



Zentrale Bahnflächen München

Fuß- und Radwegekonzept



Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Fuß- und Radwegekonzept und der Rahmenplanung für die Grünflächen

Impressum

Herausgeberin	Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtentwicklungsplanung HA I/4 HLP Blumenstraße 31 80331 München Tel.: 089/233 - 26 29 1 Fax: 089/233 - 26 41 0 E-Mail: plan.step@muenchen.de Internet: www.muenchen.de/plan
Projektleitung	Erhard Thiel, HA I/4 HLP Torsten Fischer, HA I/4 HLP
Fachliche Betreuung	Annette Bayer, HA II/43P, Elvira Kopold, HA II/22P, Gerd Reis, HA I/32, Bernd Schmiedlauer, HA I/32, Heinrich Strobl-Lundquist, HA II/52
Rahmenplan Grün	Susanne Hutter von Knorring, HA II/5 Kristina Blahak, HA II/57
Redaktion	Dina StraÙe, HA I/02
Inhaltliche Bearbeitung, Konzept, Visualisierung	Schulz-Brauns & Reinhart Architekten BDA Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten Torsten Fischer I/4 HLP
Gestaltung / Layout	HundBgestaltet. München
Druck	Weber Offset GmbH

September 2006

Inhalt

Vorwort	05
Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing im Überblick	06
1 Fuß- und Radwegekonzept	08
Rahmenbedingungen	10
Perspektive	11
Fuß- und Radstege / Umweltverbundröhre.....	12
Wegesystem und Freiräume	14
2 Rahmenplan Grün zwischen Donnersbergerbrücke und Vorfeld Nymphenburger Schlosspark.....	15
3 Fuß- und Radwegeführung	18
Fuß- und Radwegeführung nördlich der Bahn	18
Fuß- und Radwegeführung südlich der Bahn	23

Liebe Münchnerinnen und Münchner,



der Bereich der Zentralen Bahngelände München gehört zu den größten Umstrukturierungsgebieten innerhalb des Stadtgebietes und erstreckt sich über eine Länge von ca. 8 km vom Hauptbahnhof bis zum Würmgrünzug in Pasing. „Kompakt – urban – grün“ – gemäß diesem Leitbild der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN entsteht eine neue Stadtlandschaft entlang der Bahn. Dabei werden die heute unstrukturierten Bereiche in das Stadtgefüge integriert und die Stadteinfahrt zum Hauptbahnhof wird neu gestaltet.

Mittlerweile sind die Planungen des Projektes sehr weit fortgeschritten. Die einzelnen Teilbereiche haben unterschiedliche Planungs- und Realisierungsstände erreicht. Parallel zu den ersten Realisierungsabschnitten in den Baugebieten laufen die Vorbereitungen für die verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. die Nordumgehung in Pasing, den S-Bahn-Halt an der Friedheimer Brücke und die Umweltverbundröhre in Laim.

Die vorliegende Broschüre erläutert das Fuß- und Radwegekonzept als wesentlichen Baustein des Verkehrskonzeptes. Grundlage hierfür sind die Machbarkeitsstudie der Büros Schultz-Brauns & Reinhard und Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten sowie der ergänzende Rahmenplan Grün für die Freiflächen zwischen Donnersbergerbrücke und dem Vorfeld des Nymphenburger Parks.

Ich hoffe, dass wir durch das erarbeitete Konzept sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch für die Stadtverwaltung, mit Blick auf die Haushaltslage, einen Kompromiss gefunden haben, der eine gute Grundlage für politische Entscheidungen und öffentliche Diskussionen bildet.

Christiane Thalgot

Prof. Christiane Thalgot
Stadtbaurätin
der Landeshauptstadt München



Überblick über das Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing

Städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept

Ein wesentlicher Anspruch des Gesamtkonzeptes ist die konsequente Umsetzung der PERSPEKTIVE MÜNCHEN. Gemäß den Zielvorstellungen ist eine kompakte, urbane Bebauung schwerpunktmäßig im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen sowie als Ergänzung vorhandener Stadtbezirke vorgesehen. So bleibt an anderer Stelle Raum für ausreichend Grün- und Freiflächen. Die einzelnen Nutzungen wie Wohnungen, Büros etc. verteilen sich entsprechend ihrer spezifischen Anforderungen an den Standort. Die Quartiere werden durch

Grünflächen gegliedert und über Grünzüge miteinander verbunden. Es entsteht ein Netz an Freiflächen für Erholung, Sport- und Freizeitaktivitäten. Das Rückgrat der städtebaulichen Konzeption sind die übergeordneten Grünverbindungen südlich und nördlich der Bahntrasse mit den integrierten Fuß- und Radwegen.

Realisierungsperspektive

Die einzelnen Teilbereiche des Projektes Hauptbahnhof – Laim – Pasing haben mittlerweile unterschiedliche Planungsstände erreicht und werden sukzessive entwickelt. Für den Teilbereich Arnulfpark, zwischen Donnersberger- und Hackerbrücke, besteht seit August 2003 Baurecht. Teile der Wohnbebauung sowie der zentrale Stadtpark sind bereits realisiert.

Ende 2006/Anfang 2007 Baurecht geschaffen werden. Mit der Umsetzung der Planungsgebiete könnte somit frühestens Mitte 2007 begonnen werden. Die Bebauungspläne der Teilbereiche Nymphenburg Süd (Schlossviertel) und Laim wurden Mitte 2005 rechtskräftig. Die Umsetzung von einzelnen Bauvorhaben wie den ESV-Sportanlagen und dem Laimer Würfel haben bereits begonnen.

Für den westlich anschließenden Teilbereich Birketweg (Am Hirschgarten), im Bereich der Friedenheimer Brücke, soll nach derzeitigem Planungsstand

Der Bebauungsplan für den Teilbereich Pasing ist im Juni 2006 in Kraft getreten, sodass auch hier die Baumaßnahmen beginnen können.



Bausteine zum Verkehrskonzept

Die durch das Projekt Hauptbahnhof – Laim – Pasing (HLP) zusätzlich generierten Verkehre müssen stadtverträglich bewältigt werden. Hierfür wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das sich grundsätzlich aus drei Bausteinen zusammensetzt.

Der erste Baustein beinhaltet Maßnahmen für den Kfz-Verkehr wie z.B. die Nordumgehung Pasing, die das Pasinger Zentrum entlasten soll.

Der zweite Baustein beinhaltet die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, z.B. durch den neuen S-Bahn-Haltestellen Friedenheimer Brücke und die Umweltverbundröhre als Ergänzung der bestehenden Laimer Unterführung.

Dritter und wesentlicher Baustein ist die Fuß- und Radwegekonzeption, mit der sich diese Broschüre befasst.

- 1 Teilbereich Arnulfpark
- 2 Teilbereich Birketweg
- 3 Teilbereiche Nymphenburg Süd
- 4 Teilbereiche Laim
- 5 Teilbereich Pasing
- 6 Teilbereich Paul-Gerhardt-Allee

- F + R Hauptroute/ Nebenroute neu**
- eigenständiger Fuß- und Radweg
 - Radweg auf Straße/ Mischverkehr
 - - - Weg alternativ
 - Nur Fußweg
- Radweg Bestand**
- Fuß- und Radweg straßenbegleitend
 - Weg auf Straße
 - Knotenpunkt mit Quermöglichkeit

Das Fuß- und Radwegekonzept

Bestandteile

Das Fuß- und Radwegekonzept setzt sich zusammen aus den geplanten durchgehenden Fuß- und Radwegen nördlich und südlich der Bahn und den Fuß- und Radstegen über die Bahnachse. Das bestehende Fahrradrouthenetz soll hierdurch ergänzt und die neuen Stadtteile mit den bestehenden Haupt- und Nebenrouten sollen besser vernetzt werden. Aufgrund der zentralen Lage

dieses Gebietes, der Barrierewirkung der Bahntrasse und der Ausdehnung von ca. 8 km in Ost-West-Richtung entlang der Bahnachse kommt dem Fuß- und Radwegekonzept eine wichtige Bedeutung zu.

Untersuchungsschwerpunkte

Um die Durchgängigkeit der Wegeverbindungen und damit eine größtmögliche Akzeptanz und Effektivität der bahnp parallelen Fuß- und Radwege zu gewährleisten, sind an den relevanten Kreuzungsbereichen Stege und Unterführungen erforderlich, deren Umsetzbarkeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie überprüft wurde. Die Untersuchungsschwerpunkte werden im Kapitel 3 nochmals erläutert.

Überregionale Wegeverknüpfung/ Fahrradrouthen

Die Fuß- und Radwegführung beidseitig der Bahngleise vernetzt die neuen Quartiere miteinander und verbindet sie stadtteilübergreifend mit dem Stadtzentrum und den Naherholungsgebieten Nymphenburger Park und Hirschgarten. Zudem ermöglicht die neue Wegführung die Verbindung zwischen den Freizeitrouthen an Würm und Isar. Von

besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang die Verknüpfungen mit den übergeordneten Radverkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung über die Bahntrasse. Am Hauptbahnhof wird die Fahrradhauptroute Schillerstraße-Luisenstraße über den östlichen Bahnhofsvorplatz geführt. Zwischen Hacker- und Donnersbergerbrücke werden die

von der Theresienhöhe bzw. vom Westend kommenden Routen mit Stegen über die Gleise in Richtung Norden fortgesetzt. Dies gilt auch für die von Laim kommenden Routen in Richtung Hirschgarten bzw. Nymphenburger Park. In Pasing mündet der Weg in die Verbindung entlang der Würm sowie in die Route nach Aubing.



- eigenständiger Fuß- und Radweg
- Radverkehr auf Straße/Mischverkehr
- Weg alternativ
- Nur Fußweg
- Radweg Bestand**
- Fuß- und Radweg straßenbegleitend
- Weg auf Straße
- Vernetzung**
- mit Fahrradhauptroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr
- mit Fahrradnebenroute gemäß Gesamtkonzept HLP
- Knotenpunkt mit Quermöglichkeit
- S S-Bahn
- U U-Bahn (geplant)
- 1 Untersuchungsschwerpunkte (siehe Kapitel 3)

Gleisübergreifende Wegevernetzung/ Fuß- und Radsteg/Umweltverbundröhre



Das Fuß- und Radwegekonzept enthält mehrere neue Fuß- und Radwegeverbindungen über die Gleisanlagen, die die neu entstehenden Quartiere entlang der Bahn, gleisübergreifend mit dem bestehenden Stadtgefüge vernetzen. Durch die Stege können auch die vorhandenen Quartiere besser an die neuen Grünflächen nördlich der Bahn angebunden werden.

So sind zwischen Hacker- und der Donnersbergerbrücke zwei Stege vorgesehen.

Im Bereich Laim ist die Umweltverbundröhre sowie östlich und westlich ein Steg auf Höhe des Pronner Platzes und der Sandrartstraße vorgesehen. Im Bereich Pasing soll die bahnübergreifende Vernetzung über den Steg Am Knie und auf Höhe der Kremser Straße verbessert werden.

Rahmenbedingungen

Verkehrliche Rahmenbedingungen

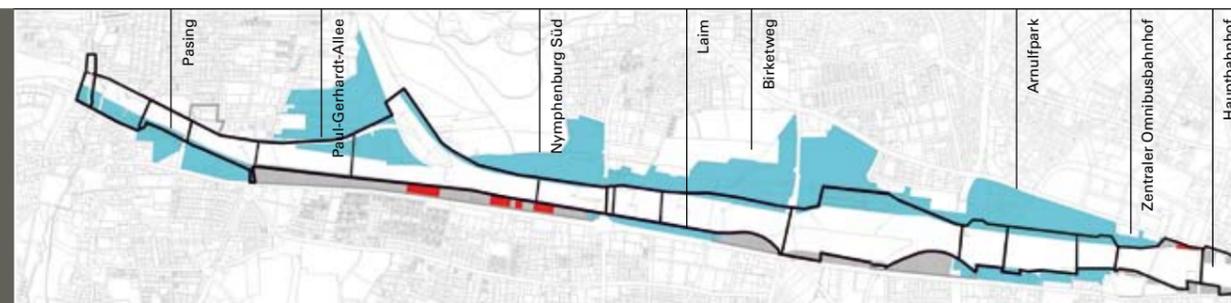
Das Straßennetz im Bereich der Zentralen Bahnflächen ist bereits ausgelastet. Die Verkehre aus den neuen Quartieren können nur durch die Verlagerung erheblicher Verkehrsanteile auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (öffentlicher Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr) bewältigt werden. Hierfür muss die bereits bestehende Infrastruktur den neuen Anforderungen entsprechend ausgebaut werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der hohen Kfz-Belastung und der geringen Attraktivität der derzeitigen Fuß- und Radwege erfolgt

eine eigenständige Wegeführung innerhalb der bahnbegleitenden Grünzüge.

Wegeführung nördlich der Bahn

Der größte Teil der nördlichen Fuß- und Radwege befindet sich im Geltungsbebereich von Bebauungsplänen mit Grünordnung. Die Herstellung der Wege kann somit vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) östlich der Hackerbrücke bis zum westlichen Ende des Planungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee sichergestellt werden. Lediglich die Teilstücke vom Hauptbahnhof bis zum Zentralen Omnibusbahnhof und vom Bebauungsplangebiet

Nymphenburg Süd bis zur Unterführung Bärmannstraße, sind jeweils nicht Bestandteil eines Bebauungsplanes mit Grünordnung. Im Fuß- und Radwegekonzept werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Wegeführung dennoch durchgängig realisiert werden kann.



Flächenverfügbarkeit
 Verfügbare Fläche
 Bebauungsplan
 Flächen derzeit nicht vorhanden

Wegeführung südlich der Bahn

Die südliche Fuß- und Radwegeführung ist über weite Strecken nicht Bestandteil von Bebauungsplänen mit Grünordnung. Die notwendigen Flächen stehen teilweise noch nicht zur Verfügung. Die Wegeführung kann daher nur in verkehrlich sinnvollen Teilabschnitten realisiert werden. Für Abschnitte, in denen eine Fuß- und Radwegeführung entlang der Gleise derzeit nicht möglich ist, sind alternativ Wege entlang der Landsberger Straße vorgesehen.

Hinsichtlich der Realisierbarkeit kann die Wegeführung in zwei Abschnitte unterteilt werden. Zum einen in den Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zur Wotanstraße, wo eine Wegeführung grundsätzlich möglich ist und mit den einzelnen Grundeigentümern verhandelt werden muss. Zum anderen in den Abschnitt zwischen Laimer Unterführung und Am Knie, hier ist der Fuß- und Radweg aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten derzeit in Teilabschnitten nicht umsetzbar. Für diesen Bereich besteht daher für die Landeshauptstadt München kein Handlungsspielraum. Aus diesem Grund ist das primäre Ziel, die durchgängige Wegeführung vom Hauptbahnhof bis zur Laimer Unterführung zu realisieren.

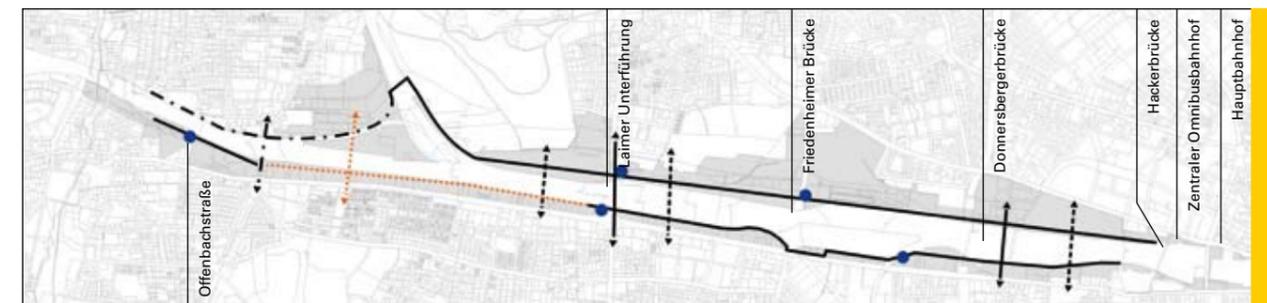
Perspektive

Die Realisierung des weit vernetzten Fuß- und Radwegesystems im Bereich der Zentralen Bahnflächen München könnte in Stufen erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen wurden hierfür in Prioritäten eingestuft.

Zu den Maßnahmen der **1. Priorität** zählen die Fuß- und Radwege innerhalb der Bebauungsplangebiete. Im Norden wird somit die durchgängige Befahrbarkeit vom neuen Zentralen Omnibusbahnhof bis zur Unterführung auf Höhe der Bärmannstraße, westlich des Bebauungsplans Nymphenburg Süd gewährleistet. Im Süden hat die Realisierung der

Fuß- und Radwegeführung zwischen Hackerbrücke bis zur Laimer Unterführung erste Priorität. Die durchgängige Fuß- und Radwegeführung von der Hackerbrücke bis zur Wotanstraße sowie die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltpunkte Laim und Friedenheimer Brücke soll somit ermöglicht werden. Weitere Maßnahmen der ersten Realisierungsstufe sind die Promenade von Am Knie zum Bahnhof Pasing und der in diesem Zusammenhang notwendige Steg über die Offenbachstraße, die gleisübergreifende Wegevernetzung durch die Umweltverbundröhre und der Steg östlich der Donnersbergerbrücke.

Die **2. Priorität** beinhaltet alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Teilbereiches Paul-Gerhardt-Allee stehen. Das ist zum einen die Fuß- und Radwegeführung vom Teilbereich Paul-Gerhardt-Allee bis zum Würmgrünzug sowie der Fuß- und Radsteg Am Knie.



Legende
 ● Über- und Unterführungsbauwerke
 — Fuß- und Radwegeführung innerhalb des B-Plan; 1.Priorität
 - · - 2.Priorität
 - - - 3.Priorität
 ····· 4.Priorität

Die **3. Priorität** besteht aus Maßnahmen, die mit zunehmender Umsetzung der Planung in den einzelnen Teilbereichen verkehrlich erforderlich werden könnten. Dies betrifft den Fuß- und Radsteg, westlich der Hackerbrücke und die Stege, die jeweils östlich und westlich der Laimer Unterführung vorgesehen sind. Die verkehrliche Notwendigkeit muss im Rahmen der Weiterentwicklung der angrenzenden Gebiete, sowie der geplanten Umweltverbundröhre und des beabsichtigten Steges an der Donnersbergerbrücke geprüft werden.

In der **4. Priorität** sind Maßnahmen aufgeführt, die städtebaulich derzeit nicht umsetzbar sind, deren Realisierung langfristig aber möglich bleiben soll. Hierbei handelt es sich um die Fortsetzung des Fuß- und Radweges südlich der Bahnachse bis nach Pasing und um den Steg auf Höhe der Kremser Straße, der über die Gleisinsel das Entwicklungsgebiet Paul-Gerhardt-Allee erschließen soll.

Fuß- und Radstege über die Bahn/Umweltverbundröhre

1 Fuß- und Radsteg Hackerbrücke

Der Steg westlich der Hackerbrücke stellt die Fortsetzung des von der Theresienwiese kommenden inneren Fahrradrings dar. Neben der stadtteilverbindenden Funktion als Fahrradhauptroute ergibt sich die Notwendigkeit dieses Steges aus den beengten Platzverhältnissen auf der unter Denkmalschutz stehenden Hackerbrücke. Die Flächen zur Umsetzung wurden in Bebauungsplänen gesichert.

2 Fuß- und Radsteg Donnersbergerbrücke

Der Steg östlich der Donnersbergerbrücke bildet die Fortsetzung der Fahrradhauptroute in der Bergmannstraße nach Norden über die Gleise hinweg und ist wesentliches Element einer attraktiven Stadtteilverbindung Westend – Neuhausen mit dem Arnulfpark. Durch eine direkte Anbindung des Steges an den S-Bahn-Halt Donnersbergerbrücke ist eine optimierte Verknüpfung der nördlich und südlich liegenden Planungsgebiete mit dem ÖPNV vorgesehen.

3 Fuß- und Radsteg Hirschgartenbrücke

Die von Laim kommende Fahrradhauptroute soll mit einem Steg auf Höhe der Sandrartstraße und östlich der Laimer Unterführung über die Gleisanlagen in Richtung Hirschgarten fortgesetzt werden. Diese neue Nord-Süd-Verbindung soll eine attraktive Anbindung des Stadtteiles Laim und des geplanten Neubauquartiers zu den bestehenden und erweiterten Grünflächen nördlich der Bahn gewährleisten.

7

6

4

5

3

2

1

**4 Fuß- und Radsteg Nymphenburger-Park-Brücke**

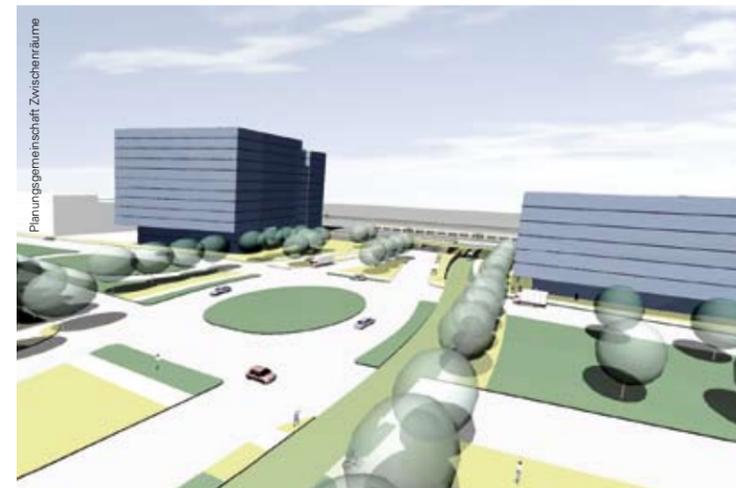
Der Steg auf Höhe des Pronner Platzes, westlich der Laimer Unterführung soll das bestehende Stadtgefüge mit den neu entstehenden Quartieren und Grünflächen gleisübergreifend vernetzen.

6 Fuß- und Radsteg Kremser Straße/Gleisinsel-Steg

Der Fuß- und Radsteg auf Höhe der Kremser Straße verbindet die südlichen Stadtteile Laim und Pasing mit den Grünflächen auf der Gleisinsel und mit dem Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee.

7 Fuß- und Radsteg Paul-Gerhardt-Allee

Der Am Knie vorgesehene Steg soll den geplanten Kfz-Tunnel zum Gebiet Paul-Gerhardt-Allee ergänzen. Er dient der Anbindung der nördlich der Bahn liegenden Quartiere an den geplanten ÖPNV-Verknüpfungspunkt Am Knie sowie der Verbindung zu den großen Grünflächen Nymphenburger Schlosspark und der Würm-Aue.



Umweltverbundröhre von Süden

5 Umweltverbundröhre (UVR)

Für eine neue Verbindung östlich der bestehenden Laimer Unterführung wird die so genannte Umweltverbundröhre geplant. Sie gestattet die Querung der Bahnachse für den ÖPNV, für Fußgänger und Radfahrer und ermöglicht eine direkte Anbindung an den S-Bahn-Halt Laim durch eine integrierte Haltestelle. Das Umsteigen zwischen S-Bahn und Buslinien wird erleichtert. Die Option einer späteren Realisierung der Trambahnwesttangente ist berücksichtigt. Die Umweltverbundröhre soll im Zusammenhang mit der Baumaßnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden.



Fuß- und Radstege an der Donnersbergerbrücke

Wegesysteme und Freiräume

Grünqualitäten / Freiraumkonzept

Die neuen Freiflächen nördlich der Bahn-
gleise zeichnen sich durch eine Abfolge
von parkartigen Erholungs- und Freiflä-
chen (Arnulfpark, Hirschgarten, Nym-
phenburger Schlosspark) und bahnbe-
gleitendem Verbindungsgrün (Birketweg/
Pionierpark, Nymphenburg Süd) aus. Die
bestehenden großen Grünflächen
Hirschgarten und Nymphenburger
Schlosspark werden im Süden bzw.
Südwesten zu den Gleisen hin erweitert.

Zudem wird im innenstadtnahen Bereich
das Angebot an öffentlichen Grünflächen
durch den neuen Arnulfpark vervollständigt.
Gleichzeitig werden diese öffentli-
chen Grünflächen über die übergeordne-
te Grünverbindung entlang der Bahntrasse
mit den darin integrierten Fuß- und
Radwegen verbunden und in Pasing an
den Grünzug der Würm-Aue angeschlossen.
Entlang der Bahn sind auch natur-
nah belassene Flächen vorgesehen, die

in die Gestaltung miteinbezogen werden
und eine ökologische Vernetzungsfunk-
tion erfüllen. Die Grünverbindung mit
integriertem Fuß- und Radweg verb-
indet die neuen mit den bestehenden
Quartieren und wertet die Stadteinfahrt
auf.

Die Fuß- und Radwegführung hat
südlich der Bahn im Gegensatz zur eher
landschaftlich geprägten Wegetypologie
nördlich der Bahn vielmehr den Charak-
ter einer Promenade.

In den Bereichen der geplanten Fuß- und
Radstege über die Bahn sind kleinere
öffentliche Grünflächen zur Gliederung
und zur Verdeutlichung der Querungs-
möglichkeiten vorgesehen. Eine größere

Grünfläche entsteht an der künftigen
Promenade in Pasing, bevor der Weg
westlich des Pasinger Bahnhofs in die
Würm-Aue mündet.



- Grünqualitäten**
- Ökologisches Grün
 - Private Freiflächen auf Baugrundstücken
 - Öffentliche Grünflächen
 - Platzflächen
- Vernetzung**
- vorgesehene Fuß- und Radstege
 - Fuß- und Radwege; übergeordnete Verbindungen
 - Vernetzung mit Fahrradhaupt-
route gem. VEP Radverkehr
 - mit Fahrradnebenroute
gem. Gesamtkonzept HLP
 - S S-Bahnhof
 - U U-Bahnhof (geplant)

Rahmenplan für den Bereich zwischen Donnersbergerbrücke und Vorfeld Nymphenburger Schlosspark

Rahmenplan Grün

Der Rahmenplan Grün wurde für die Entwicklung der Grün- und Freiflächen im zentralen Bereich der Entwicklungsachse auf der Bahnordseite zwischen Donnersbergerbrücke und Vorfeld Nymphenburger Park erstellt. Das geplante Grün- und Freiflächenband übernimmt eine wichtige gliedernde und verbindende Funktion im Bereich der neuen Teilgebiete.

Mit dem Rahmenplan Grün liegt eine Grundlage für die künftige Objektplanung vor, die das Grün- und Freiflächenband im zentralen Bereich der Entwicklungsachse zusammenhält, auch wenn es schrittweise realisiert wird. Es wurden vor allem die vorgesehenen Grünflächen hinsichtlich ihrer Qualität nochmals genauer abgegrenzt und in intensiv bzw. extensiv nutzbare Bereiche unterteilt.

Grünverbindung entlang der Gleise

Die Fuß- und Radwegeverbindung wird durchgehend in Grünflächen geführt. Entlang der Gleise haben sich auf den ehemaligen Gleisschottern sehr wertvolle Biotop entwickelt, die erhalten und ausgebaut werden sollen.

Extensiv nutzbare Bereiche und Ausgleichsflächen

Entlang des Gleiskörpers und in den Übergangsbereichen zu den intensiv nutzbaren Grünflächen sollen wertvolle Bahnbiotop mit ihrem besonderen Tier- und Pflanzenspektrum erhalten und entwickelt werden. Ihre Gestaltung soll die Vergangenheit der Bahnflächen erlebbar machen und die Augen für ein besonderes Naturerleben öffnen.

Im Vorfeld des Nymphenburger Parks werden die vorhandenen Wiesenflächen und die alte Baumschule als Ausgleichsflächen ökologisch aufgewertet und zu einem naturnahen Landschaftsraum entwickelt.

Lärmschutzmaßnahmen

Im Teilgebiet Birketweg werden zwei große Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Am City-Logistik-Zentrum (CLZ) sorgt eine begrünte Lärmschutzmauer für einen platzsparenden Lärmschutz. Der Lärmschutzwand entlang der Außenreinigungsanlage (ARA) für Züge soll mit einem Panoramaweg mit direkter Blickbeziehung zum Bahnkörper ausgestattet werden.



Intensiv nutzbare Bereiche

Im Bereich Birketweg entsteht die große „Postwiese“ an der Paketposthalle. Der westliche Teil des Gebietes Birketweg ist durch so genannte Grüne Finger gegliedert, die auch als Verbindungen in den Hirschgarten gedacht sind. Die Erweiterung des Hirschgartens stellt einen zusätzlichen „grünen“ Schwerpunkt dar. Im Bereich Nymphenburg Süd ist an der

Schlossmauer und entlang der Winfriedstraße ein Ost nach West gerichteter breiter Grünzug geplant.

Kinder- und Jugendspielflächen

Im Bereich der intensiv nutzbaren Freiflächen sind Spielflächen für alle Altersgruppen vorgesehen. Zudem entstehen zwei große Jugendspielflächen mit der Möglichkeit zu lärmintensivem Spiel östlich des City-Logistik-Zentrums (CLZ) und in der Hirschgartenerweiterung.

2. S-Bahn-Stammstrecke

Während der Baumaßnahmen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke stehen einige Flächen der übergeordneten Grünverbindung nicht zur Verfügung, weil sie der Baustelleneinrichtung und als Baustellenzufahrten dienen. Für diesen Zeitraum wurde eine Interimswegführung durch die Planungsgebiete entwickelt. Diese temporäre Wegführung verläuft ab der Donnersbergerbrücke innerhalb der Richelstraße und bindet östlich des

City-Logistik-Zentrums an den geplanten Fuß- und Radweg an. Innerhalb des Planungsgebietes Nymphenburg Süd verläuft der Fuß- und Radweg als Interimslösung durch das Planungsgebiet und schließt erst östlich des Planungsgebietes an den geplanten Fuß- und Radweg an.

3

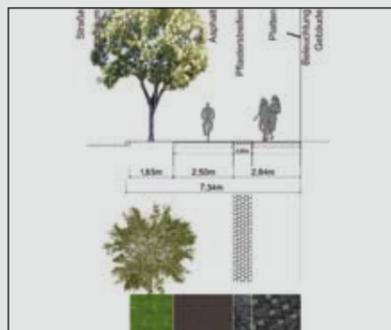
Fuß- und Radwegeführung nördlich der Bahn

1 | Hauptbahnhof – Zentraler Omnibusbahnhof – Hackerbrücke

Vom Hauptbahnhof verläuft die Wegführung anfangs als Mischverkehr in der Arnulfstraße. Ab der Seidlstraße wird der Weg als Zweirichtungsradweg an der Südseite der Arnulfstraße fortgesetzt. Auf Höhe der Herbststraße wird er dann in Richtung Gleise geführt und verläuft südlich des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs bis zur Hackerbrücke, die unterquert wird.



Zentraler Omnibusbahnhof an der Hackerbrücke



Referenzschnitt Arnulfstraße Süd zwischen Hopfen- und Herbststraße

2 | Hackerbrücke – Donnersbergerbrücke

Zwischen Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke verläuft die Fuß- und Radwegeführung parallel zum neu geschaffenen Arnulfpark in der Anliegerstraße. Dabei wird der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt (Tempo-30-Zone).



Weg entlang des Arnulfparks mit Blick in Richtung Westen

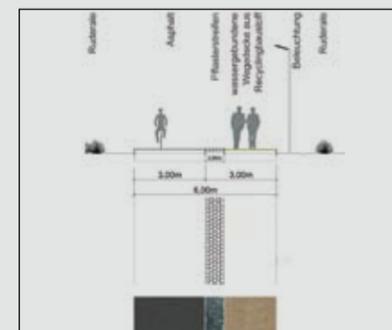


Referenzschnitt Erika-Mann-Straße

3 | Donnersbergerbrücke – Hirschgarten

Ab der Donnersbergerbrücke verläuft der Fuß- und Radweg innerhalb eines breiter dimensionierten Grünzuges, der sich durch das gesamte Teilgebiet Birketweg zieht. Die Wegeführung hat hier mit ihren direkten Bezügen zu den Grünflächen des Hirschgartens und dem Pionierpark entlang der Gleise ein landschaftlich geprägtes Erscheinungsbild.

Der Rahmenplan Grün zeigt, wie der Fuß- und Radweg entlang einen vorhandenen Vegetationsbestand in das Gebiet Birketweg geführt wird. Er verläuft nördlich der neu geschaffenen Jugendspieleinrichtung entlang des geplanten City-Logistik-Zentrums (CLZ). Hier entsteht eine intensiv begrünte Lärmschutzwand, um die angrenzende große Parkfläche „Postwiese“ an der Paketposthalle und die entstehende Wohnbebauung effektiv abzuschirmen.



Referenzschnitt Pionierpark



Blick über den Pionierpark auf die Friedenheimer Brücke mit Unterführung



Planausschnitt östlich des City-Logistik-Zentrums

- Legende**
- Öffentliches Grün
 - Privates Grün
 - Pionierpark
 - F+R-Weg Dauerlösung
 - F+R-Weg Interimslösung



Fuß- und Radweg zwischen der Lärmschutzwand am CLZ und der Postwiese. Blick nach Westen



Park im Bereich der Jugendspieleinrichtung, Blick nach Osten



3.1 | Untersuchungsschwerpunkt Wilhelm-Hale-Straße/Birketweg

Zur Unterquerung der Friedenheimer Brücke ist ein Brückenbauwerk vorgesehen. Die Anbindungen an die Wilhelm-Hale-Straße und weiter an den neuen S-Bahn-Halt Friedenheimer Brücke sowie an das Gebiet Birketweg und an den Panoramaweg auf dem Lärmschutzwall für die Außenreinigungsanlage (ARA) für Züge erfolgt über Treppen und Rampenanlagen. Im Bereich der Friedenheimer Brücke werden ca. 400 Fahrradstellplätze für das Umsteigen vom Fahrrad auf die S-Bahn untergebracht.



Untersuchungsschwerpunkt Friedenheimer Brücke

- Legende**
- Angestrebte Wegeführung
 - Temporäre Alternative
 - Sonstige Fuß- und Radwege



Schnitt durch die Friedenheimer Brücke im Bereich der geplanten Fuß- und Radwegeunterführung

4 | Hirschgarten – Vorfeld Nymphenburger Schlosspark

Die Erweiterung des Hirschgartens nach Süden stellt einen zusätzlichen Schwerpunkt der Grün- und Freiflächenentwicklung innerhalb des Entwicklungsgebietes Hauptbahnhof – Laim – Pasing dar. Die Stellplätze auf dem Regenrückhaltebecken werden verlagert, so dass der Bezug zwischen altem und neuem Hirschgarten hergestellt werden kann. Es entstehen Spielflächen für alle Altersgruppen, unter anderem eine Jugendspieleinrichtung mit der Möglichkeit zu lärmintensivem Spiel.

Entlang der Bahn bleiben Teile der wertvollen Bahnbiotope erhalten. Diese werden behutsam in die Gestaltung der neuen Parkflächen integriert.



Planausschnitt Hirschgartenerweiterung

- Legende**
- Öffentliches Grün
 - Privates Grün
 - Pionierpark
 - F+R-Weg Dauerlösung
 - F+R-Weg Interimslösung



Referenzschnitt am Nymphenburger Schlosspark



An der Außenreinigungsanlage, Blick nach Osten



Jugendspielfläche in der Hirschgartenerweiterung



Fuß- und Radwegeführung südlich der Bahn

4.1 | Untersuchungsschwerpunkt Wotanstraße Nord

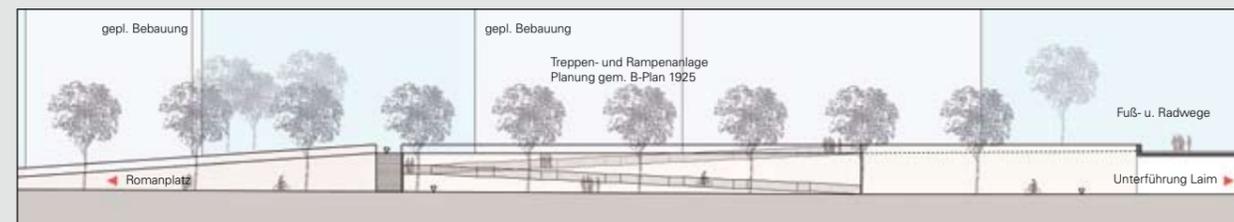
Die Verbindung des bahnbegleitenden Fuß- und Radweges und der ökologischen Vernetzungszone über die Wotanstraße soll durch ein zu erstellendes Brückenbauwerk realisiert werden, das in Verlängerung über der geplanten Umweltverbundröhre geführt wird. Die behindertengerechte Anbindung an die Wotanstraße erfolgt im Osten sowie im Westen über großzügige Treppen- und Rampenanlagen. Zur behindertengerechten Erschließung ist auf der Westseite ein in das Gebäude integrierter öffentlich nutzbarer Lift vorgesehen.



Planausschnitt Überführung Wotanstraße

Legende

- Angestrebte Wegeführung
- Temporäre Alternative
- Sonstige Fuß- und Radwege



Ansicht Rampenanlage östlich der Wotanstraße

Der Fuß- und Radweg verläuft im Anschluss südlich der Sportanlage des Eisenbahner-Sport-Vereins (ESV) bis in das Vorfeld des Nymphenburger Parks. Hier wird der vorhandene Grünbestand als Ausgleichsmaßnahme für das Planungsgebiet Nymphenburg Süd ökologisch aufgewertet. Der Fuß- und Radweg führt entlang der ehemaligen Baumschule bis zur Unterführung an der Bärmanstraße. Westlich der Gleistrasse verläuft die Wegeführung weiter parallel zur Bahn bis zum Würmgrünzug.



Am Eisenbahner-Sport-Verein. Blick nach Westen

1 | Hackerbrücke – Donnersbergerbrücke

Nach Kreuzung der Grasserstraße an der Hackerbrücke führt der Weg entlang dem geplanten Erweiterungsbau des Europäischen Patentamtes vorbei an den Baufeldern zwischen Landsberger Straße und Gleisanlagen bis zur Donnersbergerbrücke.



Blick von der Hackerbrücke stadtauswärts (zukünftig)



Referenzschnitt zwischen Hacker- und Donnersbergerbrücke



Blick von der Hackerbrücke stadtauswärts (heute)



1.1 | Untersuchungsschwerpunkt Donnersbergerbrücke

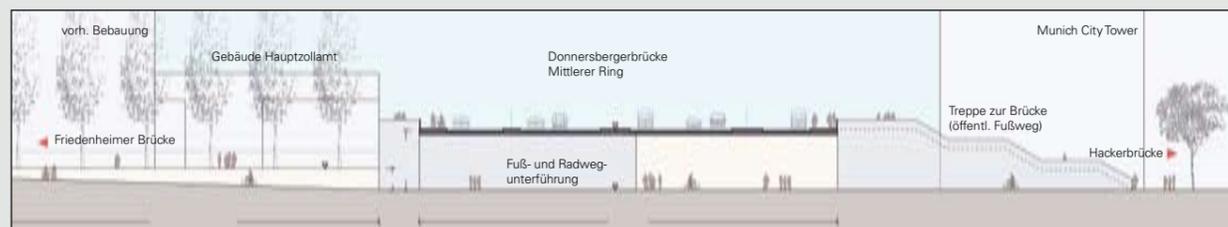
Die Unterquerung der Donnersbergerbrücke soll im heutigen Gleisbereich, südlich der Abstellgleise und nördlich des Munich City Towers erfolgen. Über eine vorhandene Treppenanlage nördlich des Munich City Towers wird der Fuß- und Radweg mit der Donnersbergerbrücke verbunden. Westlich anschließend soll der Weg über das Gelände des Hauptzollamtes weitergeführt werden.



Planausschnitt Querung Donnersbergerbrücke

Legende

- Angestrebte Wegführung
- Temporäre Alternative
- Sonstige Fuß- und Radwege



Schnitt durch die Donnersbergerbrücke mit Blick Richtung Norden

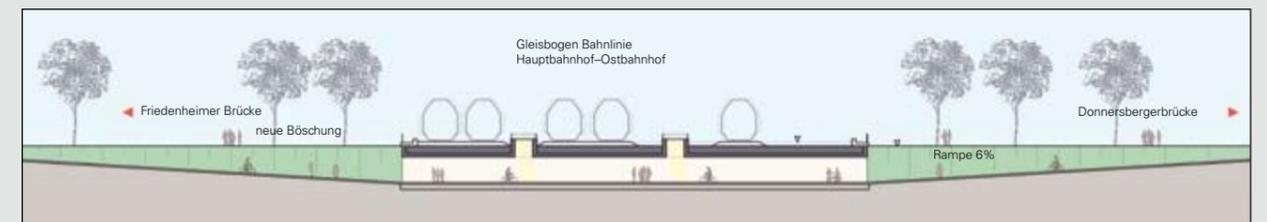
1.2 | Untersuchungsschwerpunkt Bahnstrecke München – HBF – Ostbahnhof

Zur Querung der Bahntrasse München Hauptbahnhof – Ostbahnhof ist eine neue Unterführung vorgesehen, die beidseitig über Rampen erschlossen werden soll.

Alternativ besteht die Möglichkeit, die vorhandene Unterführung an der Landsberger Straße zu nutzen. Der Höhenversprung müsste dann durch eine Treppe mit Schieberampe überwunden werden.



Planausschnitt Querung Südumfahrung



Schnitt durch die Fuß- und Radunterführung mit Blick Richtung Norden



Blick in Richtung Westen

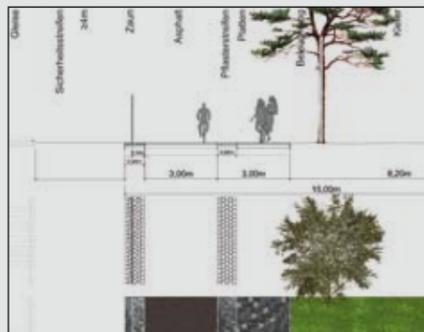


2 | Friedenheimer Brücke – Laimer Kreisel

Nach der Friedenheimer Brücke soll der Fuß- und Radweg südlich der Gleise bis auf Höhe des Laimer Kreisel verlaufen, hier quert er die Wotanstraße über einen Steg. Westlich der Laimer Unterführung passiert der Weg den zukünftigen Laimer Würfel.



Fuß- und Radwegführung über die Wotanstraße am Laimer Kreisel



Referenzschnitt zwischen Friedenheimer Brücke und Laimer Kreisel



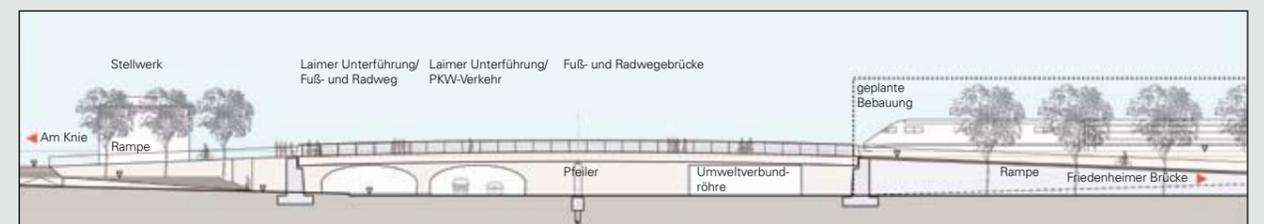
Am Laimer Kreisel (heute)

2,1 | Untersuchungsschwerpunkt Wotanstraße Süd/Umweltverbundröhre

Am Laimer Kreisel wird die Wotanstraße kurz vor dem Südportal der vorhandenen Laimer Unterführung sowie der zukünftigen Umweltverbundröhre für Busse, Fußgänger und Radfahrer mit einem zu den Gleisen parallelen Fuß- und Radweg gequert. Die Verknüpfung mit den Unterführungen erfolgt durch eine zweiläufige Rampe östlich und eine Treppe westlich der Wotanstraße.



Planausschnitt Umweltverbundröhre



Laimer Unterführung von Süden mit Fuß- und Radsteg



3 | Laimer Kreisel – Am Knie

Zwischen Laimer Kreisel und Am Knie soll der Fuß- und Radweg langfristig parallel zu den Gleisen fortgeführt werden. Der Fuß- und Radweg ist hier vom Rückbau bestehender Gebäude abhängig und daher aufgrund der städtebaulichen Gegebenheit derzeit noch nicht umsetzbar.



Referenzschnitt zwischen Laimer Kreisel und Am Knie



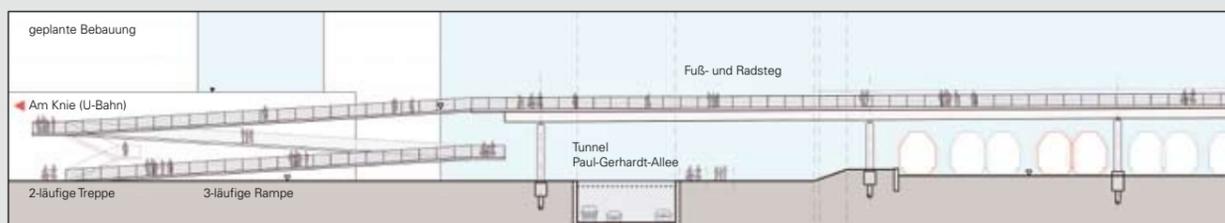
Laimer Würfel

3.1 | Untersuchungsschwerpunkt Am Knie

Am Knie wird der geplante U-Bahnhof mit dem Fuß- und Radsteg, der zur Paul-Gerhardt-Allee im Norden führt, verbunden. An der Nordseite der Nordumgehung Pasing beginnt ein Schnellradweg zum Würmgrünzug, der durch eine alternative Wegeführung innerhalb der geplanten Promenade ergänzt wird.



Planausschnitt Fuß- und Radsteg Am Knie



Schnitt Fuß- und Radsteg Am Knie mit Blick Richtung Westen

4 | Am Knie – Würm

Der Fuß- und Radweg verläuft durchgängig auf der Südseite der Nordumgehung Pasing (NUP), bis er dann am Bahnhof Pasing in die vorhandenen Verkehrsflächen der Kafflerstraße einmündet. Gleichzeitig führt parallel ein weiterer Fuß- und Radweg innerhalb der neuen Promenade bis zum Bahnhof. Vom Bahnhofsvorplatz wird in westlicher Richtung die künftig in Teilbereichen zur Fußgängerzone umgebaute Kafflerstraße gemeinsam mit dem Trambahnverkehr genutzt.



Fuß- und Radsteg über die Offenbachstraße, Promenade



Vorhandener Fuß- und Radweg an der Würm



Pasing, Kafflerstraße

4.1 | Untersuchungsschwerpunkt Offenbachstraße

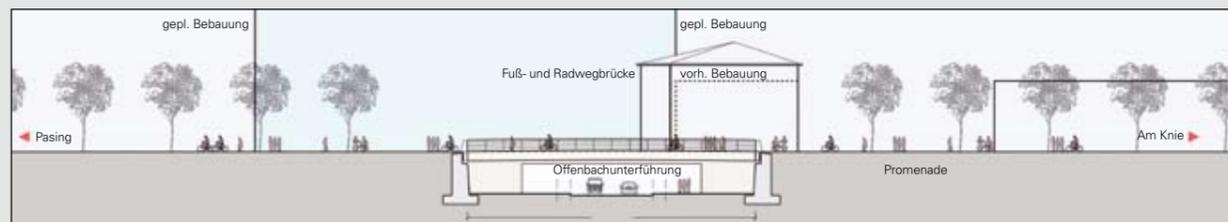
Die Querung der tiefer liegenden Offenbachstraße erfolgt im Zuge der neuen Fußgängerzone Promenade über einen Fuß- und Radwegsteg kurz vor dem südlichen Tunnelportal der Offenbachunterführung oder alternativ über die Querung im Rahmen der Nordumgehung Pasing, wo an der Südseite auch der separate Fuß- und Schnellradweg über die Offenbachstraße geführt wird.



Planausschnitt Offenbachstraße

Legende

- Angestrebte Wegeführung
- - - Temporäre Alternative
- Sonstige Fuß- und Radwege



Schnitt Fuß- und Radsteg mit Blick Richtung Norden



An der Offenbachstraße



Mit dem Arnulfpark und den dort angelegten Grünflächen und Wegen wurde bereits mit der Umsetzung des Fuß- und Radwegekonzeptes und der Grünplanung für die Zentralen Bahnflächen begonnen. Durch die Realisierung aller Abschnitte werden nicht nur für die neuen Quartiere, sondern auch für den Münchner Westen attraktive Erschließungs- und Freizeitqualitäten geschaffen. Damit leisten die in dieser Broschüre dargestellten Planungen einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in München.

