



I. Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 15 - Trudering-Riem
Herr Ziegler

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
20.05.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zu Fuß über die Einhausung und mit dem Rad zum Hachinger Bach - Eine verbindende und bürgerfreundliche Zukunftsvision für das neue Moosfelder Gleisdreieck
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07580 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem

Sehr geehrter Herr Ziegler,
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 Fuß- & Radverkehrsbeziehung 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

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

muenchenunterwegs.de

muenchen.de/mor



MÜNCHEN
UNTERWEGS

denkbar, müsste jedoch genauer auf Zwangspunkte und Machbarkeit untersucht werden. 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 Querungsmöglichkeit.

➤ *Aufgrund 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.*

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.

➤ *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.*

a) *Für die Verbindung nach Daglfing/Zamdorf bedeutet dies, dass eine mehrfache Querung der Einhausung möglichst vermieden und eine Führung/Einbettung des Radwegs von der Xaver-Weismor-Straße parallel zur Einhausung geprüft wird.*

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) *Sollte der durch die Anböschung aktuell geplante Schall- &*

Erschütterungsschutz dadurch unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, soll eine direkte Radverbindung auf der Einhausung geprüft werden.

Stellungnahme DB:

Eine Radwegeverbindung auf der Einhausung zwischen Thomas-Hauser-Str. und Xaver-Weismor-Straße ist möglich, siehe oben Punkt 1.

c) Nach der Unterquerung der Bahntrasse Berg am Laim-Riem soll neben dem Anschluss nach Daglfing (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 zu gehen.

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

d) 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) Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs wird die in den Plänen der DB vorgeschlagene Abhängung der Thomas-Hauser-Straße für den MIV auf Höhe der KFZ-Verwahrstelle begrüßt. Das MOR wird gebeten aktuelle und prognostizierte Zahlen für die Verkehrsbelastung zur Verfügung zu stellen, eine fachliche Einschätzung abzugeben und zu prüfen, ob zumindest die Anfahrbarkeit der KFZ-Verwahrstelle von beiden Seiten ausschließlich für Abschleppfahrzeuge (zur Vermeidung von Umwegen/Mehrverkehren) eine sinnvolle und faire Variante sein könnte.

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.

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. 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.

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.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
GB2.13