

Telefon: 233 – 2 11 51
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Planung eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09141

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 19.07.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

| | |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Anlass | Auftrag zur Planung eines 3. Tram-Gleises in der Verbindung Bayerstraße – Dachauer Straße mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ca. 2027 (siehe Beschluss zur Sitzungsvorlage 14-20 / V 02553). |
| Inhalt | Projektbeschreibung, Vorab-Genehmigung zur Erstellung einer planfeststellungsreifen Planung und Antragstellung, Beauftragung eines Verkehrskonzeptes für die Bauphase |
| Gesamtkosten/ Gesamterlöse | (-/-) |
| Entscheidungsvorschlag | Der Erstellung einer planfeststellungsreifen Planung und Antragstellung für ein 3. Tram-Gleis mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ca. 2027 wird zugestimmt. Das Provisorium hat keinen Einfluss auf die endgültige Gestaltung des Bahnhofplatzes. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf dieser Basis einen Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern vorzubereiten. Mit Vorlage der Projektgenehmigung und eines Verkehrskonzeptes für die Bauzeit trifft der Stadtrat die Entscheidung über ein 3. Tramgleis in provisorischer Lage. |

| | |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Gesucht werden kann im RIS auch nach | Tram, Stadtwerke München GmbH, 3. Tram-Gleis, Hauptbahnhof |
| Ortsangabe | Bahnhofplatz Hauptbahnhof |

Telefon: 233 – 2 11 51
Telefax: 233 – 2 11 36

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Planung eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09141

Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 19.07.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| I. Vortrag der Referentin und der Referenten | 4 |
| 1. Anlass und Rahmenbedingungen | 4 |
| 2. Bestand | 7 |
| 2.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) | 9 |
| 2.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 9 |
| 2.3. Rad- und Fußverkehr | 10 |
| 2.4. Sonstige Verkehre | 10 |
| 3. Verkehrssituation während der Bauzeit der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes (ca. 2018 – ca. 2027) | 10 |
| 4. Projektbeschreibung | 11 |
| 4.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) | 13 |
| 4.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 13 |
| 4.3. Rad- und Fußverkehr | 15 |
| 4.4. Lieferverkehr und sonstige Verkehre | 15 |
| 5. Termine | 16 |
| 6. Fazit und weiteres Vorgehen | 16 |
| 7. Kosten und Förderung | 17 |
| 8. Ausgabemittel und Finanzierung | 17 |
| II. Antrag der Referentin und der Referenten | 17 |
| III. Beschluss | 18 |

Telefon: 233 – 2 11 51
Telefax: 233 – 2 11 36

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Planung eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09141

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 19.07.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und der Referenten

1. Anlass und Rahmenbedingungen

Mit dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München Sachstand und weiteres Vorgehen“ – Vorlagen Nr. 14-20 / V 06429 der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015

- wurde beschlossen, für die weitere Überplanung des Bahnhofplatzes das unter Ziffer 3 des Vortrags der Referentin dargestellte Grobkonzept zur endgültigen Gestaltung des Bahnhofplatzes von Auer + Weber + Assoziierte mit einem 3. Tram-Gleis in der Variante 2C zu Grunde zu legen. Hierzu wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, vertiefende Untersuchungen für ein zukünftiges funktionales Verkehrskonzept durchführen und dieses dem Stadtrat anschließend vorzulegen.
- wurde beschlossen, für die Übergangszeit bis zur endgültigen Herstellung des Bahnhofplatzes ein 3. Tram-Gleis in provisorischer Lage zu prüfen, (Variante 2A) und zwar integriert in ein Gesamtverkehrskonzept für den Bahnhofplatz und die nördlich und südlich angrenzenden Knotenpunkte **während** der Umbauphase.

Somit gliedern sich die Planungs- und Bauvorhaben im Bereich des Bahnhofplatzes zeitlich wie folgt:

1. Bauzeitlicher Zustand während des Baus der 2. Stammstrecke (2. SBS) und des neuen Empfangsgebäudes ca. 2017-2027 (Vorarbeiten für die 2.SBS werden bereits am Bahnhofplatz durchgeführt) mit einem möglichen provisorischen 3. Tambahngleis und einem Verkehrskonzept während dieser Bauphase.
2. Neugestaltung nach Fertigstellung 2. Stammstrecke (2. SBS) und neuem Empfangsgebäude ab ca. 2027 (inkl. endgültigem Verkehrskonzept).

Der vorliegende Beschluss befasst sich mit der Planung des provisorischen 3. Tram-Gleises auf dem Bahnhofplatz, welches während des Baus der 2. Stammstrecke (2.SBS) und des neuen Empfangsgebäudes ca. 2020-2027 genutzt werden könnte. Mit diesem Beschluss wird die Planung beauftragt. Eine endgültige Genehmigung des provisorischen 3. Gleises fällt der Stadtrat erst im Jahr 2018, wenn die Verwaltung ein Verkehrskonzept für die Umbauphase, das die Auswirkungen eines solchen 3. Gleises berücksichtigt, vorlegt.

Die Lage des provisorischen 3. Tram-Gleises stellt dabei keine Vorfestlegung für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes inkl. der Verkehrsführung NACH den Bauarbeiten für die 2.SBS und dem neuen Empfangsgebäude dar. Diese Entscheidung erfolgt erst mit Vorlage des vom Stadtrat am 29.04.2015 beschlossenen endgültigen Verkehrskonzeptes.

Der im Folgenden vorgestellte Planungsstand wird in einem integralen Bauzeitenplan mit den Bauphasen der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes abgestimmt und berücksichtigt die planfestgestellte Planung der 2. SBS vom 09.06.2015 der Deutschen Bahn AG.

Die Notwendigkeit eines provisorischen dritten Gleises begründet die MVG wie folgt:

Die Tram-Haltestelle Hauptbahnhof wird momentan von 6 Tram-Linien bedient, so dass der Bahnhofplatz bereits heute in Richtung Norden alle 1,5 Minuten angefahren wird. Auch der Knoten Hauptbahnhof Nord (Arnulfstraße / Dachauer Straße / Prielmayerstraße / Bahnhofplatz) zählt zu den vom ÖPNV am stärksten befahrenen Stellen im Münchner Tramnetz, so dass der gesamte Bereich am Hauptbahnhof einen betrieblichen Flaschenhals im Tramnetz darstellt. Die Gleisanlagen am Knoten Hauptbahnhof Nord müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Verschleiß) spätestens im Jahre 2020 erneuert werden.

Gemäß den Prognosen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden die Einwohnerzahlen und die Zahl der Arbeitsplätze weiter steigen. Dies wird wie bereits in den vergangenen Jahren zu steigenden Fahrgastzahlen führen, so dass die MVG das ÖPNV-Angebot weiterhin ausbauen muss, um der Nachfrage gerecht zu werden und so die Mobilität in der bayerischen Landeshauptstadt München sichern zu können.

Im Einzelnen sind stufenweise (und ohne zeitliche Festlegung) folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Linie 16: Ersatz der dreiteiligen Züge (ca. 28 m) durch vierteilige Züge (ca. 37 m)
- Linien 20/21/22: überwiegender Einsatz von fünfteiligen Zügen (ca. 48 m), durch Einsatz längerer Züge auf allen 3 Linien in der Dachauer Straße kann der Takt der Linie 22 von 12 auf 6 Fahrten pro Stunde reduziert werden, um am Knotenpunkt Kapazitäten für notwendige Taktverdichtungen auf anderen

Linien zu schaffen.

Die bestehende Tram-Haltestelle am Bahnhofplatz in Richtung Norden kann seit dem Umbau des südlichen Aufgangs zwei vierteilige Züge aufnehmen. Sie ist jedoch zu kurz, um die Kombination eines fünfteiligen Zuges der Linie 20/21/22 und eines nachfolgenden vierteiligen Zuges der Linie 19 zuzulassen. Der nachfolgende Zug kann die Haltestelle nicht barrierefrei anfahren. Weiterhin würde er die Züge der Linien 16/17 in Richtung Stachus an der Ausfahrt hindern. In der Folge wäre auch die Linie 19 in Richtung Pasing behindert. Daher ist eine zusätzliche Haltestelle erforderlich, an der die mit Langfahrzeugen bestückten Linien 20/21/22 halten können. Hierfür soll die bestehende Infrastruktur durch den Bau eines provisorischen 3. Tram-Gleises ergänzt werden.

Die Herstellung eines 3. Tram-Gleises und die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Richtung Norden für die Linien 20, 21 und 22 am östlichen Bahnhofplatz hätte folgende Vorteile:

- Abwicklung von nur je drei Linien an einer Haltestelle (16/17/19 und 20/21/22) statt bisher sechs Linien.
- Vermeidung des Aufeinandertreffens von in der Summe für die Haltestellenlänge zu langen Zügen, weil Züge mit ca. 37 m bzw. ca. 48 m Länge nicht mehr an einer Haltestelle aufeinander treffen.
- Herstellung eines barrierefreien Betriebs mit allen Linien am Bahnhofplatz.
- Verteilung der wartenden Fahrgäste auf mehrere Haltestellenflächen, dadurch Vermeidung derzeitig auftretender Überlastungssituationen auf den Haltestellen.
- Durch Entflechtung der Haltebereiche eindeutige Abfahrtspositionen: Fahrgäste müssen nicht mehr wie heute an der Haltestelle bei Einfahrt des Zuges von der hinteren zur vorderen Halteposition laufen (oder umgekehrt).
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knoten Hauptbahnhof Nord und Hauptbahnhof Süd durch Taktreduktion auf Linie 22.
- Verbesserte Abwicklung am Knoten durch Möglichkeit der gleichzeitigen Einfahrt der Linie 19 mit den Linien 20/21/22 in den Bahnhofplatz (von Süden) und der gleichzeitigen Ausfahrt der Linien 16/17 und 20/21/22 (nach Norden).

Die Beauftragung zur weiteren Planung VOR Vorlage des Verkehrskonzeptes für die Zeit des Umbaus ist aus folgendem Grund erforderlich:

An der Gleiskreuzung Hauptbahnhof Nord soll im Zuge der 2020 dringend notwendigen Gleiserneuerung eine zusätzliche Fahrmöglichkeit von der Arnulf- in die Prielmayerstraße geschaffen werden, um gemeinsam mit dem provisorischen 3. Tram-Gleis neben der Leistungsfähigkeit auch die Betriebsflexibilität zu erhöhen. Diese Fahrbeziehung wird innerhalb der bestehenden Gleiskonstruktion hergestellt und ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die Gleisanlagen am Knoten Hauptbahnhof Nord müssen aus bautechnischen Gründen (Verschleiß) spätestens im Jahre 2020 erneuert werden.

Aufgrund der Dringlichkeit kann diese Maßnahme nicht bis nach der Fertigstellung der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes Ende der 2020er Jahre aufgeschoben werden. Der Einbau eines provisorischen 3. Tragleises könnte im Zuge dieser ohnehin geplanten Maßnahmen in 2020 erfolgen. Da für die Baumaßnahmen der Tram aufgrund der immissionsrechtlichen Betroffenheiten (Lärm und Erschütterung) der Anlieger ein Planfeststellungsverfahren mit einem Zeitbedarf von ca. 1 bis 1,5 Jahren gesetzlich vorgeschrieben ist, muss mit den Planungen jetzt begonnen werden

2. Bestand

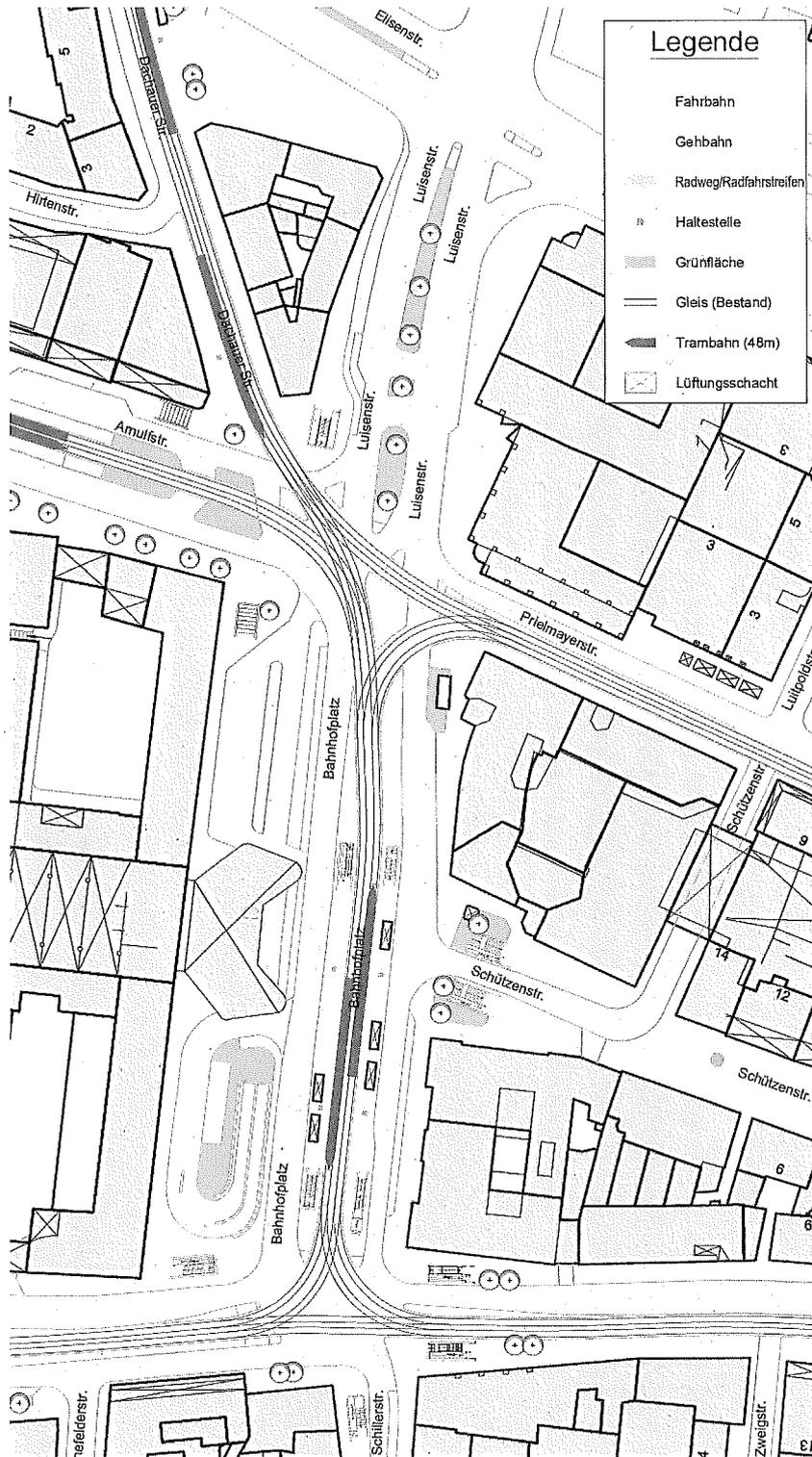


Abbildung 1: Lageplan Bestand

2.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Tram-Haltestelle Hauptbahnhof am Bahnhofvorplatz umfasst derzeit zwei Gleise, die auf einem durch einen Bordstein abgegrenzten besonderen Bahnkörper in Mittellage geführt werden, mit zwei Haltestellen in Insellage. An den Enden der Haltestelle liegt jeweils ein Zugang zum Sperrengeschoss des U-Bahnhofs Hauptbahnhof, welches die fußläufige Anbindung an die DB-Fernzüge, S-Bahn und U-Bahn sicherstellt. Die Haltestelle wird momentan von 6 Tram-Linien in Süd-Nord-Richtung (Linien 16, 17, 19, 20, 21 und 22) und von 3 Tram-Linien in Nord-Süd-Richtung (Linien 16, 17 und 19) bedient, so dass der Bahnhofplatz zur Hauptverkehrszeit alle ca. 1,5 Minuten (Richtung Norden) bzw. alle ca. 3 Minuten (Richtung Süden) von einer Tram angefahren wird. Am Süden des Platzes bestehen Gleisverbindungen in die und aus der Bayerstraße West (Linien 18 und 19) und Bayerstraße Ost (Linien 16, 17, 18, 20, 21 und 22). Am nördlichen Platzende bestehen Gleisverbindungen in die und aus der Arnulfstraße (Linien 16 und 17), in die und aus der Dachauer Straße (Linien 20, 21 und 22) sowie in die und aus der Prielmayerstraße (Linie 19); ebenso besteht eine Gleisverbindung zwischen Dachauer Straße und Prielmayerstraße (Linien 20, 21 und 22).

Am westlichen Fahrbahnrand, vor dem heutigen Empfangsgebäude, liegt die Haltestelle der Buslinie 58, die zwischen 7 und 19 Uhr in einem 6/7/7-Minuten-Takt bedient wird (voraussichtlich ab Sept. 2017: Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt).

Das Angebot der Buslinien 58 und 100 wird in den kommenden Jahren weiter verdichtet, weitere neue Buslinien sind derzeit im Rahmen einer „Busoffensive“ in Untersuchung.

Dadurch wird die Bedeutung der Buslinien weiter steigen, so dass der erforderliche Platzbedarf für den Bus-Linienverkehr rund um den Hauptbahnhof in den kommenden Jahren ansteigen wird.

2.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Bahnhofplatz wird derzeit durch zwei Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrspuren gequert. Die östliche Fahrbahn wird erst ab der Schützenstraße auf zwei Fahrspuren aufgeweitet. In Nord-Süd-Richtung führt eine Fahrspur in die Schillerstraße, während die andere in die Bayerstraße Richtung Pasing einbiegt. In Süd-Nord-Richtung führen die Fahrstreifen geradeaus in die Luisenstraße, ansonsten ist vom Bahnhofplatz nur ein Abbiegen in die Schützenstraße zur Luitpoldstraße möglich.

Ein Einbiegen auf den Bahnhofplatz ist aus der Bayerstraße aus beiden Fahrtrichtungen möglich, außerdem führt die Luisenstraße aus Richtung Norden auf den Platz. Die Dachauer Straße ist zwischen dem Bahnhofplatz und der Elisenstraße für den MIV und den Radverkehr gesperrt.

Auf der Westseite des Bahnhofplatzes sind wegen der Baumaßnahmen (Vorarbeiten zur 2. SBS) der Deutschen Bahn AG zur Zeit keine Park-, Behinderten- und Taxistandplätze vorhanden. Auf der Ostseite bestehen sechs Kurzzeitparkplätze

und zwei Plätze für mobilitätseingeschränkte Personen.

2.3. Rad- und Fußverkehr

Der Radverkehr wird sowohl auf dem Bahnhofplatz als auch in den angrenzenden Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, nur in der Luisenstraße gibt es auf der Westseite einen Radweg, der in Anbetracht des hohen Radverkehrsaufkommens deutlich zu schmal ist.

Fußgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen gibt es jeweils am nördlichen und südlichen Knoten. Außerdem wird der gesamte Bahnhofplatz von zu Fuß Gehenden frei gequert. Neben dem Zugang zu den Trambahnhaltestellen besteht eine Hauptbeziehung zwischen dem Hauptaussgang des Hauptbahnhofs und der Schützenstraße (in Richtung Fußgängerzone / Stachus / Marienplatz). Über das Sperrengeschoss der U- und S-Bahn bestehen unterirdische Verbindungen vom Hauptbahnhof zu den Trambahnhaltestellen sowie in alle angrenzenden Straßen.

2.4. Sonstige Verkehre

Lieferverkehre sowie Fahrzeuge, welche das Karstadt-Parkhaus ansteuern, nutzen die Luitpold- und Schützenstraße.

Auf der Ostseite des Bahnhofplatzes nördlich der Schützenstraße bestehen in einer Bucht Haltestellen für Buslinien von Busunternehmen, die Stadtrundfahrten und Ausflugsfahrten anbieten. An der Westseite besteht ein Taxistandplatz für 32 Taxen. Dieser wird während des Baus der 2. SBS aufgegeben und ist bereits zur Zeit auf Grund von Vorarbeiten nicht nutzbar. Ersatz steht an den vorhandenen Taxistandplätzen am Nordausgang (aus der Haupthalle zur Arnulfstraße hin) sowie am Südausgang (aus der Haupthalle zur Bayerstraße hin) zur Verfügung, auch wenn diese beiden Taxistandplätze zukünftig ebenfalls wegen der Bauarbeiten/Baustelleneinrichtungsflächen an der 2. SBS verkleinert werden müssen. Der Lieferverkehr zum Empfangsgebäude, zum Sperrengeschoss und zum U-Bahnzentrallager, der Taxiverkehr sowie die Anbindung an die öffentliche SWM-Tiefgarage erfolgt über die westliche Fahrbahn.

3. Verkehrssituation während der Bauzeit der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes (ca. 2018 – ca. 2027) gem. Planfeststellung zur 2. SBS

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung zur 2. SBS werden bezüglich der Verkehrsabwicklung während der Bauzeit folgende Aussagen getroffen (siehe dazu Kapitel 3.3.4.2, S. 270 des Berichtes):

Während des Baus der 2. SBS bis ca. 2027 wird der Baustellenverkehr auf den bestehenden Fahrbahnen des Bahnhofplatzes abgewickelt und über die angrenzenden Straßen zu- und abgeführt. Für eine leistungsfähige Realisierung des Baustellenverkehrs wird die Richtungsfahrbahn West (Fahrspur in Richtung Süden) vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs für den MIV gesperrt. Dadurch wird der Verkehr großräumig verlagert und die Leistungsfähigkeit der Knoten gesteigert. Das Straßennetz kann daher die Mehrbelastungen aus dem Baustellen-

verkehr des Baus der 2. SBS mit ca. 100 Lkw-Fahrten/Tag problemlos aufnehmen. Im Rahmen der Ausführungsplanung der 2. SBS werden über die Festsetzungen im Planfeststellungsverfahren hinausgehende genaue und detaillierte Planungsunterlagen über die geplanten Eingriffe und Umbauten zur Umsetzung des Baulogistikkonzeptes erstellt und mit dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München und soweit erforderlich mit der Stadtwerke München GmbH (SWM), Unternehmensbereich Verkehr und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH abgestimmt.

Die Baustelleneinrichtung für das neue Empfangsgebäude soll räumlich der Baustelleneinrichtung der 2. SBS entsprechen.

4. Projektbeschreibung der MVG für ein provisorisches 3. Gleis

Die Verkehrsführung auf dem westlichen Teil des Bahnhofplatzes (Fahrspur in Richtung Süden) entspricht den Festsetzungen des Planfeststellungsbescheids zur 2. SBS und bedarf somit keiner Änderung. Zur Umsetzung des provisorischen 3. Tram-Gleises ist - anders als in der Planfeststellung bislang vorgesehen - die Beschränkung der Einfahrt für den MIV in die östliche Fahrbahn des Bahnhofplatzes (Fahrspur in Richtung Norden) ebenfalls erforderlich.

Die Planung für das provisorische 3. Tram-Gleis und die Gleiserneuerung und -ertüchtigung des Knotenpunkts Hauptbahnhof Nord wird eng mit dem Vorhabenträger Deutsche Bahn AG abgestimmt und baut auf der Planfeststellung für die 2. SBS auf. Ebenso wird über alle Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der SWM hinweg eine integrierte Bauphasenplanung durch ein Planungsbüro erstellt. Die Bahn sperrt den oberirdischen Hauptzugang zum Hauptbahnhof und richtet direkt davor Baustelleneinrichtungsflächen ein.

Im Folgenden wird

- der planfestgestellte Baustellenverkehr der 2. SBS ergänzt um das geplante dritte provisorische Trambahngleis dargestellt und
- **die Verkehrsanlagenplanung während der Bauzeit der 2. SBS - getrennt nach Verkehrsart - beschrieben. Sie ist dem Lageplan (Abbildung 2) zu entnehmen.**

Beides stellt keine Vorfestlegung für die Verkehrsanlagenplanung nach der Fertigstellung der 2. SBS dar.



Abbildung 2: Lageplan Planung

4.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die beiden bestehenden Gleise inkl. der nach Norden verschobenen Haltestellen auf der Westfahrbahn vor dem Haupteingang des Hauptbahnhofs bleiben unverändert, ebenso die Zugänge zum Sperrengeschoss mit fußläufiger Verbindung zum Fern- und Regionalverkehr, S-Bahnen und U-Bahnen.

Das provisorische 3. Tram-Gleis liegt in der östlichen Fahrbahn des Bahnhofplatzes. Die dazugehörige provisorische barrierefreie Haltestelle mit zwei Wartehallen soll im Bereich des ehemaligen Telegrafenamts liegen (Post, Hotel). Dazu wird der Fahrbahnrand nach Westen verschoben, so dass an der engsten Stelle (vor der Treppenanlage des Gebäudes) für die Wartefläche, den Gehweg und einen Radweg (siehe 4.3. Radverkehr) knapp 7 m zur Verfügung stehen.

Die neue Durchfahr- und Haltemöglichkeit dient der Entflechtung der Tram-Linien am Bahnhofplatz, wodurch die Haltestellen in Süd-Nord-Richtung mit längeren und ggf. mehr Fahrzeugen bedient werden können. Die Haltestelle des provisorischen 3. Tram-Gleises soll ausschließlich von Linien in Richtung Dachauer Straße befahren werden, was bei den Fahrgästen für eine bessere Verständlichkeit der Linienzuordnung zu den Haltestellen auf dem Bahnhofplatz sorgt und deutlich verringerte Längsbewegungen auf den Haltestellenflächen erforderlich macht. Durch die Verteilung der Linien auf die zusätzliche Haltestelle verringert sich die Anzahl der ein- und aussteigenden sowie wartenden Fahrgäste je Haltestelle erheblich, so dass heute häufig auftretende Überlastungssituationen zukünftig vermieden werden. Durch das provisorische 3. Gleis werden zusätzliche Kapazitäten für Angebotsausweitungen geschaffen. Diese sind wegen des weiteren Wachstums der Stadt und der daraus zu erwartenden Fahrgastzunahme bei der Tram erforderlich. Die Lichtsignalanlagen nördlich und südlich des Bahnhofplatzes werden ausgetauscht und technisch den neuen verkehrlichen Bedingungen angepasst. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung im Auftrag der SWM konnte nachgewiesen werden, dass die Leistungsfähigkeit des ÖPNV im Vergleich zum Bestand durch das zusätzliche provisorische 3. Tram-Gleis signifikant erhöht wird. Die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität des ÖPNV wird zudem im Knoten Hauptbahnhof Nord (Arnulf-/ Prielmayer- und Dachauer Straße) durch eine Gleisverbindung zwischen Prielmayer- und Arnulfstraße erhöht, indem neue Fahrtmöglichkeiten entstehen.

Um die bauzeitlichen Eingriffe zu reduzieren, werden diese Maßnahmen gemeinsam mit einer im Jahr 2020 notwendigen Gleiserneuerung am Knoten Hauptbahnhof Nord durchgeführt.

Die Buslinie 58 wird wie heute die westliche Fahrbahn nutzen, die Haltestelle wird nach Norden an die Einmündung zur Arnulfstraße verlegt. Es wird eine zusätzliche Haltestelle für den Buslinienverkehr (Linien 100, 150) in der Luisenstraße auf der Westfahrbahn entstehen, da die Haltestellensituation in der Arnulfstraße durch die 2 SBS beeinträchtigt wird.

4.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Knoten Hauptbahnhof Nord (Arnulfstraße/Bahnhofplatz Nord) und Knoten Hauptbahnhof Süd (Bayerstraße/ Bahnhofplatz Süd) werden nach wie vor vom MIV befahren. Für den MIV aus der Bayerstraße ist die Einfahrt von Süden auf

den Bahnhofplatz nicht mehr möglich, da sich hier die Haltestelle der Linien 20/21/22 befinden wird. Für notwendige Einsatz-, Liefer- und Baustellenfahrzeuge (gemäß dem gültigen Baulogistikkonzept der Deutschen Bahn AG) sowie für den Bus der Linie 58 (nur Nord-Süd-Richtung) ist die Zufahrt auf den Bahnhofplatz weiterhin möglich. Der überwiegende Teil dieser Fahrten kann jedoch auch durch die Einfahrt in die Luitpold- und Ausfahrt über die Schützenstraße erfolgen. Es wird geprüft, ob in der Schützenstraße ein Tausch der Fahrtrichtung der Einbahnregelung möglich ist.

Die Errichtung einer zusätzlichen Fahrbahn für den MIV parallel zum provisorischen 3. Tram-Gleis wurde geprüft, ist jedoch aufgrund von Platzmangel zwischen dem vorhandenen U-Bahnzugang und dem angrenzenden Gebäude (Post/ Hotel ab August 2017) nicht umsetzbar. In diesem Bereich stehen 10,45 m zur Verfügung, die auf das Tramplanum, die Haltestelle, den Radweg und die Gehbahn aufzuteilen sind. Eine zusätzliche Fahrbahn für den MIV mit einer Breite von 3,25 m (die aufgrund von Mindestradien nur östlich des provisorischen 3. Tram-Gleises realisierbar wäre) würde zu einer Unterschreitung der Mindestbreiten des Gehwegs und der barrierefreien Haltestelle um nahezu 50 Prozent führen. Außerdem wäre somit die Errichtung einer barrierefreien Haltestelle ausgeschlossen, da kein kantenreines Anfahren mehr möglich wäre. Da des Weiteren nicht ausreichend Platz für eine Wartehalle zum Wetterschutz bestünde, nähme auch der Fahrgastkomfort ab.

Die Führung des MIV auf dem Gleisplanum ist ebenfalls ausgeschlossen, da dies bei Halt der Tram zu einem Rückstau für den MIV in den Knoten Hauptbahnhof Süd führen würde und somit weder die Leistungsfähigkeit der Tram noch des MIV gegeben wäre.

Der MIV wird sich infolge der Sperrung des Bahnhofplatzes auf das umliegende Verkehrsnetz verteilen. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung zum Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen“ - Vorlagen Nr. 14-20 / V 02553 der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 wurde prognostiziert, dass spürbare Entlastungen rund um den Bahnhofplatz sowie in der Arnulf-, Luisen- und Goethestraße zu erwarten sind. Mit Verkehrszunahmen ist auf den parallelen Nord-Süd-Verbindungen zu rechnen. Insbesondere die Routen Seidlstraße – Paul-Heyse-Unterführung – Paul-Heyse-Straße und Elisenstraße – Altstadttring sind hiervon betroffen. Auf Basis des Prognosehorizonts für 2025 konnte die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten nachgewiesen werden.

Zudem wurde die Leistungsfähigkeit der weiterhin signalgesteuerten Knoten am Bahnhofplatz Nord und Bahnhofplatz Süd untersucht. Unter Zugrundelegung des aktuellen und von zukünftigen Tram- und Bus-Liniennetzen und der heutigen Taktung der ÖPNV-Fahrzeuge sind beide Knoten leistungsfähig. Es sind vor Sperrung der Süd-Nord Durchfahrt einige Anpassungsschritte erforderlich. Das Ein- und Ausfahren von Einsatz-, Liefer- und Baustellenfahrzeugen sowie Taxiverkehr (auf

der westlichen Fahrspur in Richtung Süden) wurde ebenso berücksichtigt, wie die veränderte Führung von Rad- und Fußverkehrsbeziehungen.

Das Hotel im ehemaligen Telegrafenamnt am Bahnhofplatz erfordert keine Vorfahrt für Kfz. Auf der Ostseite des Bahnhofplatzes entfallen sechs Kurzzeitparkplätze. Die beiden Behindertenstellplätze werden in die Arnulfstraße 2 verlegt und somit näher an den Nordzugang des Hauptbahnhofs. Dort ist im Bereich der Hotelvorfahrt noch ausreichend Platz. Eine Abstimmung mit dem Hotelbetreiber ist noch erforderlich. Eine Parkraumerhebung im Auftrag der Stadtwerke vom März 2017 hat ergeben, dass selbst wenn baustellenbedingt am Bahnhofplatz gar keine Stellplätze nutzbar waren, die Stellplätze im näheren Bereich um den Hauptbahnhof nicht ausgelastet waren.

4.3. Rad- und Fußverkehr

Auf der westlichen Fahrbahn vor dem Bahnhofsgebäude wird der Radverkehr während der Bauzeit wie heute auf der Fahrbahn geführt. Auf der Ostseite ist ein von der Fahrbahn baulich getrennter Radweg mit 2 m Breite geplant. Im Bereich der provisorischen Tram-Haltestelle ist für den Radverkehr eine auf 1,5 m verschmälerte Radwegbreite vorgesehen. Die Verschmälerung soll die Radwegnutzer darauf aufmerksam machen, im Haltestellenbereich die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Die Herausnahme des MIV sorgt für eine bessere fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle Hauptbahnhof. Gleichzeitig wird vor dem ehemaligen Telegrafenamnt (zukünftig Hotel) ein breiterer Bereich für die Fußgänger geschaffen. Mit dem baulich getrennten Radweg kann für die im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr hier verlaufende Hauptradverkehrsrouten in Süd-Nord-Richtung für die Bauzeit der 2. SBS und des Empfangsgebäudes eine Lösung über den Bahnhofplatz angeboten werden.

Die Fußgängerquerungen auf dem Bahnhofplatz bleiben zum größten Teil unverändert. Nur die Querung im Bereich Luisenstraße wird nach Norden verschoben. Die Querung der Arnulfstraße wird Richtung Westen verschoben und an die neue Radverkehrsführung angepasst. Der Radverkehr wird auf die Mittelinsel geführt, die nun dem Fußgängerverkehr nicht mehr zur Verfügung steht. Der neue Radfahrstreifen im Osten führt ausfädelnd aus der Bayerstraße zwischen Gehbahn und neuer Haltestelle vorbei in Richtung Luisenstraße. Weitere Verbesserungen für den Radverkehr werden in einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe Engpässe und Netzlücken gemeinsam mit der MVG geprüft und ggf. im Zusammenhang mit der Baumaßnahme 2020 realisiert.

4.4. Lieferverkehr und sonstige Verkehre

Die Haltestellen der Stadtrundfahrten an der Ostseite des Bahnhofplatzes müssen aufgrund der Neuordnung der Verkehrsfläche und der Anlage des Radwegs nach Norden an einen Ersatzstandort verlegt werden, der noch mit dem Betreiber der Stadtrundfahrten abgestimmt werden muss.

Eventuell am Ersatzstandort zur Einrichtung der Haltestelle(n) erforderliche Baumaßnahmen müssen im Rahmen des hier zu beschließenden Projekts durchge-

führt werden

Laut Planfeststellung 2. SBS sind während der Bauzeit Taxistandplätze nur vor dem nördlichen und südlichen Eingang zum Hauptbahnhof vorhanden. Liefer- und Taxiverkehre können für die Bauzeit der 2. SBS und des Empfangsgebäudes die Luitpold- und Schützenstraße benutzen.

5. Termine

Die Gleiserneuerung im Bereich Prielmayer-/ Arnulfstraße zusammen mit der neuen Gleisverbindung Prielmayer-/ Arnulfstraße ist für das Jahr 2020 vorgesehen und kann wegen des Gleiszustands auch nicht mehr weiter verschoben werden. Um die bauzeitlichen Beeinträchtigungen zu reduzieren, wäre es zielführend, das provisorische 3. Tram-Gleis im gleichen Bauzeitraum zu bauen. Da erfahrungsgemäß für ein Planfeststellungsverfahren dieser Größenordnung mit einer Verfahrensdauer von 15 (plus/minus 3) Monaten gerechnet werden muss, ist nun zeitnah die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens notwendig. Folglich ist eine Beschlussfassung zur Beauftragung der Planung im gemeinsamen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltung am 19.07.2017 und in der Vollversammlung des Stadtrates am 26.07.2017 zwingend erforderlich.

Die Projektgenehmigung soll nach Abschluss der Planfeststellung voraussichtlich im Jahr 2018 beim Stadtrat beantragt werden.

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Die von der MVG vorgestellte bisherige Planung für ein provisorisches 3. Tramgleis würde zu einem Entfall des motorisierten Individualverkehrs auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz führen. Diese Entscheidung ist auf Basis der bisher vorliegenden und vorgestellten Verkehrsdaten jedoch derzeit nicht möglich, da zu viele Fragen noch ungeklärt sind. Zur Beurteilung ist zwingend ein Verkehrskonzept nötig, das Auswirkungen und Bewältigung einer solchen Sperrung für den Individualverkehr darstellt.

Aufgrund der von der MVG dargestellten zeitlichen Zwänge soll es der MVG aber mit diesem Beschluss ermöglicht werden, die weiteren Planungsschritte einzuleiten.

Der Stadtrat trifft seine Entscheidung, ob er das 3. provisorische Gleis genehmigt, jedoch erst mit Vorlage der o.g. Projektgenehmigung, die zeitgleich mit einem abgestimmten Verkehrskonzept der Verwaltung für die Bauzeit vorgestellt wird – voraussichtlich in 2018.

Deutlich hinzuweisen ist noch darauf, dass eine Entscheidung für ein Provisorium keine Vorentscheidung für die endgültige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes nach Beendigung aller Bauarbeiten ist. Diese endgültige Entscheidung trifft der Stadtrat erst mit Vorlage eines entsprechenden endgültigen Verkehrskonzeptes des Planungsreferates.

7. Kosten und Förderung

Die Planungskosten werden über das laufende Geschäft der SWM getragen. Die Gleiserneuerungsmaßnahme selbst ist nicht förderfähig. Der barrierefreie Neubau der Haltestelle und der Bau des provisorischen 3. Tram-Gleises ist nach GVFG förderfähig.

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht grundsätzlich nicht.

Die Höhe eines evtl. Zuschusses für das aktuelle Projekt kann zum momentanen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

8. Ausgabemittel und Finanzierung

Die SWM übernehmen die Kosten für die Gleiserneuerung und für den Bau des provisorischen 3. Tram-Gleises, einschließlich der im Planungsfeststellungsumgriff liegenden Fuß- und Radwege.

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt.

Aufgrund der aufwändigen Abstimmungen konnte die Beschlussvorlage leider nicht fristgerecht verteilt werden. Die Beschlussfassung in der heutigen Sitzung ist aber wegen der oben dargestellten Vorläufe zwingend erforderlich, um die rechtzeitige Projektgenehmigung zu ermöglichen.

Den Korreferenten des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Herrn Stadtrat Quaas, des Kreisverwaltungsreferats, Herrn Stadtrat Kuffer, und der Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, dem Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herrn Stadtrat Lischka, sowie den Verwaltungsbeiräten, Herrn Stadtrat Progl und Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und der Referenten

1. Der Stadtrat stimmt zu, dass die Verwaltung und die SWM mit den Planungen eines Provisoriums (Variante 2A, siehe Pkt.4) für ein 3. Tram-Gleis mit Bau einer 48 m langen Haltestelle auf dem Bahnhofplatz für die Übergangszeit bis zur endgültigen Herstellung des Bahnhofplatzes fortfahren können. Das Provisorium hat dabei keinen Einfluss auf die endgültige Gestaltung und Verkehrsanlagengestaltung des Bahnhofplatzes, die erst mit Vorlage eines endgültigen Verkehrskonzeptes getroffen wird
Der Stadtrat stimmt zu, dass die Stadtwerke München GmbH bei der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf Planfeststellung für ein provisorisches 3. Tram-Gleis gemäß den in der Vorlage dargestellten Plänen einreichen kann.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Verkehrskonzept für die Bauzeit zu

- erarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen.
3. Für die Projektgenehmigung des provisorischen 3. Tram-Gleises, das im Jahr 2020 umzusetzen ist, wird ein separater Beschluss eingebracht. In diesem wird auch das Verkehrskonzept für die Bauzeit dem Stadtrat vorgestellt. Erst hier trifft der Stadtrat seine Entscheidung über den Bau des provisorischen 3. Trambahngleises.
 4. Das Baureferat wird beauftragt, die Verkehrsanlagenplanung zu begleiten.
 5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende Der Referent Die Referentin Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in Josef Schmid Prof. Dr. Merk Dr. Böhle
ea. Stadtrat/-rätin 2. Bürgermeister bfm. Stadträtin bfm. Stadtrat

- ### IV. Abdruck von I. mit III.
- über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB V Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/03
Trambahn/Hauptbahnhof/2017-05-18_Beschlussentwurf_Trassierung-DGH_5. Fassung.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Direktorium BAG Mitte

an das Baureferat
an das Kreisverwaltungsreferat HA III
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I (3-fach)
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH
VB-BGF-1 (3-fach)
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am