

Telefon: 0 233-22679
Telefax: 0 233-989 4712

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bereich Infrastruktur
PLAN-HAI-12

Mobilitätsreferat

Bezirksmanagement und
Projektentwicklung
MOR-GB2-1.1

**Neubau Hauptbahnhof -
Finanzierungsbedarf für den Bau der beiden Anlagen
Fahrradgarage im Neubau Empfangsgebäude,
Fahrradgarage im U1/U2-Bauwerk**

**Hinweis /
Ergänzung
vom 04.10.2024**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 12551

Anlagen:

3. Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 05114 von der Fraktion Die Linke / Die PARTEI vom 18.09.2024
4. Herleitung Kostenfortschreibung B&R-Anlage U1/U2-Bauwerk vom 08.08.2023
5. Kostenschätzung DB gem. abgeschlossener Lph 1+2 vom 14.09.2023

Hinweis / Ergänzung zum

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses vom 06.11.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin und des Referenten:

Der gemeinsame Ausschuss am 18.09.2024 hat die Beschlussfassung in einem nächsten gemeinsamen Ausschuss vertagt. Der beigefügte Änderungsantrag (Anlage 3) gilt als eingebracht. Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) bereits dargelegt, wurde für den neuen Hauptbahnhof ein Bedarf von 3.000 Fahrradabstellplätzen prognostiziert, zuzüglich der gemäß Fahrradabstellsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München bauordnungsrechtlich zu erstellenden Radabstellanlagen (360 FabS-pflichtige Stellplätze). Bei der Bemessung des Bike&Ride-Bedarfs handelt es sich um einen Mindestwert, bei dem die aktuellen Verdichtungsentwicklungen in der Metropolregion München eher moderat eingebracht wurden. Der durch die zukünftige Station der U9 am Hauptbahnhof ausgelöste Bedarf konnte dabei noch nicht berücksichtigt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an Fahrradabstellanlagen am Münchner Hauptbahnhof in den kommenden Jahren aufgrund von steigenden Fahrgastaufkommen und infolge von Anpassungen des Verkehrsmittelwahlverhaltens weiter steigen wird und mit Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes noch höher anzusetzen ist, als 2015 prognostiziert wurde.

Die Sicherstellung eines adäquaten Bike&Ride-Angebots am Hauptbahnhof stellt aus Sicht des 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 Mobilitätsreferates auf jede geeignete verfügbare Fläche im Umfeld des Hauptbahnhofs zugegriffen werden.

Die Forderung nach Umsetzung von bedarfsgerechten ebenerdigen Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld kann angesichts der gesetzten Rahmenbedingungen durch die Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof und der Anforderungen an die Neugestaltung des Umfelds Hauptbahnhof nicht in der o.g. ermittelten Bedarfsgröße i. H. v. mind. 3.000 Fahrradstellplätzen erfüllt werden. Der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld muss auch künftig eine Vielzahl von Nutzungen und sich überlagernden Funktionen aufnehmen. Auf dem Bahnhofplatz, den Vorplätzen Nord und Süd und in den Seitenräumen der Arnulf- und Bayerstraße sowie auch in der Schützenstraße und Luisenstraße lassen sich in Anbetracht der künftigen Nutzungsanforderungen und städtebaulichen Gestaltungsansprüche nur punktuell Fahrradstellplätze verorten. Die künftig vorgesehene räumliche Funktionsverlagerung von Bike+Ride vom Straßenraum in die geplanten größtenteils unterirdischen Bike+Ride-Standorte ermöglichen neben einer dezentralen Bündelung von Fahrradstellplätzen mit Zugängen zum Nah- und Fernverkehr auch neue Flächenpotenziale für die geforderte freiraumgestalterische Aufwertung des direkten Bahnhofsumfelds.

Im Falle eines potenziellen Projektabbruchs der beiden geplanten Fahrradgaragen unter dem Bahnhofplatz würde die Zieldimension von mind. 3.000 Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof nach aktuellem Kenntnisstand deutlich verfehlt werden. Folglich wären nur noch das geplante Fahrradparkhaus auf dem Flügelgrundstück Arnulfstraße (ca. 1.300 Stellplätze) und die Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstr. (ca. 350 Stellplätze) als weitere Bike+Ride-Standorte vorhanden; dann mit einer starken Konzentration der B+R-Kapazitäten im Bereich Starnberger Flügelbahnhof. Ein mögliches Bike+Ride-Angebot im Parkhaus Marsstraße (ca. 300 Stellplätze) dient in erster Linie Pendler*innen mit Ziel/Quelle Starnberger Flügelbahnhof und der Gleishalle und würde mit Inbetriebnahme eines Fahrradparkhauses auf dem Flügelgrundstück Arnulfstraße voraussichtlich erheblich an Attraktivität verlieren. Darüber hinaus müsste die weitere Prüfung der Integration von Fahrradparken in das U-Bahn-Bauwerk U4/U5 in Frage gestellt werden, da auch an diesem Standort vergleichsweise hohe Herstellungskosten zu erwarten sind.

Die Projekte Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 und Fahrradgarage im Neubau Empfangsgebäude befinden sich in der Entwurfsplanung und sind durch Verträge und Vereinbarungen gebunden. Ein Abbruch der beiden Bike+Ride-Projekte zum jetzigen Zeitpunkt würde aller Voraussicht nach Folgekosten mit Bezug auf die Anpassung der Planungen der DB und SWM nach sich ziehen und zum anderen die sensible Terminalschiene der DB zur Abwicklung der einzelnen Bauphasen des Gesamtprojekts Neubau Hauptbahnhof betreffen. Die Ermittlung von monetären und terminlichen Auswirkungen bei potenziellen Projektabbrüchen auf die Maßnahmen der DB und SWM und damit eventuell zusammenhängende rechtliche Folgen würde erwartungsgemäß langwierige Abstimmungen und Verhandlungen erfordern.

Das Mobilitätsreferat weist nochmal explizit auf die inhaltlichen Ausführungen in den Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01456 und Nr. 20-26 / V 04493 sowie die gefassten Beschlüsse vom 21.10.2020 und 21.11.2021 mit entsprechenden Aufträgen hin.

Dem Änderungsantrag wird nicht entsprochen.

Inhaltliche Fragen der SPD/Volt-Fraktion

Seitens der SPD/Volt-Fraktion wurden im Zusammenhang mit der Beschlussvorlage nachfolgende Fragen gestellt, auf die in diesem Hinweisblatt ebenfalls eingegangen wird, da sie von allgemeinem Interesse sind.

1) Detaillierte Darstellung der Kosten der unterirdischen Fahrradparkgaragen und der Ursachen für die Kostensteigerungen.

Grobschätzungen zu den Herstellungskosten der beiden gegenständlichen Bike+Ride-Projekte liegen mit den projektspezifischen Beschlussvorlagen aus den Jahren 2020 und 2021 vor (19,64 Mio. € B+R-Projekt U1/U2 in Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04493, beschlossen am 21.11.2021; sowie 12,27 Mio. € B+R-Projekt NEG in Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456, behandelt am 21.10.2020).

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020 wurde die Projektgenehmigung für die Planung und Umsetzung der Fahrradgarage im Bauwerk Neubau Empfangsgebäude erteilt, die Finanzierung des Projekts ist durch den Stadtrat noch formal zu bestätigen.

Unter Zugrundelegung des stadtweit einheitlichen Verfahrens für die Prognose der inflationsbedingten Kostensteigerungen wurde für beide Projekte bis zum laufenden Jahr (hier: 2023) ein Inflationszuschlag bestimmt, der auf dem aktuellen Kostenstand 2023 samt eines Risikozuschlages basiert. Für die Kostenermittlung von Bauprojekten werden keine Indexprognosen für die Entwicklungen in der Zukunft erstellt.

Bei den Kostensteigerungen im Projekt Fahrradgarage im Bauwerk Neubau Empfangsgebäude handelt es sich demnach um eine Kostenmehrung im Zuge der Baukostenfortschreibung auf Basis des Index „Brücken im Straßenbau“ des BayLfStatistik. Auf beigefügte Kostendarstellung der Deutschen Bahn (DB) wird hingewiesen (vgl. Anlage 5).

Infolge der Fortschreibung des Baukostenindex sind beim Projekt Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 für die Maßnahmen Planung und Herstellung des Rohbaus des Ersatzerschließungsbauwerks (sog. Delta-Kosten +0,96 Mio. €) sowie der Planung und des Ausbaus der Tiefgarage inkl. Zugangsbauwerk (+2,28 Mio. €) Kostenmehrungen entstanden. Bei den Kostensteigerungen im B+R-Projekt U1/U2 sind zudem bisher unberücksichtigte Personalkosten (SWM/MVG) für die Leistungsphasen 5-9 (4,91 Mio. €) enthalten. In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04493 aus dem Jahr 2021 wurde dargelegt, dass die Kosten für den SWM-internen Personalmehrbedarf für die Koordination und Planung der Leistungsphasen 5 bis 9 noch beziffert und beauftragt werden müssen. Auf beigefügte Kostendarstellung der Stadtwerke München GmbH (SWM) wird hingewiesen (vgl. Anlage 4).

Die allgemein hohen Baukosten ergeben sich aus der Tatsache, dass es sich bei beiden Projekten um zusätzlich zu bauende bzw. anzupassende Tiefbauwerke mit komplizierten Rahmenbedingungen (u.a. Interaktion mit Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke, Auftriebs- und Horizontalkräfte, Gründung, Deckelbauweise, komplexe Erschließungsbauwerke) handelt. Auf die teilweise dramatisch gestiegenen Baukosten seit 2016 (verdeutlicht anhand des Index „Brücken im Straßenbau“ des BayLfStatistik) wird hingewiesen.

Zu der Darstellung der Kosten und der Ursachen der Kostensteigerungen wird im Weiteren auf die Ausführungen in o.g. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12551 verwiesen.

2) Darstellung wie die konsumtiven Kosten finanziert werden sollen, siehe Stellungnahme Stadtkämmerei

Die Stadtkämmerei hat in ihrer Stellungnahme vom 30.08.2024 die Vorlage zur Kenntnis genommen und ausgeführt, dass die Umschichtung von investiven zu konsumtiven Mitteln zu einer Ausweitung des konsumtiven Haushalts und damit zu einer weiteren Verschlechterung des Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit führt.

Gleichzeitig würden die investiven Ansätze entsprechend reduziert.

Zur haushaltstechnischen Umsetzung hat die Stadtkämmerei mit E-Mail vom 26.09.2024 Folgendes dargestellt:

Die konsumtiven Kosten in Höhe von ca. 6 Mio. € sollen in 2 Tranchen finanziert werden. Für das Jahr 2025 verfügt das Planungsreferat noch über ein investives Budget in Höhe von 2,5 Mio. € für das hier einschlägige Projekt. Dieser investive Planansatz in Höhe von 2,5 Mio. € wird jetzt im Rahmen des Schlussabgleichs I für das Jahr 2025 vom Planungsreferat auf das konsumtive Budget des Mobilitätsreferats umgeschichtet. In der Entwurfsplanung für das Haushaltsjahr 2026 im kommenden Jahr sollen dann die noch erforderlichen 3,5 Mio. € beim Planungsreferat im investiven Budget in Abzug gebracht werden. Das Mobilitätsreferat meldet wiederum die 3,5 Mio. € als konsumtive Mittel bei der Stadtkämmerei an.

Insofern stellt die Umschichtung eine "Haushaltstechnik" dar, die nur dann herangezogen werden sollte, wenn anderweitig keine (konsumtiven) Mittel verfügbar sind bzw. sein sollten. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage ist jedwede konsumtive Ausweitung zu vermeiden.

3) Können mehr Fahrradstellplätze oberirdisch geschaffen werden durch die Aufstockung der Fahrradparkgarage an der Arnulfstraße?

In Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06712 „Neubau Hauptbahnhof München - Erwerb eines Grundstückes zum Zwecke der Errichtung eines Fahrradparkhauses Bike & Ride, sog. Grundstück „Flügel Arnulfstraße“ FlurNr. 6856/13 und 6856/0 Sekt. IV“ ist zur Erschließung und der möglichen Stellplatzkapazität einer Fahrradabstellanlage auf dem inzwischen im städtischen Eigentum befindlichen Grundstück "Flügel Arnulfstraße" Folgendes ausgeführt:

„Für das im Eigentum der DB Netz AG (nachfolgend auch „DB“) befindliche Flügelgrundstück an der Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs wurden in einer Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2016 drei Varianten eines Fahrradparkhauses untersucht. In einer ersten Gegenüberstellung der Varianten wurde die Erschließung des Fahrradparkhauses über eine Rampe (potenzielle Stellplatzkapazität bis zu ca. 1.600 Stellplätze) aus technischer und ökonomischer Betrachtung der Variante mit Erschließung über Aufzüge (potenzielle Stellplatzkapazität ca. 1.300 Stellplätze) vorgezogen. Die dritte Variante mit automatisiertem Systemparken wird in dem Gutachten mit ca. 610 Stellplätzen beziffert.

Neuen Erkenntnissen zufolge sind bei der untersuchten Variante mit vollautomatisierten Abstellanlagen anstatt des ursprünglich angesetzten Fassungsvermögens von ca. 610 potenziellen Stellplätzen theoretisch sogar ca. 1.250 Fahrradstellplätze realisierbar. Durch die Kombination der Parksysteeme „Bikesafe“ in Turm- und Schachtvarianten ließe sich die Anzahl der auf der Fläche unterzubringenden Fahrradstellplätze entsprechend verdoppeln. Zur Gewährung der Zugänglichkeit der jeweiligen Übergabestationen müssten die Parksysteeme „Turm“ und „Schacht“ hierfür versetzt angeordnet werden. Eine vertiefende vergleichende Analyse der drei Varianten mit unterschiedlicher Erschließung ist Gegenstand der zukünftigen weiteren Planungsschritte.“

Das Grundstück „Flügel Arnulfstraße“ wurde im Frühjahr 2023 von der DB auf die LHM übertragen. Bei der Bestimmung des Kaufpreises wurde auf das auf dem Grundstück liegende Baurecht abgestellt. Dieses bestimmt sich nach § 34 BauGB anhand der Umgebungsbebauung. Demzufolge kann auf dem schmalen Grundstückstreifen eine Bebauung mit höchstens 5 Stockwerken realisiert werden. Eine Unterkellerung ist nicht

möglich. Sollte man versuchen über den Erlass eines Bebauungsplanes ein höheres Baurecht zu verwirklichen, so dürften hier kaum Spielräume bestehen, da der neue Hauptbahnhof als Nachbargebäude ein Baurecht über fünf Stockwerke hinaus ausschließen dürfte (Abstandsflächenrecht, einheitliches Erscheinungsbild Neuer Hauptbahnhof, Sicherheitsbedürfnisse, Gebot der Rücksichtnahme etc.).

Da das Grundstück erst nach Beendigung der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof der Landeshauptstadt München überlassen wird, ist mit einer Umsetzung des geplanten B+R-Standortes aktuell nicht vor dem Jahr 2038 zu rechnen. Es wird grundsätzlich angestrebt, an diesem B+R-Standort unter Berücksichtigung einer geeigneten, attraktiven Erschließungsform die Stellplatzkapazitäten zu maximieren. Erst mit Vorliegen weiterer Prüfergebnisse können konkretere Aussagen zu möglichen Stellplatzkapazitäten getroffen werden.

4) Wie die Zugangsbeziehungen von dem Fahrradparken U1/U2 direkt zum Bahnsteig der U1/U2 ausgestaltet werden sollen?

Gemäß aktuellem Planungsstand ist vorgesehen, die beiden bestehenden Personenaufzüge mit Verbindung zwischen den zwei Bahnsteigen U1/U2 und dem Sperrengeschoss künftig mit einem zusätzlichen Halt auf Ebene der Fahrradgarage auszustatten. Im nördlichen Bereich der Fahrradgarage wird zudem eine Verbindung zum bestehenden Treppenabgang mit Anbindung an die 1. Stammstrecke, der U1/U2-Linien und dem Sperrengeschoss hergestellt.

5) Ob es eine Möglichkeit vom Fahrradparken U4/U5 Uhr direkt zum Bahnsteig der U4/U5 Uhr geben wird?

Nach aktuellem Planungsstand kann in die neu zu errichtende Zwischengeschossebene im U-Bahn-Bauwerk U4/U5 ein Bike+Ride-Angebot integriert werden. Für die Beurteilung möglicher Stellplatzkapazitäten und deren Erschließung sind weitere Prüfungen erforderlich. Es ist seitens SWM vorgesehen, die Zwischengeschossebene (Fußwegebeziehungen und Bike+Ride-Angebot) mittels Fahrtreppen bzw. Treppenbauwerken direkt in die darunter liegende Ebene zum Bahnsteig der U4/U5 bzw. auch an die Oberfläche zur Bayerstraße zu verbinden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin und des Referenten **nicht**.