

mitdenken  
mitreden  
mitplanen

Zentrale Bahnflächen München

Verkehrskonzept



Stadtverträgliche Entwicklung des Autoverkehrs

Für den notwendigen Kfz-Verkehr ergibt sich durch die aktuellen Entwicklungen im Netz der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen (konkretisierte Planungen zu den großen Verkehrsprojekten Ausbau Mittlerer Ring Tunnel Südwest und Ost und der Bau der A 99 West) die Chance, den Verkehr dort zu bündeln und das nachgeordnete städtische Straßennetz damit zu entlasten.

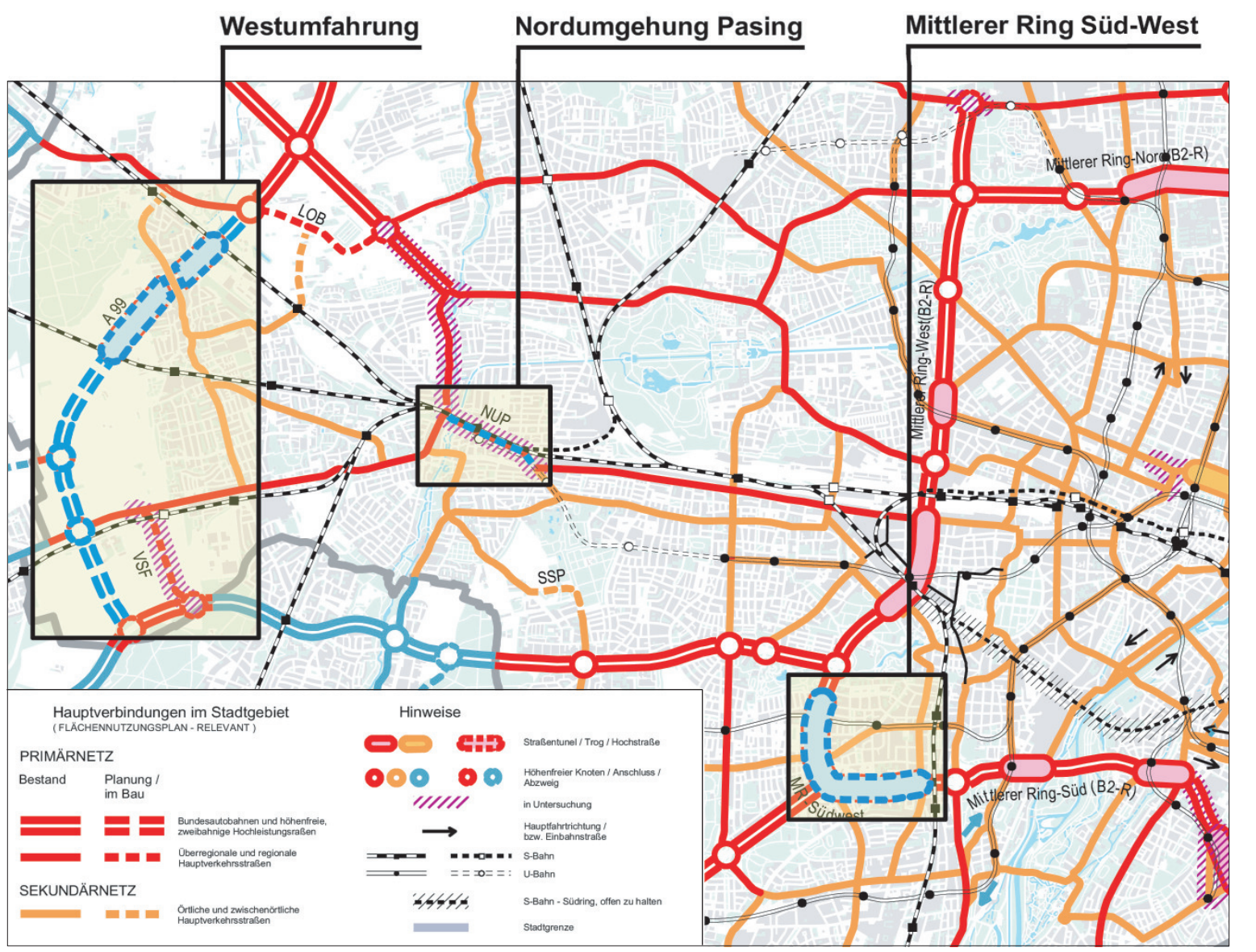
Folgende Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs werden für die Entwicklung der Zentralen Bahnflächen als Voraussetzung empfohlen, wobei die Entlastungswirkung durch die A 99 West bereits unterstellt wurde:

- Nordumgehung Pasing und Tunnel an der Paul-Gerhardt-Allee
- leistungssteigernde Maßnahmen am Knoten Wotan-/Winfriedstraße und südlich davon
- Entlastung der Laimer Kfz-Unterführung von Buslinienverkehren
- leistungssteigernde Maßnahmen Arnulfstraße (zwischen Hackerbrücke und Marsstraße)
- leistungssteigernde Maßnahmen im Bereich der Friedenheimer Brücke / Wilhelm-Hale-Straße.

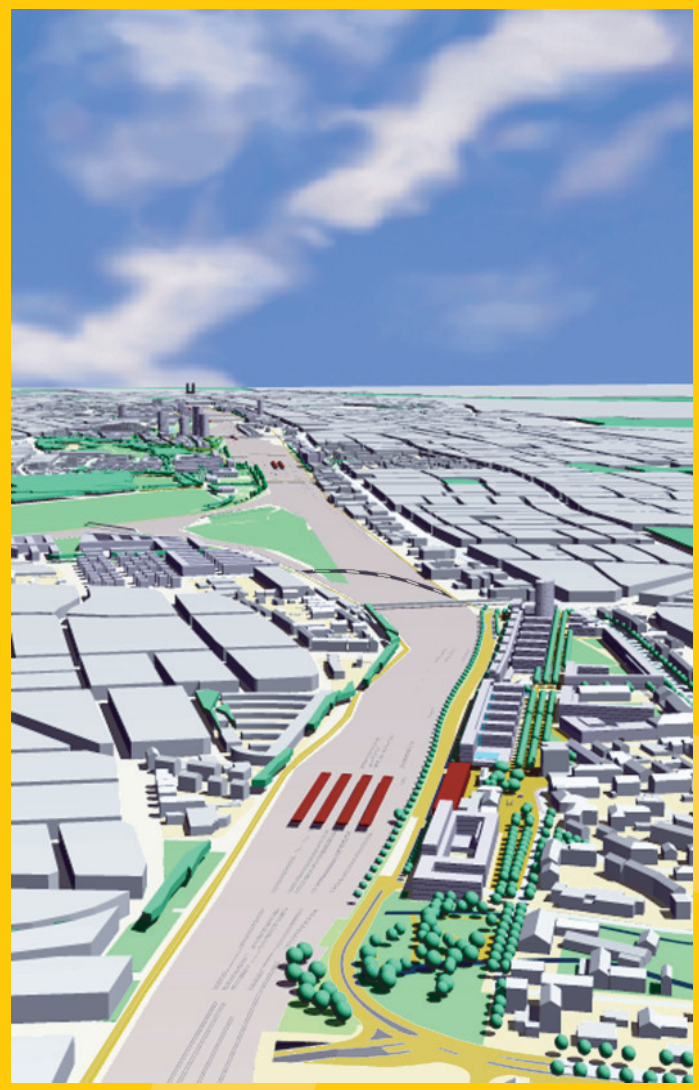
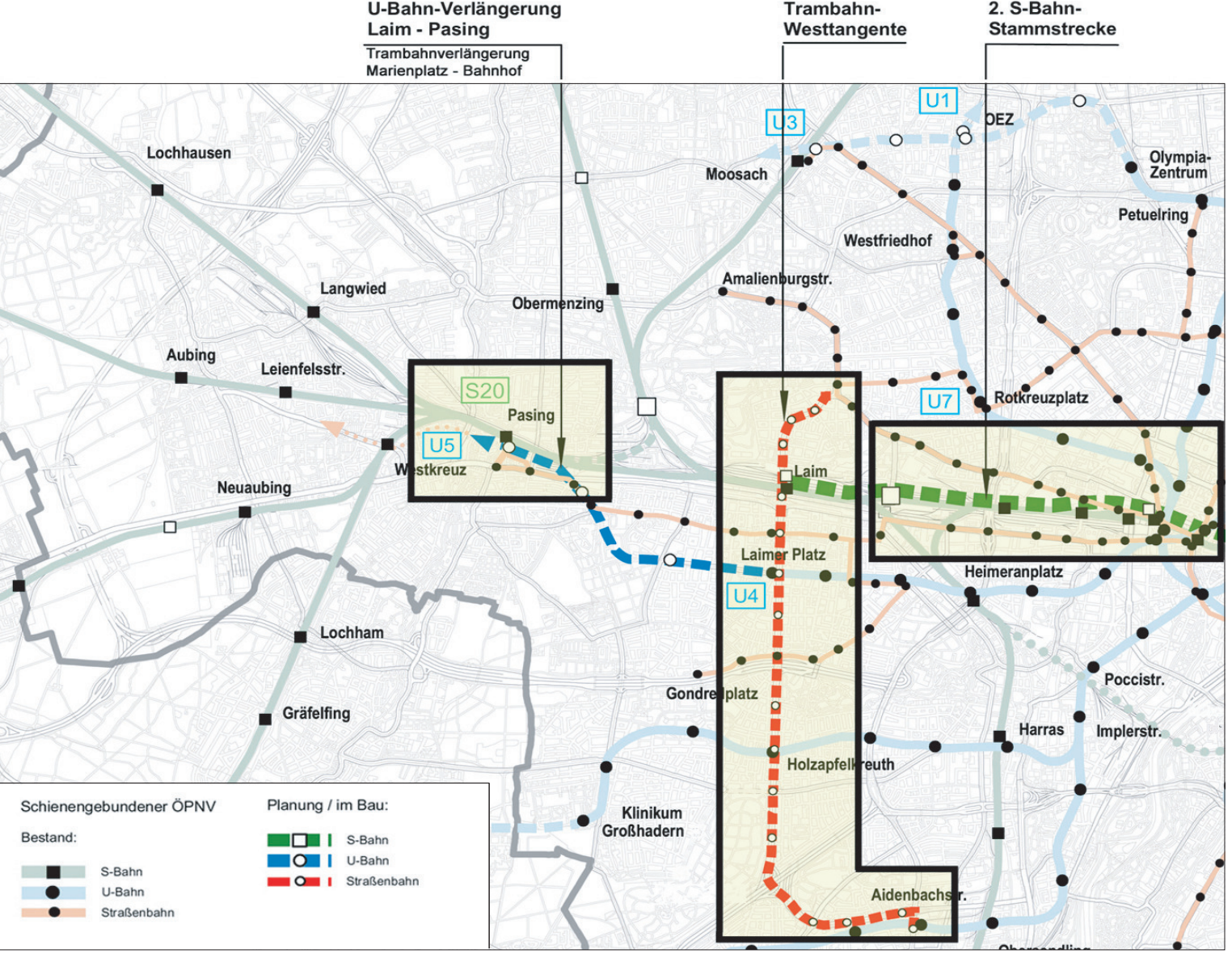
Die Belastung der **Friedenheimer Brücke** nimmt nur unwesentlich zu, wenn Verkehr auf die Donnersbergerbrücke (entlastet durch die A 99 West) verlagert werden kann. Der Knotenpunkt Landsberger Straße/Friedenheimer Brücke ist in seiner Leistung wenig problematisch. Die Abbiegebeziehungen zur **Donnersbergerbrücke** werden durch diese Verlagerungen jedoch zunehmen.

Die Untersuchung zeigt, dass das Verkehrsvolumen von rund 32.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden aus der geplanten Bebauung der „Zentralen Bahnflächen in München“ im Hauptstraßennetz und im Umfeld verträglich abgewickelt werden kann.

Hauptstrassennetz Ausschnitt München West



Nahverkehrsplan Ausschnitt München West



Mit Bahnen, Bus, Fahrrad oder zu Fuß – gut unterwegs

Bei Realisierung der nachfolgenden Planungen kann davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil der Wege im Gebiet der Zentralen Bahnflächen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV erledigt wird:

- die 2. S-Bahn Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof/Leuchtenberg als Expressverbindung mit der Innenstadt
- zwei neue S-Bahnhalte an der Friedenheimer Brücke und an der Berduxstraße zur verbesserten Erschließung der Neubaugebiete am Birketweg und an der Paul-Gerhardt-Allee
- der Neubau der Trambahn-Westtangente Aidenbachstraße – Fürstenrieder Straße – Romanplatz mit optimaler Verknüpfung am S-Bahn Halt in Laim
- die Verlängerung der Trambahn vom Pasinger Marienplatz zum Pasinger Bahnhof sowie
- weitere Beschleunigungsmaßnahmen beim ÖPNV-Oberflächenverkehrs.

Neue Wegeverbindungen nördlich und südlich der Bahn (Hauptradfahrverbindung auf der Nordseite der Bahnanlagen) und die Stege über die Bahn ergänzen das bestehende Fahrradnetz. Durch den Bau einer ergänzenden Unterführung in Laim (Umweltverbundröhre auf der Ostseite der bestehenden Unterführung) wird die Erreichbarkeit des S-Bahn-Haltes verbessert.

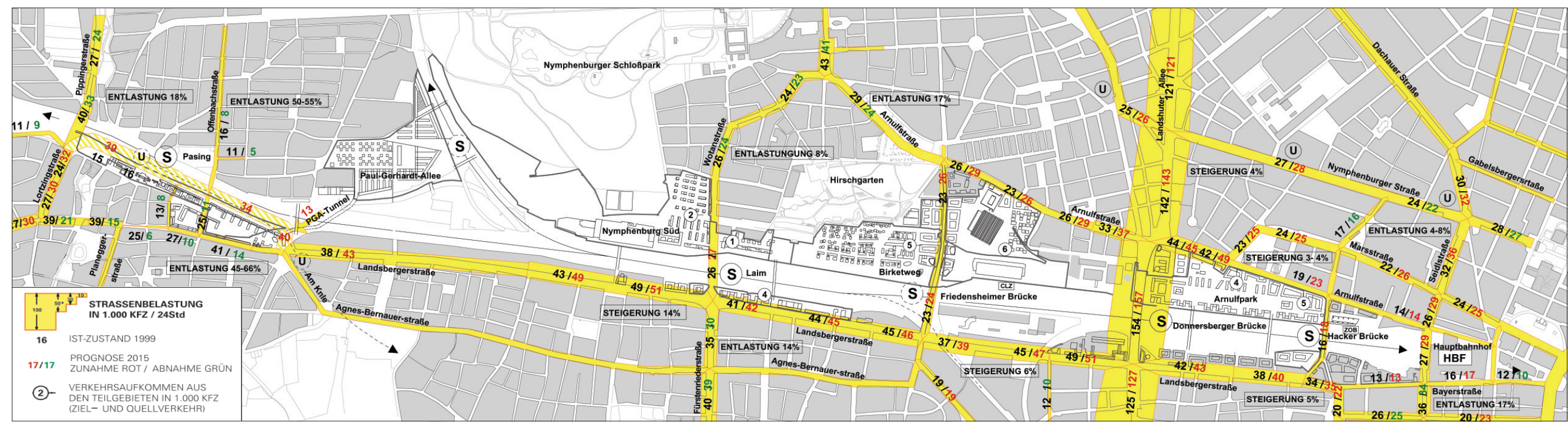
So sieht die Verkehrsverteilung im Jahr 2015 aus

Im Auftrag der Landeshauptstadt München wurde eine Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung der Zentralen Bahnflächen München angefertigt: Neben dem Verkehrsaufkommen, das aus der Bebauung der Zentralen Bahnflächen entstehen wird (zwischen Hauptbahnhof und Pasing ca. 32.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden und verteilt auf rd. 8 km Länge), sind in der Untersuchung noch weitere relevante städtebauliche Entwicklungen bis zum Prognosezeitpunkt 2015 berücksichtigt worden, die auf das Umfeld der Zentralen Bahnflächen Einfluss haben.

- zwischen Offenbachstraße und Am Knie reduziert sich die Belastung der Landsberger Straße um rd. 65 % von 41.000 auf rd. 15.000 Kfz/24 Std. und
- die Belastung der Offenbachstraße geht um 55 % zurück.

Das Straßennetz nördlich der Bahnanlagen wird durch den Bau der NUP nicht stärker beeinträchtigt, da keine Verlagerungseffekte („Schleichverkehr“) in diesem Bereich erwartet werden.

In der Laimer Unterführung und teilweise auch der Wotanstraße wird es trotz einer Entlastung durch den Autobahnring A 99 West insgesamt etwas mehr Verkehr aus den Planungsgebieten geben als heute. Da die Belastung der **Landsberger Straße** durch die vorgesehenen Bebauungen auf ihrer gesamten Länge um ca. 10 % zunimmt, ist an der Kreuzung Landsberger Straße/Fürstenrieder Straße ein leistungsfähiger Knoten erforderlich. Der Erhalt des Laimer Kreises, die geplante Straßenbahn-Westtangente und deren Führung auf der Ostseite des Knotens werden das gewährleisten.



**Ansprechpartner**  
Ansprechpartner für das Thema Verkehrskonzept Zentrale Bahnflächen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 31 sind:

- für den Bereich Pasing Herr Schmiedlau, Tel.: 233-26176
- für die Bereiche Nymphenburg Süd, Laim und Birketweg Herr Reiß, Tel.: 233-24462

**Impressum**  
Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Stadtentwicklungsplanung  
Projektgruppe HLP  
Blumenstraße 31

**Inhaltliche Bearbeitung**  
Stadtentwicklungsplanung, Abteilung I/3  
Verkehrsplanung

**Projektleitung / Koordination**  
Erhard Thiel

**Grafik / Layout**  
Raupach und Schurk, München  
Architekten und Stadtplaner BDA

München, im Mai 2004



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Münchnerinnen und Münchner,

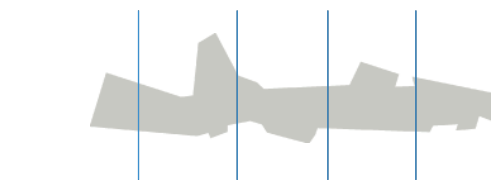
mit der Entwicklung der Zentralen Bahnhöfe zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing besteht die große Chance, auf innerstädtischen Flächen die Voraussetzungen zu schaffen für den Bau von Wohnungen für ca. 15.000 Einwohner und Gewerbebauten für ca. 17.500 Arbeitsplätze und ca. 73 ha. Grünflächen. Die ehemals durch die Bahn genutzten Flächen (Containerbahnhof an der Arnulfstraße, Rangierbahnhof in Laim, Stückgutgelände in Pasing und ergänzende private Flächen in den Randbereichen) sollen so neu gestaltet und neuen Nutzungen zugeführt werden. Die ehemaligen Bahnhöfe sollen den in München ständig steigenden Wohn- und Gewerbeflächenbedarf decken. Dafür müssen selbstverständlich auch die entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Die Münchner Stadtentwicklung hat dies von Anfang an als eine ganzheitlich zu bewältigende Aufgabe verstanden und in den städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Strukturkonzepten dargestellt.

Der Flächennutzungsplan für die Zentralen Bahnhöfe wurde inzwischen auf der Grundlage dieser Konzepte geändert.

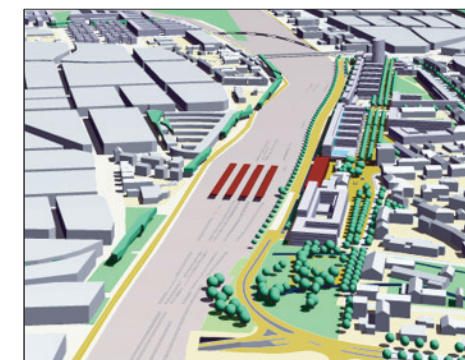
Für einzelne Gebiete werden Bebauungspläne aufgestellt. Der Bebauungsplan für den Arnulfpark (ehemaliges Containerbahnhöfengelände) hat inzwischen Rechtskraft erlangt. Die Bebauungspläne für andere Teilgebiete wie Pasing, Nymphenburg Süd, Laim und Birketweg werden in den nächsten 2 Jahren kontinuierlich folgen.

Im Rahmen der Erörterungsveranstaltung zu den Bebauungsplänen wurde immer wieder das Thema Verkehr angesprochen und nach einem ganzheitlichen Verkehrskonzept gefragt.



## Verkehrskonzept Zentrale Bahnhöfe

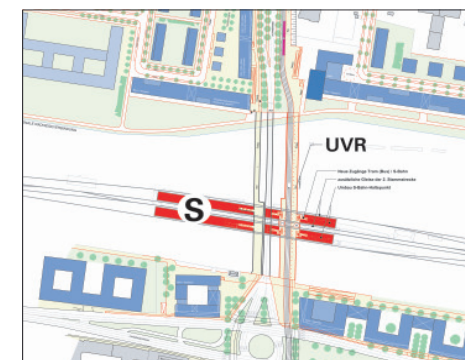
### Nordumgehung Pasing und Paul-Gerhardt-Allee Tunnel



### Bahnhofvorplatz und Busbahnhof an der Kafferstraße



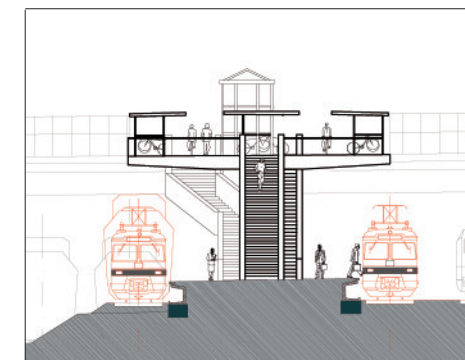
### Lageplan Laimer Unterführung / Umweltverbundröhre (UVR)



### Perspektive S-Bahnhof Laim von Norden



### Neuer S-Bahnhof an der Friedenheimer Brücke



### Citylogistikzentrum auf Teilfläche des Deutschmanggeländes



### Zentraler Omnibusbahnhof an der Hackerbrücke



Ziel dieses Informationsblattes ist es, dieses Verkehrskonzept noch einmal vorzustellen und zu erläutern. Die Verkehrsmaßnahmen in den Teilbereichen werden im Zusammenhang mit den gebietsübergreifend wirksam werdenden Verkehrsausbaumaßnahmen dargestellt.

Für ganz München liegen der Nahverkehrsplan sowie das Konzept für das Hauptstraßennetz vor. Mit Auszügen hieraus für den Münchner Westen und einer Verdeutlichung der Wirkung von Verkehrsmaßnahmen in den Einzelbereichen soll dargestellt werden, wie die durch die Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen auf den Zentralen Bahnhöfen ausgelösten Verkehre stadtverträglich bewältigt werden können.

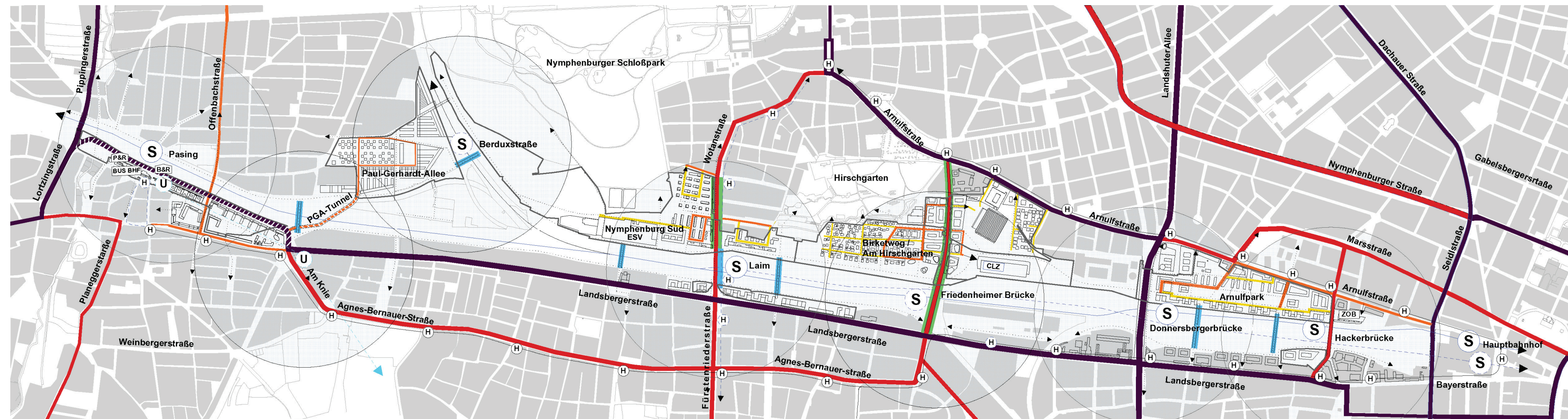
Ich hoffe, dass es hiermit gelingt, die von der LHM erarbeiteten Konzepte für den Verkehr besser zu verdeutlichen. Fragen und ergänzende Erläuterungen können von den im Impressum auf der Rückseite des Infoblattes genannten Mitarbeiter, die jeweils für den betroffenen Teilbereich zuständig sind, beantwortet werden.

Anregungen zu den Planungen für die Bahnhöfe können jeweils in den Öffentlichkeitsphasen zu den Bebauungsplänen geäußert werden. Die nächsten Termine werden im Mai 2004 sein und können genauer der Tagespresse entnommen werden.

Ihre Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München

*Christiane Thalgot*

Prof. Christiane Thalgot



### VERKEHRSKONZEPT HLP

- ÜBERGEORDNETE HAUPTVERKEHRSTRASSEN
- GEPLANTE ÜBERGEORDNETE HAUPTVERKEHRSTRASSEN
- HAUPTVERKEHRSTRASSEN
- SAMMELSTRASSEN
- ANLEGERSTRASSEN
- STÄDTEBAULICHE / LEISTUNGSFÄHIGE AUS-UND UMGESTALTUNG
- ▼ RAD- UND FUSSWEGE
- ▼ ÜBERGEORDNETE VERBINDUNGEN
- ▼ RAD- UND FUSSWEGE ÖRTLICHE BEZIEHUNGEN
- ▼ RAD- UND FUSSWEGE VERBINDUNG ÜBER GLEISE
- STRASSENBAHN
- GEPLANTE STRASSENBAHN
- U GEPLANTE U-BAHN
- S-BAHN
- GEPLANTE S-BAHN
- BAR BIKE-RIEDE
- PAR PARK-RIEDE
- ZOB ZENTRALER OMNIBUS-BAHNHOF
- CLZ CITYLOGISTIK-ZENTRUM
- FUSSLÄUFER EINZUGSBEREICH ÖPNV S / U-BAHN 600M
- UMRIS ZENTRALE BAHNFLÄCHEN
- MÖGLICHE BAUSTRUKTUREN

### Pasing

- Nordumgehung Pasing (NUP) mit Lärmschutz zur verkehrlichen Entlastung des Pasinger Zentrums und zur Erschließung der Bahnhöfe
- Weiterführung der Trambahn vom Marienplatz zum Bahnhofsvorplatz
- Busbahnhof an der Kafferstraße, Verlagerung der Endhaltestellen aus der Bäcker-/ Gleichmannstraße
- Fuß-/Radwegeverbindung zwischen Würmaue und Am Knie und von dort aus Weiterführung auf der Nordseite der Gleise

### Nymphenburg Süd / Laim

- Paul-Gerhardt-Allee - Tunnel unter den Gleisen zur Erschließung des neuen Quartiers an der Paul-Gerhardt-Allee und zur verkehrlichen Entlastung des Bereiches an der Nussel- und der Offenbachstraße
- Neuer S-Bahn Haltepunkt an der Berduxstraße

### Nymphenburg Süd / Laim

- Ergänzung der Laimer Unterführung durch eine Umweltverbundröhre für Fußgänger, Radfahrer, Busse bzw. Trambahnen
- Trambahnwesttangente: Sicherung der Trasse und Ermöglichung des Umsteigens am S-Bahnhof in Laim
- Bahnsteigergängung für die 2. S-Bahnstammstrecke
- der Laimer Kreisel bleibt und wird bestandsorientiert ertüchtigt

### Birketweg / Am Hirschgarten

- Ausbau Wotanstraße zwischen Hertastraße und Laimer Unterführung, Leistungssteigerungen an den Knoten Winfried- und Hertastraße
- Stege für Fußgänger und Radfahrer über die Gleise zur besseren Erreichbarkeit der Sport- und Grünflächen auf der Nordseite

### Birketweg / Am Hirschgarten

- Schaffung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes an der Friedenheimer Brücke
- Weiterentwicklung der vorhandenen Speditionsanlage der Fa. Deutschmann (auf Teilflächen) zu einem modernen Citylogistikzentrum: Güteranlieferung über die Bahn zur Reduzierung des Güterverkehrs auf den Münchner Straßen, Entlastung des Straßennetzes durch Bündelung von Fahrten und Einsatz umweltverträglicher Klein-LKW zur Innenstadtbefahrung

### Arnulfpark

- Ausbau der Wilhelm-Hale-Straße, Umbau der Knoten sowie städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes
- Übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahn sowie Verknüpfungen der Neubaugebiete mit Neuhausen sowie mit den Erweiterungsflächen des Hirschgartens und dem neuen Pionierpark entlang der Gleise.

### Arnulfpark

- Neuer Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) an der Hackerbrücke zur Neuordnung des Busparkens in der Innenstadt
- Stege für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung der südlich der Bahn gelegenen Stadtviertel mit dem Arnulfpark und der übergeordneten Ost-West Fuß-/Radwegeverbindung und der verbesserten Anbindung an den S-Bahnhof
- Behindertengerechter Zugang zum S-Bahnhof Donnersbergerbrücke

### Hauptbahnhof

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Bahnhofsvorplatz mit einer verbesserten oberirdischen fußläufigen Verbindung zur Altstadt über die Schützenstraße
- Reduzierung der Fahrspuren auf der Ostseite des Hauptvorplatzes

### Was hat der Stadtrat zum Verkehrskonzept bereits beschlossen?

Das Verkehrskonzept für die Zentralen Bahnhöfe ist Bestandteil des Strukturkonzeptes, das die Grundlage für die Änderung des Flächennutzungsplanes und für die Bebauungspläne ist. Darin sind die Straßentrassen für das Hauptstraßennetz festgeschrieben, unter anderem auch die konkrete Trassenführung für die Nordumgehung in Pasing. Die zwischenzeitlich durch die Fortschreibung der Planung vorgenommenen Veränderungen, u.a. zu Knotenpunkten in Laim und Pasing, wurden hier bereits berücksichtigt. Im Jahre 2003 hat der Münchner Stadtrat ergänzende FNP-Beschlüsse und Grundsatzbeschlüsse zum Laimer Kreisel und zum Knoten Lortzingstraße/ Nordumgehung Pasing mit dem jeweiligen städtebaulichen Umfeld gefasst.

Zu den Erschließungsmaßnahmen im Bahnhöf- und Zentrumsbereich von Pasing hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.11.2003 einen ergänzenden Beschluss gefasst, worin unter anderem die Lage des Busbahnhöfes und die Trassenführung für die Trambahnverlängerung festgeschrieben wurden.

Nunmehr liegt ein ganzheitliches Verkehrskonzept für den Bereich der Zentralen Bahnhöfe vor. Die Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt im wesentlichen durch das Baureferat, welches hierfür detailliertere Ausführungsplanungen vornimmt.

Die Planungen für die 2. S-Bahn Stammstrecke sowie die Stammstrecken-ertüchtigung erfolgt im Auftrag des Freistaates u.a. durch die DB-Projektbau.

Die beiden oberen Pläne auf der anderen Seite des Infoblattes sind Bestandteil des

- Nahverkehrsplanes der LHM, vom Stadtrat beschlossen am 01.10.2003
- des Konzeptes für den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP-E) Hierfür wird die erneute Stadtratsbefassung vorbereitet.

