

Telefon: 233 - 28091  
Telefon: 233 - 24629  
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-GB2-1.1

### **Neubau Hauptbahnhof München**

Sachstand und Masterplan Mobilität

### **Lösungen fürs Bahnhofsviertel 4: Umgestaltung des Bahnhofsviertels - Frühzeitige Planung der künftigen Verkehrsführung**

Antrag Nr. 14-20/A 03560 von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Klaus Peter Rupp, Herr StR Christian Vorländer, Herr StR Horst Lischka vom 08.11.2017

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02464**

### **Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses am 16.06.2021 (VB)**

Öffentliche Sitzung

Anlagen:

1. **Verkehrstechnische Untersuchung - Kurzfassung**
2. **Prognose-Nullfall**
3. **Planfall 1/Prognosefall 1**
4. **Planfall 2/Prognosefall 2**
5. **Masterplanvariante 1**
6. **Masterplanvariante 2**
7. **Masterplanvariante 3**
8. **Masterplanvariante 3, Gutachtervariante**
9. **Antrag Nr. 14-20 / A 03560**
10. **Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung**

### **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 des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsausschusses.

### **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 umfassendsten Verkehrsinfrastrukturprojekte mit entsprechenden städtebaulichen Wirkungen auf das nähere und weitere

Umfeld der nächsten Jahre in München dar. In diesem Zuge ergeben sich Möglichkeiten zu einer Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der den Hauptbahnhof umgebenden Flächen.

Über den aktuellen Sachstand zu den Planungen zum Neubau des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof und zum Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs wurde der Stadtrat zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07576) umfassend informiert.

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.11.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 09602) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ermächtigt, einen Auftrag zur „Fortschreibung der Planungen zum Umfeld Hauptbahnhof“ an Externe zu vergeben. In Varianten sollten mögliche neue Flächenaufteilungen/Neuordnungen für den Umgriff und optimierte sowie barrierefreie Wegebeziehungen bzw. Querungen vorgeschlagen werden. Die Ergebnisse sind dem Stadtrat zu berichten.

In den nachfolgenden Punkten werden der derzeitige Sachstand zum Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof, Neubau Sarnberger Flügelbahnhof und Umfeldplanungen Hauptbahnhof - Masterplan Hauptbahnhof Mobilität dargestellt. Daran anschließend wird eingehend unter Ziff. 5 darauf eingegangen, wie mit einem Masterplan Mobilität die heute verfügbaren Verkehrsflächen des MIV reduziert und frei werdende Flächen einer neuen Funktion des Bahnhofplatzes im Kontext der Stadtgestaltung, Anbindung an die Altstadt/Stadteingang sowie Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung (Grüne Infrastruktur) unter Berücksichtigung der Anforderungen des Umweltverbundes zugesprochen werden können. Auf diese Weise wird das Bekenntnis des Stadtrats zu einer Verkehrswende umgesetzt, dem Stadtraum werden die ihm angemessene Bedeutung und neue Qualitäten verliehen.

Wie mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) bereits dargelegt, wurde für den neuen Hauptbahnhof (Empfangsgebäude und Sarnberger Flügelbahnhof) ein Bedarf von 3.000 Bike+Ride Stellplätzen prognostiziert, zuzüglich der gemäß Fahrradabstellsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München bauordnungsrechtlich zu erstellenden Radabstellanlagen. Davon sollen nach jetzigem Stand ca. 1.200 Fahrradstellplätze in einem zukünftigen Parkhaus an der Arnulfstraße, ca. 700 Fahrradstellplätze im Untergeschoss des Empfangsgebäudes und weitere Fahrradstellplätze in der ehemaligen MVG-Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz untergebracht werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01456) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, zu o.g. und weiteren potentiellen Standorte für Fahrradparken in die weiteren Verhandlungen einzutreten sowie die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Der Stadtrat wird über die Ergebnisse zum nächstmöglichen Zeitpunkt unterrichtet.

Mit Beschluss zum Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan vom 10.02./03.03.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848) erhält das Trambahnsystem eine bedeutende Rolle bei der Umsetzung der Verkehrswende. Das ÖV 30 Ziel, also eine signifikante Erhöhung des Modalsplits des Öffentlichen Personennahverkehrs, ist nur mit einem Ausbau eines leistungsfähigen Schienenangebots zu erreichen. Grundlage der gesamtstädtischen Liniennetz- und Kapazitätserweiterung der Tram ist eine infrastrukturelle Ertüchtigung des Innenstadtnetzes. Dieses Netz umfasst in seinen westlichen Ausläufern neben den heutigen Zulaufstrecken zum Bahnhofsvorplatz auch Neubaustrecken wie z.B. die Paul-Heyse-Unterführung.

Ein wichtiges Kriterium zur Attraktivitätssteigerung eines künftigen Netzes und damit Generierung neuer Fahrgäste bilden kurze und barrierefreie Umsteigewege. Um dieses Ziel zu erreichen, ist unter Berücksichtigung der Flächenkonkurrenzen zu prüfen, ob künftig alle Tramlinien, die den Hauptbahnhof tangieren, auf dem Bahnhofsvorplatz gebündelt werden können.

## **2. Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof**

Der Neubau des Empfangsgebäudes München Hauptbahnhof und der damit verbundene Umbau des derzeitigen Hauptbahnhofes ist rechtlich als Bau bzw. Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuordnen. Der Bereich des Teilvorhabens Empfangsgebäude München Hauptbahnhof wird daher nach § 18 AEG in einem Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) planfestgestellt. Die Einreichung der Unterlagen durch die DB Station&Service AG beim EBA erfolgte bereits.

Im Zusammenwirken mit dem Vorhaben 2. Stammstrecke und dem Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof ergab sich die einmalige und kurzfristige Chance, durch integrierte und aufeinander abgestimmte Planungen beim Bau der 2. Stammstrecke Vorhaltemaßnahmen für einen neuen U-Bahnhof der späteren U-Bahn-Entlastungslinie U9 zu berücksichtigen. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.10.2019 zur Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes (Sitzungsvorlagen Nr.: 10-20 / V 15457) hat der Stadtrat den Bau der Vorhaltemaßnahmen für den U-Bahnhof der U9 am Hauptbahnhof im Rohbau beschlossen. Die Planungen für die Vorhaltemaßnahmen U9 am Hauptbahnhof wurden durch die DB Netz AG in enger Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH und der DB Station&Service AG durchgeführt. Diese Konstellation ermöglicht eine grundlegende und ganzheitliche Betrachtung des Knotenpunktes Münchner Hauptbahnhof in Form einer integrierten Gesamtlösung unter Berücksichtigung der Belange aller Beteiligten und der Optimierung insbesondere aller Umsteigebeziehungen für die Kundinnen und Kunden. So kann vermieden werden, dass für die Großprojekte voneinander unabhängige Insellösungen entwickelt werden, die der Funktion des zentralen Verkehrsknotenpunktes Hauptbahnhof nicht gerecht werden.

## **3. Neubau Starnberger Flügelbahnhof**

Die DB Station&Service AG als Vorhabenträgerin beabsichtigt, auf dem Standort des heutigen Starnberger Flügelbahnhofs ein neues Bürogebäude zu errichten und hatte mit Schreiben vom 12.03.2018 die Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beantragt. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat daraufhin am 13.06.2018 beschlossen, für das Gebiet Arnulfstraße südlich zwischen Querbahnsteig Starnberger Flügelbahnhof und nördlichem Vorplatz (Flurstück Nr. 6856/97, Gemarkung München, Sektion 4) den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a aufzustellen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) mit einer Erörterungsveranstaltung und die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Absatz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) erfolgten im Herbst 2018.

Dem vorangegangen ist von DB Station&Service AG beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) der Antrag auf Planfeststellung für den Rückbau und die Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs sowie für den Abbruch des nicht mehr benötigten Bestandsgebäudes des Starnberger

Flügelbahnhofs gestellt worden. Die Planfeststellung wurde 2017 beantragt, das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Die öffentliche Auslegung des Plans erfolgte im März 2020.

Das neue Bürogebäude stellt den Ersatz für das wegfallende Bahnhofsgebäude Sarnberger Flügelbahnhof dar und wird nach dem Rückbau und der Anpassung des Sarnberger Flügelbahnhofs errichtet. Der geplante Baukörper ist ein eigenständiges Vorhaben, wird aber im stadträumlichen Kontext als Bestandteil der architektonischen und gestalterischen Gesamtfigur des neuen Münchner Hauptbahnhofs wahrgenommen werden.

Beabsichtigt ist, ein fünfgeschossiges Basisgebäude entlang der Arnulfstraße mit im südwestlichen Bereich stehenden Hochpunkt mit 17 Geschossen und maximal 69,90 Meter Höhe zu errichten. Das neue Gebäude soll im wesentlichen Büronutzung enthalten sowie nicht mit dem Betrieb der Bahn verbundene Einzelhandelsnutzung und Gastronomie. Bauordnungsrechtlich erforderliche Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder werden in der Tiefgarage angeordnet.

#### **4. Notwendigkeit einer Grundsatzentscheidung zum aktuellen Zeitpunkt des Verfahrens**

Im laufenden Prozess im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hauptbahnhofes zeigte sich immer deutlicher, dass für den Fortgang der Planungen und Maßnahmen eine grundsätzliche Entscheidung des Stadtrates zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich ist, ob der Bahnhofplatz zukünftig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) frei gehalten sein soll oder nicht. Die Gestaltung des Platzes wird zwar in der Umsetzung der letzte Baustein der Umgestaltung des Hauptbahnhofes und seines Umfeldes sein. Allerdings erfolgen auch nach Beginn der Bauarbeiten am Hauptbahnhof zur Realisierung der Zweiten Stammstrecke laufend Änderungen und Anpassungen in den Planfeststellungsverfahren (Neubau Empfangsgebäude, 2. Stammstrecke, Rückbau Sarnberger Flügelbahnhof). Diese Änderungen befassen sich jeweils auch mit der Frage, von welcher Himmelsrichtung der Neubau des Empfangsgebäudes erschlossen werden soll.

Je nachdem, ob der Bahnhofplatz zukünftig unmittelbar mit dem MIV befahren werden kann oder nicht, muss bei der Erschließung des Empfangsgebäudes darauf Bezug genommen werden. So kann etwa die zentrale Rampe für ein Parkhaus bei einem MIV-freien Bahnhofplatz nur von Norden erfolgen. Auch muss bei der gewünschten Integration eines großen Fahrradparkhauses in den Neubau bzw. sein unmittelbares Umfeld berücksichtigt werden, wie ein solches erschlossen werden soll. Bei einem MIV-freien Bahnhofplatz stehen dann theoretisch mehr Flächen zur Verfügung, um ggfs. Zugangsbauwerke (Rampe, Aufzüge, automatische Systeme) realisieren zu können, aber auch um Gestaltungsspielräume für mehr Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu erhalten. Mit einer Grundsatzentscheidung zum Bahnhofplatz kann die Landeshauptstadt München einen wichtigen Beitrag zur Beschleunigung der Planänderungsverfahren leisten, da die Bahn als Vorhabenträgerin bei ihren Planungen nicht mehr mit stark unterschiedlichen Alternativen der Verkehrsfunktionen und -führung auf dem Platz rechnen muss.

Die Dringlichkeit einer Grundsatzentscheidung im Hinblick auf die Frage eines MIV-freien Bahnhofplatzes hat sich im Oktober 2020 noch gesteigert. Die Bahn hat am 30.10.2020 die Unterlagen für die 5. Planänderung im Planfeststellungsverfahren 2. Stammstrecke eingereicht. Diese betrifft die sog. „Integrierte Gesamtlösung“ am Hauptbahnhof und beinhaltet neben Änderungen an der 2. Stammstrecke und der Integration des Vorhaltekörpers für die künftige U 9 auch Festlegungen für die Erschließung und Nutzung des neuen Empfangsgebäudes. In dem Verfahren zur 5. Planänderung (PFA 2) hat die Landeshauptstadt München nun zu Fragen der Erschließung des Bahnhofsplatzes und zur Verkehrsentwicklung rund um den Haupt-

bahnhof Stellung zu nehmen.

Die Landeshauptstadt München setzt sich schon in einem frühen Stadium dafür ein, dass in Abstimmung mit allen Beteiligten Vorplanungen für attraktive Vorplätze rund um den neuen Hauptbahnhof durchgeführt werden können. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen des Bahnhofplatzes wirken sich auch unmittelbar auf die angrenzenden Straßenräume aus. So könnten beispielsweise die entsprechenden Abbiegespuren, die auf den Bahnhofplatz führen, anderweitig genutzt und der Straßenquerschnitt umgestaltet werden. Außerdem gilt es, die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr frühzeitig mit den Stadtwerken München bzw. der Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) und den zuständigen städtischen Referaten abzustimmen. Die Realisierung der 2. Stammstrecke und der Neubau des Hauptbahnhofes sowie die Bebauung auf dem Grundstück des Starnberger Flügelbahnhofes erfolgen zeitlich vor der Realisierung der Vorplätze. Ziel dieser frühen Abstimmung ist es daher, dass keine Tatsachen geschaffen werden, die dann den Spielraum bei einer späteren Umfeldgestaltung mit dem Ziel einer Aufwertung des Stadtraums, der Aufenthaltsqualität, der Klimaanpassung (Grüne Infrastruktur) und des Umweltverbundes einengen. Dafür ist es aber notwendig, dass bei diesen Planungen die Frage der verkehrlichen Nutzungen des zentralen Bahnhofplatzes rechtssicher entschieden ist.

Im Umfeld des Hauptbahnhofes stehen auch auf privaten Flächen weitreichende Umgestaltungen an, die in ihren Planungen auf die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Bezug nehmen müssen. Für diese Entwicklungen ist die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes als großer Umsteigeknoten wichtig. Daneben spielt insbesondere die Attraktivität der Platzgestaltung und der Einbettung in den umgebenden Stadtraum eine große Rolle. Auch die von der Landeshauptstadt München initiierte Konzeptstudie zur Aufwertung des südlichen Bahnhofsviertels hängt in ihrer konkreten Umsetzung entscheidend von der Grundsatzentscheidung ab, ob der zentrale Bahnhofplatz zukünftig MIV-frei sein wird oder nicht. Auch auf das Freiraumquartierskonzept Innenstadt, das aktuell im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet wird, hat diese Entscheidung großen Einfluss. Das Ziel des Freiraumquartierskonzeptes ist es, konzeptionelle Entwicklungsmöglichkeiten für den Freiraum in der Innenstadt aufzuzeigen und Planungsempfehlungen für Freiraumtypologien und Fokusräume zu formulieren. Kernthemen sind Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung (Grüne Infrastruktur), Vernetzung, Potentiale der „Autoreduzierten Altstadt“ für den Freiraum sowie die Betrachtung historischer Bezüge. Im Bereich der Verbindung Achse Hauptbahnhof – Stachus liegt als zentraler Ankunftsort ein wichtiger Fokusräum des Konzeptes.

## **5. Umfeldplanung Hauptbahnhof – Masterplan Mobilität**

### **5.1 Ausgangslage**

Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich in ihrer Sitzung am 29.04.2015 (Neubau Hauptbahnhof München – Sachstand und weiteres Vorgehen, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553, Antragspunkte 4 und 5) für die Weiterverfolgung des Grobkonzeptes zum Bahnhofsumfeld in der Variante 2C mit einem dritten Trambahngleis (dargestellt ohne motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem Bahnhofplatz) ausgesprochen. Des Weiteren wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dazu beauftragt, die Verkehrsuntersuchungen zu vertiefen und dem Stadtrat zur abschließenden Entscheidung ein abgestimmtes Verkehrskonzept vorzulegen.

Die Verkehrsuntersuchungen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und seit 01.01.2021 gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat (MOR) auf zwei Ebenen durchgeführt. Neben der inneren Erschließung der Gebäude des Hauptbahnhofes, welches im Zuständigkeits-

bereich der Deutsche Bahn AG liegt, wurde die Erschließung des unmittelbaren Umfeldes mit den angrenzenden Knoten und Straßen (Masterplan Mobilität Hauptbahnhof) sowie das weiträumigere Straßennetz mit seinen Knoten (Verkehrstechnische Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs) untersucht. In beiden letzteren Untersuchungen wurden die Planfälle für den MIV offener bzw. geschlossener Bahnhofplatz geprüft. Die Ergebnisse werden in den folgenden Punkten 5.2 und 5.3 dargestellt.

Das unmittelbare Umfeld des Hauptbahnhofes wird, genau wie das Empfangsgebäude, den heutigen Ansprüchen eines modernen Bahnhofes als Verkehrsdrehscheibe aber auch als Ankunftsort in der Stadt nicht mehr gerecht. Die Umsteigebeziehungen zwischen Personennah- sowie Fernverkehr, die Verbindung in die angrenzenden Quartiere und in die Innenstadt, die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und die Qualität der fußläufigen Verbindungen, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit, sind unzureichend. Hinzu kommt die derzeit mangelnde Aufenthaltsqualität der Vorplätze, die ein Ankommen in München unattraktiv gestaltet und zudem die Orientierung der Reisenden erschwert. Durch den Neubau des Empfangsgebäudes und des Sarnberger Flügelbahnhofs sowie den Bau der 2. Stammstrecke und eines dritten Tram-bahngleises ergibt sich nun eine neue bauliche und planerische Situation und eine Gelegenheit zu neuen Verteilungen und Verknüpfungen zwischen den Verkehrsfunktionen sowie zur Schaffung von Platzsituationen, die der stadtgestalterischen und freiraumplanerischen Bedeutung dieses zentralen Ortes gerecht werden. Der Masterplan Mobilität Hauptbahnhof soll auf Grundlage der aktuellen Hoch- sowie Tiefbauplanungen der Deutschen Bahn zeigen, wie die fließenden und ruhenden Verkehrsfunktionen der Verkehrsdrehscheibe entsprechend der Bedarfe neu verteilt werden können.

In drei Varianten, erstens mit MIV auf dem Bahnhofplatz, zweitens und drittens ohne MIV auf dem Bahnhofplatz und zusätzlicher Abhängung der Arnulfstraße mit Wendemöglichkeit, zeigt der Masterplan Mobilität Hauptbahnhof die Möglichkeiten einer funktionalen Neuordnung auf.

Die Herbeiführung einer Entscheidung für oder gegen eine Schließung des Bahnhofplatzes für den MIV ist erforderlich für die weitere verkehrskonzeptionelle Planung im Umfeld des Hauptbahnhofes und um mit den städtischen Referaten und Gesellschaften in die weitere vertiefende Prüfung und Planung einsteigen zu können.

Außerdem sind die verkehrsfunktionalen Entscheidungen für den Bahnhofplatz wesentliche Faktoren für die Planungen des öffentlichen Raumes und die Stadtgestaltung inklusive der Verkehrsführungen im südlichen Bahnhofsviertel. Die verkehrskonzeptionellen Planungen zum südlichen Bahnhofsviertel können erst weiterführend bearbeitet und zur Grundlage öffentlicher Beteiligungsprozesse gemacht werden, wenn eine Entscheidung zur MIV-Führung am Bahnhofplatz erfolgt ist.

## **5.2 Verkehrstechnische Untersuchung**

Für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs wurde im Jahr 2015 der Landeshauptstadt München eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) mit Prognosehorizont 2025 vorgelegt. In dem Gutachten wurden 13 Planfälle dargestellt, die unterschiedliche Szenarien eines MIV-freien Bahnhofplatzes sowie geänderte Verkehrsführungen im erweiterten Umfeld betrachten.

Alle Planfälle wurden anhand von Leistungsfähigkeitsberechnungen im umliegenden Straßennetz bewertet. Die Beurteilung der Knotenpunkte erfolgte nach dem HBS-Verfahren (HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) entsprechend der sechs Quali-

tätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) mit möglicher Einstufung von A (sehr gut) bis F (ungenügend). Zur Einteilung der QSV A bis F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrsarten. Die in den Planfällen zu berücksichtigenden Verkehrsmengen wurden durch Verkehrsmodellumlegungen mit dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München ermittelt.

Aufgrund des absehbar längeren Planungshorizonts sowohl für die 2. Stammstrecke als auch für den Neubau des Empfangsgebäudes war es erforderlich, das Gutachten auf Basis aktualisierter Strukturdaten für das Jahr 2030 auf den Prognosehorizont 2030 fortzuschreiben. Die Ergebnisse der VTU für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs mit dem so aktualisierten Prognosehorizont liegen seit 2018 vor.

Die für die Erarbeitung des Masterplans Hauptbahnhof relevanten Fälle Prognose-Nullfall, Planfall 1 und Planfall 2 – beides Planfälle mit autofreiem Bahnhofplatz – sollen im Folgenden näher betrachtet werden. Weitere im Gutachten behandelte Planfälle legen unterschiedliche Szenarien mit zusätzlichen Veränderungen der angrenzenden Straßenzüge zugrunde, die für die vorliegend relevante Entscheidung für oder gegen einen MIV-freien Bahnhofplatz nicht von Bedeutung sind.

Die Ergebnisse zu weiteren Planfällen können bei Bedarf dem Kurzbericht der Ergebnisse der VTU für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs, Aktualisierung auf das Prognosejahr 2030 entnommen werden (vgl. Anlage 1).

### **5.2.1 Prognose-Nullfall**

Die Verkehrsprognose berücksichtigt im sogenannten Prognose-Nullfall die bis zum Planungshorizont 2030 bereits beschlossenen verkehrlichen Maßnahmen sowie die absehbaren/geplanten Nutzungs- und Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsgebiet sowie die Bevölkerungsentwicklungen.

Bereits im Prognose-Nullfall der VTU für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs mit Prognosehorizont 2030 erhalten alle größeren Straßenzüge im Untersuchungsgebiet einen deutlichen Verkehrszuwachs. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten in der Sonnenstraße mit bis zu ca. 50.000 Kfz/24h und in den Straßenzügen der Elisen- bzw. Marsstraße und der Lindwurmstraße mit Werten bis zu ca. 34.000 Kfz/24h auf.

Im Prognose-Nullfall stellen sich sieben problematische Knotenpunkte heraus, von denen auch nach signaltechnischer Optimierung noch immer drei Knotenpunkte die Qualitätsstufe E (mangelhaft) und drei Knotenpunkte die Qualitätsstufe F (ungenügend) behalten (vgl. Anlage 2). Damit zeigt bereits der Prognose-Nullfall ein derart differenziertes Bild mit einer Vielzahl von grenzwertig leistungsfähigen Fahrbeziehungen, dass bereits ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz Kapazitätsgrenzen in den Spitzenstunden erreicht werden. Diese Veränderungen sind Resultat der Gesamtentwicklung des Großraumes München und deren Auswirkung auf die innerstädtischen Bereiche einschließlich des Umfelds des Münchner Hauptbahnhofs.

Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass in den Spitzenstunden der Zustand grenzwertiger verkehrlicher Belastung weiter besteht und das Verkehrsnetz an seine Leistungsgrenzen tritt. Spitzenstundenauslastungen werden sich auf weitere Tageszeiträume ausdehnen.

Ergänzend ist anzumerken, dass der dargelegte Prognose-Nullfall weitere Einflussfaktoren auf das Verkehrsgeschehen bzw. die Verkehrsmittelwahl noch nicht berücksichtigen konnte, die unter anderem infolge der Umsetzung einer Autofreien Altstadt und der Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14478) und „Radentscheid“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15572) sowie am Ziel der Stadt zu 80%-Umweltverbundanteil am Modal-Split und aus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes – Teil Qualitätsstandards – entstehen.

### 5.2.2 Planfall 1

Der Planfall 1 stellt das Szenario eines für den MIV gesperrten Bahnhofplatzes dar.

Verkehrszuwächse entstehen im Planfall 1 erwartungsgemäß auf den parallel zum Bahnhofplatz verlaufenden Nord-Süd-Verbindungen, insbesondere auf der Route

- Seidlstraße – Paul-Heyse-Unterführung – Paul-Heyse-Straße mit bis zu 4.500 Kfz/24h
- Hackerbrücke – Martin-Greif-Straße – Bavaria-Ring mit bis zu 1.500 Kfz/24h
- sowie auf der Route Elisenstraße – Altstadtring mit bis zu 6.500 Kfz/24h.

Deutliche Entlastungen sind hingegen auf der Bayerstraße mit bis zu 10.000 Kfz/24h, der Arnulfstraße mit bis zu 3.500 Kfz/24h, der Luisenstraße mit bis zu 6.000 Kfz/24h und der Goethestraße mit bis zu 6.500 Kfz/24h zu verzeichnen.

Die Verkehrsverlagerungen im Planfall 1 wirken sich allerdings nur auf zwei der zu untersuchenden Knotenpunkte spürbar aus. Dies betrifft zum einen den Knotenpunkt an der LZA 26 Grasser-/ Bayer-/ Landsberger Straße mit einer Verschlechterung der Qualitätsstufe B (gut) zu Qualitätsstufe D (ausreichend) am Gesamtknoten und zum anderen den Knotenpunkt an der LZA 46 Lindwurmstraße / Ziemssenstraße / Reisingerstraße mit einer Verschlechterung der Qualitätsstufe B (gut) zu Qualitätsstufe C (befriedigend) (vgl. Anlage 3).

Im Hinblick auf eine Gesamtbeurteilung ist der Planfall 1, wie bereits der Prognose-Nullfall, nicht uneingeschränkt leistungsfähig im gesamten umliegenden Straßennetz abwickelbar.

### 5.2.3 Planfall 2

Der Planfall 2 unterstellt neben der Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV zusätzlich die Schließung der Arnulfstraße in Höhe Dachauer Straße für den MIV, so dass dort und in der Luisenstraße nur noch Wenden möglich ist.

Gegenüber dem Planfall 1 nimmt im Planfall 2 der Verkehr auf der Arnulfstraße und der Luisenstraße etwas ab. Geringfügige Mehrbelastungen entstehen hingegen auf der Seidlstraße, Marsstraße und Sonnenstraße. Weitere nennenswerte Auswirkungen treten im Untersuchungsraum im Vergleich zu Planfall 1 nicht auf, da die Verkehrsverlagerungen im Planfall 2 sehr stark lokalen Charakters sind.

Im Vergleich zu Planfall 1 wirken sich die Verkehrsverlagerungen auf die zu untersuchenden Knotenpunkte hinsichtlich deren Qualitätseinstufung nicht aus. Für die LZA 88 Martin-Greif-Straße / Schwanthalerstraße / Bavariaring ergibt sich zwar für den Gesamtknoten nun die Qualitätsstufe E (im Planfall 1 hingegen F), jedoch weisen auch hier weiterhin zwei Fahrverkehre die Qualitätsstufe F auf (vgl. Anlage 4).



Analog zu Planfall 1 ist auch Planfall 2 auf Grundlage des Prognose-Nullfalls nicht uneingeschränkt leistungsfähig im gesamten umliegenden Straßennetz abwickelbar.

#### **5.2.4 Schlussfolgerungen zur verkehrstechnischen Untersuchung**

Durch die Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV (Planfall1) sowie zusätzlich der Abhängung der Arnulfstraße östlich der Pfefferstraße (Planfall 2) kommt es zu einzelnen Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit gegenüber dem Prognose-Nullfall, jedoch sind auch Entlastungen zu verzeichnen. Nur in diesen Fällen eröffnen sich jedoch aufgrund der dann möglichen Flächenneuordnung zusätzliche Optimierungspotenziale, die dem Umweltverbund sowie der Aufenthaltsqualität und der Stadtgestalt zugute kommen.

Da bereits ohne neue Sperrungen für den Individualverkehr (Prognose-Nullfall) die Leistungsfähigkeit der Knoten im Bahnhofsumfeld in etlichen Fahrbeziehungen stark eingeschränkt ist bzw. sein wird, wird empfohlen, die verkehrlichen und städtebaulichen Gestaltungsspielräume der Planfälle nicht primär nach den Kriterien der prognostizierten Leistungsfähigkeit für den MIV zu beurteilen. Vielmehr sollten die gesamtstädtischen Belange des Hauptbahnhofs in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe und als zentraler Ankunftsort Münchens sowie die Optimierung der Anforderungen der mit ihm in Zusammenhang stehenden verkehrlichen Funktionen oberste Leitlinie der Planung und damit der Entscheidung über die Frage eines MIV-freien Bahnhofplatzes sein.

Die dargelegten Ergebnisse untermauern die dem Stadtrat bereits mehrfach erläuterten absehbaren verkehrlichen Entwicklungen in der Landeshauptstadt München. Geeignete Instrumente, diesen Entwicklungen zukunftsstauglich zu begegnen, liegen in der Förderung des Umweltverbunds sowie in einer Überprüfung von Optimierungsmöglichkeiten der signaltechnischen Steuerung (umweltsensitive Verkehrssteuerung).

### **5.3 Masterplan Mobilität Hauptbahnhof**

Wie bereits in Punkt 5.1 erläutert, wurde im nächsten Schritt die Erschließung des unmittelbaren Umfeldes mit den angrenzenden Knoten und Straßen des Hauptbahnhofes betrachtet. Die Erstellung dieses Masterplans Mobilität hat das Ziel, die Neuverteilung der verschiedenen Verkehrsfunktionen auf den drei Vorplätzen sowie in den angrenzenden Straßenräumen qualitativ und quantitativ zu durchdenken und zu konzipieren. Der Masterplan verfolgt dabei einen ganzheitlichen Ansatz, das heißt, es fließen die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen sowie die Nutzungsanforderungen im unmittelbaren Umfeld ein. Auf Basis der aktuellen Planungen der Infrastrukturvorhaben soll der Masterplan Mobilität das Funktionieren einer Neuverteilung des öffentlichen Raumes aufzeigen und als Grundlage für die weitere städtebauliche Planung dienen. Die verstärkte Bedeutung des Trambahnsystems im Innenstadtnetz ist bei der Weiterentwicklung des Masterplan Mobilität zu beachten.

#### **5.3.1 Auftragsgegenstand**

Auftragsgegenstand war eine Bestandserhebung/Grundlagenermittlung inklusive einer Analyse der derzeitigen Potenziale und Schwachstellen. Im Anschluss wurden die Masterpläne Mobilität zum Umgang mit den erforderlichen verkehrlichen Funktionen im Umfeld des Hauptbahnhofes auf der Grundlage der Analyseergebnisse in drei Varianten konzipiert.

Ausgangslagen für die 3 Varianten:

1. Variante: Aufbauend auf der Bestandssituation ist die Realisierung der Infrastrukturvorhaben 2. Stammstrecke und eines 3. Trambahngleises sowie die Hochbaumaßnahmen Empfangsgebäude, Sarnberger Flügelbahnhof und Fahrradparkhaus auf dem Flügelgrundstück Ecke Paul-Heyse-Unterführung und Arnulfstraße zugrunde zu legen.

2. Variante: Aufbauend auf Variante 1 ist zusätzlich von einer Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV auszugehen.

3. Variante: Aufbauend auf Variante 2 ist zusätzlich von einer Abhängung der Arnulfstraße an der Luisenstraße (mit Wendemöglichkeit) auszugehen.

### **5.3.2 Rahmenbedingungen und Erarbeitungsgrundlagen für die Masterplanvarianten**

Den Masterplänen Mobilität wurden die bisher bekannten und vorgelegten Planunterlagen der Deutschen Bahn AG zum Erschließungskonzept des Neubaus Empfangsgebäude und des Neubaus Sarnberger Flügelbahnhof zugrunde gelegt. Die Erschließung der Tiefgarage und des Ladehofs des Neubaus Sarnberger Flügelbahnhof ist an der Arnulfstraße vorgesehen. Für den Neubau des Empfangsgebäudes wird die angedachte Tiefgaragenein- und -ausfahrt an der Arnulfstraße verortet. Die Zufahrt zum Ladehof des Empfangsgebäudes erfolgt von der Bayerstraße. Auch weitere Planungsvorhaben im Umfeld des Hauptbahnhofes finden in den Konzeptionen der Masterpläne Mobilität Berücksichtigung bzw. können im Weiteren aufeinander abgestimmt werden. Die in den Masterplänen Mobilität dargestellten Gestaltungsvorschläge des Bahnhofplatzes schließen Planungen zum Karstadt-Umbau nicht aus und lassen eine Harmonisierung beider Projekte zu.

Es gilt zu berücksichtigen, dass die auf den Masterplänen Mobilität verorteten Standorte für Fahrradparken am Hauptbahnhof noch nicht die finalen Positionen der Standorte von Fahrradgaragen darstellen. Die auf den Masterplänen ersichtliche Position des Fahrradparkhauses am Bahnhofplatz ist dabei explizit als Platzhalter für eine spätere Standortbestimmung gedacht.

Den konzipierten Radverkehrsanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes wurden die ERA-Richtlinien (ERA = „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) unterstellt und Radwege und Radfahrstreifen überdies mit einer Mindestbreite von 2,30 Meter ausgestattet. In den weiterführenden Planungsprozessen zur Neugestaltung des Bahnhofumfelds sollen die vom Stadtrat übernommenen Vorgaben des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ dann vollumfänglich berücksichtigt werden.

In den Masterplänen Mobilität sind sämtliche Verkehrs- sowie Freiflächen im Bearbeitungsumgriff dargestellt und die beabsichtigten Verkehrsführungen mit ihren Konsequenzen werden aufgezeigt. Dabei werden mögliche neue Flächenaufteilungen/Neuordnungen und optimierte sowie barrierefreie Wegebeziehungen bzw. Querungen vorgeschlagen. Hierbei ist zu beachten, dass die dargestellten Verkehrsführungen und Flächenaufteilungen sich in der weiteren Planung noch ändern können.

Die Varianten zeigen für alle angrenzenden Straßen unterschiedliche Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung und des Umgangs mit Verkehrsfunktionen auf. Beispielsweise wird die Anordnung des dritten Trambahngleises in keiner der Varianten an der gleichen Stelle positioniert, die Arnulfstraße weist in allen drei Varianten einen anderen Straßenquerschnitt auf. Die-

se Vorgehensweise dient dazu, möglichst viele Szenarien aufzuzeigen und mit ihren Konsequenzen abzubilden.

Im Zuge der Erarbeitung der Masterplanvarianten wurden bewusst nicht die Maximalanforderungen der zu berücksichtigenden Verkehrsfunktionen abgefragt, sondern es wurde vielmehr angestrebt, mit den verschiedenen Masterplanvarianten ein am Bestandsbedarf orientiertes, ausgewogenes Flächenangebot darzustellen. Gleichwohl ist es unabdingbar, dass zur Stärkung des gesamten Umweltverbundes und des Hauptbahnhofs als Verkehrsdrehscheibe die Leistungsfähigkeit des ÖPNV auch weiterhin gesteigert werden kann. Entsprechende Anforderungen an ein zukunftsorientiertes ÖPNV-Angebot inklusive auskömmlicher Infrastruktur werden in den weiteren Planungen berücksichtigt.

Eine detaillierte Untersuchung der technischen und baulichen Machbarkeit muss noch erfolgen.

### **5.3.3 Erarbeitung**

Nach einem offenen, deutschlandweiten Ausschreibungsverfahren zur Umsetzung des Masterplans Mobilität Hauptbahnhof wurde die Leistung an zwei private Planungsbüros vergeben.

Der zeitliche Ablauf gliederte sich wie folgt auf: Nach einem Auftaktgespräch mit den auftragnehmenden Büros wurde als Erstes die Bestandsanalyse mit Darstellung der Potentiale und Schwachstellen erstellt. In einem Arbeitskreis mit den Teilnehmenden Deutsche Bahn AG, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), P+R GmbH, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde die Bestandsanalyse vorgestellt, diskutiert und ergänzt.

Die Ergebnisse sind im Anschluss in die Erstellung einer Variantendiskussion mit mehreren Funktionsverteilungen in den einzelnen Straßenabschnitten des Umfeldes Hauptbahnhof eingeflossen. Diese wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt und weiter erörtert.

Nach einer Vorauswahl der Varianten wurden diese in einem kleineren Kreis mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und den Stadtwerken München GmbH diskutiert. Im Anschluss wurden drei Masterplanvarianten anhand eines (gewichteten) Bewertungsschema gesichtet, welches die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hervorhebt (und nach ausgewählten Kriterien gewichtet) darstellt.

Die Masterpläne Mobilität und das Ergebnis der Bewertung wurden wiederum referatsübergreifend und mit der Deutschen Bahn sowie der MVG und P+R GmbH vorgestellt und anschließend durch die Planungsbüros überarbeitet.

## **5.4. Beschreibung der Masterplanvarianten**

Im Folgenden sollen die erarbeiteten Masterplanvarianten zunächst beschrieben und im nächsten Schritt einer Bewertung unterzogen werden. Dabei werden die Potenziale und Schwachstellen der einzelnen Varianten nach Verkehrs- und Nutzungsfunktionen dargestellt.

### 5.4.1 Masterplanvariante 1

Der Masterplan 1 geht von einer möglichst geringfügigen Veränderung der Bestandssituation aus. Auf dem Bahnhofplatz und in der Arnulf- sowie Bayerstraße werden nur in einem geringen Umfang Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur (Verkehrsflächen) vorgenommen (vgl. Anlage 5).

Zu Grunde gelegt wurde die Realisierung der Infrastrukturvorhaben 2. Stammstrecke und 3. Tramgleis sowie die Hochbaumaßnahmen Neubau Empfangsgebäude, Neubau Sarnberger Flügelbahnhof und Fahrradparkhaus auf dem Flügelgrundstück Ecke Paul-Heysel-Unterführung und Arnulfstraße.

Der Bahnhofplatz wird weiterhin für den motorisierten Individualverkehr befahrbar sein. Aufgrund der Errichtung des dritten Trambahngleises, welches bestandsorientiert auf der Trassenführung des Provisoriums liegt, wird die Ostseite (in Fahrtrichtung Süd nach Nord) nur ab der Schützenstraße für den MIV befahrbar sein. Die derzeitige Fahrtrichtung der Einbahnge-regelten Schützen-/Luitpoldstraße wird dabei umgedreht, sodass ein Befahren von der Elisenstraße über die Luitpold- und Schützenstraße in Richtung Bahnhofplatz möglich ist.

Der Fahrradverkehr wird auf der Westseite des Bahnhofplatzes auf einem eigenen Radweg geführt, der in einer Radverkehrsschleuse mündet und den Geradeausverkehr auf die Fahrbahn leitet. Aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit auf der Ostseite des Bahnhofplatzes wird der Fahrradverkehr parallel zum dritten Trambahngleis südlich der Schützenstraße als baulicher Radweg im Mindestmaß nach der Straßenverkehrsordnung (1,50 m) und nördlich der Schützenstraße im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen (Kfz) geführt. Der Fußverkehrsbe-reich vor dem Empfangsgebäude wird sich nur aufgrund der entfallenden Taxivorfahrt verbreitern. Es wird eine Konzentration der Taxistandplätze auf den nördlichen und südlichen Vorplätzen vorgeschlagen.

In der Arnulfstraße bleiben die Trambahngleise in ihrer bestehenden Lage erhalten. Die über-breiten einspurigen Fahrbahnen werden auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert, im Kreuzungsbereich zum Bahnhofplatz wird es weiterhin einen Rechtsabbieger auf den Bahn-hofplatz sowie in die Tiefgarage des Empfangsgebäudes geben. Am nördlichen Fahrbahnrand werden die Stellplätze in den Seitenraum integriert, im südlichen Seitenraum werden Kiss+Ride Stellplätze geschaffen und ebenfalls in den Seitenraum integriert. Der Fahrradver-kehr wird auch künftig auf der Fahrbahn geführt, auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt. Die Fußgängerwege auf der südlichen und der nördlichen Straßenseite können damit geringfügig verbreitert werden und bieten Platz für Fahrradabstellanlagen und mögliche Baumbepflanzungen.

Auf dem nördlichen Vorplatz werden zwei Bushaltestellen, Taxistandplätze, Stellplätze für die Bundespolizei sowie eine Ladezone für das Sperrengeschoss der 1. Stammstrecke Platz fin-den. Die Reisebushaltestelle muss dafür verlegt werden. Verschiedene Standorte werden ge-prüft.

In der Bayerstraße westlich des Bahnhofplatzes bleiben die Trambahnschienen auf der beste-henden Trasse verortet. Die nördliche Fahrbahn bleibt zweispurig, die südliche Fahrbahn wird auf einen Fahrstreifen reduziert. Auf der nördlichen Straßenseite werden vereinzelt Kiss+Ride Stellplätze sowie Lieferzonen integriert. Im südlichen Bereich gibt es Stellplätze sowie Hote-lanfahrszonen im Seitenraum. Der Fahrradverkehr bekommt eigene Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,30 Meter.

In der Bayerstraße östlich des Bahnhofplatzes wird es bis auf die Aufgabe der Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand zugunsten eines Radfahrstreifens mit einer Breite von mindestens 2,30 Metern in die Fahrtrichtung Westen keine Veränderungen geben. Die Fußgängerbereiche in der östlichen Bayerstraße bleiben bei einer Breite von 2,85 Metern sehr schmal. In der westlichen Bayerstraße kann nur aufgrund der neuen Gebäudekante des Empfangsgebäudes teilweise ein breiterer Fußweg entstehen.

### 5.4.2 Masterplanvariante 2

Der Masterplan 2 sieht vor, die Umsteigebeziehungen zwischen den Angeboten des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs zu verbessern. Eine funktionale Aufwertung für alle Verkehrsteilnehmenden steht dabei im Fokus (vgl. Anlage 6).

Es wird kein MIV auf dem Bahnhofplatz geführt. Zur Erschließung des Karstadt-Gebäudes und der Geschäfte und Hotels südlich der Schützenstraße wird die Einbahnregelung der Schützen-/Luitpoldstraße analog zu Masterplan 1 vorgeschlagen.

Das dritte Trambahngleis wird auf die Westseite des Platzes verschoben, damit wird auf der Ostseite ein deutlich breiteres Gehweg erreicht. Das mittlere Trambahngleis kann in der Bestandslage verbleiben, wobei die Gesamtbreite des doppelten Gleiskörpers auf 6,50 Meter verbreitert wird. Diese Breite ermöglicht eine gemeinsame Führung von Tram- und Busverkehr. Durch die gemeinsame Führung der Linienbusse und Trambahnen auf einer Trasse wird eine Querung des Bahnhofplatzes für Fußgänger erleichtert.

Die Fahrradführung erfolgt, bis auf die gemeinsame Führung mit dem verbleibenden MIV im nordöstlichen Teil des Bahnhofplatzes, über bauliche Radwege mit einer Breite von mindestens 2,30 Meter. Die Fußgängerinnen und Fußgänger gewinnen durch eine Verbreiterung des Eingangsbereiches des Empfangsgebäudes auf 25 Meter deutlich an Bewegungs- und Aufenthaltsfläche.

In der Arnulfstraße wird wie in Variante 1 durch die Reduzierung der Fahrbahnen auf jeweils eine Fahrspur in jede Richtung eine Verbreiterung der Gehwege ermöglicht. Durch eine zusätzliche Aufweitung der Trambahngleisstrasse auf 6,50 Meter im gesamten betrachteten Abschnitt der Arnulfstraße kann diese auch von Bussen befahren werden. Das hat zur Konsequenz, dass sich die Funktionsdichte am nördlichen Vorplatz durch den Wegfall der Bushaltestellen entspannen und mehr Raum für Taxen entstehen könnte.

In der Bayerstraße westlich des Bahnhofplatzes wird eine Reduzierung der Fahrbahnen auf jeweils eine Fahrspur in jede Richtung vorgeschlagen. Begleitend zur Fahrbahn werden auf beiden Seiten Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,30 Meter installiert. Der Gleiskörper in der Mitte der Straße soll wie in den anderen Straßen auf 6,50 Meter verbreitert werden, damit auch hier eine gemeinsame Führung von Tram- und Busverkehr ermöglicht werden kann. Die Haltestellenbereiche für Tram und Bus werden über die gesamte Länge dafür etwas verbreitert, sodass die Umsteigebeziehungen komfortabler gestaltet werden und ein Queren der Bayerstraße erleichtert wird. So könnte, wie in der Arnulfstraße, auch der Bushaltestellenbereich auf dem südlichen Vorplatz entfallen und die dortige Nutzungsüberlagerung entzerren. Auch hier könnte dadurch mehr Aufstellfläche für die Taxen entstehen.

Der südliche Vorplatz wird in einer Variante dargestellt, in der die Ausfahrt direkt auf Höhe des Kreuzungsbereichs der Goethestraße liegt. Dadurch können Taxen direkt geradeaus nach Süd-

den abfahren. Auf der nördlichen Straßenseite werden vereinzelt Lieferzonen integriert. Im südlichen Bereich gibt es Kiss+Ride-Zonen sowie Hotelanfahrtszonen im Seitenraum.

In der Bayerstraße östlich des Bahnhofplatzes wird neben der Aufgabe der Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert. Aufgrund dieser Veränderung kann zusätzlich zu einem Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 2,30 Metern auch der derzeit beengte Gehweg deutlich verbreitert werden.

### 5.4.3 Masterplanvariante 3

Der Masterplan 3 verfolgt ebenfalls das Ziel, allen Verkehrsteilnehmenden eine Verbesserung in der Nutzung der Verkehrsdrehscheibe zu ermöglichen. Zusätzlich besteht die Absicht, möglichst viele nutzbare Freiräume und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Für den Straßenraum Bayerstraße westlich des Bahnhofplatzes wird zusätzlich eine vierte, eine sogenannte Gutachtervariante dargestellt. Ausgangsbasis ist die Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV sowie die Abhängung der Arnulfstraße mit der Einrichtung eines U-Turns in der Arnulfstraße und in der Luisenstraße (vgl. Anlage 7). Hierdurch ergeben sich wie in Masterplanvariante 2 erhebliche zusätzliche Gestaltungspotentiale, die den Fußgänger\*innen, den Umsteigebeziehungen, aber auch der Aufenthalts- und Freiraumqualität sowie der Integration des Bahnhofplatzes in das Stadtgefüge zugute kommen.

In dieser Variante wird zudem der Knoten am nördlichen Bahnhofplatz deutlich entlastet, da nur noch der Bus aus der Luisenstraße kommend und die Pkw aus der Schützenstraße bzw. vom nördlichen Bahnhofplatz kommend die Kreuzung queren.

Die Trambahnschienen auf dem Bahnhofplatz werden etwas weiter mittig angeordnet, damit im östlichen Bereich des Bahnhofplatzes ein 6 Meter breiter Fußweg entstehen kann.

Vor dem Empfangsgebäude entsteht ein komfortabler (weitläufiger) Fußgängerbereich als Entree zum Empfangsgebäude.

Die Fahrradführung über den Bahnhofplatz verläuft wie in den anderen Szenarien westlich und östlich des Gleiskörpers auf Radwegen bzw. gemeinsam mit den Pkws im nordöstlichen Bereich des Bahnhofplatzes.

In der Arnulfstraße ergibt sich durch die Abhängung der Straße unmittelbar vor dem Knotenpunkt Bahnhofplatz Nord eine neue Verkehrssituation. Es wird eine gemeinsame Führung von Kfz-, Linienbus-, Tram- und Radverkehr bis zum nördlichen Vorplatz vorgeschlagen. Der Zielverkehr zur Tiefgarage unter dem Empfangsgebäude und der Hotelanfahrtszonen des nh-Hotels werden im östlichen Abschnitt der Arnulfstraße auf einer eigenen Spur geführt. Durch die gemeinsame Verkehrsführung des Kfz-, Linienbus-, Tram- und Radverkehrs entsteht vor allem im westlichen Bereich der Arnulfstraße mehr Platz für die ankommenden Reisenden und Gestaltungsspielraum für den öffentlichen Raum.

Westlich der Pfefferstraße wird ein begehbarer Mittelstreifen vorgeschlagen sowie östlich der Pfefferstraße in den Haltestellenbereichen breitere Aufstellflächen für den Fußverkehr. Damit wird die Arnulfstraße leichter zu queren sein.

Der nördliche Vorplatz wird in diesem Szenario mit weniger Verkehrsfunktionen belegt, so dass der Ein- bzw. Ausgangsbereich zur Gleishalle eine großzügige Gestaltung erhalten kann.

In der Bayerstraße sieht dieses Szenario eine Verlegung der Tramgleise auf die Nordseite der Straße vor, um durch den Entfall der Querungsnotwendigkeit der nördlichen Fahrbahn der Bayerstraße die Umsteigebeziehung zwischen Bahnverkehr und Tram-/Busverkehr weiter zu optimieren. Der MIV wird südlich davon mit jeweils einer Fahrspur je Richtung geführt. Zu den Einfahrten auf der nördlichen Straßenseite (Ladehof und südlicher Vorplatz) gibt es Abbiegespuren als Warteposition zur Querung der Gleise. Auf dem Gleiskörper mit 6,50 Meter können auch die Busse geführt werden. Der Radweg in Richtung Westen verläuft als baulicher Radweg zwischen Gehweg und Tramführung, der Radfahrstreifen Richtung Osten verläuft am südlichen Fahrbahnrand.

In der Bayerstraße östlich des Bahnhofplatzes wird in diesem Szenario die Fahrbahn auf einen Streifen reduziert und die Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand entfallen. In diesem Fall kann die derzeit fehlende Radverkehrsanlage in beide Richtungen für den Fahrradverkehr entstehen. Am nördlichen Fahrbahnrand wird ein baulich geschützter Zweirichtungsfahrradweg errichtet.

#### **5.4.4 Gutachtervariante**

Für die Masterplanvariante 3 wurde ausschließlich für den Bereich Bayerstraße westlich des Bahnhofplatzes noch eine zusätzliche sogenannte Gutachtervariante ausgearbeitet. In diesem Szenario wird eine gemeinsame Führung von Kfz-, Linienbus-, Tram- und Radverkehr vorgeschlagen (vgl. Anlage 8).

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kann der Fahrradverkehr ebenfalls auf der Fahrbahn geführt werden. Straßenmittig ist ein 3 Meter breiter Fußgängeraufstellbereich vorgesehen, der das Queren der Straße erleichtert.

Die in der Gutachtervariante aufgezeigte Radverkehrsführung in der Bayerstraße wird den Vorgaben des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ aller Voraussicht nach nicht entsprechen. Hintergrund dieser Gutachtervariante ist es, die Barrierewirkung der Bayerstraße zu mindern und damit eine bessere Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem südlichen Bahnhofsviertel zu schaffen. Zusätzlich können die Vorbereiche des Hauptbahnhofes und der südliche Gehweg deutlich breiter und attraktiver ausgestaltet werden. Die Bayerstraße soll durch eine niveaugleiche Straßenoberflächengestaltung einen platzähnlichen Charakter erhalten.

### **5.5 Bewertung der Masterplanvarianten und Schlussfolgerung**

Die Masterpläne 1 bis 3 und die Gutachtervariante zeigen eine Bandbreite auf, wie das Umfeld des Hauptbahnhofes nach der Errichtung der Neubauten funktional neu angeordnet werden kann, dadurch den zukünftigen Anforderungen der Reisenden gerecht wird und eine städtebauliche bzw. stadtgestalterische Aufwertung erfährt.

Bei der heutigen Betrachtung des Umfeldes des Hauptbahnhofes wird deutlich, dass die Flächenbilanz stark zugunsten des motorisierten Individualverkehrs ausfällt. Zudem haben die umliegenden Straßen eine starke Trennwirkung zu den angrenzenden Quartieren und der Innenstadt. Durch die mit dem Verkehrsaufkommen (bis zu 17.000 Kfz/24h) einhergehende Lärm- und Abgasbelastung wird die Aufenthaltsqualität stark gemindert. Die umliegenden Fußgängerbereiche, die unter anderem als Ankunftsorte in der Stadt München fungieren sollten, sind räumlich sehr begrenzt und bieten keine Möglichkeit zur Orientierung der Ankommenden. Es entsteht nicht die Wahrnehmung, im Herzen der Stadt angekommen zu sein.

Bei der Bewertung der Masterpläne Mobilität, die automatisch auch in Relation zu der heutigen Situation gesetzt werden, steht im Vordergrund, die Verkehrsfunktionen in Zukunft gleichberechtigt in die Planung einzubringen. Dies hat zur Folge, dass die Flächenbilanz von der heutigen Kfz-Verkehrsdominanz hin zur erweiterten Flächenbereitstellung für den Umweltverbund und der Aufenthaltsqualität erfolgt. Nur so können die heutigen und künftigen Anforderungen an die Verkehrsfunktionen erfüllt werden.

In die Bewertung sind Vor- und Nachteile für alle Verkehrsarten sowie Aspekte zur Gestaltung und Nutzung des Raumes eingeflossen. Als Bewertungskriterien wurden alle Faktoren herangezogen, die das Funktionieren, das Gestalten und das Erleben des Bahnhofsumfeldes beeinflussen.

Im Folgenden werden die Szenarien in erster Linie im Hinblick auf die Situation auf dem Bahnhofplatz bewertet, da die Entscheidung über die Sperrung oder Nichtsperrung des Bahnhofplatzes für den MIV als Grundlage für die weiteren Planungen in den angrenzenden Straßenräumen und für die Freiraumplanung und Stadtgestaltung gesehen wird. Die konkrete Aufteilung und Dimensionierung der Verkehrsflächen ist hierbei noch nicht Gegenstand der Bewertung.

### **5.5.1 Bewertung ÖPNV**

Für den Bahnhofplatz wurden in den Szenarien drei Möglichkeiten für die Lage der drei Tramgleise untersucht. Grundsätzlich ist in allen drei Varianten die Errichtung und Nutzung eines dritten Gleises möglich. Im Hinblick auf die Ziele einer Verkehrswende und den daraus folgenden starken Leistungssteigerungen des ÖPNV-Angebotes ist eine zukunftsfähige ÖPNV-Infrastruktur im Bereich des Hauptbahnhofes mit einem 3. sowie zusätzlich mit einem 4. Tramgleis, welche dann von Bussen mitbenutzt werden können (Busspur), zu untersuchen.

Im Falle der geringfügigen Veränderung der Verkehrsflächen auf dem Bahnhofplatz im Masterplan 1 sind mehrere Nachteile für den ÖPNV gegeben. Zum einen können fünfgliedrige Trambahnen der MVG angesichts der bestandsorientierten Trambahnführung nur drei mögliche Haltepositionen anfahren. Zum anderen wird mit der Einrichtung des 3. Tramgleises auf der Ostseite des Bahnhofplatzes aus Platzgründen ein sehr schmaler Haltestellenbereich geschaffen, der in Masterplan 1 langfristig keine sichere Haltestelle und zufriedenstellende Umsteigesituation für Fahrgäste darstellt.

In den Masterplänen 2 und 3 wird durch die Verlegung der U-Bahnabgänge und die dadurch mögliche Verbreiterung des Gleiskörpers eine gemeinsame Führung von Tram- und Busverkehr auf dem Tramplanum ermöglicht. Hierdurch werden Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram auf dem Bahnhofplatz erleichtert, zudem können Schienenersatzverkehre die Trambahnhaltestellen anfahren. Im Gegensatz zur bestandsorientierten Verkehrsführung in Masterplan 1 werden Linienbusverkehre auf dem Bahnhofplatz in den Masterplänen 2 und 3 nicht durch Individualverkehr beeinträchtigt. Der Nachweis der leistungsfähigen Abwicklung des ÖPNV, der technischen Umsetzbarkeit in Bezug auf die Gleisführungen und der betrieblichen Funktionsfähigkeit durch die verschiedenen Haltepositionen steht bei beiden Varianten noch aus. Die entsprechenden Nachweise sind zwingend erforderlich, um eine Genehmigungs- und Förderfähigkeit der Anlagen zu erzielen.

In Masterplan 2 ergibt sich aufgrund der Verschiebung des 3. Trambahngleises auf die Westseite des Platzes im nördlichen und südlichen Knotenpunkt des Bahnhofplatzes eine komplexe



Situation kreuzender Gleisführungen. Aus Sicht der Stadtwerke München GmbH senkt dies die Leistungsfähigkeit des Trambahnbetriebs massiv ab und dürfte auch nicht genehmigungsfähig sein, da Trambahnen in Richtung Dachauer Straße zweimal die Gegenrichtung kreuzen müssten. Aus diesem Grunde kann diese Variante aus Sicht der Stadtwerke München GmbH zumindest in der Form nicht weiterverfolgt werden.

Durch die Verschiebung aller drei Gleise nach Westen und der Verlegung der Abgänge zum Sperrengeschoss entsteht in der Masterplanvariante 3 eine durchgehend gerade Haltekante, die einen barrierefreien Zustieg/Ausstieg ermöglicht. Seitens der Stadtwerke München GmbH wird die dargestellte Verlegung der U-Bahn-Abgänge jedoch kritisch gesehen. Eine umfangreiche Verlegung der Abgänge ins Sperrengeschoss des U1/U2-Bauwerks führt zu wesentlichen statischen Änderungen und macht umfangreiche kostenintensive bauliche Änderungen bis auf die Ebene der Bahnsteige der U1/U2 erforderlich. Aus Sicht der Stadtwerke München GmbH ist die Realisierbarkeit von konstruktiven Eingriffen in diesem Umfang aufgrund der vorhandenen Substanz des Bauwerks und den Auswirkungen auf den Betrieb durch die Einschränkungen der Verkehrsströme nicht möglich.

Im Hinblick auf die Konzeptionen für die Arnulf- und Bayerstraße sei darauf hingewiesen, dass die Stadtwerke München GmbH der Aufgabe des besonderen Gleiskörpers in den Masterplanvarianten 3 und 3+ (Gutachtervariante) aus Gründen der Stärkung des ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende nicht zustimmen. Ferner ist auch für die Arnulf- und Bayerstraße der Nachweis der leistungsfähigen Abwicklung bei Bündelung des Bus- und Trambahnverkehrs auf einer Trasse zu erbringen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht nur erhalten, sondern im Hinblick auf die Verkehrswende verbessert werden muss.

Im Hinblick auf die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist darauf hinzuweisen, dass ein wichtiges Kriterium zur Attraktivitätssteigerung eines künftigen Netzes kurze und barrierefreie Umsteigewege bilden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist unter Berücksichtigung der dargelegten Flächenkonkurrenzen zu prüfen, ob künftig alle Tramlinien, die den Hauptbahnhof tangieren auf dem Bahnhofsvorplatz gebündelt werden können. Daher ist im Zuge der weiteren Planung u. a. die Unterbringung eines 4. bustauglichen Tramgleises zu untersuchen. Ein weiteres Kriterium bildet die Pünktlichkeit. Diese kann in hohem Maße vor allem durch einen möglichst hohen Anteil von getrennten Fahrwegen zwischen dem Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr gewährleistet werden.

### **5.5.2 Bewertung MIV und Taxiverkehr**

Mit einem autofreien Bahnhofplatz entfällt die Verkehrsbeziehung für den MIV zwischen dem nördlichen und dem südlichen Knotenpunkt des Bahnhofplatzes, wodurch eine Verkehrsverlagerung auf angrenzende Straßenzüge erfolgt. Mit der Schließung des Bahnhofplatzes für den MIV geht keine Beeinträchtigung der Funktionen des Hauptbahnhofes und der Nutzungen im direkten Bahnhofsumfeld einher. Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes mit dem Kfz und dem Taxi ist in allen drei Varianten gewährleistet.

Bei einem autofreien Bahnhofplatz wird der Hauptbahnhof über die Arnulfstraße (nördlicher Vorplatz) und die Bayerstraße (südlicher Vorplatz) erschlossen. Da über den Bahnhofplatz kein Durchgangsverkehr mehr geleitet wird, ergibt sich für die Arnulf- und Bayerstraße nun ein höherer Anteil an Ziel- und Quellverkehren, die u.a. dem Hauptbahnhof und dem unmittelbaren Bahnhofsumfeld zugeordnet werden können. Durch den Entfall des Durchgangsverkehrs über den Bahnhofplatz entsteht folglich eine lokale Entlastung vom Kfz-Verkehr, ohne die verkehrli-

che Erschließung von Anliegern und angrenzenden Vierteln zu beeinträchtigen. Die Masterplanvarianten 2 und 3 bilden keine Bewertung der Qualität der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ab, sondern stellen vielmehr eine optimierte Konzeption der verkehrlichen Erschließung des Hauptbahnhofes und des direkten Bahnhofumfelds dar.

Die Wegstrecken zur Gleishalle sind vom südlichen und nördlichen Vorplatz zu Fuß deutlich kürzer als vom Bahnhofplatz durch das Empfangsgebäude, weshalb sich die Konzentration des Hol- und Bringverkehrs ohnehin an den nördlichen und südlichen Zugangsorten empfiehlt. Kompensationsmöglichkeiten für die heutigen Kurzzeit- und Taxistandplätze auf dem Bahnhofplatz sind durch ausreichend Taxistellplätze und Kiss+Ride-Zonen an den dem Bahnhof zugewandten Seiten des nördlichen und südlichen Vorplatzes vorgesehen.

Die Masterpläne 2 und 3 berücksichtigen die hohe Erschließungsqualität des Hauptbahnhofes mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Daher wird das in Tiefgaragen vorhandene und geplante Stellplatzangebot an öffentlichen Kurzzeitstellplätzen in Kombination mit den vorgesehenen Kiss+Ride-Zonen als ausreichend für die erforderliche Kfz-Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes angesehen. Zudem können aktuell ausreichend freie Stellplatzkapazitäten in Tiefgaragen und Parkhäusern im Umfeld des Hauptbahnhofes festgestellt werden. Die Erschließung der geplanten Tiefgaragenein-/ausfahrten des Neubaus Starnberger Flügelbahnhof und des Neubaus Empfangsgebäude an der Arnulfstraße sind gesichert. Die Zugänglichkeit der SWM-Bauwerke ist sicherzustellen.

Mit einem MIV-freien Bahnhofplatz können alle Lieferverkehre der heute relevanten Bereiche des Bahnhofplatzes angedient werden. In den Seitenräumen der Arnulf- und Bayerstraße werden Flächen für Lieferzonen hinreichend berücksichtigt. Die in den Masterplanvarianten dargestellten Verkehrsführungen im Bereich der Luitpold-/Schützenstraße gewährleisten eine Erschließung aller dort ansässigen Geschäfte, Gewerbetreibenden und Hotels.

### **5.5.3 Bewertung Radverkehr**

Die über den Bahnhofplatz verlaufende Fahrradrouten stellt eine der wenigen bedeutenden Nord-Süd-Verbindungen zur Querung der Bahntrasse dar. Diese Wegebeziehung ist als Fahrradhauptroute im bestehenden Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) ausgewiesen.

Der vorgesehene Radverkehr in Fahrtrichtung Nord-Süd über die Westseite des Bahnhofplatzes wird in allen drei Varianten zwischen dem Empfangsgebäude und den Trambahngleisen geführt. Diese Radverkehrsverbindung wird entsprechend den zu beachtenden Anforderungen an Radverkehrsanlagen ausgebaut.

Durch eine Verschiebung der Tramgleise in den Masterplanvarianten 2 und 3 nach Westen entzerren sich die Verkehrsfunktionen auf der östlichen Seite des Bahnhofplatzes und der bauliche Radweg kann auf den dargebotenen Flächen auf der Ostseite des Bahnhofplatzes im Zuge weiterer Planungsschritte gemäß der Vorgaben des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ ausgebaut werden. Auch insoweit ist im weiteren Planungsfortschritt eine Lösung zu suchen, durch die keine (neuerliche) Barrierewirkung zu den Wegebeziehungen zwischen Bahnhof und Altstadt bzw. umliegendem Stadtkörper entsteht, und die die Schaffung von mehr Aufenthalts- und Freiraumqualität berücksichtigt.

Bei Erhalt der Fahrspuren auf dem Bahnhofplatz entsteht auf der Ostseite des Bahnhofplatzes mit dem Fußweg, der Tramhaltestelle und dem umzusetzenden Fahrradweg eine bauliche

Engstelle, weshalb in diesem Abschnitt der bauliche Radweg lediglich im Mindestmaß nach der Straßenverkehrsordnung (1,50 m) ausgebaut werden kann. Aufgrund der beengten Verkehrsflächen sind in diesem Bereich verkehrssicherheitsbedingte Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr nicht auszuschließen.

Die Kapazitäten für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum können durch einen Flächengewinn auf dem Vorplatz zudem deutlich erhöht werden. Im weiteren Verfahren wird die Lage und Größe von Fahrradabstellanlagen untersucht werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Verortung und Ausgestaltung einer Mobilitätsstation mit alternativen Mobilitätsangeboten geprüft werden.

Die in den Masterplänen dargestellten Konzeptionen von Radverkehrsführungen und Radverkehrsanlagen bedürfen im Zuge der weiterführenden Planungsprozesse sowie insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ einer detaillierten Überprüfung. In den Masterplanvarianten mit MIV-freiem Bahnhofplatz, in denen dem Fuß- und Radverkehr auf dem Bahnhofplatz größere Anteile an Flächen zugesprochen werden, können die Belange des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ im Rahmen weiterer Bearbeitungsschritte die bestmögliche Berücksichtigung finden.

#### **5.5.4 Bewertung Fußverkehr**

Die heutige Flächenverteilung unter den Verkehrsteilnehmenden zeigt unter Berücksichtigung des Aufkommens eine deutliche Unterrepräsentation des Fußverkehrs, der bei entsprechender Gestaltung an diesem zentralen Ort der Landeshauptstadt mit seinen verkehrlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen eigentlich hohe Potenziale birgt. An allen Seiten des Bahnhofs und vor allem an den Ein- und Ausgängen wird der Flächenbedarf und Bewegungsraum für Fußgängerinnen und Fußgänger an der Oberfläche stark durch die anderen Nutzungen eingeschränkt.

Im Falle einer weiter bestehenden MIV-Führung auf dem Bahnhofplatz werden die Fußgängerinnen und Fußgänger weiterhin an allen drei Seiten des Bahnhofes umwegig eine Barriere überqueren müssen, um an den ÖPNV-Haltestationen umzusteigen oder fußläufig in die angrenzenden Quartiere zu gelangen.

Die Wartebereiche der Trambahnhaltestellen sind vor allem auf dem Bahnhofplatz durch eine Querung im nördlichen und südlichen Bereich des Bahnhofplatzes nicht barrierefrei erreichbar. Die Nachrüstung einer mittigen Querung der Fahrbahn auf dem Bahnhofplatz würde allerdings bedeuten, dass der MIV und der Linienverkehr an drei Stellen auf dem Bahnhofplatz durch Signalisierungen oder Fußgängerüberwege aufgehalten wird.

Durch die Realisierung eines MIV-freien Bahnhofplatzes kann vor allem der Fußverkehr einen deutlichen Qualitätsgewinn erreichen und die Barrierefreiheit würde erheblich verbessert.

#### **5.5.5 Bewertung Gestaltung**

Angesichts der neuen Nutzungsstrukturen in den Neubauten Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof, die einen großen Anteil bahnfremder Nutzungen aufweisen werden (u.a. Einzelhandelsnutzung, Büronutzung), erwachsen neue Anforderungen an das Umfeld der Bahnhofgebäude.

Die Gestaltung des Bahnhofsplatzes wird Reisenden, Pendler\*innen, Besucher\*innen und dort Arbeitenden gleichermaßen gerecht werden müssen. Ein MIV-freier Vorplatz erlaubt durch einen deutlichen Flächengewinn mehr Spielraum für eine qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raumes. Durch grüne Infrastruktur und Errichtung von Stadtmobiliar kann das Bahnhofsumfeld deutlich aufgewertet werden und zu spürbar mehr Aufenthaltsqualität im Freiraum vor dem Hintergrund des Klimawandels beitragen. Eine großzügige Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Flächen zum Ankommen und Verweilen würden der Frequentierung und der Bedeutung des Platzes gerecht werden.

Um die Fußgängerzone zwischen dem Hauptbahnhof und der Münchner Innenstadt langfristig zu stärken, ist die Schaffung eines mittig angeordneten, barrierefreien und großzügigen Querungskorridors auf dem Bahnhofplatz unerlässlich. Die zu stärkende Entwicklungsachse zwischen Hauptbahnhof und Stachus muss somit schon mit der Empfangshalle und dem Vorplatz beginnen. Der östliche Eingang des Empfangsgebäudes, der vor der Bauzeit durch Einbauten, abgestellte Fahrräder und der zweispurigen Straße eine Art Sackgasse bildete, sollte bei der sich jetzt im Zuge des Umbaus eröffnenden Gelegenheit seiner Bedeutung als Portal zu einer im Jahr 2040 1,85 Millionen Einwohner\*innen zählenden Stadt gerecht werden.

Hinzu kommen die Bedarfe der Bewohnerinnen sowie der Gewerbetreibenden der umliegenden, dicht bebauten Quartiere, die sich für das Bahnhofsumfeld großzügige, nutzeraffine Plätze ohne Barrieren wünschen.

### **5.5.6 Bewertung Orientierung**

Aufgrund der Enge und der diversen Nutzungsüberlagerungen auf den Vorplätzen ist es den Reisenden, die in München ankommen, derzeit kaum möglich, sich auf den Vorplätzen zu orientieren. Auf dem Bahnhofplatz kann durch die Reduzierung und Neuordnung der Nutzungen und insbesondere durch den Entfall der Belastung durch Kfz-Verkehre erheblich dazu beigetragen werden, dass der Platz eine geordnete und übersichtliche Beschaffenheit erhält und als Transitraum fungieren kann.

Ziel der weiteren Planung ist die Freihaltung eines Korridors in der Sichtachse zwischen Eingang Empfangsgebäude und Schützenstraße. Hierdurch werden die Reisenden direkt und intuitiv durch eine integrierte Stadtgestaltung in Richtung Münchner Innenstadt geleitet.

### **5.5.7 Zusammenfassung**

Die Situation vor der Bauzeit zeigt deutlich das Defizit eines ungeordneten, nutzungsüberladenen und unübersichtlichen Bahnhofsumfeldes, das nun im Zuge des Gesamtumbaus eine neue Gestaltung erfährt. Dies eröffnet die nur jetzt im Zuge dieser Entwicklung bestehende Chance, diesen Ort aus seiner derzeit die Stadt vom Bahnhof schneisenartig abtrennenden Situation zu einem neuen qualitätvollen Stadtplatz zu entwickeln. Dieser Baustein wird in einen neuen Identifikationsort und Stadtplatz mit angemessener Stadtgestaltung zwischen Bahnhof und Altstadt mit zukunftsfähigen verkehrlichen Funktionen überführt. Der Bahnhofplatz bedarf somit einer anspruchsvollen Aufwertung des öffentlichen Raumes und einer adäquaten Einbettung in das urbane Umfeld.

In allen Varianten der Masterpläne Mobilität werden heute verfügbare Verkehrsflächen des MIV reduziert und frei werdende Flächen für eine anderweitige Gestaltung und eine Nutzung durch den Umweltverbund eröffnet. Dies steht im Einklang mit der hervorragenden ÖPNV-Er-

schließung des Hauptbahnhofes sowie dem Bekenntnis des Stadtrats zu einer Verkehrswende und der konsequenten Förderung des Umweltverbunds. Die Verteilung innerhalb des Umweltverbundes und der Aufenthaltsflächen sind aufbauend auf den Anforderungen der verbleibenden Verkehrsträger wie auch des öffentlichen Raums und der Stadtgestalt noch weiter zu untersuchen.

Die Entscheidung, welche der Masterplanvarianten Mobilität im Zuge der weiteren Entwicklung verfolgt werden soll, umfasst somit also auch die grundsätzliche Entscheidung, ob der Bahnhofplatz zukünftig als Stadtplatz wahrgenommen und genutzt wird oder als reiner Verkehrsknotenpunkt. Im Gespräch mit den Gewerbetreibenden und den Bezirksausschüssen hat sich herausgestellt, dass man den Hauptbahnhof als einen Stadtbaustein, als Auftakt zur Innenstadt versteht. Diesem Anspruch muss nun auch der öffentliche Raum in seinem Umfeld gerecht werden.

Mit dem Neubau des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes ergibt sich jetzt die historische Möglichkeit, die derzeitige Abkoppelung des Bahnhofs vom Stadtkörper und die derzeitige Schneisensituation zu überwinden und einen Stadteingang mit Aufenthalts- und Freiraumqualität zu schaffen. Dabei ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Hauptbahnhof und sein Umfeld zentrale verkehrliche Funktionen aufnehmen und diese in geeigneter Weise räumlich integriert werden müssen. Gleichwohl muss vermieden werden, dass künftig eine erneute Barriere und Separierung des Bahnhofes vom Stadtraum erzeugt wird. Auf dem Platz treffen vielfältige Funktionen aufeinander, die untereinander abgewogen und priorisiert werden müssen. Dabei ist der öffentliche Personennahverkehr ein gewichtiger, jedoch nicht der einzige Aspekt. Der Platz selbst darf nicht lediglich Fläche für diese Funktion sein, sondern muss eine eigene Identität im Stadtgefüge und insbesondere für das südliche Bahnhofsviertel entwickeln.

Es sind im Ergebnis also vielfältige städtebauliche, funktionale und stadtgestalterische Faktoren zu beachten: der Hauptbahnhof als Auftakt zur Innenstadt, als Ankunftsort und Stadteingang, die Wegebeziehung Hauptbahnhof – Altstadt und Fußgängerzone, die Sichtbeziehungen zur Altstadt, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung / grüne Infrastruktur (Hitzeinseln), Bepflanzung, Umsetzung des Freiraumquartierskonzepts für die Innenstadt, der hohe Nutzungsdruck vor allem aus dem südlichen Bahnhofsviertel (einziger öffentlicher Platz), der Denkmalschutz, das Stadtbild und die Ortsidentität. Selbstverständlich müssen auch die verkehrlichen Aspekte Berücksichtigung finden. Neben einer guten ÖPNV-Erschließung ist das der MIV-freie Platz, die Barrierefreiheit und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr (wegen der Querung Tramlinien schwierig), die Umsetzung des Radentscheids und das Angebot zum Fahrradparken (mindestens 3.000 Fahrradstellplätze).

Der neue Hauptbahnhof und seine Umgebung werden daran gemessen werden, wie gut die genannten Belange miteinander in Einklang gebracht werden können. Zum weiteren Vorgehen sind daher angesichts der Bedeutung des Orts weitergehende Untersuchungen durch ein entsprechend qualifiziertes Büro erforderlich. Eine Beauftragung dazu soll noch im Sommer 2021 erfolgen. Dabei wird auch die Zeitplanung der Deutschen Bahn hinsichtlich des Baus der 2. Stammstrecke zu berücksichtigen sein. Die Mittel für die weitergehenden Untersuchungen durch ein entsprechend qualifiziertes Büro in Höhe von 150.000 Euro werden aus der Nahmobilitätspauschale zur Verfügung gestellt und wurden in der Sitzung des Lenkungskreises Radverkehr am 20.05.2021 so beschlossen und bewilligt.

Zusammenfassend kann im Übrigen gesagt werden, dass die Masterplanvarianten 2 und 3 mit einem MIV-freien Bahnhofplatz einen deutlicheren Mehrwert für die Aufenthaltsqualität eines Stadtplatzes, die Funktion eines Stadteingangs, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV und den Zielverkehr bieten. Durch neue Flächenaufteilungen am autofreien Bahnhofplatz werden die originären Funktionen eines Bahnhofplatzes im Besonderen hervorgehoben. Ange-

sichts der Neuordnung der Nutzungen kommt der Bahnhofplatz als Fußgängerbereich, Aufenthaltsort und Umsteigeort zum ÖPNV zur Geltung, wohingegen die MIV-Erschließung im Norden und Süden des Bahnhofs erfolgt. Durch diese Entzerrung der Nutzungen wird eine aufkommensgerechte Flächenverteilung zwischen den Verkehrsteilnehmenden und die Ausbildung eines neuen Charakters des Bahnhofsplatzes als Stadtplatz und Bindeglied zwischen Bahnhof und Innenstadt ermöglicht.

Durch die mit der Schließung des Bahnhofplatzes für den Kfz-Verkehr einhergehende Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Arnulf- und Bayerstraße wird die Barrierewirkung verringert und die Übergänge in die angrenzenden Quartiere erleichtert.

Die Reorganisation der Flächen zugunsten des Umweltverbunds bei gleichzeitigem Gewinn an Gestaltungsspielraum, wie es in den Varianten 2 und 3 im Vordergrund steht, wird die Aufenthaltsqualität und die Flexibilität der Nutzungen am Bahnhofplatz deutlich verbessern. Die Reisenden bekommen beim Heraustreten aus dem Empfangsgebäude so die Möglichkeit, sich zunächst zu orientieren, sich aufzuhalten und umzusteigen bzw. direkt in die angrenzenden Quartiere zu gelangen. Nicht außer Acht gelassen werden sollte der geschaffene Wiedererkennungswert eines neu gestalteten Bahnhofplatzes und der damit einhergehend erste Eindruck von ankommenden Tourist\*innen in der Stadt München.

## **5.6 Weiteres Vorgehen**

Im Rahmen eines Arbeitskreises zu den Vorplätzen des Hauptbahnhofs haben die Beteiligten (Deutsche Bahn AG, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), P+R GmbH, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsreferat) den Grundzügen zugestimmt und sich für eine Weiterentwicklung der Masterpläne 2 und 3 sowie die Gutachtervariante mit einer Sperrung für den MIV auf dem Bahnhofplatz ausgesprochen. Die im Stadtratsbeschluss vom 29.05.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) aufgegriffene Variante 2C des Grobkonzeptes zum Bahnhofsumfeld von Auer Weber Assoziierte soll bei der weiteren Planung der Tramführung auf dem Bahnhofplatz ebenfalls berücksichtigt werden.

Auf dieser Grundlage sollen nun vertiefende Planungen mit Begleitung durch ein entsprechend qualifiziertes Büro aufgenommen werden. Dieser Schritt soll gemeinsam mit den betroffenen städtischen Referaten und Gesellschaften sowie der Deutschen Bahn AG erfolgen. Bei der weiteren Bearbeitung sind die baulichen, verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen und Belange der MVG an eine zukunftsfähige ÖPNV-Erschließung und die bestehende Infrastruktur zu beachten. Die MVG wird bei der Bearbeitung des Masterplans verstärkt beteiligt.

Weiterhin sollen die einzelnen Varianten aller angrenzenden Straßenquerschnitte gemeinsam mit den Fachstellen bewertet und Entscheidungen getroffen werden. Dabei können die vorgestellten Masterplan-Varianten 2 und 3 auch in kombinierter Form weiterverfolgt und realisiert werden.

Nach Abstimmung der funktionalen und verkehrlichen Voraussetzungen ist es vorgesehen, die Bürgerschaft im Rahmen von noch abzustimmenden Beteiligungsformaten zur Gestaltung des Hauptbahnhofumfeldes einzubinden.

Die in den Grafiken zur Gestaltung des Vorplatzes dargestellte Planung wird sich im Laufe der weiteren Planungsschritte noch verändern.

## 6. Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 03560

Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Klaus Peter Rupp, Herr StR Christian Vorländer, Herr StR Horst Lischka haben am 08.11.2017 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03560 (Anlage 9) gestellt, wonach die Verwaltung gebeten wird, dem Stadtrat baldmöglichst ein Konzept zur weiteren Planung der Verkehrsführung sowie der Gestaltung der Straßen und Plätze um den Hauptbahnhof vorzulegen.

Einer mit Schreiben vom 01.03.2019 beantragten Fristverlängerung zur Erledigung des Antrages wurde nicht widersprochen.

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

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat zuständig für die Erstellung eines finalen Verkehrskonzepts, welches alle planfestgestellten Einzelvorhaben sowie die langfristigen Ziele des öffentlichen und individuellen Verkehrs berücksichtigt und funktionsübergreifend die Grundlagen für die weiteren städtebaulichen und verkehrsplanerischen Verfahrensschritte darstellt. Aus diesem Grund ist eine umfassende Abstimmung mit den Fachreferaten und städtischen Gesellschaften nötig. Mit Erstellung des Masterplans Mobilität wurden unterschiedliche Verkehrsführungen sowie funktionale Flächenzuordnungen untersucht und bewertet, um mit diesen in die weiteren erforderlichen Abstimmungsprozesse eintreten zu können. Der Masterplan sowie die mit diesem Stadtratsbeschluss beantragte Grundsatzentscheidung des Stadtrats zur zukünftigen Offenhaltung oder Schließung des Bahnhofsplatzes für den motorisierten Individualverkehr bildet somit die Grundlage für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes und weiterreichende Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Durch diese Grundsatzentscheidung erhalten das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat einen konkreten Handlungsrahmen für die differenzierte Ausarbeitung des verkehrlichen Funktions- und Erschließungskonzepts sowie des damit einhergehenden Konzepts zur Neuordnung und Neudefinierung der Vorplätze. Die hierzu erforderlichen weiterführenden Untersuchungen und Detailplanungen werden ermöglicht. Die Erstellung eines darauf basierenden ganzheitlichen Verkehrskonzepts für den räumlichen Umgriff des Hauptbahnhofs und des weiteren Umfelds sowie für eine Umgestaltung der Vorplätze und deren veränderter Funktionen und Nutzungen erfolgt im Anschluss daran.

Die frühzeitige bauliche Umsetzung von Teilen eines noch zu erarbeitenden finalen Verkehrskonzepts während der noch laufenden Bauphasen am Hauptbahnhof wird zu gegebenem Zeitpunkt mit den jeweils zuständigen Referaten abzustimmen sein.

Im Umfeld des Hauptbahnhofs wurde bereits damit begonnen, Baustelleneinrichtungsflächen zu installieren. Diese werden in den nächsten Jahren noch erweitert durch die Bauvorhaben im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke sowie – nach erfolgten weiteren Beschlüssen durch den Stadtrat und das Eisenbahn-Bundesamt – dem Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs und dem Bau des 3. Tram-Gleises auf dem Bahnhofplatz. Die Koordinierung der Baustellen und die bauzeitliche Verkehrsführung in diesem Umfeld übernimmt das hierfür federführende Baureferat (BAU-TZK - Baustellenkoordinierung und Schwertransporte). Wichtige Entscheidungen in Bezug auf die Baustellenorganisation, den zeitlichen Ablauf und einzuhaltende Sicherheitsaspekte werden in Abstimmung zwischen Bau-

referat, Mobilitätsreferat und den jeweiligen Bauvorhabensträgern getroffen. Die klare und eindeutige Verkehrsführung sämtlicher Verkehrsarten während der Bauzeit wird, in Abhängigkeit von den jeweiligen Projektfortschritten, durch das Baureferat und das Mobilitätsreferat sichergestellt. Ferner werden das Baureferat und das Mobilitätsreferat im Zuge der Genehmigung der jeweiligen Baustelleneinrichtungsflächen, für die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Flächen, ein Höchstmaß an sozialer Sicherheit und Barrierefreiheit gewährleisten.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Beschlussvorlage wird verwiesen. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03560 vom 08.11.2017 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft abgestimmt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft gab im Januar 2020 (*red. Hinweis: bis 31.12.2020 fachliches Betreuungsreferat der Münchner Verkehrsgesellschaft - MVG*) folgende Stellungnahme ab:

„Das RAW bittet, die Haltestellen für den Flughafenbus und den Stadtrundfahrten in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes zu gewährleisten und das RAW bezüglich dieser Belange entsprechend einzubinden.

Zudem erachtet das RAW als kritisch, dass die Vorlage die Konsequenzen aus der autofreien Altstadt und die aus dem Altstadt Radring / Radlbegehren nicht berücksichtigt. Das RAW weist auch darauf hin, dass sich daraus gegebenenfalls ergibt, dass der Hauptbahnhof nicht mehr in ausreichendem Maße mit dem Auto erreichbar sein wird. Auch möchten wir anmerken, dass mit der Sonnenstraße und dem östlichen Vorfeld Hauptbahnhof zwei wichtige Gleisquerungen geschlossen werden. Es besteht daher die Befürchtung, dass sich dadurch deutliche Auswirkungen auf den gesamtstädtischen Wirtschaftsverkehr ergeben.

„Im Einzelnen:

#### **In Kapitel 5.5.1 Bewertung ÖPNV:**

##### Ergänzung des 1. Absatzes:

Im Hinblick auf die Ziele einer Verkehrswende und den daraus folgenden starken Leistungssteigerungen des ÖPNV-Angebotes ist eine zukunftsfähige, über die im Masterplan hinausgehende ÖPNV-Infrastruktur im Bereich des Hauptbahnhofes zu untersuchen und zu berücksichtigen. Hierbei ist die Mitwirkung der Stadtwerke München/MVG zwingend erforderlich.

##### Ergänzung des dritten Absatzes:

Zwingende Voraussetzung bei der weitergehenden Untersuchung muss es sein, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht nur zu erhalten, sondern im Hinblick auf die Verkehrswende zu verbessern.



**In Beschlussziffer Nr. 5:**Ergänzung der Ziffer 5:

Bei der genannten Planung ist darauf zu achten, dass zur Stärkung des gesamten Umweltverbundes die Leistungsfähigkeit des ÖPNV auch weiterhin gesteigert werden kann und eine dafür ausreichend dimensionierte Infrastruktur für Tram und Bus zur Verfügung steht."

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

Haltebereiche für den Flughafenbus und Sightseeingbusse werden im Rahmen des weiterführenden Planungsprozesses zur Umfeldplanung des Hauptbahnhofs hinreichend berücksichtigt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird entsprechend eingebunden.

Im Rahmen der Erstellung des Gutachtens Masterplan Mobilität Hauptbahnhof und der verkehrstechnischen Untersuchung zum Umfeld des Hauptbahnhofs konnten die Konsequenzen aus der „autofreien“ Altstadt und aus dem Radring/Radlbegehren noch nicht berücksichtigt werden. Die Auswirkungen des Altstadtradrings sind im Weiteren durch entsprechende Untersuchungen nachzuweisen und zu bewerten. Das Mobilitätsreferat strebt die Vergabe der Gutachterleistung noch 2021 als Grundlage für die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs an.

Die Überlegungen zur „autofreien“ Altstadt sind ein Baustein der vom Stadtrat beschlossenen angestrebten Verkehrswende. Ziel der Strategie der Verkehrsplanung ist langfristig das Kfz-Verkehrsaufkommen im innerstädtischen Bereich zu reduzieren und dadurch für den verbleibenden notwendigen Kfz-Verkehr (Anliegerverkehr, Wirtschaftsverkehr) die Qualität der Verkehrsabwicklung zu optimieren.

Mit der Schließung des Bahnhofplatzes für den MIV und der Einrichtung eines Altstadtradrings wird für diese Verkehre eine Nord-Süd-Achse zur Querung der Bahntrassen geschlossen und eine weitere voraussichtlich in ihrer Leistungsfähigkeit reduziert. Erhalten bleiben die Querungen Paul-Heyse-Unterführung, Hackerbrücke und Donnersbergerbrücke. Wie in der Vorlage dargestellt, bedingt ein MIV-freier Bahnhofplatz eine großräumige Verlagerung von heute über den Bahnhofplatz verlaufenden Fahrten des MIV. Durch den Entfall des Durchgangsverkehrs über den Bahnhofplatz entsteht eine lokale Entlastung vom Kfz-Verkehr, ohne die verkehrliche Erschließung von Anliegern und angrenzenden Vierteln zu beeinträchtigen. Die Erreichbarkeit der Altstadt und des Hauptbahnhofs ist weiterhin sichergestellt.

Der auf die Innenstadt gerichtete, zukünftig auch weiterhin erforderliche Wirtschaftsverkehr wird auch Untersuchungsgegenstand der Erarbeitung des Mobilitätsplans und der „autofreien“ Altstadt sein.

Die vorgelegten Ergänzungen der SWM/MVG können nicht übernommen werden, da im Zuge der Erarbeitung der Masterplanvarianten bewusst nicht die Maximalanforderungen der zu berücksichtigenden Verkehrsfunktionen abgefragt wurden, sondern es wurde vielmehr angestrebt, mit den verschiedenen Masterplanvarianten ein am Bestandsbedarf orientiertes, ausgewogenes Flächenangebot im Umfeld des Hauptbahnhofs darzustellen.

Aufgrund des noch frühen Bearbeitungsstandes der Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofumfeldes ist für die anstehenden Planungsschritte eine ergebnisoffene Ausgangslage anzustreben, die insbesondere für die Planung der Bahnhofsvorplätze hinreichend Gestaltungsspielräume bietet. In den weiterführenden Planungsprozessen werden die Stadtwerke München GmbH/MVG wie alle anderen betroffenen Referate und städtischen Töchter sowie die Deutsche Bahn AG gleichberechtigt beteiligt.

Im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende befürworten das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat grundsätzlich eine zukunftsweisende Stärkung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Die Herstellung einer dafür ausreichend dimensionierten Infrastruktur für Tram und Bus im Umfeld des Hauptbahnhofes wird im Zuge dieser Beschlussvorlage nicht ausgeschlossen und stellt vielmehr ein Planungsziel im Kontext der künftigen Neuordnung der Flächen und Nutzungen dar.

Das Mobilitätsreferat (*red. Hinweis: seit 01.01.2021 fachliches Betreuungsreferat der MVG*) unterstützt grundsätzlich die Aussagen der Stadtwerke München GmbH/MVG vom 02.02.2021. Der Hauptbahnhof ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt im Münchner ÖPNV-Netz. Dies wird durch die geplanten Bahnhöfe der 2. Stammstrecke und der U9-Spange noch verstärkt und wurde im Rahmen der Beschlussvorlage „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (eingebracht am 09.12.2020 - Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26 / V 01848) bereits thematisiert. Daher wird eine 4. ÖPNV-Spur auf dem Bahnhofsvorplatz von Seiten des Mobilitätsreferates grundsätzlich befürwortet und aus verkehrlicher Sicht klar unterstützt.

Da allerdings im Rahmen der bisherigen Variantenerstellung auf dem Bahnhofsvorplatz unterschiedliche Nutzungsansprüche identifiziert wurden, haben sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat darauf verständigt, hinsichtlich der Möglichkeit weiterer Gleisanlagen und ihrer verschiedenen Effekte noch einmal in die detaillierte Untersuchung einzusteigen. Insbesondere die Frage und die Entscheidung zu einer 4. ÖPNV-Spur wird in einer gesonderten Vorlage zu behandeln sein.

Das Baureferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## **7. Beteiligung der Bezirksausschüsse, Gewerbeverbände und der Öffentlichkeit**

Im Rahmen einer Online-Informationsveranstaltung am 24.11.2020 zum Neubau des Hauptbahnhofes und der damit angestrebten Aufwertung des Umfeldes wurden die Vorsitzenden der großen Gewerbeverbände in München und Vertreter\*innen der Bezirksausschüsse 1, 2 und 3 über die aktuellen Planungen und das weitere Vorgehen informiert. Ebenfalls geladen war das Referat für Arbeit und Wirtschaft.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Planungen zum Verkehr und dem öffentlichen Raum auf drei Ebenen erläutert:

- 1) die großräumlichen Ziele der Verkehrswende München
  - 2) die Erschließung des direkten und erweiterten Bahnhofsumfeldes
  - 3) Erläuterungen zur Organisation der Verkehre und die städtebaulichen Anforderungen an die Aufwertung des Hauptbahnhofareals unter Berücksichtigung aller erforderlichen Funktionen.
- Die Teilnehmenden wurden über die in diesem Beschlussentwurf gegenständliche Machbarkeitsuntersuchung und die drei untersuchten Varianten informiert. Da die Untersuchung belegt, dass mit einem MIV-freien Bahnhofplatz die beste Möglichkeit besteht, das Umfeld des Hauptbahnhofes entsprechend seiner Bedeutung zu gestalten und alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt unterzubringen, wurde dies auch von den Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen. Das angestrebte Ziel, dass das Bahnhofsumfeld mit den Übergängen in die angrenzenden Quartiere deutlich aufgewertet wird und an Aufenthaltsqualität gewinnt, wurde von den Beteiligten nicht in Frage gestellt.

Im weiteren Vorgehen wurde dargestellt, dass die Frage der Entscheidung für oder gegen eine Schließung des Bahnhofplatzes für den MIV mit der vorliegenden Beschlussvorlage „Neubau

Hauptbahnhof München Sachstand und Masterplan Mobilität“ im möglichst frühzeitig 2021 dem Stadtrat vorgelegt werden soll.

Die Herbeiführung dieser Entscheidung soll dazu dienen, die weitere verkehrskonzeptionelle, freiraum- und stadtgestalterische Planung im Umfeld des Hauptbahnhofes angehen zu können und mit den städtischen Referaten und Gesellschaften sowie der Deutschen Bahn in die vertiefende Prüfung und Planung einzusteigen. Diese Abstimmung soll im Jahr 2021 starten. Im Anschluss an die fachliche Abwägung soll eine erneute Beteiligung der Bezirksausschüsse, Gewerbeverbände und der Bürgerschaft stattfinden, in der Belange für ein voraussichtlich stattfindendes konkurrierendes Gestaltungsverfahren gesammelt werden sollen.

## **8. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

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

Der Bezirksausschuss 01 – Altstadt-Lehel hat der Vorlage einstimmig zur Kenntnis genommen.

Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt stimmt der Vorlage grundsätzlich zu. Auf die Ausführungen in Anlage 11 wird verwiesen. Hinsichtlich der Zusammenfassung des Bezirksausschusses 02, dass die Hauptfunktion beim ÖPNV und bei der Querung der Zufußgehenden in die umliegenden Viertel liegen sollte, verweisen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat auf die Darstellung des weiteren Vorgehens unter Punkt 5.6. Hierin ist dargestellt, dass im Anschluss an diese Beschlussvorlage vertiefende Planungen mit Begleitung durch ein entsprechend qualifiziertes Büro stattfinden werden. Dieser Schritt soll gemeinsam mit den betroffenen städtischen Referaten und Gesellschaften sowie der Deutschen Bahn AG erfolgen. Bei der weiteren Bearbeitung sind die baulichen, verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen und Belange der MVG an eine zukunftsfähige ÖPNV-Erschließung und die bestehende Infrastruktur zu beachten. Die MVG wird bei der Bearbeitung des Masterplans beteiligt. Nach Abstimmung der stadtgestalterischen, funktionalen und verkehrlichen Voraussetzungen ist es vorgesehen, die Bezirksausschüsse einzubeziehen und die Bürgerschaft im Rahmen von noch abzustimmenden Beteiligungsformaten zur Gestaltung des Hauptbahnhofumfeldes einzubinden. Auf die Antragsziffer 3 der Referentin und des Referenten wird ebenfalls verwiesen.

Der Bezirksausschuss 03 – Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.05.2021 mit dem Neubau Hauptbahnhof Masterplan Mobilität und stimmte diesem einstimmig zu, weist aber darauf hin, dass die Paul-Heyse-Unterführung die Ausweichstrecke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sein würde, wenn eine Überquerung des Bahnhofvorplatzes nicht mehr möglich sei. Dies müsse bei den Planungen entsprechend berücksichtigt werden. Nur ein zeitgleicher Umbau der Paul-Heyse-Unterführung könne die Überlastung der Unterführung verhindern.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Wie in Kapitel 5.2 der Beschlussvorlage beschrieben, wurde für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs eine verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet.

Verkehrszuwächse entstehen bei der Schließung des Bahnhofplatzes erwartungsgemäß auf den parallel verlaufenden Nord-Süd-Achsen, insbesondere der Paul-Heyse-Unterführung. Wie dort beschrieben wird es auch ohne Sperrungen für den Individualverkehr zu einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte kommen. Geeignete Instrumente, diesen Entwicklungen zukunftstauglich zu begegnen, liegen deshalb in der Förderung des Umweltverbunds sowie in einer Überprüfung von Optimierungsmöglichkeiten der signaltechnischen Steuerung (umweltsensitive Verkehrssteuerung).

Der Stadtrat hat am 03.03.2021 einen Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ gefasst (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848). Durch diesen Beschluss wird eine „Tram Cityring“ zu vertieften Untersuchungen vorgeschlagen, der u.a. in der Paul-Heyse-Unterführung die Stammstrecke queren soll. Dadurch wird für die Paul-Heyse-Unterführung eine Tram-Tauglichkeit der Querung geprüft werden müssen. Eine Verknüpfung der Zeitschienen der beiden Projekte „Hauptbahnhof München“ und „Tram Cityring“ wird auf Grund der Komplexität der beiden Projekte nicht vorgeschlagen.

Den Bezirksausschüssen der Stadtbezirke 01 – Altstadt-Lehel, 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 – Maxvorstadt wurde ein Abdruck der Vorlage übermittelt.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil noch im Sommer 2021 eine Beauftragung weitergehender Untersuchungen durch ein entsprechend qualifiziertes Büro erforderlich ist, damit die vielfältigen städtebaulichen, funktionalen und stadtgestalterischen Faktoren bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes Berücksichtigung finden. Ein längeres Zuwarten ist leider aufgrund der Eilbedürftigkeit nicht möglich, da sich die Planungen rund um die 2. Stammstrecke in einer agilen Phase befinden, in der viele Festlegungen getroffen werden und hier hoher Zeit- und Kostendruck herrscht. Wird die Entscheidung zur Schließung des Bahnhofplatzes für den MIV verschoben und damit auch o.g. qualifizierte Untersuchungen, kann die Landeshauptstadt München im Verfahren zur 5. Planänderung zum PFA 1 „2. S-Bahn-Stammstrecke München“ ihre Belange der Gestaltung des Bahnhofplatzes nicht rechtzeitig und in der notwendigen vertieften Qualität vertreten.

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. Die Ausführungen zum Sachstand Neubau Empfangsgebäude und zum Starnberger Flügelbahnhof werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Schließung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr im Zuge der künftigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes vorbehaltlich der Ausfahrt aus der Schützenstraße über den nördlichen Bahnhofplatz wird aufgrund der sich daraus ergebenden erheblichen Potenziale für den Umweltverbund, die Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung zugestimmt.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Planung mit einem MIV-freien Bahnhofplatz (Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr) in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat als Grundlage für die weitere verkehrskonzeptionelle, freiraum- und stadtgestalterische Planung heranzuziehen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit den betroffenen städtischen Referaten und Gesellschaften sowie der Deutschen Bahn AG die vertiefende Planung zur Nutzungsverteilung der Verkehre einschließlich der Aufenthaltsqualität im Umfeld des Hauptbahnhofes durchzuführen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat beauftragt, das Trambahnsystem aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bei der weiteren Planung des Umfeldes des Hauptbahnhofes zu berücksichtigen und die Bereitstellung der dafür erforderlichen Flächen für die notwendige Infrastruktur für Tram und Bus unter Berücksichtigung der dargelegten Flächenbedarfe der anderen vorgesehenen Nutzungen zu prüfen.
6. Bei der weiteren Planung sind die Stadtwerke München GmbH/ /Münchner Verkehrsgesellschaft zu beteiligen und die verkehrlichen, baulichen und betrieblichen Anforderungen der Stadtwerke München GmbH/ /Münchner Verkehrsgesellschaft zu berücksichtigen.
7. Der Antrag Nr. 14-20/ A 03560 von Herr StR Christian Müller, Frau StRin Verena Dietl, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Herr StR Gerhard Mayer, Herr StR Klaus Peter Rupp, Herr StR Christian Vorländer, Herr StR Horst Lischka vom 08.11.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. 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 Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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

**Zu V.:**

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (3x)
2. An die Bezirksausschüsse 1, 2 und 3
3. An das Mobilitätsreferat – GL5
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Baureferat
6. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
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 I/1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3