

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

Auch die Stadt Freiburg hat nur für einen sehr kleinen Bereich ihrer Fußgängerzone (Engstelle in einer Gasse) das Fahrradabstellen aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgeschlossen. Der Änderungsantrag der CSU-Fraktion zielt aber auf eine großflächige Lösung für den gesamten Bahnhofplatz. Dies kann mit einem Bebauungsplan nicht erreicht werden.

Geprüft wurde weiter, ob nicht durch die Ausweisung einer Fußgängerbereichesatzung das Abstellen von Fahrrädern unterbunden werden kann. Das war ebenfalls zu verneinen. Nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) kann die Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen auf den Fußgängerverkehr beschränkt werden, mit der Folge, dass zum Beispiel der Radverkehr nur ausnahmsweise durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung zugelassen werden kann. Demgegenüber ist es aber nicht möglich, in einer solchen Satzung das Abstellen (verkehrstüchtiger) Fahrräder zu untersagen, da das Abstellen Teil des Gemeingebrauchs ist. So sind nach der Rechtsprechung von Passanten mitgeführte und vorübergehend in einem Fußgängerbereich abgestellte Fahrräder auch während der Zeit des Abstellens dem Fußgängerverkehr zuzuordnen.

Fazit:

Ein Bebauungsplan bzw. eine Fußgängerbereichesatzung mit dem Ziel, widerrechtlich abgestellte Fahrräder großräumig auf dem Bahnhofplatz entfernen zu können, kommt für den Bahnhofvorplatz nicht in Betracht. Eine geordnete Abstellung von Fahrrädern an neuralgischen Orten wie, z.B. Bahnhofplätzen oder Fußgängerzonen kann nur durch eine gute Angebotsplanung begegnet werden. Ein Beseitigen von Fahrrädern ist demgegenüber nur dann möglich, wenn im Einzelfall Zustände eintreten, die die Sicherheit des Verkehrs gefährden.

2. Anmietung von Etagen im Parkhaus an der Marsstraße

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) wurde der Änderungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTEI eingebracht. Darin wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat, beauftragt, im Parkhaus an der Marsstraße zunächst testweise zwei Etagen anzumieten, um hier zunächst für ein Jahr Fahrradparkplätze zu realisieren. Im Anschluss sollte diese Maßnahme evaluiert und gegebenenfalls weitergeführt werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

2.1 Bewertung des Standortes

Das Parkhaus Marsstrasse liegt zwischen Marsstraße im Norden und der Hirtenstrasse im Süden. Zwischen beiden Straßen verläuft östlich des Gebäudes die Lämmerstrasse im Zweirichtungsverkehr. Das Parkhaus ist somit nicht direkt angrenzend an den Hauptbahnhof gelegen und daher für nicht regelmäßige Nutzer*innen, ob der fehlenden direkten Sichtbarkeit, nicht leicht auffindbar. Die fußläufige Entfernung beträgt

zur S-Bahn (Sperrengeschoss)
Gehzeit

– unter 100 m

ca. 1-2 Minuten

| | | |
|-------------------------------|---------|--------------------------|
| zum Starnberger Flügelbahnhof | – 144 m | ca. 1,5 – 2 Min. Gehzeit |
| zur Gleishalle | – 240 m | ca. 3 Min. Gehzeit |

Hiermit überschreiten die Entfernungen zum Starnberger Flügelbahnhof und zur nördlichen Gleishalle die Werte der einschlägigen Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hinweise zu P+R und B+R, FGSV 2018, S.18). Aus Sicht der Forschungsgesellschaft sinkt die Akzeptanz bei kleineren Anlagen bereits ab 50 m Entfernung zu den Eingängen. Diese Entfernung sollte daher möglichst nicht überschritten werden. Auch sollten zwischen der Bike&Ride-Anlage und den Zugängen zum Bahnhof keine zu überquerenden Straßen liegen und die Anlage gut sichtbar in unmittelbarer Nähe situiert sein. Eine größere Entfernung zwischen Abstellort und Ziel wird lediglich in Kauf genommen, wenn ein gesicherter Zugang, Service und gute Beleuchtung vorhanden sind.

Im Vergleich fällt die Bewertung des Bike&Ride-Standortes im SWM-Bauwerk U1/U2 trotz der Lage im 2.UG, u.a. aufgrund der vergleichsweise guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs über die Integration ins Sperrengeschoss und der räumlichen Nähe zum Eingang des Neubaus Empfangsgebäude, mit Abstand positiver aus.

2.2 Anfahrbarkeit

Anfahrbar wären die Radabstellanlagen in dem Parkhaus Marsstraße über Radwege entlang der Marsstraße sowie weiter über die Lämmer- und Hirtenstraße.

Die Hirtenstraße ist dabei aktuell noch nur als Einbahnstraße in ost-westlicher Richtung befahrbar. Da ein Hauptaufkommensschwerpunkt des Radverkehrs im nördlichen Bahnhofsbereich das Universitätsviertel ist, müsste gegebenenfalls die Befahrbarkeit der Hirtenstraße im Zweirichtungsverkehr zwischen Ein-/Ausfahrt Fahrradstation und der Lämmerstraße ermöglicht werden.

2.3 Vorliegendes Angebot

Dem Mobilitätsreferat liegt inzwischen ein Angebot des Parkhausbetreibers vor. Das Angebot umfasst vier Varianten einer möglichen künftigen Nutzung von Teilflächen des Parkhauses durch Fahrradparken, wobei je nach der Zahl der Fahrradabstellplätze (220 – 640 Stellplätze je nach Ausstattung mit Zugangskontrolle, Waschraum, etc.) Kosten zwischen 70.000.- und ca. 360.000.- EUR geschätzt werden. Weiter werden monatliche Betriebskosten von ca. 5.500.- EUR angegeben, die vom Nutzer zu tragen wären.

Der Betreiber sieht eine sofortige Einrichtung und Herstellung des Fahrradparkbereiches als möglich an. Den Betrieb des Fahrradparkhauses würde er vollumfänglich (gegen Kostentragung) übernehmen.

Darüber hinaus ist das aktuelle Angebot an mehrere Bedingungen geknüpft:

- Investitionen zur Ausstattung des Fahrradbereiches sind von LHM zu tragen
- Forderung einer Verlängerung des bestehenden Mietvertrages als Ausgleich für die

anteiligen Mietkosten und den Betrieb des Fahrradparkhauses

Das Angebot und die Bedingungen sind vertieft durch das Kommunalreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat zu prüfen. Insbesondere sind die vertraglichen Regelungen, die zukünftige langfristige Nutzung des Grundstücks und die finanziellen Auswirkungen zu klären bzw. zu prüfen.

2.4 Fazit

Der Standort Marsstrasse ist im Vergleich zur geplanten Bike&Ride-Anlage im SWM Bauwerk U1/U2 Bahnhofplatz hinsichtlich der Lage deutlich schlechter zu bewerten. Es wird jedoch empfohlen, den Standort und das vorliegende Angebot als mögliches Interimsangebot während der kommenden Baujahre des Hauptbahnhofs und Starnberger Flügelbahnhofs einer vertieften Prüfung zu unterziehen. Der Auftrag hierzu liegt mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) zum Änderungsantrag der Fraktion FDP BAYERNPARTEI bereits vor. Über das Ergebnis wird dem Stadtrat zeitnah berichtet.

3. Änderungsantrag der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste und SPD/Volt-Fraktion vom 27.10.2021

In der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsausschuss vom 27.10.2021 wurde der Änderungsantrag der Fraktion Die Grünen – Rosa Liste und SPD/Volt-Fraktion vom 27.10.2021 beschlossen. Nach der neu gefassten Ziffer 2 des Antrags der Referenten stimmt der Stadtrat zu, dass die Variante 4 mit verbesserten Wegebeziehungen für Lastenräder weiter verfolgt wird. Die Variante 4 sei dahingehend zu erweitern, dass ein zusätzlicher Zugang mit einem Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG geprüft werden soll. Ebenso solle geprüft werden, ob alternativ eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche möglich wäre.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat nehmen wie folgt Stellung:

3.1 Verbesserte Wegebeziehung für Lastenräder, Leitsystem

Eine sorgfältig geplante Signaletik ist für die gesamte Anlage von zentraler Bedeutung, kann aber im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nicht untersucht werden. Zur Lenkung der Personenströme ist es für die Planung sinnvoll, ein Leitsystem mit Markierungen am Boden und einer entsprechenden Signaletik/Beschilderung zu entwickeln.

Auch die DB Netz AG weist in ihrem Schreiben vom 10.11.2021 (Anlage 11) darauf hin, dass eine verbesserte Wegebeziehung für Lastenfahräder nur unter Berücksichtigung aller zukünftigen Standorte möglich sein wird. Eine dazu erforderliche Begleitung und Abstimmung mit der DB werde gerne zugesagt, was zu begrüßen ist.

Fazit:

Die Signaletik ist für die Sicherheit, die Funktionalität und nicht zuletzt für die Akzeptanz der Nutzer*innen maßgebend und soll im weiteren Projektverlauf mit Unterstützung eines entsprechenden Fachplaners umgesetzt werden.

3.2 Rampenneigung

Eine Reduktion der Rampenneigung (9,2 %) wäre nur dann möglich, wenn die Rampengeometrie grundlegend verändert wird. Dies würde jedoch erhebliche Nachteile für den Rest der Planung mit sich bringen. Eine Rampenneigung mit 6% nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) ist auf der gegebenen Fläche nicht zu realisieren.

Aus folgenden Gründen kann nach Meinung des Mobilitätsreferates und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung eine von den o.g. Empfehlungen der Forschungsgesellschaft abweichende Rampenneigung trotzdem zugelassen werden: Gemäß des Hamburger „Leitfaden Fahrradparken im Quartier - Empfehlungen für die Planung von Privaten Flächen“ wird eine Rampenneigung von 6 % bis maximal 10% empfohlen. Entsprechend liegt die Rampe vom 1.UG in das 2.UG mit 9,2 % noch innerhalb dieser Empfehlungen. Zudem können wir mitteilen, dass die Steigung in der Mitte der Fahrbahn ermittelt wurde. Die Abweichung beträgt $\pm 0,3\%$, wenn man AB- und AUFFahrt gesondert betrachtet. Die ABfahrt ist also mit 9,5% geringfügig steiler, die AUFFahrt mit 8,9% geringfügig flacher (wiederum in der Mitte der 2,50m breiten Fahrstreifen ermittelt).

Da eine steilere Rampe jedoch dazu führen kann, dass Fahrräder z.T. zwischen 2. und 1.UG eher geschoben als gefahren werden, wurde dem darüber hinaus planerisch insofern Rechnung getragen, als die Breite der Fahrwege mit 2,50m je Richtung sehr großzügig bemessen wurde. So können auch schiebende Aus- und Einfahrende leicht von fahrenden Personen überholt werden.

Die Zufahrtsanlage ist zudem so gestaltet, dass der Fahrbereich weit voraus eingesehen werden kann.

Eine Änderung der Neigung der Rollsteige vom EG ins 1. UG (12 %) würde zur Folge haben, dass diese entsprechend länger werden und damit weiter in den Haupteingangsbereich des Empfangsgebäude hinein reichen würden. Hierdurch würde die Fläche, die auf dem Bahnhofplatz als Ankunftsort in der Stadt und als Orientierungsort gewünscht wird deutlich eingeschränkt.

Weiter wirken sich die längere Rampen bzw. Rollsteige auch negativ auf die Raumhöhen der darunter liegenden Bereiche aus.

Die Erstellung des Zugangsbauwerks für das Fahrradparken erfordert eine Planung im Bestand. Vorgabe für die Machbarkeitsuntersuchung war ein Baufenster, welches sich aus den örtlichen Gegebenheiten ergeben hat (begrenzt durch den Nukleus, Düker, Bauleitungen, etc.).

Wir verweisen auf die Stellungnahme der DB Netz AG vom 10.11.2021 (Anlage 11). Die Variante 4 wurde in dieser Form zwischen Landeshauptstadt München, Stadtwerke München GmbH und Deutsche Bahn AG abgestimmt. In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass die Bestandsbauwerke U1 / U2, die planfestgestellte Station der 2. Stammstrecke und die zukünftigen Untergeschosse des Empfangsgebäudes den verfügbaren Raum definieren und natürlich aber auch limitieren.

Eine nun noch zu veranlassende Änderung der Variante 4 (welche die DB Netz AG im Rohbau erstellen soll) könnte auch nicht mehr rechtzeitig ausgeschrieben werden. Dies hätte zur Folge, dass die Änderungen durch die Stadt selbst zu beauftragen wären, was einerseits deutlich teurer wäre und nur mit einem noch längeren zeitlichen Vorauf umgesetzt werden könnte.

Fazit:

In der weiteren Planung wird die Rampenneigung noch weiter untersucht und ggf. verbessert, soweit es die Gegebenheiten zulassen.

3.3 Zusätzlicher Zugang mit einem Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG

Im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes wird sich der Zugang zur geplanten Fahrradabstellanlage im Neubau des Empfangsgebäudes befinden. Diese Fahrradabstellanlage mit ca. 680 Stellplätzen wird mittels zweier Aufzüge erreichbar sein.

Kapazitäten zur Erschließung der Fahrradabstellanlage in der ehemaligen SWM-Tiefgarage durch diese beiden Aufzüge mittels Vergrößerung der Aufzugskabinen und Verlängerung des Aufzuges in das 2. Untergeschoss des SWM-Bauwerkes (zur Erschließung der Fahrradgarage im Neubau des Empfangsgebäudes ist ein Aufzug bis -1 ausreichend) gibt es nicht.

Zudem ist zu bezweifeln, dass die Stellplatzangebote bei dadurch längeren Erschließungszeiten mit höherer Belegung der Aufzugskabinen angenommen würden

Da eine Bündelung möglicher Aufzüge an einer Stelle grundsätzlich sinnvoll ist und die sonstigen Nutzungen auf dem Bahnhofplatz am wenigsten tangieren, wurde bereits die Situierung eines weiteren Aufzugs an dieser Stelle zur Erschließung des 2. UG der Fahrradgarage im SWM-Bauwerk geprüft.

Aufgrund der vorhandenen weitreichenden Unterbauung des Platzes (Fernkälteleitungen, Düker und vieles mehr) bestehen nur sehr begrenzte und beengte Möglichkeiten, einen Aufzug zu situieren.

Die Platzierung eines Aufzugs an anderer Stelle auf dem Bahnhofplatz, in entsprechend größerer Entfernung zum Empfangsgebäude, würde ggf. ÖV-Trassen, Radwege und Fußgänger-Bewegungsflächen tangieren oder verhindern.

Auch die DB Netz AG hat in ihrer Stellungnahme vom 10.11.2021 (Anlage 11) darauf hingewiesen, dass ein zusätzlicher Zugang mit Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG räumlich und technisch nicht integriert werden kann.

Fazit:

Ein weiterer Aufzug an der derzeitigen Erschließung der Fahrradabstellanlage kann nicht umgesetzt werden. Sollten sich an anderer Stelle zu einem späteren Zeitpunkt mögliche weitere Standorte für einen Aufzug ergeben, wird eine Umsetzung geprüft.

3.4 Alternativ eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche:

Bereits zu Beginn der Machbarkeitsuntersuchung wurde seitens der Gutachter auch die Variante eines vollautomatisierten Systems untersucht. Die damals untersuchte sog. Variante 3 sah an der Oberfläche des Bahnhofplatzes sieben Aufgabestationen vor und hätte ein Angebot von nur 896 Fahrradabstellplätzen ermöglicht.

Diese Variante wurde aus folgenden Gründen verworfen:

- hohe Flächeninanspruchnahme an der Oberfläche des Bahnhofplatzes
- FußgängerInnenverbindung zwischen Eingang Neubau Empfangsgebäude (NEG) und südlichem Bereich des Bahnhofplatzes ist versperrt
- Engstelle zwischen NEG und Fahrradtrommeln, d.h. Einschränkung des Bewegungsraums für die Fußgängerbeziehung in Nord-Süd-Richtung
- Einschränkung der Sichtbeziehungen beim Heraustreten aus Empfangsgebäude (Ankunfts-/ Orientierungsort) sowie auf das Empfangsgebäude von der gegenüberliegenden Platzseite
- Flächen der TG im 2. UG nicht für automatisiertes System nutzbar, da technisch ausgereifte Systeme abseits Zylindersystemen nicht auf dem Markt; ein vorhandenes und ebenfalls untersuchtes System „VeloMinck“ mit Vorderradaufhängung kann maximal 100 Fahrräder abwickeln und ist nicht für Lastenräder geeignet
- im Vergleich zu anderen im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung betrachteten Varianten geringe Anzahl möglicher Abstellplätze
- höhere Störungsanfälligkeit und daher höhere Unterhaltskosten

Fazit:

Das Angebot einer vollautomatisierten Anlage mit ausreichender Kapazität und attraktiven Abfertigungszeiten an der Oberfläche des Bahnhofplatzes ist aktuell mangels entsprechender technischer Systemverfügbarkeit nicht realisierbar. Die Nachteile der verfügbaren Systeme gegenüber den weiteren untersuchten Varianten überwiegen in der Gesamtabwägung, auch wenn die höhere Bequemlichkeit des Aufgabe- und Abholvorgangs bei automatisierten Systemen anerkannt wird.

Damit ist der Prüfauftrag im Änderungsantrag vom 27.10.2021, alternativ eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche zu realisieren, erledigt.

4. Änderungsantrag der CSU-Fraktion vom 27.10.2021

Ebenfalls in der Sitzung des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsausschuss vom 27.10.2021 wurde der Änderungsantrag der CSU-Fraktion vom 27.10.2021 (Anlage 12) vorberatend beschlossen. In dem Antrag wurde unter anderem gefordert, dass von Seiten der Stadt München darauf hinzuwirken sei, dass die Deutsche Bahn einen großen finanziellen Beitrag zu diesem Vorhaben tragen soll. Es seien alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen. Herr Oberbürgermeister wurde zudem gebeten, bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die finanzielle Beteiligung solcher Vorhaben mehr staatliche Förderungen und auch Leistungen der Deutschen Bahn eingebracht werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat nehmen wie folgt Stellung:

Es werden alle verfügbaren Fördermöglichkeiten für das Projekt ausgeschöpft.

Zur Frage der Finanzierbarkeit durch die DB gab es in der Vergangenheit bereits Prüfungen und Verhandlungen der LHM mit der DB und auch dem Freistaat. Die Ablehnung der finanziellen Beteiligung der DB wird damit begründet, dass mit dem 1994 in Kraft getretenen Eisenbahnneuordnungsgesetz (Bahnreform) neben der Privatisierung der vormaligen Deutschen Bundesbahn auch die Zuständigkeiten im Bahnverkehr neu geordnet wurden. Während vor der Bahnreform die Deutsche Bundesbahn auch für Parkplätze und Radabstellanlagen an den Bahnhöfen verantwortlich war, liegt nun die Zuständigkeit für Bike&Ride-Anlagen bei den Städten und Gemeinden (§ 1 Abs. 1, Abs. 2 Regionalisierungsgesetz, Bike&Ride als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge im ruhenden öffentlichen Personennahverkehr). Diese würden vom Freistaat Bayern beim Bau der Anlagen finanziell durch Förderung mit Mitteln aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) unterstützt. Diese Zuständigkeit und Förderung erstreckt sich auf Bike&Ride-Anlagen an allen Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Damit sei festzustellen, dass eine Beteiligung der Deutschen Bahn vom Gesetzgeber nicht vorgesehen ist. Eine finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn könnte daher nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Bei der Errichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes beschränkt sich die Deutsche Bahn mit dieser Begründung auf eine Mitwirkung am Planungsprozess und soweit möglich auf die Bereitstellung von Grundstücken (so bei der sich in Planung befindlichen Fahrradgarage im Untergeschoss des Neubaus Empfangsgebäudes).

Daneben ist die Deutsche Bahn bei der Nutzung von Einzelhandelsflächen und Büros in den Neubauten am Hauptbahnhof an die Fahrradstellplatzsatzung (Fabs) der Landeshauptstadt München vom 08.12.2012 gebunden und wird dort im Neubau Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof 360 Fahrradstellplätze verwirklichen.

Um zu erreichen, dass bei Fahrradanlagen ein Mehr an Förderung und eine Beteiligung der Deutschen Bahn erreicht wird, müsste der Gesetzgeber tätig werden und die Finanzierungsanteile bei diesen Vorhaben neu verteilen. Eine solche Gesetzesänderung wäre gerade mit Blick auf Großstädte wie München sinnvoll, weil ein Großteil der bei den Kommunen verbleibenden Kosten aus dem notwendigen Erwerb/Miete von Grundstücken in

teuren Innenstadtlagen bzw. dem kostenintensiven Umbau von Bestandsimmobilien (hier: Umbau einer Autogarage in eine Fahrradgarage) resultieren.

Fazit:

Herr Oberbürgermeister Reiter wird sich an die neue Bundesregierung mit einem Schreiben wenden, in dem er eine verbesserte Förderung von Fahrradanlagen generell, aber auch insbesondere für Konstellationen mit hohen „Grunderwerbskosten“, einfordert. Dies kann durch eine Erhöhung der Fördersätze oder durch einen Finanzierungsbeitrag der Deutschen Bahn erfolgen. Zudem wird die Verwaltung alle rechtlichen Möglichkeiten einer Beteiligung der DB an entsprechenden Projekten jeweils prüfen und in Verhandlungen mit der DB als auch mit Freistaat und dem Bund treten.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin und des Referenten gegenüber der vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsausschuss am 27.10.2021 beschlossenen Fassung, wie aus der nachstehenden Ziffer II ersichtlich.

Die Änderungen im Antrag der Referentin und des Referenten sind im **Fettdruck** dargestellt.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen 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 mit verbesserten Wegebeziehungen für Lastenräder weiter verfolgt wird. ~~Die Variante 4 ist dahingehend zu erweitern, dass ein zusätzlicher Zugang mit einem Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG geprüft werden soll.~~ **Die Ausführungen, wonach ein weiterer Aufzug an der derzeitigen Erschließung der Fahrradabstellanlage nicht umgesetzt werden kann, wird zur Kenntnis genommen. Sollten sich an anderer Stelle zu einem späteren Zeitpunkt mögliche weitere Standorte für einen Aufzug ergeben, wird eine Umsetzung geprüft.** ~~Ebenso soll geprüft werden, ob alternativ eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche möglich wäre.~~ **Die Ausführung, wonach eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche nicht in Betracht kommt, wird zur Kenntnis genommen. Zur Lenkung der Personenströme, Erhöhung der Sicherheit, Funktionalität und Akzeptanz ist - v.a. auch im Hinblick auf ein attraktives Angebot für Lastenräder - im weiteren Projektverlauf mit Unterstützung eines entsprechenden Fachplaners ein Leitsystem mit**

Markierungen am Boden und einer entsprechenden Signaletik/Beschilderung zu entwickeln. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, im Benehmen mit der Stadtwerke München GmbH und dem Mobilitätsreferat **die Variante 4 mit den hier genannten Ergänzungen** gegenüber der Deutschen Bahn abschließend als weiter zu verfolgende Variante zu benennen.

Von Seiten der Stadt München ist darauf hinzuwirken, dass die Deutsche Bahn einen großen finanziellen Beitrag zu diesem Vorhaben trägt. Es sind alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen.

Der Oberbürgermeister wird gebeten, bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die finanzielle Beteiligung solcher Vorhaben mehr staatliche Förderungen und auch Leistungen der Deutschen Bahn eingebracht werden.

3. **Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt, eine temporäre Nutzung des Standortes Marsstraße während der kommenden Baujahre des Hauptbahnhofs und Starnberger Flügelbahnhofs zu prüfen. Das vorliegende Angebot des Betreibers wird von den beteiligten Referaten geprüft. Dem Stadtrat wird ein konkreter Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt.**
4. 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.
5. 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.
6. 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 |

7. 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 Stadt-

kämmerei 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.

8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01647 von der AfD vom 08.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

DB Netz AG • Arnulfstraße 25-27 • 80335 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
HA I/12-I Recht, Verwaltung, Regionales (RVR)
Blumenstraße 31, 80331 München
- Per Mail -

DB Netz AG
Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München
I.NI-S-M
Arnulfstraße 25-27
80335 München
www.2.stammstrecke-muenchen.de

Tel.: 089 1308-
Fax: 089 1308-
Mobil: |

Zeichen: I.NI-S-M

München, 10.11.2021

Integrierte Gesamtlösung München Hbf mit Neubau Empfangsgebäude -

Stellungnahme der DB Netz AG und DB Station & Service AG zur E-Mail vom 29.10.2021 mit Betreff „Beschlussvorlage, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/ V 04493; hier: Änderungsanträge“

Sehr geehrte Frau

hiermit erhalten Sie gemäß Ihrer E-Mail vom 29.10.2021 mit Betreff „Beschlussvorlage, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/ V 04493; hier: Änderungsanträge“ die DB intern abgestimmte Stellungnahme in Bezug auf die Anträge der Fraktionen zur Machbarkeitsstudie Fahrradparken im U1/U2-Bauwerk am Hauptbahnhof München.

1. Stellungnahme der DB zu Änderungsantrag CSU

In Bezug auf den Antrag unter Ziff. 2, „[...] , dass die Deutsche Bahn einen großen finanziellen Beitrag zu diesem Vorhaben trägt“ und „[...] alle Fördermöglichkeiten auszuschöpfen sind“ weist die DB darauf hin, dass die DB gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015 dazu verpflichtet ist, einen adäquaten Ersatz für das Rampenbauwerk herzustellen, das durch den Bau der Station der 2. S-Bahn Stammstrecke (2.SBSS) eingeschränkt und teilweise rückgebaut werden muss.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss ist es erforderlich, einen „Nachweis der baulichen Machbarkeit eines Ersatzes der entfallenen Betriebsräume [SWM] am selben Standort, etwa in der Ebene -2 oder im Erdgeschoss westlich des U-Bahnbauwerks“ zu erbringen, welche die Erschließbarkeit inkludiert. Darüber hinaus existiert im Beschluss vom 09.06.2015 die Zusage durch den Vorhabenträger „im Zuge der Detailplanung möglichst viele Radabstellplätze vorzusehen am Hauptbahnhof“.

Beiden Auflagen wurde mit heutigem Planungsstand der Variante 4 (sog. Ersatzbauwerk) sowie des Neubau Empfangsgebäudes im Rahmen der Integrierten Gesamtlösung München Hbf im erforderlichen Maße nachgekommen.

DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Christian Gruß
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Dr. Christian Runzheimer

Unser Anliegen:

Das zwischen dem Bestand der U-Bahnbauwerke U1/U2 und U4/U5 sowie den Untergeschossen der DB befindliche Ersatzbauwerk wird demnach im erforderlichen Maß durch die DB projektiert und errichtet, ist jedoch weiterhin keine Anlage der Eisenbahn und geht nicht in das Anlagenvermögen der DB über. Form und Umfang der Nutzung sowie des Ausbaus ist dem Eigentümer bzw. Betreiber überlassen und in einem separaten Genehmigungsverfahren umzusetzen – das Fahrradparken ist ein eigenständiges Projekt der LHM und SWM. Fördermöglichkeiten innerhalb des Großprojekts 2. SBSS sind ausgeschlossen und daher durch den Eigentümer bzw. Betreiber zu ermitteln.

Zudem weisen wir daraufhin, dass der „ruhende Verkehr“ (PKW- und Fahrradabstellanlagen) in den Zuständigkeitsbereich der Kommunen fällt. Gemäß den §§ 1 und 3 des Regionalisierungsgesetzes sind die Länder für den ÖPNV zuständig. Der Freistaat Bayern hat dazu das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Bay ÖPNVG)“ in der neuen Fassung, mit Einbeziehung des SPNV, verabschiedet.

In Art. 3 (2) wird hierzu ausgesagt, dass der verkehrliche Bedarf an Abstellmöglichkeiten möglichst gedeckt werden soll und nach Art. 8 (1) die Landkreise und kreisfreien Städte innerhalb der Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabenträger zuständig sind. Gestärkt wird dies zusätzlich durch die „Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern“.

Im Übrigen stellt das Ersatzbauwerk eine Erschließung von Flächen dar, die als Fahrradstellplätze der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden sollen.

2. Stellungnahme der DB zu Ergänzungsantrag Rot-Grün

In Bezug auf den Antrag unter Punkt 2, die Variante 4

- a) „um verbesserte Wegebeziehungen für Lastenräder“ zu ergänzen sowie dahingehend zu erweitern,
- b) „dass ein zusätzlicher Zugang mit einem Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG geprüft werden soll“, ebenso
- c) „ob alternativ eine automatische Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche möglich wäre“,

weist die DB darauf hin, dass es sich bei der Variante 4 um eine zwischen LHM (Planungsreferat), SWM und DB abgestimmte Planung handelt, die gemäß Datenübergabe an die DB die Flächen innerhalb des sog. Ersatzbauwerks so aufteilt, dass sowohl eine ausreichende Erschließung der bestehenden Betriebsräume der SWM im 3. UG des U-Bahnbauwerks U1/U2 als auch eine Erschließung mit dem Fahrrad in den umzuplanenden und umzunutzenden Räumen im 2. UG der U1/U2 möglich ist. Die Aufgabenstellung zur Umsetzung dieses Raumprogramms wurde durch die LHM und SWM vorgegeben.

Bei der Planung der Variante 4 fanden insbesondere die Gegebenheiten der Bestandsbauwerke U1/U2 und U4/U5 sowie der planfestgestellten Station der 2.S-Bahn Stammstrecke und der künftigen Untergeschosse des Neubau Empfangsgebäudes Berücksichtigung, da diese den verfügbaren Raum definieren und limitieren. Des Weiteren wurden die bis zum heutigen Zeitpunkt verfügbaren Grundlagen der Gestaltung des Bahnhofplatzes in die Planung der Variante 4 integriert - Nicht verfestigte Planungen wie z.B. ein 4. Tramgleis am Bahnhofplatz können grundsätzlich nicht berücksichtigt werden. Weitergehende Aussagen hierzu müssen durch das von den SWM mit der Planung des Ersatzbauwerks beauftragte Büro getätigt werden.

Die Variante 4 ist das Ergebnis intensiver Abstimmungen über denkbare Varianten und wurde einvernehmlich zwischen den Beteiligten zur Weiterverfolgung beschlossen.

Eine Änderung der Variante 4 als Teil der Ausschreibungsunterlage zur Ausführung innerhalb des DB gesteuerten Bauablaufs ist aus vertraglichen Gründen mit unserem Auftragnehmer nicht mehr möglich.

Zu 2a)

Eine verbesserte Wegebeziehung für Lastenräder ist nach Auffassung der DB nur unter Berücksichtigung aller zukünftigen Standorte für Fahrradparken am und im Münchner Hbf möglich und sollte ganzheitlich in Form einer Studie bzw. eines Nutzungskonzepts erarbeitet werden. Die hierfür erforderliche Begleitung und Abstimmung sagt die DB gerne zu, die Studie kann jedoch nicht durch sie erbracht werden. Inwiefern die Variante 4 hierfür in Betracht kommt, liegt nicht im Ermessen der DB.

Zu 2b)

Ein zusätzlicher Zugang mit einem Aufzug von der Oberfläche in das 2. UG ist nach Einschätzung der DB in der Variante 4 räumlich und technisch unter Berücksichtigung der aktuellen Vorgaben nicht mehr zu integrieren. Eine entsprechende Prüfung muss durch die LHM und SWM in Auftrag gegeben werden; die DB möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im nördlichen Untergeschoss des Neubau Empfangsgebäudes auf Wunsch und im Auftrag der LHM eine Fläche für Fahrradparken vorgesehen wird, die mit Großraumaufzügen vom Bahnhofplatz erschlossen werden soll.

Zu 2c)

Die Alternative einer automatischen Fahrrad-Parkanlage mit platzsparenden Zugängen von der Oberfläche muss ebenfalls im Rahmen einer weiter zu beauftragenden Studie untersucht und vom künftigen Betreiber der Flächen mitentwickelt werden. Die DB begleitet die weitere Planung gerne, sofern sie der Berücksichtigung der Variante 4 in der Ausschreibungsunterlage nicht widerspricht.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

Leiter Großprojekt 2.SBSS
Projektmanagement/Technik

I.NI-S-M

Leiter Objektentwicklung und Planung

I.SVO

