählung

### 6.1. Allgemeine Bewertung

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Realisierung der einzelnen Bausteine des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum auch auf das nachgeordnete Straßennetz grundsätzlich zu evaluieren, erfolgten zwischenzeitlich im Oktober 2015 umfangreiche Verkehrszählungen an neuralgischen Knotenpunkten im Zentrum von Pasing, obwohl bis dahin noch nicht alle Konzeptbausteine realisiert wurden und im näheren Umfeld ebenfalls noch umfangreiche Baumaßnahmen erfolgten. Ziel war, nach Umsetzung der wichtigsten Konzeptbausteine die Verkehrsbelastung in den einzelnen, betroffenen Straßen-/abschnitten zu begutachten.

Da somit im Oktober 2015 noch nicht alle planungsrelevanten Bautätigkeiten im Umfeld der Pasinger Mitte abgeschlossen waren, ist diese vorherige Verkehrszählung im Sinne eines Vorher-/Nachher-Vergleichs zu betrachten. Nach erfolgreichem Abschluss des Ausbaus aller vom Verkehrskonzept Pasing-Zentrum betroffenen öffentlichen Straßenräume werden zeitnah erneute Verkehrszählungen im Sinne einer Evaluierung stattfinden und ggf. erforderliche, weitere Planungsmaßnahmen mit dem örtlichen Bezirksausschuss sowie den betroffenen städtischen Dienststellen abgestimmt, um ggf. verkehrliche Defizite im öffentlichen Straßenraum zu minimieren.

Grundsätzlich kann die Verkehrsberuhigung des Pasinger Zentrums allerdings bereits heute als gelungen bezeichnet werden. Die Verkehrsbelastung der Landsberger Straße östlich des Pasinger Marienplatzes lag früher bei rund 27.000 Kfz/24h. Heute sind es weniger als 2.000 Kfz/24h, davon rund ein Viertel Linienbusse. Die Verkehrsbelastung der Bäckerstraße zwischen Landsberger Straße und Pasinger Bahnhof (Teil des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches) wurde von ehemals 12.000 Kfz/24h auf ca. 1.000 Kfz/24h (Anlieger- und Lieferverkehr sowie Taxen und Linienbusse) reduziert, davon ca. 500 Busse/24h. In einigen Bereichen des öffentlichen Straßennetzes im Pasinger Zentrum hat sich durch die nicht mehr mögliche Durchfahrt über den Pasinger Marienplatz aber auch ein gewisser Anteil an Schleichverkehr zur Umfahrung dieser Sperre entwickelt. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ebenböckstraße zwischen Bäcker- und Planegger Straße (mittlerweile baulich unterbrochen), die Ernberger Straße, der Manzinger Weg und vor allem die Bachbauernstraße. Insbesondere der Schleichverkehr von der Bodenseestraße durch die Bachbauernstraße kann aber nun zeitnah durch die Umsetzung des letzten, noch ausstehenden Maßnahmenbausteins des "Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum", die Abhängung der südlichen Bachbauernstraße von der nördlichen Bachbauernstraße, unterbunden werden (Abbildung 2).

•

### 6.2. Detaillierte Verkehrsmengenangaben

Derzeit ist das Hauptstraßen- und nachgeordnete Erschließungsstraßennetz im Pasinger Zentrum wie folgt belastet (Zählzeitpunkt Oktober 2015):

- Josef-Felder-Straße (Hauptverkehrsstraße) ca. 32.000 Kfz/24h
- Bodenseestraße (östl. Lortzingstraße, Hauptverkehrsstraße) ca. 12.800 Kfz/24h
- Weinbergerstraße (Hauptverkehrsstraße) ca. 6.100 - 9.300 Kfz/24h

- Landsberger Straße (zw. Gleichmann- + Offenbachstr.) ca. 1.800 - 6.400 Kfz/24h
- Ernsbergerstraße ca. 2.600 Kfz/24h
- Kaflerstraße ca. 2.600 - 3.700 Kfz/24h
- Manzingerweg ca. 1.700 Kfz/24h
- Irmonherstraße ca. 2.900 Kfz/24h
- Gleichmannstraße ca. 1.400 - 1.800 Kfz/24h
- Bäckerstraße (nördlich Landsberger Straße) ca. 1.400 Kfz/24h
- Spiegelstraße ca. 1.700 Kfz/24h
- Rathausgasse ca. 1.500 Kfz/24h
- Bäckerstraße (südlich Landsberger Straße) ca. 3.600 - 4.600 Kfz/24h
- Georg-Habel-Straße (südlich Landsberger Straße) ca. 6.900 Kfz/24h
- Peter-Putz- und Josef-Retzer-Straße ca. 2.200 Kfz/24h

Grundsätzlich werden Straßen- bzw. Streckenbelastungen durch den MIV auf der Grundlage von Knotenpunktzählungen ermittelt. Durch die unterschiedliche Straßennetzgestaltung und viele/wenige Straßeneinmündungen im betrachteten Straßenabschnitt sowie die gewählten Fahrtrouten ergeben sich deshalb ggf. auch entsprechende Bandbreiten der Gesamtverkehrsbelastung (z.B. 6.100 - 9.300 Kfz/24h). Dementsprechend wird im Einzelfall die Verkehrsbelastung auf den betrachteten Straßenabschnitt bezogen ermittelt und ausgewertet.

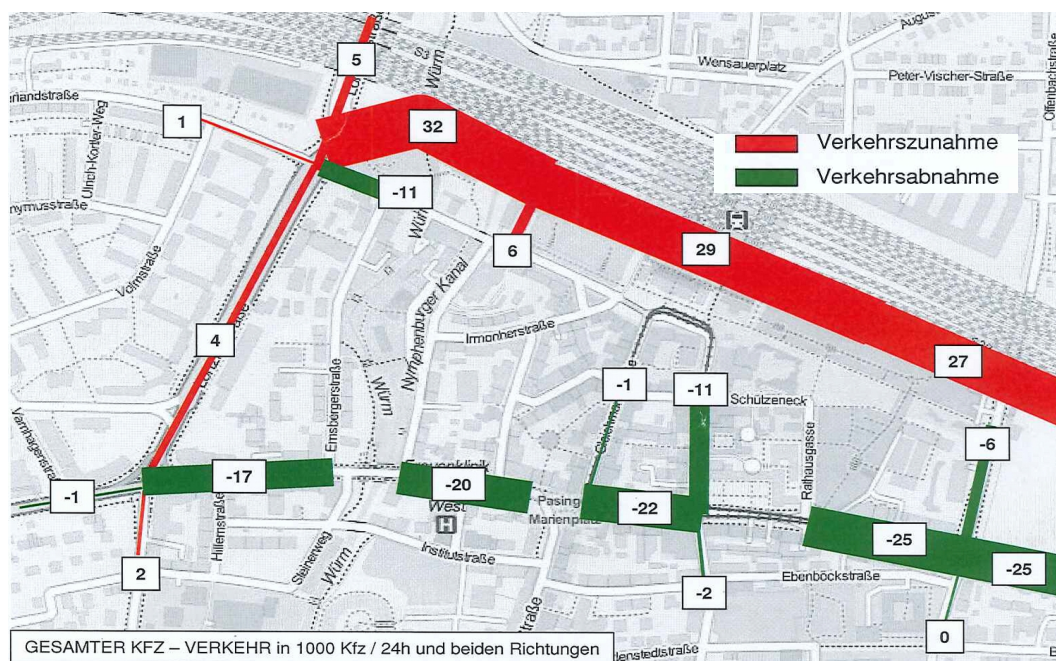


Abb. 5 Verkehrszu- und -abnahmen im Zentrum von Pasing  
Auszug aus Verkehrsuntersuchung Schuh, November 2015, LHM

### 6.3 Bewertung der Verkehrsbelastungen

Die vorliegenden Verkehrsbelastungen von neuralgischen Straßenabschnitten und Knotenpunkten im Zentrum von Pasing liegen in für diese Art von Straßenkategorien üblichen Größenordnungen. Dabei ist zu beachten, dass bereits der Quell- und Zielverkehr, ausgelöst durch die anliegenden Nutzungen, örtlichen Anliefer- und Entsorgungsverkehr, öffentliche Verkehrsmittel - Busse sowie Taxis, den größten Anteil am erhobenen Gesamtverkehr auf dem nachgeordneten Erschließungsstraßennetz im Zentrum von Pasing darstellt.

Eine weitere Verbesserung der verkehrlichen Situation auf dem öffentlichen Straßennetz im Zentrum von Pasing wird mit der Umsetzung der unter Ziffer 3 genannten Unterbrechung der Bauernbachstraße südlich der Spiegelstraße (bisher noch fehlender, wichtiger Konzeptbaustein des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum) und der damit verbundenen spürbaren Reduzierung von gebietsfremdem Schleichverkehr eintreten (Abbildung 1).

Abschließend wird empfohlen, nach Umsetzung des letzten Konzeptbausteins des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum (Unterbrechung Bachbauernstraße) zwecks einer erforderlichen Evaluierung zeitnah erneute Verkehrszählungen durchzuführen und dem Stadtrat darüber zu berichten. Im Sinne eines stetigen Monitoring werden solche, die Wirksamkeit eines Verkehrskonzeptes überprüfende Maßnahmen, regelmäßig durchgeführt, um ggf. verkehrliche Defizite frühzeitig erkennen und mit den Betroffenen beheben bzw. minimieren zu können.

### 7. Parklizenzgebiet

In den vorliegenden Anträgen und Empfehlungen wird u.a. die Unterbindung bzw. Verhinderung von Parksuch- und gebietsfremdem Durchgangs- und Schleichverkehr gefordert. Ein möglicher Maßnahmen-Baustein könnte die Einführung eines Parkraummanagements im Pasinger Zentrum sein. Deshalb wird zum Sachstand Parkraumlizenzierung in Pasing - im Sinne einer künftig denkbaren Parklizenzierung auch im Pasinger Zentrum - Folgendes mitgeteilt:

Mit Beschluss "Parkraummanagement in München - Fortschreibung Umsetzungskonzept" der Vollversammlung (VV) des Stadtrats der Landeshauptstadt München (LHM) vom 19.12.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 07773) wurde die referatsübergreifende Projektgruppe zum Parkraummanagement unter Leitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, u.a. in Teilen von Pasing die Voraussetzungen und den Bedarf für die Einführung von Parkraummanagementmaßnahmen zu überprüfen und dem Stadtrat Umsetzungsvorschläge zur Entscheidung vorzulegen. Bestätigt wurde dieser grundsätzliche Auftrag mit dem Beschluss ""Parkraummanagement in München - Fortschreibung Sektor V" der VV des Stadtrats der LHM vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08574). Allerdings wurde der Untersuchungsbereich "Pasing" aus folgenden Gründen vom zeitlichen Sektor V in den Sektor VI (Fortschreibung des Sektors V) geschoben: Die Ergebnisse der Untersuchungen stellen die Basis für die weitere Planung dar und sind nur repräsentativ, wenn zwischen dem Betrachtungszeitraum und der denkbaren Maßnahmenplanung im Untersuchungsbereich keine großen Umgestaltungen/Umbauten durchgeführt werden. Die Bauarbeiten im Bereich des Pasinger Zentrums sind zwar mittlerweile weitestgehend abgeschlossen, erfahrungsgemäß dauert es jedoch eine geraume Zeit, bis sich das Verkehrsverhalten umgestellt hat. Daher wurde dieses Gebiet zunächst zurückgestellt. Die Umbaumaßnahmen sind mittlerweile so weit vollzogen, dass die Ge-

biete "Pasing Nord und Süd" im Zuge des unter Kapitel 8 "Fortsetzung des Parkraummanagements - neue Untersuchungsgebiete (Sektor VI)" des o.g. Beschlusses beschriebenen Vorgehens als neues, gesamtes Untersuchungsgebiet "Pasing" (vgl. Abbildung 2 des o.g. VV-Beschlusses) erhoben werden sollen. Derzeit erfolgt die Durchführung der erforderlichen Erhebungen im Untersuchungsgebiet "Pasing" durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

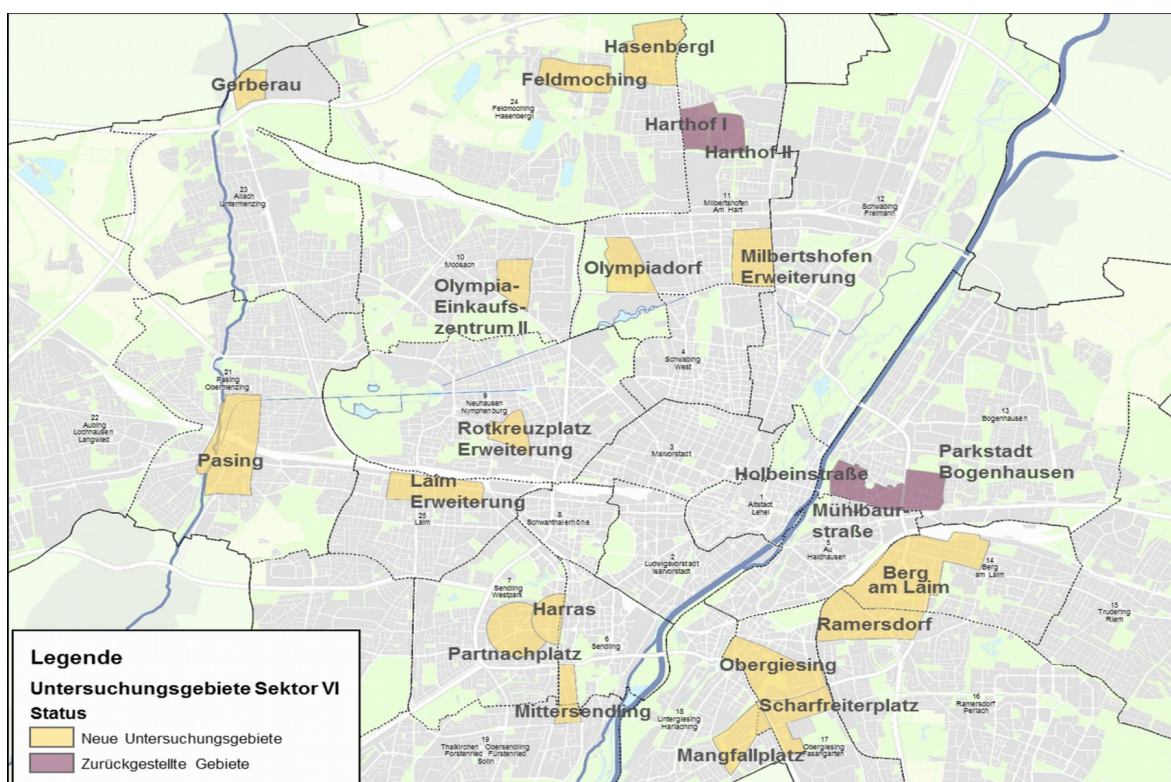


Abb. 6 Übersichtsplan der neuen Untersuchungsgebiete für den Sektor VI  
 Auszug aus dem VV-Beschluss vom 13.12.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08574

Anhand dieser Erhebungen und statistischer Kenndaten kann dann gemeinsam mit den weiteren zuständigen Referaten in der referatsübergreifenden Projektgruppe "Beschleunigte Umsetzung des Parkraummanagements" ermittelt werden, ob die Voraussetzungen zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerlizenz erfüllt sind. Nach Abschluss dieser Untersuchungen sollen die Ergebnisse u.a. mit dem betroffenen Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing abgestimmt und anschließend dem Stadtrat zeitnah zur Entscheidung vorgelegt werden.

Diese Überprüfung ist notwendig, da die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Bevorrechtigung der Bewohnerinnen und Bewohner mittels einer Parklizenz an zahlreiche rechtliche Vorgaben gebunden ist. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung). Diese zumutbare Entfernung bedeutet, dass sich



auch bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mittels Bewohnerparken naturgemäß nicht für jede Bewohnerin und jeden Bewohner die Möglichkeit schaffen lässt, direkt vor der Haustür einen freien Stellplatz zu bekommen. Dadurch kann es unter Umständen erforderlich sein, das Auto ein paar Straßen entfernt abzustellen. Die Ergebnisse der Untersuchungen stellen die Basis für die weitere Planung dar. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass im Untersuchungsbereich aktuell keine großen Umgestaltungen/Umbauten durchgeführt werden. Deswegen wurde, aufgrund der Baumaßnahmen rund um den Bahnhof Pasing, die Durchführung der notwendigen Erhebungen bisher zurückgestellt.

## **8. Verkehrskonzept Pasing-Süd**

Zusätzlich zu dem vorliegenden Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wird in einer Empfehlung auch ein entsprechendes Konzept für den Siedlungsbereich südlich der Landsberger Straße gefordert.

Mit dem Beschluss zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München Mitte 2007 wurde die Grundlage geschaffen, vor allem das Pasinger Zentrum und den Bahnhofsbereich wirksam vom Durchgangsverkehr zu entlasten sowie damit das Zentrum von Pasing städtebaulich aufwerten zu können.

Zwecks einer Zwischen-Evaluierung (Vorher-/Nachher-Untersuchungen) des Gesamtkonzeptes und auch der verkehrlichen Konzeptbausteine des Verkehrskonzeptes sowie weiterer damit im Zusammenhang stehender Einzelmaßnahmen wurden zwischenzeitlich sowohl nördlich der Landsberger Straße zwischen Marienplatz und Offenbachstraße als auch im Siedlungsbereich südlich der Landsberger Straße Verkehrszählungen durchgeführt. Diese belegen für die nachgeordneten Erschließungsstraßen zwischen der Georg-Habel-Straße, Weinberger- und Planegger Straße Verkehrsbelastungswerte zwischen 2.200 und 4.600 Kfz/24h. Damit liegen diese Straßen im unteren Wertebereich vergleichbarer Erschließungsstraßen in München. Zudem wurden in der Bäckerstraße 3.600 - 4.600 Kfz/24h (südlich der Landsberger Straße) und in der Peter-Putz-Straße ca. 2.200 Kfz/24 h gezählt. Die Lage der Bäckerstraße und der Einbahnstraße Peter-Putz-Straße im umliegenden Straßennetz sowie die derzeitige Verkehrsbelastung auf diesen und vergleichbaren, anliegenden, nachgeordneten Erschließungsstraßen erfordern somit weder eine Änderung der verkehrlichen Funktion dieser Straßen noch Anpassungen im umliegenden, nachrangigen Erschließungsstraßennetz. Das Gleiche gilt auch für das übrige umliegende Erschließungsstraßennetz zwischen den Hauptverkehrsstraßen Planegger- und Weinberger Straße/Am Knie. Damit besteht für ein weiteres, ergänzendes Verkehrskonzept für Pasing-Süd über das bereits umgesetzte sehr umfangreiche Maßnahmenkonzept hinaus kein Handlungsbedarf und ist dementsprechend derzeit nicht vorgesehen.

## **9. Verbindungsstraße zwischen Mühlangerstraße und Obermenzinger Kreisel**

Eine weitere Empfehlung fordert zur Entlastung des westlichen Siedlungsbereiches des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom gebietsfremden Durchgangsverkehr eine neue Verbindungsstraße zwischen der Mühlangerstraße und dem Obermenzinger Kreisel/BAB A 8.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006, Vorlagen-Nr. 02-08 / V 07218) ist ein Anschluss der Mühlangerstraße an die Bundesautobahn A 8 als geplante Maßnahme eingestuft.



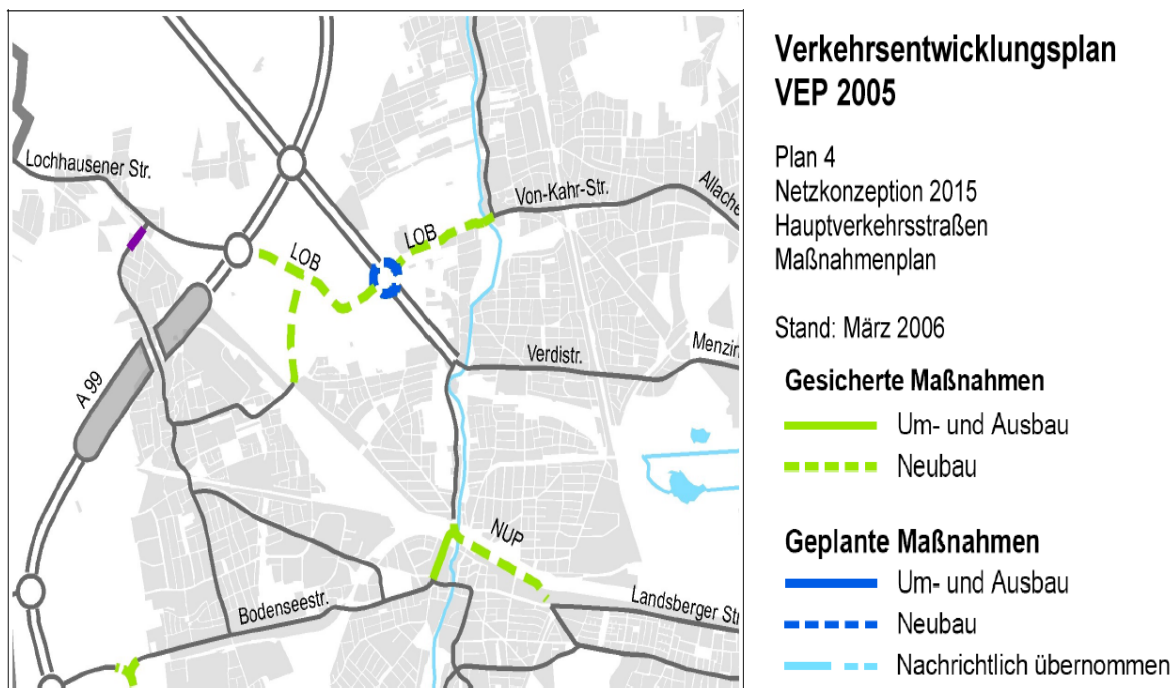


Abb. 7 Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2005) Auszug aus dem VEP, VV 15.03.2006, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07218

Darauf aufbauend hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 22.06.2006 beschlossen, die Variante 3b aus der damaligen Machbarkeitsstudie zur Prüfung einer neuen Anbindung an die A 8 offen zu halten (Vorlagen-Nr. 02-08 / V 07580). Es folgten mehrere Stadtratsentscheidungen, die den o.g. Beschlüssen bestätigten. Im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2075 (Brauerei Langwied, Satzungsbeschluss vom 25.09.2013, Vorlagen-Nr. 08-14 / V 12909) wurden die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Brauereineubaus mit dem Ergebnis geprüft, dass ein zusätzlicher Autobahnanschluss aufgrund des geplanten Vorhabens nicht erforderlich ist. Letztendlich bestätigt wurde diese Haltung mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2015 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 02453), indem der Stadtrat feststellte, dass "Derzeit ... für vertiefende Untersuchungen einer zusätzlichen Anschlussstelle von der Mühlangerstraße an die A 8 keine Notwendigkeit gesehen" wird. Selbstverständlich werden im Zusammenhang mit der weiteren Überplanung des sogenannten Gewerbegebietes Freilandstraße oder des Siedlungsbereiches nordöstlich der A 8 zu gegebener Zeit entsprechende Verkehrsuntersuchungen hinsichtlich der Erfordernis eines zusätzlichen Autobahnanschlusses geprüft.

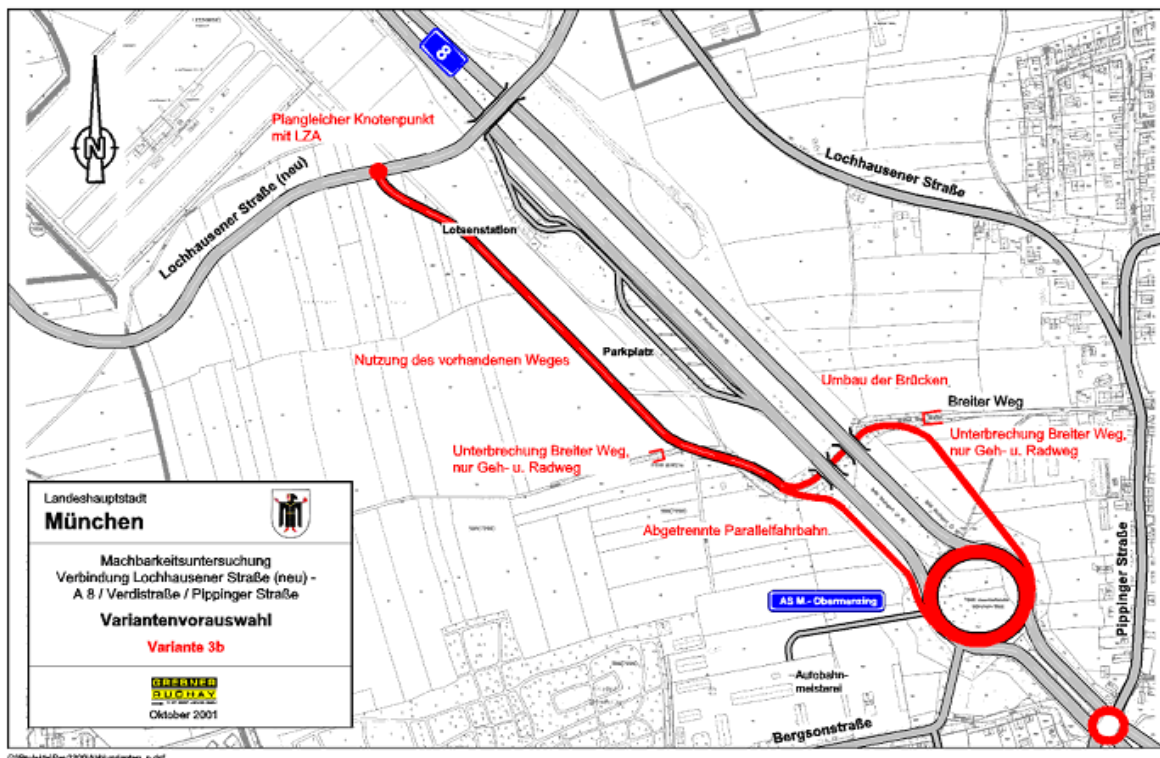


Abb. 8 Übersichtsplan Variante 3b aus Machbarkeitsuntersuchung Halbanchluss an A 8 Auszug aus VV 29.04.2009, Sitzungsvorlagen Nr. 02-14 / V 01474, Abb. 1

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich das Hauptstraßennetz im Münchner Westen im Bereich A 8 Mühlangerstraße/Von-Kahr-Straße/Verdistrasse seit Inbetriebnahme der neuen Hauptverkehrsstraßen (A 99 – West, Mühlangerstraße, An der Langwieder Haide) grundsätzlich bewährt hat. Die oben beschriebene Beschlusslage des Stadtrates zum Thema einer zusätzlichen Anschlussstelle von der Mühlangerstraße an die A 8 erfordert somit auch aus Sicht der konzeptionellen Verkehrsplanung derzeit keine Überarbeitung.

## 10. Entscheidung und weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der o.g. Ausführungen wird zur Verringerung des gebietsfremden Durchgangs- und Schleichverkehrs im Zentrum von Pasing das Baureferat um sofortige Realisierung des letzten, noch ausstehenden Maßnahmenbausteins des "Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum", der Abhängung der südlichen Bauernbachstraße gebeten. Außerdem soll noch die Durchführung und Auswertung der Untersuchungen zur Einführung eines denkbaren Parklizenzengebietes "Pasing" zur Verringerung des Parksuchverkehrs durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgen, entsprechend der Beschlussfassung zum "Parkraummanagement in München - Fortschreibung Umsetzungskonzept".

Für weitere Maßnahmen gegen gebietsfremden Durchgangs- und Schleichverkehr im Bereich Pasing-Zentrum wird derzeit kein Handlungsbedarf gesehen.

Nach Vorliegen der im Rahmen der sogenannten Nachher-Zählung zu erhebenden Verkehrsbelastungszahlen, die ca. 6-9 Monate nach Realisierung des letzten Konzeptbau-

steins ("Abhängung der südlichen von der nördlichen Bachbauernstraße") des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum durchgeführt wird, erfolgt die oben angesprochene Evaluierung mit einer abschließenden Bewertung. Sollten dabei immer noch verkehrliche Probleme durch gebietsfremden Durchgangs- oder Schleichverkehr im Siedlungsbereich von Pasing südlich der Bahnanlagen auftreten, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit den weiter betroffenen städtischen Dienststellen, hier vor allem mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat sowie dem örtlichen Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing, zu gegebener Zeit entsprechende Gegenmaßnahmen untersuchen.

#### **11. Antrag Nr. 08-14 / A 01443**

Am 25.03.2010 haben der StR Herr Josef Schmid, die StRin Frau Ursula Sabathil sowie Herr StR Tobias Weiß den Antrag gestellt, ein Maßnahmenkonzept zur Verhinderung von Schleichverkehr im Pasinger Zentrum zu erarbeiten. Den Terminverlängerungen wurde letztmalig am 01.02.2019 zugestimmt.

Auf der Grundlage der obigen Ausführungen wird mit der Umsetzung des letzten Maßnahmenbausteins des "Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum" eine Verringerung des derzeit noch vorhandenen Schleichverkehrs erwartet. Für weitere, darüber hinausgehende Maßnahmen gegen gebietsfremden Durchgangs- und Schleichverkehr wird kein Handlungsbedarf gesehen. Sollten in Zukunft verkehrliche Probleme durch gebietsfremden Durchgangs- und/oder Schleichverkehr im Siedlungsbereich von Pasing südlich der Bahnanlagen bekannt werden, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit den weiter betroffenen städtischen Dienststellen, vor allem mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat, sowie dem örtlichen Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing, entsprechende Gegenmaßnahmen untersuchen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 01443 von Herrn StR Josef Schmid, Frau StRin Ursula Sabathil sowie Herrn StR Tobias Weiß vom 25.03.2010 kann nur im Rahmen des Vortrages entsprochen werden.

#### **12. Antrag Nr. 14-20 / A 04150**

Am 07.06.2018 haben der StR Herr Frieder Vogelsgesang, Herr StR Johann Sauerer, die StRin Frau Sonja Haider sowie Herr StR Tobias Ruff den Antrag gestellt, das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum anzupassen. Ziffer 1 umfasst die Forderung nach einer Ausweitung des "verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches", gemäß Ziffer 2 soll keine Unterbrechung der Bachbauernstraße erfolgen und nach Ziffer 3 die Kaflerstraße weiterhin die Vorfahrtberechtigung vor der Emil-Neuburger-Straße behalten. Der Terminverlängerung vom Januar 2019 wurde zugestimmt.

Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Ziffer 1 des Antrags: Die Grundlage für die Ausweisung der Bäcker- und Gleichmannstraße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich bildete der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.05.2007 zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum. Neben einer

spürbaren Entlastung des Pasinger Zentrums um den Marienplatz vom MIV sollte eine dadurch mögliche städtebauliche Aufwertung der Straßenräume im Ortskern von Pasing auch zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen. Gleichzeitig sollten die Nutzungen im Pasinger Zentrum verkehrlich ausreichend erschlossen und eine Durchfahrtsmöglichkeit von West nach Ost bzw. umgekehrt im Stadtzentrum gewährleistet bleiben. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung werden verkehrsordnende Maßnahmen, wie ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h, die einer Verkehrsberuhigung dienen und Schleichverkehr im Pasinger Zentrum reduzieren können, begrüßt. Die Entscheidung hierüber hat das Kreisverwaltungsreferat bei der seinerzeitigen Einrichtung und Realisierung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches getroffen.

Zu Ziffer 2 des Antrags: In Umsetzung des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum vom 09.05.2007 und unter Bezug auf die Ausführungen zum Verkehrskonzept in den Ziffern 2 bis 4. des Vortrags wird die Bachbauernstraße südlich der Spiegelstraße abgehängt, und ermöglicht zusätzlich zu den verkehrsplanerischen Vorteilen (wichtiger Bestandteil des Verkehrskonzeptes, Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr, etc.) eine städtebauliche Aufwertung des neu geschaffenen Platzbereiches i. S. des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes Pasing (ISEK, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.12.2016, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 07101) sowie eine bessere Vernetzung mit dem umliegenden Wegenetz für Radfahrende und Zufußgehende.

Zu Ziffer 3 des Antrags: Eine Änderung der Vorfahrtsberechtigung der Kaflerstraße gegenüber der Emil-Neuburger-Straße ist aus den unter Ziffer 4.1 genannten Gründen derzeit nicht vorgesehen.

Den Ziffern 1 und 2 des Antrags Nr. 14-20 / A 04150 kann nicht entsprochen werden, der Ziffer 3 wird entsprochen.

### **13. Empfehlungen**

#### **13.1 Vernachlässigung der Pasinger Stadtparktrasse (Ziffer 1 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00381 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 16.05.2006

In der Empfehlung wird der Verzicht auf Straßenbauplanungen im Pasinger Stadtpark gefordert. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 03.02.1988 zur Städtebaulichen Rahmenplanung Würmniederung wurde die sogenannte Würmparallele (Verlängerung der Stieglstraße nach Süden bis nach Pasing) abgelehnt. Darüber hinaus sind keine weiteren Straßenplanungen im Pasinger Stadtpark vorgesehen.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00381 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 16.05.2006 wird somit entsprochen.

### **13.2 Verkehrskonzept Pasing; Keine Trambahnführung durch die Gleichmann- und Bäckerstraße**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00719 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007

#### **Verkehrskonzept Pasing; Gleichmannstraße soll reine Fußgängerzone werden**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00723 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007

#### **Gleichmannstraße soll Fußgängerzone werden (Ziffer 2 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00690 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing vom 19.10.2010

Die Empfehlungen fordern, dass die Verlängerung der Tramlinie 19 zum Pasinger Bahnhof durch die Bäckerstraße nicht realisiert und stattdessen eine Fußgängerzone eingerichtet wird. Zwischennachrichten wurden letztmalig am 30.04.2019 zugeleitet.

Die Trambahnlinie 19 bis zum Bahnhof Pasing wurde am 14.12.2013 in Betrieb genommen. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in der Bäcker- und Gleichmannstraße wurde zwischenzeitlich vollständig realisiert.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00719 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007, der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00723 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007 und der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00690 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 - Pasing-Obermenzing vom 19.10.2010 kann somit nicht entsprochen werden.

### **13.3 Verkehrskonzept Pasing; Verkehrsberuhigung ja (Ziffer 2 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00722 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007

Die Empfehlung befürwortet Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zentrum von Pasing. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind weitgehend umgesetzt und wirksam. Es wird auf Ziffer 2. ff des Vortrags der Referentin verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00722 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007 wird nach Maßgabe des Vortrags entsprochen.

### **13.4 Verkehrskonzept Pasing; Erhalt der Bäckerstraße als Verbindung Pasing-Mitte/Bahnhof (Ziffer 2 des Antrages)**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00724 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007

Die Empfehlung fordert, dass die Gleichmannstraße eine reine Fußgängerzone werden und die Bäckerstraße als Verbindung Pasing-Mitte/Bahnhof erhalten bleiben soll.



Die Bäckerstraße ist mit der Gleichmannstraße wesentlicher Bestandteil des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, und damit ist grundsätzlich die Anbindung des umliegenden Siedlungsbereiches sowie der Pasinger Mitte an den Pasinger Bahnhof gewährleistet. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Der Empfehlung Nr. 02-08 / E 00724 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 03.05.2007 kann nach Maßgabe des Vortrags entsprochen werden.

### **13.5 Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den 21. Stadtbezirk Pasing-Obermenzing unter Beteiligung der Bürgerschaft**

Empfehlung Nr. 02-08 / E 00886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 23.10.2007

#### **Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Münchner Westen**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01296 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 22.03.2012

#### **Beantwortung von Anträgen der Bürgerversammlungen vom 14.04.11 und 22.03.12 zu den Themen "Verkehrskonzept bis Fertigstellung der Nordumgehung Pasing" und "Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Pasing und den Münchner Westen"**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00105 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 08.07.2014

Die o.g. Empfehlungen fordern ein Verkehrskonzept für den gesamten Stadtbezirk Pasing-Obermenzing, für das Zentrum von Pasing, den Pasinger Norden bzw. für den Münchner Westen. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt hierzu Folgendes aus:

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 09.05.2007 das "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum" (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09953) beschlossen (vgl. Ziffer 2. des Vortrags). Die einzelnen Konzeptbausteine wurden zwischenzeitlich fast alle realisiert.

Mit dem Bau der Josef-Felder-Straße (NUP), der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes auf der Südseite der Bahn und der mittlerweile überwiegend fertiggestellten Bebauung auf dem ehemaligen Weyl-Gelände sind wesentliche städtebauliche Rahmenbedingungen realisiert, um nun auch das Gebiet auf der Nordseite des Pasinger Bahnhofs verkehrlich neu zu strukturieren. Der Nordzugang des Bahnhofs Pasing wird zudem eine zentrale Rolle für die Erschließung mit Bus - und Radverkehr des Baugebiets an der Paul-Gerhardt-Allee übernehmen. In den vergangenen Jahren wurden zur Klärung der Problemstellung und um die Debatte über eine allseits akzeptable Lösung zur verkehrlichen Neuordnung der Verkehrsbeziehungen am Bahnhofplatz Pasing-Nord bis hin zum Wensauerplatz zu führen, mehrere Workshops mit jeweils begrenzten Teilnehmerkreisen durchgeführt. Diese setzten sich aus Mitgliedern des örtlichen Bezirksausschusses 21 Pasing-Obermenzing, betroffenen Anliegern, Interessensgemeinschaften sowie Vertreter/innen der bisher beteiligten Bürgerinitiativen und der städtischen Verwaltung mit den beteiligten externen Verkehrsgutachtern zusammen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher voraussichtlich zum Frühjahr 2021 dem Stadtrat einen Vorschlag für die verkehrliche und städtebauliche Neuordnung im Bereich des Nordausgangs des Bahnhofs Pasing unterbreiten.

Für den Bereich Pasings nördlich der Bahnanlagen und östlich der Offenbachstraße wurden im verbindlichen Bauleitplanverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2058a "Paul-Gerhardt-Allee" bereits umfangreiche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Dieser Bebauungsplan ist seit dem 10.05.2014 rechtsverbindlich und wird derzeit abschnittsweise von den jeweiligen Investoren und dem für die verkehrliche Infrastruktur zuständigen Baureferat sowie den weiter betroffenen städtischen Dienststellen hinsichtlich der Versorgung mit den übrigen Sparten, etc. realisiert.

Außerdem wird zu den geforderten Verkehrskonzepten grundsätzlich auf den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 13.11.2014 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 01694) verwiesen, der nach wie vor in vollem Umfang Gültigkeit hat. Darüber hinaus sind derzeit keine weiteren Verkehrskonzepte vorgesehen.

Den Empfehlungen Nr. 02-08 / E 00886 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 23.10.2007, Nr. 08-14 / E 01296 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 22.03.2012 und Nr. 14-20 / E 00105 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 08.07.2014 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **13.6 Verbindungsstraße von der Mühlangerstraße zum Obermenzinger Kreisel gemäß Variante 3b des Verkehrsentwicklungsplans 2006 sowie Änderung des VEP 2005/2006**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00431 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.04.2015

Mit der Empfehlung wird der sofortige Bau der Verbindungsstraße Variante 3b lt. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2006 sowie eine Änderung des VEP 2005/2006 gefordert. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 10 des Vortrags verwiesen, nach denen derzeit keine neue Verbindungsstraße und auch keine Änderung des VEP vorgesehen ist.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00431 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 28.04.2015 kann derzeit nicht entsprochen werden.

### **13.7 Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Pasing Süd (Ziffer 2 des Antrags)**

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 15.03.2016

Mit der Empfehlung wird ein Verkehrskonzept Pasing-Süd gefordert.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 8 des Vortrags verwiesen, nach denen derzeit kein Verkehrskonzept Pasing-Süd vorgesehen ist. Eine Zwischennachricht erfolgte letztmalig am 30.04.2019.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 00890 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing vom 15.03.2016 kann derzeit nicht entsprochen werden.

Die Vorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem RAW abgestimmt.

#### **14. Beteiligung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 17). Zu der vorliegenden Stellungnahme des BA 21 vom 14.10.2019 wird im Einzelnen Folgendes ausgeführt:

Zu II. Forderung nach einem Verkehrskonzept für Pasing-Süd:

1. Durch die Unterbrechung der Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz/Abhängung von der Bodenseestraße soll eine deutliche Verkehrsverdrängung in den Siedlungsbereich südlich der Landsberger Straße/Pasinger Süden erfolgt sein. Das hat u.a. zu einem gewissen Anteil an zusätzlichem MIV in diesem Gebiet geführt. Daher werden verkehrliche Maßnahmen, vor allem gegen Schleichverkehr und zur Einhaltung von Tempo 30, gefordert, beispielsweise durch Verzicht auf Vorfahrtsberechtigungen und Ampeln, Rückbau von überbreiten Fahrbahnen, etc..

Hierzu wird auf die detaillierten Ausführungen unter Ziffer 6. Auswertung der Verkehrszählung und die Ziffer 8. Verkehrskonzept Pasing-Süd hingewiesen, wonach aufgrund der erhobenen, relativ geringen Verkehrsmengen auf dem nachgeordneten Erschließungsstraßennetz, hier südlich der Landsberger Straße, derzeit ein weiteres Verkehrskonzept für den Pasinger Süden weder erforderlich noch sinnvoll ist. Nach Durchführung der vor genannten Nachherzählung (abhängig von Corona, voraussichtlich frühestens Mitte nächsten Jahres) erfolgt anschließend zeitnah die angekündigte Evaluierung der vorliegenden Verkehrsbelastungswerte.

2.a) Es wird das Fehlen von Verkehrsbelastungswerten der Bäckerstraße, Bachbauernstraße, Irmonherstraße, Peter-Putz-Straße, Ernsbergerstraße, Manzingerweg, Spiegelstraße, Rathausgasse, Am Schützeneck, Planeggerstraße und Gräfstraße angemahnt.

Die vorliegende Matrix der erfolgten Verkehrszählungen belegt, dass an den neuralgischen Knotenpunkten/Straßenabschnitten im nachgeordneten Straßennetz Verkehrserhebungen durchgeführt wurden. Darüber hinaus waren keine weiteren Verkehrszählungen für die fachliche Bewertung der Belastung des betrachteten, nachgeordneten Straßennetzes veranlasst.

2.b) Die dargestellten Verkehrsmengen auf der Seite 14 sollen den auf Seite 10 genannten widersprechen.

Auf Seite 14 der Beschlussvorlage wird unter Ziffer 8. u.a. beschrieben, in welchem Siedlungsbereich Verkehrszählungen erfolgt sind. Damit ist das nachgeordnete Straßennetz westlich der Georg-Habel-Straße, nördlich der Weinberger Straße, östlich der Planegger Straße und südlich der Landsberger Straße gemeint. Die Belastungswerte auf diesen nachgeordneten Erschließungsstraßen liegen zwischen 2.200 und 4.600 Kfz/24h und da-

mit tatsächlich im unteren Wertebereich vergleichbarer, nachgeordneter Erschließungsstraßen in München. Die Weinberger Straße sowie die Planegger Straße sind beides Hauptverkehrsstraßen (HVS) und sollen somit neben der übergeordneten Hauptverkehrsbeziehung aus Richtung Westen in Richtung Osten bzw. umgekehrt im Zuge der Bodenseestraße-Josef-Felder-Straße-Landsberger Straße-Ost den MIV den MIV aus/in Richtung Westen/Süden bzw. Südosten und umgekehrt auf dem dafür vorgesehenen Hauptstraßennetz führen.

3. Die Forderung nach einem Verkehrskonzept für den Pasing Süden wird aufrecht erhalten.

Dazu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6. (Seite 9 ff) und 8. (Seite 14) des Beschlussvortrages sowie Seite 22, Ziffer II. 1. verwiesen, wonach ein zusätzliches Verkehrskonzept Pasing-Süd derzeit nach wie vor nicht erforderlich ist. Sollten in der Zukunft verkehrliche Defizite auf dem nachgeordneten Erschließungsstraßennetz südlich der Landsberger Straße festgestellt werden, so werden die betroffenen städtischen Dienststellen im Benehmen mit dem örtlichen BA 21 Lösungsmöglichkeiten diskutieren und erarbeiten.

Das Kreisverwaltungsreferat (KVR) führt zu den geforderten verkehrsordnenden Maßnahmen aus, dass das KVR die Forderung des Bezirksausschusses 21 nach dem Verzicht auf Vorfahrtsberechtigungen und dem Abbau von Signalanlagen innerhalb der Tempo-30 Zone zwischen Planegger Straße, Landsberger Straße, Am Knie und Weinbergerstraße unabhängig von den weiteren Entwicklungen des Verkehrskonzeptes Pasing Süd übernimmt. Nach einer ersten Einschätzung des KVR bieten sich auch unter Berücksichtigung des für Tempo-30-Zonen innerhalb der Stadt nicht ungewöhnlichen Verkehrsaufkommens Möglichkeiten, den Forderungen des Bezirksausschusses zu entsprechen.

#### Zu III. Bachbauernstraße

Abgeleitet aus den vorliegenden Verkehrsbelastungswerten der umliegenden nachgeordneten Erschließungsstraßen wird die Verkehrsbelastung der Bachbauernstraße auf etwa 2.000 – 3.000 Kfz/24h, allerdings im Einbahnverkehr Richtung Norden auf den nördlichsten ca. 50 Metern bis zur Einmündung der Spiegelstraße, und der Betrachtung des Verkehrsgeschehens seit Inbetriebnahme der Josef-Felder-Straße, geschätzt. Frühere Verkehrsbelastungserhebungen, auch der umliegenden, nachgeordneten Erschließungsstraßen, liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) nicht vor und können selbstverständlich auch nicht rückwirkend erhoben werden. Das ist aufgrund der o.g. Ausführungen auch nicht erforderlich.

#### Zu IV. Kaflerstraße / Busbahnhof

Funktionale und städtebauliche Mängel an der Gestaltung des Busbahnhofs im Zuge der Kaflerstraße werden angesprochen, was sich durch die provisorische Erschließung von Freiham noch verschärfen werde. Die Neuordnung der Bushaltestellen, der Endhaltestelle der Tramlinie 19 sowie eine städtebauliche Aufwertung und funktionale Änderung des Eingangsbereiches zum Pasinger Bahnhof von der Josef-Felder-Straße als auch von der Bahnhofssüdseite/Kaflerstraße aus wird gefordert. Darüber hinaus werden weitere ver-

kehrsordnende Maßnahmen, wie Ausschilderung Kiss-and-Ride-Bereich, Anordnung von Taxi-Standplätzen, Beibehaltung des Mittelstreifens in der Kaflerstraße/Busbahnhof, etc. angesprochen.

Diese verkehrsrechtlichen, städtebaulichen und funktionalen Forderungen sind überwiegend nicht Bestandteil dieser Beschlussvorlage und können dementsprechend hier z. T. nicht abschließend behandelt werden.

Folgende Ausführungen hat das KVR dazu mitgeteilt:

Ziffer 1 - Neuordnung der Bushaltestellen und Endhaltestelle Tram 19

Diese Forderung des Bezirksausschusses fällt in den Zuständigkeitsbereich der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe.

Ziffer 2 - Aufwertung Eingangsbereich Pasinger Bahnhof Nord hier bessere Ausschilderung Taxi-Platz und „Kiss-and-Ride“ Bereich

Mit der u.a. auch vom Bezirksausschuss geforderten Einrichtung eines Taxi-Standplatzes auf der Bahnhof-Südseite im Zentrum erfolgte ein erheblicher Attraktivitätsverlust des Taxi-Standplatzes auf der Bahnhof-Nordseite. Der Taxi-Standplatz Bahnhof-Nordseite ist klar erkennbar, beschildert und mit einer Rufsäule ausgestattet. Es fehlt die Bereitschaft der Taxifahrer, sich dort hinzustellen. Die Attraktivität des Pasinger Zentrums für den sog. „Kiss- and-Ride“ Verkehr mit Geschäften, Busbahnhof, Straßenbahn und einfachem Zugang zum Bahnhof ist viel zu hoch, als dass die Bahnhof-Nordseite dafür in Frage kommt. Hier würde auch eine Ausdehnung des ohnehin bereits vorhandenen „Schilderwaldes“ zu keiner spürbaren Verbesserung führen.

Ziffer 3 - Verhinderung des Schrägstellens eines 7. Taxis

Das KVR wird umgehend eine Verbesserung der Situation in die Wege leiten.

Ziffer 4 - Dauerhafte befestigter Mittelstreifen im Bereich der Bushaltestellen Kaflerstraße

Die vom KVR vorgeschlagene und vorerst mit Markierung realisierte Maßnahme hat sich auch aus der Sicht des Baureferates bewährt. Das Baureferat als Straßenbaulastträger entscheidet über die vom Bezirksausschuss geforderte bauliche Lösung.

Ziffer 5 - Radverkehr – Forderung nach praxisgerechter Lösung

Nach Auffassung des KVR ist die Freigabe der Einbahnstraße Gleichmannstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht möglich. Der Fahrbahnbereich mit Strab-Gleis, Bus-, Wirtschafts- und IV-Verkehr und relativ schmaler Fahrbahn lässt dies aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu. Auch die beiden Gehbahnen mit Einbauten verschiedenster Art, Ladezonen, Geschäftszugängen, usw. sind ungeeignet.



Aus Sicht der Stadtwerke München wird wie folgt Stellung genommen:

Ziffer 1:

Eine Neuordnung der Bushaltestellen mit dem Ziel, dass für alle Haltestellen eine Barrierefreiheit gewährleistet werden kann, ist aus Sicht von SWM/MVG nicht möglich, da sich die Anzahl der Haltepositionen bzw. die Länge der nutzbaren Kanten keinesfalls verringern darf. Die Kapazitätsgrenze der zentralen Bushaltestellen Pasing Bahnhof in der Kaflerstraße/Irmonherstraße/Irmonherplatz/Pasinger Bahnhofplatz ist erreicht bzw. teilweise bereits überschritten. Grundsätzlich wäre es sicher wünschenswert, wenn alle Haltestellenpositionen barrierefrei ausgebaut wären. Der Bereich der Straßenbahnhaltestellen bzw. der Haltestelle der Linie 56 Richtung Schloss Blumenburg liegt allerdings (nach unserem Kenntnisstand zumindest teilweise) auf Grundstücksflächen, die der DB gehören, weshalb dort nicht ohne Zustimmung der DB eingegriffen werden kann. Soweit es sich um (inzwischen) städtische Grundstücke handelt, liegt die Zuständigkeit eines barrierefreien Umbaus beim Baureferat. Bei der Herstellung der Haltestellen spielten jedoch auch gestalterische Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle; ein nachträglicher Einbau von höheren Bordsteinen ist sehr aufwendig und es muss hier dann ein größeres Umfeld in den Umbau einbezogen werden, sofern dies überhaupt möglich ist.

Bei der Straßenbahn sind auch technische Rahmenbedingungen im Kurvenbereich zu beachten. Eine für die Fahrgäste spürbare Verbesserung der Zugangsmöglichkeit zum Verkehrsmittel Straßenbahn, mit einer wesentlich stärkeren Gewichtung der Belange der Barrierefreiheit gegenüber der gestalterischen Ziele, wird erst mit einer Umgestaltung der Wendeschleife und Haltestellen für den Einsatz von längeren bzw. ggf. auch breiteren Straßenbahnfahrzeugen möglich sein.

Die Möglichkeit, eine Wartehalle mit Sitzgelegenheit an der Haltestelle der Linie 56 aufzustellen, wird geprüft und ist wesentlich von den Eigentumsverhältnissen und Nutzungsbedingungen des Grundstückes abhängig. Bei der Haltestelle der Buslinie 130 sind die Gehwegverhältnisse recht eng; ob dennoch ein höherer Bordstein eingebaut werden könnte, müsste ebenfalls vom Baureferat geprüft werden.

Die Verbesserung der Straßenbahnhaltestelle liegt dagegen in der Federführung der SWM/MVG – natürlich in Abstimmung mit der LHM und auch der DB als betroffener Grundstückseigentümer. Welche Bereiche der vorhandenen Wendeschleife/Haltestellen und der sich daran anschließenden Kaflerstraße incl. der dort vorhandenen Bushaltestellen betroffen sein werden, ist noch zu prüfen. Durch die Entscheidung, die U-Bahn von Pasing nach Freiham zu verlängern, haben sich hier die zu berücksichtigenden baulichen und betrieblichen Randbedingungen verändert. Ein Zeitrahmen für die ggf. notwendige vollständige Überplanung ist noch offen.

Ziffer 2:

Wegen der Kapazitätsengpässe in der Kaflerstraße wurden die SEV-Haltestellen für die S-Bahn im Dezember 2019 in die Josef-Felder-Straße verlegt (dies geschah vorher schon viele Jahre temporär mit mobilen Haltestellenmasten bei größeren Schienenersatzverkehren). Ab Dezember 2020 wird außerdem die MVV-Regionalbuslinie 732 bzw. X732 dort halten, da deren Takt wesentlich verdichtet wird. Daher ist zu beachten, dass der Taxi-standplatz dort inzwischen wesentlich verkleinert wurde.

Ziffer 4:

Im Prinzip hat sich der Mittelstreifen in seiner jetzigen Form bewährt, ist jedoch nicht dafür

geeignet, dass Fußgänger dort stehen bleiben. Er kann jedoch nicht verbreitert werden und muss für die Busse überfahrbar bleiben, da die Busse gelegentlich weiter ausholen müssen, wenn an einer Einzelposition 2 Busse bzw. an der Doppelhaltestelle 3 Busse stehen und der zweite bzw. der dritte Bus vor den davorstehenden Bussen ausfahren muss (der Ausfahrbereich ist dann sehr gering, weshalb der Bus dadurch weiter über die Mitte ausscheren muss).

#### Zu V. Radverkehr

Eine Nachbesserung der Radverkehrsführung im Zuge der Josef-Felder-Straße und im Bereich der Pasing-Arcaden (Schieberampe über die Treppe) wird thematisiert. Außerdem wird die Freigabe der Einbahnstraße Gleichmannstraße mittels einer praxisgerechten Lösung für den Radverkehr gewünscht.

Die Radverkehrsführung im Siedlungsbereich südlich der Bahnanlagen im Pasinger Zentrum (siehe Ziffer 5, Seite 8) wurde mit dem Beschluss vom 09.05.2007 zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum mit allen Betroffenen abgestimmt und anschließend entsprechend des o.g. Stadtratsbeschlusses realisiert. Entsprechende Ausbau- und Umbaumaßnahmen sind nur im Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen zur Verlängerung der U-Bahnlinie U 5-West vom Laimer Platz bis zum Bahnhof Pasing denkbar. In diesem Zusammenhang wird auch eine Anpassung des heutigen Radwegenetzes im/bei den weiteren Planungsverfahren sowie -maßnahmen Berücksichtigung finden.

#### Zu VI. Parklizenzengebiet

Das vorgesehene Parkraummanagement in Pasing wird als fehlerhaft beschrieben. Unter Ziffer 7. dieser Beschlussvorlage wird ab der Seite 12ff detailliert auf die vorliegenden Rahmenbedingungen eingegangen sowie die vorgesehene Vorgehensweise eingehend beschrieben. Darüber hinaus sind derzeit keine weiteren Ausführungen möglich.

#### Zu VII. Passagen und Rundwege

Mit dem Beschluss zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wurde im Jahr 2007 die Grundlage für eine zukunftsorientierte, innovative städtebauliche und verkehrliche Neuordnung und Gestaltung sowohl des Pasinger Zentrums als auch der öffentlichen Straßenräume für den MIV und den nichtmotorisierten Individualverkehr geschaffen.

#### Zu VIII. Missachtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs

Es werden verschiedenste verkehrliche Verstöße gegen die heute vorhandene Verkehrsordnung und Beschilderung im Zentrum von Pasing angesprochen, z. B. Missachtung von Durchfahrtsbeschränkungen, Tempo 20, angebotene Ladeflächen, etc.. Straßenverkehrsrechtliche und verkehrsordnende Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum des Pasinger Zentrums sind grundsätzlich nicht Bestandteil dieser Beschlussvorlage.

Zu dem thematisierten Fehlverhalten im MIV führt das KVR Folgendes aus:

Ziffer 1 - Überwachung durch die Kommunale Verkehrsüberwachung

Zum Thema Übertragung bzw. Übernahme der Verkehrsüberwachung im Pasinger Zentrum wurde durch die Kommunale Verkehrsüberwachung bereits mehrfach Stellung genommen. Zusammenfassend verfügt die Kommunale Verkehrsüberwachung nicht über die notwendigen Ressourcen, um außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs tätig zu werden.

Ziffer 2 - Videoüberwachung der Furten am Pasinger Bahnhof/Kaflerstraße und am Pasinger Marienplatz

Dies ist ein ausschließliches Thema des Polizeipräsidiums München (Überwachung fließender Verkehr).

Zu IX. Verbindungsstraße zwischen Mühlangerstraße und Obermenzinger Kreisel

Die Anbindung der Mühlangerstraße an die BAB 8 wird für sinnvoll gehalten und sollte untersucht werden.

Zum aktuellen Sachstand hinsichtlich einer denkbaren Anbindung der Mühlangerstraße an die BAB A 8 wird auf die Ausführungen unter Ziffer 9 (Seite 14 ff) verwiesen. Darüber hinaus sind derzeit keine weiteren Aussagen möglich.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat Bereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das künftige Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Evaluierung des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum mit Verkehrszählungen im Zentrum von Pasing fortzusetzen und das Ergebnis dem Stadtrat frühestens 1 Jahr nach Umsetzung der Abhängung der südlichen von der nördlichen Bachbauernstraße zusammen mit einem Sachstandsbericht vorzulegen.
2. Das Baureferat wird gebeten, den letzten Maßnahmenbaustein des "Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum", die Abhängung der südlichen Bachbauernstraße von der nördlichen Bachbauernstraße südlich der Spiegelstraße, umgehend zu realisieren und hierfür die noch ggf. zur Verfügung stehenden Städtebaufördermittel im Rahmen des ISEK einzusetzen.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / A 01443 von Herrn StR Josef Schmid, Frau StRin Ursula Sabbathil und Herrn StR Tobias Weiß vom 25.03.2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04150 von Herrn StR Frieder Vogelsgesang, Herrn StR Johann Sauerer, Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.06.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Die Empfehlungen Nr. 02-08 / E 00381, Nr. 02-08 / E 00719, Nr. 02-08 / E 00722, Nr. 02-08 / E 00723, Nr. 02-08 / E 00724, Nr. 02-08 / E 00886, Nr. 08-14 / E 00690, Nr. 08-14 / E 01296, Nr. 14-20 / E 00105, Nr. 14-20 / E 00431 und Nr. 14-20 / E 00890 der Bürgerversammlungen des Stadtbezirks 21 Pasing-Obermenzing sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

**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. Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (10x)
3. An den Bezirksausschuss 21
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An die Stadtwerke München GmbH - MVG mbH
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3