

Anfang 2008 starten die Baumaßnahmen für die Nordumgehung Pasing, die eine Gesamtlänge von ca. 2,2 Kilometer umfassen wird. Die Strecke verläuft zwischen den Knoten Bodensee-/Lortzingstraße und Lortzing-/Kafler-/Haberlandstraße im bestehenden Straßennetz. Ab hier entsteht südlich der Gleisanlagen eine ca. 1,35 Kilometer lange Neubaustrecke, die in den Knoten Landsberger Straße/Am Knie mündet. Die Planung der Neubaustrecke schließt drei Brückenbauwerke mit ein – über die Würm, über den Pasing-Nymphenburg-Kanal sowie über die Offenbachstraße.



Knoten Lortzing-/Kafler-/Haberlandstraße, Blick nach Norden

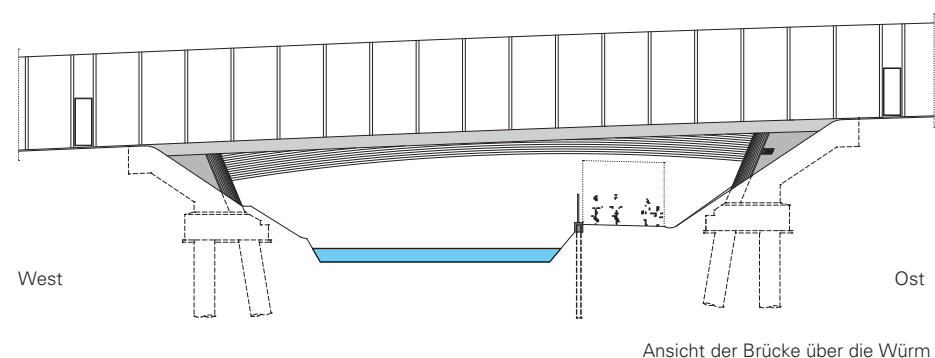


Am Knie, Blick nach Norden, mit Darstellung möglicher Bebauung

Am Knoten Lortzing-/Kafler-/Haberlandstraße beginnt die Neubaustrecke der Nordumgehung Pasing. Der Ausbau des Knotens schafft einen leistungsstarken Anschluss zur Pippinginger Straße und zur Haberlandstraße. Die Verkehrsführung ist für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich. Die Wege für Fußgänger und Radfahrer sind großzügig gestaltet. Im Kreuzungsbereich sind die Fahrradwege so angelegt, dass sie in beiden Richtungen befahren werden können. Die Kaflerstraße bleibt für Fußgänger und Radfahrer weiter mit der Lortzingstraße verbunden.

Im Zuge der Herstellung des Straßenneubaus werden im ersten Bauabschnitt auch drei Brückenbauwerke errichtet.

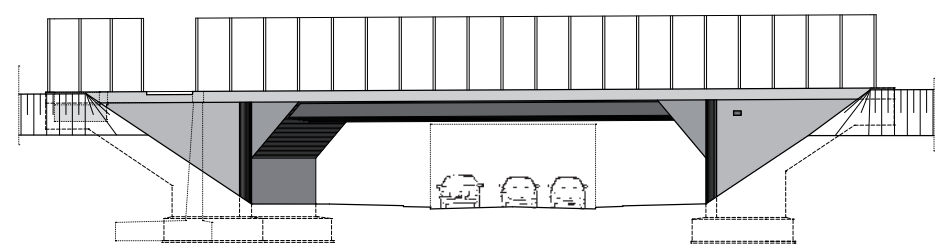
Die neue Brücke über die Würm wird als filigranes und offenes Rahmenbauwerk geplant, um die Durchgängigkeit des Würmgrünzuges nicht zu verbauen. Durch die gewählte Pfahlgründung liegt die Baugrubensohle überhalb des Wasserspiegels der Würm, so dass auf einen Eingriff in das Gewässer verzichtet werden kann. Die lichte Weite beträgt 22,12 m, die lichte Höhe im Radwegbereich mindestens 3,00 m.



Ansicht der Brücke über die Würm

Die bereits vorhandene Brücke über den Pasing-Nymphenburger-Kanal wird komplett abgebrochen. Im Bereich der künftigen Straße wird sie durch ein neues Bauwerk ersetzt, im Bereich der Grünanlage wird das Gewässer dann offen geführt. Das neue Bauwerk wird als überschütteter Rahmen ausgebildet. Die lichte Weite beträgt 6,60 m, die Breite zwischen den Geländern beträgt ca. 29,5 m.

Die Brücke über die Offenbachstraße wird ebenfalls als Rahmenbauwerk hergestellt.



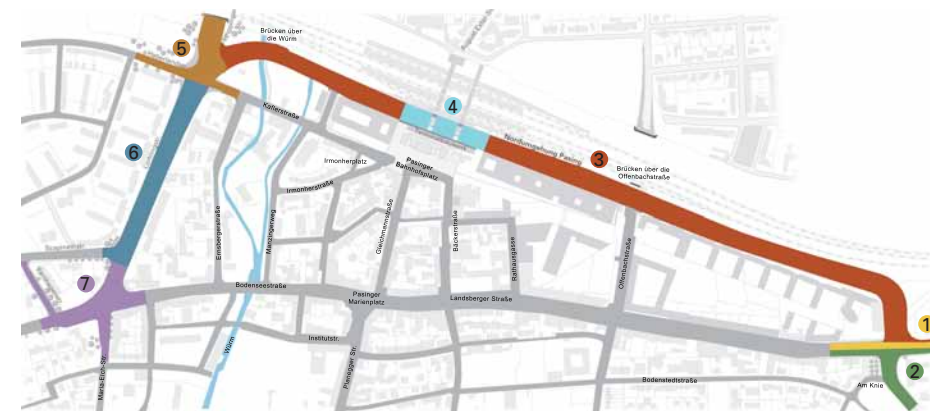
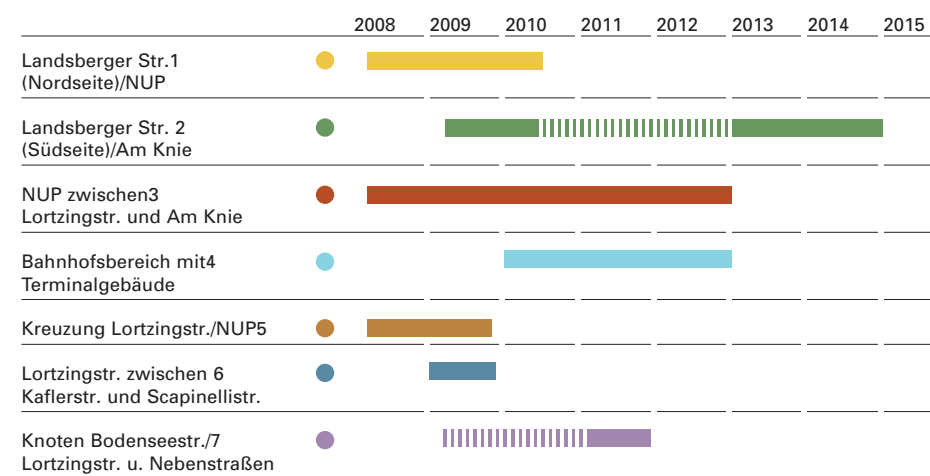
Ansicht der Brücke über die Offenbachstraße

Die Brückenbreite zwischen den Geländern beträgt ca. 27,7 m. Vor dem westlichen Widerlager wird ein Igel- und Amphibienweg vorgesehen, um eine Verknüpfung der Grünflächen südlich und nördlich der neuen Straße zu gewährleisten. Der auf der Ostseite verlaufende Hermann-Hesse-Weg wird mit einer Breite von 3,50 m geplant. Um die unübersichtliche Einfahrt in die bestehende Bahnüberführung zu entschärfen, wird der Radweg unter der neuen Brücke in Richtung Würm verschoben.

In großen Teilen erfolgen die Bauarbeiten auf der neuen Trasse entlang des Bahngebietes. Die Umbauarbeiten im vorhandenen Straßenbestand erfolgen in mit der Polizei und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmten detaillierten Bauphasen. Diese gewährleisten, dass im Hauptstraßennetz während der Bauarbeiten grundsätzlich die gleiche Anzahl an Fahrspuren zur Verfügung steht wie bisher. Von geringfügigen, zeitweisen und punktuellen Ausnahmen abgesehen, ist davon auszugehen, dass keine gravierenden Verkehrsbeeinträchtigungen zu erwarten sind.

Der Baubeginn ist für den April 2008 vorgesehen. Im Einzelnen sind folgende Bauzeiten geplant:

Der Bauablauf im Überblick



Planübersicht des Bauablaufs

- Hauptstrecke entlang der Bahntrasse (ohne Bahnhofsbereich) einschließlich phasenweisem Umbau des Knotens NUP/Lortzingstraße von April 2008 bis Dezember 2012
- Bahnhofsbereich mit Terminalgebäude 2010 – 2012
- Parallele Ausführung sämtlicher Brückenbauwerke von Mai 2008 bis Oktober 2009
- Knoten Landsberger Straße nördlich/ NUP von April 2008 bis April 2010
- Knoten Landsberger Straße südlich/ Am Knie ab März 2009
- Lortzingstraße von Januar 2009 bis Dezember 2009
- Verkehrsfreigabe NUP Ende 2012
- Knoten Bodenseestraße/ Lortzingstraße Sparten Verlegungen April 2009 bis Februar 2011, Straßenbauarbeiten von März 2011 bis November 2013
- Restarbeiten am Knoten Landsberger Str./Am Knie und Bodensee-/Lortzingstraße bis Herbst 2014

Information vor Ort:
Das Baureferat informiert Sie gern persönlich über das Projekt. Besuchen Sie uns im Info-Container auf der Grünfläche vor dem Pasinger Rathaus. Öffnungszeit: dienstags 10 – 12 Uhr
donnerstags 16 – 18 Uhr

Manfred Haller, Telefon 089 / 233-61116



Das Baugebiet im großräumigen Verkehrsnetz

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt München
Baureferat Tiefbau
81660 München
Redaktion: Christa S. Amuser, Rainer Hofmann,
Ingeborg Neubauer (Baureferat)
Gestaltung: Heidi Sorg & Christof Leistl, München
Grafiken: Leonhard Büttner Grafik-Design,
Heidi Sorg & Christof Leistl, München
Texte: Josefine Kinseher
Visualisierung: Rakete GmbH

Druck: Wenzel GmbH
gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

Auflage: 2000
September 2011

Titelbild: Blick auf Nordumgehung Pasing und den Pasinger Bahnhof. Das Bild zeigt die Nordumgehung Pasing in Richtung Osten mit Blick auf das neue Terminalbauwerk und das historische Bahnhofgebäude. Im Hintergrund sind die geplanten Pasing Arcaden visualisiert. Eine Kiss&Ride-Spur ermöglicht die Anfahrt und kurzes Halten auf Höhe des neuen Terminalbauwerks.

Bürgerinformation

Nordumgehung Pasing

Entlastung für das Pasinger Zentrum



Wirkungsvolle Ortskernumgebung

Die Nordumgehung Pasing ändert das Hauptstraßennetz im Münchner Westen ganz entscheidend. Sie übernimmt anstelle der Achse Bodensee-/Landsberger Straße die Bundesstraßenfunktion der B2. So gelingt eine wirkungsvolle Ortskernumgebung des Pasinger Stadtteilzentrums, das bisher vom Durchgangsverkehr sehr stark beeinträchtigt war.

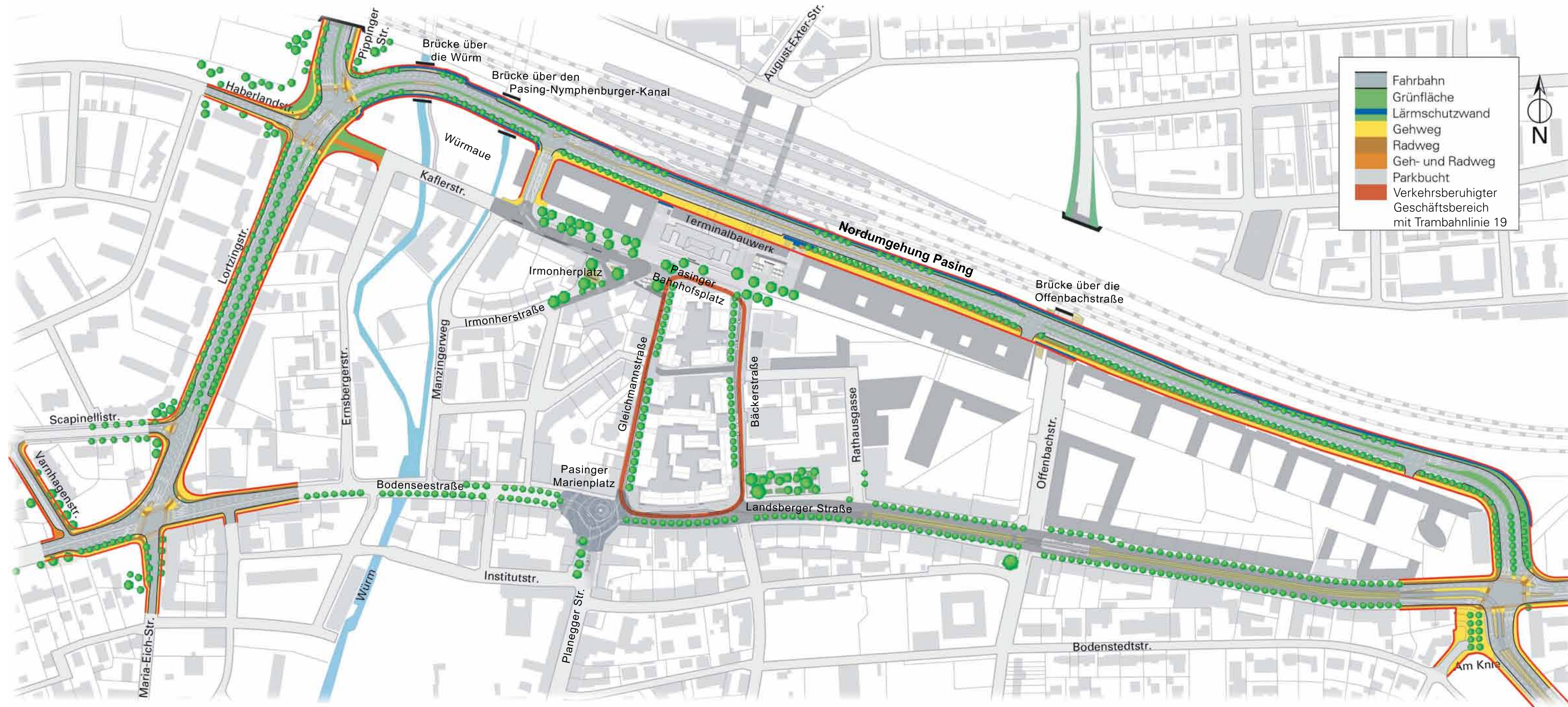
Die geringere Verkehrsbelastung des Pasinger Zentrums ermöglicht eine Neugestaltung und damit eine deutliche Aufwertung der Straßen und Plätze in diesem Bereich. In diesem Zusammenhang wird auch die Trambahnlinie 19 über den Pasinger Bahnhof geführt.

Hauptziel der Umgestaltung des Pasinger Zentrums ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Steigerung von Attraktivität und Kaufkraftbindung.

Dazu werden die Bäcker- und Gleichmannstraße zu einem verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich umgebaut und mit dem Marienplatz, dem Bahnhofplatz und dem Rathausplatz gestalterisch aufgewertet.

Der Marienplatz und der Bahnhofplatz werden als urbane „Stadtplätze“ klare Akzente setzen und sich von den Straßenzügen unterscheiden. Im Bereich des historischen Rathauses wird ein grüner Platz entstehen, der dem Verweilen dient und sich dem alten Rathaus zuordnet. Die dort vorhandenen drei großen alten Bäume betonen den „grünen Charakter“ des Rathausplatzes.

Es ist soweit – die Nordumgehung Pasing wird gebaut!



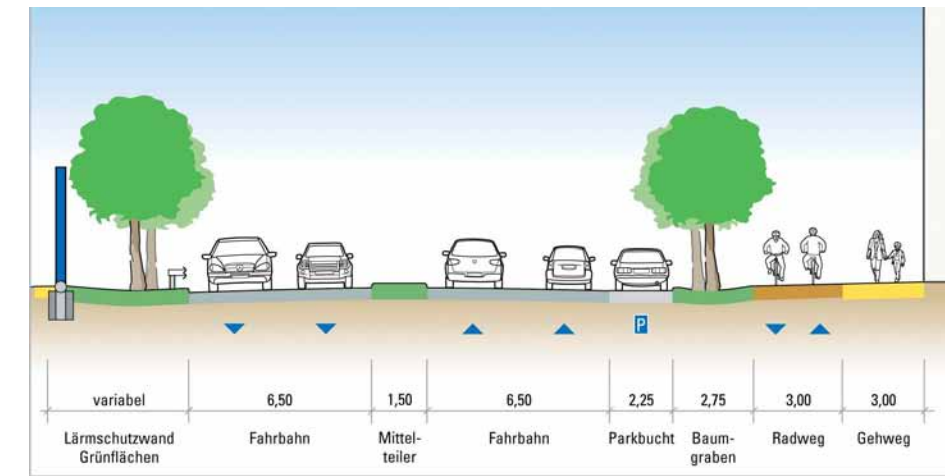
Perspektive des Pasinger Bahnhofplatzes



Perspektive des Pasinger Rathauses

Die neue Umgehungsstraße

Die Fahrtrichtungen sind durch einen Mittelteiler getrennt und erhalten je zwei Fahrspuren. Streckenweise gibt es auf der südlichen Fahrbahnseite Parkmöglichkeiten. Ein Baumgraben trennt den Zweirichtungsradweg und den Fußgängerweg von der Fahrbahn.



Querschnitt Nordumgehung Pasing

Neues am Bahnhof

Nordumgehung Pasing und Pasinger Bahnhof sollen durch ein neues Terminalbauwerk verbunden werden. Das Plus für das Radfahren im Münchner Westen: Eine moderne Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Pasing für rund 750 Räder optimiert das Umsteigen auf den ÖPNV und kann vom bestehenden Fahrradtunnel angefahren werden. Zusätzlich werden auch im Bereich östlich und westlich

des Bahnhofsgebäudes ca. 380 oberirdische Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Zudem verbessern neue Radwege die Erreichbarkeit des Bahnhofs.

Die Verkehrsfreigabe für die Nordumgehung Pasing ist für Ende 2012 geplant, letzte Restarbeiten an den Knotenpunkten sollen 2013/14 erfolgen.



Übergang vom alten Bahnhof zum neuen Terminalgebäude