

Telefon: 233 - 28091
Telefon: 233 - 24750
Telefax: 233 - 21559

Telefon: 233 - 22539
Telefax: 233 - 21797

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/1, PLAN HA I/4

Mobilitätsreferat

Verkehrs- und Bezirksmanagement
MOR-GB2.11

Neubau Hauptbahnhof München

Machbarkeitsuntersuchung zu Fahrradparken im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 und Finanzierung

Überdachung des Vorplatzes am Hauptbahnhof

Antrag Nr. 20-26/A 01647 der AfD im Münchner Stadtrat vom 08.07.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 04493

Anlagen:

1. Variante 1.2
2. Variante 3
3. Variante 4
4. Variante LHM (Alternativstandort SWM)
5. Übersicht Varianten
6. Antrag Nr. 20-26 / A 01647
7. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsausschuss am 27.10.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

Zuständig für die Angelegenheit ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsausschuss.

1. Ausgangslage

Der geplante Neubau des Hauptbahnhofs München mit Neubau der 2. Stammstrecke, Neubau Vorhaltebaukörper U9, Neubau Empfangsgebäude und Neubau Starnberger Flügelbahnhof stellt für die Landeshauptstadt München eines der größten und komplexesten 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 daher 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 für die gewerblichen Nutzungen innerhalb der Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof und Neubau Empfangsgebäude (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 und des Mobilitätsreferates 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 und des Mobilitätsreferates auf jede geeignete verfügbare Fläche im Umfeld des Hauptbahnhofs zugegriffen werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) wurde die Entscheidung bezüglich der Errichtung einer Fahrradgarage im Neubau Empfangsgebäude herbeigeführt und der Stadtrat über den Sachstand zu potenziellen Bike&Ride-Standorten am Hauptbahnhof informiert. Es wurde dargelegt, dass mit den potenziell realisierbaren Standorten für Fahrradparken im Umgriff des Hauptbahnhofs insgesamt voraussichtlich bis zu ca. 3.850 Fahrradstellplätze hergestellt werden können. Einen weiteren wichtigen potenziellen Bike&Ride-Standort stellt das U-Bahn-Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz dar. Die Machbarkeit der Erschließung und Flächenverteilung einer gemeinsamen Nutzung für Einrichtungen der Stadtwerke München GmbH (SWM) und für Fahrradparken für ca. 1.500 Fahrradstellplätze wurde zum Zeitpunkt der Vorlage des Beschlusses in der Vollversammlung am 21.10.2020 noch geprüft. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde deshalb beauftragt, die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung dem Stadtrat zeitnah vorzustellen und dabei auch darzulegen, welche Kosten anfallen, in welchem Umfang eine Bezuschussung mit GVFG-Mitteln möglich bzw. der Einsatz von Stellplatzablösemitteln in Betracht kommt.

Im nachfolgenden Kapitel 2 werden die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zu Fahrradparken im Bauwerk U1/U2 unter dem Bahnhofplatz und das weitere Vorgehen dargestellt. In Kapitel 3 wird dargestellt, dass die SWM gebeten werden sollen, eine Planungs- und Baukostenvereinbarung zur Realisierung einer Bike&Ride-Anlage mit der DB Netz AG abzuschließen. Hierbei wird auch der Finanzierungsbedarf erläutert. Inwiefern der Einsatz von Stellplatzablösemitteln möglich ist, wird in Kapitel 4 dargestellt.

Weiterhin wurde die Stadtwerke München GmbH mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) gebeten, die Räumlichkeiten der Werkstatt am Hauptbahnhof für das Fahrradparken zur Verfügung zu stellen. Über den Stand der Planungen hierzu wird unter Kapitel 6.1 informiert.

Zudem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) beauftragt zu prüfen, ob ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden soll, damit das Fahrradparken im öffentlichen Raum klar geregelt und widerrechtlich abgestellte Fahrräder von der Kommune entfernt und nach einer gewissen Aufbewahrungsfrist entsorgt bzw. versteigert werden können.

Die Prüfung, ob ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden kann, wird unter Kapitel 6.2 dargestellt.

2. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur gemeinsamen Nutzung des Bauwerks U1/U2 unter dem Bahnhofplatz für Fahrradparken und für Einrichtungen der Stadtwerke München GmbH

2.1 Erarbeitung der Machbarkeitsstudie und Anforderungen an die Erschließung des Bauwerks U1/U2

Das auftragnehmende Büro wurde mit der Aufgabe betraut, im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu untersuchen, wie im 2. Untergeschoss (UG) des U-Bahn-Bauwerks – bisher als PKW-Tiefgarage mit 75 Stellplätzen genutzte Fläche – und auf der neu zu schaffenden Fläche im Umgriff der bisherigen Zufahrtsrampe (1.160 m²) eine unterirdische Fahrradabstellanlage mit ca. 1.500 Stellplätzen eingerichtet werden kann. Ebenfalls sollen die bestehenden Werkstattflächen, Lagerflächen und Betriebsräume der SWM, welche aus dem 3. UG im Rahmen der Planungen zur 2. Stammstrecke verdrängt werden, untergebracht werden. Der Betrieb und die Lagerflächen des Infrastrukturstützpunktes der SWM/MVG versorgen das gesamte U-Bahn-Netz und stellen insbesondere durch die zentrale Lage eine schnelle Wiederherstellung des Betriebes im Störfall sicher. Um den Infrastrukturstützpunkt aufrecht zu erhalten, muss die Zufahrt von Betriebsfahrzeugen in die Untergeschosse sowie eine Anlieferung durch externe Lieferanten weiterhin möglich sein.

Die Haupteerschließung der Fahrradabstellanlage soll im südlichen Bereich des Bahnhofplatzes erfolgen. Die zu erarbeitenden Varianten sollten ferner eine verkehrssichere, platzsparende und städtebaulich integrierbare Erschließung der beiden Nutzungen aufweisen. Das neu zu errichtende Erschließungsbauwerk soll sich gestalterisch in den neuen Bahnhofplatz einfügen und sich positiv auf dessen zukünftige Gestaltung auswirken.

Folgende drei Erschließungsmöglichkeiten einer Fahrradtiefgarage sollten untersucht werden:

- manuelle Abstellanlage
- kombinierte Abstellanlage (manuell & automatisiert)
- vollständig automatisierte Abstellanlage

Im ersten Bearbeitungsschritt wurden gemäß der drei zu untersuchenden Erschließungsmöglichkeiten vom auftragnehmenden Büro drei Varianten entworfen. Die manuelle Variante wurde zusätzlich in zwei Untervarianten unterteilt: Variante 1.1 und Variante 1.2. Für die vertiefte Betrachtung wurden eine manuelle Abstellanlage, Variante 1.2 (Anlage 1), und ein Mischsystem aus einer manuellen und einer automatisierten Abstellanlage, Variante 3 (Anlage 2), ausgewählt.

Im Zuge der vertieften Untersuchung dieser beiden Varianten hat das auftragnehmende Büro eine zusätzliche Variante, Variante 4 (Anlage 3), erarbeitet. Die Variante 4 stellt hinsichtlich der Erschließung der Fahrradgarage eine Kombination der Varianten 1.2 und 3 dar.

2.2. Beschreibung der Varianten der Machbarkeitsuntersuchung

2.2.1 Variante 1.2 – manuelle Abstellanlage

In Variante 1.2 erfolgt die Erschließung der Fahrradstellplätze über eine 6 Meter breite Fahrradrampe, die sich mit einer Neigung von ca. 10 Prozent vom Bahnhofplatz bis in das 2. UG um einen Lichthof windet. Durch den verglasten Lichthof bleibt der Fahrweg trotz der Kurvenradien für die Radfahrer*innen einsehbar. Der verglaste Lichthof sorgt mit dem direkten Bezug nach draußen für eine ansprechende Zugangssituation und wirkt möglichen Angsträumen entgegen. Als zusätzliche Erschließung der Fahrradtiefgarage dient ein Lastenaufzug zwischen der Erdgeschosebene Bahnhofplatz und dem 2. Untergeschoss mit der maximalen Kapazität von vier Personen mit Fahrrädern.

Für die Anlieferung der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 sind täglich ca. 20 Betriebsfahrten erforderlich. Der Großteil der Fahrzeuge gelangt über einen Autoaufzug in das 2. UG und kann von dort aus über die Bestandsrampe zum Zielort in das 3. UG fahren. Die Kabinengröße des Aufzuges orientiert sich an der maximalen Fahrzeuggröße eines Mercedes Vario (7,00 m x 2,90 m). Neben dem Autoaufzug ist als Redundanz ein Lastenaufzug für Paletten vorgesehen, um auch im Störfall eine Erschließung der Untergeschosse sicherstellen zu können.

Des Weiteren werden die SWM-Einrichtungen unter dem Bahnhofplatz etwa zweimal täglich mit Lieferfahrzeugen beliefert, die aufgrund ihrer Fahrzeuggröße zukünftig nicht mehr in die Untergeschosse des U-Bahn-Bauwerks gelangen können. Die internen & externen Lieferungen beinhalten Ersatzmaterial und Sondermaterial für Aufzüge, Fahrtreppen und diverse klein Teile für U-Bahnhöfe. Die Lieferungen sind meist in Palettengröße verpackt (z.B. große Kabeltrommel, Leuchtmittel, Fahrtreppen, etc). Fahrtenanzahl und Materialtyp sind meist vom Störfall abhängig. Um die dringend erforderliche Andienung dieser größeren Lieferfahrzeuge weiterhin gewährleisten zu können, wird auf der Oberfläche eine Aufstellfläche für ein geordnetes Be- und Entladen vorgesehen. Eine zeitliche Verschiebung dieser Ladetätigkeiten ausschließlich auf die frühen Morgen- oder späten Abendstunden ist aus betrieblichen Gründen des Infrastrukturstützpunktes im

Bauwerk U1/U2 nicht möglich. Grund hier ist, dass Reaktionszeiten auf Störungen (Aufzug, Fahrtreppen, sonstige Anlagen) in den U-Bahnhöfen jederzeit eingehalten werden müssen. Die Betriebsfahrten und Belieferungen von Baustellen (U-Bahnhöfe) müssen auch unter tags erfolgen. Die Aufstellfläche auf dem Bahnhofplatz dient ausschließlich der Abwicklung der Liefervorgänge von LKW, die aufgrund der Fahrzeuggröße nicht in die Untergeschosse gelangen können, und in Variante 1.2 als Warteposition für in den Autoaufzug einfahrende Betriebsfahrzeuge der SWM.

In Variante 1.2 ist im 1. UG ein Durchbruch zum Sperrengeschoss vorgesehen, der ggf. mittels Entfall von heute vorhandenen Verkaufsflächen im Sperrengeschoss realisiert werden kann. Durch den direkten Zugang vom/zum Sperrengeschoss wird die Nutzung des neu positionierten Müllraums und die Erreichbarkeit der Fahrradanlage verbessert. Zudem wird die barrierefreie Erreichbarkeit der Tiefgarage mittels Aufzüge durch diesen Zugang erreicht. Der Abtransport erfolgt vorzugsweise außerhalb der Hauptverkehrszeiten über die Lastenaufzüge auf dem Bahnhofplatz.

Im 1. UG befindet sich zudem die Zugangskontrolle der Fahrradtiefgarage mit Drehkreuz-Vereinzelungsanlage. Da bislang noch keine Festlegung getroffen wurde, ob und in welchem Umfang die Nutzung von Fahrradstellplätzen an den geplanten Bike&Ride-Standorten am Hauptbahnhof entgeltlich erfolgen soll, ist bei allen untersuchten Varianten optional eine Zugangskontrolle über eine speziell für Fahrräder und Lastenräder ausgelegte Drehkreuzanlage in Verbindung mit einem Nutzungsentgelt vorgesehen. In der weiteren Planung müsste auch die Möglichkeit Berücksichtigung finden, eine etwaige unterschiedliche Bepreisung der Abstellanlagen je nach Komfort und Sicherheit vorzunehmen.

In Variante 1.2 wird die gesamte Fläche der Tiefgarage im 2. UG für die Einrichtung von manuellen Abstellanlagen vorgesehen. Hieraus ergeben sich unter Berücksichtigung auskömmlicher Fahrbreiten ca. 1.401 Stellplätze. Bei der Anordnung der manuellen Fahrradabstellplätze im 2. UG wurde darauf geachtet, lange Blickachsen zu bilden und visuelle Barrieren weitgehend zu vermeiden. So wurden z. B. die hohen Doppelstockparker nur entlang der Wände platziert. Dadurch wirkt der Raum weniger beengt und in der Wahrnehmung der Nutzer*innen folglich angenehmer und übersichtlicher. Dieser Effekt soll bei einer zukünftigen Planung zusätzlich durch eine helle Gestaltung der Oberflächen und eine sehr hohe Beleuchtungsdichte verstärkt werden. Zur besseren Orientierung empfiehlt sich eine Signaletik/Wegfindung mit einem abgestimmten Farbkonzept, um die Nutzung möglichst intuitiv zu ermöglichen.

Um den Eingriff in das Bestandsgebäude und den damit verbunden hohen planerischen und baulichen Aufwand möglichst gering zu halten, wurde seitens des auftragnehmenden Büros entschieden, auf die bestehenden Ein- und Ausgänge zurückzugreifen und nur um die Anbindung an den Treppenraum an der nördlichsten Stelle der Tiefgarage zu ergänzen. An dieser Stelle kann eine direkte Verbindung zur ersten S-Bahn-Stammstrecke, der U1/U2-Linien und dem Sperrengeschoss hergestellt werden. Dies würde die Attraktivität der im nördlichen Bereich der Tiefgarage angeordneten Stellplätze erheblich erhöhen. Als Hauptzugang der Fahrradgarage im 2. UG dienen die zentral gelegenen Ausgänge über die Treppe und den Aufzug in das Sperrengeschoss.

Bei Variante 1.2 können Flächen mit einer Größe von insgesamt ca. 1.192 m², davon ca. 379 m² reine Verkehrsflächen, zur Verwendung für Einrichtungen der Stadtwerke München hergestellt werden. Diese dienen der SWM als Ausgleichsfläche für die im Zuge der Realisierung der 2. Stammstrecke entfallenden Räumlichkeiten im 3. UG des Bauwerks U1/U2. Die neu geschaffenen Flächen befinden sich im Bereich der Bestandsrampe.

2.2.2 Variante 3 – kombinierte Abstellanlage

Bei Variante 3 handelt es sich um ein Mischsystem aus manuellen Stellplätzen im 2. UG und einem automatisierten Fahrradabstellsystem im Bereich der Bestandsrampe. Insgesamt entstehen ca. 1.520 Stellplätze, von denen ca. 480 vollautomatisiert sind. Die Übergabestation der automatisierten Systeme befindet sich im 1. UG, welches über zwei 1,10 m breite Rollsteige (Schieberampe) erschlossen wird. Zur Vermeidung von Angsträumen ist das 1. UG über einen überdachten Lichthof mit dem Bahnhofsvorplatz verbunden. Sowohl Tageslichteinfall als auch Sichtbezug sind jederzeit gegeben. Vom 1. UG gelangen Nutzer*innen über drei leistungsfähige Lastenaufzüge zu weiteren ca. 1.040 manuellen Stellplätzen in der Tiefgarage im 2. UG.

Die Andienung der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 erfolgt wie in Variante 1.2 über zwei Lastenaufzüge (Auto- und Pallettenaufzug). In Variante 3 ist die Aufstellfläche für größere Lieferfahrzeuge auf dem Bahnhofplatz südlich des Aufzugbauwerks angeordnet.

Das 1. UG ist über einen direkten Zugang mit dem Sperrengeschoss verbunden und bietet den Nutzer*innen nach dem Abstellvorgang an den automatisierten Systemen Anschlussmöglichkeiten zu Fernzügen, U- und S-Bahnen sowie Tram- und Buslinien.

Die manuellen Abstellplätze im 2. UG sind analog der Gestaltungsprinzipien der Variante 1.2 angeordnet. Da die Förderkapazität der drei Aufzüge die mögliche Stellplatzanzahl begrenzt, wird in Variante 3 ein Teil der Tiefgarage als verfügbare Flächen für Einrichtungen der SWM vorgesehen. Diese dienen der SWM als Ausgleichsfläche für die im Zuge der Realisierung der 2. Stammstrecke entfallenden Räumlichkeiten im 3. UG des Bauwerks U1/U2. Insgesamt ergeben sich in Variante 3 Flächen für die SWM mit einer Gesamtgröße von ca. 1.482 m², davon ca. 162 m² reine Verkehrsflächen.

2.2.3 Variante 4 – manuelle Abstellanlage

Bei Variante 4 wird der Zugang zur Fahrradrampe in das 1. UG verlegt. Die Erschließung des 1. UG vom Bahnhofplatz erfolgt wie in Variante 3 über 1,1 m breite Rollsteige. Im 1. UG besteht ein direkter Zugang zum Sperrengeschoss und eine zusätzliche Erschließung des Fahrradparkens im 2. UG über einen leistungsfähigen Lastenaufzug. Für ein gesteigertes Sicherheitsempfinden der Nutzer*innen werden im 1. UG zwei überdachte Lichthöfe vorgesehen, die die Zugangsbereiche zum Sperrengeschoss und zur Fahrradrampe mit Tageslichteinfall versorgen.

Die Fahrradrampe führt mit einer Neigung von ca. 9,2 Prozent über eine 5 m breite und 74 m lange Fahrbahn in Form einer S-Kurve vom 1. UG in das 2. UG. Aufgrund der raumgreifenden Zugangsbauwerke im 1. und 2. UG können in dieser Variante in der Tiefgarage

im 2. UG deutlich weniger Fahrradstellplätze untergebracht werden als in der Variante 1.2. Durch eine optimierte Flächenverteilung können im 2. UG dennoch ca. 1.158 Fahrradstellplätze realisiert werden. Die Anordnung der Fahrradständer in der Tiefgarage folgt den beschriebenen Gestaltungsprinzipien der anderen Varianten. Im 2. UG führen die zwei verglasten Hauptaushänge im mittleren und nördlichen Bereich der Tiefgarage zu allen wichtigen Verbindungen. Ein Teil der Tiefgarage dient den SWM als Ausgleichsfläche für die im Zuge der Realisierung der 2. Stammstrecke entfallenden Räumlichkeiten im 3. UG des Bauwerks U1/U2. Bei Variante 4 können Flächen mit einer Größe von insgesamt ca. 1.498 m², davon ca. 475 m² reine Verkehrsflächen zur Verwendung für Einrichtungen der Stadtwerke München, geschaffen werden.

Die Ver- und Entsorgung der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 erfolgt wie in den beiden anderen Varianten über zwei Lastenaufzüge. In Variante 4 sind die Aufzüge nach Süden ausgerichtet mit einer Aufstellfläche auf dem Bahnhofplatz unmittelbar vor dem Autoaufzug. In Variante 4 ist darüber hinaus kein rückwärtiges Ein- und Ausfahren in und aus dem Autoaufzug vorgesehen.

2.3 Fachliche Bewertung der Varianten der Machbarkeitsuntersuchung

2.3.1 Variante 1.2

In Variante 1.2 können zu Herstellungskosten i. H. v. ca. 22,7 Mio. Euro netto ca. 1.401 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Dies entspricht Herstellungskosten pro Fahrradstellplatz i. H. v. ca. 16.200 Euro netto.

Die konventionelle Erschließung der Fahrradtiefgarage mittels Fahrrampe in Verbindung mit einer leistungsgerechten Aufzugsanlage kann unter Berücksichtigung der besonderen Rahmenbedingungen des Standortes als geeignet angesehen werden. In Anbetracht der direkten Zufahrtsmöglichkeit mit dem Fahrrad bis in das 2. UG und dem damit verbundenen Erlebnischarakter ist von einer vergleichsweise hohen Akzeptanz der Nutzer*innen auszugehen. Nutzer*innen, die angesichts des zu überwindenden Höhenunterschieds vom 2. UG bis zum Bahnhofplatz das Befahren der steilen Fahrradrampe als zu anstrengend empfinden, schieben das Fahrrad oder haben die Möglichkeit, den Lastenaufzug zu benutzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Neigung der spiralförmigen Fahrradrampe zwischen Erdgeschoss und 2. UG mit ca. 10 Prozent nicht den FGSV-Empfehlungen zu Rampenneigungen im Radverkehr entspricht: *„Die Neigung befahrbarer Rampen soll generell 6% nicht überschreiten. Maximal sind 10% auf bis zu 20 m Länge möglich. Richtungswechsel sind zu vermeiden. Sind sie ausnahmsweise doch erforderlich, müssen ausreichend dimensionierte Zwischenpodeste vorgesehen werden.“* (FGSV, 2012).

Die Umsetzung einer geringeren Rampenneigung ist angesichts des zu überwindenden Höhenunterschieds bis in das 2. UG und aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 für die Planung deutlich raumgreifenderer Rampenbauwerke nicht gegeben. Die durch die Rampenneigung und Kurvenradien ergebenden Gefahrenpotenziale sind in der weiteren Planung durch die Erarbeitung geeigneter Maßnahmen auf ein vertretbares Minimum zu reduzieren. Ferner muss das geplante Rampenbauwerk bis in das 1. UG über eine Begleitheizung frostfrei gehalten werden, um der Unfallgefahr beim

Befahren der Rampe in den Wintermonaten zu begegnen.

Eine Fahrradrampe ermöglicht grundsätzlich eine bessere Leistungsfähigkeit als alternative Erschließungsformen und bietet somit kürzere Wartezeiten zu Stoßzeiten. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde nachgewiesen, dass die Fahrradrampe in Kombination mit dem Lastenaufzug ausreichende Kapazitäten aufweist, um die verkehrliche Abwicklung der Fahrradgarage in der morgendlichen Spitzenstunde zu gewährleisten.

Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist bei Variante 1.2 eine verkehrssichere Abwicklung der Anliefervorgänge der SWM-Einrichtungen nicht gegeben. Durch das erforderliche rückwärtige Ein- und Ausfahren in und aus dem Autoaufzug – im 2. UG ist kein Rangieren der Betriebsfahrzeuge möglich – auf den Radweg bzw. die Bewegungskorridore des Fuß- und Radverkehrs auf den Bahnhofplatz entstehen regelmäßig Gefährdungssituationen. Zusätzlich werden über den Fuß- und Radweg Liefervorgänge von der Position der Aufstellfläche zum Lastenaufzug abgewickelt.

Die Rampenerschließung des Fahrradparkhauses erfordert des Weiteren einen vergleichsweise hohen Flächenbedarf auf dem Bahnhofplatz (ca. 640 m²) und schränkt damit auch den Gestaltungsspielraum für die Neuordnung der städtebaulichen und verkehrlichen Funktionen ein. Mit Herstellung der Variante 1.2 sind die bislang untersuchten Gleislagen der zu prüfenden vier Tramtrassen auf dem Bahnhofplatz mit den dafür erforderlichen Positionen der Bahnsteige nicht realisierbar. Auf Grundlage dieser Variante des Zugangsbauwerks U1/U2 kann die weitere Planung für eine zukunftsfähige ÖPNV-Infrastruktur auf dem Bahnhofplatz nur unter großen planerischen Einschränkungen fortgeführt werden.

Darüber hinaus werden mit Variante 1.2 im südlichen Bereich des Bahnhofplatzes an frequentierten Wegebeziehungen Engstellen für den Fußverkehr geschaffen. Die Abstände zwischen Rampenbauwerk und Fassade des Neubaus Empfangsgebäude messen an der engsten Stelle ca. 4 Meter und zwischen Rampenbauwerk und Abgang zum Sperrengeschoss im südlichen Bereich nur ca. 3 Meter.

Zwar stellt Variante 1.2 mit der direkten Zugänglichkeit vom Bahnhofplatz über die Fahrradrampe und den Lastenaufzug bis ins 2. UG sowie der hohen Anzahl an potenziell realisierbaren ca. 1.401 Fahrradstellplätzen eine zufriedenstellende Lösung für die Nutzung des U1/U2-Bauwerks als Bike&Ride-Standort dar, allerdings weist Variante 1.2 auch erhebliche Nachteile hinsichtlich des Gestaltungsspielraums für die künftige Neugestaltung und die erforderliche verkehrsfunktionale Neuordnung des Bahnhofplatzes auf und lässt überdies keine verkehrssichere Abwicklung der Liefervorgänge auf dem Bahnhofplatz erkennen. Zudem wird die Leistungsfähigkeit des SWM-Betriebs durch das erforderliche rückwärtige Ein- und Ausfahren in und aus dem Autoaufzug und die nicht gegebene Wendemöglichkeit im Untergeschoss deutlich verschlechtert. Aufgrund dieser elementaren Nachteile kann die Variante 1.2 aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates nicht zur weiteren Ausarbeitung empfohlen werden.

2.3.2 Variante 3

Zu Herstellungskosten i. H. v. ca. 25,5 Mio. Euro netto können mit Variante 3 ca. 1.520 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Dies entspricht Herstellungskosten pro Fahrradstellplatz i. H. v. ca. 16.800 Euro netto. Zusätzlich zu den Herstellungskosten ist bei Variante 3 mit hohen Betriebs- und Instandhaltungskosten des Fahrradparkens zu rechnen. Die Wartungs- und Störanfälligkeit von automatisierten, insbesondere schienenbasierten, Fahrradabstellsystemen ist grundsätzlich als deutlich höher einzustufen als die manuell zugänglicher Fahrradabstellanlagen.

Die automatisierten Abstellanlagen im 1. UG weisen mit Zugang über die Rollsteige grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit auf. Die Zugänge der Fahrradabstellsysteme sind um 45 Grad gedreht angeordnet, um die Laufwege der anderen Nutzer*innen möglichst nicht zu beeinträchtigen. Da die manuellen Fahrradabstellanlagen im 2. UG nur über die drei Lastenaufzüge aus dem 1. UG erreicht werden können, ist im 1. UG im Bereich der Rollsteige zu Stoßzeiten dennoch mit eingeschränkten Rangiermöglichkeiten und gegenseitigen Behinderungen der Nutzer*innen zu rechnen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass bereits die Fahrradgarage im Neubau Empfangsgebäude unter dem Bahnhofplatz eine Erschließung ausschließlich per Lastenaufzüge vorsieht. Für das Fahrradparken im Bauwerk U1/U2 sollte nach Möglichkeit eine alternative Erschließungsform gewählt werden, um eine größere Bandbreite an Erschließungen des Fahrradparkens am Bahnhofplatz anzustreben und folglich den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der Fahrradfahrer*innen gerecht zu werden.

Nachteilig zu bewerten ist bei Variante 3 zudem der in der Fahrradgarage im 2. UG fehlende nördliche Ausgang zur ersten S-Bahn-Stammstrecke, zu den U1/U2-Linien und dem Sperrengeschoss. Ob die zwei vorhandenen zentralen Ausgänge in der Tiefgarage im 2. UG zu den Spitzenstunden ausreichen, um in Variante 3 eine komfortable Nutzung der nördlich gelegenen Fahrradstellplätze zu gewährleisten, wird angezweifelt. Hervorzuheben ist dabei die besondere Bedeutung von kurzen und sicher nutzbaren Verbindungen aus der Fahrradgarage zu den Zielorten am Hauptbahnhof.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde nachgewiesen, dass die Zugriffszeiten der automatisierten Fahrradabstellsysteme und die drei installierten Lastenaufzüge ausreichende Kapazitäten aufweisen, um die verkehrliche Abwicklung der Ein- und Auspendler der Fahrradgarage in der morgendlichen Spitzenstunde sicherzustellen.

Variante 3 erfordert hinsichtlich der räumlichen Ausprägungen auf dem Bahnhofplatz einen geringeren Flächenbedarf als Variante 1.2, jedoch weist auch Variante 3 keine Kompatibilität mit den bislang untersuchten Gleislagen von vier Tramtrassen auf dem Bahnhofplatz auf und gilt aufgrund des rückwärtigen Ein- und Ausfahrens von Betriebsfahrzeugen in und aus dem Autoaufzug nicht als verkehrssicher. Zusätzlich ist anzumerken, dass mit der Positionierung der Aufstellfläche auf dem Bahnhofplatz eine bedeutende Wegebeziehungen in Ost-West-Richtung für den Fußverkehr für den Zeitraum von Liefervorgängen versperrt wird.

Die hohe Anzahl an potenziell realisierbaren Fahrradstellplätzen ist bei Variante 3 positiv hervorzuheben. In Anbetracht der geringen Attraktivität und der mäßigen Erreichbarkeit der manuellen Stellplätze im 2. UG und der betrieblichen Unwägbarkeiten schienen-

basierter automatisierter Abstellsysteme sowie der negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Gestaltungsfreiheiten auf dem Bahnhofplatzes kann die Variante 3 aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates nicht zur weiteren Ausarbeitung empfohlen werden.

2.3.3 Variante 4

Die Herstellungskosten der Variante 4 werden mit ca. 20,8 Mio. Euro netto angegeben. Dies entspricht Herstellungskosten pro Fahrradstellplatz i. H. v. ca. 17.900 Euro netto. Die bei Variante 4 geringere Anzahl von ca. 1.158 potenziell realisierbaren Fahrradstellplätzen in der Fahrradtiefgarage ist negativ hervorzuheben und stellt den wesentlichen Kritikpunkt an dieser Variante dar. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass Potenziale für die Einrichtung weiterer Fahrradstellplätze im südlichen Bereich des Hauptbahnhofs im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu Fahrradparken im Bauwerk U4/U5 untersucht werden sollen.

Des Weiteren werden die Rampenneigung und engen Kurvenradien der befahrbaren Fahrradrampe vom 1. UG in das 2. UG kritisch gesehen. Mit einer Neigung von ca. 9,2 Prozent über eine Länge von 74 m widerspricht die Fahrradrampe auch in dieser Variante grundsätzlich den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV. Die Realisierung einer geringeren Rampenneigung ist aus Gründen des damit einhergehenden Flächenbedarfs im Bauwerk U1/U2 nicht möglich. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist bei der weiteren Ausarbeitung dieser Variante daher insbesondere auf die Gestaltung und Einsehbarkeit der Rampe zu achten. Das Konzept des auftragnehmenden Büros sieht vor, dass die Fahrradrampe zu großen Teilen einsehbar ist. Die Rampe ist in den engen Kurven mit durchlässiger Sichtbeziehung gestaltet, so dass auf- und abfahrende Nutzer*innen sich im gegenseitigen Sichtfeld bewegen. Statische Zwangspunkte müssen im Rahmen der Entwurfsplanung aufgelöst werden. Geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit der Fahrradrampe sind im Rahmen der weiteren Planungsschritte zu erarbeiten. Außerdem sollten auch Maßnahmen Berücksichtigung finden, die das Befahren der Rollsteige vom Bahnhofplatz in das 1. UG möglichst unterbinden.

Die manuelle Erschließung der Fahrradgarage kann unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen am Standort als geeignet und die Befahrbarkeit der Fahrradrampe für die Nutzer*innen als zumutbar erachtet werden. Im Gegensatz zu Variante 1.2 muss mit der Fahrradrampe in Variante 4 nur der Höhenunterschied zwischen 1. und 2. UG überwunden werden. Einzelne Nutzer*innen, die das Befahren der Fahrradrampe als zu steil oder kurvig empfinden, schieben das Fahrrad oder haben die Möglichkeit, den Lastenaufzug zu benutzen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde nachgewiesen, dass die Fahrradrampe in Verbindung mit dem Lastenaufzug über die Rollsteige ausreichende Kapazitäten aufweist, um die verkehrliche Abwicklung der Fahrradgarage in der morgendlichen Spitzenstunde zu gewährleisten.

Mit Blick auf den Gestaltungsspielraum bei den bevorstehenden vertiefenden Planungen zur Neuordnung der Funktionen auf dem Bahnhofplatz bietet Variante 4 mit einem

vergleichsweise geringen Flächenbedarf auf dem Bahnhofplatz (ca. 226 m²) die größten Potenziale aller dargestellten Varianten. Im Gegensatz zu den anderen erarbeiteten Varianten ist Variante 4 mit den bislang untersuchten Gleislagen der zu prüfenden vier Tramtrassen auf dem Bahnhofplatz und den dafür erforderlichen Positionen der Bahnsteige kompatibel.

In Variante 4 wurde die verkehrliche Abwicklung von erforderlichen Anliefervorgängen auf dem Bahnhofplatz und die Zufahrt zum Bauwerk U1/U2 für Betriebsfahrzeuge der SWM optimiert. Da in Variante 4 auf dem Bahnhofplatz kein Halten und kein rückwärtiges Rangieren von Lieferfahrzeugen auf den Bewegungskorridoren des Radverkehrs erfolgt, stimmt das Mobilitätsreferat grundsätzlich zu, dass mit Variante 4 und den damit vorgesehenen Einbauten auf dem Bahnhofplatz eine verkehrssichere Abwicklung von Anliefervorgängen der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 auf dem Bahnhofplatz gewährleistet werden kann bzw. unter Voraussetzung der bislang bekannten Gegebenheiten möglich ist. Diese fachliche Einschätzung erfolgt vorbehaltlich einer im Zuge der finalen Platzgestaltung durchzuführenden Prüfung.

Die Situierung und Dimensionierung der vorgesehenen Aufstellfläche auf dem Bahnhofplatz ist im Rahmen der weiteren Planung detailliert zu prüfen. Während den etwa zweimal täglich stattfindenden Ladevorgängen auf dem Bahnhofplatz wird der Fußverkehr in Ost-West-Richtung durch eine Engstelle im Bereich der Aufstellfläche geringfügig beeinträchtigt.

Zwar weist Variante 4 die vergleichsweise geringste Anzahl an realisierbaren Fahrradstellplätze auf, jedoch können mit dieser Variante die größten Freiheitsgrade hinsichtlich der Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie die mögliche Einrichtung von vier Tram-Gleisen gewahrt werden. Nur bei Variante 4 kann eine verkehrssichere Abwicklung des Lieferverkehrs durch vorwärts Ein- und Ausfahrt in den Autoaufzug der SWM-Einrichtungen gewährleistet und die Leistungsfähigkeit des SWM-Betriebs sichergestellt werden. Sie stellt zudem die Variante dar, die zum jetzigen Zeitpunkt die geringsten Kosten auslösen dürfte.

Die Variante 4 überzeugt durch die überwiegenden Vorteile im Vergleich zu den Varianten 1.2 und 3, so dass aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates diese Variante als Vorzugsvariante zur weiteren Ausarbeitung empfohlen wird.

2.4 Empfehlung für eine Vorzugsvariante für ein künftiges Zugangsbauwerk U1/U2

Nachfolgende Bewertungsmatrix dient als Übersicht zur fachlichen Beurteilung der Varianten für ein Zugangsbauwerk auf dem Bahnhofplatz zum U-Bahn-Bauwerk U1/U2 unter Berücksichtigung der Nutzung Fahrradparken und der erforderlichen Einrichtungen der SWM.

Entscheidungskriterien für die Variantenbewertung:

	Variante 1.2	Variante 3	Variante 4
Anzahl potenziell realisierbarer Fahrradstellplätze	ca. 1.401	ca. 1.520 (davon ca. 480 vollautomatisiert)	ca. 1.158
Herstellungskosten	ca. 22,7 Mio. Euro	ca. 25,5 Mio. Euro	ca. 20,8 Mio. Euro
Herstellungskosten pro Stellplatz	ca. 16.200 Euro pro Stellplatz	ca. 16.800 Euro pro Stellplatz	ca. 17.900 Euro pro Stellplatz
Instandhaltungskosten /Wartungsanfälligkeit	mittel	hoch	mittel
Eignung der Erschließung der Fahrradgarage	geeignet (manuelle Erschließung über Fahrradrampe)	weniger geeignet (automatisierte Anlagen + Erschließung des 2. UG nur über Lastenaufzüge)	geeignet (manuelle Erschließung über Rollsteige und Fahrradrampe)
Flächenbedarf auf dem Bahnhofplatz	hoch (ca. 640 m ²)	mittel (ca. 475 m ²)	gering (ca. 226 m ²)
Kompatibilität mit vier Tram-Gleisen	nicht gegeben	nicht gegeben	gegeben
Verkehrssichere Abwicklung des Lieferverkehrs der SWM-Einrichtungen	nicht gegeben	nicht gegeben	gegeben
SWM Ausgleichsflächen + Verkehrsfläche = Gesamtfläche	ca. 814 m ² ca. 378 m ² Gesamt ca. 1192 m ²	ca. 1320 m ² ca. 162 m ² Gesamt ca. 1482 m ²	ca. 1023 m ² ca. 475 m ² Gesamt 1498 m ²

Die Variante 1.2 und 3 können aufgrund der nicht gegebenen verkehrssicheren Abwicklung der Liefervorgänge und Betriebsfahrten der SWM auf dem Bahnhofplatz, der eingeschränkten Gestaltungsspielräume für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und insbesondere in Anbetracht der fehlenden Kompatibilität mit möglichen vier Tramgleisen aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates nicht weiterverfolgt werden. Die Varianten 1.2 und 3 sind mit den Zielen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes nicht vereinbar und stellen deshalb keine kompromissfähigen Lösungen dar.

Variante 4 weist zwar eine deutlich geringere Anzahl an potenziell realisierbaren Fahrradstellplätzen auf, aber stellt zugleich die einzige Variante dar, mit der sich die verkehrsfunktionalen und stadtgestalterischen Anforderungen an die weiterführenden Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes und den dafür notwendigen Freiheitsgraden abbilden lassen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat empfehlen, angesichts der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Variante 4 als Vorzugsvariante für die

weitere Ausarbeitung eines Zugangsbauwerks zum U-Bahn-Bauwerk U1/U2 unter Berücksichtigung der Nutzungen Fahrradparken und Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt der SWM zuzustimmen und dieses Ergebnis der Deutschen Bahn mitzuteilen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Situierung und die Ausgestaltung der Aufzugsanlage für den SWM-Infrastrukturstützpunkt im Rahmen der Gestaltung des Bahnhofplatzes verändern kann und auch planerisch in der Weise noch veränderbar ist. Der Redundanzaufzug der Aufzugsanlage soll als versenkbarer Aufzug (Unterfluraufzug), realisiert werden. Die DB Station und Service hat dazu gemeinsam mit der DB Netze AG mit Schreiben vom 27.09.2021 (erhalten am 04.10.2021) mitgeteilt, dass vorbehaltlich der Klärung noch offener finanzieller Fragen die Bereitschaft besteht für die künftige Bike&Ride-Anlage ein Rampenbauwerk entsprechend der Variante 4 zu planen und im Rohbau zu errichten.

Das Erschließungsbauwerk und dessen Auswirkung auf den Bahnhofplatz und Neubau des Empfangsgebäudes wird im Weiteren auch Thema des Beratergremiums Hauptbahnhof sein.

2.5 Notwendigkeit weiterer verkehrlicher Untersuchungen

In den untersuchten Varianten wurde in Erwägung gezogen, den Bike&Ride-Standort im Bauwerk U1/U2 über einen Zweirichtungsradweg an das umliegende Radwegenetz anzuschließen. Im Zuge der weiterführenden Planungsschritte zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird die Radverkehrsführung über den Bahnhofplatz vertieft untersucht. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Weiteren auch Flächen für Aufstellbereiche für den Fuß- und Radverkehr, entsprechende Flächen für Fußgängerquerungen und sichere Radverkehrsführungen sowie Führungen des Bus- und Tramverkehrs in den Knotenpunktbereichen zu berücksichtigen und zu prüfen sind.

Im Hinblick auf weitere erforderliche verkehrliche Prüfungen ist darüber hinaus die verträgliche Abwicklung eines Fahrradparkhauses im Bauwerk U1/U2 im angrenzenden Straßennetz mittels einer Leistungsfähigkeitsprüfung nachzuweisen. Bei der Prüfung ist die künftige ÖPNV-Infrastruktur am Bahnhofplatz mit den entsprechenden Auswirkungen auf die angrenzenden Knotenpunkte möglichst zu berücksichtigen.

3. Herstellung und Nutzung der Bike&Ride-Anlage

Die Stadtwerke München GmbH, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat sind sich einig, dass es am zielführendsten ist, dass die Stadtwerke München GmbH sowohl die Planung und den Bau der Bike&Ride-Anlage federführend übernimmt und hinsichtlich der Errichtung des Zugangsbauwerks eine Vereinbarung mit der DB Netz AG abschließt. Dies deshalb, weil das zu errichtende bzw. wiederherzustellende Bauwerk nicht nur eine an die Stadt bzw. städtische Tochter zu vermietende Bike&Ride-Anlage, sondern auch die bereits bestehenden Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt (vgl. unter Ziff. 6.1 zur Verlagerung der Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt) enthalten wird. Hinzu kommt, dass die ehemalige PKW-Garage, die nun zu einer Bike&Ride-Anlage umgestaltet werden soll, sich, wirtschaftlich gesehen, im Eigentum der

Stadtwerke München GmbH befindet. Dies wird auch zukünftig der Fall sein, was zur Folge hat, dass die zu errichtende Bike&Ride-Anlage von der Stadtwerke München GmbH an die Stadt oder eine städtische Tochter, wie die P+R Park & Ride GmbH München überlassen werden soll.

Deshalb soll die Stadtwerke München GmbH vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat beauftragt werden, eine Bike&Ride-Anlage unter dem Bahnhofsvorplatz zu errichten und der Stadt bzw. einer städtischen Tochter als Betreiber zur Verfügung zu stellen.

3.1 Beauftragung der DB Netz AG, das Zugangsbauwerk der Bike&Ride-Anlage zu errichten, Finanzierungsbedarf Deltakosten

Mit Schreiben der DB Netz AG vom 20.12.2019 wurde der Landeshauptstadt München die Möglichkeit eingeräumt, hinsichtlich der künftigen Nutzung des SWM-Bauwerks U1 / U2 an Stelle der Wiederherstellung der Zufahrt zur PKW – Garage bzw. der Werkstatt der Stadtwerke eine anderweitige Lösung vorzuschlagen. Mit gleichlautenden Schreiben vom 01.09.2021 wurde dieser Vorschlag aufgegriffen und die DB Netz AG sowie die DB Station und Service darum gebeten darzulegen, unter welchen Voraussetzungen die Übernahme der Planung und die Errichtung des Rohbaus für ein Zugangsbauwerk für eine Bike&Ride-Anlage möglich ist.

Die DB Netz AG hat dazu mit Schreiben vom 27.09.2021 (erhalten am 04.10.2021) dargelegt, dass die Bereitschaft besteht, im Zusammenhang mit Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke auch das neue Zugangsbauwerk zum U-Bahn-Bauwerk U1/U2 unter Berücksichtigung der Nutzungen Fahrradparken und Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt der Stadtwerke München GmbH mit zu errichten, wenn der DB keine finanziellen Nachteile entstehen.

Da die DB Netz AG bereits durch den Planfeststellungsbeschluss zur 2. Stammstrecke vom 09.06.2015 verpflichtet ist, eine PKW-Rampe – wie sie ursprünglich vor Beginn der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke vorhanden war – auf ihre Kosten wieder herzustellen, kommt auch aus vergaberechtlicher Sicht letztlich nur eine Beauftragung der DB Netz AG in Betracht. Auf Grund des konstruktiv – technischen Zusammenhangs zu den Maßnahmen der 2. Stammstrecke gilt das auch für den hier vorliegenden Fall, bei dem nicht nur eine Rampe, sondern ein Zugangsbauwerk hergestellt werden soll, welches eine Erschließung sowohl für die Nutzungen Fahrradparken und Werkstätten / Infrastrukturstützpunkt der Stadtwerke München GmbH ermöglicht..

Mit diesem Beschluss soll daher das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten werden der DB Netz AG mitzuteilen, dass hinsichtlich des Zugangsbauwerks die weiteren Schritte einzuleiten sind. Dieses Schreiben soll auch die Erklärung beinhalten, dass die bei der DB Netz AG anfallenden zusätzlichen Kosten übernommen werden. Zu den Kosten ist anzumerken, dass nur die zusätzlichen Planungs- und Baukosten („Deltakosten“) zu erstatten sind, die nun durch die Planung und den Bau des Rampenbauwerks anfallen, da die Verpflichtung der DB Netz AG besteht eine PKW-Rampe – wie sie ursprünglich vor Beginn der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke vorhanden war auf ihre

Kosten wieder herzustellen.

Nach einer groben Kostenschätzung der Stadtwerke München ist von folgenden Deltakosten für die Planung und Herstellung des Rohbaus des Erschließungsbauwerks auszugehen:

Abbruchkosten bestehender Interimslastenaufzug: ca. 150.000 Euro

Aufwendungen für weiteren bauzeitlichen Interims-Lastenaufzug (Rohbau und TGA Aufzug): ca. 2,8 Mio Euro

Vorbehalten seien hierbei ausdrücklich die Kosten für eine Wasserhaltung, welche in Folge der konstruktiven Details der letztlich verbleibenden Aufzugsanlage notwendig werden könnte, weil der Unterbau des vorgesehenen Aufzugs tiefer in das Grundwasser einbinde als der jetzige Bestand, Es werde daher ein Risikozuschlag aus Vergleichsprojekten von 30% vorgeschlagen.

Es ergäben sich damit eine **Gesamtsumme Deltakosten** inkl. Risikozuschlag (30%) für die Planung und Herstellung des Rohbaus eines Erschließungsbauwerks in Höhe von **3,835 Mio. Euro** (aufgerundet: 3,84 Mio. Euro).

Seitens der Deutschen Bahn ist in dem Zusammenhang mitgeteilt worden, dass für die Ausschreibung des zu erstellenden Zugangsbauwerks in Form einer Vor – Entwurfsplanung (EP – Light“) zusätzliche Leistungen zu erbringen seien. Diese beträfen die Optimierung des Entwurfs im Hinblick auf die Anpassung des Rohbaus auf Basis eines noch zu koordinierenden Nutzerkonzepts (Fahrradparken) inkl. aller Bauzustände; Entwurfsstatik: Tragwerk Ersatzbauwerk und Abstimmung mit einer geotechnischen Fachplanung (Stichwort: Anbaumethode). Hierfür seien auf Stundenbasis 54.952,00 Euro (gerundet: 55.000.- Euro) für koordinatorische Leistungen anzusetzen. Hinzu kämen entsprechende Planungsleistungen in Höhe von 166.900 Euro (gerundet 167.000 Euro). Diese zusätzlich bei der Deutschen Bahn anfallenden Kosten erschienen nach summarischer Prüfung der Stadtwerke nachvollziehbar. In dem Schreiben vom 27.09.2021 wurde daher in Abstimmung mit den Stadtwerken und dem Mobilitätsreferat dargestellt, dass diese Kosten vorbehaltlich Stadtratsbeschluss übernommen werden. Die eben genannten Kosten sind in den voraussichtlichen Deltakosten im Risikozuschlag bereits enthalten.

Für die eigentliche Beauftragung der Deutschen Bahn wird der Abschluss einer Bau – und Finanzierungsvereinbarung notwendig werden. Die Stadtwerke München GmbH soll daher gebeten werden, diese Vereinbarung abzuschließen.

3.2 Finanzierungsbedarf für die vollständige Herstellung der Fahrradgarage (weiterer Ausbau), Personalmehrbedarf der Stadtwerke

Die Bike&Ride-Anlage wird in Abhängigkeit von den Arbeiten zur 2. Stammstrecke voraussichtlich in den Jahren 2028 ff. errichtet werden. Um eine möglichst hohe Funktionalität zu gewährleisten, wird im Detail zu untersuchen sein, wie die Anlage so ausgestaltet werden kann, dass sie eine größtmögliche Nutzbarkeit für die Radfahrer*innen hat.

Neben den Kosten für die Herstellung des Rampenbauwerks werden demgemäß noch Kosten für die vollständige Herstellung bzw. für die Ablöse der bisherigen Nutzung, vgl. unten bei Ziff. 3.3 und die spätere Nutzung der Anlage anfallen, vgl. bei Ziff. 3.4.

Die Stadtwerke München gehen hierbei ausweislich einer groben Kostenschätzung von folgenden Kosten aus:

Baukosten Ausbau	5,7 Mio. Euro
Planungskosten inkl. Mehraufwand (2/3 der Planungskosten)	2,1 Mio. Euro
Risikozuschlag (30% der Bau-& Planungskosten)	2,3 Mio. Euro
Gesamt Planungs- und Baukosten für Ausbau Fahrradparken	10,1 Mio. Euro
abzüglich Anteil Deutsche Bahn (ca. 10%); ergibt damit	9,1 Mio. Euro

Seitens der Stadtwerke München GmbH wurde zudem dargestellt, dass durch die Planungen ein SWM-interner Personalmehrbedarf für Koordination und Planung des Gesamtprojekts/ Gesamtbauwerks entstünde. So sei der zusätzliche Einsatz eines Projektleiters Objektplanung, eine Teilprojektleitung MI-EA (Fachbereich Elektroanlagentechnik), sowie eine halbe Stelle einer Teilprojektleitung MI-DT (Fachbereich Digitalisierung und Telematik) erforderlich. Hierfür wurden Kosten in Höhe von 700.000 Euro für die Leistungsphasen 1 bis 4 veranschlagt.

Im Zuge der durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung wurden die Herstellungskosten (Rohbau und Ausbau, samt Planung) von voraussichtlich 12,94 Mio. Euro ermittelt. Hinzu kommen Personalkosten in Höhe von 0,7 Mio. Euro (Planungsphase, Leistungsphasen 1 bis 4). Es ist damit von Planungs- und Herstellungskosten von ca. 13,64 Mio. Euro auszugehen.

Die Lenkungsgruppe Stellplatzablöse hat sich in ihrer Sitzung am 17.09.2021 mit der Frage der Finanzierung mit Stellplatzablösemitteln befasst und eine Finanzierung für möglich erachtet, vgl. dazu unten bei Ziff. 4.

3.3 Kosten für die Nutzung der Bike&Ride-Anlage, Entschädigung hinsichtlich entfallender Gewerbeflächen, Ablösekosten

Neben den Planungs- und Herstellungskosten entsteht bei den Stadtwerken München GmbH ein zusätzlicher finanzieller Aufwand für die Nutzung/Zurverfügungstellung der Anlage und der Entschädigung hinsichtlich entfallender Gewerbeflächen. Hinzukommen gegebenenfalls Ablösekosten bezüglich der bisher ausgeübten Nutzung. Da die hier genannten Kosten sich ursächlich der Herstellung der Bike&Ride-Anlage zuordnen lassen, ist den Stadtwerken eine angemessene Entschädigung zu gewähren (siehe Ziffer 4.1).

Im Einzelnen sind folgende Umstände zu berücksichtigen:

- Ablöse der bisherigen Nutzung

Die Stadtwerke München GmbH hat einen Pachtvertrag mit einem Pkw-Parkhausbetreiber abgeschlossen, welcher eine ursprüngliche Laufzeit noch bis zum 31.12.2021 zuzüglich Verlängerungsoption um weitere fünf Jahre gehabt hätte. Da die Anlage des Betreibers seit Aufnahme der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke nicht mehr zur Verfügung gestellt werden konnte, wurde im Jahr 2019 vereinbart, dass die Restlaufzeit um die Dauer der Bauzeit verlängert wird. Demgemäß würde das Pachtverhältnis noch nach Ende der Bauzeit bei Ausübung der Verlängerungsoption noch acht Jahre und drei Monate andauern. Der Pachtvertrag soll nun aufgehoben werden. Hierzu werden derzeit Verhandlungen seitens der Stadtwerke München GmbH mit dem Betreiber geführt.

- Nutzung der Bike&Ride-Anlage

Nach endgültiger Herstellung der Fahrradgarage ist vorgesehen, dass die Landeshauptstadt München die Anlage – ergänzt durch ein Betreibermodell durch die P+R Park & Ride GmbH München – langfristig von der Stadtwerke München GmbH zur Verfügung gestellt wird, wobei hinsichtlich der anfallenden Kosten eine Nutzungsdauer von mindestens 25 Jahren vorgesehen werden soll. In der mit der mit der SWM abzuschließenden Vereinbarung ist eine ausreichende langfristige Sicherung zu gewährleisten.

Die Stadtwerke München GmbH haben zudem angegeben, dass weitere Kosten zudem durch wegfallende Gewerbeflächen (statt Gewerbeinheit nun Zugang von Bike&Ride-Anlage zum Sperrengeschoss) entstünden, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit der Bike&Ride-Anlage stehen.

Insgesamt wird hier hinsichtlich der genannten zusätzlichen Kosten von einem Betrag von ca. 6,0 Mio. Euro auszugehen sein, welcher der Stadtwerke München GmbH ab 2024 in Form von einmaligen Zahlungen nach Nachweise zu erstatten ist.

3.4 Gesamtkosten für die Erstellung und Nutzung der Bike&Ride-Anlage

Für die Herstellung und Anmietung der Bike&Ride-Anlage ist von Gesamtkosten in Höhe von 19,64 Mio. Euro auszugehen, wie sich der nachfolgenden Auflistung entnehmen lässt.

Planungs- und Baukosten für den Ausbau der Tiefgarage in ein Fahrradparkhaus	3,84 Mio. Euro	Rohbau Planung und Herstellung Erschließungsbauwerk (DB Aufgabe): Zahlung Deltabetrag
	9,1 Mio. Euro	Planung und Ausbau Tiefgarage inkl. Ausbau Erschließungsbauwerk
Personalmehrbedarf SWM	0,7 Mio. Euro	vorläufiger SWM-interner Personalmehrbedarf für Koordination und Planung Leistungsphase 1 bis 4
Herstellungskosten gesamt (Rohbau und Ausbau)	13,64 Mio. Euro	
Zusätzlicher Aufwand SWM	ca. 6,0 Mio. Euro	Nutzungsentgelt Bike&Ride-Anlage, Entgelt für entfallende Nutzungen, Ablöse der bisherigen Nutzung
Gesamtfinanzierungsbedarf	19,64 Mio. Euro	

Die Kosten für den SWM-internen Personalmehrbedarf für die Koordination und Planung der Leistungsphasen 5 bis 9 müssen noch beziffert und beauftragt werden. Diese weiteren Kosten in Höhe von ca. 2,3 Mio. EUR werden in einem der nächsten Beschlüsse zum Neubau Hauptbahnhof München behandelt werden.

Die laufenden Kosten für den Betrieb der Anlage sind hierin noch nicht enthalten und werden zu einem späteren Zeitpunkt geklärt bzw. beantragt (Betriebsaufnahme erst nach Fertigstellung des Neubaus Empfangsgebäude Hauptbahnhof, voraussichtlich 2030). Es soll ein Betreibermodell für alle Standorte am Standort Hauptbahnhof vorgesehen werden (geplant: Betriebsführung über P+R Park & Ride GmbH München).

4. Finanzierung der Bike&Ride-Anlage

Zur Finanzierung der Bike&Ride-Anlage wurde in dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München Fahrradparken - Sachstandbericht und weiteres Vorgehen“ vom 21.10.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456, Ziff. 2.1.2 ausgeführt, dass mittels einer Beschlussvorlage neben dem finanziellen Bedarf die Möglichkeit einer Finanzierung mit Stellplatzablösemitteln darzustellen sei. Nach Ziff. 6 des Beschlusses wurde daher das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „die Ergebnisse zur Machbarkeitsuntersuchung einer gemeinsamen Nutzung des U-Bahnbauwerks U1/U2 für Fahr-

radparken 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.“

Wie nachfolgend darzustellen ist, erachten das Mobilitätsreferat, dass nunmehr seit seiner Gründung für den Mitteleinsatz von Stellplatzablösemitteln zuständig ist, als auch die Stadtkämmerei den Einsatz von Stellplatzablösemitteln und Mitteln des Hoheitshaushalts in Höhe von ca. 19,64 Mio. Euro für die Errichtung der Bike&Ride-Anlage sowohl rechtlich für möglich, als auch sachgerecht und angemessen, wie nachfolgend darzulegen ist.

4.1 Finanzierung der Herstellung der Bike&Ride-Anlage mit Stellplatzablösemitteln

Mit Mitteln der Stellplatzablöse können grundsätzlich Kosten für den Bau und Errichtung von Fahrradabstellplätzen finanziert werden, die nicht ihre Ursache in der 2. Stammstrecke/Integrierte Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof haben. Flächen des SWM-Infrastrukturstützpunkts sind davon in Teilen betroffen und werden an anderer Stelle nachgewiesen. Eine ursächliche Zuordnung dieser Maßnahmen zu den Planungen der Deutschen Bahn ist gewährleistet. Diese Flächen können nicht Gegenstand einer Finanzierung durch Stellplatzablösemittel sein. Aus Art. 47 Abs. 4 Nr. 2 BayBO ergibt sich, dass die Gemeinde den Geldbetrag für die Ablösung notwendiger (PKW-)Stellplätze nicht nur für die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen (Nr. 1), sondern u. a. auch für den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen (Nr. 2) verwenden kann.

Vorliegend erscheint es angemessen, dass die Herstellungs- und Planungskosten in Höhe von 13,64 Mio. Euro aus Stellplatzablösemitteln beglichen werden. Die Personalkosten der SWM sind den Planungskosten zuzurechnen.

Anzumerken ist, dass gerade auch in Anbetracht der Höhe des einzusetzenden Betrags dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Mittelverwendung Rechnung getragen wird.

Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit verlangt, die Ausgaben im Hinblick auf den zu erreichenden Zweck so gering wie möglich zu halten (Kostenminimierungsgrundsatz) bzw. mit einem vorgegebenen Mitteleinsatz den höchstmöglichen Nutzen zu erzielen (Nutzenmaximierungsgrundsatz), d. h. dass stets die bestmögliche Relation zwischen dem verfolgten Zweck und den einzusetzenden Mitteln anzustreben ist. Es ist festzuhalten, dass die Landeshauptstadt München für das Fahrradparken im U1/U2-Bauwerk auf ein Grundstück im wirtschaftlichen Eigentum der Stadtwerke München GmbH zugreifen muss. Diese ist bei der Nutzung ihrer Liegenschaften und deren Vermarktung den im Wettbewerb üblichen Wirtschaftlichkeitserwägungen unterworfen und muss daher einen marktüblichen Preis erzielen. Die Einbindung des Fahrradparkens ist technisch aufwendig, da die Erschließung über zwei Tiefgeschosse ermöglicht werden muss, ohne dass dabei ein Raum entsteht, der von den Nutzern nicht akzeptiert wird (Vermeidung von Angsträumen, gute unterirdische Anbindung zum ÖPNV). Auch ist zu erwähnen, dass das Fahrradparken im U1/U2-Bauwerk ein unverzichtbarer Baustein des Fahrradparkens am

Vorplatz des Hauptbahnhofes sein wird. Die Anlage steht in der konkreten Nutzung in Abhängigkeit zu einer weiteren Anlage des Fahrradparkens im Tiefgeschoss des Neubau Empfangsgebäudes und beide zusammen haben das Ziel das auf dem Vorplatz des neuen Empfangsgebäudes höchste Verkehrsaufkommen von Fahrrädern geordnet abzuwickeln. Es bleibt festzuhalten, dass auch bei hier sehr hohen Kosten im Verhältnis zum höheren Nutzen der Anlage an dieser Stelle das gemeindliche Handeln mit den Grundsätzen vernünftigen Wirtschaftens vereinbar ist.

Bei genauerer Betrachtung der Kosten wird deutlich, dass es sich hier um einen im Hinblick auf die Verkehrswende bedeutsamen Angebotsbaustein der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof handelt und sowohl für die angestrebte verkehrliche als auch städtebauliche Neuordnung des Bahnhofumfeldes eine signifikante Voraussetzung darstellt.

Damit wird deutlich, dass das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorliegend ausreichend beachtet wird. Ein anderer, kostengünstigerer Standort steht angesichts der Flächenkonkurrenz im Umfeld des Hauptbahnhofes nicht zur Auswahl.

Die hier genannten Herstellungs- und Personalkosten werden ausschließlich durch die Herstellung der Bike & Ride – Anlage verursacht und können daher aus der Stellplatzabläse finanziert werden („Ursächliche“ Kosten).

Zwar ist die Deutsche Bahn zur Wiederherstellung einer Autorampe nach Ende der Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Zweiten Stammstrecke verpflichtet, so dass die durch die Nichterrichtung ersparten Kosten in Abzug zu bringen sind. Es sind daher zunächst die sog. „Deltakosten“ zu ersetzen, also die Mehrkosten, die durch Planung und Bau der neuen Zugangsbauwerke anfallen.

Die neuen Zugangsbauwerke sind in der Herstellung teurer als eine Autorampe. Dies ergibt sich daraus, dass die Autorampe auch für Lieferverkehr der SWM-Infrastrukturstützpunkt mit benutzt werden konnte. Dagegen bedeutet die Einrichtung einer Fahrradgarage, dass sie einen separaten Zugang haben muss. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und –abwicklung können die Lkw der SWM nicht gleichzeitig die Fahrradrampe benutzen. Daher sind separate Zugangsbauwerke nötig.

Die Deutsche Bahn betreibt ferner ein Vergabeverfahren für unterirdische Bauwerke unter dem Bahnhofplatz (sog. IGL-Maßnahmen im Zusammenhang mit Optimierungen Zweite Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude und Integration eines Vorhaltekörpers mit Zugängen für einen späteren Bahnhof U 9). Dieses Vergabeverfahren muss um die Herstellung des Zugangsbauwerkes ausgeweitet werden. Das ist eine Synergien berücksichtigende Lösung, die aber gleichwohl die Kosten der Vergabe um einen Anteil für die Planung und Herstellung der Zugangsbauwerke erhöht. Auch fallen Kosten ursächlich an, die sich daraus ergeben, dass im Rahmen der Baudurchführung kostenträchtige Maßnahmen zwingend anfallen (siehe bereits Ziffer 3.1: Abbruch und Einrichtung von Interimsaufzügen, Risikozuschläge für Wasserhaltung). Auch sind die weiteren Ausbaukosten – Umbau Pkw-Garage in Fahrradgarage – als ursächliche Kosten aus der Stellplatzabläse zu finanzieren (siehe bereits unter Ziffer 3.2). Ein geschätzter Aufwand in Höhe von 10 % wird von der Deutschen Bahn und daher nicht aus der Stellplatzabläse finanziert. Dabei handelt es sich um „Sowieso-Kosten“, die die Bahn aufwenden müsste, um die ursprüngliche Autorampe im endgültigen Ausbauzustand wieder herzustellen (z.B. Beleuchtung der Rampe).

Auch der unter Ziffer 3.3 dargestellte Personalbedarf der SWM ist allein ursächlich in der erstmaligen Herstellung einer Fahrradgarage. Es muss koordiniert werden, dass die neue Fahrradgarage kompatibel mit dem Zugangsbauwerk ist unter Berücksichtigung etwaiger Anschlussstellen (z.B. Strom, Leitungen). Dieser Bedarf wäre bei bloßer Wiederherstellung einer Autorampe bei Beibehaltung der Nutzung als Autogarage nicht angefallen, da die bestehenden Systeme in der aufrechterhaltenden Autogarage weiter in Nutzung geblieben wären (keine "Sowieso-Kosten").

Die Höhe der Ausbaurkosten ist plausibel und orientiert sich an den heutigen Ausbau- und Baustandards unter Berücksichtigung der Lage der Garage im umgebenden Bestand.

4.2 Befassung der Lenkungsgruppe Stellplatzablöse, Abweichen von den Fördersätzen

Die Lenkungsgruppe Stellplatzablöse des Mobilitätsreferats wurde in der Sitzung vom 11.06.2021 mit der Frage befasst, ob und in welchem Umfang die Errichtung und der Betrieb von Bike&Ride-Anlagen in und um den Hauptbahnhof mit Stellplatzablösemitteln finanziert werden sollen.

Die Lenkungsgruppe hat sich in der Sitzung grundsätzlich der Auffassung angeschlossen, dass Errichtungskosten der am Hauptbahnhof vorgesehenen Bike&Ride-Anlagen mit überschlägig 40 Mio. Euro mit Stellplatzablösemitteln erfolgen sollte, da andere (kostengünstigere) Grundstücke nicht zur Verfügung stehen und sich die Herstellung aufwändig gestalten werde. Berücksichtigt wurde auch, dass die Fahrradabstellplätze (Bedarf mindestens 3.000 Stellplätze) ausschließlich an den ausgewählten Standorten erstellt werden können.

Hinsichtlich der Finanzierung der Bike&Ride-Anlage am Bahnhofvorplatz hat die Lenkungsgruppe Stellplatzablöse in ihrer Sitzung am 17.09.2021 aus den dargelegten Gründen ein positives Votum abgegeben.

4.3 Überschreitung der geltenden Fördersätze

Was die Höhe des Mitteleinsatzes anbelangt, hat die Lenkungsgruppe es auch für möglich erachtet, auf Grund der besonderen Rahmenbedingungen am Hauptbahnhof die derzeit geltenden Fördersätze zu überschreiten.

Nach der derzeit geltenden Beschlusslage (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05253 om 14.12.2016, Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln, Ziff. 4.3.4) ist bei der Finanzierung von Fahrradabstellplätzen eine Kostenobergrenze von 4000 Euro/je Stellplatz für Fahrradgaragen bei Projekten ohne Stadtratsbefassung einzuhalten. In dem genannten Beschluss wurde aber auch festgehalten, dass bei allen Anlagen, bei denen auf Grund der besonderen Umfeldbedingungen die Förderhöchstgrenze je Stellplatz überschritten wird, diese Überschreitung in der Beschlussvorlage darzulegen und die Notwendigkeit sowie Förderwürdigkeit der Anlage gesondert zu begründen ist. Vorliegend werden die

Förderhöchstgrenzen beim Fahrradparken im U1/U2-Bauwerk circa um das dreifache überschritten werden. Das ist aber in Anbetracht der besonderen Situation begründbar. Wie schon dargestellt, muss hier die Bedeutung der Fahrradgaragen speziell an der zentralen Örtlichkeit Hauptbahnhof-in den Vordergrund der Betrachtungen zur Höhe der Finanzierung aus Ablösemitteln gestellt werden.

Es ist daher im Umfeld des Hauptbahnhofes zu beachten, dass die Landeshauptstadt München für das Fahrradparken auf Grundstücke zugreifen muss, die von den Eigentümern unter Beachtung strenger Wirtschaftlichkeitserwägungen vermarktet werden, so dass marktübliche Preise für Nutzungen zu zahlen sind, vgl. dazu oben bei 4.1.

Im Rahmen der Evaluierung und ständigen Anpassung der Grundsätze für die Verwendung von Stellplatzabläse wird das Mobilitätsreferat eine allgemeine Erhöhung der Regelsätze für Fahrradabstellplätze dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorlegen.

4.4 Finanzierung der zusätzlich bei der Stadtwerke München GmbH anfallenden Kosten

Wie unter 3.3 dargestellt, fällt bei der Stadtwerke München GmbH ein zusätzlicher finanzieller Aufwand für das Zurverfügungstellen der Anlage, entfallene Gewerbeflächen und die Ablöse der bisherigen Nutzung an, wobei von einem Betrag von ca. 6,0 Mio. Euro auf Nachweis auszugehen ist.

Dieser Betrag soll der Stadtwerke München GmbH nicht vor 2024 aus dem Hoheitshaushalt mit dem Ziel einer Einmalzahlung erstattet werden.

4.4.1 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die Maßnahme Neubau Hauptbahnhof München – Fahrradparken, SWM-Bauwerk U1/U2 ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 bisher nicht enthalten, sie löst Gesamtkosten in Höhe von 19.640.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 aus.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 -2025 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: Neubau Hauptbahnhof München – Fahrradparken, SWM-Bauwerk U1/U2; Investitionsliste 1, Maßnahmen-Nr. 6101.7560, Rangfolgen-Nr. 3

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2021-2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff
(985)	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000
Summe	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000
Z(36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000

Abkürzungen:

(985) = Zuwendungen an Beteiligungsgesellschaften und Sondervermögen im Konsolidierungskreis (KK)

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

St.A. = Städtischer Anteil

4.4.2 Auszahlungen aus dem Bereich der Investitionstätigkeit

	einmalig
Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)	19.640.000,-- 2021 mit 2027
davon:	
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)	,--
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)	,--
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)	,--
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)	,--
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)	19.640.000,-- 2021: 300.000,-- 2022: 2.000.000,-- 2023: 2.000.000,-- 2024: 8.500.000,-- 2025: 2.500.000,-- 2026: 2.340.000,-- 2027: 2.000.000,--
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)	,--

4.4.3 Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann ergibt sich aus den vorstehenden Ziffern Sachvortrags.

4.4.4 Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit Notwendigkeit einer Entscheidung zur Finanzierung zum jetzigen Zeitpunkt

Eine Finanzierungszusage muss zwingend zum jetzigen Zeitpunkt durch einen Stadtratsbeschluss erteilt werden, da die Deutsche Bahn im Rahmen der 5. Planänderung zur 2. Stammstrecke im Bereich des Bahnhofvorplatzes Planungen aufnimmt, die auch Auswirkungen auf die ehemalige Parkgarage bzw. die künftige Bike&Ride-Anlage haben. Die Deutsche Bahn ist bereit, ein Zugangsbauwerk im Rohbau zu erstellen, vgl. dazu oben bei 3.1.

Voraussetzung für eine solche Planung ist, dass nun eine Entscheidung der Landeshauptstadt München zur Situierung und Ausgestaltung des Zugangsbauwerkes getroffen wird, da zu dem genannten Zeitpunkt Ausschreibungen anlaufen müssen. Ausschreibungen zu einem späteren Zeitpunkt könnten zur Folge haben, dass es zu Verzögerungen kommen kann, was auf jeden Falle vermieden werden muss. Die verbindliche Festlegung auf eine Variante des Zugangsbauwerkes setzt aber zwingend voraus, dass auch die Finanzierung des Gesamtbauwerkes sichergestellt ist.

Die Maßnahmen sind derzeit voraussichtlich förderfähig. Über das mögliche Förderprogramm und über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Eine Abstimmung des Projektes bzgl. Fördermöglichkeiten wird mit den Fördermittelgebern zu einem späteren Projektzeitpunkt bei entsprechendem Planungsstand durchgeführt.

4.4.5 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die Finanzierung der Mittel für 13,64 Mio. EUR erfolgt aus den Mitteln der Stellplatzablöse.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden genehmigt und in die Haushaltspläne 2022 bis 2027 aufgenommen.

Die für das laufende Haushaltsjahr 2021 benötigten Auszahlungsmittel i.H.v. 300.000 Euro (Finanzierung über Stellplatzablösemittel) werden als über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch die Stadtkämmerei bereit gestellt.

5. Ausblick weitere Standorte Fahrradparken und zukünftiger Finanzierungsbedarf

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) wurde der Stadtrat über den Sachstand zu potenziellen Bike&Ride-Standorten am Hauptbahnhof informiert. Dabei sind für das Gesamtkonzept Fahrradparken (mindestens 3.000 Stellplätze) voraussichtlich fünf Standorte zu finanzieren.

Der Finanzbedarf, der aus der Stellplatzablöse finanziert werden soll, stellt sich wie folgt dar:

Projekt	Finanzbedarf aus Stellplatzablöse	Besonderheiten / Beschlusslage
Fahrradgarage im Empfangsgebäude mit ca. 700 Abstellplätzen	Herstellungskosten einmalig bis zu 12,27 Mio. Euro	Beschluss der Vollversammlung vom 28.10.2020: Finanzierung soll aus Stellplatzablösemitteln erfolgen
Fahrradtiefgarage im SWM-Bauwerk U1/U2 Bahnhofplatz mit ca. 1.158 Stellplätzen	Herstellungskosten einmalig samt Ablösekosten 13,64 Mio. Euro	Aktuelle Beschlussvorlage
Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße mit ca. 350 Stellplätzen	Herstellungskosten einmalig ca. 1,7 Mio. Euro	Wird 2021 in einem gesonderten Beschluss zum bauzeitlichen Fahrradparken abgehandelt und soll 2023 realisiert werden
Grundstück Flügel Arnulfstraße ca. 1.300 Stellplätze	Kosten Grunderwerb einmalig bis zu 10 Mio. Euro, später zusätzlich Herstellungskosten (noch nicht bezifferbar)	Noch Gegenstand von Verhandlungen
Fahrradgarage im Bauwerk U4/U5 mit ca. 400 Stellplätzen (Zahl geschätzt, noch nicht belastbar)	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.	Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie muss zunächst geklärt werden, ob eine Fahrradgarage realisierbar ist. (Beauftragung und Finanzierung der Machbarkeitsstudie in Klärung)

Zu den weiteren, hier dargestellten Standorten wird durch weitere Vorlagen gesondert berichtet und auch dargestellt werden, wie eine Finanzierung erfolgen kann. Es wird eine größtmögliche Finanzierung mit Stellplatzablösemitteln angestrebt. Auch bei diesen Standorten werden regelmäßige laufende Kosten anfallen, deren Höhe bislang nicht bezifferbar und das Finanzierungsinstrument noch zu klären ist.

6. Stadtratsanträge

6.1 Auftrag aus dem Stadtratsbeschluss vom 21.10.2020 zur Verlegung der SWM-Werkstätte/Infrastrukturstützpunkt

Ausgangssituation/Problematik:

Mit dem Neubau des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes ergibt sich die historische Möglichkeit, die derzeitige Abkoppelung des Bahnhofs vom Stadtkörper und die derzeitige Schneisensituation zu überwinden und mit dem Bahnhofplatz einen Stadteingang mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Das bedeutet, dass alle vorhandenen Funktionen mit ihren Belangen berücksichtigt werden, sie aber neu gebündelt und geordnet werden müssen. Mit einer neuen Raumgebung ist es möglich, platzsparender mit den Flächen umzugehen und dadurch Raum für die unterrepräsentierten Themen wie Grün- und Aufenthaltsflächen sowie Fußgänger*innen- und Orientierungsbereiche zu schaffen. Dies betrifft auch die Funktion der Flächen auf dem Bahnhofvorplatz, die für den Betrieb des Infrastrukturstützpunkts der SWM/MVG notwendig sind. Der Infrastrukturstützpunkt der SWM/MVG befindet sich unter dem Bahnhofvorplatz im U1/U2-Bauwerk. Die wesentliche Aufgabe des Infrastrukturstützpunkts im 3.UG am Hauptbahnhof der SWM/MVG Verkehrsinfrastruktur ist die technische Dienstleistung im gesamten U-Bahn-Netz. Hinsichtlich der zentralen Lage ist der Infrastrukturstützpunkt mit kurzen Fahrt- und Reaktionszeiten für die Instandhaltung und Entstörung der technischen Anlagen (u.a. Fahrtreppen, Lifte zur Sicherung der Barrierefreiheit) der Münchner U-Bahn von maßgeblicher Bedeutung. Es besteht die Möglichkeit des schnellen Zugriffs auf das Notfallmaterial durch zentrale Lage und damit eine schnelle Wiederherstellung des Betriebes im Störfall der U-Bahnanlagen.

Die Gesamtheit der Lagerflächen und Einrichtungen stellen ein gut funktionierendes Logistiksystem mit funktionierendem Belieferungs- und Entsorgungskonzept sicher. Die Betriebsfahrten der SWM und Lieferungen für das Lager im U1/U2-Gebäude werden je nach Bedarf abgerufen und geliefert. Die Funktionsfähigkeit der Werkstätte ist abhängig von abgestimmten Betriebsabläufen und den dazu notwendigen Flächen im Untergrund, allerdings müssen für die Andienung und Ladetätigkeiten zum Teil auch Flächen auf dem Bahnhofplatz untergebracht werden.

Diese Situation wurde im Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München - Fahrradparken - Sachstandbericht und weiteres Vorgehen, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456“ dargestellt. Die Beschlussfassung in der Vollversammlung vom 21.10.2020 erfolgte mit Änderungsantrag der Fraktionen Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und SPD / Volt. Der Änderungsantrag enthielt zur Einsparung der Flächen an der Oberfläche und Vergrößerung der Fahrrad-Stellplatzkapazität die Bitte einen Ersatzstandort zu prüfen, um den Infrastrukturstützpunkt der SWM/MVG am Hauptbahnhof für Fahrradparken vollständig zur Verfügung zu stellen.

Bisheriges Vorgehen

Der Änderungsantrag wurde aufgegriffen, in dem einerseits die Machbarkeit der ausschließlichen Nutzung für Fahrradparken untersucht wurden und andererseits Möglichkeiten für einen Ersatzstandort des Infrastrukturstützpunkts der SWM/MVG geprüft wurden.

Basierend auf der im Zuge der Machbarkeitsstudie Fahrradparken entwickelten Variante 4 (vgl. Pkt. 2.2.3 und 2.3.3) wurde das mit der Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung beauftragte Ingenieurbüro ergänzend beauftragt, in einer zusätzlichen Variante (Variante Alternativstandort, Anlage 4 – als Variante LHM benannt) zu untersuchen, ob eine ausschließliche bzw. weitestmögliche Nutzung für Fahrradparken der Flächen im 2. UG und 3. UG des U1/U2 Bauwerks möglich ist.

Insbesondere sollte bei der Bearbeitung der Fokus der Untersuchung auf die zusätzliche Anzahl von Stellplätzen, der Verlegung des Müllraums und die Leistungsfähigkeit des Erschließungsbauwerks gelegt werden, die durch die Verlegung der Infrastrukturstützpunkts der SWM/MVG erzielt werden könnten. Daneben wurde eine grobe Kostenschätzung erstellt.

Die Studie zeigt Möglichkeiten und Grenzen der Nutzungsszenarien auf. Mit der zusätzlichen Nutzung des 3. UG und der bislang als Ausgleichsfläche für die SWM ausgewiesenen Fläche im 2. UG könnte eine deutliche Erhöhung der Abstellkapazität auf 2.500 Stellplätze erzielt werden. Allerdings stößt das Erschließungsbauwerk unter zu den anderen Varianten der Machbarkeitsstudie vergleichbaren Rahmenbedingungen an die Grenzen seiner Kapazität. Es wäre hier u.a. in weiteren Untersuchungen zu prüfen, ob nicht ein weiteres Erschließungsbauwerk erforderlich wird, um einen Puffer in Spitzenzeiten zu schaffen. Daneben erfüllt die bestehende Rampe zur Ebene -3 innerhalb des Bauwerks nicht die Anforderungen zur Erschließung für Fahrräder. Hier sind gegebenenfalls zusätzliche bauliche Maßnahmen notwendig.

Die Flächen in Ebene -3 sind aufgrund der Aufweitung der Verteilerebene, ausgelöst durch die 2. Stammstrecke, nicht mehr zusammenhängend nutzbar und nur in einzelnen getrennten Teil-Flächen für Fahrradparken darstellbar. Der erwünschte Platzgewinn auf dem Bahnhofplatz durch den Wegfall der erforderlichen Aufzüge für die Erschließung des Infrastrukturstützpunktes beläuft sich auf 86 qm gegenüber der Variante 4 (Übersicht Varianten, Anlage 5). Eine grobe Kostenschätzung ergibt dabei eine vergleichbare Gesamtsumme wie bei Variante 4 (vorbehaltlich zuzüglich eines erforderlichen zusätzlichen Zugangsbauwerks und zusätzlichen Anpassungen in der Bestandsrampe innerhalb des Bauwerks).

Die ausschließliche Nutzung als Fahrradgarage setzt einen Ersatzstandort für den Infrastrukturstützpunkt der SWM/MVG unter den bereits beschriebenen erforderlichen Rahmenbedingungen an Lage und Funktionalität voraus. Die durchgeführten Untersuchungen ergaben keinen passenden Ersatzstandort im Innenstadtbereich, der diese Anforderungen erfüllt. Unter Aufgabe der Anforderung an die Lage im Innenstadtbereich wurde ein Standort am Scheidplatz in Erwägung gezogen. Die erste Betrachtung ergab aber, dass weder eine ausreichende Flächenverfügbarkeit gegeben noch eine entsprechende Finanzierung derzeit gesichert ist.

Die Verlagerung und die Herstellung eines neuen Betriebsgebäudes für die SWM ist zudem mit nicht unerheblichen Kosten in einem höheren zweistelligen Millionenbetrag verbunden. Dieser Betrag müsste in eine Gesamtabwägung aller Vor- und Nachteile mit einfließen. Ein Ersatzstandort am Scheidplatz wurde daher verworfen. Das heißt, aktuell gibt es keine Möglichkeit der Verlegung des SWM-Infrastrukturstützpunktes.

Fazit

Die Prüfung hat ergeben, dass eine vollständige Nutzung des U1/U2-Bauwerks für Fahrradparken zwar planerische Möglichkeiten eröffnen würde, der nach derzeitigem Stand mögliche Flächengewinn an der Oberfläche mit 86 qm jedoch gering ausfällt, während zugleich durch andere Erschließungserfordernisse sich ergebende neue Flächenverluste negativ ins Gewicht fallen würden. Unabdingbare Voraussetzung für eine Weiterentwicklung dieser Variante wäre jedoch ein – aktuell nach bereits erfolgter Suche nicht vorhandener und absehbar kaum zu findender – Ersatzstandort für die Betriebseinrichtung der SWM, der zudem mit deutlichen Kosten für Neubau und Verlagerung verbunden wäre.

Aus den genannten Gründen ist daher und aufgrund der Erforderlichkeit einer Entscheidung zur Einleitung weiterer Schritte zum jetzigen Zeitpunkt – wie bereits beschrieben – aktuell die Vorzugsvariante 4 weiterzuverfolgen. Sollte sich wider Erwarten im Weiteren die Möglichkeit einer Verlagerung des Infrastrukturstützpunkts ergeben, wird diese Möglichkeit mit allen damit verbundenen Vor- und Nachteilen (u.a. anstehende Kosten für eine Umplanung, Flächenbedarfe, Erschließungsmöglichkeiten) weiter geprüft und einer Gesamtabwägung unterzogen.

Der Auftrag aus der Vollversammlung vom 21.10.2020 ist damit behandelt.

6.2 Auftrag aus dem Stadtratsbeschluss vom 21.10.2020 zur Prüfung der Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens

Weiterhin erfolgte die Beschlussfassung in der Vollversammlung vom 21.10.2020 mit Änderungsantrag der CSU-Fraktion, in dem die Landeshauptstadt München gebeten werden, zu prüfen, ob ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden soll, damit das Fahrradparken im öffentlichen Raum klar geregelt und widerrechtlich abgestellte Fahrräder von der Kommune entfernt und nach einer gewissen Aufbewahrungsfrist entsorgt bzw. versteigert werden können.

Ein Bebauungsplan zur Regelung widerrechtlich abgestelltem Fahrradparkens kann nicht aufgestellt werden. Das Planungsrecht bietet hierfür keine Regelungsmöglichkeiten. Ein Verbot des Abstellens von Fahrrädern kann punktuell aus Sicherheitsgründen geboten sein. Ein entsprechender Sicherheitstatbestand zeigt sich aber erst im Zuge einer realen Nutzung und kann nicht von vornherein unterstellt werden. Als alleiniges Bebauungsplanziel läuft man Gefahr, eine nichtige Negativplanung zu erzeugen.

Auch in der Fahrradabstellsatzung kann kein widerrechtlich abgestelltes Fahrradparken geregelt werden.

Derzeit werden vom Baureferat bzw. der beauftragten P+R Park&Ride GmbH sicherheits- oder verkehrsgefährdend abgestellte Fahrräder entfernt. Schrotträder und nach dem Erscheinungsbild nach mutmaßlich aufgegebene (herrenlose) Fahrräder werden nur aus städtischen Bike&Ride-Abstellanlagen, von Gehwegen und aus Straßenbegleitgrün entfernt.

Es bleibt festzuhalten, dass es Aufgabe des Gesetzgebers ist, eine Änderung der bestehenden Gesetzeslage herbeizuführen. Entsprechende Initiativen blieben in der Vergangenheit ohne Erfolg.

Dauerhaft kann nur ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen dazu beitragen, dass widerrechtliche Abstellen von Fahrrädern zu steuern.

Der Auftrag aus der Vollversammlung vom 21.10.2020 ist damit behandelt.

6.3 Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 01647 vom 08.07.2021

Die AfD im Münchner Stadtrat hat am 08.07.2021 den beiliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01647 (Anlage 6) gestellt, wonach die zuständigen Referate gebeten werden, bei der Gestaltung des Vorplatzes des Hauptbahnhofs die nahezu vollständige Überbauung mit einer Flachdachterrasse nach Osten mit Fußgängerabgang u.a. in die Schützenstraße als Planungsvariante mit zu prüfen.

In der Begründung wird angeführt, dass sich durch die vollständige Überbauung des Bahnhofplatzes die Fläche verdoppeln und der Fußgängerverkehr aufteilen ließe. Reisende, die am Vorplatz ebenerdig in Trambahnen, Taxis und Busse oder private Pkws umsteigen wollen, wären vor der Witterung geschützt. Die Fußgänger oben wären nicht dem Verkehrsgeschehen darunter ausgesetzt. Durch weniger Fußgängerverkehr unten wäre auch die Verkehrslage übersichtlicher und weniger gefährlich für Reisende.

„Oben könnten Touristen, Anwohner und Spaziergänger auf der Terrasse über dem Vorplatz die Aussicht in die Stadtmitte genießen. Die Dachterrasse könnte üppig begrünt werden. Sie könnte mit Kiosken und Cafés sowie Springbrunnen ausgestattet werden und damit Aufenthaltsqualität erlangen. Das Mikroklima würde sich verbessern. Im Winter ließe sich oben zudem ein neuer Christkindlmarkt aufbauen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag wie folgt Stellung:

Der Bahnhofplatz ist Stadtplatz und Auftakt zur Innenstadt. Diesem Anspruch muss der öffentliche Raum gerecht werden.

Ziel des Antrags ist es, durch eine neue, für Fußgänger nutzbare Ebene mit Begrünung, Cafés und sonstigen der Aufenthaltsqualität förderlichen Einbauten, den ebenerdigen Bereich vor dem Neubau des Empfangsgebäudes gerade von diesen Funktionen zu entlasten und dem ÖPNV vorzubehalten.

Eine solche neue Ebene +1 in der entsprechenden Höhenlage zur Unterfahrung durch Trambahnen (lichte Höhe ca. 5 m + Tragkonstruktion) wäre in der Wahrnehmung vergleichbar einer Überdachung des Bahnhofplatzes. Diese Überdachung bedürfte einer massiven Konstruktion, die nicht nur dazu geeignet sein muss, die statisch wirksamen Lasten aufzunehmen sondern auch eine konstruktive Höhe haben muss, die Einbauten wie Pflanzkästen, Bewässerung, Entwässerung, etc. ermöglicht. Wie ein solches Dach

endet und wie es auf die umgebenden, teilweise denkmalgeschützten Bauten wirkt, ist nicht absehbar.

Im erdgeschossigen Bereich wären massive Abstützungen erforderlich. Zur barrierefreien Erschließung würden Treppen, Aufzüge und Rolltreppen notwendig, die im Falle der vorgeschlagenen Situierung in der Schützenstraße weit in diese hineinreichen würden. Der Raum, der sich durch diese massive Überdeckung im Erdgeschossniveau des Bahnhofplatzes ergibt, wäre somit keine frei überspannte lichte Halle, sondern durch massive Einbauten geprägt. D.h. eine Einsehbarkeit, die in einem Bereich, der nicht natürlich belichtet werden kann, für ein subjektives Sicherheitsgefühl sorgt, wäre schwerlich zu erreichen.

Stadtgestalterisch würde eine wie oben dargestellte Überdachung des Bahnhofplatzes das Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes stark verändern und widerspräche der Intention des als Sieger aus dem 2006 durchgeführten Realisierungswettbewerb hervorgegangenen Entwurfs. Das stadtplanerische Ziel der Schaffung eines Platzes vor dem neuen Hauptbahnhof, der Ankunftsort ist, Orientierung ermöglicht, den Auftakt zur Innenstadt bildet und Möglichkeiten zum Aufenthalt anbietet, kann nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung mittels einer Überdachung des Bahnhofplatzes nicht erreicht werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01647 kann aus oben genannten Gründen nicht entsprochen werden.

Mit der Stadtkämmerei ist die Vorlage abgestimmt. Die Stadtkämmerei hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 – Altstadt-Lehel, 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 – Maxvorstadt haben gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffern 1.2 und 2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht.

Da ein unaufschiebbarer Fall vorlag (vgl. nachfolgender Absatz), wurde zur vorliegenden Beschlussvorlage gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschuss-Satzung die Bezirksausschussvorsitzenden angehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird in der Sitzung, gegebenenfalls mittels Hinweisblatt, bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen.

Eine Behandlung im gemeinsamen Ausschuss am 27.10.2021 und in der Vollversammlung am 25.11.2021 ist erforderlich, da die DB Netz AG die Planung im Rahmen der 5. Planänderung zur 2. Stammstrecke im Bereich Bahnhofvorplatz bereits begonnen hat. Die Deutsche Bahn ist bereit, ein Zugangsbauwerk im Rohbau zu erstellen. Voraussetzung für eine solche Planung ist, dass jetzt eine Entscheidung der Landeshauptstadt

München zur Situierung und Ausgestaltung des Zugangsbauwerkes getroffen wird, da jetzt die Ausschreibungen anlaufen müssen. Ausschreibungen zu einem späteren Zeitpunkt könnten zur Folge haben, dass es zu Verzögerungen kommen kann, was auf jeden Falle vermieden werden muss. Die verbindliche Festlegung auf eine Variante des Zugangsbauwerkes setzt aber zwingend voraus, dass auch die Finanzierung des Gesamtbauwerkes sichergestellt ist.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 – Altstadt-Lehel, 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 – Maxvorstadt haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist jeweils ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum aktuellen Sachstand zur Kenntnis und begrüßt das Ziel, hinreichend Fahrradabstellplätze im und im Umfeld des Hauptbahnhofs zu schaffen.
2. Hinsichtlich der Herstellung eines Zugangsbauwerks zum U-Bahn-Bauwerk U1/U2 unter Berücksichtigung der Nutzungen Fahrradparken und Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt der Stadtwerke München GmbH stimmt der Stadtrat zu, dass die Variante 4 gemäß Anhang weiter verfolgt wird. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Benehmen mit der Stadtwerke München GmbH und dem Mobilitätsreferat diese Variante gegenüber der Deutschen Bahn abschließend als weiter zu verfolgende Variante zu benennen.
3. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, mit der Deutschen Bahn hinsichtlich der weiter zu verfolgenden Variante 4 eine Finanzierungs- und Umsetzungsvereinbarung in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat vorzubereiten und abzuschließen.
4. Der Stadtwerke München GmbH ist der durch die Errichtung und den Betrieb entstehender zusätzlicher finanzieller Aufwand in Höhe von ca. 6,0 Mio. Euro nicht vor 2024 mit dem Ziel der Einmalzahlung zu erstatten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Mobilitätsreferat werden gebeten, im Benehmen mit der Stadtkämmerei die weiteren Schritte in den jeweiligen Zuständigkeiten zu veranlassen.
5. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 ist wie folgt zu ändern.

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: Neubau Hauptbahnhof München – Fahrradparken, SWM-Bauwerk U1/U2, Investitionsliste 1, Maßnahmen-Nr. 6101.7560, Rangfolgen-Nr. 3

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021-2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff
(985)	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000
Summe	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St. A.	19.640	0	15.300	300	2.000	2.000	8.500	2.500	2.340	2.000

6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel auf der Finanzposition 6101.985.7560.3 für 2021 i.H.v. 300.000 Euro als über-/außerplanmäßige Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch die Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen und für 2022 i.H.v. 2,0 Mio. Euro, für 2023 i.H.v. 2,0 Mio. Euro, für 2024 i.H.v. 8,5 Mio. Euro, für 2025 i.H.v. 2,5 Mio. Euro, für 2026 i.H.v. 2,34 Mio. Euro und für 2027 i.H.v. 2,0 Mio. Euro zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.
7. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 13,64 Mio. Euro aus den Mitteln der Stellplatzablöse in 2021 i.H.v. 300.000 Euro, in 2022 i.H.v. 2,0 Mio. Euro, in 2023 i.H.v. 2,0 Mio. Euro, in 2024 i.H.v. 2,5 Mio. Euro, in 2025 i.H.v. 2,5 Mio. Euro, in 2026 i.H.v. 2,34 Mio. Euro und in 2027 i.H.v. 2,0 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen.
8. Dem Einsatz von Stellplatzablösemitteln in Höhe von 13,64 Mio. Euro für die Errichtung einer Bike&Ride- Anlage im Bauwerk U1/U2 wird zugestimmt. Die Mittel für das Projekt werden der Stadtwerke München GmbH zur Verfügung gestellt.
9. Das Mobilitätsreferat wird anlässlich der weiter genannten Bike&Ride-Anlagen am Hauptbahnhof beauftragt, mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung darzustellen, ob und wie eine Finanzierung mit Stellplatzablösemitteln bewerkstelligt werden kann. Dabei ist auch darzustellen, in welchem Umfang eine generelle Anhebung der Fördersätze aus Stellplatzablösemitteln für Fahrradabstellanlagen erfolgen soll.
10. Das Mobilitätsreferat wird gemeinsam mit der Stadtwerke München GmbH beauftragt, eine Leistungsfähigkeitsprüfung der Bike&Ride-Anlage U1/U2 hinsichtlich der verträglichen verkehrlichen Abwicklung im umliegenden Straßennetz durchführen zu lassen. Bei der Prüfung ist die künftige ÖPNV-Infrastruktur am Bahnhofplatz mit den entsprechenden Auswirkungen auf die angrenzenden Knotenpunkte zu berücksichtigen.

11. Der Stadtrat nimmt den Sachstand zum Prüfauftrag zur Verlegung der SWM-Werkstätten/Infrastrukturstützpunkt zur Kenntnis, dass es derzeit keinen Ersatzstandort gibt und damit eine Verlagerung nicht in Betracht kommt.
12. Der Stadtrat nimmt das Ergebnis zum Prüfauftrag zur Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens zur Regelung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum zur Kenntnis, dass ein Bebauungsplan nicht aufgestellt werden kann.
13. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01647 von der AfD vom 08.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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 den Bezirksausschuss 01, 02, 03
4. An das Mobilitätsreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3, SG 2
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA
zum Vollzug des Beschlusses. → *bei (VB) vorstehenden Satz löschen.*

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3