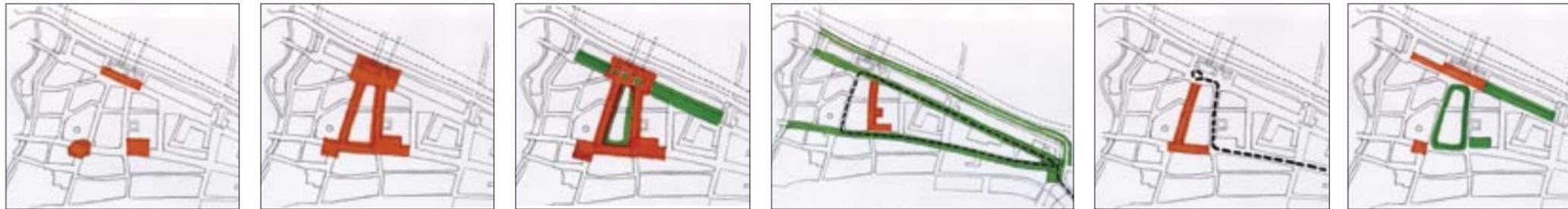


Plangutachten Pasing Zentrum

Gestaltung von Straßen und Plätzen



Bericht der Vorprüfung

Preisgericht

13. Dezember 2007

Bericht der Vorprüfung

Vorbemerkung

Die Ausloberin – Landeshauptstadt München Baureferat Hochbau H 55 – hat sechs erfahrene Büros eingeladen, an dem Plangutachten teilzunehmen. Die Büros waren aufgefordert, einen Verkehrsplaner zur Bearbeitung hinzuzuziehen. Gegenstand des Plangutachtens ist die Neuordnung und Neugestaltung der Straßen und Plätze im Pasinger Zentrum auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes Pasing (Stadttratsbeschluss vom 09.05.2007 und Kenntnisnahme des Stadttrats von der Vorplanung der SWM/MVG für die Verlängerung der Tramlinie 19 zum Bahnhof Pasing).

Teilnehmende Büros:

Burger Landschaftsarchitekten

Susanne Burger und Peter Kühn, München

Verkehrsplanung: Bodo Fuhrmann, Berlin

GRI Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung

Regionalisierung und Infrastrukturplanung mbH

Martin Gebhardt / Martin Rist, Vohenstrauß / Marzling,

Architekturbüro Gebhardt / Landschaftsarchitekten Narr Rist Türk

Verkehrsplanung: Dipl.-Geograph Andreas Bergmann, München

MORPHO-LOGIC Architektur + Stadtplanung

Ingrid Burgstaller, Michael Gebhard, München

Verkehrsplanung: Dipl.-Ing. Michael Angelsberger, Rosenheim

Alfred Peter, Landschaftsarchitekt, Straßburg

Verkehrsplanung: Roland Ribí & Associés, Straßburg

Schober Architekten, Petra Schober, München

Verkehrsplanung: Lang + Burkhardt, Verkehrsplanung und

Städtebau, München

Topotek 1, Lorenz Dexler, Martin Rein-Cano, Berlin

Verkehrsplanung: IB Schönenberg + Partner, München

Formale Prüfung

Termine / Eingang:

Abgabedatum für die Wettbewerbsarbeiten war der 03. Dezember 2007, 15.00 Uhr.

Alle teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften haben ihre Wettbewerbsarbeiten fristgerecht abgegeben.

Mehr- oder Minderleistungen wurden nicht festgestellt. Die sechs Arbeiten sind aus Sicht der Vorprüfung zur Beurteilung durch das Preisgericht ausreichend dargestellt.

Inhaltliche Vorprüfung

Alle Arbeiten wurden gemäß den Anforderungen aus der Auslobung geprüft und beschrieben. Die Ergebnisse der Prüfungen sind im folgenden für jede Arbeit gesondert dargestellt.

Folgende Fachberater haben im Rahmen der Vorprüfung mitgewirkt und ihre Fachbeiträge in den Bericht eingebracht:

Fachgebiet	Name	Beitrag
Stadtwerke München /MVG	Hr. Barthe	Konzept Bus
Stadtwerke München /MVG	Hr. Petersen	Konzept Tram
Stadtwerke München /MVG	Fr. Pflieger	Konzept Tram
Stadtwerke München /MVG	Fr. Wetzell	Gestaltung
Kreisverwaltungsreferat	Hr. Böck	Verkehr
Kreisverwaltungsreferat	Hr. Geck	Verkehr
Kreisverwaltungsreferat	Hr. Pusl	Verkehr
mfi Immobilien	Hr. Austrup	Pasing Arcaden
mfi Immobilien	Hr. Jähnichen	Pasing Arcaden
DB Station und Service	Hr. Schneider	Bahnhofsvorplatz
Planungsreferat	Hr. Schmiedlauer	Verkehrskonzept
Planungsreferat	Hr. Thiel	Städtebau
		Bahnhofsumfeld
Baureferat Tiefbau	Fr. Bördlein	Straßenplanung
Baureferat Tiefbau	Hr. Frank	Bahnhofsbereich
		NUP
Baureferat Hochbau	Hr. Grünberger	Vorprüfung
Baureferat Gartenbau	Hr. Herrmann	Grünplanung
Baureferat Hochbau	Hr. Hochstätter	Vorprüfung
Baureferat Tiefbau	Hr. Langguth	Straßenplanung
Baureferat Tiefbau	Hr. Lonhard	Radverkehr
Baureferat Tiefbau	Fr. Preußner	Radverkehr
Baureferat Tiefbau	Fr. Rohrhofer	Verkehr
Baureferat Tiefbau	Hr. Zeller	Verkehr

Vorprüfung

Planungsgruppe 504

Brandt, Graf, Heller, Cramer, Späth

München, 12. Dezember 2007

Auswertung der Vorprüfung im Überblick

Eklatante Abweichungen von der Auslobung bzw. dem der Auslobung zu Grunde liegenden Stadtratsbeschluss vom 09.05.2007 weisen die Entwürfe der Büros Alfred Peter / Roland Ribí und Schober Architekten / Lang + Burkhardt auf. Das Preisgericht hat daher zu befinden, ob die beiden Arbeiten aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen werden sollen.

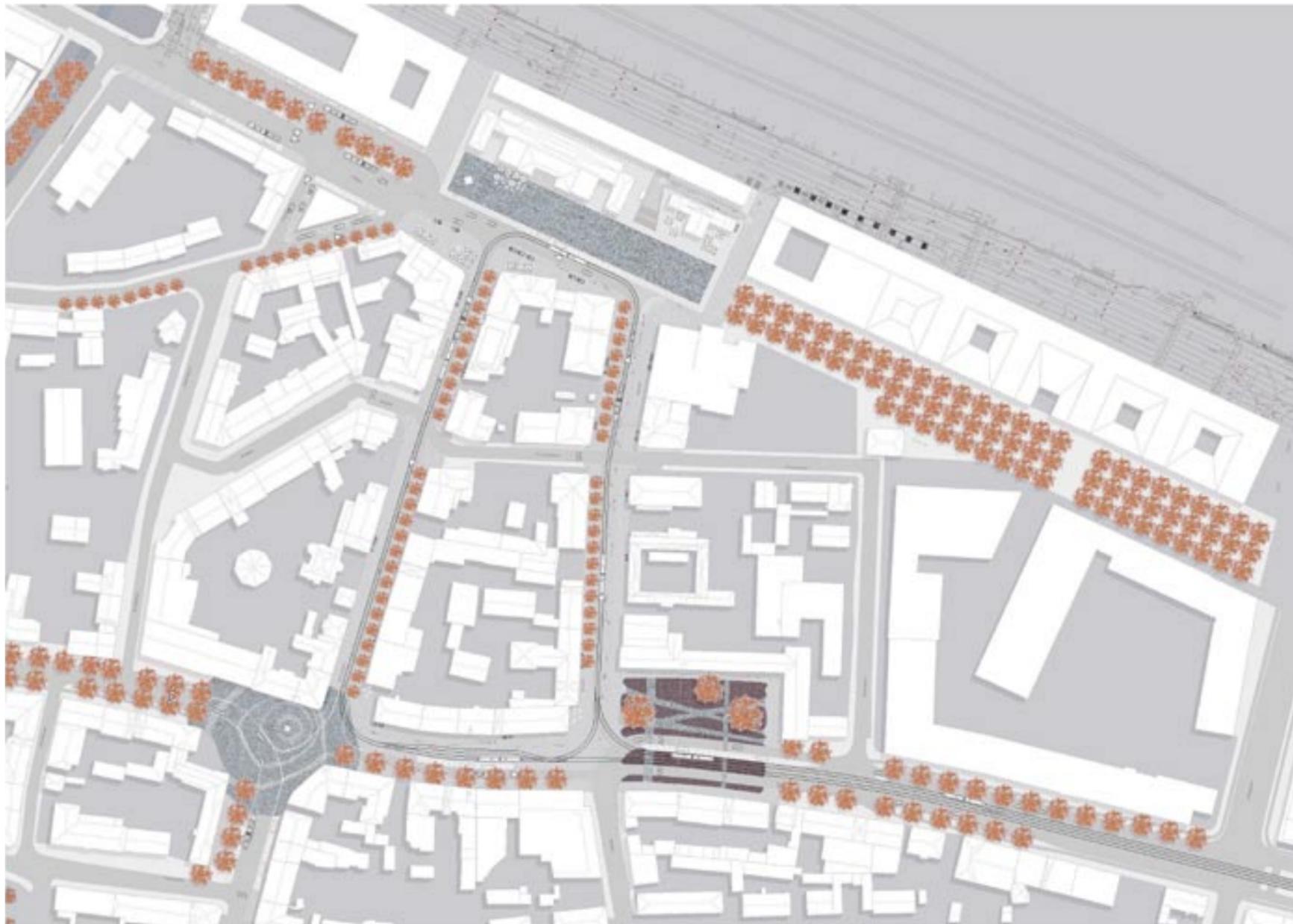
Begründung zu Entwurf Alfred Peter / Roland Ribí:

Die NUP einschließlich Knotenpunkt Landsberger Straße / Am Knie unterliegt einem eigenen Planungsverfahren. Sie ist projektgenehmigt und befindet sich bereits in der Ausführungsplanung. Die Tramführung widerspricht dem Bebauungsplan, einschlägigen Stadtratsbeschlüssen und Projektgenehmigungen zur NUP sowie dem Nahverkehrsplan.

Diese Vorschläge benötigen eine umfangreiche verkehrliche Begutachtung. Dies ist im Rahmen der Vorprüfung nicht leistbar.

Zu Entwurf Schober Architekten / Lang + Burkhardt:

Die Tramführung widerspricht dem Bebauungsplan sowie dem Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept Pasing Zentrum, in dem u.a. die Führung der Trambahnlinie im Sinne einer Blockumfahrung der Bäcker- und Gleichmannstraße im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich festgelegt wurde. Die vom Entwerfer angedeutete Option, die Verkehrsführung gemäß Auslobung anzupassen, ist nicht prüfbar.



Gestaltungsplan Pasing Zentrum

Entwurfsidee

Aufwertung des Pasinger Zentrums durch die Konzentration auf die artifizielle steinerne Gestaltung der 3 Hauptplätze, unterstrichen durch ein besonderes Lichtkonzept („Nachtpläne“)

- Bahnhofplatz als Basaltpflaster-Band mit signifikanter „Mediensäule“ und korrespondierend auf dem Irmonherplatz einem transparenten Gebäude („Pasing Kommunikation“). Eine kleinere Version der „Mediensäule“ kennzeichnet den Auftakt Pasing im Platzbereich Am Knie.
Veränderte Flächenaufteilung: Bahnhofplatz / Nord (Verschmälerung), Bahnhofplatz / Süd (Vergrößerung), Vorzone rio-Gebäude (Verbreiterung)
- Marienplatz als amorphe Solitärform mit Granitpflasterbelag, über die Fahrbahn hinweg gelegt, Inszenierung der Mariensäule leicht erhaben im Mittelpunkt
- Rathausplatz mit Flusskieselbelag über die Landsberger Straße hinweg gestaltet

Wirtschaftliche Angemessenheit

Hoher Standard bei den 3 Plätzen (Herstellung)

Abweichung von der Auslobung

Verkehrskonzept gemäß Stadtratsbeschluss übernommen
Veränderte Grundstücksaufteilung im Bahnhofsbereich (Eingriff in B-Plan)



Burger Landschaftsarchitekten
Susanne Burger und Peter Kühn, München
Verkehrsplanung: Bodo Fuhrmann, Berlin
GRI Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung,
Regionalisierung und Infrastrukturplanung mbH

Bahnhofsplatz

Gestalterisches Konzept

Bahnhofplatz als Solitär abgesetzt, offener freier ebener Platz ohne Einbauten und Bepflanzung, Bänke an der Südkante, freier Bewegungsraum (bandartiges Tableau), Orientierung in die angrenzenden Straßenräume durch Baumreihen

Platzbelag Basalt-Kleinsteinpflaster

Mediensäule und transparentes Gebäude „Pasing Kommunikation“ auf dem Irmonherplatz

Strenge Trennung zwischen Platz und Straße mit Aufkantung (durchgehend 12 cm)

Möblierung Gestaltungskatalog LHM

Beleuchtungskonzept („Nachtpläne“)

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil, Tramhaltestelle, Radverkehr in zwei Richtungen entsprechend Auslobung, 12 Taxistände auf der Südseite beidseits der Gleichmannstraße Haupttrasse zwischen Terminalgebäude und Bürkleinbahnhof Richtung NUP geführt und weiter Richtung Bäckerstraße nicht geführt („Mischzone“ Arcadenplatz / Promenade)

Fußgänger werden über getreppte Rampe auf den Bahnhofplatz geleitet 10 Kurzzeitparkplätze am Irmonherplatz

Konflikte

Furt zwischen Bahnhof und Kafflerstraße als „normale“ Fahrstraße ausgebildet, keine gestalterische Abgrenzung

Taxizufahrt östlich Gleichmannstraße über Radweg

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Zugang zur Rad- und Fußwegunterführung als getreppte Rampe ausgebildet. Konflikt am Tunnelmund gelöst. Radverkehr wird hinter dem Bürkleinbau Richtung Osten in das öffentliche Radnetz geführt. Fußgänger- und Radverkehr weitgehend entkoppelt
- Kurzparkplätze am Bahnhofsvorplatz: Gut Gelöst am möglichen Kommunikationszentrum am Irmonherplatz
- Aufstellflächen für Taxis: Gut gelöst südlich des Bahnhofsvorplatzes
- Info-Säule: Gelöst - Mediensäule
- Temporäre Vermarktung: Uneingeschränkt möglich
- Platzgestaltung: Klare Definition als Warte- und Bewegungsbereich für Fußgänger. Erreichbarkeit des EG's uneingeschränkt möglich. Wegen der Oberflächenbeschaffenheit klar definiert, Radverkehr auf dem Vorplatz dadurch eingeschränkt

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Materialwahl ist zu überarbeiten
- Konflikt: Taxistandorte (Fußgänger und Radverkehr)
- Radwegunterführung: Konflikt Radfahrer, Fußgänger nicht gelöst
Zusätzliche Konfliktbereiche durch Querrampe geschaffen
Radverkehrsführung vor Haupteingang Pasing Arcaden verstärkt
Führung Fuß- und Radverkehr in Unterführung vertauscht
- Bahnhofplatz West: Verkehrsbeschränkung gestalterisch nicht berücksichtigt

Fachbeitrag mfi

Bei diesem Entwurf werden die Radfahrer, die aus dem kombinierten Fußgänger-/Radfahrtunnel östlich des Bahnhofsgebäudes Pasing heraustreten umgeleitet zwischen das neue Terminalgebäude um den Bürkleinbahnhof, um dann ungeführt im Bereich des Haupteingangs der Pasing Arcaden ihre Fahrt fortzusetzen. In diesem Entwurfsgedanken erfolgt eine gezielte Führung sämtlicher Fahrradströme direkt vor den Haupteingang eines Einkaufszentrums, was aus unserer Sicht als äußerst problematisch zu betrachten ist. Neben einer deutlichen Einschränkung der Verweilqualität in den Außengastronomiebereichen sehen wir ein erhebliches Unfallrisiko in dieser Variante.

Zudem ist der Fahrradverkehr, der von der Nordumgehung Pasing Richtung Vorplatz entstehen wird, weder planerisch berücksichtigt noch folgt er geführt.

Zentraler Bushaldebereich

Gestalterisches Konzept

Entsprechend Auslobung

Idee: Transparentes Gebäude „Pasing Kommunikation“ auf dem Irmonherplatz

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Entsprechend Auslobung

Konflikte

Anlieferung Ladenzone rio-Gebäude

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Das Entfallen der öffentliche Grünfläche an der Irmonherstraße im dicht bebauten Pasinger Zentrum wird seitens Gartenbau kritisch gesehen

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Betonplattenbelag für Fußweg (hell) und Radweg (dunkel, rau), Fahrbahn in Asphalt mit Abstich abgesetzt

Auf der Westseite im Gehweg durchgehende Baumreihe (Robinie)

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn / Tramtrasse nach Westen verschoben (3,5m) mit Abstich Haupttrasse als 2-Richtungsradweg östlich der Fahrbahn (3,5m)

Radständer verteilt

Anlieferzonen nicht dargestellt

Möblierung Gestaltungskatalog LHM

Zugänge Passagen / Wege durch Baublöcke keine Aussage

Konflikte

Anlieferung Ostseite über Radweg

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Materialwahl ist zu überarbeiten
- Konflikt: in Bäckerstraße Lieferzone hinter 2-Richtungsradweg
- 2-Richtungsradweg in Bäckerstraße nicht zielführend, da 2-seitige Erschließung nötig
- Anschlüsse Radverkehr sind noch auszuarbeiten

Fachbeitrag SWM/MVG

In der Bäckerstraße liegt der Gleiskörper in Fahrtrichtung am rechten Fahrbahnrand. Die Radfahrer können aufgrund ihrer i.d.R. geringeren Geschwindigkeit nicht in Fahrtrichtung links neben der Trambahn geführt werden.

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Betonplattenbelag für Fußweg (hell), Fahrbahn in Asphalt mit Abstich abgesetzt

Auf der Ostseite im Gehweg durchgehende Baumreihe (Robinie)

Gestalterische Zäsur zum Marienplatz

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn (5,0m) mit Abstich

Radverkehr auf Fahrbahn in Einbahn-Richtung, in Gegenrichtung kein Radverkehr

Radständer verteilt

Anlieferzonen nicht dargestellt

Möblierung Gestaltungskatalog LHM

Zugänge Passagen / Wege durch Baublöcke keine Aussage

Fachbeitrag SWM/MVG

In der Gleichmannstraße liegt der Gleiskörper in Fahrtrichtung am rechten Fahrbahnrand. Die Radfahrer können aufgrund ihrer i.d.R. geringeren Geschwindigkeit nicht in Fahrtrichtung links neben der Trambahn geführt werden.

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Inszenierung der Mariensäule (etwas erhaben, verschoben ins Zentrum der Straßenachsen), ornamental gestalteter Solitärplatz mit Granit- und Basaltkleinsteinpflaster, 4 Baumreihen aus angrenzenden Straßenräumen enden am Marienplatz

Keine gestalterische Trennung zwischen Platz und Straße, Verkehrsführung mit Aufkantung (12cm)

Beleuchtungskonzept („Nachtpläne“)

Möblierung Gestaltungskatalog LHM

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Busfurt durch Aufkantung (12cm) geführt, Radverkehr wird frei über den Platz geführt, Bushaltestellen in der Planegger Straße

Konflikte

Platzgestaltung quer über Haupterschließungsstraße (15.000 Kfz/24h)

Querung Fußgänger über Bodensee- / Planegger Straße nicht dargestellt

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post (Busse)

Fachbeitrag Planungreferat

Konflikt: Verkehrsführung des Hauptverkehrsstraßenzuges Bodensee- / Planegger Straße am Pasinger Marienplatz.

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Materialwahl ist zu überarbeiten
- Platzgestaltung über Planegger-/ Bodenseestraße entspricht nicht der Funktion
- Kleinsteinpflaster für Bus nicht geeignet
- Keine klare Radverkehrsführung

Fachbeitrag SWM/MVG

Bus: Es ist keine Bushaltestelle im Umfeld des Pasinger Marienplatzes für die Buslinien 160 und 162 in Richtung Offenbachstraße dargestellt.

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Freier Straßenraum zwischen Hausfassaden mit durchgehender Baumreihe im Süden (Platanen, wie Landsberger Straße)

Betonplattenbelag für Fußweg (hell) und Radweg (dunkel, rau), Fahrbahn in Asphalt mit Abstich abgesetzt

Gestalterische Zäsur zum Marienplatz

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil entsprechend Auslobung: Radverkehr Richtung Westen separat auf Radweg, in Richtung Osten auf Fahrbahn

Tram / Betriebsgleis, Haltestellen Tram / Bus entsprechend Auslobung

Radständer verteilt

Anlieferzonen nicht dargestellt

Möblierung Gestaltungskatalog LHM

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Materialwahl ist zu überarbeiten

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Artifizieller Platz mit ornamentaler Platzgestaltung, Basaltpflaster und Flusskiesel, Gestaltungseinheit Rathausplatz und Landsberger Straße (Fahrbahn Asphalt, Fußwege Betonplatten), Bewegungsbänder mit Beleuchtungslinien („Nachtplan“), 3 Bestandebäume, keine weitere Begrünung, Oberfläche leicht gewölbt, Bänke entlang der südlichen Rathausfassade

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Tram, Bus, Fahrrad, Kfz entsprechend Auslobung

Radfahrer auf Fahrbahn in beiden Richtungen

Längsparken auf der Südseite entfällt

Zwei Querungen für Fußgänger auf Basaltpflaster

Konflikte

Anlieferung südlich über Flusskiesel (Überfahrbarkeit)

keine Stellplätze für Standesamt

Längsparken auf der Südseite entfällt

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Es ist fragwürdig, ob der Erhalt des Baumbestandes am Rathausplatz bei der Umgestaltung in eine Belagsfläche möglich ist.

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Materialwahl ist zu überarbeiten

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Die Ausbildung des Bahnkörpers im Bereich des Rathausplatzes mit Flusskieseln ist zumindest in westlicher Richtung bautechnisch nicht möglich, da sich hier der An- und Abfahrtsbereich einer Bushaltestelle befindet und die Befestigung nicht dauerhaft hergestellt werden kann. Die Farbgestaltung des Bahnkörpers entsprechend dem Konzept für den Rathausplatz ist grundsätzlich denkbar.

Die Querungsstelle innerhalb der Haltestelle Rathausplatz ist nicht sinnvoll, da dort haltende Busse und Trambahnen keinen festen Halteplatz haben und dementsprechend auch im Bereich der Querungsstelle Fahrzeuge halten können.

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrerschließung entsprechend Auslobung, Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (Platanen) auf der Achse der Parkbuchten, 2 Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrerschließung entsprechend Auslobung, Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (Platanen) auf der Achse der Parkbuchten, 2 Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst

Konflikt

Querung Landsberger Straße für Fußgänger

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Auftakt Pasing wird durch „Mediensäule“ analog zum Bahnhofplatz markiert (mit gleichem Programm)

Wiedererkennung der Platzanmutung durch gleiche Oberflächengestaltung wie Bahnhofplatz (Basaltpflaster)

Keine Bepflanzung

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrerschließung entsprechend Auslobung, Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe wo möglich (Platanen)



Gestaltungsplan Pasing Zentrum

Entwurfsidee

Die langsame Geschwindigkeit im gesamten zentralen Bereich ermöglicht die weitgehende Umsetzung des Prinzips „Multifunktionalität / Mischverkehr“ mit Vorrang für Tram, Bus, Taxi. Aufwertung des gewachsenen Pasinger Zentrums bis zur Rathausgasse durch flächendeckend niveaugleiche Oberflächengestaltung mit Betonsteinpflaster (Münchener Platte).

Aufteilung der Straßen- / Platzflächen in

- Fahrverkehr einschließlich Radverkehr auf der Fahrbahn, getrennt durch höhengleiche Bänder aus Betonsteinrinnen und
- Aufenthaltsbereiche für Fußgänger (und unsichere Radler) einschließlich Anlieferung

Signéhafte Gestaltung der 3 Plätze („Intarsienbänder“). Detaillierte Lösungsvorschläge für die einzelnen Abschnitte nach dem Prinzip „Mischverkehr“ z.B. Reduzierung der Fahrbahn im Bereich Landsberger Straße / Rathausplatz und im Bereich zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße durch Zusammenlegung von Fahrbahn / Tram / Betriebsgleis oder „Multifunktionsband“ entlang der Landsberger Straße

Neue Variante für den Zentralen Bushaldebereich mit Steig in Mittellage

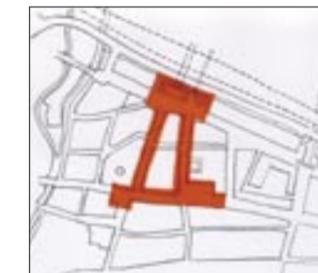
Wirtschaftliche Angemessenheit

Standard (Herstellung und Unterhalt)

Abweichung von der Auslobung

Verkehrskonzept gemäß Stadtratsbeschluss übernommen, allerdings mit alternativer Ausformung der Verkehrsabläufe in einzelnen Abschnitten im Sinne des Prinzips „Mischverkehr“

Martin Gebhardt / Martin Rist, Vohenstrauß / Marzling,
Architekturbüro Gebhardt /
Landschaftsarchitekten Narr Rist Türk
Verkehrsplanung: Dipl.-Geograph Andreas Bergmann,
München



Bahnhofsplatz

Gestalterisches Konzept

Bahnhofsplatz als freier Bewegungsraum, Wege, Platz-, Verkehrsflächen höherwertiges Betonsteinpflaster (Münchener Gehwegplatte, in verschiedenen Formaten), großes multifunktionales Tableau. Halt und Orientierung durch Intarsienband (höherwertiger Belag, 2 kleine Wasserbecken, Grün) und Baumcluster. Baumcluster als Verlängerung Promenade, Bestandsbäume Westseite erhalten (sparsame Bepflanzung). Beleuchtungskonzept: Prinzip Mastleuchten, Stelen unterschiedliche Höhen, Standorte nicht dargestellt, Mediensäule südlich „Intarsienband“, Sitzstufen vor Zufahrt Radunterführung, Tramhaltestelle vor Baumcluster

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil, Furt, Tramhaltestelle entsprechend Auslobung (Tramwartehaus versetzt), Hauptradroute aus Unterführung umgelenkt durch Sitzstufen südlich Bürkleinbahnhof, im weiteren Verlauf erfolgt Radverkehr ungeführt über den Platz. Abgrenzung Bahnhofsplatz zur Fahrbahn und Furt erfolgt durch eine niveaugleiche Rinne. 10 Taxistände nördlich der Furt (ohne Reserve, Aufstellung in zwei Reihen). Radverkehr in Ost-West Richtung über Fahrbahn, kein separater Radweg. 10 Radstellplätze westlich Bahnhofsgebäude

Konflikte

Kein separater Radweg in West-Ost-Richtung

Keine Alternative Kurzzeitparkplätze am Bahnhofsplatz dargestellt

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Radverkehr aus der Rad- und Fußgängerunterführung wird vor dem Bürkleinbau Richtung Osten in das öffentliche Radnetz geführt. Konflikt Radverkehr und Fußgängerquerung in West- /Ostrichtung am Tunnelmund nicht gelöst.
- Kurzzeitparkplätze am Bahnhofsvorplatz: Nicht gelöst. Kiss and Ride nur auf der NUP
- Aufstellflächen für Taxis: Gelöst. Westlich vor dem EG
- Info-Säule: Gelöst
- Temporäre Vermarktungsflächen: Nur sehr eingeschränkt möglich
- Platzgestaltung: Gestalterische Trennung durch Rinnen. Verhinderung des Fahrradverkehrs auf dem Vorplatz in West- / Ostrichtung i. O., eingeschränkt wegen des „Stempels“ mit Wasser und Sitzbereichen

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Guter Ansatz zur Konfliktschärfung Fußgänger und Radverkehr; muss im Detail noch überarbeitet werden (Breite, Radverkehrsrampe)
- Tausch von Radverkehr und Fußgänger im Unterführungsbereich
- Fläche Kurzzeitparker im Bahnhofsvorplatzbereich fehlt
- Radverkehrsführung Richtung Osten am Bahnhofsplatz südseitig nicht berücksichtigt und muss ergänzt werden

Fachbeitrag mfi

Dieser Entwurf bietet keine befriedigende Lösung für den Radverkehr südlich des kombinierten Fahrrad- und Fußgängertunnels. Die direkte Anbindung der Fahrradströme an den Vorplatzbereich wird durch eine kombinierte Sitz- und Baumgruppe versperrt, so dass der gesamte Fahrradstrom in einen ca. 3m breiten Streifen vor das Bürklein-Bahnhofsgebäude geleitet wird. Da in diesem Gebäude eine gastronomische Nutzung vorgesehen ist, ist durch diesen Entwurfsgedanken nicht nur eine erhebliche Einschränkung der Verweilqualität in den Außengastronomieflächen zu erwarten, es besteht vielmehr noch ein erhebliches Unfallrisiko zwischen Fußgänger- und Radfahrerverkehr. Der Entwurf zeigt keine Maßnahme auf, wie diesem Unfallrisiko begegnet werden kann.

Eine durchgängige Vorplatzgestaltung zwischen Bahnhofsvorplatz und dem Bereich vor den geplanten Pasing Arcaden ist aufgrund der Anordnung einzelner Baumgruppen bei diesem Entwurf nicht möglich. Dieses schränkt die Attraktivität des neuen Stadtraums Vorplatz Bahnhof deutlich ein.

Die Anordnung von Baumgruppen beeinträchtigt zusätzlich den Blick auf die Pasing Arcaden.

Zentraler Bushaltebereich

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Neue Variante für zentralen Bushaltebereich: Aufstellflächen für Busse um überdachten Mittelplatz (Bushalt am Bahnhofsplatz entfällt), Fortsetzung „grünes Band“, Bäume zweireihig, vor den Gebäuden auf Nord- und Südseite unverstellter Fußweg (ca. 3,0 / 3,5m), Anlieferung rio-Gebäude möglich, Anlieger Wohnen durch Busse nicht direkt beeinträchtigt, Bäume Irmonherplatz bleiben erhalten, westlicher Straßenzug wird Fußgängerbereich, Straßenprofil Kaflerstraße 6,5m, Richtungsfahrbahnen mit unterschiedlichen Belägen

Konflikte

Buswende problematisch

Fachbeitrag Planungsreferat

Straßennetz „U-1566 – Kaflerstraße – Manzinger Weg – Irmonherstraße / -platz“ als Mischfläche o.ä. nicht möglich

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Gestaltung entspricht nicht Vorgaben des Verkehrskonzeptes
- Fahrbahnmaterial Kaflerstraße: West-Ost-Richtung für Individualverkehr überarbeiten

Fachbeitrag SWM/MVG

Bus: Die Haltestellen am Zentralen Busbereich sind nicht für unabhängiges Ein- und Ausfahren ausgelegt.

Wendefahrten aus Richtung Osten in Richtung Osten sind nicht möglich. Wendefahrten aus Richtung Westen in Richtung Westen sind nur mit Kreuzung des Gegenverkehrs möglich (auch hier ist der Radius möglicherweise nicht ausreichend). Es eine Haltestelle weniger als notwendig dargestellt. Damit sind grundlegende Anforderungen an die Gestaltung des Zentralen Busbereichs nicht erfüllt.

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Beton) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum, Fahrbahn (6,5m) niveaugleich durch Rinne von Gehwegbereich abgesetzt, Bäume im südlichen Abschnitt auf der Westseite, im nördlichen Abschnitt auf der Ostseite, Fahrradständer unter Bäumen, Zugänge zu Passagen sind gestalterisch einbezogen (Belag), Anlieferung auf Gehweg auf beiden Seiten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Radverkehrsführung in beiden Richtungen auf der Fahrbahn

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Radverkehr in Bäckerstr. gut gelöst, jedoch sind die Breiten zu überarbeiten

Fachbeitrag SWM/MVG

Die Führung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung der Trambahn ist auf einer gemeinsamen Fahrbahn in der Bäcker- und Gleichmannstraße aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Beton) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum, Fahrbahn (6,0m) niveaugleich durch Rinne von Gehwegbereich abgesetzt, steinerner Straßenraum, keine Bäume, geringe Anzahl Fahrradständer, Zugänge zu Passagen sind gestalterisch einbezogen (Belag), Anlieferung auf Gehweg auf beiden Seiten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrtrasse 6,0m (davon 1,5m für Rad entgegen der Einbahnrichtung), im Bereich Fahrbahn stabiler Betonstein

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der vollständige Verzicht auf Baumpflanzungen in der verkehrsberuhigten Gleichmannstraße ist zu hinterfragen

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Radverkehr in Gleichmannstraße gut gelöst, jedoch sind die Breiten zu überarbeiten

Fachbeitrag SWM/MVG

Die Führung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung der Trambahn ist auf einer gemeinsamen Fahrbahn in der Bäcker- und Gleichmannstraße aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Platz, offen, flexibel, mit einheitlichem Belag (höherwertiges Material), Mariensäule im Schnittpunkt der Straßenachsen im „Intarsienquadrat“ mit Wasserbecken und Bänken, zwei Solitäräume in Randlege, Freischankfläche auf der Nordseite

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Abgrenzung zu den Fahrbahnen Gleichmannstraße und Bodenseestraße / Planegger Straße höhengleich mit Rinne markiert, Busfurt nicht gekennzeichnet, optisch durch Mariensäule und Baum geführt, Radquerungen in Ost-West Richtung über Furt, Bushaltestellen in der Planegger Straße

Konflikte

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Anbindung Radverkehr Bodenseestraße und Querung Richtung Furt ist zu überarbeiten

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum und leitet über in angrenzende Straßen, durchgehende Baumreihe auf der Nordseite, der Übergang Fahrbahn / Gehweg ist durch eine Rinne markiert

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Auf gemeinsamer Fahrbahn werden alle Fahrfunktionen abgewickelt (Tram, Betriebsgleis, Bus, Taxi, Anlieger, Anlieferung, Radfahren in westlicher Richtung), Radfahrer in östlicher Richtung werden auf der Aufenthaltsfläche / Fahrbahn geführt, die Tramtrasse wird im Fahrbahnbereich 3m nach Süden verschoben, verläuft entlang der Rinne, Ein- / Ausstieg auf Radweg, Tramwartehäuschen zurück versetzt im Gehwegbereich

Konflikte

Straßenbahn Ein- / Ausstieg versus Radfahrer

Hinweis

Grundriss M 1:200 Marienplatz / Landsberger Straße und Schnitt D-D widersprüchlich, Schnitt maßgebend

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Die Ausbildung des Straßenraums in der Landsberger Straße zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße entspricht nicht der Auslobung. Neben den Gleisanlagen ist keine getrennte Fahrbahn vorgesehen. Am Knotenpunkt Bäckerstraße/Landsberger Straße biegen die Richtung Bahnhof fahrenden Buslinien 56, 57 und 162 in die Bäckerstraße ein während die vom Bahnhof kommende Trambahn weiter stadteinwärts fährt. Dementsprechend kann ohne getrennte Fahrbahn der westliche Knotenpunktsarm nur dann eine Freigabe „grün“ bekommen, wenn die Einfahrt für die andere Knotenpunktarme gesperrt „rot“ ist. In der Folge entstehen deutliche Verlustzeiten für die Trambahn bzw. die Busse und die Beförderungszeit für die Fahrgäste wird verlängert.

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Platzfläche wird bis zur Landsberger Straße vergrößert, einheitliche Gestaltung mit Plattenbelag (Betonpflaster) zwischen südlicher Rathausfassade und Gebäude südlich Landsberger Straße, Neugestaltung Rathausplatz „Intarsienband“ mit Wasserbecken, langen Sitzbänken, Erhaltung Baumbestand / Brunnen, Stellplätze Standesamt dem Intarsienband vorgelagert, Baumreihe auf der Südseite der Landsberger Straße

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Neues Straßenprofil, reduzierte Geschwindigkeit bis Rathausgasse (Tempo 30), ca. 10,5m breite Mischstraße in Mittellage, Tram in Ost-West Richtung an der Rinne geführt, Haltestelle Ein- / Ausstieg unmittelbar auf Aufenthaltsfläche, Tramwartehaus im Platzbereich zurückversetzt, Fahrverkehr (Bus, Kfz, Rad) benutzt Tramtrasse (Signal gesteuerte Bevorrechtigung Tram ab Rathausgasse), auf der Südseite eigene Fahrbahn (4,0m) für Bus, Kfz, Anlieferung, Rad

Konflikte

Abweichung von Auslobung (Aufhebung der nördlichen Fahrbahn)

Fachbeitrag Planungsreferat

Straßenverbindung aus Landsberger Straße zur südlichen Bäckerstraße so (Mischfläche, Fußgängerzone, o.ä.) nicht möglich

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Konflikt: durch Multifunktionsband Beschränkung der Stellplätze
- Rathausvorplatz: Gestaltung mit Plattenbelag in Fahrbahn entspricht nicht den Funktionen des Verkehrskonzepts
- Konflikt: Radverkehrsführung am Rathausvorplatz im Gleisbereich

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Eine Führung des Radverkehrs zwischen den Schienen im Bereich Rathausgasse u. Bäckerstraße in Richtung Westen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.

Der Gegenrichtungsrادweg im Bereich der Tram sollte eine Mindestbreite von 2,5m besitzen.

Fachbeitrag SWM/MVG

Die Plandarstellung beinhaltet am Rathausplatz einen straßenbündigen Bahnkörper in westlicher Richtung. Dieses ist nicht möglich, da die Bahnsteiglänge über den Bereich der Zufahrten zum Parkplatz auf dem Rathausplatz hinaus geht. Ferner kann für die Trambahn und die Busse die Einfahrt in den Haltestellenbereich durch vor dem Knotenpunkt wartenden Fahrzeuge verzögert werden.

Fachbeitrag zum zentralen Bereich

Baureferat Gartenbau

Es wird positiv bewertet, dass die Planer an der Grünfläche Irmonherstraße, am Rathausplatz und Bahnhofplatz mit dem vorhandenen Baumbestand arbeiten.

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Neues Straßenprofil, „Multifunktionsband“ beidseitig (4,0m) mit Parken, Anlieferung, Fahrradständern, Kiosk, Leuchten, Bäume (durchgehend bis Offenbachstraße) als erweiterter Aufenthaltshaltsbereich, einheitlicher Betonplattenbelag, Fahrbahn Asphalt 4,5m incl. Fahrradstreifen (abmarkiert) durch Rinne niveaugleich abmarkiert, Tramtrasse 6,5m ohne Hochbord

Tramhaltestelle stadteinwärts, Höhe Landsberger/Offenbachstraße wird nach Westen verlegt (bessere Zuordnung zur Schule Georg-Habel-Straße) dadurch Gewinn an Aufenthaltsfläche mit Bäumen im südöstlichen Bereich Offenbachstraße: Vorschlag Wartefläche auf Westseite für Bushalt durch Wegfall einer Fahrspur möglich

Konflikte

Abweichung von der Auslobung, Radfahrer auf Fahrbahn, Tramtrasse ohne Hochbord

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Konflikt: durch Multifunktionsband Beschränkung der Stellplätze

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Ein straßenbündiger Bahnkörper im Bereich der Landsberger Straße muss aus den vorgenannten Gründen seitens der SWM und der MVG abgelehnt werden.

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Entsprechend Auslobung, allerdings Radweg in Richtung Straßenmitte auf Fahrbahn verschoben, Fahrbahn in beiden Richtungen (4,0m), abmarkierter Radweg in beiden Richtungen (2,1m).

Fußgängerquerung in Höhe Calderonweg vorgeschlagen

Konflikte

Abweichung von der Auslobung, Querung Parkverkehr Radfahrer

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Konflikt: durch Multifunktionsband Beschränkung der Stellplätze
- Am Knie: U-Bahn und Grundstückszufahrt bei Platzgestaltung (Westseite) nicht berücksichtigt

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Ein straßenbündiger Bahnkörper im Bereich der Landsberger Straße muss aus den vorgenannten Gründen seitens der SWM und der MVG abgelehnt werden.

Die Wartefläche der Haltestelle Offenbachstraße liegt stadteinwärts im Seitenraum, so dass die Fahrgäste vor dem Einstieg in die Trambahn eine Fahrbahn überqueren müssen. Damit wird die Einstiegshöhe deutlich vergrößert und die Einstiegsverhältnisse für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verschlechtert.

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Baumcluster Gestaltung Oberfläche Bereich Am Knie (analog Bahnhofplatz)

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verbreiterung der Aufenthaltsflächen, Rad und Kfz auf gemeinsamer Fahrbahn (3,75m), Parkstreifen im Süden mit Bäumen, Abgrenzung Fahrbahn / Gehweg Nordseite niveaugleich

Konflikt

Abweichung zur Auslobung, Radfahren auf der Fahrbahn



Gestaltungsplan Pasing Zentrum

MORPHO-LOGIC Architektur + Stadtplanung
 Ingrid Burgstaller, Michael Gebhard, München
 Verkehrsplanung: Dipl.-Ing. Michael Angelsberger,
 Rosenheim

Entwurfsidee

Aufwertung des gewachsenen Pasinger Zentrums durch flächendeckende Oberflächengestaltung mit einheitlichem Plattenbelag in rhythmisierter Bandstruktur im Wechsel Betonstein und Naturstein. Kennzeichnung der Fahrbahn durch Bordsteinbänder (weiche Separierung). Individuelle Akzentuierung der 3 Plätze durch dezente Variation der wesentlichen Gestaltungselemente (Belag, Bäume, Licht)

Grünkonzept: Betonung des Kleinstadtcharakters durch geschnittene, niedrigere Bäume rund um das Geschäftskarrée und als Baumcluster auf dem Bahnhofplatz als verknüpfendes Gestaltungselement des „Grünen Bands“ in der Folge Promenade – Bahnhofplatz – Zentraler Bushaldebereich. Veränderte Flächenaufteilung: Bahnhofplatz / Nord (Verschmälerung), Bahnhofplatz / Süd (Vergrößerung), Vorzone rio-Gebäude (Verbreiterung)

Lichtkonzept: Beleuchtungsmasten mit zwei Lichtebenen

Variante für den Zentralen Bushaldebereich mit Erweiterung der Vorzone vor dem rio-Gebäude durch Verschmälerung der Bushaltezone

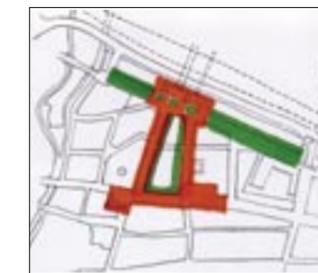
Wirtschaftliche Angemessenheit

Hoher Standard (Herstellung)

Abweichung von der Auslobung

Verkehrskonzept gemäß Stadtratsbeschluss übernommen

Veränderte Grundstücksaufteilung im Bahnhofsbereich (Eingriff in B-Plan)



Bahnhofsplatz

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder) zwischen den umgebenden Hauskanten definiert den Stadtraum. Langgestreckter Platzbereich, gestalterisch abgesetzt durch engere Natursteinbänder zwischen Promenade und zentralem Bushaldebereich, dient als Aufenthaltsbereich unter Baumdächern, die Teil eines „grünen Bandes“ sind. Die Baumcluster sind geschnittene Bäume, analog der Bäume in der Bäcker- und Gleichmannstraße. Baumkulisse vor Fassaden auf der Südseite (Ostteil / Westteil). Beleuchtungskonzept: Mastleuchten mit zwei Lichtpunkthöhen (Fahrbahn und Gehweg), auch unter Bäumen

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Abgrenzung Platzbereich zur Fahrbahn mit Bordstein (Abstich 2cm), im Bereich der Tramhaltestelle Bordstein (18cm)

Furt, Straßenprofil, Tramhaltestelle, Radverkehr in zwei Richtungen entsprechend Auslobung, 12 Taxistände mit eigener Zufahrt westlich Bahnhofsgebäude, 10 Kurzzeitparkplätze am Irmonherplatz

Fahrradhaupttroute zwischen Terminalgebäude und Bürkleinbahnhof als flache Rampe, ohne weitere Führung über den Platz

Konflikte

Fußgänger müssen Taxistandplatz queren

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Nicht organisiert. Konflikt am Tunnelmund des Rad- und Fußwegtunnels sowie die Weiterführung in das öffentliche Radnetz nicht gelöst. Kann nachgebessert werden
- Wegeführung für Radverkehr zum Radweg außerhalb des Bahnhofsvorplatzes gut gelöst durch Gestaltungselement Bäume
- Kurzzeitparkplätze am Bahnhofsvorplatz: Erfüllt im Bereich der Irmonherstraße
- Aufstellflächen für Taxis: Lösung westlich vor EG nicht konfliktfrei
- Info-Säule: Keine Aussage
- Temporäre Vermarktungsflächen: Möglich. Allerdings durch gestalterisches Element Bäume eingeschränkt

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Die kastenförmig geschnittenen Linden am Bahnhofsplatz und in der Bäcker-/ Gleichmannstraße werden wegen des sehr hohen Unterhaltsaufwandes äußerst kritisch beurteilt, vergleichbare Beispiele sind im Stadtgebiet nicht vorhanden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Konflikt Fußgänger / Radfahrer nicht gelöst (Keine Führung des Radverkehrs)
- Konflikt Taxistandort westlich Bahnhof im Widerspruch zur laufenden Planfeststellung

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Für die Separierung zwischen Fahrflächen und Gehflächen halten wir bei gleicher Belagsgestaltung einen kleinen Höhenunterschied für sinnvoll.

Fachbeitrag mfi

Die Führung der Radfahrer aus dem Fußgänger- und Fahrradtunnel östlich des Bahnhofs Pasing ist in diesem Entwurf nicht gelöst. Es treffen ungebremste Fahrradströme auf eine hohe Fußgängerfrequenz insbesondere auf die zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Eingang der Pasing Arcaden. Zudem schränkt die Anordnung ihrer Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz sowie südlich des Bürklein-Bahnhofs sehr deutlich die Sicht auf die Pasing Arcaden ein.

Zudem ist der Fahrradverkehr, der von der Nordumgehung Pasing Richtung Vorplatz entstehen wird, weder planerisch berücksichtigt noch folgt er geführt.

Zentraler Bushaldebereich

Gestalterisches Konzept

Fortsetzung „Grünes Band“ entlang Zentralem Bushaldebereich, Fußgängerbereich vor rio-Gebäude von 3 auf 6m vergrößert, Mittelinsel verschmälert (von 8 auf 5m) auf Fahrbahn in Asphaltbeton, Haltestellen unter Bäumen, einheitliches Beleuchtungskonzept

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Entsprechend Auslobung

Konflikte

Buswende problematisch (d=23m)

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Erhalt des Baumbestandes an der Grünfläche Irmonherstraße wird positiv bewertet

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum, durchgehende Baumreihe auf der Westseite (geschnittene Bäume), Beleuchtungskonzept: Mastleuchten mit zwei Lichtpunkthöhen (Fahrbahn und Gehweg)

Öffnung des Viktualienmarktes Einbeziehung in Straßenraumgestaltung, Freischank- / Auslageflächen

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn entsprechend Auslobung, mit Bordstein abgesetzt (Abstich 2cm) Radverkehrsführung entsprechend Auslobung (eigener Radweg Richtung Süden)

Anlieferzonen nur auf der Ostseite dargestellt

Radständer unter den Bäumen

Konflikte

Anlieferung Westseite eingeschränkt, Umbau Viktualienmarkt

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum, durchgehende Baumreihe auf der Westseite (geschnittene Bäume), Beleuchtungskonzept: Mastleuchten mit zwei Lichtpunkthöhen (Fahrbahn und Gehweg)

Freischank- / Auslageflächen, Platz vor Gleichmannstraße 5: Einbeziehung in Straßenraumgestaltung

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn entsprechend Auslobung, mit Bordstein abgesetzt (Abstich 2cm) Radverkehrsführung entsprechend Auslobung (auf Fahrbahn), keine Radverkehrsführung Richtung Norden

Anlieferzonen nur auf der Ostseite dargestellt

Radständer unter den Bäumen

Konflikte

Anlieferung Westseite eingeschränkt

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: In der Gleichmannstraße liegt der Gleiskörper in Fahrtrichtung am rechten Fahrbahnrand. Die Radfahrer können aufgrund ihrer i.d.R. geringeren Geschwindigkeit nicht in Fahrtrichtung links neben der Trambahn geführt werden.

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Allseitig mit säulenförmigen Bäumen entlang der Fassaden umstellt, um den Platz zu fassen (Rechteck, Privatfläche einbezogen). Mariensäule im Wasserbecken, umrahmt mit Sitzbänken, verschoben in Schnittpunkt der Straßenachsen, Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder, Verlegerichtung Nord-Süd), Fahrbahn Bodensee- / Planegger Straße in Asphaltbeton, abgesetzt durch Bordstein, Mastleuchten im Karree gestellt, Freischankflächen im Südwesten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Busfurt abgegrenzt im Plattenbelag, separater Radweg Ost-West im nördlichen Platzbereich in Richtung Bodenseestraße, Bushaltestellen in der Planegger Straße, Fuß- und Radquerungen entsprechend Auslobung

Konflikte

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post (Busse)

Fachbeitrag SWM/MVG

Bus: Es ist keine Bushaltestelle im Umfeld des Pasinger Marienplatz für die Buslinien 160 und 162 in Richtung Offenbachstraße dargestellt.

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder) zwischen den Hauskanten definiert den Straßenraum (freie Platzwirkung) und leitet über in angrenzende Straßen, durchgehende Baumreihe auf der Nordseite (geschnitten, Teil des Baumkonzeptes wie Bäcker- / Gleichmannstraße), Beleuchtungskonzept: Mastleuchten mit zwei Lichtpunkthöhen (Fahrbahn und Gehweg), Freischank- / Auslageflächen

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrsführung, Straßenprofil (Bordstein Abstich 2cm), Tramhaltestelle (erhöht) entsprechend Auslobung, Radverkehr Richtung Westen ist nicht separiert, Radständer unter Baumreihe

Empfehlung: Verzicht Betriebsgleis stadträumlich nicht vorteilhaft, Anlieferzone auf der Nordseite ausgewiesen

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Nicht erkennbar ist die Führung des Radverkehrs auf der Nordseite der Landsberger Straße zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Einheitlicher Plattenbelag (Betonpflaster, Natursteinbänder) zwischen den Hauskanten Rathaus und südlicher Bebauung Landsberger Straße definiert den Stadtraum, Rathausplatz in drei leicht erhöhte „Grüne Felder“ unterteilt, an den Rändern mit Hecken und Sitzbänken ausgestattet, Bestandsbäume ergänzt, das östliche Feld wird als Standesamt-Parkplatz genutzt

Belagswechsel im Bereich Rathausgasse, Beleuchtungskonzept wird weitergeführt

Baumreihe Landsberger Straße Südseite

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil, Tramhalt und Parkstreifen Südseite entsprechend Auslobung Radfahrer auf Fahrbahn in beide Richtungen

Fußgänger-Querungen im Bereich der Tramhaltestelle

Fachbeiträge zum Zentralen Bereich

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Die kastenförmig geschnittenen Linden am Bahnhofplatz und in der Bäcker-/ Gleichmannstraße werden wegen des sehr hohen Unterhaltsaufwandes äußerst kritisch beurteilt, vergleichbare Beispiele sind im Stadtgebiet nicht vorhanden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Vorgeschlagenes Plattenmaterial im zentralen Bereich nicht für Bus und Tram geeignet

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Für die Separierung zwischen Fahrflächen und Gehflächen halten wir bei gleicher Belagsgestaltung einen kleinen Höhenunterschied für sinnvoll

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (säulenförmig) auf der Achse der Parkbuchten, zwei Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst, Tram im grünen Rasengleis, Rad- / Fußweg Betonpflaster / -platten, Fahrbahn Asphaltbeton, Mastleuchten ergänzt durch Überspannungsleuchten, Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (säulenförmig) auf der Achse der Parkbuchten, zwei Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst, Tram im grünen Rasengleis, Rad- / Fußweg Betonpflaster / -platten, Fahrbahn Asphaltbeton, Mastleuchten ergänzt durch Überspannungsleuchten, Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung

Konflikt

Querung Landsberger Straße für Fußgänger

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Baumcluster beidseits Am Knie (säulenförmig), Plattenbelag mit Betonpflaster, Natursteinbänder

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

U-Bahn und Grundstückszufahrt bei Platzgestaltung (Westseite) nicht berücksichtigt

Platzgestaltung Ostseite widerspricht Bebauungsplan

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungselemente analog Landsberger Straße, Rad- / Fußweg Betonpflaster / -platten, Fahrbahn Asphaltbeton, Mastleuchten ergänzt durch Überspannungsleuchten, Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung



Gestaltungsplan Gesamtentwurf

Alfred Peter, Landschaftsarchitekt, Straßburg
Verkehrsplanung: Roland Ribí & Associés, Straßburg

Entwurfsidee

Aufwertung des gesamten Siedlungsbereichs zwischen Straße Am Knie und Pasinger Zentrum durch Führung der Tram über Promenade – Gleichmannstraße – Landsberger Straße in nördlicher Seitenlage mit der Intention:

- Erschließung der neuen Bebauung entlang der Promenade durch die Tram
- Ausprägung der Landsberger Straße als stadtverträglicher Boulevard durch 4-reihige Allee und erhebliche Reduzierung der Fahrbahn
- Umgestaltung der „Stadtautobahn“ NUP sowie Knoten Am Knie zur Hauptverkehrsstraße (Mittelteiler mit Bäumen bzw. Platz als „Grüner Auftakt Pasing“)
- Neugestaltung der Bäckerstraße zur verkehrsberuhigten „Top-Geschäftsstraße“

Besonderes Gestaltungselement zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität: großzügige Überdachungen / transparente Bauten am Bahnhofplatz, am Zentralen Bushaldebereich, in der Bäckerstraße

Wirtschaftliche Angemessenheit

Aufwendig (Planungsverfahren), Standard (Herstellung)

Abweichung von der Auslobung

Widerspruch zum Verkehrskonzept (Stadtratsbeschluss vom 09.05.2007) durch neue Verkehrsführung der Tram und verändertes Straßenprofil in der Landsberger Straße

Grundsätzliche Infragestellung des Entwurfs durch SWM/MVG, Planungsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Baureferat Tiefbau, mfi.

Begründung: Die NUP einschließlich Knotenpunkt Landsberger Straße / Am Knie unterliegt einem eigenen Planungsverfahren. Sie ist projektgenehmigt und befindet sich bereits in der Ausführungsplanung.

Die Tramführung widerspricht dem Bebauungsplan, einschlägigen Stadtratsbeschlüssen und Projektgenehmigungen zur NUP sowie dem Nahverkehrsplan.

Diese Vorschläge benötigen eine umfangreiche verkehrliche Begutachtung. Dies ist im Rahmen der Vorprüfung nicht leistbar.



Fachbeiträge zum Entwurf generell

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Grundsätzlich entspricht die Streckenführung nicht der Auslobung und dem Grundsatzbeschluss zum Verkehrskonzept. Ferner widerspricht sie dem Nahverkehrsplan.

An den Endpunkten der Trambahnlinien sind Wendezeiten erforderlich. Wird die Wendezeit an der Haltestelle Pasing Bahnhof absolviert, müssen bei der Streckenführung die Fahrgäste, die in stadtauswärtiger Richtung mit Fahrziel Pasing Marienplatz bereits in der Tram sitzen, diese Wendezeit abwarten. Wird die Wendezeit am Pasinger Marienplatz eingerichtet, gilt dasselbe für am Pasinger Bahnhof einsteigende Fahrgäste.

Eine nördliche Seitenlage der Trambahn in der Landsberger Straße bewirkt einseitige Betroffenheiten der Anlieger infolge von Schallemissionen. Deshalb ist die Veränderung der Lage des Gleiskörpers nicht genehmigungsfähig.

Bus: Von einer weiteren Stellungnahme zu einzelnen Details wird aufgrund des Widerspruches zu wesentlichen Inhalten der Auslobung abgesehen.

Aufgrund der genannten Punkte muss der Entwurf aus Sicht der SWM und der MVG deshalb ausgeschrieben werden.

Fachbeitrag Planungsreferat

Grundsätzlicher Widerspruch zur geltenden Beschlusslage des Stadtrates hinsichtlich z. B.

- Gestaltung Knoten NUP / Landsberger Straße / Am Knie
- optionaler Verlängerung der U-Bahn nach Pasing im Zuge der Promenade
- Bausteinen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Das Team Alfred Peter weicht mit seiner neuen Variante der Straßenbahnführung über die Passage vor den Pasing-Arcaden völlig von den Wettbewerbsvorgaben ab. Diese neuen Vorschläge benötigen eine umfangreiche verkehrliche Begutachtung der Knoten NUP / Landsberger Straße / Am Knie und weiterer Verkehrsknoten. Dies ist in der Kürze der Zeit nicht leistbar. Wir können daher zu diesem Vorschlag keine wertende Stellungnahme abgeben. Auf den ersten Blick hat diese neue Variante allerdings den Vorteil, dass mit der neuartigen Streckenführung der Tram neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Landsberger Straße und das Zentrum Pasing möglich sind.

Fachbeitrag mfi

Dieser Vorschlag sieht die Verlegung der Straßenbahntrasse von der Landsberger Straße in einen Grünstreifen südlich der geplanten Nordumgehung Pasing vor. Damit wird die Straßenbahntrasse durch die Promenade geführt, die sich südlich direkt an die Pasing Arcaden anschließt. Durch diese Maßnahme wird nicht nur die Promenade zerschnitten und verliert ihre Funktion, darüber hinaus besteht ein erhöhtes Unfallrisiko in diesem Bereich sowie eine starke Lärmbelastigung der Anwohner in dem ebenfalls im Projekt Pasing Arcaden geplanten ca. 80 Wohneinheiten. Da die Verlegung der Straßenbahntrasse Kernelement dieses Entwurfsgedanken ist, wird er aus unserer Sicht aus den vorgenannten Gründen abgelehnt.

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Umgestaltung NUP einschließlich Knoten Am Knie: Mittelteiler mit Bäumen, Straßenaufteilung und Knotenausbildung widersprechen Bebauungsplan, einschlägigen Stadtratsbeschlüssen und Projektgenehmigung
- Tram in U-Bahnvorbehaltfläche widersprüchlich zum Bebauungsplan
- 2-Richtungsradweg Südseite Landsberger Straße nicht möglich (beidseitige Erschließung)
- Baumreihen in der Gehbahn nicht möglich (Fußgänger, Sparten)
- Tram Seitenlage in falscher Richtung; keine Erschließung der Grundstücke möglich

Bahnhofsplatz

Gestalterisches Konzept

Weiterführung Promenade mit Baumallee über den Bahnhofsplatz, dargestellt auch transparentes Gebäude am Bahnhofsplatz, Betonplattenbelag (diagonal verlegt), Stadtmöblierung gängiges Material, Beleuchtungskonzept Mikroscheinwerfer an Fassaden, Betonung der Linearität durch einen langgestreckten Unterstand, Höherer Bord im Bereich Einstiegsstelle Tram

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn für Tram, Bus Taxi, Rad (5,8m), Führung Radverkehr in West-Ost-Richtung integriert in Gehbahn, Furt Kafferstraße (8,0m) mit Bushaltebereich, Asphalt, jedoch abgesetzt zum Straßenbelag Kafferstraße, Taxi in der Bäckerstraße, nicht am Bahnhofsplatz (ohne Reserve), Kurzzeitparkplätze nicht dargestellt

Konflikte

Radquerung Bahnhofsplatz, Fußgängerquerung Bahnhofsplatz
temporäre Nutzung Bahnhofsplatz eingeschränkt

Hinweis

Layer „Bestand Grün“ versehentlich mit ausgedruckt

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Nicht organisiert. Konflikte nicht gelöst
- Kurzparkplätze am Bahnhofsvorplatz: Nicht gelöst
- Aufstellflächen für Taxis: Planerisch gelöst. Aufstellfläche im Bereich der Bäckerstrasse, jedoch weite Wege
- Info-Säule: Keine Aussage
- Temporäre Vermarktung: Nicht möglich, neues Gebäude auf dem Bahnhofsvorplatz
- Platzgestaltung: Wegen des neuen Gebäudes Wegführung zu den Eingängen im EG eingeschränkt. Wegen der Überdachung des Wartebereichs Tram am Bahnhofsvorplatz und Taxi in der Bäckerstraße Einschränkung des Blickkontakts zum Vorplatz

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Erschließung Westseite Bahnhof wegen Bebauung Bahnhofsvorplatz nicht möglich
- keine Aussage zu Radverkehrsführung

Zentraler Bushaltebereich

Gestalterisches Konzept

Bushaltebereich mit dreireihiger Baumallee, Fahrbahn Asphalt, Aufenthaltsflächen Betonplatten, Beleuchtung nicht dargestellt

Funktionalität der Verkehrsabläufe

9 Haltestellen, aber Buswenden nicht möglich, Straßenprofil ohne Gehbereiche (8,0m-2,0m-8,0m), Fußgängerbereich vor rio-Gebäude 10,0m, vor südlichem Gebäude 5,0m, neuer Fußgängerbereich Teilabschnitt Irmonherstraße

Konflikte

Buswenden nicht möglich

Fachbeitrag Planungsreferat

- Nicht lösbare Straßenführung / Spuraufteilung der U-1566 + Erschließung Zentrumsgarage nicht möglich
- Falsche Ausgestaltung des Knotenpunktbereiches Bodensee- / Emsbergerstraße

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Zu der Grünfläche an der Irmonherstraße werden keine planerischen Aussagen getroffen

Fachbeitrag SWM/MVG

Bus: Die Fahrstreifenaufteilung in der Verbindungsspanne zwischen Kafferstraße und NUP ist nicht möglich.

Die Darstellung des zentralen Busbereichs steht im Widerspruch zur Auslobung, da keine Wendemöglichkeit für Busse vorhanden ist. Die Anzahl der Bushaltestellen ist nicht ausreichend.

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Bäckerstraße - „Top-Straße“ im Pasinger Zentrum, 4,0m Fahrbahn für Bus, Taxi, Rad, Anlieger, Anlieferung im südlichen Abschnitt nach Westen verschwenkt, übrige Flächen Fußgängerbereich (Plattenbelag), 2 Überdachungen: Taxistandplatz und Höhe Viktualienmarkt, Rathausgarten in Bäckerstraße hineingezogen, wechselseitig Baumpflanzungen, keine Aufkantungungen (niveaugleicher Ausbau)

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrsablauf entspricht nicht der Auslobung (keine Tramtrasse)

Verkehrsbündelung auf Fahrbahn, separater Radweg Richtung Süden nicht dargestellt, Anlieferung nicht dargestellt

Konflikte

Hautradroute Richtung Süden, integriert in Gehbahnbereich, im südlichen Abschnitt Konflikt mit Fahrbahn

Verkehrsablauf entspricht nicht der Auslobung (keine Tramtrasse)

Einbauten Dächer

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Lieferverkehr nicht berücksichtigt
- Radverkehr Hauptroute in Bäckerstraße nicht berücksichtigt (kein gegenläufiger Radverkehr)
- Fahrradabstellanlagen nicht berücksichtigt

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Durchgehende Baumreihe auf der Westseite, keine Aufkantungungen im Querprofil, Bündelung Verkehr auf Fahrbahn (Asphalt, 4,5m), Platten auf Gehwegbereichen, Mastleuchten, keine Angaben zu Radständern

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Auf der Westseite zwischen Baumreihe und Gehbahn Radverkehr Richtung Bahnhof, Anlieferung auf Gehbahnen, Fahrbahn (4,5m) für Tram, Bus, Taxi, Rad, Anlieferung

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Lieferverkehr nicht berücksichtigt
- Radverkehr Hauptroute in Bäckerstraße nicht berücksichtigt (kein gegenläufiger Radverkehr)
- Fahrradabstellanlagen nicht berücksichtigt

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Marienplatz verstanden als Aufweitung des „linearen Platzes Landsberger Straße“ mit durchgehender Alleestruktur, Oberflächenbelag Steinplatten oder Beton (diagonal verlegt), Mariensäule verschoben in Schnittpunkt der Straßenachsen

Lichtkonzept: Mikroscheinwerfer an Fassaden, „gängiges Mobiliar“

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Busfurt mit zwei abmarkierten Busspuren (3,5m und 4,0m, dazwischen Baum), Führung des Radverkehrs über den Platz, Bushaltstellen in der Planegger Straße nicht dargestellt, Fußgängerquerung Bodensee- / Planegger Straße nicht dargestellt

Konflikte

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post (Busse)

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Konflikt: gewähltes Plattenmaterial im Busbereich nicht möglich

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Parallele Baumreihe, Tramtrasse nach Norden verschwenkt im Fußgängerbereich geführt, Fahrbahn Asphalt (4,75m), Gehwegbereiche Plattenbelag, Radständer nicht dargestellt, Aufkantung im Bereich Tramhaltestelle 14cm, Lichtkonzept Mikroscheinwerfer

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn 4,75m für Bus, Betriebsgleis, Taxi, Anlieger, Anlieferung Buswartebereich zwischen Fahrbahn und Radweg auf gepflastertem Mittelstreifen

Zweirichtungsradschwergewicht (3,0m) im Süden

Konflikte

Anlieferung auf Nordseite über Tramgleis und Fußweg

Zufahrt Haus Nr. 488 nicht möglich

Überdachung Tramhaltestelle / Baumstandort

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Die zahlreichen, in der Landsbergerstraße mehrreihigen Baumpflanzungen stehen zu nahe an der Trambahntrasse und in der Landsbergerstraße zu nahe an den Gebäuden. Dies verursacht im ausgewachsenen Zustand erhöhten Unterhaltsaufwand durch vermehrte Schnittmaßnahmen.

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Radverkehr in West-Richtung nicht berücksichtigt

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Hineinziehen des Rathausplatzes in die Bäckerstraße, Gestaltung Rathausplatz, jedoch nicht weiter differenziert ausgeführt, vier Baumreihen an der Landsberger Straße (jeweils in Gehbahn und Parkstreifen), Gehwegbereiche Plattenbelag, Lichtkonzept Mikroscheinwerfer

Tramtrasse nach Norden verlegt, Zweirichtungsradschwergewicht im Süden

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn je 3,5m, Ladevorgänge in 2. Reihe möglich, Zweirichtungsradschwergewicht im Süden (3,0m), Tramtrasse nach Norden verlegt, Längsparken sowohl auf Süd- als auch Nordseite

Konflikte

Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechen nicht Auslobung (Tram nicht im Zweirichtungsverkehr)

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Zum Rathausplatz werden keine planerischen Aussagen getroffen.

Die zahlreichen, in der Landsbergerstraße mehrreihigen Baumpflanzungen stehen zu nahe an der Trambahntrasse und in der Landsbergerstraße zu nahe an den Gebäuden. Dies verursacht im ausgewachsenen Zustand erhöhten Unterhaltsaufwand durch vermehrte Schnittmaßnahmen.

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept

Vier Baumreihen an der Landsberger Straße (jeweils in Gehbahn und Parkstreifen), Tramtrasse nach Norden verlegt im Gehwegbereich, Gehwegbereiche Plattenbelag, Lichtkonzept Mikroscheinwerfer, Zweirichtungsradschwergewicht im Süden, über Offenbachstraße Solarzellendach gespannt

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fahrbahn je 3,5m, Ladevorgänge in 2. Reihe möglich, Zweirichtungsradschwergewicht im Süden (3,0m), Tramtrasse nach Norden verlegt, Längsparken sowohl auf Süd- als auch Nordseite

Konflikte

Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechen nicht Auslobung (Tram nicht im Zweirichtungsverkehr)

Einmündung Rathausgasse (durchgehende Tramtrasse)

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Die zahlreichen, in der Landsbergerstraße mehrreihigen Baumpflanzungen stehen zu nahe an der Trambahntrasse und in der Landsbergerstraße zu nahe an den Gebäuden. Dies verursacht im ausgewachsenen Zustand erhöhten Unterhaltsaufwand durch vermehrte Schnittmaßnahmen.

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Vier Baumreihen an der Landsberger Straße, Tramtrasse nach Norden verlegt, Tramhaltestelle Höhe Offenbachstraße, Fahrbahn je 3,5m, Zweirichtungsradschwergewicht im Süden, „Torsituation“ Eingang Pasing Am Knie

Konflikte

Fußgängerquerung Nord-Süd

„Solarüberdeckung“ Offenbachstraße (nicht Aufgabe des Plangutachtens)

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Die zahlreichen, in der Landsbergerstraße mehrreihigen Baumpflanzungen stehen zu nahe an der Trambahntrasse und in der Landsbergerstraße zu nahe an den Gebäuden. Dies verursacht im ausgewachsenen Zustand erhöhten Unterhaltsaufwand durch vermehrte Schnittmaßnahmen.

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Die Erschließung des Bereichs südlich der derzeitigen Haltestelle Offenbachstraße wird deutlich verschlechtert, da die derzeitige Haltestelle nur noch stadteinwärts angefahren wird.

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Als Auftakt zur Promenade und Boulevard Landsberger Straße (Grünvernetzung)

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Weiterführung Allee nach Westen, Straßenprofil wo möglich beidseitig Baumreihe, Gehweg, Radweg und Parkstreifen, Fahrbahn je 3,5m, separate Radwege führen über Marienplatz



Gestaltungsplan Pasing Zentrum

Entwurfsidee

Bündelung des Fahrverkehrs einschließlich Tramtrasse in der Bäckerstraße und am Bahnhofplatz / Tramschleife mit der Intention:

- Alleinstellung der Hauptgeschäftsstraße Gleichmannstraße als Fußgängerzone sowie Ausprägung eines neuen Stadtraums zwischen Marienplatz mit Mariensäule in Blickachse zum Bahnhof und über die Landsberger Straße bis Rathausplatz zum hochwertigen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als Pendant zum künftigen Einkaufsmagneten Pasing Arcaden

Aufwertung des gewachsenen Einkaufsstandortes durch exklusiven Granit-Belag flächendeckend im gesamten Zentrumsbereich (weiche Separierung durch Pflasterlinien), steinerner öffentlicher Raum, akzentuiert durch ein besonderes Beleuchtungskonzept mit markanten Lichtstelen und Überspannungsleuchten („Neue Pasinger Mitte“)

Wirtschaftliche Angemessenheit

Sehr hoher Standard (Herstellung)

Abweichung von der Auslobung

Widerspruch zum Verkehrskonzept gemäß Stadtratsbeschluss (vom 09.05.2007) durch veränderte Verkehrsführung im Zentrumsbereich
Grundsätzliche Infragestellung des Entwurfs durch SWM/MVG, Planungsreferat, Baureferat Tiefbau

Begründung: Die Tramführung widerspricht dem Bebauungsplan sowie dem Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept Pasing Zentrum, in dem u.a. die Führung der Trambahnlinie im Sinne einer Blockumfahrung der Bäcker- und Gleichmannstraße im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich festgelegt wurde. Die vom Entwerfer angedeutete Option, die Verkehrsführung gemäß Auslobung anzupassen, ist nicht prüfbar.

Schober Architekten, Petra Schober, München
Verkehrsplanung: Lang + Burkhardt
Verkehrsplanung und Städtebau, München



Fachbeiträge zum Zentralen Bereich

Fachbeitrag SWM/MVG

Tram: Grundsätzlich entspricht die zweigleisige Streckenführung in der Bäckerstraße und die Wendeschleife auf dem Bahnhofsvorplatz nicht der Auslobung und dem Grundsatzbeschluss zum Verkehrskonzept.

Die Verkehrsführung im Bereich der Wendeschleife ist ungeordnet und für die Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar. In diesem Bereich verkehren außer der Trambahn in der Spitzenstunde 50 Busse und zusätzlich Radfahrer, Taxen, Lieferfahrzeuge und Anlieger, die jeweils den Wendeschleifenbereich kreuzen müssen. SWM und MVG müssen dieses auf Verkehrssicherheitsgründen ablehnen. Ein Betriebsgleis ist nicht vorgesehen. Es müsste im Bereich der Bahnsteige der Haltestelle Pasing Bahnhof zusätzlich angeordnet werden. Zu berücksichtigen ist ferner, dass insbesondere im Wendeschleifenbereich für die Fahrleitung eine Vielzahl von Abspannpunkten in Form von Masten und / oder Wandankern erforderlich ist.

Von einer weiteren Stellungnahme zu einzelnen Details wird aufgrund des Widerspruches zu wesentlichen Inhalten der Auslobung abgesehen.

Aufgrund der genannten Punkte muss der Entwurf aus Sicht der SWM und der MVG deshalb ausgeschlossen werden.

Fachbeitrag Planungsreferat

- Konflikt: Widerspruch zum Beschluss Verkehrskonzept Pasing-Zentrum, in dem u.a. die Führung der Trambahnlinie im Sinne einer Blockumfahrung der Bäcker- und Gleichmannstraße festgelegt wurde
- Übermäßige Verkehrsbelastung in der Bäckerstraße und auch am Pasinger Viktualienmarkt gegenüber einer gewissen verkehrlichen Entlastungswirkung in der Gleichmannstraße

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Vorgeschlagenes Plattenmaterial im zentralen Bereich muss nachgearbeitet werden
- Gestaltung entspricht nicht den Verkehrsfunktionen und Verkehrsbelastungen

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der vollständige Verzicht auf Baumpflanzungen in den verkehrsberuhigten Straßenräumen ist zu hinterfragen

Bahnhofplatz

Gestalterisches Konzept

Zusammenhängende funktionsübergreifende einheitliche Platzfläche mit klaren Grenzen zum Zentralen Bushaldebereich und zur Promenade, keine Bäume, Oberfläche repräsentativ, hochwertig mit Granitbelag und markanter Bänderung, die die verschiedenen Fluchten der umliegenden Gebäude aufnimmt, Tramwendeschleife auf Bahnhofplatz. Ein Teil der Bänderung gibt die Richtung der Verkehrsabläufe (Tram, Bus, Rad) an. Im Zentrum des Platzes zwei erhöhte (15cm) lang gestreckte Tramhaltebereiche (45m), Überdachung im Einstiegsbereich, eine lange Sitzbank mit Lichtstele (Uhr / Information, 20m) vor dem Bürkleinbahnhof

Besonderes Lichtkonzept: 2 Lichtstelen (LED), Beleuchtung Promenade

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Für alle Verkehrsarten / -teilnehmer gilt ein Mischsystem - Fahrbahn, Furt, Radwege sind nicht separat geführt. Die Busführung zwischen Bäckerstraße und Zentralem Bushaldebereich erfolgt auf den Tramgleisen. Radfahrer aus der Unterführung werden über getreppte Rampe auf den Bahnhofplatz geleitet (absteigen, Umlaufsperr), ansonsten ist der Radverkehr frei im Mischverkehr, nutzerfreundliche Gestaltung Fahrradkeller, 12 Taxistände in der Tramschleife, Reservestellplätze entlang Irmonherstraße, keine Alternative Kurzzeitparkplätze dargestellt (Angebot entlang NUP), auf der Westseite zusätzlicher Zugang zu den Bahngleisen, zusätzliches Angebot an Radstellplätzen Promenade (144), im Bereich Zentraler Busbahnhof (172)

Konflikte

Mischsystem bei hoher Frequenz bzw. Menge an Bussen, Tram, Radverkehr, Bahnkunden, Taxi, Anlieger, Anlieferung („drittgrößter Bahnhof Bayerns“)

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Nicht praxisgerecht gelöst mit Lösungsansatz: Absteigen ab dem Austritt aus dem Tunnelmund
- Kurzparkplätze am Bahnhofsvorplatz: Nicht gelöst. Kiss and Ride nur auf der NUP
- Aufstellflächen für Taxis: In der Tramschleife westlich vor dem EG in 2 Reihen. Konfliktpotential für die unterschiedlichen Nutzungen
- Info-Säule: Gelöst. Jedoch kein zentrales Element zur Kundeninformation.
- Temporäre Vermarktungsflächen: Nicht gelöst
- Platzgestaltung: Überdachung des Wartebereichs der Tram schränkt den Sichtkontakt zum EG ein. Gestaltungselement ausschließlich Bodenelemente und Rinnen. Keine klare Definition der unterschiedlichen Nutzungen und Verkehrsströme. Lösungsansatz 2. Bahnsteigzugang im Bereich des Versorgungstunnels nicht klar definiert

Fachbeitrag mfi

Dieser Entwurf setzt sich aktiv mit dem Problem der Kreuzung des Fahrradstroms aus dem Fußgängertunnel östlich des Bahnhofsgebäudes mit den Fußgängerströmen im Bereich des Vorplatzes Bahnhof und Pasing Arcaden auseinander. Die Entwurfsverfasser sehen hierzu vor, dass die Fahrradfahrer in diesem Bereich von den Rädern absteigen müssen. Leider wird dieser Einsatz nur durch Verkehrszeichen und nicht durch die hierfür notwendigen baulichen Maßnahmen flankiert. Insoweit sollte aus unserer Sicht dieser Entwurfsgedanke weiter verfolgt werden, da so eine Verträglichkeit zwischen Fahrrad- und Fußgängerströmen möglich ist. Die Anbindung des Fahrradweges im Bereich der Nordumgehung Pasing an den Vorplatzbereich ist in diesem Entwurf nicht gelöst. Die geplante Zäsur des Terminalgebäudes sollte sehr kritisch betrachtet werden, da neben einer erheblichen Einschränkung der Nutzung dieses neuen Bauteils insbesondere auch die Wegebeziehung zwischen dem Bahnhofsgebäude, dem Vorplatz und den geplanten Pasing Arcaden unterbrochen und damit negiert wird.

Zudem wird die Durchgängigkeit eines Lichtkonzeptes insbesondere auf den privat genutzten Flächen aufgrund unterschiedlicher Anforderungen an Design und Funktionalität als kritisch beurteilt.

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Keine Führung von KFZ, Bus, Taxi
- Konflikt Trambahnschleife – Taxi
- Änderung Fahrradkeller (Fenster) und dritte Unterführung widerspricht genehmigtem Projekt Nordumgehung Pasing

Zentraler Bushaldebereich

Gestalterisches Konzept

Bushaldebereich entsprechend Auslobung, 9. Haltestelle an der Kaflerstraße platziert, auf Mittelstreifen Fahrradabstellplätze unter Bäumen, zum Bahnhofplatz großzügiger Wartebereich mit Lichtstele als Treffpunkt

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Entsprechend Auslobung

Konflikte

Buswende am Bahnhofplatz (Tram, Aufenthalt bei Licht-/Infosteile, Taxi) Abweichung Verkehrskonzept Auslobung

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Baumbestand an der Grünfläche Irmonherstraße wird in die Planung eingebunden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Radstellplätze nicht zielführend

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Granitplatten und -pflaster durchgehend von Hauskante zu Hauskante. Gehweg Plattenbelag (Granit), Fahrbahn Pflasterbelag (Granit), Abgrenzung durch Formsteingranitrinne (höhengleich), keine Bäume

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Bündelung des gesamten Fahrverkehrs auf der Bäckerstraße - Zweirichtungsverkehr Tram, Bus, Taxi, Anlieger, Anlieferung, Rad (6,5m), Bushaltestelle in Südrichtung in der Bäckerstraße am Viktualienmarkt, Empfehlung Fahrradhaupttroute über Promenade und Rathausgasse führen

Konflikte

Abweichung Verkehrskonzept Auslobung, Konzentration Fahrverkehr in Bäckerstraße

Kein separater Radweg (Haupttroute), keine Radständer dargestellt

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Radverkehrsführung in Trambahnplanum nicht möglich
- Keine Aussagen zu verschiedenen Nutzungen (z. B. Lieferzonen) und Verkehrsarten

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

In der Bäckerstraße ist der Radverkehr in beiden Richtungen nicht gelöst. Eine Führung im Gleisbereich scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Gleichmannstraße ist Hauptgeschäftsstraße im Zentrum Pasing (Fußgängerzone), Granitplatten und -pflaster durchgehend von Hauskante zu Hauskante (mit Bänderung). Bereich Gehweg als Plattenbelag (Granit), Bereich Fahrbahn Granitpflasterbelag, Abgrenzung durch höhengleiche Formsteingranitrinne, (Option Ausbau Fahrbahn gemäß Verkehrskonzept Auslobung), keine Bäume, Lichtkonzept Überspannungsleuchten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Fußgängerzone, Anlieger frei, Anlieferung zeitlich begrenzt, kein Fahrradfahren erlaubt

Konflikte

Abweichung gegenüber Verkehrskonzept Auslobung

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Fußgängerzone ohne Radverkehr nicht praktikabel
- Konflikt: Überfahrten über Fußgängerzone Spiegelstraße / Am Schützeneck so nicht möglich

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Die Gestaltung mit Granitplatten, -pflaster und Bänderung reicht bis an die Bodensee- / Planegger Straße heran, die Mariensäule wird in die Blickachse Gleichmannstraße Bahnhof platziert, keine Begrünung, Lichtkonzept Überspannungsleuchten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Busfurt über Mischfläche nicht geführt, Radverkehr wird frei über den Platz geführt, Bushaltestelle in der Planegger Straße (Ostseite) verlegt in die Landsberger Straße (Höhe Bäckerstraße)

Konflikte

Abweichung gegenüber Verkehrskonzept Auslobung (Gleichmannstraße Fußgängerzone)

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post (Busse)

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Konflikte durch unregelmäßige Mischung der Verkehrsarten

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Der Marienplatz wird in diesem Bereich weitergeführt mit den Gestaltungselementen Granitplatten, -pflaster und Bänderung. Es entsteht ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit niedriger Verkehrsfrequenz (keine Tram, kein Betriebgleis, weniger Busverkehr), keine Begrünung, Lichtkonzept Überspannungsleuchten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Busführung West-Ost in Straßenmitte mit Haltestelle Höhe Bäckerstraße, Zweirichtungsverkehr, Radfahren auf Busspur, keine Begrünung, Lichtkonzept Überspannungsleuchten

Konflikte

Abweichung gegenüber Verkehrskonzept Auslobung

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Die Gestaltungselemente Granitplatten, -pflaster und Bänderung aus dem zentralen Bereich werden in den Rathausplatz weitergeführt. Im östlichen Bereich wird der Bestand erhalten (Baum, Mauer, Brunnen), die Parkplätze werden durch eine Wiese ersetzt. Die Mauer wird durch Sitzstufen ergänzt. Im westlichen Bereich quadratisches Feld Bestandsbäume auf wassergebundener Decke

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Veränderung Kreuzungsbereich durch Verlagerung der Verkehrsbeziehung (Bus, Tram)

In der Landsberger Straße Verkehrsabläufe / Straßenprofil entsprechend Auslobung

Radfahrer auf Fahrbahn in beide Richtungen

Konflikte

Verkehrsabläufe im Kreuzungsbereich abweichend von Auslobung

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Baumbestand an der Grünfläche am Rathausplatz wird in die Planung eingebunden, ob der Erhalt der Bäume bei der weitgehenden Umwandlung in Belagsflächen möglich ist, wird hinterfragt

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe auf der Achse der Parkbuchten durchgehend bis zur Offenbachstraße, Verschmälerung der nördlichen Fahrbahn von 4,50m auf 3,75m, darüber hinaus Verkehrsabläufe / Straßenprofil entsprechend Auslobung

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltung/Verkehrsabläufe / Straßenprofil entsprechend Auslobung

Konflikt

Querung Landsberger Straße für Fußgänger

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Grünkonzept Bereich Offenbachstraße nicht realisierbar (Platzmangel, Neigung)
- Keine weitere Prüfung m

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Keine Aussage

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltung / Verkehrsabläufe/Straßenprofil entsprechend Auslobung möglich, Aussagen zu Radverkehr, Kfz, etc. fehlen



Gestaltungsplan Pasing Zentrum

Entwurfsidee

Der Entwurf setzt auf die Wirkungskraft gestalterischer Mittel:

- Baumkranz aus geschnittenen Linden rund um das gewachsene Geschäftskarrée („Loop“)
- Hochwertiger Belag / Granit zur Akzentuierung dieses zentralen Geschäftsbereichs („Aureole“)
- Hervorhebung der Bedeutung des Marienplatzes durch strenge, geometrische, steinerne Ausformung, über die Fahrbahn gezogen
- Rathausplatz als grüner „Pocketpark“
- Verlängerung der Promenade als breites Band über den Bahnhofplatz und die Vorzone des rio-Gebäudes bis zur Würmaue mit Verschiebung des Zentralen Bushaltesbereiches nach Süden und Einbeziehung des Irmonherplatzes als Bus-Wendeschleife
- Veränderte Flächenaufteilung: Bahnhofplatz/Nord (Verschmälerung), Bahnhofplatz/Süd (Vergrößerung), Vorzone rio-Gebäude (Verbreiterung)
- Führung des Fahrverkehrs auf Asphaltbändern (weiche Separierung)

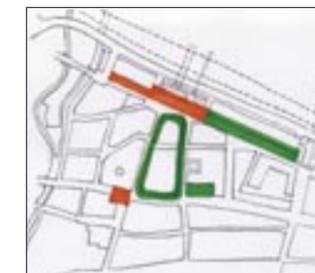
Wirtschaftliche Angemessenheit

Hoher Standard (Herstellung und Unterhalt)

Abweichung von der Auslobung

Verkehrskonzept gemäß Stadtratsbeschluss (vom 09.05.2007) übernommen.
Veränderte Grundstücksaufteilung im Bahnhofsbereich (Eingriff in B-Plan)

Topotek 1, Lorenz Dexler, Martin Rein-Cano, Berlin
Verkehrsplanung: IB Schöenberg + Partner,
München



Bahnhofsplatz

Gestalterisches Konzept

Langgestreckter Platz, Fußgängerbereich fortgesetzt zum Zentralen Bushaldebereich mit durchgehender Kante zur Fahrbahn. Diese durchgehende Kante führt zu neuen Flächenaufteilungen: Bahnhofplatz auf der Westseite verschmälert (in der Tiefe ca. 8m), südlicher Vorplatz erweitert in der Tiefe auf ca. 18m und Vorbereich rio-Gebäude wird verbreitert auf 16m (Fußweg Südseite Kaflerstraße verschmälert sich). Repräsentative Gestaltung mit großformatigen hellen Granitplatten, nach außen hin kleinere Formate, Fahrbahn (heller Asphalt mit Granitsplittereinstreuung – Element „Loop“), Furt abgesetzt durch kleinformatige Granitplatten. Promenade wird bis vor den Bürkleinbahnhof verlängert. Vor Bahnhofgebäude vier lange markante Bänke (je 12m lang). Bestandsbäume zum Teil erhalten.

Beleuchtungskonzept: BEGA-Aufsatzleuchten (Doppelleuchte), asymmetrische Lichtstärkeregelung, Trambahnhaltestelle Gestaltungskatalog LHM

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Verkehrsabläufe/Straßenprofil entsprechend Auslobung, Radfahrer auf der Fahrbahn in beide Richtungen (kein separater Radweg von West nach Ost), Abgrenzung Platzbereich zur Fahrbahn mit Bordsteinkante (Abstich 3cm), im Bereich der Tramhaltestelle Bordstein (15cm)

Taxistände zweigeteilt, 3 Nordseite Furt und 10 zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße auf der Südseite, 10 Kurzzeitparkplätze zwischen Bahnhofgebäude und rio-Gebäude

Fahrradhaupttroute führt über flach geneigte Rampe (19m), Radfahrer sollen absteigen und über Bahnhofplatz schieben, zweiter Zugang zur Fahrradabstellanlage NUP Westseite Bahnhofgebäude dargestellt, Anlieferzone vor Gebäude Südseite

Konflikte

Radfahrer sollen absteigen und über Bahnhofplatz schieben (Umsetzung)
Kein separater Radweg von West nach Ost

Fachbeitrag DB Station & Service AG

- Radverkehr: Zwang zum Absteigen aus der Rad- und Fußwegunterführung durch abgetreppte Rampe. Querung des Bahnhofsvorplatzes in West- / Ostrichtung möglich. Keine klare Führung in das öffentliche Fahrradnetz
- Kurzparkplätze am Bahnhofsvorplatz: 10 Stellplätze senkrecht zum rio-Gebäude, planerisch gelöst, jedoch nicht praktikabel
- Aufstellflächen für Taxis: Westlich vor dem EG 3 Stellplätze, sonst Nachrückverfahren aus der Aufstellfläche südlich des Bf-Vorplatzes, grundsätzlich in Ordnung, aber unübersichtlich
- Info-Säule: Gelöst
- Temporäre Vermarktungsflächen: Nicht gelöst
- Platzgestaltung: Gestalterisches Element mit ca. 80 m Sitzelementen aus Eiche bilden eine Barriere zum EG, Nebeneingänge nur umwegig zu erreichen

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Baumbestand am Bahnhofplatz wird in die Planung eingebunden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Radfahrverbot auf Fahrradhaupttroute als Lösung des Konfliktes nicht akzeptabel
- Kurzzeitparkplätze westlich Bahnhofsgelände nicht realisierbar (Planfeststellung)
- Konflikt Sitzbänke quer zu den Fußgängerströmen zum Bahnhof
- Konflikt Reservetaxistellplätze: Nutzung der Taxis auf Südseite durch Kunden ungeeignet (Einstieg auf Fahrbahnseite)

- Zweigeteilter Taxistellplatz problematisch, wartende Taxis außerhalb der Reservezone zu erwarten (Marienplatzlösung)
- Anlieferzone Bahnhofplatz Südseite (südlich Taxis) Zu- und Abfahrt nicht funktionsfähig
- Radverkehrsführung Richtung Osten fehlt
- Radverkehrsführung zur Bäckerstraße fehlt

Fachbeitrag mfi

Dieser Entwurf setzt sich aktiv mit dem Problem der Kreuzung des Fahrradstroms aus dem Fußgängertunnel östlich des Bahnhofgebäudes mit den Fußgängerströmen im Bereich des Vorplatzes Bahnhof und Pasing Arcaden auseinander. Die Entwurfsverfasser sehen hierzu vor, dass die Fahrradfahrer in diesem Bereich von dem Rädern absteigen müssen. Leider wird dieser Einsatz nur durch Verkehrszeichen und nicht durch die hierfür notwendigen baulichen Maßnahmen flankiert. Insoweit sollte aus unserer Sicht dieser Entwurfsgedanke weiter verfolgt werden, da so eine Verträglichkeit zwischen Fahrrad- und Fußgängerströmen möglich ist. Die Anbindung des Fahrradweges im Bereich der Nordumgehung Pasing an den Vorplatzbereich ist in diesem Entwurf nicht gelöst.

Die Idee, die Baumreihen der Promenade, des sogenannten „Paseo“ in Richtung Bahnhofsvorplatz zu verlängern, wird positiv gesehen, allerdings schränkt die deutlich zu hohe Dichte der Bäume die Sichtbeziehung zu den Pasing Arcaden zu sehr ein und sollte aus unserer Sicht geändert werden.

Die flächige Anordnung großer Sitzreihen auf dem Bahnhofsvorplatz wie vor dem Bürkleinbahnhof verhindert eine gemeinsame Nutzung dieses Bereichs für Veranstaltungen aller Art.

Zentraler Bushaldebereich

Gestalterisches Konzept

Breite Vorzone vor rio-Gebäude (16m) mit Platanen vor Gebäude gestellt (Fortsetzung Promenade), Anordnung der 9 Haltestellen an der Kaflerstraße („Kaflerstraße als Zentraler Bushaldebereich“), Durchschneidung Irmonherplatz für Buswende und Hereinziehen Irmonherstraße in Bahnhofplatzbereich, Kaflerstraße / Irmonherstraße Asphalt (dunkel), Teilabschnitt Irmonherstraße wird Fußgängerbereich, Beleuchtungskonzept: BEGA-Aufsatzleuchten (Doppelleuchte), asymmetrische Lichtstärkeregelung, Bushaltestelle Gestaltungskatalog LHM

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Keine separate Busspur

Fußgängerquerung über Zebrastreifen

Konflikte

Querung von breiten Fahrbahnen – Kaflerstraße sowie Zugang zum Zentralen Bushaldebereich über Irmonherstraße problematisch

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Baumbestand auf der Grünfläche Irmonherstraße wird in die Planung eingebunden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Konflikt: Rad- und Busverkehr

Fachbeitrag SWM/MVG

Bus: Die Möglichkeit für Wendefahrten aus Richtung Osten in Richtung Osten ist beim zentralen Busbereich nachzuweisen. Diese Wendemöglichkeit ist insbesondere für die Einsatzwagen im Schülerverkehr zwingend erforderlich. Die Aufstellung der Busse in beiden Fahrtrichtungen am Fahrbahnrand der Kaflerstraße ist in Verbindung mit der optional freizuhaltenden Verlängerung der Trambahn nach Freiham unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit als kritisch zu sehen. SWM/MVG weisen daraufhin, dass die Genehmigungsfähigkeit hier ggf. nicht gegeben ist.

Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Geschnittene Linden („Loop“) und eine Fahrbahn aus hellem Asphalt mit Granitsplittereinstreuung und kleinmaßstäbige Gehwegplatten aus hellem Granit („Aureole“) sollen der Bäckerstraße ein prägnantes Erscheinungsbild verleihen, Beleuchtungskonzept: BEGA-Aufsatzleuchten (Doppelleuchte), asymmetrische Lichtstärkeregelung im Straßenraum, hervorgehobene Gestaltungselemente im Bereich von Passagenzugängen, auf Vorplatz gegenüber Viktualienmarkt (Wasserbecken, Granitplatten, Freischankflächen) und Einbeziehung der Straße Am Schützeneck durch Granitpflasterung

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung, Fahrbahn mit Bordstein abgesetzt (Abstich 3cm), Radverkehrsführung entsprechend Auslobung (eigener Radweg Richtung Süden)

Anlieferzonen auf beiden Seiten dargestellt, Radständer keine Aussage

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der kastenförmig geschnittene Baumkranz in der Bäckerstraße wird wegen des sehr hohen Unterhaltsaufwandes äußerst kritisch beurteilt, vergleichbare Beispiele sind im Stadtgebiet nicht vorhanden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Gegenläufiger Radweg Bäckerstraße entspricht nicht Vorgaben Barrierefreiheit, Nachbesserung erforderlich

Gleichmannstraße

Gestalterisches Konzept

Geschnittene Linden („Loop“) und eine Fahrbahn aus hellem Asphalt mit Granitsplittereinstreuung sowie kleinmaßstäbige Gehwegplatten aus hellem Granit („Aureole“) sollen der Gleichmannstraße ein prägnantes Erscheinungsbild verleihen, Beleuchtungskonzept: BEGA-Aufsatzleuchten (Doppelleuchte), asymmetrische Lichtstärkeregelung im Straßenraum, hervorgehobene Gestaltungselemente im Bereich von Passagenzugängen, Eisdiele (Wasserbecken, Granitplatten, Freischankflächen) und Einbeziehung der Straße Am Schützeneck durch Granitpflasterung

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil/Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung, Fahrbahn mit Bordstein abgesetzt (Abstich 3cm), Radverkehrsführung entsprechend Auslobung (kein separater Radweg Richtung Norden)

Anlieferzonen auf beiden Seiten dargestellt, Radständer keine Aussage

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der kastenförmig geschnittene Baumkranz in der Gleichmannstraße wird wegen des sehr hohen Unterhaltsaufwandes äußerst kritisch beurteilt, vergleichbare Beispiele sind im Stadtgebiet nicht vorhanden

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Gegenläufiger Radweg Bäckerstraße entspricht nicht Vorgaben Barrierefreiheit, Nachbesserung erforderlich

Marienplatz

Gestalterisches Konzept

Der Marienplatz soll durch eine klare rechtwinklige Bodenstruktur (helle Granitplatten, Basaltstreifen, konzentrische Vierecke) und die Akzentuierung der Mariensäule (verschoben in Schnittpunkt der Straßenachsen) als markanter geometrischer Platz gestaltet werden. Basaltstreifen über Bodenseestraße und Planeggerstraße verlegt. Der private Raum in der Südwestecke wird miteinbezogen. Nutzung Freibereiche Cafe, Restaurant, Außenterrassen, keine Begrünung vorgesehen (nur ein Bestandsbaum), Furt, markiert, heller Asphalt mit Granitspliteinstreuung, durchlaufende Basalt- / Granitstreifen, übrige Fahrbahnbereiche schwarzer Asphalt, Seilleuchten

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung, Radfahrer fahren in Ost-West Richtung über nördlichen Platzbereich in die Bodenseestraße, von Westen kommend in Richtung Planegger Straße separater Radweg dargestellt, Radfahrer nach Osten über Busfurt, Busfurt höhengleich über Platz geführt, Bushaltestellen in der Planegger Straße

Konflikte

Kein Parkplatzangebot vor Hotel Post (Busse)

Hinweise

Widersprüchlichkeit der Pläne M 1:500 und 1:200 Bereich Marienplatz / Landsberger Straße zw. Bäckerstraße und Gleichmannstraße

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

- Konflikt: Gestaltung und Materialwahl (Plattenbeläge) mit Funktion Bodensee- / Planegger Straße nicht vereinbar
- Radverkehrsführung Platznordseite so nicht möglich

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Die Platzgestaltung im Bereich Pasinger Marienplatz läßt eine Markierung von Fußgänger- und Radwegfurten nicht zu

Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße

Gestalterisches Konzept

Straßenraum ist Bestandteil des „Loops“ (geschnittene Linden, nordseitig, Fahrbahn in hellem Asphalt mit Granitspliteinstreuung, kleinmaßstäbige Gehweg- / Radwegplatten aus hellem Granit) Beleuchtungskonzept: BEGA-Aufsatzleuchten (Doppelleuchte), asymmetrische Lichtstärkeverteilung im Straßenraum

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofile / Verkehrsabläufe (Radweg, Betriebsgleis) entsprechend Auslobung

Abtrennung Fahrbahn Gehweg (Bordstein Abstich 3cm), im Bereich Tram- / Bushaltestelle (Hochbord)

Hinweise

Widersprüchlichkeit der Pläne M 1:500 und 1:200 Bereich Marienplatz / Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Gleichmannstraße

Landsberger Straße Rathausplatz

Gestalterisches Konzept

Rathausplatz als „Pocketpark Rathausgarten“ mit 8 Rasenfeldern, Bänken und Bäumen gestaltet (Baumbestand ergänzt, Roteiche), helle Granitpflasterung im Platzbereich, Beleuchtung der Bäume durch Bodenstrahler, Straßenbeleuchtung wie Umgebung, Markierung Übergang „Loop“ durch Materialwechsel

Funktionalität der Verkehrsabläufe

Straßenprofil, Tramhalt und Parkstreifen Südseite entsprechend Auslobung, separater Radweg auf der Südseite der Landsberger Straße

Fußgänger-Querungen im Bereich der Tramhaltestelle durch Zebrastreifen

Fachbeitrag Baureferat Gartenbau

Der Baumbestand am Rathausplatz wird in die Planung eingebunden

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Die Fahrbahnbreite der Landsbergerstr. zwischen Rathausgasse und Bäckerstraße beträgt nur 4,0 m. Hier sind 4,5 m notwendig

Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (Platanen) auf der Achse der Parkbuchten, zwei Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst, Tram im grünen Rasengleis, Radweg asphaltiert, Fußwege Münchener Gehwegplatten, Fahrbahn Asphalt, Standardbeleuchtung Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung, Fahrbahnbreite Nord / Süd 4m

Alternativer Bushalt in der Offenbachstraße

Konflikt

Ladevorgänge in 2. Reihe

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Bereich Offenbachstraße: Grünkonzept nicht realisierbar

Konflikt: Bäume, Fußgängerverkehr Sparten

Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungsprinzip beidseitige Baumreihe (Platanen) auf der Achse der Parkbuchten, zwei Parkplätze werden jeweils von einem Baum abgelöst, Tram im grünen Rasengleis, Radweg, Fußweg, Standardbeleuchtung, Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung, Fahrbahnbreite Nord / Süd 4,5m

Konflikt

Querung Landsberger Straße für Fußgänger

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

Bereich Offenbachstraße: Grünkonzept nicht realisierbar

Konflikt: Bäume, Fußgängerverkehr Sparten

Platzbereich Am Knie

Gestalterisches Konzept

Bäume beidseits Am Knie (Ost-West Seite)

Fachbeitrag Baureferat Tiefbau

U-Bahn und Grundstückszufahrt bei Platzgestaltung (Westseite)

nicht berücksichtigt

Bodenseestraße

Gestalterisches Konzept und Funktionalität der Verkehrsabläufe

Gestaltungselemente analog Landsberger Straße, Straßenprofil / Verkehrsabläufe entsprechend Auslobung

Konflikt

Bei durchgehendem Radweg Flächenkonkurrenz Straßenbäume und Stellplätze auf der Nordseite ab Bachbauernstraße

Grundsätzliche Fachbeiträge zu den Entwürfen

Fachbeitrag Kreisverwaltungsreferat

Bei allen fünf Entwürfen (Ausnahme Büro Alfred Peter / Roland Ribi) fällt auf, dass die Führungen für Fußgänger und Radfahrer an den zu signalisierenden Knotenpunkten nicht bzw. nur angedeutet sind. Dies gilt auch für die Führung des Busverkehrs über den Pasinger Marienplatz der ebenfalls zu signalisieren ist. Zusammenfassend sind bei allen Entwürfen diese Knoten verkehrstechnisch zu überplanen. Sie sind in der baulichen Ausführung so zu gestalten, dass die Anlage von Markierungen für Fußgänger, Radfahrer und den Kfz-Verkehr möglich ist und auch die Aufstellflächen für die Signalmasten vorhanden sind. Aus unserer Sicht ist eine Detailüberplanung des „Siegerentwurfes“ ausreichend.

Fachbeitrag SWM/MVG

- Die SWM weisen darauf hin, dass ein Pflaster- oder Plattenbelag im Gleisbereich bei gleichzeitiger hoher Busfrequenz nicht dauerhaft ist und deshalb kurzfristig zu Schäden mit daraus resultierenden hohen Kosten für die Instandsetzung führt. Aus Unterhaltsgründen ist er deshalb seitens der SWM abzulehnen. Ein Asphalt- oder Betonbelag ist möglich. Denkbar ist die Verwendung von Betonfertigteilen, auf deren Oberfläche z.B. ein Pflastermuster eingeprägt wird. Zu berücksichtigen hierbei ist, dass sowohl Fugen in Längs- als auch in Querrichtung entstehen.
- Eckausrundungen und Mindeststrahlen wurden von uns nicht überprüft. Demzufolge können in den weiteren Planungsphasen Anpassungen erforderlich werden.
- Die Verkehrsabwicklung am Pasinger Marienplatz ist im Rahmen der weiteren Planung noch detailliert verkehrstechnisch zu untersuchen und festzulegen. Dementsprechend kann eine Veränderung des Verkehrsraums vor allem in der Planegger Straße noch erforderlich werden. Dieses steht vor allem in Abhängigkeit zu der Lage der Haltestellen und verkehrstechnischen Abwicklung der Überfahrt über den Pasinger Marienplatz.
- Die Verkehrsführung aus der Gleichmannstraße in die Landsberger Straße ist eindeutig auszubilden, um Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs über den Pasinger Marienplatz zu minimieren.
- Die Bushaltestelle „Offenbachstraße“ ist in den meisten Entwürfen nicht dargestellt. Die Haltestelle „Pasing Marienplatz“ Richtung Norden ist immer in der Planegger Straße dargestellt. Dies ist grundsätzlich möglich. Da es hier aber Umsteiger zur Trambahn gibt, ist eine Lage der Haltestelle in der Landsberger Straße zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße zu bevorzugen. Die Haltestelle „Ebenböckstraße“ könnte dann erhalten bleiben, bei Lage der Haltestelle „Pasing Marienplatz“ in der Planegger Straße muss die Haltestelle „Ebenböckstraße“ wegen des geringen Abstandes der Haltestellen zueinander entfallen.

Fachbeitrag mfi

Vorab bleibt festzuhalten, dass alle vorliegenden Entwürfe das Thema Radfahrerführung sowohl am Ausgang des Fahrrad隧nells östlich des Gebäudes des Bahnhofs Pasing als auch zwischen der NUP und dem Pasinger Zentrum nicht befriedigend lösen. Wir erwarten in diesem Zusammenhang die Abstimmung der Planung des Wettbewerbgegners mit uns als dem Grundstückseigentümer.