

Telefon: 233 - 28091  
Telefax: 233 - 21559  
  
Telefon: 233 - 22539  
  
Telefon: 233 - 24629

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/1  
PLAN HA I/3  
PLAN HA I/4

## **Neubau Hauptbahnhof München**

### **Fahrradparken - Sachstandbericht und weiteres Vorgehen**

#### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456**

Anlage:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Mitzeichnung der Stadtkämmerei

#### **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020**

##### **Öffentliche Sitzung**

#### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates. Eine Vorberatung des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses war aufgrund der umfangreichen Abstimmungen der Vorlage unter Darlegung des aktuellen Sachstandes nicht möglich.

Ein Zuwarten bis zum Ausschuss am 28.10.2020 und der Vollversammlung am 19.11.2020 ist aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht möglich, da sich die Planungen rund um die 2. Stammstrecke in einer agilen Phase befinden, in der viele Festlegungen getroffen werden und hier hoher Zeit- und Kostendruck herrscht. Wird die Entscheidung auf den 19.11.2020 verschoben, verschiebt sich damit die Erstellung der Planungsunterlagen im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 2 „Neubau Empfangsgebäude“ und die 5. Planänderung zum PFA 1 „2. S-Bahn-Stammstrecke München“. Die Inbetriebnahme der Stammstrecke darf jedoch nicht gefährdet werden. Die Planungssicherheit für die Deutsche Bahn AG, als Angebotsgeber einer der dargestellten Fahrradabstellplätze, darf jedoch nicht in Frage stehen. Weiterhin sind von der heutigen Entscheidung auch andere Nutzungen, wie z.B. der Standort der Bundespolizei berührt.

#### **1. Ausgangslage**

Der geplante Neubau des Hauptbahnhofs München mit Neubau der 2. Stammstrecke, Neubau Vorhaldebaukörper U9, Neubau Empfangsgebäude und Neubau Starnberger Flügelbahnhof stellt für die Landeshauptstadt München eines der größten und umfassendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte der nächsten Jahre dar mit entsprechenden städtebaulichen Wirkungen auf das nähere und weitere Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs.

Die Neuordnung der bisher desolaten Radabstellsituation am Hauptbahnhof ist ein wesentliches Ziel der Planungen für das Umfeld des neuen Empfangsgebäudes. Wie mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) bereits dargelegt, wurde für den neuen Hauptbahnhof (Empfangsgebäude

und Starnberger Flügelbahnhof) ein Bedarf von 3.000 Fahrradabstellplätzen prognostiziert, zuzüglich der gemäß Fahrradabstellsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München bauordnungsrechtlich zu erstellenden Radabstellanlagen (360 FabS-pflichtige Stellplätze). Bei der Bemessung des Bike&Ride-Bedarfs handelt es sich um einen Mindestwert, bei dem die aktuellen Verdichtungsentwicklungen in der Metropolregion München eher moderat eingebracht wurden. Der durch die zukünftige Station der U9 am Hauptbahnhof ausgelöste Bedarf konnte dabei noch nicht berücksichtigt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an Fahrradabstellanlagen am Münchner Hauptbahnhof in den kommenden Jahren aufgrund von steigenden Fahrgastaufkommen und infolge von Anpassungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens weiter steigen wird und mit Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes noch höher anzusetzen ist, als 2015 prognostiziert wurde. Die Sicherstellung eines adäquaten Bike&Ride-Angebots am Hauptbahnhof stellt aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eines der zentralen Planungsziele der Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofes dar und erhält im Zuge der Neuordnung der Verkehrsflächen eine hohe Priorität. Am Münchner Hauptbahnhof sind daher ausreichend Fahrradabstellanlagen zu schaffen, so dass über den Zeithorizont der Realisierung der 2. Stammstrecke und der Fertigstellung der Neubauten Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof hinaus ein auskömmliches Bike&Ride-Angebot bereitgestellt werden kann. Angesichts der begrenzten Flächenpotenziale sowie Verfügbarkeit für die Unterbringung eines räumlich konzentrierten, großflächigen Bike&Ride-Angebots mit hoher Stellplatzkapazität muss aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf jede geeignete verfügbare Fläche im Umfeld des Hauptbahnhofs zugegriffen werden.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hauptbahnhofes sowie weiteren Planungen im direkten Umfeld sollen die erforderlichen Abstellplätze an verschiedenen und dezentralen Standorten im größtmöglichen Umfang realisiert werden. Dabei wird angestrebt, Bike&Ride-Standorte möglichst im unmittelbaren Umfeld der Zugänge zum Nah- und Fernverkehr an den Aufkommensschwerpunkten Bahnhofplatz, nördlicher und südlicher Vorplatz und Starnberger Flügelbahnhof zu realisieren. Im Rahmen der Planung zur Neugestaltung des Bahnhofumfeldes ist es neben der Prüfung von möglichen Standorten für Fahrradparkhäuser und -garagen zudem erforderlich, die Bedarfe und die potenzielle Verortung von öffentlichen Fahrradstellanlagen auf dem nördlichen und südlichen Vorplätzen sowie dem Bahnhofplatz zu prüfen und Abstellanlagen entsprechend der vorgesehenen Nutzungszuweisungen im öffentlichen Raum in einem angemessenen Umfang herzustellen.

Im Jahr 2016 wurde daher gemeinsam durch die DB Station&Service AG, die Stadtwerke München GmbH und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Machbarkeitsstudie „Fahrradparken im Umfeld Münchner Hauptbahnhof“ in Auftrag gegeben. In dieser Machbarkeitsstudie wurden sechs potenzielle Standorte für das Fahrradparken am Hauptbahnhof auf ihre technische Umsetzbarkeit inklusive Realisierungskosten und mögliche Stellplatzkapazitäten geprüft. Mit Beschluss der Vollversammlung am 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07576) wurde dem Stadtrat über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie berichtet. Ferner wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu beauftragt, auf Grundlage der Machbarkeitsstudie die Flächen für die Realisierung von Fahrradabstellanlagen weiter zu untersuchen und die notwendigen Verhandlungen mit der Deutschen Bahn durchzuführen sowie im Anschluss dem Stadtrat zu berichten.

Aufgrund der standortbedingt eher geringen Potenziale für Fahrradabstellplätze im Bereich des Hauptbahnhofs hat der Stadtrat mit Beschluss vom 23.01.2019 „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes? Vorhaltemaßnahmen für die Entlastungsspanne U9“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402) die Stadtwerke München GmbH ermächtigt, im Auftrag, im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt München mit der DB Netz AG die bereits vorhandene Vereinbarung für die Planung der Vorhaltemaßnahmen U9 um einen Passus zu ergänzen, worin sich die DB Netz AG verpflichtet, eine Machbarkeitsstudie zur Unterbringung von ca. 2.000 Bike&Ride-Stellplätzen zuzüglich Erschließung in Auftrag zu geben. Weitere Flächenpotenziale sollten insbesondere auf dem Grund der Deutschen Bahn geprüft werden.

Im Beschluss des gemeinsamen Ausschusses des Referates für Arbeit und Wirtschaft und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.10.2019 „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes? Umsetzung der Vorhaltemaßnahmen sowie weitere Planungen für die Entlastungsspanne U9“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15457) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, das Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken dem Stadtrat zeitnah vorzustellen.

Ein Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken, das u. a. auch auf die Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung eingeht, vgl. dazu bei .2.2.2, wird in einer gesonderten Beschlussvorlage zu Beginn des nächsten Jahres dargestellt, da hierzu noch weitere Abstimmungen erforderlich sind.

## **2. Aktueller Sachstand zu potenziellen Standorten für Fahrradparken am Münchner Hauptbahnhof**

Der aus dem Beschluss vom 23.01.2019 ergangene Auftrag an die Stadtwerke München GmbH, eine Erweiterung der Vereinbarung für die Planungen der Vorhaltemaßnahmen der U9 bezüglich der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Fahrradparken zu verhandeln, wurde nicht vollzogen, da seitens der Deutschen Bahn und seitens der Stadtwerke München GmbH Flächenpotenziale für Fahrradparken eigenständig geprüft und die Ergebnisse dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt wurden. Darauf aufbauend wurden dann separate Verhandlungen zu Fahrradabstellplätzen im Empfangsgebäude mit der Deutschen Bahn geführt, vgl. unter 2.1.1. Weiter wurde mit der Stadtwerke München GmbH besprochen, dass im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung die Potenziale einer Fahrradabstellanlage im SWM-Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz geklärt werden.

Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Fahradparken im Umfeld Münchner Hauptbahnhof“ aus dem Jahr 2016 und den aktuellen Prüfungsergebnissen der Stadtwerke München GmbH und der Deutschen Bahn wird nachfolgend zum aktuellen Sachstand der untersuchten sowie gegenwärtig in Betracht zu ziehenden Standorte für das Fahrradparken am Hauptbahnhof berichtet.

Der aktuelle Sachstand wird zu folgenden Standorten dargelegt:

Bereich Bahnhofplatz (Zugang über den Bahnhofplatz)

1. Bauwerk Neubau Empfangsgebäude im 2. Untergeschoss
2. SWM Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz

Bereich nördlicher Vorplatz (Zugang über Arnulfstraße)

3. Flügelgrundstück Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs
4. Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/ Seidlstraße/ Paul-Heyse-Unterführung
5. Bunkeranlage unter dem nördlichen Vorplatz

Bereich südlicher Vorplatz (Zugang über Bayerstraße)

6. Bauwerk U-Bahn-Station U9/U29
7. Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz
8. Rettungsschacht unter dem südlichen Vorplatz
9. Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5
10. Vorhaben Elementum, ehemaliges Postbank-Karree



- 1 Bauwerk Neubau Empfangsgebäude
- 2 SWM Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz
- 3 Flügelgrundstück Arnulfstraße (Starnberger Flügelbahnhof)
- 4 Fußgängerunterführung Kreuzung Arnulf-/Seidlstraße
- 5 Bunkeranlage unter dem nördlichen Vorplatz
- 6 Bauwerk U-Bahn-Station U9/U29
- 7 Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz
- 8 Rettungsschacht unter dem südlichen Vorplatz
- 9 Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5
- 10 Vorhaben Elementum, ehemaliges Postbank-Karree

Quelle: LHM-Geoinfo

## 2.1 Bereich Bahnhofplatz

### 2.1.1 Bauwerk Neubau Empfangsgebäude im 2. Untergeschoss 1

#### **Angebot zur Erstellung einer Bike&Ride-Anlage im Neubau Empfangsgebäude**

Die DB Station&Service AG hat im Bauwerk Neubau Empfangsgebäude im nordöstlichen Bereich des Gebäudekomplexes in Ebene -1 (2. Untergeschoss) mit Schreiben vom 27.01.2020 eine zusammenhängende Fläche für Fahrradparken angeboten, die der Landeshauptstadt München nach Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung entgeltlich und mit Übernahme der Baukosten durch die Landeshauptstadt München zur Verfügung gestellt werden soll. Das Eigentum einer solchen Anlage soll dabei, da zentral im Empfangsgebäude gelegen, bei der Deutschen Bahn verbleiben. In dem Schreiben wurde auch darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn keine Kosten übernehmen werde.

Da dieser Vorschlag auf Grund der Lage direkt im Empfangsgebäude sehr vorteilhaft erschien, hatte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die DB Station&Service AG gebeten, planerisch weitere Untersuchungen vorzunehmen. Im Zuge der Erarbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) durch das auftragnehmende Planungsbüro wurde nachfolgend einer sich schlüssigen (Vorzugs-) Variante zugestimmt, die eine Bike&Ride-Einrichtung mit ca. 700 Fahrradabstellplätzen und einer Erschließung mittels Aufzügen über den Bahnhofplatz vorsieht. Die Erschließung über zwei leistungsfähige Aufzüge mit einem Fassungsvermögen von jeweils vier Personen inklusive Fahrrädern wurde hinsichtlich der verkehrlichen Abwicklung auch während der Stoßzeiten geprüft. Danach sind in der morgendlichen Spitzenstunde nach ersten Prüfungsergebnissen zufolge ausreichend Kapazitäten vorhanden. Die Errichtung eines dritten Aufzuges ist aus Gründen des vorhandenen Grundwasserdükers baulich nicht umsetzbar.

Die Anlage wird einen direkten ebenerdigen Zugang zum Nukleus der 2. Stammstrecke sowie einen Zugang zum Sperrengeschoss der U1/U2 aufweisen, wodurch die Lage im 2. Untergeschoss für die Nutzergruppen des Nahverkehrs als vorteilhaft zu bewerten ist. Nutzer\*innen des Fernverkehrs erreichen die Gleishalle über den Zugang zum Nukleus oder über separate Aufzüge und Treppenhäuser innerhalb des Empfangsgebäudes. Die Lage des Bike&Ride-Standortes im Neubau Empfangsgebäude mit Zugängen am Bahnhofplatz wird angesichts der unmittelbaren Nähe zum Hauptaufkommensschwerpunkt Knotenpunkt nördlicher Bahnhofplatz als geeignet angesehen.

Die Übernahme Planungskosten der Leistungsphase 1 und 2 in Höhe von 140.800 Euro und Leistungsphase 3 und 4 in Höhe von 200.000 Euro erfolgt aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale.

### 2.1.1.1 Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Die DB Station&Service AG hat nach Vorliegen der Lph 1 und 2 auf Wunsch des Referates für Stadtplanung und Bauordnung am 08.07.2020 eine Grobkostenschätzung vorgelegt. Für die (Vorzugs-)Variante – 700 Stellplätze - Erschließung mit Aufzügen auf dem Bahnhofplatz ergibt sich folgende Kalkulation:

Die Herstellung der Bike&Ride-Einrichtung im Neubau Empfangsgebäude mit Erschließungsbauwerken wird mit 6,1 Mio. Euro (netto) veranschlagt. Für Unvorhergesehenes wird ein Zuschlag von 20% der Herstellungskosten hinzuaddiert, sodass sich ein Gesamtbetrag von 7,3 Mio. Euro (netto) ergibt. Für Nebenkosten und Risiken ergeben sich Zuschläge von insgesamt 5,0 Mio. Euro (netto). Unter Berücksichtigung einer Dynamisierung von maximal 7 % pro Jahr ist für die Herstellung bis zum Jahr 2031 eine Gesamtsumme von 19,2 Mio. Euro (netto) zu veranschlagen, die jedoch nach Angaben der Deutschen Bahn angesichts der sehr hohen Sicherheitszulage auch niedriger ausfallen kann. Die Kosten sind in anfallender Höhe zu tragen.

Das Baureferat hat zu den dargestellten Kosten mitgeteilt, dass die oben genannten ermittelten Baukosten für die für das Fahrradparken vorgesehenen Flächen in Höhe von rund 6,1 Mio. Euro (netto) nach erster Durchsicht plausibel erscheinen.

Die in der Kostenschätzung angesetzten Zuschläge für Nebenkosten (30 %) scheinen nach Ansicht des Baureferats zu hoch angesetzt. Auch die Zuschläge für Unvorhergesehenes, für Nebenkosten, für Risiken und die Dynamisierung seien deutlich überhöht.

Die überhöhten Zuschläge und die Dynamisierung werden im Rahmen der anstehenden Verhandlungen zum Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung kritisch hinterfragt werden.

Die hohen Baukosten ergeben sich aus der Tatsache, dass es sich hier um ein zusätzlich zu bauendes Tiefbauwerk mit komplizierten Rahmenbedingungen (Interaktion mit Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke, Auftriebskräfte, Gründung, Deckelbauweise) handelt.

Nach derzeitigem Stand (unter Beachtung der Hinweise des Baureferates) ergeben sich damit folgende Baukosten:

Baukosten	Betrag
Herstellungskosten (Preisstand 2020)	6,1 Mio. €*
30% Nebenkosten	1,83 Mio. €*
<b>Gesamtkosten</b>	<b>7,93 Mio. €*</b>
30% Risiken	2,38 Mio. €*
<b>Gesamtkosten</b>	<b>10,31 Mio. €*</b>
<b>Gesamtkosten brutto</b>	<b>12,27 Mio. €</b>

\* jeweils in netto

Bei der Zugrundelegung der Finanzierung wurden dementsprechend nur die Ansätze des Baureferates berücksichtigt. Legt man die Kostenschätzung des Baureferates einer Betrachtung der Kosten pro realisiertem Fahrradstellplatz zugrunde, entstehen bei Herstellung von 700 Stellplätzen pro Stellplatz Kosten in Höhe von ca. 14.729 Euro netto bzw. 17.270 Euro brutto, zusätzlich zu einem jährlichen Nutzungsentgelt von ca. 302 Euro je Abstellplatz. Mögliche Förderungen, seien es Mittel nach dem Bay. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), einem Sonderprogramm des Bundes bzw. der Einsatz von Stellplatzablösemitteln, vgl. dazu unten bei 2.1.1.3, wurden dabei noch nicht berücksichtigt.

Nach derzeitigem Stand ergeben sich daneben folgende laufende Kosten:

Laufende Kosten	Betrag /Euro
Nutzungsentgelt Fahrradabstellung p.a.	80.000 *
Dauerhafter Mietentfall aufgrund verdrängter Nutzungen p.a.	131.520 *
Gesamtkosten p.a.	<b>211.520 *</b>

\* jeweils in netto

Für die Räumlichkeit Fahrradparken im 2. Untergeschoss ist ein geschätztes Nutzungsentgelt in Höhe von ca. 80.000 Euro (netto) pro Jahr ab Fertigstellung und Besitzübergang (Preisstand 2020) sowie für die Zugangsflächen aufgrund der verdrängten Mietflächen zusätzlich ein geschätztes Nutzungsentgelt in Höhe von 131.520 Euro (netto) pro Jahr ab Fertigstellung und Besitzübergang zu leisten. Insgesamt belaufen sich die Gesamtkosten auf 211.520 Euro (netto) pro Jahr. Hierbei handelt es sich um laufende Kosten an die Deutsche Bahn. Die laufenden Kosten für den Betrieb der Anlage (geplant: Betriebsführung über P+R Park&Ride GmbH) sind hierin noch nicht enthalten und werden zu einem späteren Zeitpunkt geklärt bzw. beantragt (Betriebsaufnahme erst nach Fertigstellung des Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof, ca. 2029).

#### 2.1.1.1 Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die Maßnahme Neubau Hbf. München – Fahrradparken Empfangsgebäude 2. UG ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 – 2024 bisher nicht enthalten, sie löst Gesamtkosten in Höhe von 12,27 Mio. Euro brutto im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 – 2024 aus.

Die möglichen Auswirkungen auf das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 – 2024 werden nachrichtlich dargestellt, siehe hierzu auch bei 2.1.1.3 Finanzierung.

- MIP alt: nicht vorhanden

- **MIP neu nachrichtlich:** Neubau Hbf. München – Fahrradparken Empfangsgebäude 2. UG, Maßnahmen-Nr. 6101.7550, Rangfolgen-Nr. 002

(EURO in 1.000)

	Gesamtkosten	Finanzg bis 2020	Proramzeitraum 2020-2024	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Restfinanzierung 2026 ff
B 985	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0
Summe	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0
Z 36x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0

Abkürzungen:

B (940) = Baukosten Hochbau ohne KGr. 100. 613 gem. DIN 276/08

E (935) = Ersteinrichtungskosten EEK gem. KGr. 613 gem. DIN 276/08

I (98x) = Investitionsförderungsmaßnahme bzw. Pauschalen für Investitionsfördermaßnahmen

(Hinweis: B beinhaltet auch E und I)

G (932) = Grunderwerb

S = Summe aus B plus G

Z (36x) = Zuschüsse, sonst. Zuwendungen (z. B. Förderanteile ROB)

St. A. = städtischer Anteil

### 2.1.1.1.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	Dauerhaft Euro	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>	211.520 ab 2029		
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	,--		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	,--		
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	211.520 ab 2029		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten ) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

### 2.1.1.2 Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit

Bei der Finanzierung und Umsetzung der Bike&Ride-Anlage im Neubau Empfangsgebäude handelt es sich um ein nachweislich nicht vorhersehbares und damit der Höhe nach nicht planbares Ereignis.

Das Angebot einer zusammenhängenden Fläche für Fahrradparken im Bauwerk Neubau Empfangsgebäude der DB Station&Service erfolgte erst mit Scheiben vom 27.01.2020 und damit im laufenden Haushaltsjahr, vgl. dazu oben bei 2.1. Die Grobkostenschätzung wurde durch die DB Station & Service AG am 08.07.2020 vorgelegt. Mit dieser Höhe an Baukosten konnte vor dem 08.07.2020 nicht gerechnet und geplant werden, da die Deutsche Bahn hinsichtlich der Kostenhöhe zunächst darauf verwies, dass erst die Grobkostenschätzung der Planer Auer&Weber Assoziierte GmbH abgewartet werden müsse.

Erst nach Vorlage der Grobkostenschätzung wies die Deutsche Bahn Station&Service AG Ende Juli 2020 daraufhin, dass die Entscheidung zur Realisierung umgehend getroffen werden müsse, da mit jedem Zuwarten Umplanungen und damit Schadensersatzansprüche aufgrund der Umplankosten auf die Landeshauptstadt München zukommen könnten sowie damit zu rechnen sei, dass sich die Landeshauptstadt München auch die zeitlichen Folgewirkungen für den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke und Neubau Empfangsgebäude anrechnen lassen müsse. Diese Ankündigung kam insoweit überraschend, als in den bisherigen Verhandlungen in 2020 immer davon ausgegangen wurde, dass die Landeshauptstadt München auch noch nach Abschluss der Leistungsphasen 3 + 4 in 2021 ohne Schadensersatzforderungen der Bahn das Projekt beenden könnte, wenn die Detailplanung und die detaillierte Kostenprognose nicht zur Zufriedenheit der Landeshauptstadt München ausgefallen wären.

Es ist also festzuhalten, dass eine Entscheidung des Stadtrates zwingend noch im Oktober 2020 getroffen werden muss, andernfalls die Planungsprozesse der Deutschen Bahn im Zusammenhang mit der Realisierung der Zweiten Stammstrecke und des Neubaus des Hauptbahnhofes eine Fahrradgarage nicht mehr berücksichtigen könnten und Schadensersatzansprüche zumindest nicht auszuschließen sind.

Die Umsetzung der Bike&Ride Anlage stellt sich auch als unabweisbares Projekt dar. Wie dargestellt, hatte der Stadtrat im Beschluss vom 23.01.2019 „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes? Vohaltmaßnahmen für die Entlastungsspanne U9“ Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402) die Deutsche Bahn aufgefordert, weitere Standorte insbesondere auf Bahngrund für das Fahrradparken zu finden. Dabei zeigte sich erst im Herbst 2019, dass die Umplanungen bei der 2. Stammstrecke (Neue Planung der sog. „Integrierten Gesamtlösung“, die bereits einen Bahnsteig im Rohbau für die spätere U 9 berücksichtigt) ein einmaliges Zeitfenster eröffnen. Die Änderungen in der Planung der 2. Stammstrecke bedingen eine sehr kurzfristige und zeitkritische Anpassung der Planungsunterlagen für die Planfeststellung Neubau Empfangsgebäude der Deutschen Bahn, bei der dann auch ein zusätzliches Tiefgeschoss mitgeplant werden kann, das auch Raum für Fahrradparken enthält. Damit ergibt sich die einmalige Möglichkeit auf Bahngrund innerhalb des Grundrisses des Neubaus Empfangsgebäude eine Fahrradgarage direkt in die Neuplanungen des neuen Hauptbahnhofes zu integrieren.

Was die Anzahl der zu schaffenden Fahrradabstellplätze anbelangt, hat der Stadtrat mit Beschluss vom 29.04.2015 (Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) die klare Vorgabe gegeben, Flächen für mindestens 3000 Bike&Ride-Plätze zu realisieren. Angesichts des Bevölkerungswachstums in München seit 2015 und den Prognosen für die nächsten Jahrzehnte sowie dem sich abzeichnenden geänderten Mobilitätsverhalten dürfte ein sinnvoller Bedarf noch deutlich höher liegen. Daher ist es unabweisbar, dieses Angebot der Bahn, einen zusätzlichen Standort (neben Flügelgrundstück Arnulfstrasse) auf Bahngrund zu realisieren, anzunehmen, will man eine ausreichende Versorgung des neuen Hauptbahnhofes mit bahnhofsnahen Bike&Ride-Plätzen ermöglichen. Im Rahmen der Flächensuche hat sich die Deutsche Bahn so positioniert, dass diese beiden Grundstücke die einzigen Flächen darstellen, auf denen Fahrradparken auf Bahngrund im Hauptbahnhof bzw. in unmittelbarer Nähe ermöglicht werden kann. Alle anderen Flächen werden für die Funktionen des neuen Hauptbahnhofes inklusive der Refinanzierung des aufwändigen Neubauprojektes zwingend benötigt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bahn hier über die Zusagen in der

Rahmenvereinbarung von 2015 hinaus, ein weiteres Grundstück zur Verfügung stellen will, wozu sie weder gesetzlich noch vertraglich (aus der Rahmenvereinbarung) verpflichtet ist.

Über die Finanzierung (siehe auch 2.1.1.3) muss, wie dargestellt, noch im Oktober 2020 entschieden werden, damit die Realisierung des Standortes im Rahmen der Baumaßnahme Neubau Empfangsgebäude erfolgen kann. Andernfalls würden die Planungen zum Neubau Empfangsgebäude ohne die angebotene Bike&Ride-Anlage fortgeführt werden. Denn eine Planänderung, die erst in einigen Wochen - etwa erst im Plenum in November - dann doch auf das Fahrradparken verzichten würde, würde nach Aussagen der Deutschen Bahn eine Wiederholung großer Teile der aktuellen Planungsphase für den Neubau Empfangsgebäude nach sich ziehen, was nicht vertretbar ist.

Damit wäre die Chance, in sehr zentraler Lage und sehr guter Erreichbarkeit eine moderne Bike&Ride-Anlage zu realisieren, vertan. Eine spätere Entscheidung ist nicht möglich, da zeitliche Verzögerungen für die Planungen und den Bau der 2. Stammstrecke und dem sich anschließenden Neubau des Empfangsgebäudes unbedingt vermieden werden müssen.

### **2.1.1.3 Finanzierung**

Es erscheint angemessen und notwendig, einen der größten Bahnhöfe Deutschlands hinreichend mit Fahrradabstellplätzen auszustatten, auch wenn angesichts der exponierten Lage zwangsläufig höhere Kosten als üblich entstehen.

Die Finanzierung kann voraussichtlich, zumindest anteilig, durch Refinanzierung erfolgen, vgl. nachfolgend.

Sowohl eine Finanzierung der Herstellungskosten als auch der Kosten der Nutzung muss damit grundsätzlich über den Hoheitshaushalt erfolgen, wobei daneben zu prüfen ist, ob ein gewisser Anteil nach dem Bay. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) durch den Freistaat Bayern (via Regierung von Oberbayern) nach den Regularien der gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr und der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat über die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) vom 6. Dezember 2017 (AllMBl. S. 538) finanziert werden kann. Der Freistaat übernimmt danach derzeit 50 % und in manchen Fällen nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) noch weitere 5% der als förderfähig angesehenen Investitionskosten. Der Betrag der zuwendungsfähigen Baukosten ist allerdings bei B+R-Anlagen für einen überdachten Abstellplatz auf 750 Euro, bei Fahrradparkhäusern auf 1250 Euro, bei Fahrradstationen auf 1.350 Euro und für einen nicht überdachten Stellplatz auf 300 Euro gedeckelt.

Auch wird geprüft werden, ob auf Grundlage des neu aufgelegten Sonderprogramms „Stadt und Land“ Finanzierungsmöglichkeiten bestehen. Als Teil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung können durch dieses Programm Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Fahrradparkens an Bahnhöfen gefördert werden.

Darüber hinaus haben die Deutsche Bahn und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in einem gemeinsam verfassten Schreiben, das dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 30.09.2020 zugegangen ist, auf die Bike&Ride-Offensive des Bundesumweltministeriums (BMU) und der Deutschen Bahn (DB) hingewiesen, die das Ziel hat 100.000 neue Fahrradabstellplätze bis zum Jahr 2022 an deutschen Bahnhöfen zu errichten. Es ist wohl davon auszugehen, dass dieses Förderprogramm über den genannten Zeitpunkt hinaus fortgeführt werden wird.

Ergänzend dazu werden Mittel aus der Stellplatzablöse zur Finanzierung der Herstellungskosten herangezogen werden können. So sieht Art. 47 Abs. 4 BayBO vor, dass Gemeinden den Geldbetrag für die Ablösung notwendiger Stellplätze nicht nur für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen (Nr. 1), sondern auch für den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen (Nr. 2) verwenden können.

In dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München a) Sachstand und Rahmenvereinbarung b) „Hauptbahnhof München von außen verwahrlost“, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07576) wurde der Einsatz von Ablösemitteln für die Herstellung von Fahrradabstellplätzen bei Beachtung der Haushaltsgrundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit aufgrund der sehr zentralen Lage und der sehr guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und des Starnberger Flügelbahnhofes grundsätzlich befürwortet. Dargestellt wurde, dass bei einem noch zu entwickelnden Projekt durch Projektbeschluss seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung u.a. die (künftigen) Eigentumsverhältnisse, die Bauherrschaft sowie die vorgesehene Projektierung herzustellender Fahrradabstellanlagen festzulegen sind. Die (Regel-)Fördersätze betragen nach dem Beschluss „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr.14-20 / V 05253) derzeit für Fahrradabstellanlagen im Freien mit Wetterschutzüberdachung und ggf. Absperrvorrichtung 750 Euro, in einem Fahrradparkhaus 2.000 Euro sowie in einer Tiefgarage 4.000 Euro je Abstellplatz. In dem gerade genannten Beschluss wurde aber auch ausgeführt, dass bei Projekten, bei denen auf Grund der besonderen Umfeldbedingungen die Förderhöchstgrenze je Stellplatz überschritten wird, die Gründe hierfür in einer Beschlussvorlage darzulegen und die Notwendigkeit sowie Förderwürdigkeit der Anlage gesondert zu begründen sind.

Von der Möglichkeit, die Höchstsätze deutlich überschreiten zu können, ist hier angesichts der exponierten Lage auszugehen, da auch andere Standorte als die in der Vorlage genannten nicht in Betracht kommen. Dem entsprechend sieht der Antrag der Referentin vor, dass das in Gründung befindliche Mobilitätsreferat beauftragt wird, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Refinanzierung, soweit als möglich, mit Stellplatzablösemitteln zu bewirken und dazu eine Entscheidung des Stadtrats herbeizuführen. Bei der Entscheidungsfindung wird dabei auch der vorhandene Mittelbestand einerseits und die derzeitigen Bindungen andererseits zu berücksichtigen sein. So wurde in dem Beschluss „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ vom 02.10.2019,

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14870 unter Ziff. 3.3 Projekte „am Horizont“ - Vorausschau, dargestellt, dass bis Ende 2023 noch ca. 100 Mio. Euro für neue, förderfähige Projekte zur Verfügung stehen, die noch nicht konkret in die Verwendungsplanung aufgenommen sind. Als ein mögliches Projekt wurde dabei auch das Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof genannt.

Insgesamt ist daher von einer hohen, im Idealfall einer vollständigen Refinanzierung der investiven Auszahlungen auszugehen.

Dennoch ist nicht auszuschließen, dass trotzdem nur eine anteilige Refinanzierung mit Stellplatzablösemitteln bzw. mit anderweitigen Zuschüssen erfolgen kann. Ist dem so, wird durch Stadtratsbeschluss zu entscheiden sein, wie der verbleibende Betrag finanziert wird. Dies gilt auch für die konsumtiven Mittel. Hierzu ist nochmals zu betonen, dass die Sicherstellung eines adäquaten Bike&Ride-Angebots am Hauptbahnhof aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als eines der zentralen Planungsziele der Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofes mit hoher Priorität vorzusehen ist. Daher muss auf jeden Fall eine entsprechende Finanzierung sichergestellt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie ab 01.01.2021 das Mobilitätsreferat wird sich dabei unter Berücksichtigung der Haushaltslage bemühen, eine vollständige Refinanzierung anzustreben und weitere Fördermittel nach Möglichkeit in Anspruch nehmen.

#### **2.1.1.4 Notwendigkeit einer grundsätzlichen Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt**

Eine Realisierung des Standortes soll im Rahmen der Baumaßnahme Empfangsgebäude erfolgen und durch die DB Station&Service AG im Auftrag der Landeshauptstadt München umgesetzt werden. Aufgrund der zeitlichen Abfolge des Planungsprozesses Neubau Empfangsgebäude hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) mit Schreiben vom 14.07.2020 vorsorglich in Auftrag geben lassen, da nach Angaben der Deutschen Bahn eine Verpflichtung zur Fortführung und weiteren Beauftragung über diese konkretisierenden und damit zur abschließenden Entscheidungsfindung erforderlichen Leistungsphasen hinaus nicht verbunden war. Die DB Station&Service AG hat allerdings Ende Juli 2020 auf den Umstand hingewiesen, dass zwar am Ende der Leistungsphase 3 und 4 (mit einem Abschluss ist voraussichtlich Ende 2021 zu rechnen) auch eine Entscheidung gegen den Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung möglich sei, eine negative Entscheidung jedoch zwangsläufig zur Folge haben werde, dass u.a. das Raum- und Funktionsprogramm mit Entfall von Treppenhäusern etc. in diesem Bereich des Empfangsgebäudes zum Teil neu zu planen sei. Die in diesem Bereich dann vorzunehmende umfangreiche (Um-)Planung hätte wiederum neben finanziellen gerade auch zeitliche Folgewirkungen für die Planungen und den nachfolgenden Bau der 2. Stammstrecke. So gesehen wurde dringend um eine rasche und abschließende Entscheidung gebeten, um absehbare Verzögerungen zu vermeiden.

Die Argumentation der Deutschen Bahn erscheint nachvollziehbar. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass angesichts der hohen Komplexität der Planung, des nicht unerheblichen Zeitdrucks und auch angesichts der insgesamt bestehenden Raumknappheit Umplanungen Auswirkungen auf den Gesamtkomplex Neubau Empfangsgebäude / Bau 2. Stammstrecke haben. Damit liegt bereits jetzt ein faktischer Entscheidungsdruck vor.

Unter der Maßgabe der o.g. Grobkosten ist es daher jetzt zwingend notwendig, eine Grundsatzentscheidung darüber zu treffen, ob dem Standort zugestimmt wird und auch mit den zu tragenden Kosten in anfallender Höhe Einverständnis besteht. Nach der zu treffenden Entscheidung wird es im Weiteren notwendig werden, mit der DB Station&Service AG eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung sowie eine Vereinbarung, die Miet- und Mietausfallkosten betreffend, abzuschließen und dafür Mittel in dem genannten Umfang zur Verfügung zu stellen. Die Ergebnisse der Untersuchungen der Leistungsphase 3 und 4 werden, wie dargestellt, voraussichtlich Ende 2021 erwartet.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass gegenwärtig der Rohbau für den gesamten Gebäudekomplex Empfangsgebäude München Hbf mit Fahrradparkhaus aufgrund der Vorgaben der LHM und den Tiefgeschossen der 2. Stammstrecke vertieft geplant und damit ab Mitte Oktober 2020 nicht mehr abänderbar sein wird. Es würde ein Schadenersatz in beträchtlicher Höhe entstehen, wenn die Entscheidung zur Realisierung des Fahrradparkhauses an diesem Standortes zu einem späteren Zeitpunkt revidiert würde, da die Struktur(Rohbau) des Gebäudeteils zu diesem Zeitpunkt nicht mehr veränderbar ist.

Zusammengefasst gesagt, besteht mithin zum jetzigen Zeitpunkt die Notwendigkeit eine Entscheidung zu treffen, ob sowohl dem Standort als auch den zu tragenden Kosten zugestimmt wird. Ein Zuwarten gefährdet die Planungssicherheit des Angebotsgebers, der Deutschen Bahn AG. Weiterhin ist nicht auszuschließen, dass sich bei Zuwarten das Zeitfenster des Angebots zur Erstellung der Bike&Ride Fahrradabstellplätze schließt und die Deutsche Bahn ihre Planungen ohne den Bike&Ride- Standort fortsetzt um den Bau und die Inbetriebnahme der 2.Stammstrecke nicht zu gefährden.

Auch muss festgehalten werden, dass es zum oben dargestellten „teuren“ Fahrradparken keine Alternativen gibt. Es sind in absehbarer Zeit keine Grundstücke rund um den Hauptbahnhof – und damit gleisnah – als Alternativstandorte verfügbar. Da mindestens 3000 Fahrradabstellplätze als Bedarf prognostiziert und bei dieser Zahl die aktuellen Verkehrsentwicklungen in München noch nicht berücksichtigt wurden, ist eine Ablehnung des Standortes und damit der Verzicht auf 700 sehr gut erreichbare Bike&Ride-Stellplätze mit direkten Übergängen zu S-Bahn, U-Bahn und Fernbahn sehr gut zu überlegen. Alle weiteren, in dieser Vorlage dargelegten, Standorte sind keine Alternativen, sondern zusätzliche Standorte. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass es sich hier um eine teure Bike&Ride-Anlage handelt. Jedoch sind die Kostenkalkulationen für die anderen, zusätzlichen Standorte noch nicht möglich. Auch hier muss man von hohen Baukosten, allein schon lagebedingt (Bauen im und unter Bestand), ausgehen.

#### **2.1.1.5 Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung**

Neben der zu treffenden Grundsatzentscheidung wird vorgeschlagen, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, in Abstimmung mit dem Baureferat, der Stadtwerke München GmbH und dem in Gründung befindlichen Mobilitätsreferat, für die notwendige Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung bezüglich der entgeltlich angebotenen Bike&Ride-Flächen im 2. Untergeschoss des Empfangsgebäudes des Münchner Hauptbahnhofs mit der DB Station&Service AG die Verhandlungen aufzunehmen und den Stadtrat über die Ergebnisse zu berichten. Im Rahmen der nachfolgenden Stadtratsbefassung sind dabei auch die entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten darzustellen.

## 2.1.2 SWM-Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz

Gemäß der Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2016 ist im SWM-Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz, in dem sich im Bestand auf zwei Ebenen eine Tiefgarage und Werksstätten sowie Betriebsräume und Lagerräume der Stadtwerke München GmbH (SWM) befinden, je nach Planungsvariante die Möglichkeit zur Herstellung von 264 bis 1.560 Fahrradstellplätzen gegeben. Die Kosten pro Fahrradstellplatz wurden bei einer Umnutzung der gesamten SWM-Tiefgarage direkt unter dem Sperrgeschoss der U1/U2 (Ebene -2) zu Fahrradparken in der Machbarkeitsuntersuchung mit ca. 1.180 Euro beziffert.

Infolge des Neubaus der 2. Stammstrecke wird in Ebene -3 des SWM-Bauwerks U1/U2 auf Flächen der Stadtwerke München GmbH eingegriffen, weshalb nach Abschluss der Baumaßnahmen in Ebene -3 nicht hinreichend Flächen zur Verfügung stehen werden, um den Betrieb der heute dort bestehenden Einrichtungen der Stadtwerke München GmbH weiterhin zu gewährleisten. Gezwungenermaßen wird eine Verlagerung von Nutzungen auf die Flächen von Ebene -2 des Bauwerks vonnöten sein.

Im Zuge der Verhandlungen über potenzielle Flächen für Fahrradparken am Hauptbahnhof haben die Stadtwerke München GmbH der Landeshauptstadt München eine gemeinsame Nutzung des 2. Untergeschosses für Fahrradparken sowie für Werkstatt- und Betriebsräume der SWM vorgeschlagen.

Seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird im SWM-Bauwerk U1/U2 an der Unterbringung von rund 1.500 Fahrradabstellplätzen auf diesem städtischen Grundstück festgehalten. Die Flächenverteilung einer gemeinsamen Nutzung, die Darstellbarkeit der geforderten Anzahl von bis zu 1.500 Fahrradabstellplätzen und die geeignete Erschließung der Flächen wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Im Ergebnis sollen zwei Vorzugsvarianten dargestellt werden, deren Erarbeitung eine Prüfung möglicher Erschließungsvarianten (Rampen, Aufzüge, automatisiertes Systemparken, kombinierte Erschließungsformen) vorausgeht. Die Haupteerschließung der Fahrradabstellanlagen im SWM-Bauwerk U1/U2 soll im südlichen Bereich des Bahnhofplatzes erfolgen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden bis Ende November 2020 erwartet und dem Stadtrat zeitnah zur weiteren Entscheidung vorgestellt. Im Rahmen dieser Vorlage wird auch der finanzielle Bedarf und - wie beim Bauwerk Neubau Empfangsgebäude im 2. Untergeschoss - dargestellt werden, ob eine Bezuschussung mit GVFG-Mitteln bzw. der Einsatz von Stellplatzablösemitteln möglich sind.

## 2.2 Bereich nördlicher Vorplatz



### 2.2.1 Flügelgrundstück Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs

Für das im Eigentum der DB Netz AG befindliche Flügelgrundstück an der Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs wurden in der Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2016 drei Varianten eines Fahrradparkhauses untersucht. In einer ersten Gegenüberstellung der Varianten wurde die Erschließung des Fahrradparkhauses über

eine Rampe (potenzielle Stellplatzkapazität bis zu ca. 1.600 Stellplätze) aus technischer und ökonomischer Betrachtung der Variante mit Erschließung über Aufzüge (potenzielle Stellplatzkapazität ca. 1.300 Stellplätze) vorgezogen. Die dritte Variante mit automatisiertem Systemparken wird in dem Gutachten mit ca. 610 Stellplätzen beziffert.

Neuen Erkenntnissen zufolge sind bei der untersuchten Variante mit vollautomatisierten Abstellanlagen anstatt dem ursprünglich angesetzten Fassungsvermögen von ca. 610 potenziellen Stellplätzen theoretisch sogar ca. 1.250 Fahrradstellplätze realisierbar. Durch die Kombination der Parksysteeme „Bikesafe“ in Turm- und Schachtvarianten ließe sich die Anzahl der auf der Fläche unterzubringenden Fahrradstellplätze entsprechend verdoppeln. Zur Gewährung der Zugänglichkeit der jeweiligen Übergabestationen müssten die Parksysteeme „Turm“ und „Schacht“ hierfür versetzt angeordnet werden. Die Kosten pro Stellplatz betragen je nach Bauausführung (Aufzüge, Systemparken, Rampen) mindestens ca. 5.500 Euro - 7.500 Euro, zuzüglich des noch zu verhandelnden Nutzungsentgelts.

Eine vertiefende vergleichende Analyse der drei Varianten mit unterschiedlicher Erschließung wurde noch nicht durchgeführt und soll Gegenstand weiterer Planungsschritte sein. Im Weiteren wird die Anlage mit potenziell ca. 1.300 Bike&Ride-Stellplätzen angesetzt, da eine vertiefte Planung noch aussteht.

Gemäß den Ergebnissen einer im Jahr 2018 durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchung zum Fahrradparkhaus am Flügelgrundstück Arnulfstraße wird das geplante Fahrradparkhaus hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz als verträglich eingestuft.

Dieses Fahrradparkhaus könnte als Hochbau realisiert werden und ist damit aus städtebaulicher Sicht von wesentlicher Bedeutung. Anders als bei Fahrradabstellanlagen in Untergeschossen ist es hier leichter möglich, attraktive Nebennutzungen wie eine Fahrradwerkstätte, ein „Radcafe“ oder Vortragsräume für Veranstaltungen mit Bezug zum Thema Fahrrad in den für Fahrradparken weniger attraktiven Obergeschossen unterzubringen. Ein Hochbau ist auch für das Sicherheitsempfinden der Nutzer\*innen wesentlich und damit für die Akzeptanz des Fahrradparkens im Bereich des Hauptbahnhofes von Vorteil.

Das Flügelgrundstück Arnulfstraße wird als geeigneter Standort für eine kompakte, gut erreichbare, oberirdische und damit sichtbare Einrichtung für Bike&Ride eingestuft, die mit einem direkten Zugang zum Bahnsteig des Starnberger Flügelbahnhofes ausgestattet werden kann.

Das Grundstück befindet sich im Eigentum der DB Netz AG. Diese ist nicht zum Verkauf des Grundstückes bereit, jedoch besteht die Bereitschaft, zu Gunsten der Landeshauptstadt München ein Erbbaurecht zu bestellen, das zur Errichtung und zum Betrieb eines Fahrradparkhauses ermächtigt. Die DB Netz AG hat sich positioniert, dass das Grundstück nur gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird. Aktuell werden die Konditionen für einen Erbbaurechtsvertrag verhandelt. Derzeit wird intensiv hinsichtlich Erbbauzins, Altlasten, Kampfmittel und Baustelleneinrichtung verhandelt. Dies böte den Vorteil, dass dann dieser Standort den Planungen für das Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof verbindlich zu Grunde gelegt (es handelt sich um den Hauptstandort im Nordwesten des neuen Hauptbahnhofes) und die Kosten für die Erstellung dieses Fahrradparkhauses

bezziffert werden könnten. Nach Abschluss der Verhandlungen zum Erbbaurechtsvertrag hat der Stadtrat die Möglichkeit, verbindlich zu entscheiden, ob und zu welchen Konditionen hier ein Fahrradparkhaus errichtet werden kann. Die Kosten (abgezinstes Erbbauzins) werden sich voraussichtlich für die Laufzeit auf einen mittleren einstelligen Millionen-Betrag summieren. Dem Stadtrat wird wieder berichtet und ein konkreter Entscheidungsvorschlag zum Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags vorgelegt, wenn zu den Kosten eine Einigung erzielt wurde. Verbindungen werden durch den Beschluss insoweit noch nicht eingegangen.

Da während der gesamten Bauphasen des Neubaus 2. Stammstrecke und Neubaus Empfangsgebäude auf dem Flügelgrundstück Arnulfstraße ein Wertstoffhof sowie Baucontainer untergebracht sein werden, wird diese Fläche erst mit Abschluss sämtlicher Baumaßnahmen – vermutlich nicht vor 2029 – zur Verfügung stehen. Allerdings hat die DB Netz AG deutlich gemacht, dass sie voraussichtlich um das Jahr 2040 eine Baustelleneinrichtungsfläche für die anstehende Sanierung der Paul-Heyse-Überführung benötigt. Da eine Lösung aus Sicht der Landeshauptstadt München ausscheidet, nach der zunächst ein Fahrradparkhaus errichtet wird, das dann im Zuge der Baumaßnahmen an der Paul-Heyse-Überführung zurückgebaut werden müsste, ist es notwendig, mit dem Kreisverwaltungsreferat Lösungen zu entwickeln, die eine Baustellenabwicklung samt Baustelleneinrichtungsfläche gegebenenfalls im Straßenraum vorsehen.

### **2.2.2 Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung**

Die Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung hat aufgrund der Signalisierung der Kreuzung ihre Verkehrsbedeutung verloren. An diesem Standort ist eine Umnutzung der Fußgängerunterführung zu einer Fahrradgarage vorgesehen. In einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung des Baureferats wurden für diesen Standort drei Varianten geprüft. Die Kapazität der Vorzugsvariante „1b“ wird mit ca. 350 Fahrradstellplätzen beziffert. Die Kostenschätzung für diese Variante ergibt einen Gesamtkostenrahmen von rund 1,5 Mio. Euro bis 2 Mio. Euro (netto) sowie Wartungs- und Unterhaltskosten von rund 40.000 Euro pro Jahr. Für die Herstellungskosten wird eine Kofinanzierung durch Stellplatzablösemittel und Fördermittel angestrebt.

Der Standort Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/ Seidlstraße/ Paul-Heyse-Unterführung wird neben dem dauerhaften Stellplatzangebot auch als ein wichtiger Baustein des Konzepts für das bauzeitliche Fahrradparken am Münchner Hauptbahnhof betrachtet. Da eine Umsetzung der Fahrradabstellanlage bereits während der Bauphase Hauptbahnhof begonnen und abgeschlossen werden kann, soll diese Anlage darüber hinaus als Ersatzfläche für die baubedingt wegfallenden Fahrradabstellplätze innerhalb des Starnberger Flügelbahnhofs dienen. Angesichts der mangelnden Flächenverfügbarkeit für Ersatzstandorte des bauzeitlichen Fahrradparkens am Hauptbahnhof und insbesondere im Bereich nördlicher Vorplatz/Starnberger Flügelbahnhof ist die Umsetzung dieses Standortes aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nächstmöglich anzustreben. Wie bereits erläutert wird das weitere Vorgehen in einer gesonderten Beschlussvorlage „Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Münchner Hauptbahnhof“ zu Beginn des nächsten Jahres dargestellt.

### 2.2.3 Bunkeranlage unter dem nördlichen Vorplatz

Eine Nutzung des unter dem nördlichen Bahnhofvorplatz gelegenen Bunkers für Fahrradparken ist im Bestandszustand aufgrund der Geometrie, des allgemein schlechten Zustands und wegen mangelnder Erschließungsmöglichkeiten nicht realisierbar.

Die nördliche Bunkeranlage wird aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu den beiden geplanten Abstellanlagen im Neubau Empfangsgebäude und am Flügelgrundstück Arnulfstraße (siehe Punkte 2.1.1 und 2.2.1) für das Fahrradparken ferner als entbehrlich angesehen. Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, dass die Flächen der Bunkeranlage Nord der Landeshauptstadt München nicht zur Verfügung gestellt werden können, da im Weiteren von einer Entwidmung der Bunkeranlage abgesehen wird.

## 2.3 Bereich südlicher Vorplatz

### 2.3.1 Bauwerk U-Bahn-Station U9/U29

Das Bauwerk Vorhaltekörper U9 (VHM U9) mit den angrenzenden Flächen der Verteilerebene der 2. Stammstrecke wurde von der Deutschen Bahn AG und der Stadtwerke München GmbH auf potenzielle Flächen für Fahrradparken untersucht. Im Rahmen der Entwurfsplanung können im U-Bahn-Stationsbauwerk U9 keine Flächen für Fahrradparken vorgesehen werden. Die Räumlichkeiten bieten aufgrund ihrer Größe und mangelnder Erschließungsmöglichkeiten aus dem öffentlichen Raum keine Flächenpotenziale für die Errichtung von Bike&Ride-Anlagen. Eine Erschließung der gering disponiblen Flächen in Ebene 2 (Technikgeschoss U9) wird als nicht realisierbar eingestuft.

### 2.3.2 Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz

In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2016 wurde die Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz in zwei Varianten untersucht. Ein Umbau der bestehenden Bunkeranlage zu einem Fahrradparkhaus würde mit einem hohen monetären und technischen Aufwand einhergehen, bei einer zugleich geringen Anzahl an potenziell realisierbaren Fahrradstellplätzen (ca. 265 Stellplätze). Durch den Abriss des Bunkerbauwerks und den Neubau eines Fahrradparkhauses könnte an diesem Standort theoretisch eine höhere Anzahl potenzieller Fahrradabstellplätze erzielt werden (ca. 590 Stellplätze). Dieser Lösungsansatz wäre jedoch mit deutlich höheren Herstellungskosten (ca. 15.000 Euro pro Stellplatz) und einem unverhältnismäßig großen technischen Aufwand verbunden.

Da zu dem Zeitpunkt der Erstellung der Machbarkeitsstudie der Streckenverlauf der U9 noch nicht präzise festgelegt war und damit nicht eindeutig bestimmt werden konnte, ob für die Herstellung des U9-Vorhaltekörpers die Bunkeranlagen angetastet werden müssen, wurde eine Entscheidung hinsichtlich der Nutzung der Bunkerfläche in Abhängigkeit zur U9-Planung zurückgestellt. Inzwischen ist bekannt, dass die Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz durch die Vorhaltemaßnahmen der U9 nur geringfügig berührt wird. Allerdings kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass Teile des südlichen Vorplatzes für einen bauzeitlichen Zugang zum U9-Bauwerk sowie für Baustelleneinrichtungsflächen der U9 benötigt werden und ein Fahrradparkhaus gegebenenfalls erst nach dem Bau der U9 errichtet werden kann.

Nach Prüfungsergebnis von DB Netz AG sind an diesem Standort Flächenpotenziale für ca. 600 Bike&Ride-Stellplätze vorhanden. Die Verfügbarkeit des Standortes für die Nutzung Bike&Ride ist dennoch weiterhin unbestimmt, da potenzielle Flächen für Zugangsbauwerke auf dem südlichen Vorplatz begrenzt sind. Die Deutsche Bahn AG erarbeitet derzeit fundierte Planungen zum nördlichen und südlichen Vorplatz, deren Ergebnisse abgewartet werden müssen. Erst dann kann verhandelt werden, ob Flächen für Fahrradparken vorhanden sind. Das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah nach deren Vorliegen mitgeteilt.

Die Lage des Standortes wird grundsätzlich als geeignet angesehen. Trotz der problematischen technischen Umsetzbarkeit sowie der damit einhergehenden hohen Realisierungskosten ist das Bauwerk südliche Bunkeranlagen aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für die Nutzung Bike&Ride weiterhin in Betracht zu ziehen.

### **2.3.3 Rettungsschacht unter dem südlichen Vorplatz**

Im Zuge der geplanten 5. Planänderung zum Planfeststellungsabschnitt 1 des Projekts 2. Stammstrecke entfällt auf dem Grundstück 6856/0, Bayerstraße der Ausgang Fluchttreppenraum. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat deshalb die Deutsche Bahn AG angefragt, ob das Grundstück bzw. Teile davon für Fahrradabstellanlagen (z.B. BIKESAFE Schachtvariante, Fahrradsilo) zur Verfügung gestellt werden können.

Fest steht, dass auf dem südlichen Vorplatz viele unterschiedliche Funktionen abgebildet werden müssen. Da die Flächen begrenzt sind, muss die Erstellung einer fundierten Planung durch die Deutsche Bahn AG abgewartet werden. Erst dann kann verhandelt werden, ob Flächen für Fahrradparken, z.B. Fahrradsilo mit der entsprechenden Übergabestation und auch Rückstaufflächen für Stoßzeiten vorhanden sind. Dieser potenzielle Bike&Ride-Standort ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für weitere Verhandlungen in Betracht zu ziehen.

Das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah nach Vorliegen der entsprechenden Planung der DB mitgeteilt und zur Entscheidung vorgelegt.

### **2.3.4 Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5**

Die Umwandlung des Luftgeschosses über dem Bahnsteig der U4/U5 für die Nutzung Fahrradparken wurde in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2016 aufgrund von sich dadurch ergebenden schwerwiegenden Problemen bezüglich des Brandschutzes und der technischen Umsetzbarkeit im laufenden Betrieb der U-Bahn und des darüber liegenden Trambahnverkehrs nahezu ausgeschlossen.

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13402) werden derzeit Planungen zur Ertüchtigung des U4/U5-Bahnsteiggeschosses am Hauptbahnhof erarbeitet, die ggf. einen Eingriff in das darüber liegende Luftgeschoss erforderlich machen.

Seitens der Stadtwerke München GmbH wird eine weitere Prüfung des Standortes Luftgeschosses über den Bahnsteig U4/U5 für die Nutzung Fahrradparken zugesagt. Nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse wird der Stadtrat zeitnah über den Sachstand unterrichtet.

### 2.3.5 Vorhaben Elementum, ehemaliges Postbank-Karree

Mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16651) wurden dem Stadtrat die Ergebnisse des Testplanverfahrens „Correo-Quartier München“ bekanntgegeben. Gegenstand des Verfahrens war die Gebäude- und Freianlagenplanung für einen Bürokomplex mit ergänzenden Nutzungen zwischen Bayerstraße, Mittererstraße, Schwanthalerstraße und Paul-Heyse-Straße. Als eine Aufgabe des Testplanverfahrens war zu prüfen, ob 500-1000 öffentlich zugängliche Bike&Ride-Stellplätze geschaffen werden können. In Verbindung mit dem benachbarten Hauptbahnhof ist ein bleibend hoher Bedarf an Radabstellanlagen zu verzeichnen und der Bauvorhabenträger hat diesbezüglich Unterstützung signalisiert. Im weiteren Verfahren werden deswegen im nördlichen Teil des Gebäudekomplexes öffentlich zugänglich Radabstellanlagen vorgesehen, deren genaue Anzahl und Beschaffenheit sich derzeit noch in Abstimmung befindet.

### 3. Empfehlung zum weiteren Vorgehen zur Realisierung von Bike&Ride-Standorten am Münchner Hauptbahnhof

Zu den mit hinreichender Wahrscheinlichkeit realisierbaren Bike&Ride-Standorten am Münchner Hauptbahnhof zählen die in der Tabelle aufgelisteten Vorhaben.

Realisierbarer Standort	Anzahl B+R Stellplätze	Grundstückseigentümer*in	Realisierungszeitraum	Planungsstand/ Weiteres Vorgehen
Neubau Empfangsgebäude, 2. Untergeschoss (Erschließung über Bahnhofplatz) 	ca. 700	DB AG	Umsetzung mit Fertigstellung des Empfangsgebäudes (2029)	Lph 1+2 abgeschlossen Lph 3+4 laufen derzeit  Zustimmung zum Standort und zu tragenden Kosten. Beauftragung zum Abschluss einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit DB AG.
SWM-Bauwerk U1/ U2 unter dem Bahnhofplatz (Erschließung über Bahnhofplatz) 	ca. 1.500	LHM	Umsetzung mit Fertigstellung des Empfangsgebäudes möglich (2029)	Ergebnis der Machbarkeitsstudie von SWM und PLAN Ende 11/2020.  Erneute Beschlussfassung hierzu Anfang 2021.
Flügelgrundstück	ca. 1.300	DB AG	Umsetzung nach	Beauftragung KOM/

Arnulfstraße (Erschließung über Arnulfstraße) 			Fertigstellung des Empfangsge- bäudes möglich (2029+)	PLAN zur Führung weiterer Verhandlungen und Abschluss Erbbau- rechtsvertrag mit DB AG mit vorliegendem Beschluss.
Fußgängerunterföh- rung am Knoten- punkt Arnulfstraße/ Seidlstraße (Erschließung über Arnulfstraße und Seidlstraße) 	ca. 350	LHM	Umsetzung während der Baumaßnahmen zum Hbf möglich (2022)	Abschluss einer Mach- barkeitsstudie durch BAU ist erfolgt.  Behandlung erfolgt in dem Beschluss „Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Münchner Haupt- bahnhof“
<b>Gesamtanzahl an B+R Stellplätzen im Umfeld Hbf</b>	<b>ca. 3.850</b>			

Aussagen zu Kostenkalkulationen können aufgrund der Planungsstände der Standorte Nummern 2 und 3 noch nicht getroffen werden. Die hier in der Tabelle genannte Zahl an Fahrradabstellplätzen gibt den aktuellen Planungs- und Verhandlungsstand wieder. Dabei ist zu beachten, dass bis auf die Realisierung der Stellplätze Neubau Empfangsgebäude, 2. Untergeschoss und in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulfstraße/Seidlstraße noch Machbarkeitsuntersuchungen und weitere Verfahrensschritte abzuwarten sind, in welcher Form und Dimension diese Stellplätze tatsächlich realisiert werden können. Ziel muss es daher sein, für die anderen Standorte zeitnah Vereinbarungen auszuhandeln, auf deren Basis der Stadtrat dann entscheiden kann, welche Standorte zu den dann ausgehandelten Konditionen und dann verfestigten Planungen realisiert und finanziert werden sollen. Bei allen potenziellen Standorten ist zu beachten, dass diese entweder nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München liegen oder aber beim Standort unter dem Bahnhofplatz eine Lösung gefunden werden muss, die die Belange der Stadtwerke München GmbH (Reparaturstandort) und der Landeshauptstadt München (Standort für Fahrradparken) berücksichtigt.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Standorte Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz, Rettungsschacht unter dem südlichen Vorplatz und Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5 sowie öffentliches Fahrradparken im Rahmen des Vorhaben Elementum weiterhin für eine potenzielle Bike&Ride-Nutzung in Betracht gezogen werden und die hierfür erforderlichen Verhandlungen seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung fortgeführt werden.

Die Standorte Bunker unter dem nördlichen Vorplatz und Bauwerk U-Bahn-Station U9/ U29 werden in der weiteren Planung aus oben genannten Gründen nicht weiter verfolgt. Die Park&Ride GmbH hat sich bereit erklärt, alle zukünftigen Anlagen für Bike&Ride im Umfeld des Hauptbahnhofes, für die die Landeshauptstadt München sich verantwortlich zeigt, zu betreiben. Dafür wird sie mit Unterstützung der zuständigen städtischen Referate ein Betriebsführungskonzept erstellen, das alle Anlagen erfasst. Dabei ist bisher offen, ob

die Bike&Ride-Nutzung für einzelne oder alle Anlagen unentgeltlich oder entgeltlich erfolgen wird. Darüber kann erst in einer späteren Phase entschieden werden.

Im Rahmen der Planungen von Bike&Ride-Stationen am Münchner Hauptbahnhof sind bei den in Betracht kommenden Standorten im Weiteren auch Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. Für die Finanzierung von Einrichtungen für Fahrradparken am Hauptbahnhof stehen grundsätzlich Förderungsmöglichkeiten aus Mitteln des GVFG und aus der Stellplatzablöse zur Verfügung, soweit die jeweiligen Finanzierungsvoraussetzungen vorliegen. Es wird insoweit auf die Ausführungen unter Ziffer 2.1.1 verwiesen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, der P+R Park & Ride GmbH und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und mit der Stadtwerke München GmbH abgestimmt. Die Stadtkämmerei hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet (Anlage 2).

#### **4. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel, 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 – Maxvorstadt haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, den zuständigen Verwaltungsbeiräten, Bereich - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und Bereich - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum aktuellem Sachstand der potenziellen Standorte für Fahrradparken am Münchner Hauptbahnhof zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat stimmt bezüglich der entgeltlich angebotenen B+R-Flächen im zweiten Untergeschoss des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs dem Standort und den von der Landeshauptstadt München zu tragenden Kosten zu. Das in Gründung befindlichen Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, soweit als möglich, eine Refinanzierung mit Fördermitteln und Stellplatzablösemitteln zu bewirken und zu letztgenannten Mitteln eine Entscheidung des Stadtrats herbeizuführen, die, soweit notwendig, auch die Änderungen des Mehrjahresinvestitionsprogramms bzw. die Zurverfügungstellung dauerhaft erforderlicher Haushaltsmittel für die Begleichung des Nutzungsentgelts beinhaltet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird weiter beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat, der Stadtwerke München GmbH und dem in Gründung befindlichen Mobilitätsreferat die notwendige Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG vorzubereiten und abzuschließen.

3. Die möglichen Auswirkungen auf das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 – 2024 werden zur Kenntnis genommen.

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu nur nachrichtlich: Neubau Hbf. München – Fahrradparken  
Empfangsgebäude 2. UG, Maßnahmen-Nr. 6101.7550, Rangfolgen-Nr. 002

(EURO in 1.000)

	Ge- samt- kosten	Finanzg bis 2020	Programm- zeitraum 2020-2024	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Restfi- nan- zie- rung 2026 ff
B 985	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0
Summe	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0
Z 36x	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	12.270	0	12.270	0	0	0	0	12.270	0	0

4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die für die Durchführung der investiven Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 12,27 Mio. Euro brutto zum Haushalt 2024 auf der Finanzposition 6101.985.7550 bzw. dann i.H. der jeweiligen MIP-Rate zur jeweiligen Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei anzumelden, sofern die Gegenfinanzierung dargestellt werden kann.
5. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit der Höhe nach im Vortrag wird zugestimmt.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Ergebnisse zur Machbarkeitsuntersuchung einer gemeinsamen Nutzung des U-Bahnbauwerks U1/U2 für Fahrradparken und Einrichtungen der Stadtwerke München GmbH dem Stadtrat zeitnah vorzustellen und dabei auch darzustellen, welche Kosten anfallen, in welchem Umfang eine Bezuschussung mit GVFG-Mitteln möglich ist bzw. der Einsatz von Stellplatzablösemitteln in Betracht kommt.

7. Das Kommunalreferat wird gebeten, gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Verhandlungen zum Grundstück Flügel Arnulfstraße mit der Deutschen Bahn AG weiterzuführen und einen Beschluss zum Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags zur Nutzung des Grundstücks für eine Fahrradabstellanlage herbeizuführen. Auch bei diesem Standort ist darzustellen, welche Kosten anfallen, in welchem Umfang eine Bezuschussung mit GVFG-Mitteln möglich ist bzw. der Einsatz von Stellplatzablösemitteln in Betracht kommt.
8. Das Betreuungsreferat der P+R Park&Ride GmbH (derzeit Kreisverwaltungsreferat, ab 01.01.2021 Mobilitätsreferat) wird gebeten, auf eine Übernahme der Betriebsführung durch die P+R Park & Ride GmbH für alle noch auszuwählenden Standorte unter einem für alle Standorte abgestimmten Betriebsführungskonzept hinzuwirken.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (3x)
3. An die Bezirksausschüsse 1, 2, 3
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat GL/26 (Mobilitätsreferat)
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An die Stadtkämmerei
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die P+R Park & Ride GmbH
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1  
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3