

Kaflerstraße mit Gestaltungsbeispielen für die zentral zusammengefassten Bushaltestellen



Kaflerstraße Planung

Kaflerstraße Planung

Im Zuge der Realisierung der Nordumgehung Pasing wird aufgrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Knotens Lortzing-/Haberland-/Pippinger Straße/NUP die Kaflerstraße von der Lortzingstraße abgehängt. Durch die Unterbrechung der Kaflerstraße wird die Verkehrsbelastung deutlich reduziert.

Zwischen der Ernsbergerstraße und der Lortzingstraße entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, der durch Bäume stadtgestalterisch aufgewertet werden soll. Der östlich angrenzende Abschnitt der Kaflerstraße dient ausschließlich der Erschließung der anliegenden Nutzungen.

Gestaltungsbeispiele für die zentral zusammengefassten Bushaltestellen

Durch die Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Pasinger Bahnhof entfallen u.a. die Bushaltestellen in der Bäcker- und Gleichmannstraße sowie am Bahnhofsvorplatz. Als Ersatz und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind westlich des Bahnhofs im Bereich der Kaflerstraße zentral zusammengefasste Bushaltestellen geplant. Im Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing wird zur planungsrechtlichen Sicherung der NUP und aus stadtgestalterischen Gründen ein erweiterter Straßenraum der Kaflerstraße mit einer Breite von

33,50 m festgesetzt. Aufgrund der verkehrlichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind grundsätzlich zwei Varianten für die Anordnung der auch künftig neun Bushaltestellen denkbar. Bei der ersten Variante befinden sich lediglich die südlichen Haltestellen in der heutigen Kaflerstraße. Die nördlichen Bushaltestellen liegen zwischen der geplanten nördlichen Bebauung und dem heutigen nördlichen Fahrbahnrand der Kaflerstraße. Bei der zweiten Variante werden alle Bushaltestellen in der heutigen Fahrbahn der Kaflerstraße angeordnet.



Beispiel 01: halbbintegrierte Seitenbahnsteige

Gestaltungsbeispiel 01

- übersichtlich gestaltete Kaflerstraße durch wenige Bushaltestellen
- geringe Beeinträchtigung von MIV und Radfahrern sowie den Fußgängerströmen durch separate Busspur entlang der nördlich geplanten Bebauung
- weitgehend störungsfreier Busbetrieb und Umsteigebeziehungen möglich

- sichere und kurze Umsteigewege
- geringe Beeinträchtigung für die angrenzende Wohnbebauung
- Parkplätze und vorhandener Baumbestand am Irmonherplatz bleiben erhalten
- Trambahnverlängerung in Richtung Westen nach Freiham ist optional möglich

Gestaltungsbeispiel 02

- Schaffung eines breiten Gehwegs mit Bäumen zwischen geplanter nördlicher Bebauung und Kaflerstraße
- hohes Konfliktpotential zwischen allen Verkehrsarten durch Anordnung sämtlicher 9 Bushaltestellen in der Kaflerstraße
- partiell sehr lange Umsteigewege
- erhebliche Behinderung des Busbetriebes untereinander als auch durch MIV und Radfahrer sowie Fußgängerströme

- erhöhte Lärm- und Abgasbelastung für die südlich angrenzende Bebauung durch die Busse
- wesentliche Verschlechterung der Wohnqualität am Irmonherplatz durch wendende Busse
- erforderlicher Umbau des gesamten Straßenraumes um den Irmonherplatz und Entfall aller heutigen Stellplätze sowie einiger Großbäume
- optionale Trambahnverlängerung nach Freiham sehr schwierig



Beispiel 02: Haltestellen entlang der Kaflerstraße