

Stellungnahme

Bewertung der Auswirkungen der neuen Verkehrsbelastungen aus dem neuen Verkehrsmodell der LHM für Analyse 2025 und Prog- nose 2040 auf die bestehenden Verkehrsuntersuchungen HVB HQ2

**Omnia Grundstücks-GmbH & Co.
Objekt Haidenauplatz KG**



Projekt Nr.: 29102
Datum: 29.04.2026
Ort: München

Ansprechpartner	Tom Seufert
Kontakt	Tel. +49895799-197 Email: tom.seufert@obermeyer-group.com

Impressum

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Hansastraße 40
80686 München
Deutschland

Postfach 20 15 42
80015 München

Tel.: +49 89 5799-0
Fax: +49 89 5799-910
info@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com



Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung und Aufgabenstellung	4
2. Grundlagen	4
3. Ergebnisse der Datenanalyse	4
4. Vergleich mit dem Verkehrsgutachten (Stand 06/2024) / Stellungnahme (Stand 03/2025)	5
5. Bewertung	5
6. Fazit	5

1. Veranlassung und Aufgabenstellung

Im Zuge der vorliegenden fachlichen Prüfung war zu beurteilen, welche Auswirkungen sich aus dem neuen Verkehrsmodell (Stand 02/2026) mit dem Bezugsfall Analyse 2025 sowie dem Prognosehorizont 2040 auf die Ergebnisse der bestehenden Verkehrsuntersuchung/Stellungnahme ergeben.

Gegenstand der Beurteilung ist insbesondere die Frage, ob auf Grundlage der aktualisierten Modelldaten eine fachliche Notwendigkeit zur Überarbeitung oder Fortschreibung der vorliegenden Verkehrsuntersuchung „**Bebauungsplan HQ2 Haidenauplatz**“, **24.06.2024** und der Stellungnahme „**Stellungnahme zur verkehrlichen Erschließung des HVB HQ2 ausschließlich über die Bothestraße**“, **31.03.2025** besteht.

2. Grundlagen

Für die Beurteilung wurden die Ergebnisse des neuen Verkehrsmodells für die Zustände Analyse 2025 und Prognose 2040 von Seiten der Landeshauptstadt München und die Ansätze des bestehenden Verkehrsgutachtens auf Basis der Analyse 2022 und der Prognose 2035 gegenübergestellt.

Hierfür wurden die verkehrlichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet im neuen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München zwischen Analyse 2025 und Prognose 2040 mit der im Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Veränderung zwischen Analyse 2022 und Prognose 2035 verglichen.

Maßgebend für die fachliche Einordnung sind dabei insbesondere:

- die verkehrlichen Entwicklungen an den relevanten Knotenpunkten,
- die Veränderungen an den maßgebenden Straßenquerschnitten,
- die Belastungen im Tagesverkehr,
- die Belastungen in den maßgebenden Spitzenstunden,
- sowie die dem bestehenden Verkehrsgutachten zugrunde liegenden Kapazitätsnachweise auf Basis der Analyse 2022.

3. Ergebnisse der Datenanalyse

Die Auswertung der aktuellen Modelldaten zeigt, dass im Untersuchungsraum für den Prognosefall 2040 gegenüber dem Zustand Analyse 2025 überwiegend Verkehrsabnahmen zu verzeichnen sind. Die maßgebenden Straßenzüge aus der Verkehrsuntersuchung Grillparzerstraße, Einsteinstraße, Richard-Strauss-Tunnel, Orleanstraße und Berg-am-Laim-Straße weisen im Verkehrsmodell Verkehrsabnahmen auf. Lediglich für die Verkehrsbeziehung Einsteinstraße Ost – Leuchtenberggring Süd sind geringe Verkehrszunahmen (ca. 4-6% zwischen Analyse und Prognose) im Verkehrsmodell ausgewiesen.

Die aktuellen Analysedaten (Zählungen der Jahre 2023-2024) weisen geringere Knotenpunktbelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden auf als die in der Verkehrsuntersuchung (06/2024) und in der Stellungnahme (03/2025) verwendeten Analysedaten.

4. Vergleich mit dem Verkehrsgutachten (Stand 06/2024) / Stellungnahme (Stand 03/2025)

Im Vergleich mit dem bestehenden Verkehrsgutachten und der Stellungnahme ist festzustellen, dass die im Prognosefall 2040 prognostizierten Verkehrsbelastungen sowohl im Tagesverkehr als auch in den maßgebenden Spitzenstunden für Analyse und Prognose unter denjenigen Verkehrsbelastungen der Analyse 2022 liegen, die im bisherigen Gutachten/Stellungnahme als maßgebend angesetzt wurden.

Damit liegen die nunmehr prognostizierten Verkehrsmengen unterhalb der bislang für die verkehrstechnische Bewertung und die Kapazitätsnachweise berücksichtigten Belastungen.

5. Bewertung

Der im bestehenden Verkehrsgutachten und der Stellungnahme gewählte Ansatz, die verkehrstechnischen Nachweise auf Grundlage der Analyse 2022 zu führen, ist weiterhin als maßgebender „Worst-Case“-Ansatz zu bewerten.

Da die auf Basis des neuen Verkehrsmodells für den Prognosefall 2040 ermittelten Spitzenstundenbelastungen unterhalb der im bisherigen Gutachten/Stellungnahme angesetzten Analysewerte liegen, liegen die dort geführten Kapazitätsnachweise weiterhin auf der sicheren Seite.

Aus gutachterlicher Sicht sind die bisherigen Ergebnisse und Bewertungen der Verkehrsuntersuchung durch das neue Verkehrsmodell somit nicht infrage gestellt. Vielmehr bestätigt die aktualisierte Datengrundlage, dass die dem bestehenden Gutachten zugrunde gelegten Annahmen hinreichend konservativ gewählt wurden.

6. Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus dem neuen Verkehrsmodell Analyse 2025 / Prognose 2040 kein fachlich begründeter Anpassungsbedarf für die bestehende Verkehrsuntersuchung abzuleiten ist.

Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung ist aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich, da

- im Untersuchungsraum im Prognosefall 2040 überwiegend Verkehrsabnahmen gegenüber der Analyse 2025 festzustellen sind,

- die prognostizierten Verkehrsbelastungen des Prognosefalls 2040 in den maßgebenden Spitzenstunden unter den im bestehenden Gutachten zugrunde gelegten Belastungen der Analyse 2022 liegen,
- und die im Verkehrsgutachten gewählte Nachweisführung auf Basis der Analyse 2022 weiterhin einen Worst-Case-Ansatz darstellt.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung/Stellungnahme kann daher auch unter Berücksichtigung des aktualisierten Modellstandes weiterhin als fachlich ausreichend und belastbar angesehen werden.

München, 29.04.2026

gez.

i.V. Tom Seufert