



Per E-Mail  
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost  
bag-ost.dir@muenchen.de  
An den BA 14 - Berg am Laim  
Herr Friedrich

I.

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
20.05.2026

[ LHM-Schutzbedarf: 2 ]

## Verkehrsaufteilung im Gleisdreieck im Rahmen der Einhausung der zweigleisigen Spange Trudering-Daglfing

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07704 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim

Sehr geehrter Herr Friedrich,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung. Zu den in Ihrem Antrag aufgeworfenen Punkten nehmen wir in Abstimmung mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz sowie der Deutschen Bahn (DB) wie folgt Stellung:

- 1) *Die künftigen Auto-, Fuß- & Radverkehrsbeziehungen im Gleisdreieck sollen möglichst direkt, attraktiv und verkehrssicher geführt werden:*
  - *So soll zusätzlich zur vorgesehenen barrierefreien Rampe ein einfacher Fußgängersteg an der Xaver-Weismor-Straße über Einhausung und Hachinger Bach als Ersatz für die sonst entfallende Direktverbindung für Anlieger in den südwestlich gelegenen Park entstehen.*

### Stellungnahme DB:

Eine Direktverbindung für Fußgänger ist nach aktuellem Planungsstand nicht realisierbar. Auf der Nordseite der Einhausung sind die Platzverhältnisse sehr begrenzt aufgrund der notwendigen Zufahrten zum Wohnhaus der Xaver-Weismor-Str. 2c und den weiter dahinter versetzt liegenden Wohnhäusern. Auf der Südseite wäre eine Überbrückung des Hüllgraben denkbar, müsste jedoch genauer auf Zwangspunkte und Machbarkeit untersucht werden.

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße



MÜNCHEN  
UNTERWEGS

Insbesondere die Funktion der seitlich geöffneten Galerie zur Entrauchung im Havariefall ist zu beachten und darf nicht beeinträchtigt werden. Zudem steht eine mögliche Bepflanzung zwischen Hüllgraben und dem Bauwerk der Einhausung entgegen einer Quermöglichkeit.

- *Aufgrund von absehbar zunehmendem Kinder- & Jugendsport sowie Rad- und Freizeitverkehr durch die neue Unterführung Thomas-Hauser-Straße soll einer räumlich erhöhten, attraktiven und sicheren Fuß- und Radwegführung dort eine hohe Priorität eingeräumt werden. Die Fußgänger und Radfahrenden sollen sich gemeinsam einen alleinigen Durchgang teilen getrennt von dem Autoverkehr, damit auch die Kinder auf dem Fahrrad sicher zum Sportplatz des ESV München Ost kommen können.*

Gemäß dem aktuellen Planungsstand ist eine erhöhte Fußverkehrsführung (mit einer richtlinienkonformen Gehbahn auf der Westseite der Thomas-Hauser-Straße) vorgesehen.

Der Radverkehr wird bei Tempo 30 standardmäßig und richtlinienkonform im Mischverkehr geführt. Dies ist aufgrund der momentan geringen Verkehrsstärken, welche sich zukünftig aufgrund der Planungen der DB zur Abhängung der Thomas-Hauser-Straße nochmals signifikant verringern dürften, aus Sicht des Mobilitätsreferats auch bei einer Erhöhung des Radverkehrs verträglich.

- *Für die Zeit der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass Einschränkungen für die Erreichbarkeit des Fußballplatzes des ESV München Ost und der Flächen der jetzigen Pädagogischen Farm auf ein absolut notwendiges Minimum reduziert werden. Eine frühzeitige Koordinierung mit den Betroffenen ist unerlässlich.*

Stellungnahme DB:

Einschränkungen für die Erreichbarkeit werden auf ein Minimum reduziert. Dies ergibt sich bereits aus der Forderung die Anfahrbarkeit der Kfz-Verwahrstelle immer aufrecht zu erhalten. Während der Bauzeit der EÜ Thomas-Hauser-Str. werden die Bahnübergänge Thomas-Hauser-Str. und Xaver-Weismor-Str noch geöffnet sein. Erst nach Fertigstellung der EÜ Thomas-Hauser-Str. werden die Bahnübergänge geschlossen.

- *Fußgänger sollen zwischen der Rampe an der Xaver-Weismor-Straße und der Bahntrasse nach Riem auch erhöht auf dem gen Norden sanft abfallendem Bahndeckel flanieren können.*

Stellungnahme DB:

Die Anlage eines Rad- und Fußgängerweges auf der Einhausung, entlang deren Westseite ist denkbar. Es ist allerdings zu beachten, dass seitens der Vorhabenträgerin DB dringend Ausgleichsflächen im lokalen Zusammenhang zur Maßnahme benötigt werden. Eine Versiegelung aufgrund von Fuß- und Radweg auf der Einhausung muss mit Umweltbelangen abgewogen werden.

Das Mobilitätsreferat wird diese Verbindung für den Fuß- und Radverkehr in die weiteren Abstimmungen mit der DB einbringen

- *Zur optimalen Vernetzung der Stadtviertel Trudering, Moosfeld, Daglfing, Zamdorf (Gewerbeband) und Berg am Laim sowie der Anbindung an den vorgesehenen Schnellen Radweg München-Ebersberg sollen möglichst direkte Radverbindungen mit Vermeidung unnötiger Steigungen und Umwege entstehen, unter der Bedingung, dass dies mit keinerlei Einschränkungen für den Lärmschutz der Anwohner und dafür keine*

*zusätzliche Inanspruchnahme privater Flächen erforderlich ist.*

- a) *Für die Verbindung nach Daglfing/Zamdorf bedeutet dies, dass eine mehrfache Querung der Einhausung möglichst vermieden und der Vorschlag einer Führung/Einbettung des Radwegs von der Xaver-Weismor-Straße parallel zur Einhausung geprüft werden soll. Alternativ kann eine direkte Radverbindung auf der Einhausung geprüft werden*

Stellungnahme DB:

Eine zur Einhausung parallel verlaufende Radwegeverbindung auf deren Ostseite wird durch die DB abgelehnt. Die Einhausung wird auf der Ostseite mit Erdreich an-, bzw. überschüttet werden, einerseits zur qualitativen Verbesserung des Erschütterungsschutzes, andererseits für die Vernetzung der ökologischen Vorrangfläche östlich der Einhausung mit den neu entstehenden Grünflächen auf der Einhausung und Anböschung. Ein Radweg würde beiden Zielen entgegenwirken.

- b) *Nach der Unterquerung der Bahntrasse Berg am Laim – Riem soll in enger Abstimmung mit dem zuständigen BA 13 Bogenhausen neben dem Anschluss nach Daglfing zur Burgauer Straße auch eine direkte Fuß- & Radverbindung nach Zamdorf (Gewerbeband) geprüft werden.*

Das Mobilitätsreferat hat den Wunsch nach einer Anbindung nach Westen zum Gewerbeband Steinhausen bereits in die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn eingebracht. Die DB hat sich bislang negativ dazu geäußert.

Das Mobilitätsreferat wird hierzu nochmals auf die DB zugehen.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist diese Verbindung sehr zu befürworten, auch um die Insellage des Gewerbebands Steinhausen für den Radverkehr aufzubrechen.

- c) *Eine weitere Verbindung nach Westen (südlich des neuen Betriebswerks entlang der aktuellen Baustraße bis zum S-Bhf. Berg am Laim) sollte ebenfalls auf Realisierbarkeit untersucht werden.*

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Frühjahr 2020 eine schriftliche Anfrage an die Deutsche Bahn gestellt, um die Möglichkeiten einer solchen Verbindung auszuloten. Die Deutsche Bahn hat in ihrer Antwort aufgrund von Platzgründen und Sicherheitsaspekten von dieser Verbindung abgeraten.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist diese Verbindung auch aufgrund des nur sehr schwer herzustellenden Anschlusses an den Bahnhof Berg am Laim bzw. an das bestehende Radverkehrsnetz nicht weiterzuverfolgen.

- 2) *Der BA 14 stellt fest, dass die zu erwartende Mehrbelastung mit LKW im Falle einer Abhängung der Thomas-Hauser-Straße der Umsetzung des „Radentscheidprojekts Truderinger Straße“ zuwiderlaufen würde. Mobilitätsreferat und Planungsreferat werden deshalb aufgefordert, sich bei der Deutschen Bahn dafür einzusetzen, dass im Rahmen der weiteren Planung der „Daglfinger/Truderinger Kurve“ die Thomas-Hauser-Straße nicht abgehängt wird, sondern die Anbindung der KFZ-Verwahrstelle in Richtung Norden durch das Gewerbegebiet am Moosfeld erhalten bleibt. Sofern für die Umsetzung des Abschnitts „Ausbau Bahnhof Trudering“ weiterhin von*

*einem Teilabbruch und einer Aufweitung der Schatzbogenbrücke auszugehen ist, werden Mobilitätsreferat und Planungsreferat gebeten darzustellen, wie die Verkehrsströme im MIV-Bereich in dieser Zeit abgewickelt werden sollen.*

Die Verkehrsbelastung der Thomas-Hauser-Straße liegt bei 256 Kfz/h (Morgenspitze) bzw. 306 Kfz/h (Abendspitze) (Verkehrszählung aus 2019). Am Moosfeld (westlich des Schatzbogens) liegt die Verkehrsbelastung mit 291 Kfz/h (Morgenspitze) bzw. 295 Kfz/h (Abendspitze) (Verkehrszählung aus 2025) in einem ähnlichen Bereich. Es ist davon auszugehen, dass sich etwaiger Durchgangsverkehr in diesem Bereich – bei Abhängung der Thomas-Hauser-Straße - auf die Truderinger Straße und den Schatzbogen verlagert. Eine solche Verlagerung entspricht auch dem Netzgedanken, wonach der Schatzbogen gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München von 2005 dem Sekundärnetz angehört. Hierbei handelt es sich um örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion.

Bezüglich der Verlagerung der Fahrten zur Kfz-Verwahrstelle lässt sich Folgendes ausführen: Nach unserem Kenntnisstand werden bis zu 25 Fahrzeuge pro Tag (24h) an die Kfz-Verwahrstelle angeliefert. Eine Verlagerung dieser Fahrten wird aufgrund der geringen Anzahl seitens des Mobilitätsreferats als verträglich eingestuft.

Das Mobilitätsreferat hat daher keine Einwände gegen die aktuelle Planung der DB, welche eine Abhängung der Thomas-Hauser-Straße von Norden für den Kfz-Verkehr vorsieht. Wir behalten uns jedoch vor – sollten sich die Rahmenbedingungen ändern - dieses Thema im Planfeststellungsverfahren nochmal aufzugreifen.

Zur Thematik Schatzbogen:

Nach aktuellem Kenntnisstand plant die DB keine Vollsperrung der Schatzbogenbrücke im Zuge der Bauarbeiten zum Projekt DTK bzw. dem Ausbau des Bahnhofs Trudering. Das Mobilitätsreferat hatte sich in der Vergangenheit diesbezüglich ablehnend geäußert. Daher begrüßen wir die Änderungen der DB, wonach von einer halbseitigen Sperrung der Schatzbogenbrücke auszugehen ist, die eine bauzeitliche Verkehrsführung dem Grunde nach zulässt.

- 3) *Die neu zu gestaltenden Grün-/Spiel- und Sportanlagen zwischen Einhausung und Thomas-Hauser-Straße (südlich der Rampe an der Xaver-Weismor-Straße) sollen ebenso wie die darin vorgesehene neue Führung des Hachinger Bachs mit möglichst hoher Aufenthalts- und Ausstattungsqualität ausgeführt und mit Blick auf die nach Südwesten ausgerichtete, offene Galerie der Einhausung mit angemessenem Lärmschutz ausgestattet werden. Beim Angebotsumfang der Spiel- und Freizeitflächen (Bolzplatz, Skate-Anlage, Kinderspielplatz) sollen keine Abstriche gemacht werden. Wir bitten die Stadtverwaltung um Prüfung der dort anzusetzenden (Münchner) Lärmschutzrichtwerte für öffentliche Grünanlagen und Spielplätze und proaktive Übermittlung der Info an die DB und den BA. Zudem mögen Stadtverwaltung und Deutsche Bahn prüfen, ob und wo in der näheren Umgebung Ersatzflächen für die voraussichtlich entfallenden Kleingärten entlang der Bahnstrecke zur Verfügung gestellt werden können.*

Das Baureferat Gartenbau nimmt zur Neugestaltung der Grün-, Spiel- und Sportanlagen zwischen der Einhausung der Thomas-Hauser-Straße und der Rampe an der Xaver-Weismor-Straße, wie folgt Stellung:

Auf der öffentlichen Grünfläche an der Xaver-Weismor-Straße befindet sich derzeit ein Jugendspielplatz, der einen Bolzplatz, eine Skateanlage und ein Streetballfeld umfasst. Die Wiederherstellung und Neugestaltung dieser Fläche sollen unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen der Deutschen Bahn zur Spange Trudering-Daglfing erfolgen.

Das Baureferat Gartenbau wird die Neugestaltung in enger Zusammenarbeit mit den zukünftigen Nutzer\*innen durchführen. Dies gewährleistet, dass die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen an zeitgemäße Jugendspielflächen in die Planung einfließen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat in Bezug auf die Thematik Lärmschutz Folgendes mitgeteilt:

Der auf die neu zu gestaltenden Grün-, Spiel- und Sportanlagen einwirkende Schienenlärm fällt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Diese sieht für Spiel- und Freiflächen keine expliziten Immissionsgrenzwerte vor, die durch den Vorhabensträger gesichert einzuhalten sind. Eine Verpflichtung zur Bereitstellung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen durch die Deutschen Bahn besteht demnach nicht, diesbezügliche Forderungen an die Deutschen Bahn sind daher nicht zielführend.

Im Sinne des Gesundheitsschutzes ist es bei Planungen der Landeshauptstadt München selbst auch ohne gesetzliche Pflicht gängige Praxis die Lärmimmissionen an Kinderspielplätzen und Erholungsflächen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Dabei geben die Grenzwerte für ein Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß 16. BImSchV von 59 dB(A) tags einen zuverlässigen Anhaltspunkt, dass gesunde Aufenthaltsverhältnisse gewahrt bleiben.

Üblicherweise keine Anwendung finden diese Grenzwerte bei Flächen, von denen selbst erheblicher Sport- und Freizeitlärm ausgehen kann. Hierzu zählen beispielsweise Bolzplätze sowie Skateanlagen.

Aus Sicht der Lärmvorsorge ist der Schutz der neu zu gestaltenden Grün-, Spiel- und Sportanlagen vor hohen Lärmimmissionen entsprechend den o.g. Maßgaben zu befürworten. Der erforderliche Lärmschutz kann beispielsweise durch eine schalltechnisch optimierte Situierung von beispielbaren Wandelementen (z.B. Kletterwand mit Abschirmwirkung zwischen Spielplatz und Schienenweg) und/oder eine Absenkung der Spielplatzfläche erreicht werden.

In Bezug auf die Thematik der Kleingärten teilt die DB zudem Folgendes mit: In die Kleingärten zwischen Truderinger Straße und Bahnstrecke wird im Rahmen des Vorhabens DTK nicht eingegriffen. Die Kleingartenanlage Zwischen den Gleisen an der Xaver-Weismor-Str. kann nicht erhalten werden. Diese liegt auf bahneigenem Grund, eine Ersatzfläche für die Kleingartenanlage kann nicht angeboten werden, aufgrund der nur sehr begrenzten Flächenverfügbarkeit in München. Da es sich um lediglich 7 Parzellen handelt, sollte eine Nachfolgeregelung innerhalb des Kleingartenvereins für an anderer Stelle frei werdende Parzellen bis zum Baubeginn DTK möglich sein.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen