

TAB. 5: STÄRKEN, SCHWÄCHEN, CHANCEN UND RISIKEN DES VERKEHRS UND DER MOBILITÄT

Verkehr und Mobilität	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gutes ÖPNV-Netz mit drei S-Bahn-Haltepunkten • Direkte S-Bahnverbindung in die Münchner Innenstadt (ca. 20 Min.) • Ergänzende Buslinie • Gutes öffentliches Parkplatzangebot • Durchgängige Fuß- und Radwegeverbindungen • Car-Sharing-Angebot • MVG-Mietradsystem • Förderung der E-Mobilität durch „Energie-, Mobilitäts- und Naturschutzprogramm Pullach“ 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pullach als Nadelöhr zw. Großstadt und Region • Trennwirkung des Ortes durch S-Bahn • Bevorzugte Nutzung des Autos für innerörtliche Erledigungen, dadurch Probleme im Ortskern bei fließendem und ruhendem Verkehr • Buslinien binden nicht gesamten Ort an • Staus auf Carl-von-Linde-Straße (=Staatsstraße) als einzige Verbindungsstraße nach Osten über die Isar • Durchgängiger Radweg nach München und nach Grünwald fehlt (Verfahren läuft) • Lärmbelastung an der B11 und der S-Bahn, teils keine Schutzmaßnahmen • Zu hohe Fahrgeschwindigkeit innerorts • S-Bahn-Zugang Großhesselohe nicht barrierefrei
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des innerörtlichen Pkw-Verkehrs, verbunden u.a. mit einer Verbesserung der Verkehrslage im Ortskern • Durchgängige Anlage von Radwegen nach München und Grünwald • Wiedereröffnung der Fußgängerübergänge und Fahrräder über S-Bahn im Ortskern • Abwägung von Unterführung(en) im Ortskern • Errichtung einer Hängebrücke für Fußgänger über die Isar • Förderung des Radverkehrs • Ausbau der Elektromobilität • Permanente Anbindung durch Taktverdichtung S7 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohes Niveau der Pkw-Nutzung und damit verbundene Beeinträchtigungen führen zur Minderung der Attraktivität Pullachs • Trennwirkung des Ortes durch S-Bahn mit Taktverdichtung weiter erhöht • Durch Nachverdichtung steigt Verkehrsaufkommen

Leitziele bauliche Entwicklung

- 1) Bei baulichen Entwicklungen in der Gemeinde werden stets Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigt und angemessen unterstützt.
- 2) Zwischen Bahnhofsareal, Kirchplatz und Rathaus existiert eine attraktive, von allen Bevölkerungsgruppen genutzte Erweiterung des alten Ortskerns.
- 3) Die Gemeinde bietet in angemessenem Umfang bezahlbaren und attraktiven Wohnraum.
- 4) Die Gemeinde hat die Entwicklung, Nutzung und Gestaltung des BND-Geländes konzeptionell und planerisch umfassend vorbereitet. Die gemäß Entwicklungskonzept wesentlichen Teilflächen sind im Eigentum der Gemeinde.
- 5) In Pullach existieren Angebote verschiedenster Wohnformen und Serviceeinrichtungen für alle Generationen.
- 6) Das Areal des Staatsbahnhofs ist durch maßvolle Bebauung und Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude aufgewertet. Es besteht eine gute Mischung aus Wohn-, Gewerbe- und Bürogebäuden.

Leitziele Verkehr

- 1) Pullach hat einen gut ausgebauten, optimal aufeinander abgestimmten ÖPNV. Der innerörtliche Verkehr ist durch innovative Mobilitätskonzepte reduziert.
- 2) Die Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen (speziell der Kinder und Senioren) ist bei allen verkehrlichen Maßnahmen gewährleistet.
- 3) Die durch die S-Bahn bedingten verkehrliche Einschränkungen für den Individualverkehr sind bestmöglich gelindert. Eine Anbindung des BND-Geländes ist gewährleistet.
- 4) Die Fuß- und Radwegverbindungen in die Nachbargemeinden sind bedarfsgerecht ausgebaut.
- 5) Die Belastung durch Verkehrslärm ist im gesamten Ortsgebiet reduziert.
- 6) Das Ortszentrum mit Kirchplatz über die Schwanthaler Straße bis zum Bahnhof ist verkehrlich beruhigt.

Leitziele Freiflächen und Umwelt

- 1) Die naturnahen Freiräume sind in Pullach gesichert. Sie erfüllen entscheidende Funktionen, z.B. für die Luft- und Wasserqualität sowie für die Erholung. Sie werden entsprechend gepflegt und geschützt und können von der Bevölkerung maßvoll genutzt werden.
- 2) Die vorhandenen öffentlichen Grünflächen sind erhalten. Auch bei städtebaulich oder infrastrukturell notwendigen Vorhaben wird mit Freiflächen und sonstigen Vorratsflächen sorgsam umgegangen. Es erfolgt jeweils eine Abwägung von Alternativen.
- 3) Auf dem frei gewordenen BND-Gelände sind öffentlich zugängliche Flächen geschaffen.
- 4) Pullach nutzt seine Freiflächen und den öffentlichen Raum, insbesondere den Ortskern und den Wöllnerplatz für Feste, Veranstaltungen und bürgerschaftliche Aktivitäten.
- 5) Die Isar ist über direkte Wege erreichbar.

Nr.	Leitziel	Ziel – Warum?	Maßnahme – Was?	Handlungsschritte – Wie?	Erläuterung
B1	6	Städtebauliche Neugestaltung und funktionale Aufwertung des Staatsbahnhof-Areals für Wohnen und Arbeiten	Klarstellung der gewünschten Entwicklung	Bebauungsplan für den bereits entwidmeten Nordteil des Staatsbahnhofgeländes aufstellen	Denkmalgeschützte Gebäude sanieren und durch Neubauten ergänzen
B8	W5	Räumliche und logistische Verbesserung der örtlichen Wertstoffentsorgung; Anpassung der Grundversorgung an Bevölkerungsentwicklung; perspektivische Bedarfe der kommunalen Abfallwirtschaft beachten	Planung eines größeren gemeindlichen Wertstoffhofes	Standortfindung (evtl. südl. der Industriestraße), Verhandlungen mit Grundstückseigentümer aufnehmen, Kooperation mit Nachbargemeinde prüfen, Berücksichtigung des Bedarfs des Isartaler Tisches prüfen	Ein verkehrstechnisch gut erreichbarer Wertstoffhof erhöht dessen Attraktivität und Effizienz; Synergien mit Gewerbe und Handel schaffen

Verkehr

Der Handlungsbedarf im Bereich Verkehr ergibt sich zum einen aus der städtebaulichen Entwicklung. So macht beispielsweise die Maßnahme B5 im Rahmen der Standortentwicklung auf der Bahnhofswiese eine Untersuchung des An- und Abfahrtsverkehrs und Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (Parken) erforderlich. Gleichzeitig sollten Chancen genutzt werden, die Fuß- und Radwegeverbindungen zu optimieren, um unnötige Autofahrten zu vermeiden. Das gilt insbesondere auch im Ortszentrum. Auch die Entwicklung des BND-Geländes löst eine verkehrliche Neuordnung aus. Im Idealfall können hierdurch vorhandene Hindernisse wie z.B. die Beeinträchtigung des Ortskerns durch die Schrankenschließzeiten ausgeräumt werden. Eine weitere, größere Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung in den Ortskern, wäre eine Tieferlegung der S-Bahn in diesem Bereich. Auch eine Entwicklung des Warnberger Feldes würde verkehrliche Untersuchungen und Maßnahmen nach sich ziehen.

Zum anderen gibt es eine Reihe von Einzelmaßnahmen, mit denen versucht werden soll, lokale Probleme zu beheben und somit die Attraktivität Pullachs als hochwertiger Wohn- und Gewerbestandort mit hohem Freizeitwert langfristig zu sichern.

TAB. 10: HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN VERKEHR

Nr.	Leitziel	Ziel – Warum?	Maßnahme – Was?	Handlungsschritte – Wie?	Erläuterung
V3	2	Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	Neue Verkehrsführung der Kreuzung Münchner/Richard-Wagner-/ Wurzelseppstr. konzipieren	Fahrbeziehungen Saarlandstraße: Querung für Fußgänger unklar --> Planung im Zuge des Schwimmbadplanes in Auftrag geben	Bauliche Maßnahmen zur Verlangsamung des Abbiegeverkehrs; Querung der Saarlandstraße und der Richard-Wagner-Straße für Fußgänger verbessern durch Aufzeigen der Kfz-Fahrtrichtungen/ Abbiegespuren.
V1	4	Anbindung an das Münchner Radwegenetz	Fuß- und Radweg von München-Thalkirchen nach Großhesselohe verlängern	Grundstückserwerb: Enteignungsverfahren läuft, Projektplanung nach Grundstücksverfügbarkeit	Weiterführung über die historische Eisenbahnbrücke bis zur Hilariastraße, später auch bis Wöllner Platz und Weiterführung nach Pullach wünschenswert.

Nr.	Leit- ziel	Ziel – Warum?	Maßnahme – Was?	Handlungsschritte – Wie?	Erläuterung
V2	3	Leistungsfähige und funktionale Anbindung für das BND-Gelände und ggf. auch Ortsmitte	Neue Bahnquerung als Erschließung des BND-Geländes und ggf. auch Ortsmitte für KfZ und / oder Radfahrer, Fußgänger (inkl. Verkehrsführung im BND-Gelände)	Machbarkeitsstudie mit Erschließungsalternativen für Anbindung mit Unterführung beauftragen, enge Abstimmung mit Maßnahme B4 erforderlich	Im Rahmen einer künftigen baulichen Verdichtung ist ein leistungsfähiger Verkehrsanschluss erforderlich. Mit einer Unterführung unter der Bahn kann auch die Problematik der Schranken-schließzeiten gelöst werden; Lage für aussichtsreichste Alternative sollte auch auf der Westseite frei gehalten / gemacht werden
V9	6	Attraktives Wegenetz und verbesserte Aufenthaltsqualität im Ortskern	Schwanthalerstraße (bis Hausnummer 1, 3) als Verbindung zwischen Bahnhof und Kirchplatz umgestalten, insbesondere begrünen	1. Rahmenbedingungen definieren (Fahrbahnbreite, Anzahl Stellplätze) 2. Konzeptstudie / Vorplanung beauftragen, -- > Mehrfachbeauftragung von 3 Planungsbüros (Beauftragung mit konkreter Aufgabenstellung, parallele Erarbeitung und Präsentation von 3 Entwürfen durch Büros, Auswahl der besten Alternative durch Gemeinderat, ggf. Weiterbeauftragung)	Der Straßenzug verfügt im Bestand über wenig Aufenthaltsqualitäten, mit einer Umgestaltung soll der Fuß- und Radverkehr gefördert werden und gleichzeitig das Ortszentrum auch optisch bis zum Bahnhof reichen. Mittelfristig sollten die Umgestaltungsmaßnahmen auch auf den Kirchplatz und die südliche Münchner Straße sowie die Johann-Bader-Straße ausgedehnt werden, Synergien mit Maßnahmen zur Nahversorgung N2 und N3
V7	1	Attraktives, kurzes Wegenetz im Ortskern	Wegeverbindungen von Maibaumwiese zur Münchner- und Bahnhofstraße ermöglichen	Verhandlungen mit Grundeigentümer aufnehmen	Kurze Wege erhöhen Attraktivität und reduzieren Autofahrten, Synergien mit Maßnahmen zur Nahversorgung N2 und N3
V4	5	Verbesserung Lärmschutz für Anwohner	Aktive Schallschutzmaßnahmen an B11 nördlich der Abzweigung Wolfratshauser Straße ermöglichen	Konzeptstudie zur Prüfung von Alternativen, Machbarkeit hinsichtlich Bäume und (Gas-) Leitungstrassen sowie Kosten	Die östlich direkt angrenzenden Wohngebiete sind hier hohen Belastungen ausgesetzt, weiter südlich sind zunächst gewerbliche Gebäude vorgelagert, dann im Bestand bereits Lärmschutzwälle und -Wände vorhanden. Evtl. Reduzierung von 60 auf 50 km/h (Zuständigkeit Staatl. Bauamt Freising)

Nr.	Leit- ziel	Ziel – Warum?	Maßnahme – Was?	Handlungsschritte – Wie?	Erläuterung
V6	3	Optimierte Anbindung des Ortskerns	Schrankenschließzeiten verkürzen sowie Zuwegung zum Zentrum optimieren	1. Klärung der Anfrage an die DB, alle Abhängigkeiten detailliert darzulegen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen 2. Machbarkeitsstudie für Fuß-/Radwegebrücke oder Unterführung, auch Übergang Parkstraße.	Mögliche Abhängigkeiten: Signalstände, Streckengeschwindigkeit, Räumzeit des BÜ, Alttechnik und ggf. Umbauverbot etc.; Takterhöhung auf 15 min nur nach Änderung denkbar, Unterführung im Bestand aufgrund Platzbedarf nur bei Schließung für KfZ als Fußgängerunterführung denkbar, z.B. Pater-Rupert-Mayer-Str., Ausbau zw. Kagerbauer- und Gabriel-von Seidl. Str. als Rettungsweg und Busstraße wegen Landschaftsschutzgebiet nicht machbar
V10	4	Attraktives Wegenetz und Erreichbarkeit der Erholungs-räume	Zusätzliche Fußgänger-/ Radfahrerquerungsmöglichkeit als Verbindung zum Link-Geräumb prüfen	Umsetzung läuft bereits	Ampel an der B11 verfügt über keine Fußgängerüberwege (Planung läuft), kein Fuß- und Radweg für Abschnitt an der B11 zwischen Pater-Augustin-Rösch-Str. und Link-Geräumb.
V12	2,5	Optimierung Verkehrsfluss und Reduzierung Verkehrsbelastungen	Umbau der Kreuzung B11/St2572 prüfen und umsetzen	Dialog mit Straßenbauamt aufnehmen, auf dieser Grundlage Verkehrskonzept erarbeiten lassen	Zuständigkeit des Staatlichen Bauamts für Bundes- und Staatsstraßen, daher kann die Gemeinde nicht selbst planen
V11	4	Attraktives Wegenetz, Verbindung nach Grünwald	Fuß- und Radwegbrücke bzw. Seilbahn nach Grünwald prüfen	Gemeinsam mit Grünwald mögliche Lage abklären und Machbarkeitsstudie initiieren	Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs zusammen mit der Nachbargemeinde Grünwald, topographischer Einschnitt des Isartals bisher als große Hürde für Fußgänger und Radler, auch Entlastung des Berufsverkehrs denkbar, Prüfung Machbarkeit und Kosten einer Querung des Isartals (aufgrund Talbreite nur Stelle zwischen Ortskern und Kriegerdenkmal)
V8	F5	Fußläufige Erreichbarkeit des Isartals verbessern	Wegeverbindungen vom Ortszentrum zur Isar wiederherstellen	Weg vom Kirchplatz: Klärung mit Eigentümer des darüber liegenden Hangs; Sanierungsarbeiten planen und beauftragen Weg Jaiserstraße: Weg ist begehbar, Sanierung angedacht	Weg wegen Hangrutschgefahr gesperrt, Hangsanierung nur gemeinsam mit höher am Hang liegendem Grundstück möglich; wird aus Kostengründen z. Zt. wohl nicht verfolgt.
V14	3	Optimierte Anbindung des Ortskerns	Eine Tieferlegung der S-Bahn im Bereich der Ortsmitte wird mittelfristig angestrebt.	1. Prüfung und Ergänzung bisheriger Untersuchungen 2. Aktualisierung der Kostenberechnung und Fördermöglichkeiten, Gemeinderatsbeschluss	

Für den Erwerb des Warnberger Feldes sollten in den nächsten zwei Jahren die Verhandlungen weitergeführt werden, bevor nächste Schritte und genaue Nutzungen geplant werden können.



Abb. 1: Zeitstrang für die Handlungsempfehlungen 1. Priorität – Bauliche Entwicklung

Verkehr

Im Themenfeld Verkehr gibt es drei Handlungsempfehlungen, welche der Priorität 1 zugeordnet wurden. Für die neue Verkehrsführung der Kreuzung Münchner / Richard-Wagner / und Wurzelseppstr. kann in den Jahren 2019 und 2020 ein Verkehrsplaner beauftragt werden. Daraufhin könnte im Jahr 2021 der Umbau der Kreuzung erfolgen. Für die Verlängerung des Fuß- und Radwegs von München-Thalkirchen nach Großhesselohle ist das Ergebnis des laufenden Enteignungsverfahrens abzuwarten. Je nach Grundstücksverfügbarkeit muss noch die Brückensanierung geklärt werden, bevor frühestens im Jahr 2022 mit dem Bau begonnen werden kann.

Die Anbindung an das BND-Gelände und ggf. auch an die Ortsmitte durch neue Bahnquerungen sollte Mitte 2019 planerisch untersucht werden. Eine Umsetzung dieser Maßnahme ist allerdings nur sinnvoll, sofern nicht bis dahin eine Tieferlegung der S-Bahn in Aussicht steht (vgl. V14).

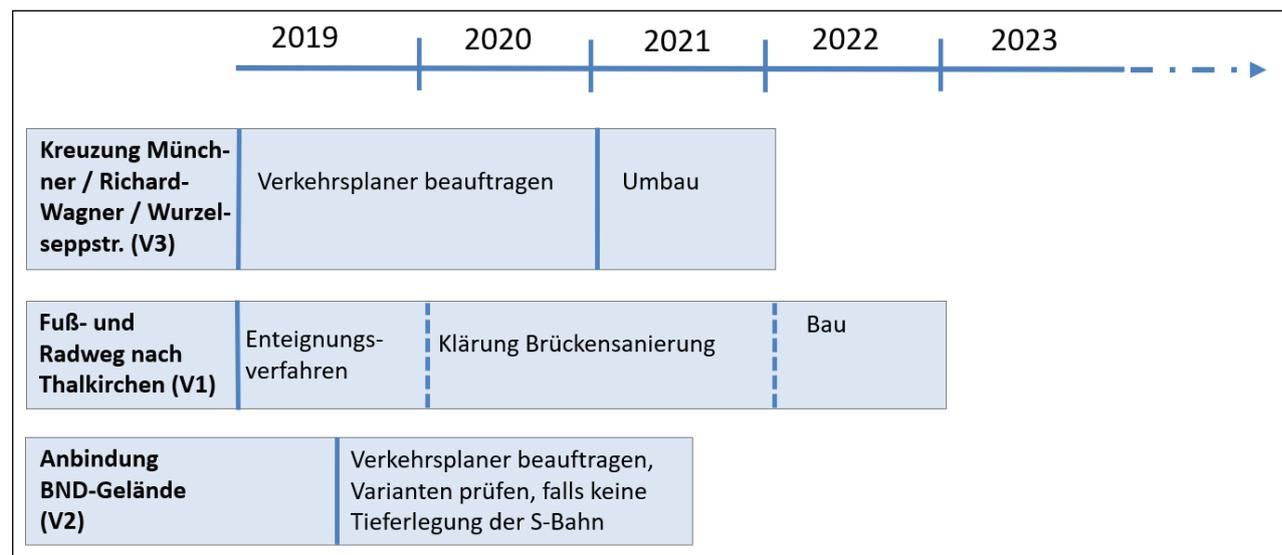


Abb. 2: Zeitstrang für die Handlungsempfehlungen 1. Priorität – Verkehr