

● ● ● **Verkehrstechnische Untersuchung für  
das Umfeld des Münchner  
Hauptbahnhofs  
Aktualisierung auf das Prognosejahr  
2030**

**Kurzfassung**

**Verkehrstechnische Untersuchung  
für das Umfeld des  
Münchner Hauptbahnhofs**

**Aktualisierung auf das Prognosejahr 2030**

**Kurzfassung**

Im Auftrag der Landeshauptstadt München

Februar 2018

Bearbeiter:

gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft  
für Verkehrsplanung und  
Verkehrstechnik mbH  
München - Karlsruhe  
Grillparzerstraße 12a  
81675 München

Telefon 089 489085-0  
Telefax 089 489085-55  
E-Mail [muenchen@gevas-ingenieure.de](mailto:muenchen@gevas-ingenieure.de)  
[www.gevas-ingenieure.de](http://www.gevas-ingenieure.de)

© gevas humberg & partner 2018

## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	4
2	Untersuchungsumgriff und Grundlagen	6
3	Verkehrsmengen Bestand und Prognose-Nullfall	8
4	Verkehrsmengen Planfälle	8
5	Zusätzliche südliche Fußgängerfurt über den Karlsplatz	13
6	Prüfung Bedarf an ÖPNV-Anlagen auf dem Bahnhofplatz	13
7	Einrichtung einer Ausfahrtmöglichkeit aus der Landwehrstraße nach Norden am Knotenpunkt Sonnenstraße / Landwehrstraße (LZA 30)	14
8	Vollanschluss der Luitpoldstraße an die Elisenstraße	16
9	Weiteres Vorgehen	17

## Abbildungen

Abbildung 1	Untersuchungsumgriff (rot gestrichelte Linie)	7
Abbildung 2	Wirkungen des Planfalles 1 gegenüber dem Prognose-Nullfall in [Kfz/24h	9
Abbildung 3	Signallageplan Sonnenstraße / Landwehrstraße mit Ausfahrtmöglichkeit nach Norden	15
Abbildung 4:	Signallageplan Vollanschluss Luitpoldstraße (Entwurf)	16

## Tabellen

Tabelle 1	Übersicht über die Qualitätsstufen der einzelnen Knotenpunkte im Prognose-Nullfall und den Planfällen	12
-----------	---	----

## 1 Aufgabenstellung

Die Untersuchung zum Umfeld Hauptbahnhof München wurde 2014 für das Prognosejahr 2025 durchgeführt. Da zwischenzeitlich ein aktualisiertes Verkehrsmodell mit dem Prognosejahr 2030 zur Verfügung steht, wird die Untersuchung fortgeschrieben. Um ein besseres Verständnis für die Zusammenhänge zu vermitteln, werden nicht nur die neuen Ergebnisse dargestellt, sondern auch Teile der ursprünglichen Untersuchung übernommen. Zusätzlich zu den bisher untersuchten Planfällen 1-4 werden die weiteren Planfälle 5-7 betrachtet.

Folgende Planfälle sind zu untersuchen:

- Planfall 1: Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Planfall 2: zusätzliche Schließung der Arnulfstraße in Höhe Dachauer Straße.
- Planfall 3: zusätzliche Einbahnstraßenregelung in der nördlichen Goethestraße zwischen Bayerstraße und Schwanthalerstraße in 2 Varianten:
  - Planfall 3.1: Goethestraße als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung.
  - Planfall 3.2: Goethestraße als Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung.
- Planfall 4: in der Schwanthalerstraße entfällt zusätzlich der 2. Fahrstreifen in Fahrtrichtung Osten für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen:
  - Planfall 4.1: aufbauend auf Planfall 3.1 mit der Goethestraße als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung.
  - Planfall 4.2: aufbauend auf Planfall 3.2 mit der Goethestraße als Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung.
- Planfall 5: Aufbauend auf Planfall 4.2 entfällt in der Elisenstraße zusätzlich der 2. Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen
- Planfall 6: Aufbauend auf Prognose-Nullfall mit Offenhaltung des Bahnhofplatzes in beide Richtungen mit je einem Fahrstreifen



- Planfall 6A: Aufbauend auf Planfall 5 mit Offenhaltung des Bahnhofplatzes in beide Richtungen mit je einem Fahrstreifen
- Planfall 7: Offenhaltung des Bahnhofplatzes in nur eine Richtung mit einem Fahrstreifen
  - Planfall 7.1: Aufbauend auf Prognose-Nullfall mit Offenhaltung nach Norden
  - Planfall 7.1A: Aufbauend auf Planfall 5 mit Offenhaltung nach Norden
  - Planfall 7.2: Aufbauend auf Prognose-Nullfall mit Offenhaltung nach Süden
  - Planfall 7.2A: Aufbauend auf Planfall 5 mit Offenhaltung nach Süden.

Die Planfälle 1 bis 5 bauen aufeinander auf. Bei den Planfällen 6, 7.1 und 7.2 gibt es jeweils eine Variante die auf dem Prognose-Nullfall und eine die auf Planfall 5 aufbaut.

Die Bewertung der Planfälle erfolgt durch Leistungsfähigkeitsberechnungen. Die in den Planfällen zu berücksichtigenden Verkehrsmengen werden durch Verkehrsmodellumlegungen mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Weiterhin sind besondere Fragestellungen zu beurteilen:

- Machbarkeit einer zusätzlichen Fußgänger und Radfahrer-Querung am Stachus über die Sonnenstraße in 2 Varianten nördlich und südlich der Bayerstraße.
- Einrichtung einer Ausfahrtmöglichkeit aus der Landwehrstraße nach Norden.
- Vollanschluss (LZA) der Luitpoldstraße an die Elisenstraße.

## 2 Untersuchungsumgriff und Grundlagen

Der Untersuchungsumgriff wurde in Anlage 3 der „Anlagen zur Leistungsbeschreibung Verkehrstechnische Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs“ definiert und ist in Abbildung 1 dargestellt.

Er wird begrenzt durch:

- Lindwurmstraße im Süden
- Sonnenstraße im Osten
- Elisenstraße und Marsstraße im Norden
- Hackerbrücke, Bavariaring, Herzog-Heinrich-Straße im Westen.

Für den vorgegebenen Untersuchungsumgriff wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München vorliegende Verkehrszählungen an 40 Knotenpunkten und 3 Querschnitten zur Verfügung gestellt. Mit Ausnahme von 2 Zählungen aus dem Jahr 2009 stammen alle Zählungen aus den Jahren 2011 bis 2014. Für die Aktualisierung des Gutachtens wurden zusätzlich 2 Knotenpunkte im Frühjahr 2017 neu erhoben, da dort Fahrbeziehungen verändert wurden.

In der ursprünglichen Untersuchung wurde aus diesen Knotenpunkten eine Auswahl von ca. 20 Knotenpunkten getroffen, die am stärksten von den in den Planfällen zu untersuchenden Netzveränderungen betroffen sind. Für die gleichen Knotenpunkte werden in der Aktualisierung die Leistungsfähigkeiten berechnet.



Umfeld Hauptbahnhof

Datengrundlagen:  
 Geodatenplanungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung  
 © 2018  
 Metrolife  
 Kartistik

Fädeliche und geographische Bearbeitung:  
 Städtebau- und Verkehrsplanung, Nr. 22-11 He  
 München, März 2018

Landeshauptstadt München  
**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

1:5.000

**Abbildung 1** Untersuchungsumgriff (rot gestrichelte Linie)

### **3 Verkehrsmengen Bestand und Prognose-Nullfall**

Die höchsten Verkehrsbelastungen treten in den das Untersuchungsgebiet begrenzenden Straßenzügen auf. Der am stärksten belastete Straßenzug ist die Sonnenstraße mit bis zu ca. 40.000 Kfz/24h. Elisen- bzw. Marsstraße und Lindwurmstraße erreichen im Untersuchungsbereich Werte bis zu ca. 24.000 Kfz/24h.

Der Streckenzug Paul-Heyse-Straße – Herzog-Heinrich-Straße weist mit ca. 19.500 – 26.500 Kfz/24h die höchsten Belastungen aller komplett innerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Straßen auf. In der Paul-Heyse-Unterführung liegt die Belastung mit 28.000 Kfz/24h noch etwas höher.

Von den 4 im Gebiet liegenden wesentlichen West-Ost-Verbindungen ist die Schwanthalerstraße mit bis zu 17.000 Kfz/24h im westlichen Abschnitt die stärkst belastete Achse, gefolgt von Bayerstraße und Arnulfstraße.

Als weitere wichtige Nord-Süd-Verbindung (neben Paul-Heyse-Straße – Herzog-Heinrich-Straße) erweist sich die Goethestraße mit Werten um die 5.000 Kfz/24h im Norden und bis zu ca. 12.500 Kfz/24h im Süden.

Die im Prognose-Nullfall unterstellten verkehrlichen Entwicklungen haben die größten Auswirkungen auf die begrenzenden Straßenzüge. Aber auch auf den großen Verbindungsstraßen durch das Gebiet wie die West-Ost-Verbindungen Schwanthalerstraße und Bayerstraße, der Arnulfstraße, der Nord-Süd-Verbindungen Paul-Heyse-Straße – Herzog-Heinrich-Straße und der Goethestraße kommt es zu deutlichen Verkehrszunahmen.

### **4 Verkehrsmengen Planfälle**

Die wichtigste Maßnahme für eine Verkehrsverringerung im Umfeld des Hauptbahnhofes ist die Sperrung des Bahnhofsplatzes (Planfall 1).

Es sind spürbare Abnahmen rund um den Bahnhofplatz zu erwarten. Höhere Entlastungen gibt es auf der Bayerstraße, der Arnulfstraße, der Luisenstraße sowie der Goethestraße. Zunahmen gibt es auf den parallelen Nord-Süd-Verbindungen, insbesondere auf der Route Seidlstraße – Paul-Heyse-Unterführung – Paul-Heyse-Straße, Hackerbrücke - Martin-Greif-Straße - Bavariaring sowie auf der Route Elisenstraße – Altstadttring (siehe Abbildung 2).

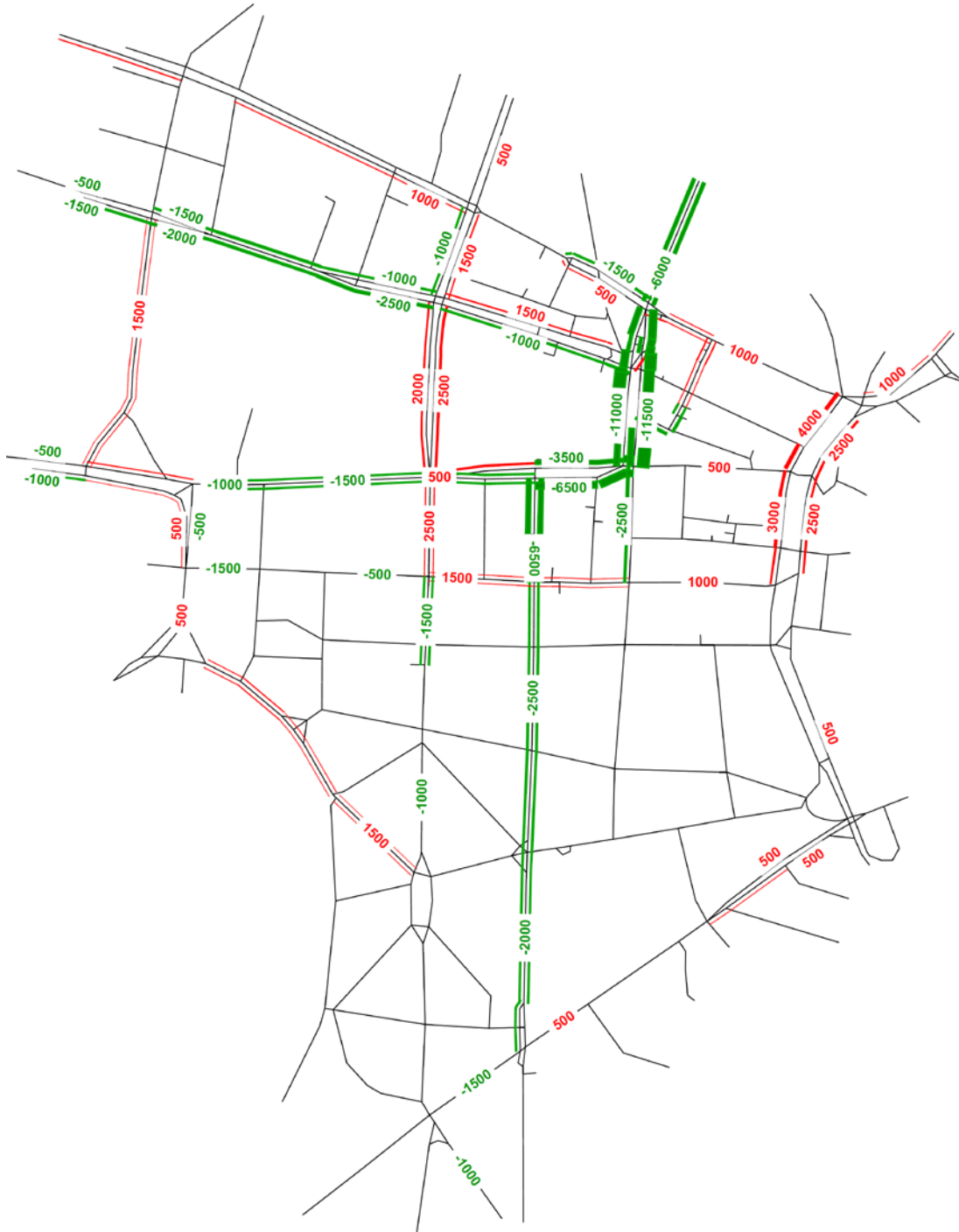


Abbildung 2 Wirkungen des Planfalles 1 gegenüber dem Prognose-Nullfall in [Kfz/24h]

Die Sperrung der Durchfahrt Arnulfstraße – Luisenstraße (Planfall 2) führt zu relativ lokalen Auswirkungen. So nimmt der Verkehr gegenüber dem Planfall 1 auf der Arnulfstraße und der Luisenstraße ab. Zu Mehrbelastungen kommt es auf der Marsstraße, der Sonnenstraße und der Seidlstraße. Weitere nennenswerte Auswirkungen im Untersuchungsraum hat diese Maßnahme nicht. Eine Abhängung der Arnulfstraße hat auch keinen weiteren positiven Einfluss auf die ÖV-Abwicklung, da auch künftig Fußgänger und Radfahrer gesichert über die Gleisanlagen geführt werden müssen. Im Zuge der hierfür erforderlichen Freigabezeiten kann auch eine Fahrbeziehung Arnulfstraße – Luisenstraße ohne zusätzlichen Freigabezeitbedarf abgewickelt werden.

Dadurch, dass die Goethestraße bereits durch die Sperrung des Bahnhofplatzes eine deutliche Entlastung erfährt, haben Einbahnregelungen (erstmalig betrachtet in den Planfällen 3.1 und 3.2) nur im betroffenen Abschnitt eine weitere lokale Wirkung. Insbesondere erfolgt aber keine spürbare weitere Entlastung in den südlicheren Bereichen der Goethestraße. Dies gilt für beide untersuchten Varianten einer Einbahnregelung.

Die Schwanthalerstraße hat nicht nur eine lokale Erschließungsfunktion, sondern auch eine großräumigere Verbindungsfunktion in West-Ost-Richtung. Daher führt eine Fahrspurreduzierung zu Gunsten von Radverkehrsanlagen oder sonstigen Umgestaltungen (Planfälle 4.1 und 4.2) zu keinen kleinräumigen Verlagerungen und Verdrängungen, sondern zu Verlagerungen auf die umgebenden Achsen.

Eine Fahrspurreduktion in der Elisenstraße (Planfall 5) führt zu großräumigeren Verlagerungen bis zur Lindwurmstraße. Auch nördlich der Elisenstraße (außerhalb des Untersuchungsraumes) verlagern sich die Verkehre bis zur Schellingstraße.

Für den Fall, dass der Bahnhofplatz nicht gesperrt wird, sondern nur die Anzahl der Fahrsteifen je Richtung auf einen reduziert wird (Planfall 6), fallen die Entlastungen und die Verlagerungen deutlich geringer aus als bei der Vollsperrung. Werden zusätzlich alle weiteren begleitenden Maßnahmen umgesetzt (Planfall 6A) werden die Verlagerung hauptsächlich durch die begleitenden Maßnahmen im Umfeld und nicht durch die Anpassungen am Bahnhofplatz verursacht.

Eine Teilsperre des Bahnhofplatzes nur in eine Richtung (Planfall 7.1 und 7.2) und auch die Umsetzung von allen weiteren begleitenden Maßnahmen (Planfall 7.1A und 7.2A) führt für die betroffene Richtung zu ähnlichen Verlagerungseffekten wie bei der Vollsperrung. Die Auswirkungen für die Gegenrichtung sind durch die Fahrspurreduktion vorhanden aber geringer.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass alle zu betrachtenden Planfälle nicht leistungsfähig im gesamten umliegenden Straßennetz abwickelbar sind. An 4 Knotenpunkten (LZA 43 Sonnenstraße /

Oberanger / Blumenstraße / Lindwurmstraße / Nußbaumstraße, LZA 160 Herzog-Heinrich- / Mozartstraße, LZA 461 Dachauer / Elisenstraße und LZA 478 Herzog-Heinrich- / Beethoven- / Rückertstraße / Kaiser-Ludwig-Platz) können dabei in einigen Planfällen signaltechnische Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden. Bei allen diesen 4 LZA ergibt sich der Bedarf aber bereits im Prognose-Nullfall durch die dort enthaltenen Verkehrszuwachse.

3 der untersuchten Knotenpunkte (LZA 50 Paul-Heyse- / Schwanthalerstraße, LZA 153 Karlsplatz / Sonnen- / Bayer- / Prielmayerstraße und LZA 480 Sophien- / Ottostraße / Lenbachplatz / Karlsplatz / Elisenstraße) sind jedoch sowohl im Prognose-Nullfall, als auch in allen betrachteten Planfällen überlastet. Ein weiterer Knotenpunkt (LZA 88 Martin-Greif- / Schwanthalerstraße / Bavariaring) ist sowohl im Prognose-Nullfall, als auch in den meisten betrachteten Planfällen, mit Ausnahme der Planfälle 4.1 und 4.2 überlastet. An diesen 4 Knotenpunkten sind keine signaltechnischen Optimierungen möglich.

Darüber hinaus befinden sich an einigen Knotenpunkten einzelne Verkehrsströme in der maßgeblichen Spitzenstunde an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Die folgende Abbildung zeigt zusammenfassend die Gesamtqualitätsstufen des Verkehrsablaufs an den untersuchten Knotenpunkten für den Prognose-Nullfall (PNF) und die Planfälle.

# Verkehrstechnische Untersuchung Umfeld Hauptbahnhof München - Kurzfassung

Zähl-ID	LZA-Nr.	Zufahren	PNF	PF1	PF2	PF3.1	PF3.2	PF4.1	PF4.2	PF5	PF6	PF6A	PF7.1	PF7.1A	PF7.2	PF7.2A
025103	-	Lindwurm-/ Rothmundstraße	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
27306 Ost	-	Kaiser-Ludwig-Platz/ Haydn-/ Schubertstraße Ost	E	E	E	E	E	E	E	E	E	F	E	E	E	F
27306 West	-	Kaiser-Ludwig-Platz/ Haydn-/ Schubertstraße West	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
028202	7	Paul-Heyse-Straße/-Unterführung/ Bayerstraße (ohne PV9)	B	B	B	B	B	B	B	B*	B	B*	B	B*	B	B*
		Paul-Heyse-Straße/-Unterführung/ Bayerstraße (mit PV9)	E#	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
027305	20	Paul-Heyse-/ Landwehrstraße	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
094302	22	Seidl-/ Märstraße	F	F	F	F	F	F	F	D*#H	F	D#	E#	F	F	D*#H (E#)
028205	25	Bayer-/ Martin-Greif-Straße	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
028102	26	Graser-/ Bayer-/ Landberger-Straße	B	D#	D#	E#	E#	E#	E#	F	B	E#	E#	F	C	E#
013104	29	Sonnen-/ Herzogspital-/ Schwantalerstraße	B*	B	B	B	B	A	A	A	B	A	B	A	B	A
013101	30	Sonnen-/ Josephspital-/ Landwehrstraße	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
013103	43	Sonnen-/ Oberanger/ Blumen-/ Lindwurm-/ Nußbaumstraße	B*	(C)	B*	(C)	B*	(C)	B*	(C)	C	C	C	C	C	C
035101	46	Lindwurm/ Ziemsen-/ Reisingerstraße	B	C	C	C	C	C*	(D#H)	C*	B	C*	(D#H)	B	C	C
027103	50	Paul-Heyse-/ Schwantalerstraße	C*#H (F)	F	F	F	F	F	F	D*#H (F)	E#	E#	F	F	E*#H (F)	F
028203	88	Martin-Greif/ Schwantalerstraße/ BavariaRing	F	F	E#	E#	E#	D*	(E#)	E#	F	E#	F	F	F	E#
014301	153	Karlsplatz/ Sonnen-/ Bayer-/ Priemaystraße	F	F	F	F	F	F	F	F	E#	F	F	F	E#	F
027304	160	Herzog-Heinrich-/ Mozartstraße	B*	(F)	B*	(F)	B*	(F)	B*	(F)	B*	(F)	B*	(F)	B*	(F)
032301	461	Dachauer/ Eisenstraße	B*	(B#)	B*	(B#)	B*	(B#)	B*	(B#)	B*	(B#)	B*	(B#)	B*	(B#)
027301	478	Herzog-Heinrich-/ Beethoven-/ Rückertstraße/ Kaiser-Ludwig-Platz	A*	(D#)	A*	(E#)	A*	(F)	A*	(F)	A*	(D#)	A*	(F)	A*	(F)
031203	480	Spohren-/ Ottostraße/ Lembachplatz/ Karlsplatz/ Eisenstraße	E#	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
014202	484	Maximiliansplatz/ Paeclisstraße/ Lembachplatz	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B*	(B)

**Tabelle 1 Übersicht über die Qualitätsstufen der einzelnen Knotenpunkte im Prognose-Nullfall und den Planfällen**

\* mit Optimierung des bestehenden Signalprogrammes  
 \*\* mit Optimierung des bestehenden Signalprogrammes und Ummarkierung Haltlinie  
 # einzelne Fahrströme nicht leistungsfähig (F)  
 ## einzelne Fahrströme in E (>=100%)



## **5 Zusätzliche südliche Fußgängerfurt über den Karlsplatz**

Eine zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerquerung am Karlsplatz in Höhe nördlich der Bayerstraße könnte aus verkehrstechnischer Sicht problemlos ohne negative Auswirkungen auf die Tram-Beschleunigung und die MIV-Leistungsfähigkeit eingerichtet werden. Allerdings ist die westliche Warteinsel mit 2,0m Breite sehr schmal, zudem das Passieren durch einen großen Mast mit viel Behang beeinträchtigt. Eine Verbreiterung durch eine Reduzierung der Fahrspuren auf der Westseite ist ohne gravierende Leistungseinbußen des Knotenpunktes nicht möglich und kann daher nicht vorgeschlagen werden. Wollte man die Insel verbreitern, müsste somit die westliche Fahrbahn nach Westen verschoben werden. Eine Querung südlich der Bayerstraße wäre nur zu Lasten Tram und MIV möglich und sollte daher nicht weiterverfolgt werden.

## **6 Prüfung Bedarf an ÖPNV-Anlagen auf dem Bahnhofplatz**

Der Bahnhofplatz soll künftig weitestgehend frei von Kfz-Verkehr werden. Dafür sollen die Querungsbedingungen für Fußgänger vom Bahnhofsausgang zur Schützenstraße und weiter in Richtung Karlsplatz – Fußgängerzone verbessert werden. Zudem soll die Aufenthaltsqualität nachhaltig gesteigert werden.

Vor diesen Hintergründen war zu prüfen, ob die Abwicklung des Tramverkehrs und der Haltestellenbedienung mit 2 oder 3 Gleisen und entsprechend 2 oder 3 Bahnsteiginseln abgewickelt werden kann.

Ergebnis ist, sofern am Bahnhofplatz die Qualität der ÖPNV-Abwicklung und ein möglichst störungsfreies Queren für Fußgänger zwischen Bahnhofsgelände und Schützenstraße gewährleistet werden soll, dass 3 Gleise mit Haltestellen erforderlich sind. Die Aufrechterhaltung der Kfz-Fahrbeziehung Arnulfstraße – Luisenstraße bzw. die Abhängung der Arnulfstraße hat keinen Einfluss auf die ÖV-Abwicklung, da auch künftig Fußgänger und Radfahrer gesichert über die Gleisanlagen geführt werden müssen. Im Zuge der hierfür erforderlichen Freigabezeiten kann auch eine Fahrbeziehung Arnulfstraße – Luisenstraße ohne zusätzlichen Freigabezeitbedarf abgewickelt werden.

## **7 Einrichtung einer Ausfahrtmöglichkeit aus der Landwehrstraße nach Norden am Knotenpunkt Sonnenstraße / Landwehrstraße (LZA 30)**

Die Fahrtbeziehung Landwehrstraße lässt sich mit einer Erweiterung des Knotenpunktes um die benötigte Fahrspur unter Heranziehen der derzeitigen Wendefahrbahn und geringen Freigabezeitkürzungen für die Fahrverkehre der Sonnenstraße einrichten. Abbildung 3 zeigt den vorgeschlagenen Knotenpunktumbau.

Die Linksabbieger und Wender aus der südlichen Sonnenstraße können dabei mit dem Fahrverkehr aus der Landwehrstraße nicht mehr gleichzeitig freigegeben werden. Künftig ist eine gleichzeitige Freigabe der Landwehrstraße mit der gegenüber liegenden Josephspitalstraße erforderlich. Die Freigabezeiten müssen in beiden Spitzenprogrammen angepasst werden. Dies hat jedoch keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Aktuell berechnet für den höchstbelasteten Planfall 4.2, ist der Knotenpunkt leistungsfähig.

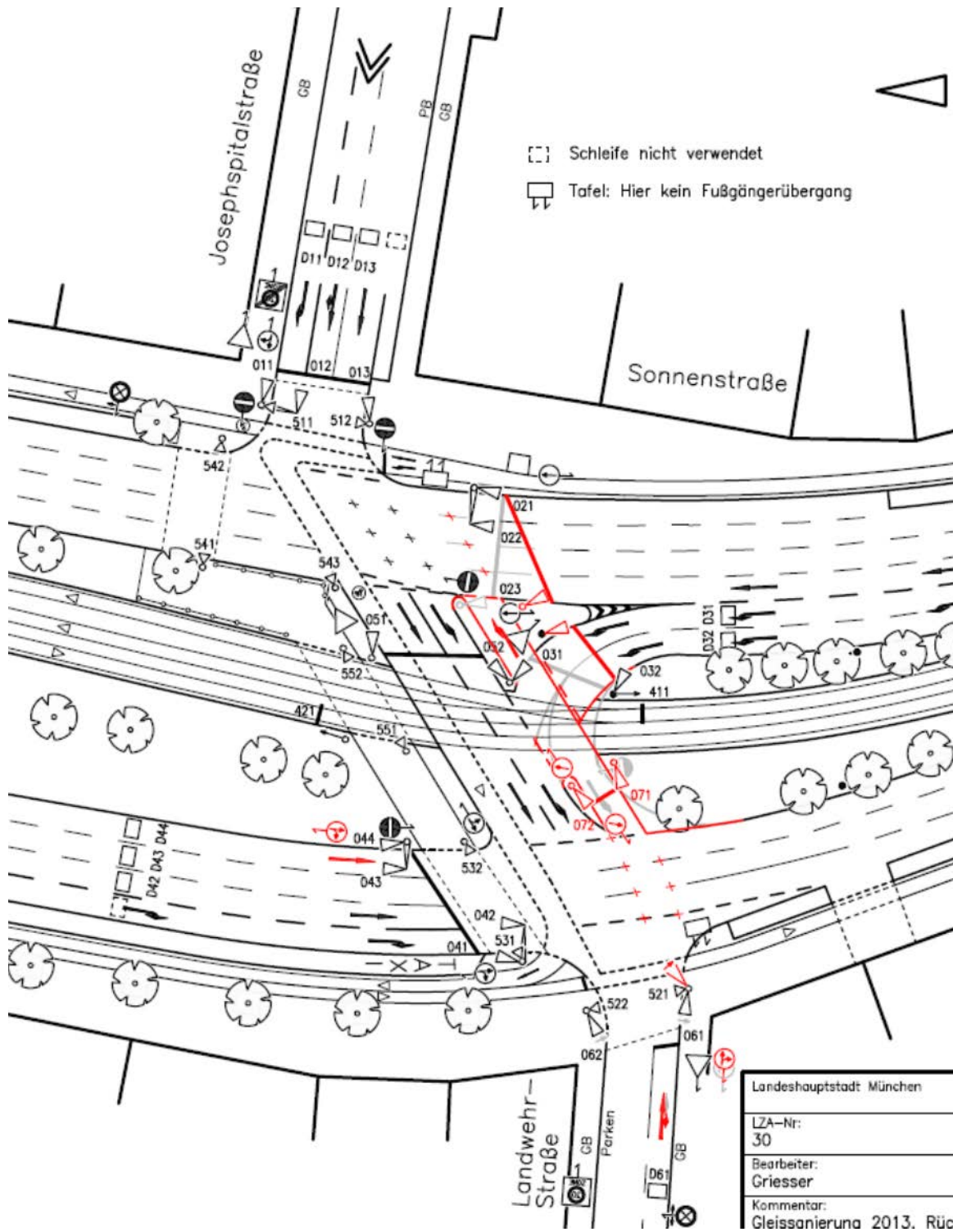
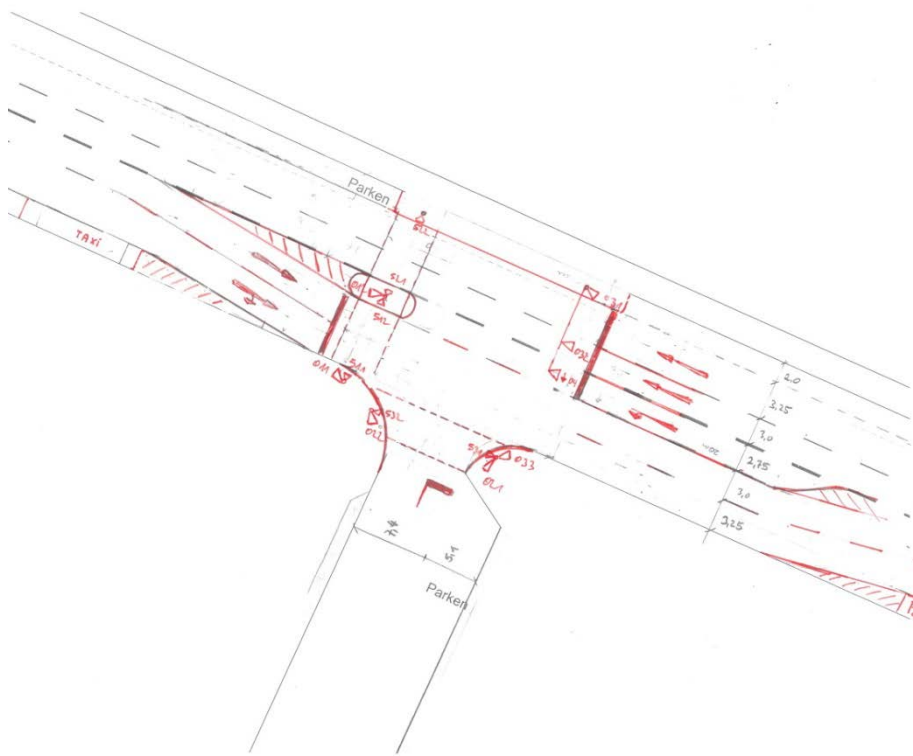


Abbildung 3 Signallageplan Sonnenstraße / Landwehrstraße mit Ausfahrtmöglichkeit nach Norden

## 8 Vollanschluss der Luitpoldstraße an die Elisenstraße

Für den Vollanschluss bedarf es einer Lichtzeichenanlage. Weiterhin muss eine Linksabbiegerspur in der Hauptrichtung neu eingerichtet werden, zu deren Lasten das Parken in der Gegenrichtung in diesem Bereich verdrängt wird. Die Fahrtrichtung West-Ost wird im Zuge dessen bereits vor dem Knotenpunkt um eine Fahrspur nach rechts versetzt (vorherig: Parken). Die folgende Abbildung 4 zeigt die unterstellte Knotenpunktgestaltung.



**Abbildung 4: Signallageplan Vollanschluss Luitpoldstraße (Entwurf)**

Das neu entwickelte Signalprogramm ergibt eine sehr gute Verkehrsqualität am Knotenpunkt mit Vollanschluss für beide Spitzenstunden. Eine gute Einbindung der neuen LZA in die Grüne Welle ist möglich.

Für den Fall, dass in der Elisenstraße eine Radverkehrsanlage gebaut wird (Planfall 5) bedeutet dies für beide Fälle des Einbaus von Radwegen

- Radwegeinbau zu Lasten der beiden Parkstreifen
- Radwegeinbau zu Lasten jeweils einer Fahrspur und Beibehalt der Parkstreifen,

dass die Linksabbiegespur nicht mehr im Rahmen des vorhandenen Straßenquerschnitts einzubauen ist, sondern dass der Straßenquerschnitt auf einer Länge von ca. 90-100m nach Norden in die Parkanlagen zu erweitern wäre.

Für die Variante mit dem Radwegeinbau zu Lasten der Parkstreifen und Beibehalt der Fahrspuren ergeben sich die gleichen Ergebnisse hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Grüne Welle wie bisher.

Für die Variante mit der Fahrspurreduzierung von 2 auf nur noch 1 durchgehende Fahrspur pro Richtung ermitteln sich ebenfalls leistungsfähige Verhältnisse.

## **9 Weiteres Vorgehen**

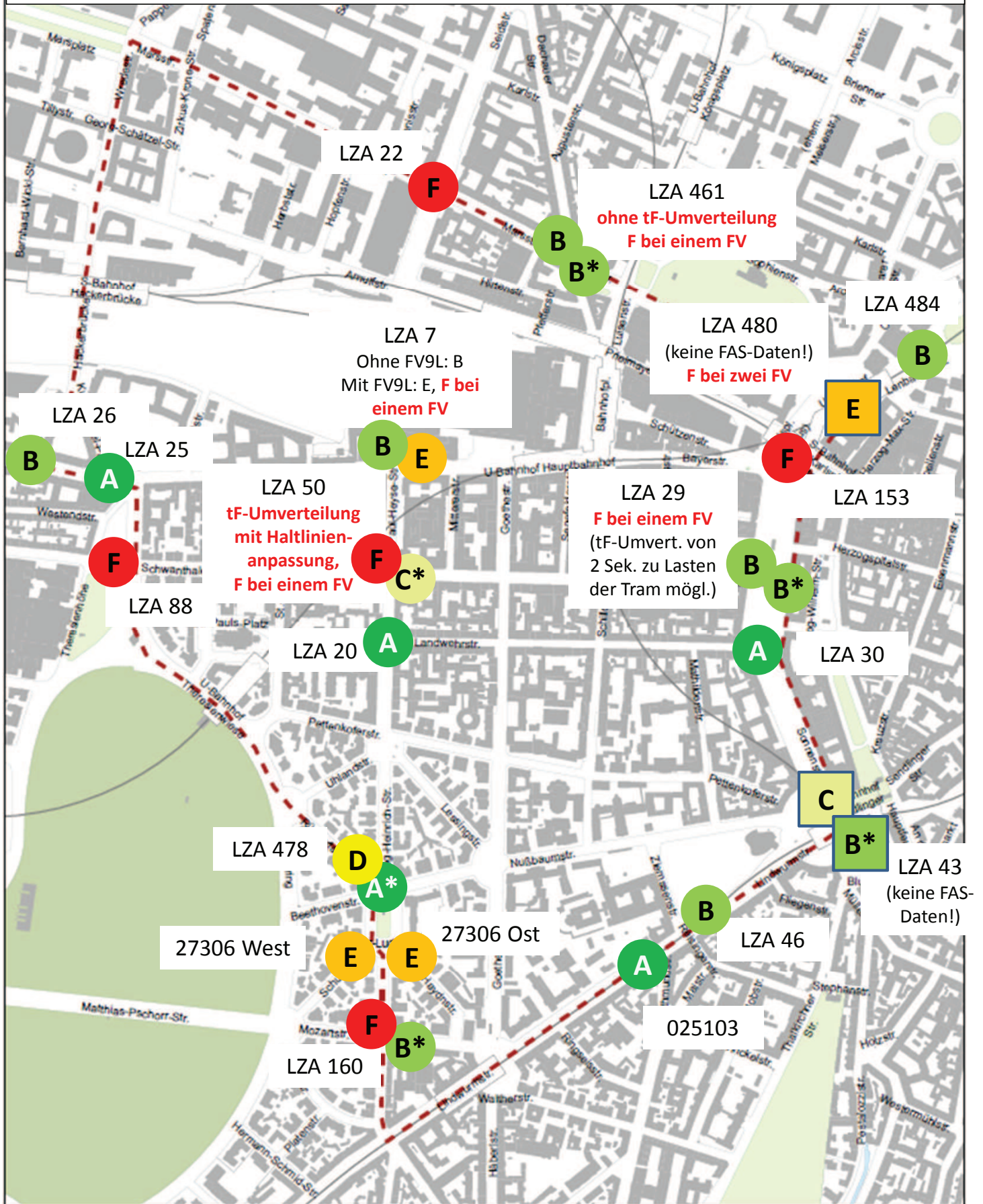
Mit den nun vorliegenden Ergebnissen stehen die Grundlagen für ein künftiges verkehrliches Funktionsprogramm im Umfeld des Hauptbahnhofs zur Verfügung. Als grundlegende Maßnahme zeigt sich dabei die Sperrung des Bahnhofplatzes. Ergänzende Maßnahmen wie die Abhängung der Arnulfstraße von der Luisenstraße, Einbahnstraßenregelungen in der Goethestraße oder Fahrstreifenreduktion in der Schwanthalerstraße sind darüber hinaus möglich, aber nicht zwingend. Sie sind im Kontext mit der Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für die anderen Verkehrsteilnehmer im Weiteren zu bewerten.

Dies gilt auch für besondere Fragestellungen wie den künftigen Haltestellenbedarf am Bahnhofplatz im Hinblick auf Vorstellungen, zur Platzgestaltung oder fußläufige Verbindungen sowie einer zusätzlichen Fußgänger- und Radfahrerquerung am Karlsplatz.

Der nun gewonnene Ergebnisstand ermöglicht in einer nächsten Stufe die Diskussion, evtl. die planerische Vertiefung und Festlegung des gewünschten verkehrlichen Funktionskonzeptes mit der Öffentlichkeit, den städtischen Referaten und den weiteren beteiligten Planern, bevor dann in einer dritten Stufe die Detailplanung der verkehrlichen Infrastruktur ansteht.



# Darstellung der Qualitätsstufen nach HBS – Prognose-Nullfall



Umfeld Hauptbahnhof

\* mit Optimierung des Signalprogramms

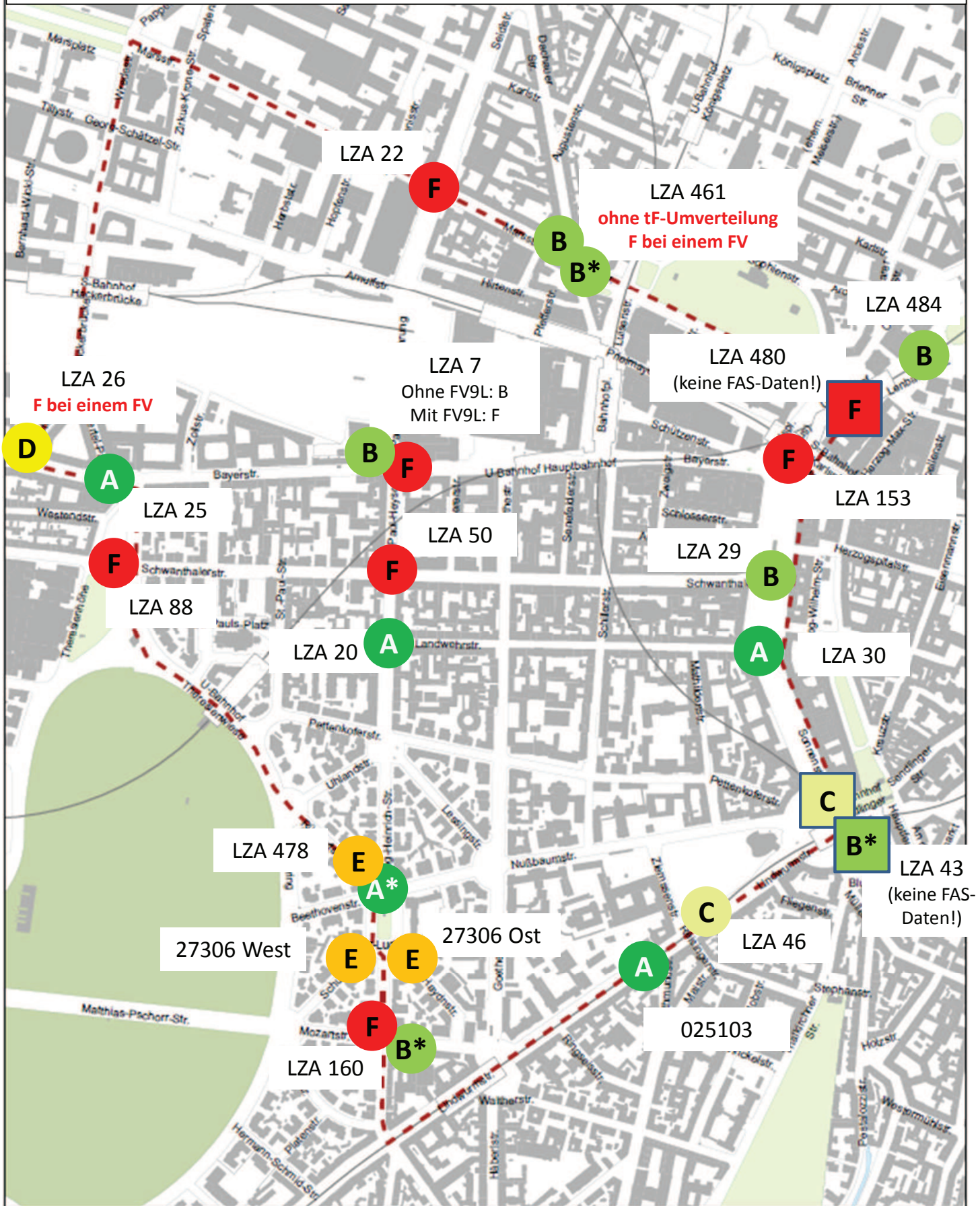
Abbildung 32

Datengrundlagen:  
Geodatenpool, Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung  
Plan- und Verkehrsanalysen  
Planliche und graphische Bearbeitung:  
Stadtentwicklungsplanung, PA 1/2-1/4  
München, März 2014

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
1:5.000



# Darstellung der Qualitätsstufen nach HBS – Prognosefall 1



Umfeld Hauptbahnhof

\* mit Optimierung des Signalprogramms

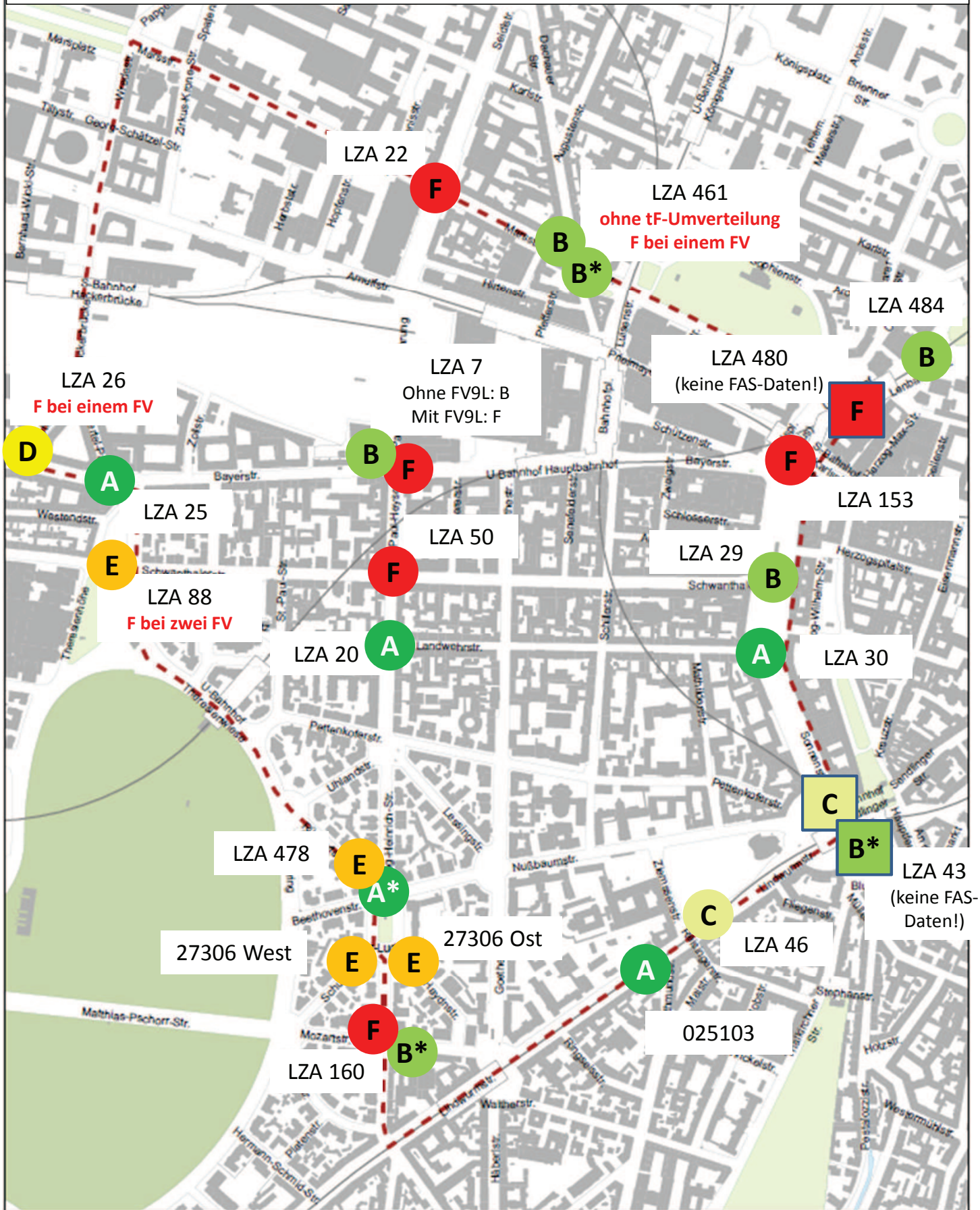
Abbildung 33

Datengrundlagen:  
Geodatenpool, Planungsdaten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung  
Plan- und Baubehörden  
Fachliche und graphische Bearbeitung:  
Stadtentwicklungsplanung, FA 1/2-1/4  
München, März 2014

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
1:5.000



# Darstellung der Qualitätsstufen nach HBS – Prognosefall 2



Umfeld Hauptbahnhof

\* mit Optimierung des Signalprogramms

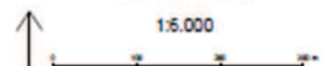
Abbildung 34

Datengrundlagen:  
Geodatenpool, Planungsdaten des Referats  
für Stadtplanung und Bauordnung



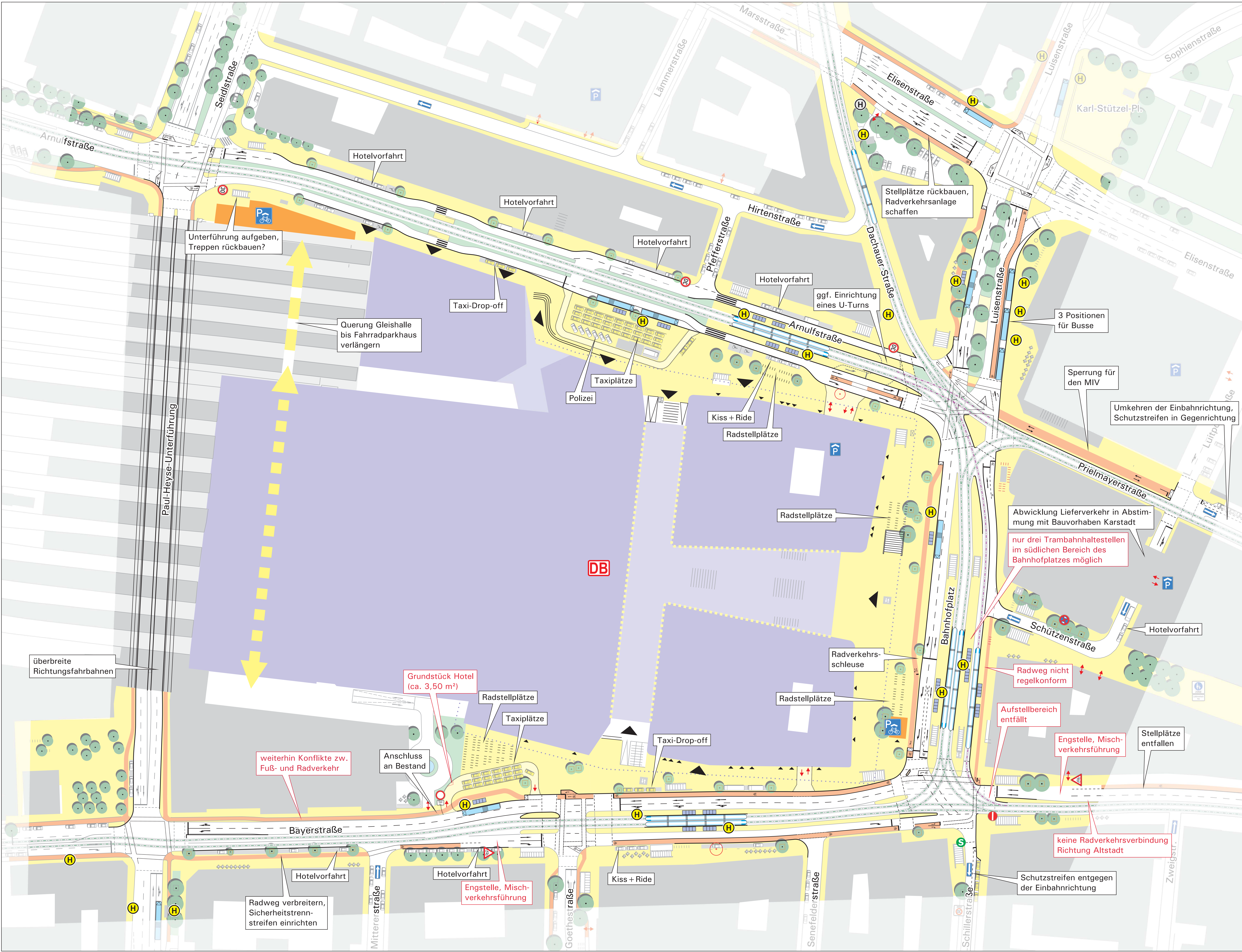
Planische und graphische Bearbeitung:  
Stadtentwicklungsplanung, PA 1/2-1/4  
München, März 2014

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung

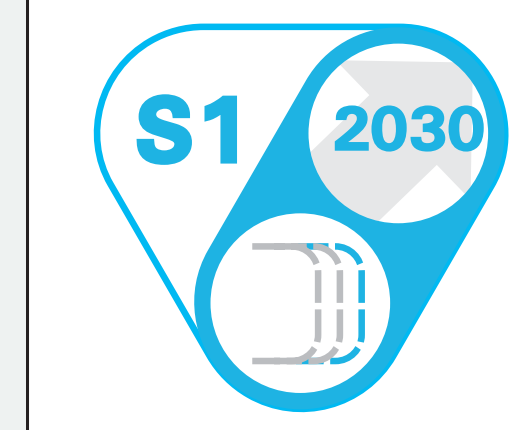




# Anlage 5



- Legende**
- Gehweg
  - Radweg
  - Radfahrstreifen
  - Grünfläche
  - Fahrbahn, gepflastert/gefärbt
  - Park- / Lieferfläche (niveaugleich im Seitenraum)
  - Baum Bestand
  - Baum neu
  - Baum entfällt
  - Einfahrt
  - Haltestelle
  - Radbügel Bestand / neu
  - Radbügel entfällt
  - Außergastronomie Bestand
  - Parkendes Fahrzeug / Taxi
  - Lieferfahrzeug
  - Bus
  - Fahrgastunterstand
  - Achse Tram Bestand
  - Achse Tram neu

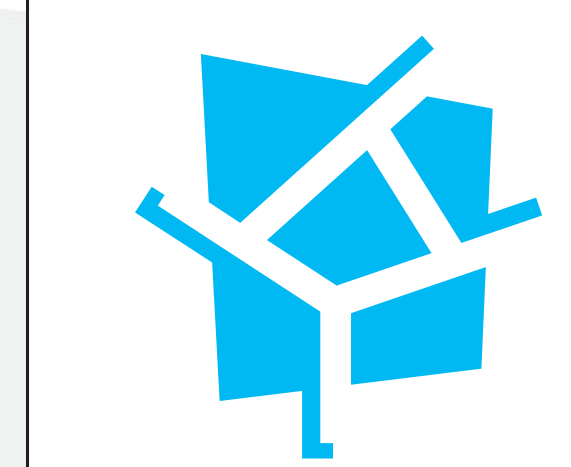


## MASTERPLAN MOBILITÄT HAUPTBAHNHOF

Landeshauptstadt München

Masterplan Szenario 1 - ENTWURFSFASSUNG

	Maßstab	Datum	bearb.
	x 1 : 500	24.10.2019	Stieger
	1 : 1.000		

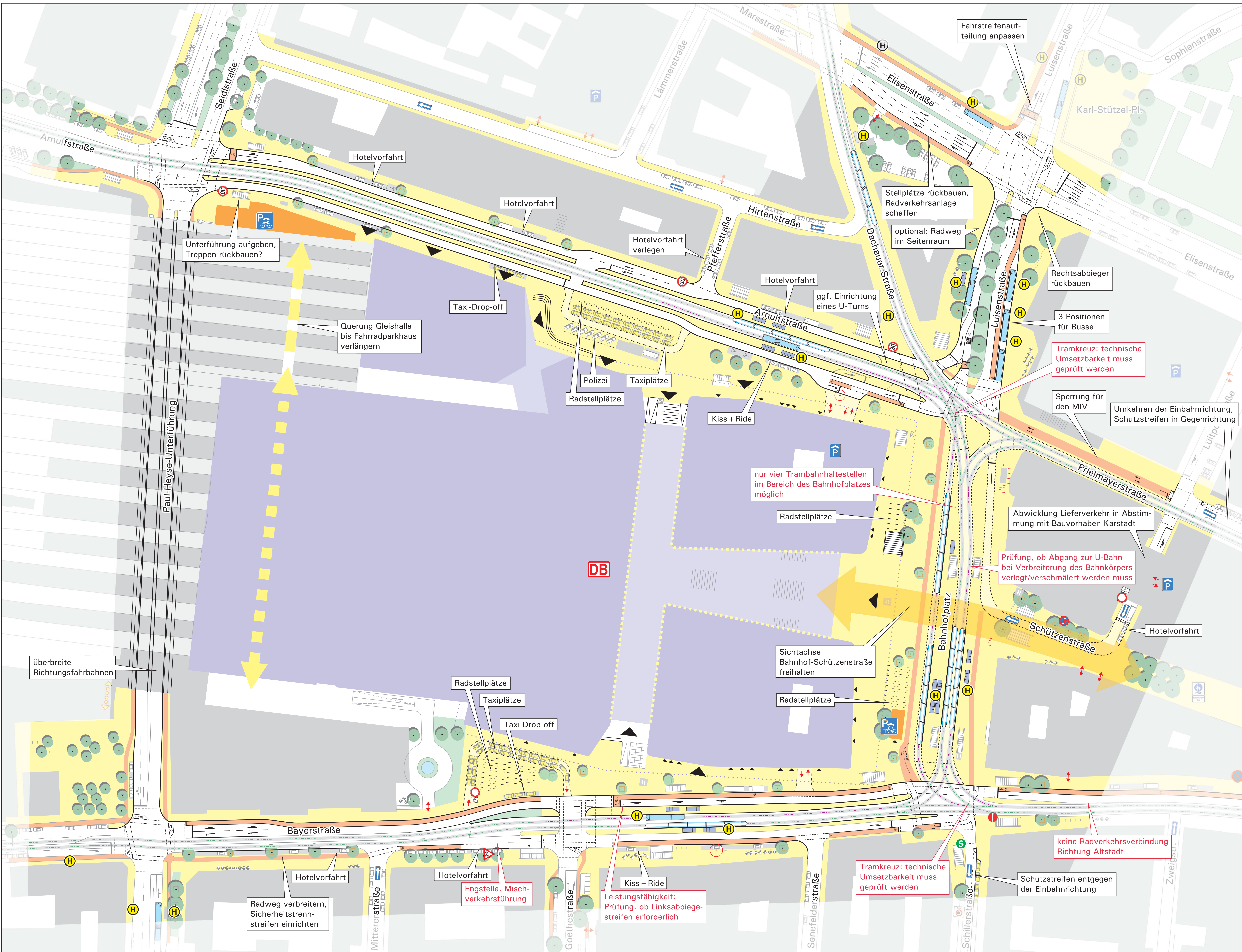


Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477  
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de

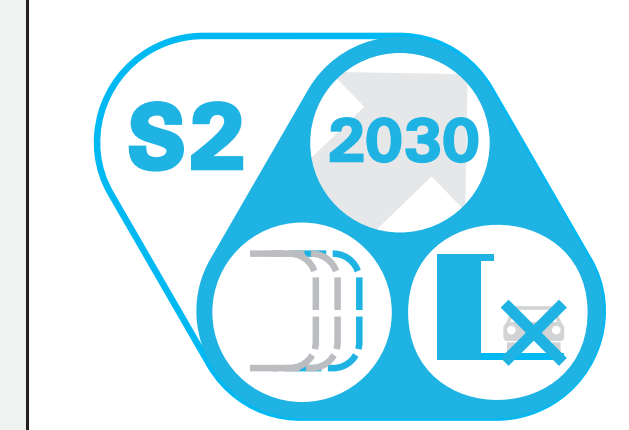
SHP Ingenieure



# Anlage 6



- Legende**
- Gehweg
  - Radweg
  - Radfahrstreifen
  - Grünfläche
  - Fahrbahn, gepflastert/gefärbt
  - Park- / Lieferfläche (niveaugleich im Seitenraum)
  - Baum Bestand
  - Baum neu
  - Baum entfällt
  - Einfahrt
  - H Haltestelle
  - Radbügel Bestand / neu
  - Radbügel entfällt
  - \* Außengastronomie Bestand
  - P Parkendes Fahrzeug / Taxi
  - L Lieferfahrzeug
  - Bus
  - Fahrgastunterstand
  - Achse Tram Bestand
  - Achse Tram neu

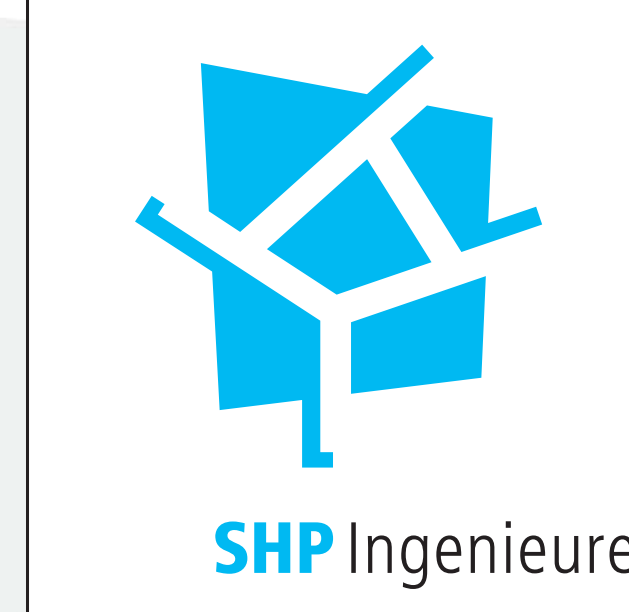


## MASTERPLAN MOBILITÄT HAUPTBAHNHOF

Landeshauptstadt München

Masterplan Szenario 2 - ENTWURFSFASSUNG

	Maßstab	Datum	bearb.
	x 1 : 500	24.10.2019	Stieger
	1 : 1.000		



Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477  
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de

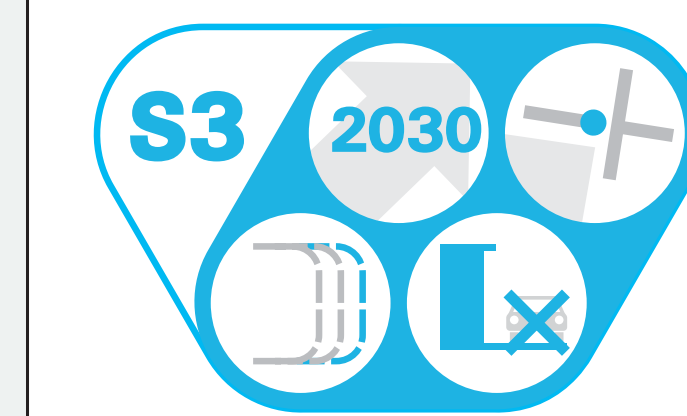
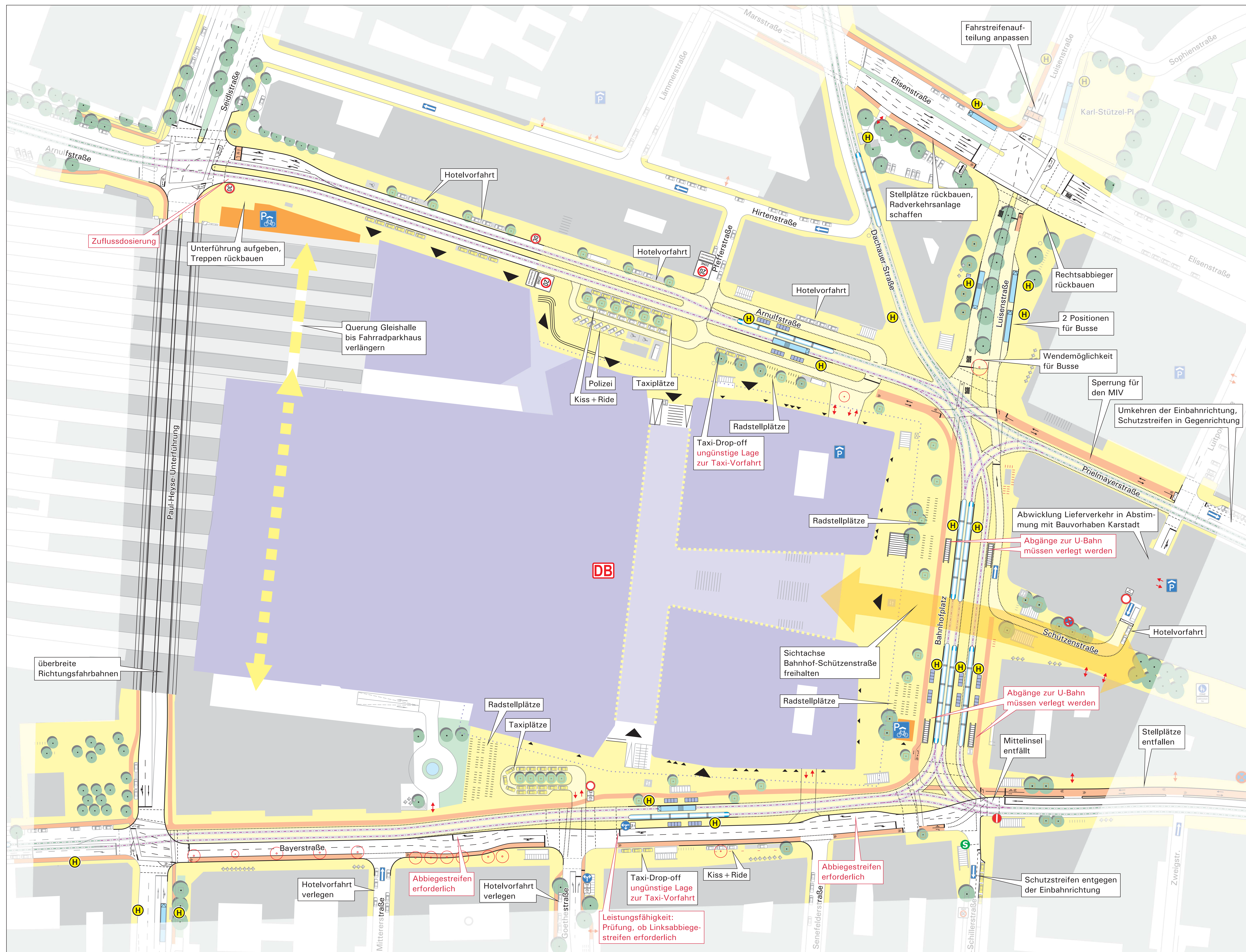
SHP Ingenieure



# Anlage 7

## Legende

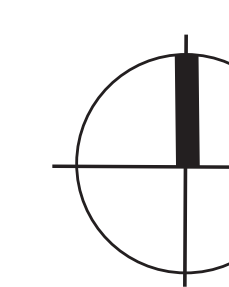
-  Gehweg
-  Radweg
-  Radfahrstreifen
-  Grünfläche
-  Fahrbahn, gepflastert/eingefärbt
-  Park- / Lieferfläche (niveaugleich im Seitenraum)
-  Baum Bestand
-  Baum neu
-  Baum entfällt
-  Einfahrt
-  Haltestelle
-  Radbügel Bestand / neu
-  Radbügel entfällt
-  Außengastronomie Bestand
-  Parkendes Fahrzeug / Taxi
-  Lieferfahrzeug
-  Bus
-  Fahrgastunterstand
-  Achse Tram Bestand
-  Achse Tram neu

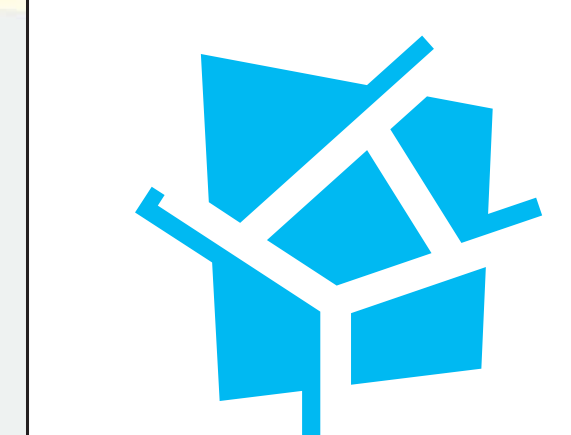


## MASTERPLAN MOBILITÄT HAUPTBAHNHOF

Landeshauptstadt München

Masterplan Szenario 3 - ENTWURFSFASSUNG

	Maßstab	Datum	bearb.
	x 1 : 500	24.10.2019	Stieger
	1 : 1.000		

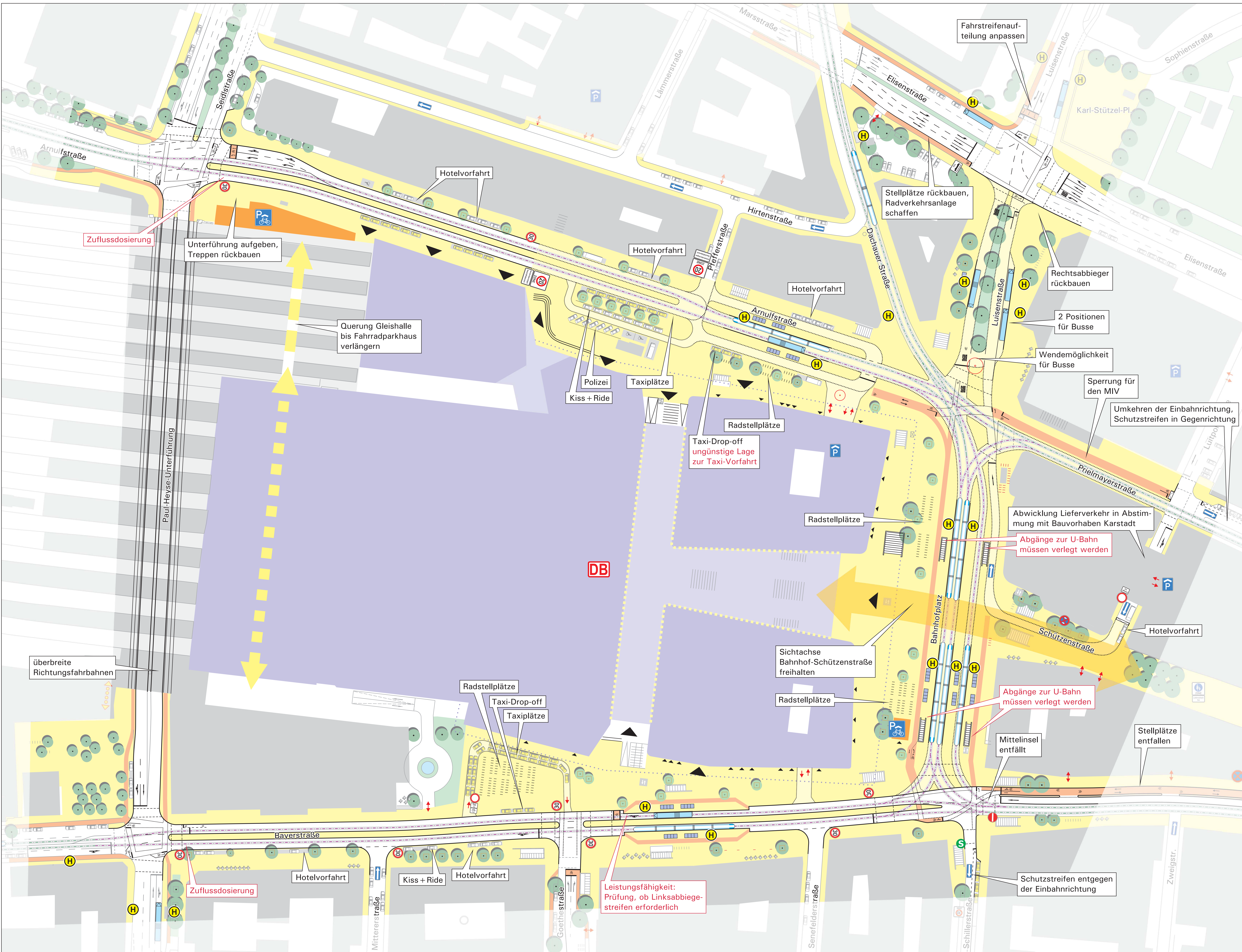


SHP Ingenieure

Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477  
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de



# Anlage 8



- Legende**
- Gehweg
  - Radweg
  - Radfahrstreifen
  - Grünfläche
  - Fahrbahn, gepflastert/gefärbt
  - Park- / Lieferfläche (niveaugleich im Seitenraum)
  - Baum Bestand
  - Baum neu
  - Baum entfällt
  - Einfahrt
  - H Haltestelle
  - Radbügel Bestand / neu
  - Radbügel entfällt
  - Außengastronomie Bestand
  - Parkendes Fahrzeug / Taxi
  - Lieferfahrzeug
  - Bus
  - Fahrgastunterstand
  - Achse Tram Bestand
  - Achse Tram neu

**S3+ 2030** Gutachtervariante

## MASTERPLAN MOBILITÄT HAUPTBAHNHOF

Landeshauptstadt München

Masterplan Szenario 3+ - ENTWURFSFASSUNG

Maßstab	Datum	bearb.
x 1 : 500	24.10.2019	Stieger
1 : 1.000		

**SHP Ingenieure**

Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
 Telefon 0511.3584-450, Telefax 0511.3584-477  
 info@shp-ingenieure.de, www.shp-ingenieure.de



MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80313 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus  
80331 München

Christian Müller  
Verena Dietl  
Hans Dieter Kaplan  
Gerhard Mayer

Klaus Peter Rupp  
Christian Vorländer  
Horst Lischka

*Stadtratsmitglieder*

München, 08.11.2017

## **Lösungen fürs Bahnhofsviertel 4: Umgestaltung des Bahnhofsviertels – Frühzeitige Planung der künftigen Verkehrsführung**

### **Antrag:**

Die Stadtverwaltung wird gebeten, dem Stadtrat baldmöglichst ein Konzept zur weiteren Planung der Verkehrsführungen sowie der Gestaltung der Straßen und Plätze um den Hauptbahnhof vorzulegen. Dabei sollen insbesondere die gute Einsehbarkeit von Verkehrsflächen, eine klare und eindeutige Führung des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs sowie die künftigen Wege des Autoverkehrs – gegebenenfalls über in einem Gestaltungswettbewerb ermittelte Entwürfe – dargestellt werden.

Auf eine gute Einsehbarkeit der vorhandenen und entstehenden Räume ist explizit zu achten. Die barrierefreie Führung der Wege ist frühzeitig mitzuplanen.

Eine bauliche Umsetzung soll schon während der Bauphase der 2. Stammstrecke und des neuen Hauptbahnhofsgebäudes schrittweise erfolgen.

### **Begründung:**

Eine bauliche Umgestaltung der Verkehrsflächen um den Hauptbahnhof sollte frühzeitig in die Wege geleitet werden, um so auch für die Münchner Bürgerinnen und Bürger sowie allen direkt Betroffenen gute, sichere und hochwertige Verkehrsführungen – möglichst auch schon während der Bauzeit – anbieten zu können. Eine abschließende Gestaltung kann so rasch nach Abschluss der wesentlichen Baustellen erfolgen.

gez.

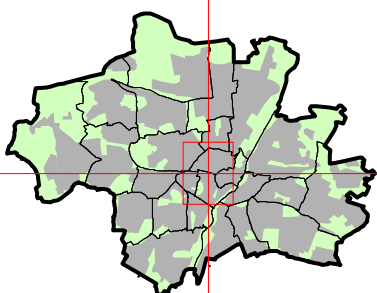
Christian Müller  
Verena Dietl  
Hans Dieter Kaplan  
Gerhard Mayer

Klaus Peter Rupp  
Christian Vorländer  
Horst Lischka

*Stadtratsmitglieder*

### **MünchenSPD Stadtratsfraktion**

Postanschrift: Rathaus, 80313 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99  
E-Mail: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de)  
[www.spd-rathaus-muenchen.de](http://www.spd-rathaus-muenchen.de)



**Datenauszug**

Erstellt für Maßstab 1:20.000  
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet



Landeshauptstadt München  
**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**

Ersteller Cornelia Gottschalk

Erstellungsdatum 02.10.2019



Stellungnahme des BA 2  
zu  
Neubau Hauptbahnhof München  
Sachstand und Masterplan Mobilität  
Lösungen fürs Bahnhofsviertel 4: Umgestaltung des Bahnhofsviertels -  
Frühzeitige Planung der künftigen Verkehrsführung

Der BA 2 begrüßt grundsätzlich den Beschlussvorschlag der Verwaltung hat aber auch einige kritische Anmerkungen.

Für den BA 2 steht es außer Frage, dass die Aufteilung und Nutzung öffentlicher Flächen im Zuge größerer Baumaßnahmen immer wieder den sich ändernden Bedürfnissen angepasst werden müssen. Die „Verfolgung eines ganzheitlichen Ansatz“, der „die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen sowie die Nutzungsanforderungen im unmittelbaren Umfeld“ einfließen lässt (siehe 5.3) wird ausdrücklich begrüßt.

Der BA 2 schließt sich der Analyse der Verwaltung an nach der die Mobilitätsanforderungen nicht nur in der Vergangenheit gewachsen sind sondern auch in Zukunft noch weiter wachsen werden (siehe 5.2 bis 5.2.4 und die Verkehrstechnische Untersuchung im Anhang). Aus den Ausführungen geht auch klar hervor, dass die Bewältigung der zunehmenden Mobilitätsanforderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) bereits an seine Grenzen gekommen ist, beziehungsweise diese zeitlich und örtlich in zunehmendem Maße überschreitet. Nach Ansicht des BA 2 kommt bei der Bewältigung der Mobilität dem ÖPNV eine zentrale Rolle zu, der auch einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit unserer Mobilität zu leisten vermag. Die Rolle des Bahnhofsvorplatzes sieht der BA 2 dabei insbesondere in der Anbindung des Fern- und Regionalverkehrs an den innerstädtischen Verkehr und als Drehscheibe zwischen den verschiedenen innerstädtischen Mobilitätsformen, zu Fuß, per Rad, Taxi, Bus, Tram, U-Bahn und S-Bahn. Der Anbindung des MIV kommt am Bahnhofsvorplatz bereits jetzt eine eher untergeordnete und wegen der zunehmend schlechteren Erreichbarkeit in Zukunft eine weiter abnehmende Bedeutung zu. Daher befürwortet der BA 2 die Umnutzung der jetzt für den MIV verfügbaren Flächen zu Gunsten der vorangehend genannten Funktionen des Bahnhofsvorplatzes.

Selbst am großen Bahnhofsvorplatz ist öffentlicher Raum, angesichts der vielfältigen Anforderungen, noch immer eine knappe Ressource, deren Verteilung und Verwendung sorgfältig abgewogen werden muss. Öffentlicher Raum in der Stadt ist nicht vermehrbar und deshalb ist seine Verteilung immer eine Mangelverwaltung, die Kompromisse von allen Interessengruppen erfordert. Wie oben bereits erwähnt sieht der BA 2 die zentrale Rolle des Bahnhofsvorplatzes in der Mobilitätsbewältigung. Aus diesem Grunde sieht der BA 2 auch Anlass für einige kritische Anmerkungen zum Entwurf der Verwaltung.

Methodisch ist zu bemängeln, dass sowohl eine Messung als auch eine Planung dafür fehlt welche Mobilitätsformen welches Volumen haben und welche Flächen dafür jeweils zur Verfügung zu stellen sind. Eine solche Untersuchung ist für eine sachgerechte Flächenaufteilung unerlässlich. Messungen und Modellrechnungen sind aber scheinbar nur für den MIV vorhanden. Hier fordert der BA 2 die Verwirklichung des angestrebten „ganzheitlichen Ansatzes“.

An manchen Stellen klingt der Wunsch durch, einen „komfortablen (weitläufigen) Fußgängerbereich als Entrée zum Empfangsgebäude“ zu erstellen (siehe 5.4.3). So verständlich solche Wünsche auch sind lassen sie sich oft schwer mit der Mangelverwaltung öffentlichen Raumes in der Stadt vereinbaren. Der BA 2 spricht sich für eine qualitätsvolle Platzgestaltung aus will aber auch den Grundsatz „form follows function“ guter moderner Gestaltung berücksichtigt wissen.

Die Bedeutung die speziell der Bahnhofsvorplatz für den ÖPNV spielt wurde bereits dargelegt. Daher erscheinen die Ausführungen in „5.5.1 Bewertung ÖPNV“ als eine Bankrotterklärung des Verwaltungsentwurfes. Nachdem, wie oben ausgeführt, die Masterplan Variante 1 (mit MIV) klar keine zukunftsfähige Lösung ist heißt es hier zur Masterplan Variante 2:

„Aus Sicht der Stadtwerke München GmbH senkt dies die Leistungsfähigkeit des Trambahnbetriebs massiv ab und dürfte auch nicht genehmigungsfähig sein ... Aus diesem Grunde kann diese Variante aus Sicht der Stadtwerke München GmbH zumindest in der Form nicht weiterverfolgt werden.“

Und zu Masterplan Variante 3 liest man:

„Aus Sicht der Stadtwerke München GmbH ist die Realisierbarkeit von konstruktiven Eingriffen in diesem Umfang aufgrund der vorhandenen Substanz des Bauwerks und den Auswirkungen auf den Betrieb durch die Einschränkungen der Verkehrsströme nicht möglich.“

Der BA 2 schließt sich der Forderung der Stadtwerke München GmbH an „u. a. die Unterbringung eines 4. bustauglichen Tramgleises zu untersuchen“ und fordert generell bei der weiteren Planung den Ausbau des ÖPNV, der nicht nur leistungsfähig sondern auch attraktiv sein muss, stärker in den Vordergrund zu rücken. Mit einem vierten Trambahngleis verknüpft der BA 2 die Hoffnung, dass keine Trambahnen mehr hintereinander halten und dass sich so — angesichts fest definierter Haltepositionen—die barrierefreie Querbarkeit für die Zufußgehenden sich erheblich verbessert.

Der BA 2 bittet auch eine Fußgängerzone in der Goethestraße zwischen Schwanthalerstraße und Bayerstraße — wie vom Verein Südliches Bahnhofsviertel gewünscht — in die Überlegungen einzubeziehen.

#### Zusammenfassung:

Der BA 2 wünscht einen autofreien Bahnhofsplatz auf der Ostseite.

Die Hauptfunktion der Bahnhofsplätze sollte beim ÖPNV und bei der Querung der Zufußgehenden in die umliegenden Stadtviertel liegen.

In diesem Zusammenhang sollten die ungelösten Themen zu den U-Bahn-Abgängen und deren Statik gelöst werden.