

# Vorstellung der Bestandsanalyse

## Städtebauliche Maßnahmen im Münchner Nordosten

## im Bayerischen Landtag mit MdL Robert Brannekämper

**Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn**

**RegioConsult.**  
Verkehrs- und Umweltmanagement.  
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Marburg/Friedrichshafen  
Am Weißenstein 7  
35041 Marburg  
Tel. 06421-686900  
[www.RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)

# Kurzportrait RegioConsult

---

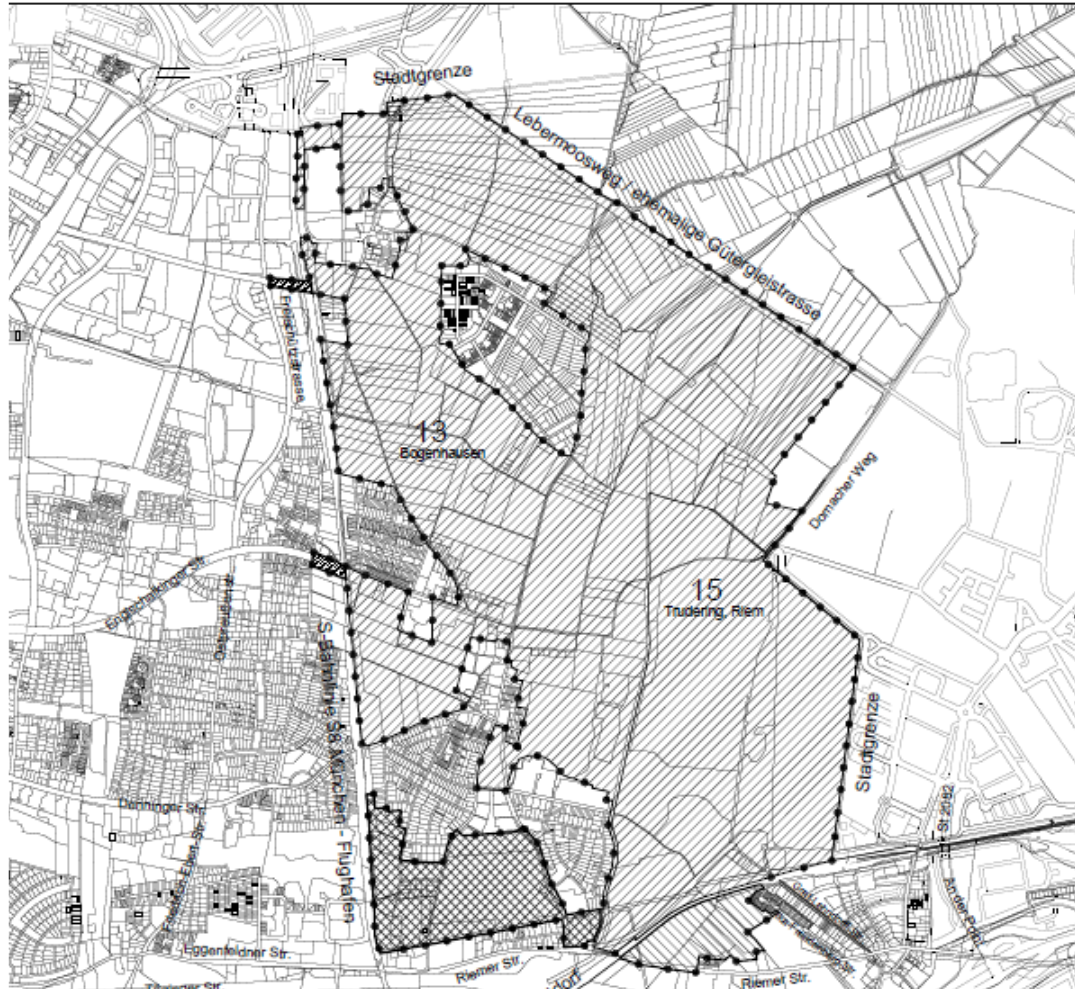
- Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Landschaftsplanung
- Tätigkeitsschwerpunkt:  
Strategische Beratung und Vertretung Betroffener von Infrastrukturprojekten (Straße, Schiene, Flughafen, Magnetschwebbahn, Bebauungspläne, Windparks, Handelskomplexe etc.) in der Vorplanung, in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie in BImSchG-Verfahren  
Beratung zur Konfliktlösung in Mediationsverfahren (B 49 Reiskirchen) und Dialogverfahren: Autobahn A 44, Kassel – Helsa, NBS/ABS der Bahnverbindung Hanau-Fulda-Würzburg
- Firmengründung 1995:  
Standorte in Marburg und Friedrichshafen
- Wulf Hahn arbeitet seit 2000 im AA 1.1 (Erhebung und Prognose des Verkehrs) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mit und ist Mitglied in verschiedenen Arbeitskreisen des AA 1.2 und 1.8
- Ausbildung zum Mediator bei Mediatio, Heidelberg


# Aufgabenstellung


---


- Auswertung der Unterlagen und schriftliche Stellungnahme zur Verkehrs- und Erschließungssituation im Münchner Nordosten unter Berücksichtigung der aktuellen Straßenverkehrszählung 2015 und den verfügbaren Ergebnissen der Dauerzählstellen, insbesondere im Bereich der A 94 (Verkehrsmengenkarte 2017).
- Auswertung der Ergebnisse der Untersuchung Mobilität in Deutschland für München (MiDMUC)
- Prüfung der vorliegenden Leistungsfähigkeitsbetrachtungen an ausgewählten Knotenpunkten bzw. je nach Verfügbarkeit von aussagekräftigen Verkehrsdaten (Knotenströmen).
- Stellungnahme zum geplanten ersten Bauabschnitt auf dem Olympiareitgelände / Galopprennbahn


# Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Flächenabgrenzung





- 

UMGRIFF STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME  
BEREICH NORDOSTEN S-BAHNLINIE S8 MÜNCHEN - FLUGHAFEN (ÖSTLICH), ZW. STADTGRENZE, LEBERMOOSWEG / EHEMALIGE GÜTERGLEISTRASSE, STADTGRENZE UND BAHNLINIE MÜNCHEN - MÜHLDORF (EINLEITUNGSBESCHLUSS VOM 05.10.2011)
- 

GESAMTUMGRIFF VORBEREITENDE  
UNTERSUCHUNGEN  
ZUR STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMASSNAHME  
GEMÄß §§ 165 ff. BAUGB UND GELTUNGSBEREICH VORKAUFSSATZUNG
- 

STADTGRENZE
- 

UMGRIFF STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME  
GELÄNDE DES MÜNCHNER TRABRENNBAHN- UND ZUCHT-  
VEREINS (MTZV) UND WESTLICH ANSCHLIESSENDES GE-  
BIET BIS ZUR BAHNTRASSE ZAMDORF - JOHANNESKIRCHEN  
(EINLEITUNGSBESCHLUSS VOM 23.07.2008)
- 

ERWEITERUNG DES UMGRIFFS DER STÄDTEBAULICHEN  
ENTWICKLUNGSMASSNAHME BEREICH NORDOSTEN UM  
DEN BEREICH ZW. DER BAHNLINIE MÜNCHEN - MÜHLDORF  
(SÜDLICH) UND DER RIEMER STRASSE (NÖRDLICH)
- 

ERWEITERUNGSFLÄCHE DES UMGRIFFS  
STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME  
BEREICH NORDOSTEN  
(FLURSTÜCKSNR. 620 UND TEILBEREICHE DER  
FLURSTÜCKSNR. 801/14, 813/13, 812/24, 813/2 UND  
813/13, GEMARKUNG DAGLFING)  
EINLEITUNGSBESCHLUSS VON 25.01.2017

Quelle: LHM München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II / 62 P, 4.5 2017

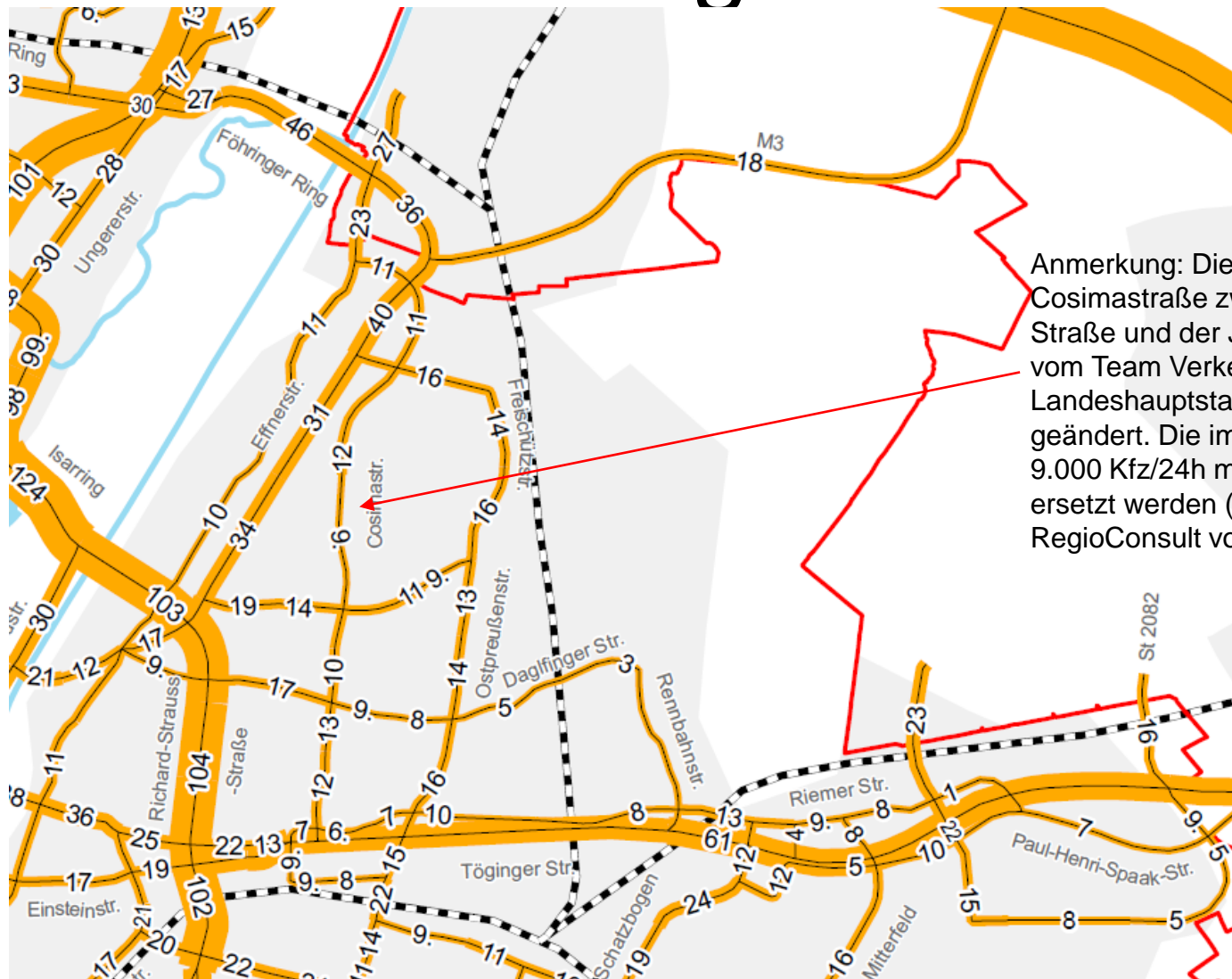
# Eckdatenbeschluss: Verkehrsentwicklungsplan

---

- im Münchner Nordosten **soll** eine **stadtverträgliche Mobilität** für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden.
- So sollen alle Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität erfahren.
- Durch verkehrslenkende und verkehrssteuernde Maßnahmen für überörtliche und innerstädtische Verbindungen ist der **notwendige Kfz-Verkehr verträglich zu organisieren**
- Verkehr soll klimaverträglich gestaltet werden.
- ca. 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 10.000 Arbeitsplätzen inkl. der Infrastruktur werden zu Grunde gelegt.



# Verkehrsmengenkarte 2017



Anmerkung: Die Belastungsangabe auf der Cosimastraße zwischen der Engelschalkinger Straße und der Johanneskirchner Straße wurde vom Team Verkehrsdaten München der Landeshauptstadt München auf 12.000 Kfz/24h geändert. Die im Plan angegebene Belastung von 9.000 Kfz/24h muss also durch 12.000 Kfz/24h ersetzt werden (vgl. E-Mail an Herrn Hahn, RegioConsult vom 11.12.2018).

Quelle: Landeshauptstadt München (2018): Verkehrsmengenkarte München 2017, Ausschnitt

# Lage der Dauerzählstellen an der A 94



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen, [www.bast.de](http://www.bast.de)

Termin am 18.1.2019 in München

# Auswertung der SVZ 2005-2015

Zählstelle 78359001					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	37.046	1.361	3,7%		
2010	50.455	1.812	3,6%		
2015	54.565	2.076	3,8%	47,3%	52,5%

Zählstelle 78359002					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	47.872	1.944	4,1%		
2010	57.572	2.336	4,1%		
2015	62.261	2.676	4,3%	30,1%	37,7%

Zählstelle 78369100					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	53.000	o.A.			
2010	61.628	2.814	4,6%		
2015	66.655	3.223	4,8%	25,8%	o.A.

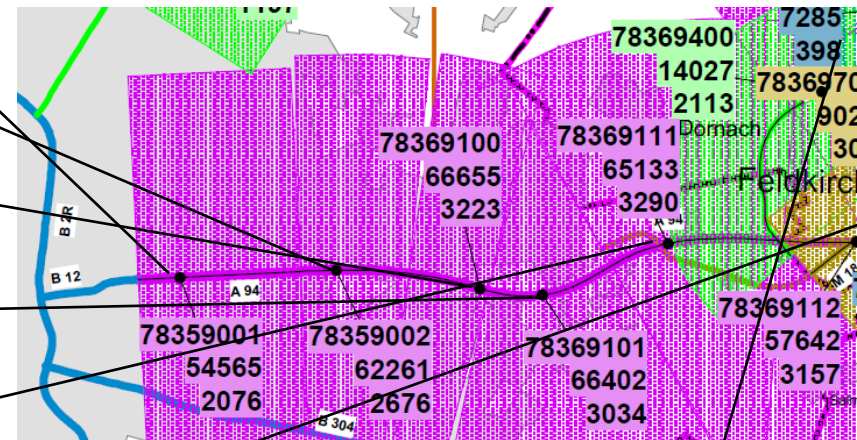
Zählstelle 78369101					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	55.262	2.616	4,7%		
2010	61.628	2.814	4,6%		
2015	66.402	3.034	4,6%	20,2%	16,0%

Zählstelle 78369111					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	56.152	2.706	4,8%		
2010	60.440	3.058	5,1%		
2015	65.133	3.290	5,1%	16,0%	21,6%

Zählstelle 78369112					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	52.799	2.711	5,1%		
2010	54.908	2.915	5,3%		
2015	57.642	3.157	5,5%	9,2%	16,5%

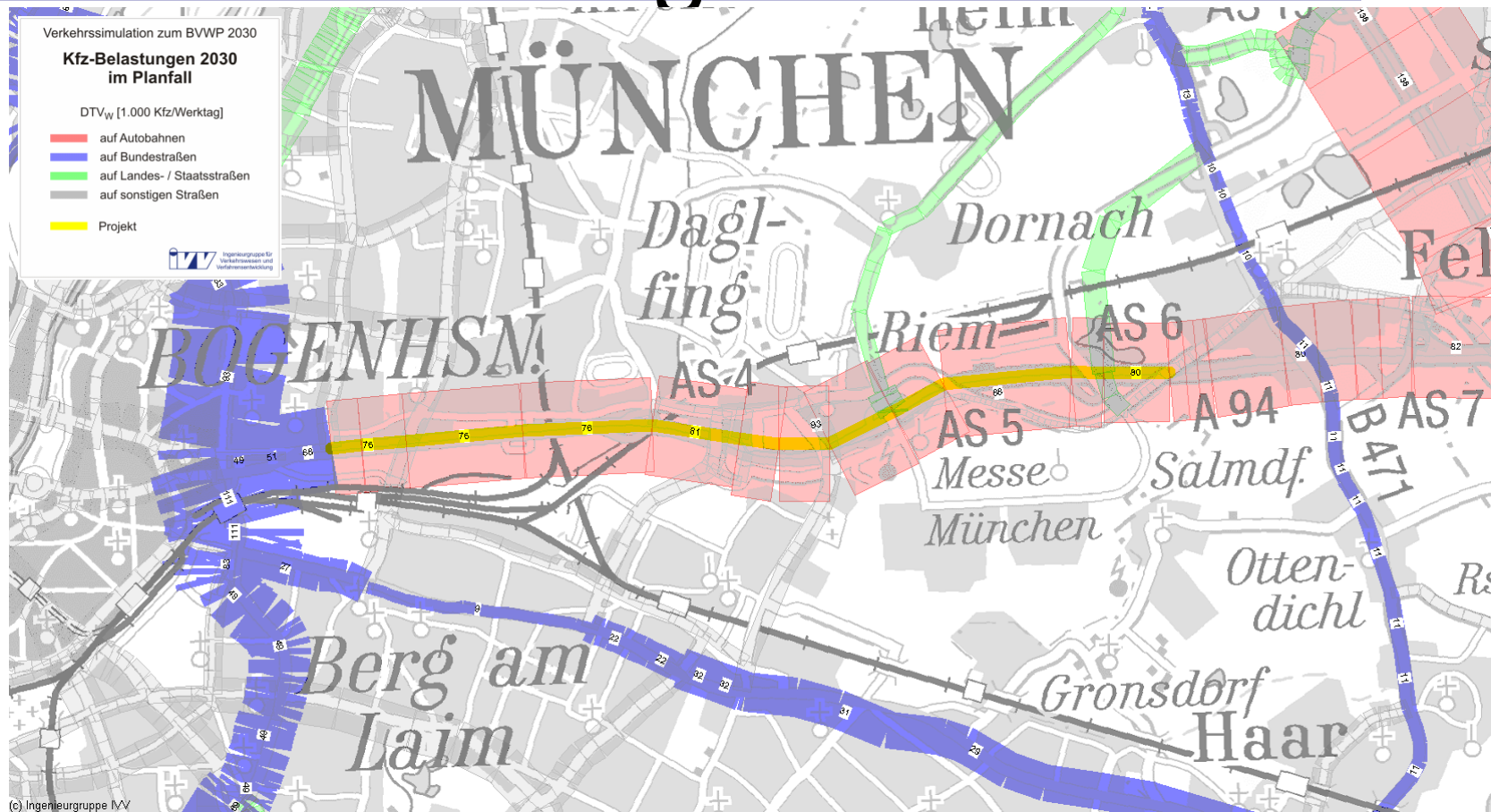


Dornach Erdinger Landstraße Zählstelle 78369400					
Jahr	Kfz/24h	SV/24h	Anteil SV	2015 zu 2005 Kfz/24h	2015 zu 2005 SV/24h
2005	8.485	1.110	13,1%		
2010	12.709	1.791	14,1%		
2015	14.027	2.113	15,1%	65,3%	90,4%

Quelle: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (o.J): Verkehrsmengenkarten 2005, 2010 und 2015, Landkreis München Stadt, eigene Auswertung



# A94-Belastung 2030 mit 6 FS

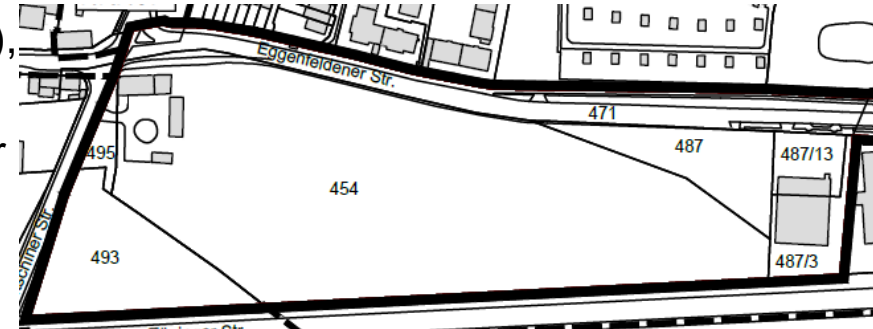


Quelle: BVWP-Projektdossier A94, [www.bvwp-projekte.de](http://www.bvwp-projekte.de)

**A94-Querschnitt ist im Jahr 2030 im 6-streifigen Querschnitt mit 93.000 Kfz/24h (ohne SEM) voll ausgelastet (+ 15.000 Kfz/24h westlich AS 5 Riem im Vergleich zum Bezugsfall 2030)!**

# Geplanter B-Plan 2122: Eggenfeldener Str.

- Die Verkehrsuntersuchung von Gevas Humbert & Partner von 2016 bezieht sich auf den B-Plan Nr. 1869. Dieser wird mit dem Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 2122 aufgehoben. Der B-Plan 2122 wird um die Flächen 493 und 495 erweitert.
- Geplant ist eine Höhenentwicklung bis 60m (S. 3),
- Ohne Realisierung des geplanten Vorhabens treten an den straßenzugewandten Fassaden der Wohngebäude Beurteilungspegel bis 68 dB(A) tags und bis 59 dB(A) nachts auf.
- In der Verkehrsuntersuchung wird die Leistungsfähigkeit für den Prognosefall 2030 nachgewiesen (QSV D). Annahmen zur BGF: Wohnnutzung 30.700qm, Büro 10.200 qm, Einzelhandel 2.500 qm.
- Abweichend davon sind nach der Sitzungsvorlage (s. S. 12) im Allgemeinen Wohngebiet 32.000 m<sup>2</sup> für Wohnen und im Kerngebiet 2.000 m<sup>2</sup> für Einzelhandel, 12.000 m<sup>2</sup> für Büro und 6.000 m<sup>2</sup> für Wohnen vorgesehen. Insgesamt sind dies 52.000 m<sup>2</sup> anstatt 43.400 m<sup>2</sup> wie in der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt. Zudem ist eine höhere Geschossfläche (vgl. S. 15/16) möglich.
- Vor dem Hintergrund der zusätzlichen bzw. höheren Nutzungsflächen sollte die Leistungsfähigkeit neu überprüft werden. In der Sitzungsvorlage wird die Verlängerung der Rechtsabbiegespur in der Eggenfeldener Str. zur F.-Eckart-Str. und der Linksabbiegespur in der Hultschiner Str. zur Eggenfeldener Str empfohlen (vgl. S. 12).



Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung (19.07.2017): Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09086, S. 1, 3, 12, Anlage 1  
Gevas Humbert & Partner (2016): Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 1869, S. 11, 13, 14

# Korrektur der VER\_BAU-Berechnung


Nutzung	Bruttogeschoss- fläche in qm	Abschätzung Kfz-Fahrten		
		GEVAS	RegioConsult	Differenz
Wohnen	30.700	858	925	67
Büro	10.200	422	725	303
Einzelhandel	2.500	771	1.304*	632
<b>Summe</b>	<b>43.400</b>	<b>2.051</b>	<b>2.954</b>	<b>903</b>

Quelle: Gevas Humberg & Partner (2016): Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 1869, S. 12 und eigene Berechnung in VER\_BAU, \*nur **neu induzierte** Fahrten wurden berücksichtigt.

In der Leistungsfähigkeitsberechnung von GEVAS wird bereits eine Auslastung von über 90 % für die Fahrzeugströme Nr. 41 und 42 (Rechtsabbieger und Geradeaus) aus Fahrtrichtung Osten der Eggenfeldener Straße angegeben.

Die Wartezeit beträgt 69 Sekunden, und ist damit gerade noch der QSV (Verkehrsqualitätsstufe) D zuzuordnen. Bereits eine Verlängerung der Wartezeit um 2 Sekunden bewirkt die Einstufung in die QSV E (nicht leistungsfähig). Der Mehrverkehr führt zur QSV E.

# Leistungsfähigkeitsüberprüfung

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (HBS 2015) - Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse															
Projekt:	Bauvorhaben Eggenfeldener Straße Bebauungsplan Nr. 1869														
Stadt:	München														
Knotenpunkt:	LSA 677 Eggenfeldener Straße / Friedrich-Eckart-Straße														
Variante:															
Zeitabschnitt:	Planfall 2030, Morgenspitze (07:45 - 08:45 Uhr)														
Kennwerte:	$t_u$ [s] = 90	$T$ [h] = 1,0	$S$ [%] = 95												Bearbeiter: cjo
Kfz-Verkehrsströme															
FS-Bez.	SG-Bez.	Strom	q	m	$t_B$	$t_F$	C	x	$f_{in, FS}$	$t_W$	$L_S$	Wertung	QSV	$T_W$	
			[Kfz/h]	[Kfz]	[s/Kfz]	[s]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[s]	[m]	[ja/nein]	[-]	[h]	

Eggenfeldener Straße (Ost)														
41	-	R	307	7,7	3,1	31	410	0,748	1,100	44	87	nein		
42	FV 4	G	316	7,9	1,9	24	532	0,594	1,100	34	78	nein		
43	FV 4	L	158	4,0	2,9	24	345	0,458	1,100	38	47	ja	C	1,68
42+41	FV 4	R, G	623	15,6	1,4	24	692	0,901	1,100	69	198	ja	D	11,91
Summe:			2.253	gew. Mittel:			0,693			40,6	max. QSV:		D	25,40

Quelle: GEVAS, 12/2016, VU B-Plan Nr. 1869, Eggenfeldener Straße, S. 23, Ausschnitt



# Leistungsfähigkeitsüberprüfung

FS-Bez.	SG-Bez.	Strom	q	m	tB	tF	C	Kapazität X	Fin	tw	LS- Rückstaulänge
			(Kfz/h)	(Kfz)	s/Kfz)	(s)	(Kfz/h)			in sec	in m
	41 FV4	R	307	7,7	3,1	31	410	0,748	1,1	44	87
	42 FV4	G	316	7,9	1,9	24	532	0,594	1,1	34	78
	43 FV4	L	158	4	2,9	24	345	0,458	1,1	38	47
42+41		R, G	623	15,6	1,4	24	692	0,901	1,1	69	198
	Neuverkehr										
	41 FV4	R	334	7,7	3,1	31	410	0,813		47,8	95
	42 FV4	G	343	7,9	1,9	24	532	0,645		36,9	85
	43 FV4	L	173	4	2,9	24	345	0,502		41,6	52
42+41		R, G	677	15,6	1,4	24	692	<b>0,979</b>		<b>75,0</b>	215

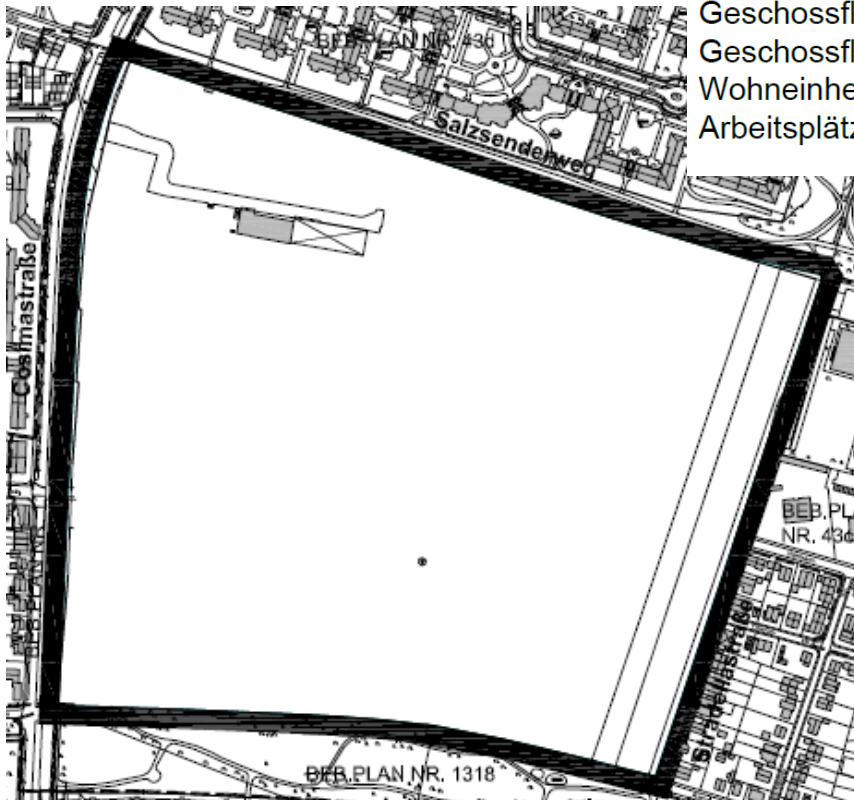
Quelle: eigene Berechnungen auf Basis GEVAS (2016): Verkehrsuntersuchung, Bauvorhaben Eggenfeldener Straße, B-Plan Nr. 1869, S. 14, 15.

Die Berechnung zeigt, dass durch den höheren Neuverkehr von 903 Kfz/24h, was 90 Kfz in der **morgendlichen Spitzenstunde** entspricht, die Fahrzeugströme 41+42 (Geradeaus- und Rechtsabbieger über der Kapazität liegen. Es entsteht unter der Annahme, dass morgens 75 % der Verkehre in Richtung Innenstadt orientiert sind die **QSV E**, da dann eine Wartezeit von 75 Sekunden erreicht wird (**nicht leistungsfähig mit erheblichem Rückstau**).

# Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Prinz-Eugen-Kaserne

## 11. Daten zum Bebauungsplan

Gesamtumfang:	29,9 ha (100%)
Nettobauland:	15,0 ha (50,2%)
Öffentliche Verkehrsfächen:	2,9 ha (9,6%)
Öffentliche Grünflächen:	11,8 ha (39,8%)
Geschossfläche Wohnen (WA 1 bis WA 16):	ca. 196.060 m <sup>2</sup>
Geschossfläche Gemeinbedarfsfläche Grundschule:	ca. 11.000 m <sup>2</sup>
Geschossfläche Gemeinbedarfsfläche Bürgerzentrum:	ca. 1.350 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten:	ca. 1.800 WE
Arbeitsplätze:	ca. 570 AP



## ÜBERSICHTSPLAN

ZUM BEBAUUNGSPLAN  
MIT GRÜNORDNUNG NR. 2016

BEREICH:  
COSIMASTRASSE, SALZSENDERWEG  
UND STRADELLASTRASSE  
(TEILÄNDERUNG DES BEB.PL.NR.117)

- ehemalige Prinz-Eugen-Kaserne -

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung (19.07.2017): **Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 10726**, S. 147 und Anlage 2

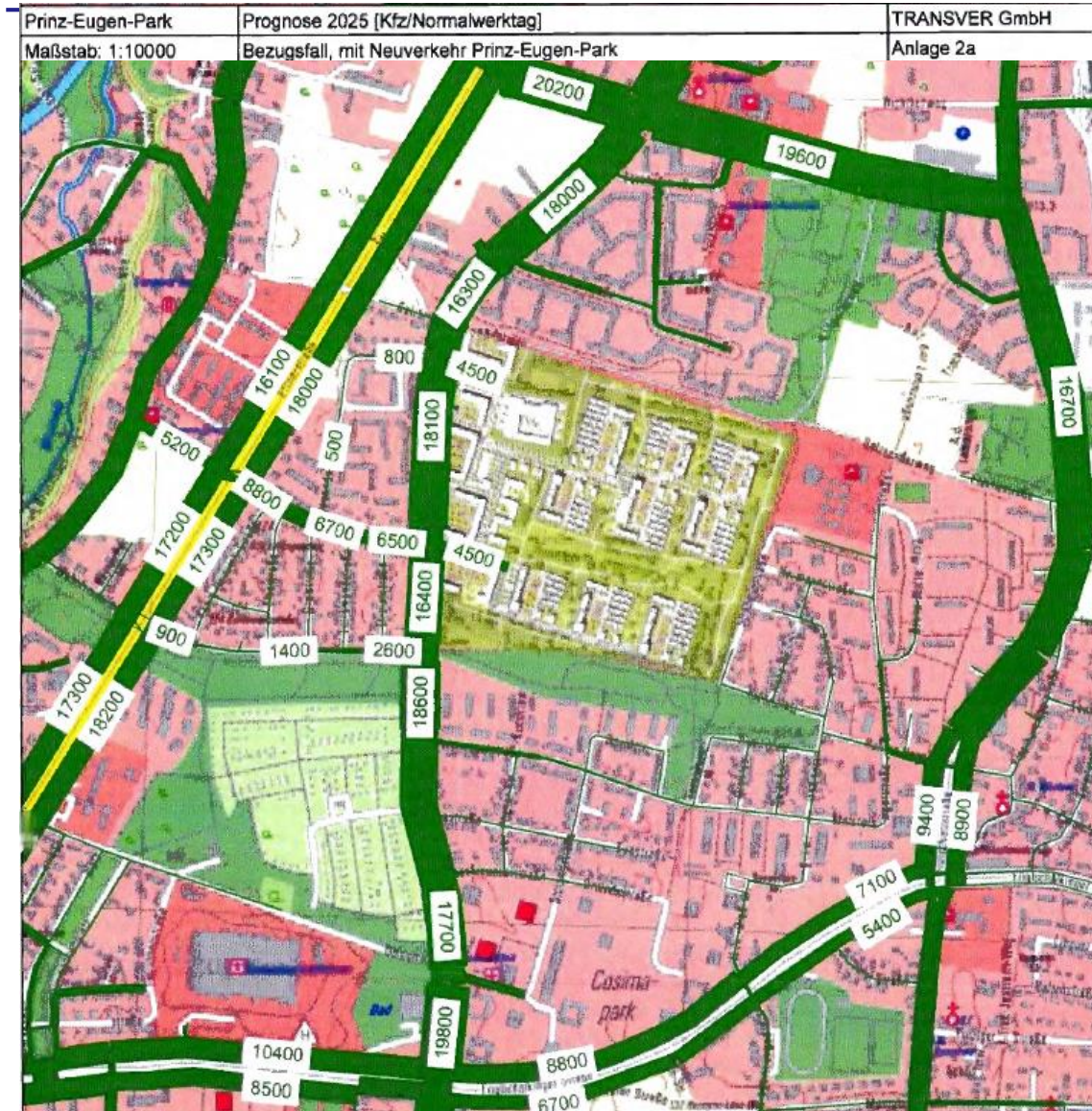
# Prognose 2025 (DTVw) – Differenz zwischen Nullfall und Bezugsfall mit Neuverkehr Prinz-Eugen-Kaserne



Quelle: Transver (2012): Verkehrsgutachten Prinz-Eugen-Kaserne München, Anlage 2c



# Bezugsfall 2025



Mittlerweile wurde die Tram (Linie 36 und 37) in der Cosimastraße umgesetzt, zudem wurden auf der Straße zwei Fahrspuren weggenommen.

**Leistungsfähigkeit ?**

Quelle: Transver (2012):  
Verkehrsgutachten Prinz-Eugen-  
Kaserne München, Anlage 2a



# Bewertung

---

- TRANSVER gibt in der Verkehrsuntersuchung von 2012 an, dass der Knotenpunkt Cosimastraße/Lohengrinstraße leistungsfähig signalisiert werden kann. In der Lohengrinstraße kommt es nach den Berechnungen zu einer **Überlastung in der Abendspitze (Qualitätsstufe F)**. TRANSVER geht davon aus, dass diese Überlastung durch eine Umverteilung der Freigabezeiten der Lichtsignalanlage gelöst werden kann. Hier ist zu klären, ob dies in der Zwischenzeit geschehen ist.
- Bezogen auf den Knotenpunkt Cosimastraße/Wesendonkstraße wurde von TRANSVER die Qualitätsstufe B ermittelt. Für den **Planfall H** und die in der Untersuchung genannten Knotenpunkte **gibt es in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom März 2012 keine Angaben und Berechnungen**. Es muss also noch eine weitere Verkehrsuntersuchung geben, auf der die im Zitat getroffenen Aussagen beruhen.

---

Quelle: Transver (2012): Verkehrsgutachten Prinz-Eugen-Kaserne München, S. 49, 57, 60

# Erster Bauabschnitt auf dem Olympiareitgelände / Galopprennbahn

---

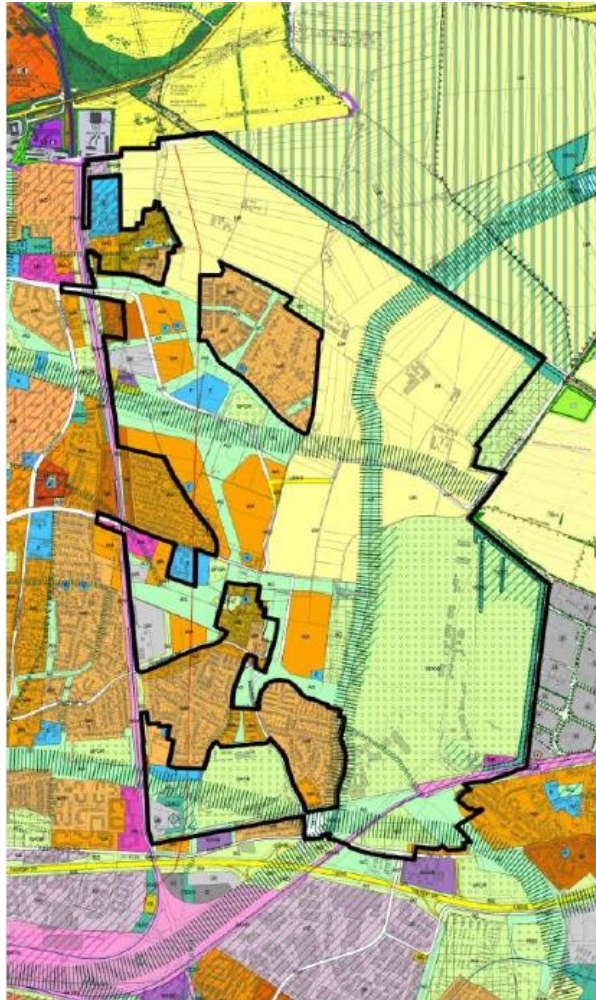
- Aufgrund der Analyse der Verkehrsentwicklung, der geplanten Fertigstellung der A 94 in 2019 und unter Berücksichtigung der in Umsetzung befindlichen Bauprojekte ist die Erschließung der SEM über die A 94 **nicht leistungsfähig (mit erheblichen Stauwirkungen)** möglich.
- Für alle Zufahrtsstraßen aus dem Westen in die Siedlungserweiterungsfläche sind **Leistungsfähigkeitsdefizite im Straßennetz zu erwarten.**
- Eine konkrete Aussage ist nur auf der Grundlage eines verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodells möglich.

# Empfehlung

---

- Für die Stadtentwicklungsmaßnahme im Münchner Osten sollte daher auf Basis von MiD 2017, deren Ergebnisse nach relevanten Stadtbezirken (Bogenhausen, Trudering-Riem) in dieser Untersuchung bereits teilweise ausgewertet wurden ein **räumlich spezifiziertes vollständiges Verkehrsmodell** (Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung auf die Verkehrsmittel, Umlegung auf die Netzmodelle Straße, Schiene und Radnetz sowie Fußverkehr) aufgestellt werden.
- Der Einsatz der Szenariotechnik eignet sich bei verkehrsplanerischen Fragestellungen immer dann, wenn aufgezeigt werden soll, welche **verkehrliche Auswirkungen** Variationen von definierten Rahmenbedingungen ergeben. So können auch durch geeigneten Ansatz von Extremwerten **Wirkungskorridore** veranschaulicht werden. Mit der Definition von Szenarien ist es möglich, **unterschiedliche Entwicklungspfade aufzuzeigen** und so Entscheidungsträgern Abwägungshilfen an die Hand zu geben (vgl. FGSV (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Inhalte der strategisch-konzeptionellen Ebene).

# Umgriff der SEM im Münchner Nordosten im FNP



In der Detailbetrachtung wird erkennbar, dass durch die SEM München Nordost ökologische Vorrangflächen (in der Abb. mit Oeko gekennzeichnet) und die in West-Ost-Richtung bzw. Süd-Nord/Nordost verlaufenden Regionalen Grünzüge des Regionalplans verlaufen (vgl. dunkelgrüne Flächen).

## Legende

W	Wohnbauflächen	SG	Sonstige Grünflächen
WO	Kleinsiedlungsgebiete	ÖKO	Ökologische Vorrangflächen
WR	Reine Wohngebiete	Wld	Waldflächen
WA	Allgemeine Wohngebiete	LW	Flächen für die Landwirtschaft
WB	Besondere Wohngebiete	GAR	Flächen für den Gartenbau
B	Gemischte Bauflächen	W	Wasserflächen
ND	Dorfgebiete	Ü	Überschwemmungsgebiete
M	Mischgebiete	M1	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
K	Kerngebiete	M2	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
G	Gewerbliche Bauflächen	N	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
GE	Gewerbegebiete	A	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
GI	Industriegebiete	S	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
SO	Sondergebiete	ÜG	Übergeordnete Grünbeziehung
SOGE	SO Gewerblicher Gemeinbedarf	ÖG	Örtliche Grünverbindung
SOIX	SO Industrieller Gemeinbedarf	R	Regionaler Grünzug
SOEZ	SO Einzelhandel		
SOFM	SO Fachmarkt		
SOGH	SO Großhandel		
SOM	SO Messe		
SOH	SO Hochschule		
SOLV	SO Landesverteidigung		
SOF	SO Forschung		



# Zwei Szenarien

Das **Umweltszenario** orientiert sich an den Vorgaben des Flächennutzungsplans und lässt sich durch folgende Eckdaten charakterisieren:

- Max. 5.000-10.000 Einwohner und max. 2.000 Arbeitsplätze
- Keine Eingriffe in den Naturraum jenseits des Hüllgrabens
- Orientierung an der S-Bahn-Achse
- Arrondierung bestehender Siedlungsflächen und nur begrenzter Verkehrsausbau

Das **Wachstumsszenario** greift die Planvorstellung zur SEM München Nordost des Planungsreferates auf:

- Einwohnerwachstum bis 30.000 EW und 10.000 Arbeitsplätze
- Einbeziehung des Naturraums jenseits des Hüllgrabens
- Überplanung des Reitolympiageländes und der Galopprennbahn
- Umfangreicher Ausbau des Verkehrsnetzes in Richtung Osten

Mit den zwei Szenarien können unterschiedliche Entwicklungserwartungen abgebildet werden und es kann geprüft werden, ob diese raumverträglich sind. Voraussetzung ist jeweils, dass **die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes gewährleistet werden kann.**

# Prüfaspekte

---

- Im Falle des Münchner Ostens ist vor allem zu prüfen, ob der jeweils unterstellte Entwicklungspfad zu Einwohnern und Arbeitsplätzen **raumverträglich abwickelbar** ist **oder** ob es zu **unverträglichen Überlastungserscheinungen** im Verkehrsnetz kommt.
- Dies kann jeweils durch **Nachweise der Leistungsfähigkeit** an den **maßgeblichen Knotenpunkten im Hauptstraßennetz** im Bezirk Bogenhausen und Trudering, insbesondere an der **A 94** zwischen Riem und Daglfing geprüft werden.
- Außerdem kann jeweils ermittelt werden, ob es zu **Immissions-Belastungen jenseits der Grenzwerte** (Gesundheitsschutz) kommt.

# Fazit

---

- Es gibt für die Erschließung des neuen Plangebiets SEM Münchner Nordosten bisher keine verkehrlichen konkreten Untersuchungen. Die geplanten Untersuchungen sind unzureichend.
- Im Umfeld gibt es bereits mehrere Projekte, wie beispielsweise
  - Prinz-Eugen-Kaserne, derzeit in Bau (westlich SEM Münchner Nordosten)
  - Eggenfeldener Straße, B-Plan 2122, geplant
  - Truderinger Straße, B-Plan 2127, geplantdie zu erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen führen, ohne dass mit Hilfe des aktuellen Münchner Verkehrsmodell für alle Projekte gemeinsam die dadurch jeweils zu erwartende Verkehrsbelastungen auf das bestehende Verkehrsnetz umgelegt wurde. Die A 94 ist im Jahr 2030 im Bereich Daglfing-Riem (6 FS) **vollständig ausgelastet**, sodass Zusatzbelastungen aus der SEM Ost nicht verkraftbar sind.
- Es hat also bisher **keine modellgestützte Verkehrserzeugungs- und Verteilungsrechnung** stattgefunden. Nur auf dieser Grundlage kann eine plausible und realitätsnahe (valide) Umlegung der Verkehre erfolgen, was unerlässlich ist, um die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte ermitteln zu können.
- Bereits jetzt kann man zeigen, dass **einzelne Knotenpunkte nicht mehr leistungsfähig (mit erheblichen Staulängen)** sind, wenn einzelne Projekte umgesetzt werden (Beispiel Eggenfeldener Straße/Friedrich-Eckart-Straße).

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

**RegioConsult.**

**Verkehrs- und Umweltmanagement.  
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Umwelt- und Landschaftsplanung**

**Am Weißenstein 7  
35041 Marburg / 88045 Friedrichshafen  
Tel. 06421-686900**

**www. [RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)**