

Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Hauptbahnhof

Umnutzung der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße in eine Bike+Ride-Anlage

1. Projektauftrag mit Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto
2. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028

Mehr Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof während der Bauarbeiten

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07165 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 –
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12619

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 29.01.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Die gegenwärtige Situation des Fahrradparkens am Münchner Hauptbahnhof genügt – auch unter Berücksichtigung der Baustellenaktivitäten – nicht den Ansprüchen an ein hinreichendes Bike+Ride-Angebot eines zentralen Umsteigebahnhofs und wird aus Sicht der Landeshauptstadt München als nicht zufriedenstellend betrachtet. Bisweilen stehen während der Bauphasen nicht annähernd ausreichend ausgewiesene Ersatzflächen für Fahrradparken am Hauptbahnhof zur Verfügung. Mit Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 13402) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat, beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, wie Fahrradparken am Hauptbahnhof im größtmöglichen Umfang auch während der Bauphase ermöglicht wird.

Inhalt	<p>Der unbefriedigenden Situation ungeordnet abgestellter Fahrräder im Umfeld des Hauptbahnhofes kann entgegengewirkt werden, indem Ersatzstandorte für bauzeitliches Fahrradparken angeboten werden. Im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für das bauzeitliche Bike+Ride am Hauptbahnhof wurden mögliche alternative Standorte für Fahrradparken geprüft. In den vergangenen Jahren wurden im Umfeld des Hauptbahnhofes bereits vereinzelt Bike+Ride-Ersatzstandorte realisiert. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage werden weitere geeignete Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Für den Bereich nördlich des Hauptbahnhofes sollen in den kommenden Jahren zwei Fahrradgaragen als größere Ersatzstandorte vorgesehen werden.</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Kosten der Maßnahme Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße betragen im investiven Bereich rd. 2,41 Mio. EUR, aufgeteilt in den Jahren 2025-2027, sowie laufende Kosten i. H. v. 130.000 EUR / Jahr ab dem Jahr 2027. Die Finanzierung erfolgt im investiven Bereich zu 100% durch Entnahme aus der Finanzreserve Stellplatzablöse und aus Fördermitteln der Regierung von Oberbayern. Die Finanzierung im konsumtiven Bereich erfolgt über den Hoheitshaushalt bzw. aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale.</p> <p>Die Kosten der Maßnahme Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße betragen 300.000 EUR im Jahr 2025. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale.</p>
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, teilweise positiv. Durch die Umsetzung von Bike+Ride-Standorten auf städtischen Flächen im Umfeld des Hauptbahnhofes werden Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen geschaffen.</p>

**Entscheidungs-
vorschlag**

1. Das Baureferat wird gebeten, das Projekt Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße mit einer Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto zu veranlassen.
2. Die Stadtkämmerei wird gebeten, das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028, wie im Vortrag unter Punkt B 1.2 dargestellt zu ändern.
3. Das Baureferat wird gebeten, die ab 2025 erforderlichen investiven Haushaltsmittel auf der Finanzposition 6300.950.1985.1 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2025 ff. termingerecht anzumelden. Die Finanzierung erfolgt im investiven Bereich zu 100% durch Entnahme aus der Finanzreserve Stellplatzablöse und aus Fördermitteln der Regierung von Oberbayern.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten, einen Betriebsführungsvertrag mit der P+R GmbH über den Betrieb der Bike+Ride-Anlage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/ Seidlstraße abzuschließen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für die Betriebsführung der Fahrradgarage Fußgängerunterführung Arnulfstraße/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung in Höhe von 130.000 Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2027 ff. termingerecht anzumelden. Für den Fall einer fehlender Mittelbereitstellung über den Hoheitshaushalt wird seitens des Mobilitätsreferates eine Zwischenfinanzierung der jährlich anfallenden konsumtiven Betriebsführungskosten i. H. v. 130.000 Euro durch eine Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale veranlasst.
6. Das Kommunalreferat wird gebeten, mit dem derzeitigen Betreiber des Parkhauses Marsstraße eine vertragliche Vereinbarung für die Umsetzung und den Betrieb einer Fahrradabstellanlage zu treffen. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat sind gebeten, die Planung und Umsetzung der Maßnahme fachlich zu begleiten. Die Dauer des temporären Betriebes der Anlage wird durch das Mobilitätsreferat und das Kommunalreferat einvernehmlich vereinbart. Die Finanzierung der mit der Maßnahme verbundenen einmaligen Kosten in Höhe von 300.000 Euro in 2025 erfolgt durch Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in 2025 erforderlichen investiven Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025 termingerecht anzumelden.
7. Die für die Betriebsführung des Fahrradparkens im Parkhaus Marsstraße erforderlichen konsumtiven Mittel in Höhe von 48.000 Euro werden mit den zu erbringenden Pachtzahlungen im Rahmen der Dienstleitungskonzession für das Parkhaus Marsstraße abgegolten. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen sind durch das Kommunalreferat nicht zu vertreten und werden dem Kommunalreferat auch nicht erstattet.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat

	<p>rechtzeitig über die Evaluation des temporären Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße zu berichten und einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag für die weitere Nutzung vorzulegen.</p> <p>9. Das Baureferat wird im Benehmen mit dem Kommunalreferat gebeten, eine Umwidmung der Parkplatzfläche Elisenstraße mit der Flurstück-Nr. 5884/1 als öffentliche Verkehrsfläche zu veranlassen und die Fläche künftig im Unterhalt des Baureferates zu führen. Das Baureferat wird sodann gebeten, die Parkplatzfläche regelmäßig von Schrotträdern zu befreien.</p> <p>10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zu treten, um geeignete Kommunikationsmaßnahmen zur öffentlichkeitswirksamen Vermittlung und Ausschilderung der Bike+Ride-Ersatzstandorte zu erarbeiten und umzusetzen.</p> <p>11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung der bauzeitlichen Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof auch die Umsetzung von Abstellflächen für geteilte Mikromobilität zu prüfen und in Abstimmung mit dem Baureferat vorzunehmen.</p> <p>12. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07165 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.11.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 GO erledigt.</p> <p>13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Fahrradparken, Bike+Ride, Hauptbahnhof, Baustelle
Ortsangabe	Stadtbezirk 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, , Stadtbezirk 3 - Maxvorstadt

Konzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Hauptbahnhof

Umnutzung der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße in eine Bike+Ride-Anlage

1. Projektauftrag mit Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto
2. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 12619

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 29.01.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

3 Anlagen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
A. Fachlicher Teil	2
1. Anlass	2
2. Bestandssituation und Bedarfsabschätzung	2
3. Konzeptionelle Zieldefinition für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof....	4
4. Prüfungsergebnisse zu potenziellen Ersatzstandorten für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof	4
4.1 Ersatzstandorte im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes.....	4
4.2 Ersatzstandorte im Bereich des südlichen Vorplatzes	14
4.3 Sonstige Standorte für temporäre Abstellanlagen.....	16
5. Standortkonzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Hauptbahnhof.....	17
6. Anträge und Aufträge.....	18
B. Finanzierung	19
1. Darstellung der Kosten und der Finanzierung der Maßnahme Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße / Paul-Heyse- Unterführung.....	19
2. Darstellung der Kosten und der Finanzierung der Maßnahme Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße	21
3. Klimaschutzprüfung	23
4. Beteiligung der Fremdreferate	23
5. Beteiligung der Bezirksausschüsse	27
II. Antrag des Referenten	29

I. Vortrag des Referenten

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

A. Fachlicher Teil

1. Anlass

Die gegenwärtige Situation des Fahrradparkens am Münchner Hauptbahnhof genügt – auch unter Berücksichtigung der Baustellenaktivitäten – nicht den Ansprüchen an ein hinreichendes Bike+Ride-Angebot eines zentralen Umsteigebahnhofs und wird aus Sicht der Landeshauptstadt München als nicht zufriedenstellend betrachtet. Bisweilen stehen während der Bauphasen nicht annähernd ausreichend ausgewiesene Ersatzflächen für Fahrradparken am Hauptbahnhof zur Verfügung. Dem Mobilitätsreferat wurden bereits zahlreiche Beschwerden bezüglich der Fahrradabstellsituation am Münchner Hauptbahnhof zugeleitet.

Mit Stadtratsbeschluss vom 23.01.2019 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 13402) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat, beauftragt, ein Konzept zu erarbeiten, wie Fahrradparken am Hauptbahnhof im größtmöglichen Umfang auch während der Bauphase ermöglicht wird.

Des Weiteren ist die Stadtverwaltung gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 03.07.2024 beauftragt (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 13717), die vorhandenen Fahrradständer am Hauptbahnhof zu ordnen, bei freiwerdenden Flächen zusätzliche zu installieren und diese regelmäßig der Baustellensituation anzupassen.

Der unbefriedigenden Situation ungeordnet abgestellter Fahrräder im Umfeld des Hauptbahnhofes kann entgegengewirkt werden, indem Ersatzstandorte für bauzeitliches Fahrradparken angeboten werden. Im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für das bauzeitliche Bike+Ride am Hauptbahnhof wurden mögliche alternative Standorte für Fahrradparken geprüft. In den Jahren 2020 und 2021 wurden im Umfeld des Hauptbahnhofes bereits vereinzelt Bike+Ride-Ersatzstandorte realisiert. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage werden weitere geeignete Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.

2. Bestandssituation und Bedarfsabschätzung

Im Zuge der Installation von Baustelleneinrichtungsflächen diverser Bauvorhaben im Bereich des Hauptbahnhofes (u.a. Neubau 2. S-Bahn-Stammstrecke, Neubau Starnberger Flügelbahnhof, Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof) entfielen und entfallen in absehbarer Zeit Abstellanlagen und Abstellflächen für Fahrradparken am Starnberger Flügelbahnhof, am nördlichen Vorplatz und am südlichen Vorplatz. Im Vorfeld der Baumaßnahmen wurden am Bahnhofplatz bereits größere Fahrradabstellanlagen zurückgebaut.

Nach eigener Zählung am 12.06.2019 (Werktag, Mittagsstunde) waren am südlichen und nördlichen Vorplatz und am Starnberger Flügelbahnhof folgende Anzahl an Fahrrädern abgestellt (Standorte siehe Abbildung 1):

- Starnberger Flügelbahnhof (1): 393 Fahrräder
- Nördlicher Vorplatz (2): 109 Fahrräder
- Nördlicher Vorplatz (3): 106 Fahrräder
- Nördlicher Vorplatz (4): 63 Fahrräder
- Südlicher Vorplatz (5): 183 Fahrräder

Zusätzlich zu der ermittelten Anzahl an abgestellten Fahrrädern an o.g. Standorten im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs (insgesamt 671 Fahrräder) und am Standort im südlichen Bereich des Hauptbahnhofs (183 Fahrräder) werden im Eingangsbereich zum Scharnberger Flügelbahnhof, an den Abgängen zum Sperrgeschoss der 1. Stammstrecke, an den Schutzzäunen entlang des Tramplanums, auf den Gehwegbereichen im Umgriff des Hauptbahnhofs und auf anderen Seitenflächen täglich eine hohe Anzahl Fahrräder ungeordnet abgestellt. Dies führt zu einer enormen Beeinträchtigung des Fußverkehrs. Zudem kann die Barrierefreiheit nicht mehr gewährleistet werden.



Abbildung 1: Baustellenbedingter Entfall von Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof; Quelle: LHM

Baustellenbedingt sind seit dem Jahr 2019 alle Stellplätze und Abstellflächen im Bereich des nördlichen Vorplatzes (Abstellflächen für etwa 300 Fahrräder) entfallen. Im Rahmen der Vorbereitungen für die Baustelleneinrichtung der Vorhaben Rückbau und Neubau Scharnberger Flügelbahnhof sind im Jahr 2021 zudem Abstellflächen in einer Größenordnung von ungefähr weiteren 400 Fahrradstellplätzen zurückgebaut worden. Im Zuge der vorbereitenden Maßnahmen zur Herstellung des Interimbahnhofs stehen auch die Abstellflächen für Fahrradparken am südlichen Vorplatz (Abstellflächen für mind. 200 Fahrräder) seit Anfang 2024 nicht mehr zur Verfügung. In Abhängigkeit der verschiedenen Bauphasen müssen gegebenenfalls weitere kleinteilige Abstellanlagen und -flächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofes temporär zurückgebaut werden. Hinzu kommt die hohe Anzahl ungeordnet, abgestellter Fahrräder im Bahnhofsumfeld, die es mit attraktiven Bike+Ride-Ersatzangeboten ebenfalls zu kompensieren gilt. Bis zur Fertigstellung der Bauarbeiten am Hauptbahnhof müssen somit bauzeitliche Ersatzflächen für die Anzahl von überschlägig 1.000 - 1.500 zusätzlichen Fahrradstellplätzen geschaffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bedarf an Ersatzflächen am Hauptaufkommensschwerpunkt im Bereich der Arnulfstraße deutlich höher anzusetzen ist als der Bedarf an Ersatzflächen im Bereich des südlichen Vorplatzes.

3. Konzeptionelle Zieldefinition für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof

Die Zielvorgabe für die Erarbeitung des Konzepts für das bauzeitliche Bike+Ride am Hauptbahnhof ist es, im Umfeld des Hauptbahnhofes Flächenpotenziale aufzuzeigen, auf deren Grundlage sich unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungsansprüche bauzeitliches Bike+Ride im größtmöglichen Umfang realisieren lässt. Hierbei sollen bauzeitliche Ersatzabstellflächen mit einer Kapazität von insgesamt mindestens 1.000 zusätzlichen Fahrradstellplätzen ermittelt und zur Umsetzung vorgeschlagen werden. Insbesondere werden Standorte für temporäres Bike+Ride angestrebt, die Fahrradparken am Hauptbahnhof in einer räumlich konzentrierten Form ermöglichen und in unmittelbarer Nähe zu den Zugangsorten zum ÖPNV positioniert sind. Darüber hinaus sollten die Standorte eine direkte verkehrliche Anbindung an die umliegenden Stadtbezirke aufweisen, eine hinreichende Anbindung an das Radwegenetz darbieten und unabhängig von der Baustellenabfolge am Hauptbahnhof über einen längeren Zeitraum Bestand haben.

Mittels der Bereitstellung von räumlich konzentrierten, größeren Bike+Ride-Anlagen in Kombination mit der Ausweitung von dezentral gelegenen Fahrradabstellanlagen geringer Größe (u.a. an den Abgängen zum Sperrengeschoss), soll die provisorische Angebotssituation von Bike+Ride räumlich entzerrt und dem ungeordneten Fahrradparken auf Gehwegflächen entgegengesteuert werden. Abhängig von der räumlichen Ausprägung der Baustelleneinrichtungsflächen während der unterschiedlichen Baustellenphasen sind im Bahnhofsumfeld kontinuierlich Flächenpotenziale zu erschließen und temporäre Abstellanlagen oder markierte bzw. beschilderte Abstellflächen kleinteilig zu verorten.

Bei den Qualitätsanforderungen an temporäre Abstellanlagen kann in hoch belasteten Räumen wie dem Umfeld des Hauptbahnhofes bis zu einem gewissen Maß nach unten abgewichen werden, wobei die jeweils sinnvolle Grenze im Einzelfall für jeden Standort abzuwägen ist. Bei den Fahrradständen selbst müssen jedoch die Münchner Standards eingehalten werden, welche u.a. das Abschließen des Rahmens ermöglichen und ausreichend Abstand zwischen den abgestellten Rädern gewährleisten. Zudem ist eine regelmäßige Entfernung von Schrotträdern zu gewährleisten, um die Verfügbarkeit der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen aufrechtzuerhalten. Es wird darüber hinaus empfohlen, die temporären Standorte für Ersatzfahrradabstellanlagen auszuweisen bzw. auszuschildern und an geeigneter Stelle über die Homepages der Landeshauptstadt München inklusive der MVG/MVV und der Deutschen Bahn zu kommunizieren. Derzeit werden auf der Webseite der Stadt München (<https://stadt.muenchen.de/infos/muenchen-neuer-hauptbahnhof.html>) die aktuell verfügbaren Bike+Ride-Ersatzstandorte dargestellt und sollen fortlaufend aktualisiert werden. Die Informationen werden künftig ebenfalls auf der Webseite des Mobilitätsreferates muenchenunterwegs.de veröffentlicht und über die entsprechenden Social-Media-Kanäle kommuniziert.

4. Prüfungsergebnisse zu potenziellen Ersatzstandorten für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof (Anlage 1)

4.1 Ersatzstandorte im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes

Während der gesamten Zeitspanne der Bauarbeiten am Hauptbahnhof wird ein wesentlicher Teil der Verkehrsflächen in der Arnulfstraße für Umnutzungen im Rahmen von Baustellenanpassungen beansprucht. In der an den nördlichen Vorplatz anschließenden Pfefferstraße sind während der gesamten Bauzeit Haltepositionen für Taxis vorgesehen.

Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf-/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung

Für den Bereich westlich des Sarnberger Flügelbahnhofs liegen Untersuchungen vor, die eine langfristige Umnutzung der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf-/Seidlstraße/ Paul-Heyse-Unterführung als Fahrradgarage vorsehen (siehe S. 9, Abbildung 2, Standort Nr. 1). Die Fußgängerunterführung hat aufgrund der Signalisierung der Kreuzung ihre Verkehrsbedeutung verloren. In einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung des Baureferats wurden für diesen Standort drei Varianten geprüft. Die Kapazität der Vorzugsvariante „1b“ wird mit ca. 350 Fahrradstellplätzen beziffert.

Wie in Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456 (Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020) zum Thema Fahrradparken im Zuge des Neubaus Hauptbahnhof dargelegt wurde, stellt der Bike+Ride-Standort Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße einen wesentlichen Baustein für das künftige Bike+Ride-Angebot im Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs dar. Der Standort Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße wird aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates dringend benötigt, um nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof, den vom Stadtrat bestätigten zukünftigen Bedarf von mindestens 3.000 Fahrradstellplätzen am zentralen Umsteigeknoten Münchner Hauptbahnhof zu decken.

Da sich die geplante Bike+Ride-Anlage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße auf verfügbarem städtischen Grund befindet und für die bauliche Realisierung keine statischen Eingriffe in das Unterführungsbauwerk erforderlich sind, ist die Umsetzung des Bike+Ride-Standortes, auch im Vergleich zu den anderen geplanten Bike+Ride-Standorten im Bahnhofsumfeld, als weniger kostenintensiv einzuschätzen. Das Bike+Ride-Angebot in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße richtet sich in erster Linie an die Bedarfe des Tages- und Dauerparkens für Pendler*innen im Regionalzugverkehr sowie Fernverkehr. Für Kund*innen des öffentlichen Nahverkehrs (1. + 2. Stammstrecke/U-Bahn) sind insbesondere die anvisierten Fahrradtiefgaragen im Bereich des Bahnhofplatzes vorgesehen.

Die geplante Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße ist am Hauptaufkommensschwerpunkt Arnulfstraße verortet und weist mit direkter Lage an der Paul-Heyse-Unterführung – eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen für den innerstädtischen Radverkehr – eine sehr gute Anbindung an die vorhandene Radwegeinfrastruktur auf.

Da eine Umsetzung der Fahrradabstellanlage bereits während der Bauphase Hauptbahnhof begonnen und abgeschlossen werden kann, soll diese Anlage auch als Ersatzstandort für die baubedingt entfallenden Fahrradabstellplätze innerhalb des Sarnberger Flügelbahnhofs dienen. Angesichts der mangelnden Flächenverfügbarkeit für Ersatzstandorte des bauzeitlichen Fahrradparkens am Hauptbahnhof und insbesondere im Bereich nördlicher Vorplatz/Sarnberger Flügelbahnhof ist die Umsetzung dieses Standortes aus Sicht des Mobilitätsreferates nächstmöglich anzustreben.

Der südöstliche Ausgang der Fußgängerunterführung muss während der Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Gesamtbaumaßnahme Neubau Hauptbahnhof temporär gesperrt werden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme zum Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs wird die Öffnung des südöstlichen Abgangs des Unterführungsbauwerks für den Fußverkehr angestrebt, um eine direkte Wegeverbindung von der Fahrradgarage zum Querbahnsteig Sarnberger Flügelbahnhof zu ermöglichen.

Bis zum Umbau zur Fahrradgarage wird die Fußgängerunterführung dem Referat für Bildung und Sport übergeben, welches die Unterführung eigenverantwortlich einem temporären Betrieb als Indoor-Sport-Einrichtung im Rahmen einer Sondernutzung zuführt.

Das Projekt Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße ist bereits

im strukturellen Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln vom 25.09.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14870) enthalten. Der Bike+Ride-Standort wurde von der Lenkungsgruppe für die Verwendung von Stellplatzablösemitteln als förderfähige Maßnahme in die Verwendungsplanung eingestellt. Die Lenkungsgruppe hat in ihrer Sitzung am 25.11.2022 den Mitteleinsatz von Stellplatzablösemitteln in Höhe des Gesamtprojektvolumens bestätigt. Nach sog. Indexanpassung ergibt sich ein Gesamtprojektvolumen von rd. 2,41 Mio. Euro brutto.

Für die Herstellungskosten wird eine Kofinanzierung aus Stellplatzablösemitteln und Fördermitteln angestrebt. Eine entsprechende Anfrage wurde vom Baureferat bei der Regierung von Oberbayern gestellt. Das Baureferat hatte das Projekt „Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße“ für das aktuelle Förderangebot des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen angemeldet. In diesem Programm wäre eine Förderung von bis zu 75% der zuwendungsfähigen Gesamtkosten möglich. Das Projekt wurde jedoch nicht ausgewählt, sodass lediglich eine Finanzierung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit bis zu 50% der zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Aussicht gestellt werden kann.

Dem Baureferat soll der Projektauftrag erteilt werden, die bauliche Umsetzung der Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße mit einer Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto zu veranlassen. Bei Einhaltung der in dieser Stadtratsvorlage genehmigten Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto ist, soweit sich das Konzept nicht wesentlich ändert, keine weitere Stadtratsbefassung vorgesehen. Die bauliche Realisierung ist von Anfang 2026 bis 2027 geplant, die Inbetriebnahme der Fahrradgarage ist nach gegenwärtiger Terminalschiene für 2027 angesetzt.

Die Maßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 nicht enthalten. Daher wird das Baureferat wie unter Antragsziffer 2 dargestellt die Projektkosten i. H. v. rd. 2,41 Mio. Euro zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 - 2028 anmelden. Die über die Zuschussfinanzierung der Regierung von Oberbayern hinaus benötigten Mittel werden aus der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ zur Verfügung gestellt. Ein ggf. zu viel aus der Finanzreserve entnommener Betrag wird zurückgeführt.

Die P+R GmbH erklärt sich bereit, den Bike+Ride-Standort Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße zu unterhalten. Während der Projektrealisierung übernimmt das Baureferat die Bauherrenrolle. Nach Fertigstellung soll die Anlage dann in das Anlagenvermögen des Mobilitätsreferates als Betreuungsreferat der P+R GmbH übergehen. Die Verwaltung soll unter Federführung des Mobilitätsreferates beauftragt werden, einen Betriebsführungsvertrag mit der P+R GmbH über den Betrieb der Bike+Ride-Anlage abzuschließen.

Zum aktuellen Zeitpunkt wird nach Schätzung der P+R GmbH davon ausgegangen, dass für den Betrieb der Anlage jährliche Kosten i. H. v. ca. 130.000 Euro anfallen (siehe nachfolgende Kostenaufstellung). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Anlage standortbedingt im Unterhalt sehr aufwendig ist, also neben den regulären Aufwendungen, wie für Energie und Wartung von technischen Einrichtungen, insbesondere verhältnismäßig häufig gereinigt werden muss und unter dem Sicherheitsaspekt Maßnahmen zu ergreifen sind, wie Kameras, Serviceruf und regelmäßige Bestreifungen, um die Nutzerakzeptanz und -sicherheit zu gewährleisten.

Grobschätzung Betriebskosten Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße (netto) / Jahr (Stand: 2023)

I. Personalaufwand P+R GmbH (Management- und Unterhaltsleistungen)	24.000 €
II. Materialaufwand (Fremdkosten)	
Reinigung	47.000 €
Energie	20.000 €
Wartung / Instandhaltung	11.000 €
Sicherheit	28.000 €
 Gesamtaufwand	 130.000 €

Der laufende Aufwand zum Betrieb der Fahrradabstellanlage in der Fußgängerunterführung setzt sich aus dem Personalaufwand der P+R GmbH (Betriebsführungsentgelt für Managementleistungen, Unterhalt durch eigenes Personal) und dem Materialaufwand (Fremdleistungen für Reinigung, Energie, Instandhaltung und Sicherheit) zusammen. Der Fremdaufwand wird nach dem tatsächlich anfallenden Aufwand mit der LHM abgerechnet. Bei den aktuell laufenden Verträgen mit der LHM wird das Betriebsführungsentgelt jeweils Mitte des Jahres ausgezahlt und der Fremdaufwand in einer Summe mit Abschluss des jeweiligen Jahres im 1. Quartal des Folgejahres abgerechnet. Bei einer Betriebsaufnahme im Jahr 2027 würde demnach der Materialaufwand erst im Jahr 2028 zur Auszahlung kommen, das Betriebsführungsentgelt ggf. aber schon im Jahr 2027. Hier können sich aber durchaus Änderungen ergeben, je nach Vertragsgestaltung und Höhe der tatsächlichen Kosten. Es ist daher ratsam, den Betrag - zumindest anteilig - erstmals schon im Jahr 2027 einzuplanen.

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von ca. 130.000 Euro/Jahr für den laufenden Betrieb und Unterhalt der Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.

Schalterhalle des Starnberger Flügelbahnhofs

In 2021 hat die Deutsche Bahn in der Schalterhalle des Starnberger Flügelbahnhofs einen provisorischen Bike+Ride-Ersatzstandort mit ca. 300 Fahrradabstellplätzen realisiert, der den Pendler*innen wie ursprünglich geplant bis Ende 2023 zur Verfügung stehen sollte (siehe S. 9, Abbildung 2, Standort Nr. 2).

Zugunsten der Einrichtung eines Ankunftspunkts für Geflüchtete aus der Ukraine wurde der Ersatzstandort im April 2022 aufgelöst. Aufgrund der voranschreitenden Baustellenaktivitäten kann der Standort künftig nicht mehr für die Nutzung des Fahrradparkens zur Verfügung gestellt werden.

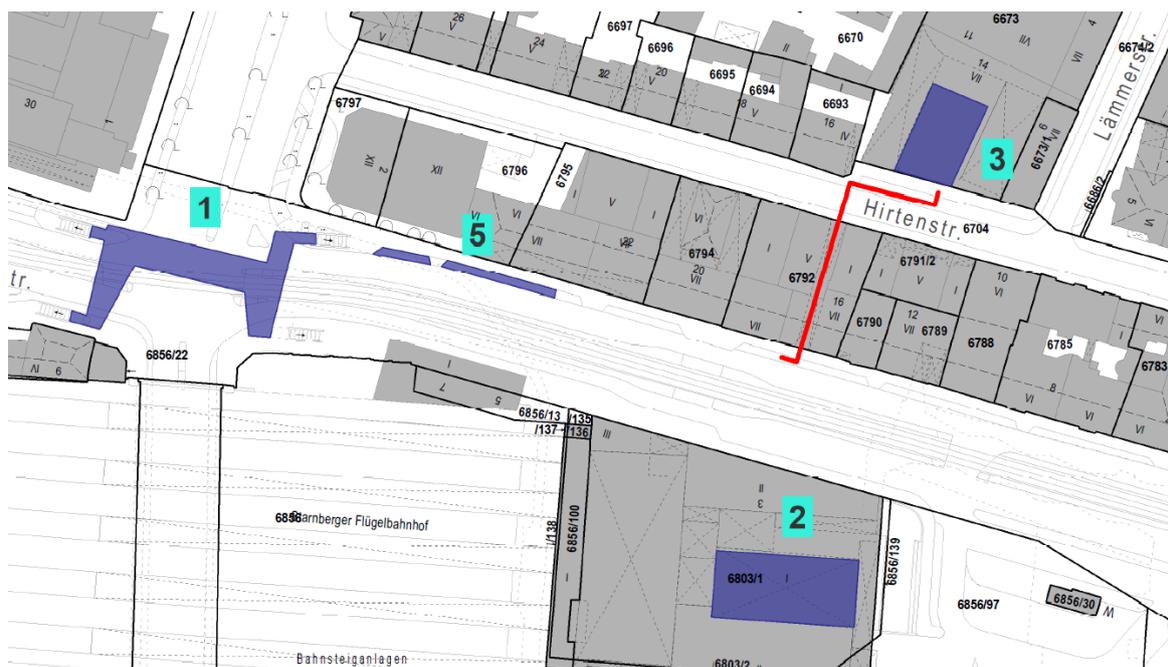


Abbildung 2: Ersatzstandorte im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofs; Quelle: LHM

Parkhaus Marsstraße

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

Das Parkhaus Marsstraße liegt zwischen der Marsstraße im Norden und der Hirtenstr. im Süden. Zwischen beiden Straßen verläuft östlich des Gebäudes die Lämmerstraße im Zweirichtungsverkehr. Das Parkhaus ist somit nicht direkt angrenzend an den Hauptbahnhof gelegen und daher für nicht regelmäßige Nutzer*innen, ob der fehlenden direkten Sichtbarkeit, nicht leicht auffindbar. Zwischen Hirtenstr. und Arnulfstraße ist eine öffentlich zugängliche Gebäudepassage gelegen, die eine direkte Wegebeziehung zum Zugang des Sarnberger Flügelbahnhofs ermöglicht (siehe Abbildung 2, Standort Nr. 3).

Die fußläufige Entfernung beträgt:

zur S-Bahn (Sperrengeschoss)	– 100 m	ca. 1-2 Min. Gehzeit
zum Sarnberger Flügelbahnhof	– 150 m	ca. 2 Min. Gehzeit
zur Gleishalle	– 250 m	ca. 2-3 Min. Gehzeit

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

Anfahrbar wären Radabstellanlagen im Parkhaus Marsstraße über Radwege entlang der Marsstraße sowie weiter über die Lämmer- und Hirtenstraße. Die Hirtenstraße ist als Einbahnstraße in ost-westlicher Richtung befahrbar.

Dem Mobilitätsreferat liegt eine Machbarkeitsprüfung aus dem Jahr 2021 zur Unterbringung von Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße vor. Diese Erstuntersuchung umfasst vier Varianten einer möglichen künftigen Nutzung von Teilflächen des Parkhauses durch Fahrradparken. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der potenziellen Anzahl der Fahrradabstellplätze (220 - 640 Stellplätze) und der Ausstattung der Anlage (u. a. Zugangskontrolle, Waschraum).

In der Machbarkeitsprüfung wird dargelegt, dass sich der aktuelle Parkbereich für Transporter in der Erdgeschosebene des Parkhauses für die alternative Nutzung Fahrradparken eignet und bereits der Bestandszustand die zentralen Voraussetzungen für eine Umnutzung erfüllt.

Der Transporterparkbereich mit 15 Kfz-Stellplätzen ist baulich abgetrennt vom restlichen Betrieb der Parkgarage und verfügt über eine von der Kfz-Erschließung des Parkhauses getrennte, ebenerdige Zufahrt von der Hirtenstraße. Es ist somit sichergestellt, dass die separate Erschließung der Teilfläche des Parkhauses nach Einrichtung von Fahrradparken keine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen mit dem Kfz-Verkehr vorsieht. In Anbetracht der überdurchschnittlichen Nutzungshöhe des Transporterparkbereichs können die Flächen auch mit Doppelstockparkanlagen ausgestattet werden.

Je nach gewähltem Umfang der Ausstattung mit Doppelstockparkanlagen können gemäß Ersteinschätzung in dem gegenständlichen Parkbereich mindestens ca. 220 (Einsatz Einzelfahrradständer) oder maximal ca. 440 Fahrradstellplätze (Einsatz Doppelstockparker) untergebracht werden.

Hinsichtlich des Einsatzes von Doppelstockparkanlagen muss grundsätzlich berücksichtigt werden, dass zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit in der Fahrradgarage grundsätzlich überall freie Sichtbeziehungen bestehen sollten, weshalb die genannte maximale Anzahl von ca. 440 Fahrradstellplätzen im Rahmen der finalen Planung aller Voraussicht nach nicht erzielt werden kann. Demnach wird für den maximalen Einsatz von Doppelstockparkanlagen im Parkbereich vorerst ein darstellbares Angebot mit überschlägigen Stellplatzkapazitäten i. H. v. ca. 300 Fahrradstellplätzen unterstellt.

Trotz der mangelnden Sichtbarkeit und der Entfernung des Standorts Parkhaus Marsstraße zum Hauptbahnhof sind in Anbetracht der o. g. Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung aus Sicht des Mobilitätsreferates Potenziale für den Betrieb einer öffentlichen Fahrradgarage gegeben. Das Mobilitätsreferat empfiehlt daher, im Erdgeschoss des Parkhauses Marsstraße im bestehenden Transporterparkbereich ein Grundangebot für temporäres Fahrradparken als Testbetrieb für den Zeitraum von etwa fünf Jahren einzurichten, das sodann nächstmöglich realisiert und betrieben werden soll.

Im Hinblick auf die Kriterien der Sichtbarkeit und Benutzerakzeptanz wird es unerlässlich sein, die Einrichtung der Bike+Ride-Anlage im Parkhaus Marsstraße mit abgestimmten Kommunikationsmaßnahmen sowie Beschilderung zu begleiten, so dass der abseitig gelegene Standort auch als „Fahrradparken am Hauptbahnhof“ wahrgenommen und als dieser von den Radfahrer*innen angenommen wird. Die soziale Sicherheit in der Anlage ist mittels geeigneter Maßnahmen zu gewährleisten.

Ein Bike+Ride-Angebot im Parkhaus Marsstraße mit möglichen Stellplatzkapazitäten i. H. v. ca. 300 Fahrradstellplätzen muss im Rahmen einer Fachplanung geprüft und für die Umsetzung ausgearbeitet werden. Für die Planung der Bike+Ride-Anlage, die Einrichtung der Fahrradabstellanlagen, die baulichen Veränderungen (u.a. Einhausung, Fluchtwege) und der zweckmäßigen Sicherung der Anlage fallen Investitionskosten i. H. v.

voraussichtlich insgesamt ca. 300.000 Euro an. Die Finanzierung der investiven Kosten erfolgt über eine Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale. Der tatsächlich erforderliche Finanzierungsbedarf kann erst mit Vorliegen einer Schätzung der Herstellungskosten im Rahmen der Fachplanung konkretisiert werden.

Das Kommunalreferat stimmt dem Einbau einer Fahrradabstellanlage zu und wird mit dem derzeitigen Betreiber des Parkhauses eine entsprechende vertragliche Vereinbarung treffen. Der Parkhausbetreiber soll mit der Planung und Umsetzung der Maßnahme vertraglich beauftragt werden. Die Dauer des temporären Betriebes der Anlage wird durch das Mobilitätsreferat und das Kommunalreferat einvernehmlich vereinbart. Die technische Abnahme der Planung und der baulichen Umsetzung der Anlage erfolgen durch das Mobilitätsreferat mit fachlicher Unterstützung durch das Baureferat.

Nach Grobschätzung der monatlichen Kosten für den Betrieb der Fahrradparkgarage wird nach gegenständlicher Machbarkeitsprüfung ein überschlägiger Betrag i. H. v. ca. 4.000 Euro angegeben.

Die Kosten gliedern sich wie folgt:

Energie für Beleuchtung, Lüftung, etc.	500 €
Wartung, Reparatur, Instandhaltung Gebäudetechnik, etc.	1.000 €
Wartung, Reparatur, Instandhaltung Fahrradständer, Tore, Türen, etc.	1.000 €
Reinigung, Sauberkeit, Sicherheit, etc.	1.000 €
Schönheitsreparaturen, Malern, Ausbesserungen, etc.	500 €
Jährlicher Gesamtaufwand	48.000 €

Es ist vorgesehen, die anfallenden Kosten für die Betriebsführung der Fahrradgarage mit den zu erhebenden Pachtforderungen abzugelten. In den Verträgen zur nachfolgenden Dienstleistungskonzession ist dafür eine entsprechende schriftliche Festlegung zu treffen.

Es wird darauf hingewiesen, dass infolge der Einrichtung des entgeltlosen öffentlichen Fahrradparkens im Parkhaus Marsstraße der Umfang an gewinnbringenden Nutzflächen im Parkhaus reduziert wird und zusätzlich konsumtive Kosten für den Betrieb des Fahrradparkens anfallen. Das Bike+Ride-Angebot im Parkhaus Marsstraße wird zulasten zu erzielender Einnahmen aus der Verpachtung des Objekts Parkhaus Marsstraße eingerichtet. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen sind durch das Kommunalreferat nicht zu vertreten und werden dem Kommunalreferat auch nicht ersetzt.

Der Betrieb des Fahrradparkens im Parkhaus Marsstraße ist je nach Ausgestaltung der Dienstleistungskonzession und des Betreibervertrags entweder durch den künftigen Pächter oder eine andere zu beauftragende Betreiberfirma sicherzustellen. Das Kommunalreferat wird als Gebäudeeigentümer gebeten, auf einen Betriebsführungsvertrag hinzuwirken.

Das Mobilitätsreferat wurde mit Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04135 „Ein Mobilitätshub für München“ vom 06.09.2023 beauftragt, u.a. am Standort Parkhaus Marsstraße die Unterbringung eines E-Mobilitätshubs sowie die Angliederung eines Logistik-Hubs zu prüfen. Zu diesem Antrag finden gegenwärtig weiterführende Prüfungen statt.

Das vorgeschlagene Bike+Ride-Angebot im Parkhaus Marsstraße steht den Forderungen gemäß des o. g. Antrags nicht entgegen und kann unbenommen davon umgesetzt werden.

Das Kommunalreferat führt derzeit eine referatsweite Bedarfsabfrage hinsichtlich einer künftigen alternativen Nutzung des Grundstücks des gegenwärtigen Standorts Parkhaus Marsstraße für städtische Belange durch. Nach Evaluation des etwa fünfjährigen

Testbetriebs von Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße kann festgelegt werden, ob der Bedarf Fahrradparken am Standort Parkhaus Marsstraße weiterhin besteht und in der künftigen Bedarfsplanung für den Standort Berücksichtigung finden soll. Bei hoher Akzeptanz des Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße kann in Abhängigkeit anderer Nutzungsansprüche, auch eine Erweiterung des Fahrradparkens um zusätzliche Stellplatzkapazitäten und Service-Angebote (z.B. Einzelfahrradboxen) in Aussicht gestellt werden. Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat rechtzeitig über die Evaluation zum Bike+Ride-Angebot berichten und einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag für die weitere Nutzung vorlegen.

Hirtenstraße

Aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von größeren zusammenhängenden städtischen Flächen im näheren Bahnhofsumfeld sind für die Herstellung von Ersatzflächen insbesondere temporäre Umwandlungen von Kfz-Stellplätzen anzustreben. Daher wurde als kurzfristig realisierbare Lösung vom Kreisverwaltungsreferat, Baureferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Jahr 2019 empfohlen, vorhandenen Parkraum in der Hirtenstraße zu temporären Bike+Ride-Abstellanlagen umzuwandeln. Mit Zustimmung des Bezirksausschusses des 3. Stadtbezirkes, wurden Anfang 2021 in den Abschnitten zwischen Dachauer Straße und Pfefferstraße und zwischen Lämmerstraße und Pfefferstraße jeweils vier Kurzzeitparkplätze in Bike+Ride-Flächen mit Fahrradbügeln umgewandelt (insgesamt 80 Fahrradstellplätze). Angesichts der bauzeitlichen Offenhaltung der Pfefferstraße für den Fuß- und Radverkehr sind die Bike+Ride-Abstellanlagen in der Hirtenstraße in unmittelbarer Nähe zum Fußgängerüberweg zum nördlichen Vorplatz sowie zum nordseitigen Zugang des Sperrengeschosses der 1. Stammstrecke gelegen.

Mit der erforderlichen Erweiterung von Wartepositionen für Taxis in der Hirtenstraße und der Lämmerstraße wurden die 40 Fahrradstellplätze zwischen Lämmerstraße und Pfefferstraße im Jahr 2023 rückgebaut und auf Höhe der Pfefferstraße gebündelt wieder aufgestellt. Die Gesamtanzahl der Fahrradstellplätze in der Hirtenstraße wurde damit auf 90 Fahrradstellplätze erweitert (siehe S. 14, Abbildung 3, Standort Nr. 4).

Arnulfstraße

Am nördlichen Fahrbahnrand der Arnulfstraße wurden im 3. Quartal 2024 sieben Kurzzeitparkplätze in den ersten beiden Parkbuchten ab östlich der Seidlstraße in Richtung Osten zu ca. 70 Fahrradstellplätzen umgewandelt (siehe S. 9, Abbildung 2, Standort Nr. 5). Die Umwandlung der Kfz-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen erfolgte vorab der Maßnahme der Deutschen Bahn zur baustellenbedingten Verlegung des Fußgängerüberwegs in der Arnulfstraße auf die neue Position auf Höhe des Querbahnsteigs des Sarnberger Flügelbahnhofs. Mit der Verschiebung des Fußgängerüberwegs in der Arnulfstraße sind die neu errichteten Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe zum Zugang des Sarnberger Flügelbahnhofs gelegen.

Im Zuge der Herstellung einer Betonleitung für die Baustelle des Vorhabens 2. Stammstrecke wurden durch die Deutsche Bahn an der Arnulfstraße in unmittelbarer Nähe zum nördlichen Vorplatz ca. 60 provisorische Fahrradstellplätze neu geschaffen (siehe S. 14, Abbildung 3, Standort Nr. 6). Diese Fahrradabstellanlagen werden voraussichtlich bis Ende 2024 zur Verfügung stehen. Mit diesem Ersatzangebot kann bis zur Herstellung weiterer Baustelleneinrichtungen dazu beigetragen werden, die Situation ungeordnet abgestellter Fahrräder im Bereich des Fußgängerüberwegs am nördlichen Vorplatz zu entschärfen. Die von der Deutschen Bahn errichteten Vorderradhalter, unter der Betonleitung an der Fassade des Hauptbahnhofs, entsprechen nicht den Qualitätsstandards der Stadt München. Dieser veraltete Ständertyp verursacht häufig

Schäden an den Rädern und bietet zudem keine Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzuschließen. Ferner sind die Abstellanlagen an der Arnulfstraße nicht geordnet aufgestellt. Die Deutsche Bahn hat zugesagt, die dortige Abstell-situation zu verbessern und die Anlagen zu ordnen bzw. zu fixieren. Seitens Mobilitätsreferat wurde auf die ungeeigneten Fahrradabstellanlagen hingewiesen und um Aufwertung gebeten.

Nach Abschluss der Bauarbeiten am Gebäude des NH-Hotels an der Ecke Arnulfstraße/ Dachauer Straße wurden im Jahr 2020 auf den Flächen unter den Arkaden sowie auf den angrenzenden Flächen 92 Fahrradstellplätze hergestellt. Weitere 18 in diesem Bereich vorgesehene Stellplätze wurden Ende 2020 nach Beendigung der Gleissanierungen und der erneuten Verlegung des Fußgängerüberwegs in der Arnulfstraße realisiert. Bei diesen Fahrradabstellanlagen handelt es sich allerdings um keinen Ersatzstandort, sondern um eine Wiederaufstellung von insgesamt 110 Fahrradstellplätzen, die nur übergangsweise baustellenbedingt entfallen waren. Das Potenzial für Bike+Ride-Ersatzflächen ist in diesem Bereich ausgeschöpft.

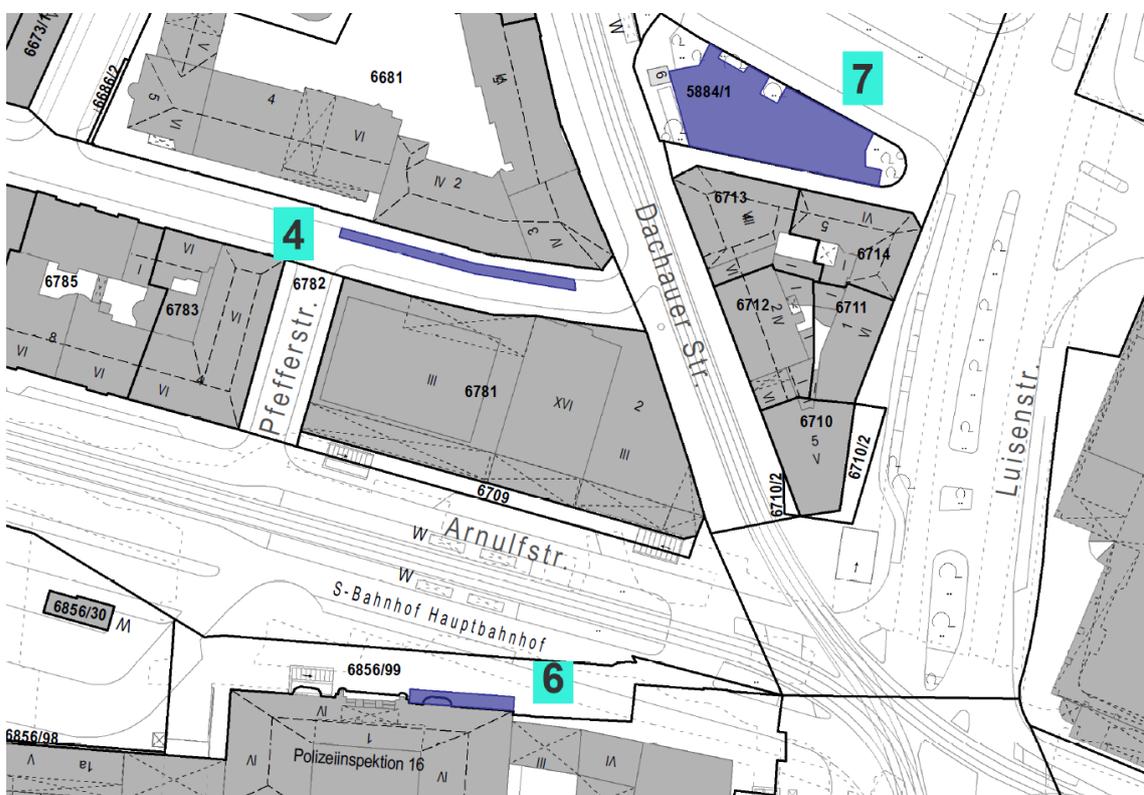


Abbildung 3: Fahrradabstellflächen im Bereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes; Quelle: LHM

Parkplatzfläche an der Elisenstraße

In Ermangelung an weiteren alternativen und dringend benötigten Ersatzflächen für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptaufkommensschwerpunkt Arnulfstraße wurde die Parkplatzfläche am Knotenpunkt Dachauer Straße/ Luisenstraße/ Elisenstraße als möglicher großer Bike+Ride-Ersatzstandort weitergehend geprüft (siehe S. 14, Abbildung 3, Standort Nr. 7).

In früheren Untersuchungen wurde der Standort grundsätzlich als zu weit entfernt zur Gleishalle befunden, um ein attraktives bauzeitliches Bike+Ride-Angebot darzustellen; die Sichtbeziehung zum Hauptbahnhof fehlt gänzlich. Auf Grundlage der aktuellen Betrachtung verfügbarer Flächen für temporäres Fahrradparken stellt die Parkplatzfläche an der Elisenstraße die nächstgelegene städtische Ausweichfläche im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofes dar. Das Potenzial der Fläche erschließt sich aus den möglichen

großen Aufnahmekapazitäten für Bike+Ride-Stellplätze.

Die Fläche des Parkplatzes Elisenstraße ist dem direkten Bahnhofsumfeld und somit der dort vorherrschenden Baustellenaktivitäten vorgelagert und zeichnet sich durch eine sehr gute Erreichbarkeit von nördlich des Hauptbahnhofs gelegenen Stadtquartieren und der Altstadt aus. Eine direkte Anbindung des Standortes an die Radverkehrsinfrastruktur ist westlich in der Marsstraße, nördlich in der Luisenstraße und östlich in der Elisenstraße gegeben. Der Abgang zum Sperrengeschoss am nördlichen Knotenpunkt des Bahnhofplatzes – vom Parkplatz Elisenstraße nächstgelegener Zugang zum Hauptbahnhof – befindet sich in fußläufiger Entfernung (unter 100 Meter).

In Anbetracht der Auflösung des Bike+Ride-Ersatzstandorts in der ehemaligen Schalterhalle des Starnberger Flügelbahnhof im April 2022 zugunsten der Einrichtung eines Ankunftspunkts für Geflüchtete wurde seitens der Stadtverwaltung die Parkplatzfläche an der Elisenstraße im Zuge einer Sofortmaßnahme kurzfristig als Abstellfläche für Fahrräder bereitgestellt. Die Parkplatzfläche wird bis auf Weiteres nicht mehr für gebührenpflichtiges Kfz-Parken genutzt. Da die kurzfristige Bereitstellung als Übergangslösung fungierte und auf der Fläche keine den Münchner Qualitätsstandards genügenden Fahrradabstellanlagen eingerichtet waren, wies die Abstellfläche trotz einiger Anpassungen für einen langen Zeitraum eine ungeordnete und unübersichtliche Abstellsituation auf. Die hohe Anzahl an Schrotträdern minderte für viele Monate die Ästhetik der Platzfläche. Angesichts der mittlerweile geringen Anzahl abgestellter Fahrräder ist die Nutzerakzeptanz des Standorts gegenwärtig als gering einzuschätzen.

Um einen geordneten Unterhalt durch das Baureferat zu ermöglichen, wird das Baureferat im Benehmen mit dem Kommunalreferat gebeten, eine Umwidmung der Parkplatzfläche mit der Flurstück-Nr. 5884/1 als öffentliche Verkehrsfläche zu veranlassen und die Fläche künftig im Unterhalt des Baureferates zu führen. Das Baureferat wird sodann gebeten, die Parkplatzfläche regelmäßig von Schrotträdern zu befreien.

Seit Mitte 2022 findet auf der Parkplatzfläche Elisenstraße ebenfalls die Nutzung einer mobilen Einrichtung der Caritas (Münchner Korbinian-Küche) im räumlichen Umfang von ca. fünf Kfz-Stellplätzen statt. Der Caritas soll grundsätzlich ermöglicht werden, diese Nutzung auf der Fläche bis auf Weiteres beizubehalten. Im Zuge einer Umwidmung wäre hierfür die Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis erforderlich.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 13717) wurde das Baureferat beauftragt, gegenüber vom Karl-Stützel-Platz am Standort der Korbinian-Küche eine Neugestaltung des Platzes zu planen, mit hochwertiger barrierefreier Toilette, Doppelstöcker-Fahrradparken und ausreichend Flächen für die Korbinian-Küche sowie Aufenthalt, und dies dem Stadtrat vorzulegen. Bis zur Fertigstellung soll im Umgriff des Alten Botanischen Gartens für adäquate Toilettenanlagen gesorgt werden.

Nach entsprechender Prüfung und im Benehmen mit dem Kommunalreferat realisierte das Baureferat innerhalb des ersten Halbjahres 2024 auf der Parkplatzfläche Elisenstraße bereits 80 Fahrradstellplätze. Auf diese Weise wurden unter Heranziehung verfügbarer Fahrradabstellanlagenbestände kurzfristig Stellplätze geschaffen, deren Einrichtung jedoch der vorgesehenen Flächenumgestaltung nicht vorgreift. In einem zweiten Schritt prüft das Baureferat u. a. die Möglichkeiten für den Einsatz von mobilen Doppelstockparksystemen. Das auf Abbildung 4 dargestellte Beispielmodell einer überdachten, mobilen Doppelstock-Fahrradabstellanlage aus der Stadt Lindau verfügt platzsparend über eine Kapazität von 22 Fahrrädern.



Abbildung 4: Mobile Doppelstockparksysteme; Quelle: Jörn Lorenz, Lindau Tourismus

4.2 Ersatzstandorte im Bereich des südlichen Vorplatzes

Im nordseitigen Bereich der Bayerstraße ist der Großteil der verbleibenden Verkehrsflächen im Seitenraum für Baustellenzwecke im Rahmen der Großbaustelle Hauptbahnhof belegt. Im südseitigen Bereich der Bayerstraße sowie der angrenzenden Goethestraße sind hingegen Flächenpotenziale für Umnutzungen und Umwandlungen zur Herstellung von temporären Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Goethestraße

Auf der westlichen Straßenseite der Goethestraße – im näheren Umfeld zum südlichen Vorplatz und zu den U-Bahn-Abgängen zur U4/U5 – wurde eine Maßnahme zur Errichtung von temporären Fahrradabstellanlagen umgesetzt. Mittels der Parkraumumwandlung in der Goethestraße zwischen den Hausnummern 2-8 wurden im Jahr 2020 Abstellanlagen mit insgesamt 94 temporären Fahrradstellplätzen hergestellt (siehe S. 18, Abbildung 5, Standort Nr. 8).

Die Umwandlung weiterer Kfz-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen südlich der bestehenden Fahrradstellplätze in der Goethestraße auf Höhe Hausnummer 8 wird unter Berücksichtigung der Bedarfe der Baustellenabwicklung und des ruhenden Verkehrs im Weiteren geprüft. Nach Abschluss der Prüfung wird der Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks mit einem Entscheidungsvorschlag befasst.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Parkraum in der Goethestraße nördlich des Knotenpunkts Schwanthalerstraße/ Goethestraße aller Voraussicht nach künftig auch durch andere Bedarfe bzw. im Rahmen von vorgesehenen Nutzungsänderungen intensiv beansprucht wird. In der Goethestraße werden u. a. Liefer- und Ladezonen als Ersatzstandorte für das Radentscheidungsprojekt Schwanthalerstraße, Carsharing-Standorte im Zuge des Ausbaus von Mobilitätspunkten sowie die Unterbringung von Abstellflächen für Mikromobilität geprüft.

Der Gaststätte „Münchner Stubn“, Bayerstraße 35-37, wurde per Baugenehmigung die Sondernutzungserlaubnis zum Betrieb einer Freischankfläche von 120,65 m² zur Bewirtung von Gästen auf öffentlichem Verkehrsgrund erteilt.

Wenn die bisherige Freischankfläche zu Fahrradabstellflächen umgenutzt werden soll, dann wäre ein Widerruf der unbefristeten Baugenehmigung durch die Lokalbaukommission oder ein freiwilliger Verzicht der Betreiberin der Gaststätte auf die Nutzung der betroffenen Fläche notwendig.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Freischankfläche der Gaststätte „Münchner Stubn“ eine der letzten verbliebenen Freischankflächen im Umfeld des Hauptbahnhofes darstellt und somit auch während der Bauzeit zu einer Belebung und Aufwertung des südlichen Bahnhofsvorplatzes beiträgt. Die Gaststätte befindet sich direkt gegenüber des Südeinganges des Bahnhofes.

In den Bereichen vor und um die Gaststätte gibt es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und anderer genehmigter Sondernutzungen keinerlei Möglichkeit, eine alternative Freischankfläche zu genehmigen. Die einzig möglichen Teilflächen (insgesamt 15,2m²) direkt vor der Fassade wurden bereits ausgenutzt.

Durch den Verlust des Großteils der Außengastronomie würde der Gaststättenbetreiberin ein immenser, wirtschaftlicher Schaden entstehen. Dieser wiegt besonders schwer, da die Erlaubnisnehmerin mit Erteilung der unbefristeten Baugenehmigung auf den Fortbestand der Fläche und den damit verbunden Einnahmen vertrauen konnte. Der Wegfall eines Großteils der Gesamteinnahmen könnte sogar die wirtschaftliche Existenz des Betriebs bedrohen.

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist es zudem fragwürdig, Freischankflächen, die bereits seit mehreren Jahren beanstandungsfrei betrieben wurden, zugunsten von temporären Fahrradstellplätzen zu widerrufen.

Im Falle eines beschlossenen/entschiedenen Widerrufs der Sondernutzungserlaubnis für die Freischankfläche müsste die Baugenehmigung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung widerrufen werden. Mangels Gefahr für Leib und Leben könnte der Widerruf jedoch nicht mit einer Anordnung der sofortigen Vollziehung erfolgen. Im Falle einer - erwartbaren - Klage könnte bis zu einer gerichtlichen Entscheidung die Freischankfläche weiter betrieben werden. Die Verfahren des Verwaltungsgerichtes München dauern derzeit erfahrungsgemäß sehr lange und können sich über mehrere Jahre hinziehen, weshalb eine Schaffung von Fahrradstellplätzen an dieser Stelle auch mittelfristig nicht möglich sein dürfte.

Obwohl die Fläche der gegenwärtigen Freischankfläche der Gaststätte „Münchner Stubn“ ein großes Potenzial für einen Bike+Ride-Ersatzstandort aufweist, wird die Umwandlung der Freischankfläche zugunsten der Herstellung von temporären Fahrradstellplätzen seitens des Mobilitätsreferat aus o. g. Gründen nicht empfohlen.

4.3 Sonstige Standorte für temporäre Abstellanlagen

An den Abgängen zum Sperrengeschoss bzw. zur U-Bahn sind vorhandene Fahrradstellplätze auch während der Bauzeit im größtmöglichen Umfang zu erhalten, bestehende Abstellanlagen sind zu ertüchtigen und die Einrichtung weiterer temporärer Anlagen ist zu prüfen. Dabei ist in Betracht zu ziehen, kleinere Abstellflächen gegebenenfalls auch ohne Anlehnbügel auszustatten und nur mittels Beschilderung oder Markierung auszuweisen.

Mit der Einrichtung des dritten Tram-Gleises sowie eines Radweges auf der Ostseite des Bahnhofplatzes wird auch die Öffnung der Schillerstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung angestrebt, wodurch langfristig die Erreichbarkeit des Bereichs

Schützenstraße für den Radverkehr wesentlich verbessert und dort auch der Bedarf an Abstellanlagen voraussichtlich steigen wird. Daher ist im Weiteren zu prüfen, ob in der Schützenstraße weitere Abstellflächen für temporäres Fahrradparken geschaffen werden können und dort das Angebot insbesondere in den Bereichen zu den Abgängen zum Sperrgeschoss der U1/U2 optimiert werden kann. Der Bereich der Fußgängerzone der Schützenstraße sollte weitestgehend von Bike+Ride-Anlagen freigehalten werden.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Neubau 2. S-Bahn-Stammstrecke, Planfeststellungsabschnitt 1 (Ziffer A.5.1.5 und B.5.13.6) erteilt die DB Netz AG die Zusage, dass im Rahmen der Detailplanungen möglichst viele Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof vorgesehen sind. Hiermit verpflichtet sich die DB Netz AG, weitere Vorschläge zu unterbreiten, an welchen Standorten und in welchem Umfang zugangnahe Abstellanlagen eingerichtet werden können. Dabei sollen insbesondere Flächen der Deutschen Bahn berücksichtigt werden.

Mit dem Beschluss 20-26 / V 10861 – Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote hat sich der Stadtrat für den Aufbau eines flächendeckenden Bike-Sharing-Systems und für ein dichtes attraktives Abstellflächen- und Stationsnetz für Fahrzeuge der geteilten Mikromobilität (vielfach Bike-Sharing und verliehene E-Tretroller) bekannt. Der Hauptbahnhof ist hierbei ein sehr wichtiges Quell- und Zielgebiet, an dem ein hoher Abstellbedarf für diese Fahrzeuge besteht. Es wird im Rahmen des hier vorliegenden Beschlusses mitgeprüft, welche der zum Fahrradparken vorgeschlagenen Flächen während des Umbaus des Hauptbahnhofs auch als Abstellflächen für Mikromobilität errichtet oder ggf. dafür erweitert werden. Die für die Umsetzung notwendige Abstimmung erfolgt zwischen Mobilitätsreferat und Baureferat.

5. Standortkonzept für das bauzeitliche Fahrradparken am Hauptbahnhof

Bis Inbetriebnahme der geplanten Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße vsl. im Jahr 2027 und der Einrichtung des Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße im Jahr 2025 ist im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs, gemessen an der Bestandssituation, ein erhebliches Angebotsdefizit von überschlägig mindestens 500 Fahrradstellplätzen zu erwarten.

Mit den zusätzlichen Abstellanlagen in der Hirtenstraße (90 Stellplätze), Arnulfstraße (74 Stellplätze), auf der Parkplatzfläche Elisenstraße (80 Stellplätze) sowie der durch die Deutsche Bahn realisierten Anlagen in der Arnulfstraße (ca. 60 Stellplätze) können im nördlichen Bereich des Hauptbahnhofs derzeit nur geringfügige Kapazitäten für insgesamt etwa 300 Fahrräder bereitgestellt werden. Der realisierbare Umfang des künftig möglichen Bike+Ride-Angebots auf der Parkplatzfläche Elisenstraße ist abhängig von den Flächenbedarfen anderer erforderlicher Nutzungen auf dieser Fläche.

Voraussichtlich ab 2025 können am Ersatzstandort im Parkhaus Marsstraße ca. 300 Fahrradstellplätze und vsl. ab 2027 in der Fußgängerunterführung weitere ca. 350 Stellplätze auf städtischen Flächen bereitgestellt werden.

Im Bereich des südlichen Vorplatzes können mittel- und langfristig Kapazitäten für mindestens 162 temporäre Fahrradstellplätze (Abstellanlagen in der Goethe- und Bayerstraße) vorgehalten werden. Der genannte überschlägige Bedarf an Ersatzflächen im südlichen Bereich des Bahnhofs i. H. v. mindestens 200 zusätzlichen Bike+Ride-Stellplätzen kann somit nicht angemessen gedeckt werden. Die Umwandlung weiterer Kfz-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen südlich der bestehenden Fahrradstellplätze in der Goethestraße auf Höhe Hausnummer 8 wird geprüft.

Städtische Ersatzstandorte für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof

	Umfeld Hauptbahnhof	Umsetzungshorizont	Stellplatzkapazität
Goethestraße	Südlicher Bereich Hbf	realisiert in 2020	94
Bayerstraße	Südlicher Bereich Hbf	realisiert in 2020	68
Hirtenstraße	Nördlicher Bereich Hbf	realisiert in 2021	90
Arnulfstraße	Nördlicher Bereich Hbf	realisiert in 2024	74
Parkplatzfläche Elisenstraße	Nördlicher Bereich Hbf	realisiert in 2022; Anpassung in 2024	80
Parkhaus Marsstraße	Nördlicher Bereich Hbf	vs. 2025	ca. 300
Fahrradgarage Fußgängerunterführung Arnulfstraße/Seidlstraße	Nördlicher Bereich Hbf	vs. 2027	ca. 350

Tabelle 1: Übersicht zu städtischen Ersatzstandorten für bauzeitliches Fahrradparken am Hauptbahnhof

Die in der vorstehenden Tabelle aufgeführten, empfohlenen städtischen Ersatzstandorte haben nach Realisierung über die gesamte Bauzeit am Hauptbahnhof Bestand. Insgesamt kann auf städtischen Flächen im Bahnhofsumfeld ein bauzeitliches Bike+Ride-Ersatzangebot mit Kapazitäten i. H. v. mindestens zusätzlichen ca. 1.000 Fahrradstellplätzen realisiert werden.

Die Errichtung von weiteren kleinteiligen Fahrradabstellanlagen oder -flächen ist in Abhängigkeit der verschiedenen Bauphasen der Großbaustelle Hauptbahnhof durch die Vorhabenträger und die für die Baustellenabwicklung zuständigen städtischen Dienststellen zu prüfen.

6. Anträge und Aufträge

6.1 Auftrag gemäß Antragsziffer 11 des Stadtratsbeschlusses vom 23.01.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13402 (Erstellung eines Konzepts für Bike+Ride am Hauptbahnhof während der Bauphase)

Mit Beschluss vom 23.01.2019 (Antragsziffer 11) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat, beauftragt, dem Stadtrat ein Konzept vorzulegen, wie Bike+Ride am Hauptbahnhof im größtmöglichen Umfang auch während der Bauphase ermöglicht wird.

Im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für das bauzeitliche Bike+Ride am Hauptbahnhof wurden mögliche alternative Standorte für Fahrradparken geprüft. In der Goethestraße, Bayerstraße, Hirtenstraße und Arnulfstraße wurden bereits erste Bike+Ride-Ersatzstandorte realisiert. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage des seit 01.01.2021 fachlich zuständigen Mobilitätsreferates, werden weitere geeignete Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.

Der Auftrag gemäß Antragsziffer 11 des Stadtratsbeschlusses vom 23.01.2019, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13402, ein Konzept zu erarbeiten, wie Bike+Ride im größtmöglichen Umfang auch während der Bauphase ermöglicht wird, kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.2 BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07165 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.11.2019 - Mehr Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof während der Bauarbeiten (Anlage 2)

Der Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat am 26.11.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 07165 gestellt, wonach die Verwaltung gebeten wird, in Abstimmung mit der Deutsche Bahn zu prüfen, an welchen Stellen zusätzliche Fahrradabstellplätze rund um den Hauptbahnhof während der Bauarbeiten errichten werden können.

Im Zuge der Erarbeitung des Konzepts für das bauzeitliche Bike+Ride am Hauptbahnhof wurden mögliche alternative Standorte für Fahrradparken geprüft. In der Goethestraße, Bayerstraße, Hirtenstraße und Arnulfstraße wurden bereits erste Bike+Ride-Ersatzstandorte realisiert. Im Rahmen dieser Beschlussvorlage des seit 01.01.2021 fachlich zuständigen Mobilitätsreferates werden weitere geeignete Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 07165 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.11.2019 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

B. Finanzierung

1. Darstellung der Kosten und der Finanzierung der Maßnahme Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße / Paul-Heyse-Unterführung

1.1 Zweck der Maßnahme

Wie in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456 (Beschluss der Vollversammlung vom 21.10.2020) zum Thema Fahrradparken im Zuge des Neubaus Hauptbahnhof dargelegt, stellt der Bike+Ride-Standort Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße einen wesentlichen Baustein für das künftige Bike+Ride-Angebot im Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs dar. Der Standort Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf- / Seidlstraße wird aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferates dringend benötigt, um den vom Stadtrat bestätigten Bedarf von mindestens 3.000 Fahrradstellplätzen am zentralen Umsteigeknoten Münchner Hauptbahnhof zu decken.

Da eine Umsetzung der Fahrradabstellanlage bereits während der Bauphase Hauptbahnhof begonnen und abgeschlossen werden kann, soll diese Anlage auch als Ersatzstandort für die baubedingt entfallenden Fahrradabstellplätze innerhalb des Starnberger Flügelbahnhofs dienen. Angesichts der mangelnden Flächenverfügbarkeit für Ersatzstandorte des bauzeitlichen Fahrradparkens am Hauptbahnhof und insbesondere im Bereich nördlicher Vorplatz/Starnberger Flügelbahnhof ist die Umsetzung dieses Standortes aus Sicht des Mobilitätsreferates nächstmöglich anzustreben.

1.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im investiven Bereich zu 100% durch Entnahme aus der Finanzreserve Stellplatzablöse und aus Fördermitteln der Regierung von Oberbayern.

Die Stadtkämmerei wird in Abstimmung mit dem Baureferat sämtliche Fördermöglichkeiten prüfen und die jeweiligen Mittel beantragen sowie die erforderlichen Zustimmungen herbeiführen.

Über einen möglichen Zuschuss entscheidet die Förderbehörde erst nach Einreichen des Zuschussantrages.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024-2028 wird wie folgt geändert:

MIP alt:

nicht vorhanden

MIP neu:

Fahrradgar. Fußg.unterf. Paul-Heyse ; SF
Investitionsliste 1, UA 6300, Maßnahme-Nr. 1985, Rangfolge-Nr.419

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2023	Programmzeitraum 2024 bis 2028 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Finanz. 2030 ff
(950)	2.410	0	2.410	0	150	1.500	760			
Summe	2.410	0	2.410	0	150	1.500	760			
Z352* (SF 100%)	2.410	0	2.410	0	150	1.500	760			
St. A.	0	0	0	0	0	0	0			

* Die Abspaltung der Stellplatzablöseraten vom Ansatz des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (Ablösung von Stellplatzverpflichtungen, Investitionsliste 1, UA 6110, Maßnahme-Nr. 0000, Rangfolge-Nr. 100) erfolgt zur gegebenen Zeit durch die Stadtkämmerei.

Die Finanzierung der Betriebsführungskosten i. H. v. 130.000 Euro (konsumtiv) betrifft das Mobilitätsreferat und kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die Entscheidung zur Finanzierung der Betriebsführungskosten sollte grundsätzlich als „Gesamtpaket“ im Rahmen dieses Beschlusses erfolgen, da der Bau der Fahrradgarage automatisch diese Folgekosten nach sich zieht. Trotz Vorliegen

einer hinreichenden Begründung der Unabweisbarkeit der Kosten kann eine Mittelbewilligung in Anbetracht der momentan schwierigen Haushaltslage nicht in Aussicht gestellt werden. Das Mobilitätsreferat wird dennoch beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel zu den Haushaltsplanverfahren 2027 ff. entsprechend anzumelden.

Für den Fall einer fehlender Mittelbereitstellung über den Hoheitshaushalt wird seitens des Mobilitätsreferates eine Zwischenfinanzierung der jährlich anfallenden konsumtiven Betriebsführungskosten i. H. v. 130.000 Euro durch eine Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale veranlasst. Dabei wird angemerkt, dass eine Finanzierung von laufenden Betriebskosten aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale nach bisherigem Vorgehen der Mittelverwendung aus der investiven Nahmobilitätspauschale zwar nicht vorgesehen, durch Mittelumschichtungen verfahrenstechnisch jedoch möglich ist. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist dieses Vorgehen vertretbar, da angesichts der hohen Stellplatzbedarfe im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs die Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung aus fachlicher Sicht nächstmöglich in Betrieb genommen werden muss.

Sobald eine Stabilisierung der Haushaltslage erwartet wird, werden die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 130.000 Euro/a für den laufenden Betrieb der Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße rechtzeitig vom Mobilitätsreferat im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei angemeldet.

Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:

Die Landeshauptstadt München steht vor der Herausforderung, das weiter steigende Verkehrsaufkommen künftig klima- und stadtverträglich bewältigen zu müssen. Mit der Herstellung eines zusätzlichen Bike+Ride-Standortes am Hauptbahnhof kann direkt dazu beigetragen werden, den Radverkehr im innerstädtischen Bereich mittel- und langfristig zu attraktivieren und mittels der intermodalen Verknüpfung mit dem ÖPNV Stadt-Umland-Pendelbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Die Maßnahme orientiert sich an der Leitlinie „Schaffung qualitativvoller und charakteristischer Stadträume“.

2. Darstellung der Kosten und der Finanzierung der Maßnahme Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße

2.1 Zweck der Maßnahme

Angesichts der mangelnden Flächenverfügbarkeit für Ersatzstandorte des bauzeitlichen Fahrradparkens am Hauptbahnhof und insbesondere im Bereich nördlicher Vorplatz/Starnberger Flügelbahnhof ist die Umsetzung des Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße aus Sicht des Mobilitätsreferates nächstmöglich anzustreben.

Investitionstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)		300.000 € in 2025	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)		300.000 € in 2025	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

2.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch Entnahme aus der Nahmobilitätspauschale. Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 Euro wurden im Rahmen des Lenkungskreises Rad vom 05.10.2023 genehmigt und werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des MOR veranschlagt.

Der Einsatz von Stellplatzablösemitteln kann für diese Maßnahme angesichts der erforderlichen Bindefrist von 25 Jahren nicht gewährt werden.

Die konsumtiven Mittel für den Betrieb des Fahrradparkens in Höhe von 48.000 Euro jährlich werden mit den Pachtzahlungen im Rahmen der neuen vertraglichen Vereinbarungen befristet für einen zwischen Kommunalreferat und Mobilitätsreferat noch festzulegenden Zeitraum für die Betriebsführung des Parkhauses Marsstraße abgegolten.

Die Umsetzung der Maßnahme bedarf einer Sicherung der Finanzierung laufender Kosten, die mit dem künftigen Betrieb der herzustellenden Fahrradgarage einhergehen.

Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:

Die Landeshauptstadt München steht vor der Herausforderung, das weiter steigende Verkehrsaufkommen künftig klima- und stadtverträglich bewältigen zu müssen. Mit der Herstellung eines zusätzlichen Bike+Ride-Standortes am Hauptbahnhof kann direkt dazu beigetragen werden, den Radverkehr im innerstädtischen Bereich mittel- und langfristig zu attraktivieren und mittels der intermodalen Verknüpfung mit dem ÖPNV Stadt-Umland-Pendelbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Die Maßnahme orientiert sich an der Leitlinie „Schaffung qualitativvoller und charakteristischer Stadträume“.

3. Klimaschutzprüfung

Die im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage empfohlenen Maßnahmen weisen eine teilweise positive Klimaschutzrelevanz auf. Durch die Umsetzung von Bike+Ride-Standorten auf städtischen Flächen im Umfeld des Hauptbahnhofes werden Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen geschaffen.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz vorab abgestimmt.

4. Beteiligung der Fremdreferate

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat und der Stadtkämmerei abgestimmt.

Das Kreisverwaltungsreferat hat zur gegenständlichen Beschlussvorlage folgende Stellungnahme abgegeben:

„Das Baureferat hat mitgeteilt, dass der Eckbereich der Dachauerstraße /Luisenstraße derzeit nicht gewidmet ist, dies aber in Kürze erfolgen soll, um Fahrradabstellplätze zu sichern.

Der betroffene Obststand ist bereits im Besitz einer Sondernutzungserlaubnis. Die Grenze des Privatgrundes zum öffentlichen Grund verläuft hier mittig durch den Obststand.

Auch würde die mobile Einrichtung der Caritas im Falle einer Umwidmung eine Sondernutzungserlaubnis benötigen.

Der Imbissstand steht derzeit komplett auf Privatgrund. Bei einer kompletten Umwidmung des Bereiches würde sich der Imbissstand dann auf öffentlichem Verkehrsgrund befinden und wäre gemäß den Sondernutzungsrichtlinien nicht mehr genehmigungsfähig und müsste vom öffentlichen Grund entfernt werden.

Da die Erwerbsgrundlage des Betreibers somit komplett entfallen würde, wäre darüber nachzudenken, im Rahmen der Umwidmung die Fläche des Imbissstandes "auszulassen", damit der Betrieb auf Privatgrund verbleiben kann.

Von einer Umwidmung wäre auch der Wirtschaftsgarten der Gaststätte "Cucurucu" betroffen. Demnach würde eine Fläche von 20 m² zu einer Freischankfläche auf öffentlichem Grund werden. Hierzu wären dann Stellungnahmen der Fachdienststellen sowie ein BA-Beschluss notwendig, um diese Fläche formal zu genehmigen.

Nach § 10 Abs. 2 der SoNuGebS würden für die **aktuellen** Betreiber*innen des Obststandes und der Gaststätte für die Flächen, die in öffentlichen Verkehrsgrund umgewidmet werden, keine Sondernutzungsgebühren anfallen. Falls derenetwaige Nachfolger*innen diese Fläche ebenfalls nutzen möchten, wäre der Tatbestand der gebührenpflichtigen Sondernutzung gem. § 1 Abs. 1 SoNuGebS wieder erfüllt.“

Das Baureferat nimmt zu o.g. Ausführungen des Kreisverwaltungsreferates wie folgt Stellung:

„Das Baureferat wird die o.g. Einzelfälle zusammen mit dem KVR prüfen, mit dem Ziel, dass bei diesen Einrichtungen der derzeitige Betrieb aufrechterhalten werden kann.“

Die Stadtkämmerei hat zur gegenständlichen Beschlussvorlage folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Stadtkämmerei stimmt der vorliegenden Fassung zur o. g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen zu.

Für das Teilprojekt Fahrradgarage an der Arnulf-/Seidlstraße liegen bisher keine förderrechtlichen Zusagen für staatliche Zuwendungen vor. Deswegen muss vorsorglich davon ausgegangen werden, dass die Finanzierung vollständig aus Stellplatzablösemitteln erfolgt. Das Mobilitätsreferat wird daher gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat, bis zur geplanten Beschlussfassung einschlägige Finanzierungszusagen zu klären und der Stadtkämmerei das Ergebnis mitzuteilen.

Die Tabelle zum Mehrjahresinvestitionsprogramm ist um die Gruppierung 352 unter Angabe des Finanzierungsanteils aus Stellplatzablösemitteln, dem Kürzel SF sowie um die geplanten Raten zu ergänzen. Der städtische Anteil reduziert sich entsprechend. Die Abspaltung der Stellplatzablöseraten vom Ansatz des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt zur gegebenen Zeit durch die Stadtkämmerei.

Hinsichtlich der konsumtiven Folgekosten ab 2027 bitten wir um Prüfung der Möglichkeit Benutzungsgebühren zu erheben, um diese (teilweise) kompensieren zu können.

Für das Teilprojekt Fahrradparken bitten wir um eine Klarstellung, für welchen Zeitraum genau und in welcher Höhe die konsumtiven Kosten durch Pachterlöse gedeckt werden. Auch hier sollte geprüft werden, ob nicht Benutzungsgebühren erhoben werden können oder anderweitige Erlösmöglichkeiten bestehen.“

Das Mobilitätsreferat nimmt im Benehmen mit dem Baureferat zu o.g. Ausführungen der Stadtkämmerei wie folgt Stellung:

Die Regierung von Oberbayern stellt zum Projekt Umwandlung der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße in eine B+R-Anlage eine BayGVFG-Förderung mit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Aussicht. Über einen möglichen Zuschuss entscheidet die Förderbehörde erst nach Einreichen des Zuschussantrages.

Die Erhebung von Benutzungsgebühren für die geplante Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/ Seidlstr. würde die Einrichtung von weiteren investiven Maßnahmen erforderlich machen (u.a. bauliche Zugangsbarrieren an drei Zugängen, Vereinzelungsanlagen, IT-Infrastruktur und Bezahlssysteme). Diese für eine entgeltliche Nutzung erforderlichen Maßnahmen sind nicht in den bislang geschätzten Herstellungskosten und der bewilligten Kostenobergrenze aus Mitteln der Stellplatzabläse enthalten. Darüber hinaus wäre die Erhebung von Nutzungsgebühren aller Voraussicht nach mit höheren Betriebskosten verbunden als bislang veranschlagt. Aus Sicht des Mobilitätsreferates wäre die Einrichtung einer zugangsgesicherten Fahrradgarage am Standort Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße in erster Linie aus Gründen der sozialen Sicherheit in Erwägung zu ziehen. Die Nutzerakzeptanz einer entgeltlich angebotenen Fahrradgarage an diesem Standort sowie die technische und bauliche

Umsetzung wären Gegenstand weiterer Untersuchungen. Aus Sicht des Mobilitätsreferates gilt es, insbesondere während der kommenden Bauphasen der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof im erweiterten Umfeld ein niederschwelliges Bike+Ride-Angebot einzurichten, das von den Fahrradfahrer*innen bzw. Pendler*innen ohne selektiven Ausschluss von Nutzergruppen beansprucht werden kann.

Die anfallenden Kosten für die Betriebsführung des temporären B+R-Angebots im Parkhaus Marsstraße sollen in voller Höhe mit den zu erhebenden Pachtforderungen abgegolten werden. Die geschätzten jährlichen Betriebsführungskosten i. H. v. ca. 48.000 Euro können erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte konkretisiert werden und werden zudem Gegenstand der Vertragsverhandlungen mit dem Parkhausbetreiber. Die Dauer des temporären Betriebs der B+R-Anlage wird durch das Mobilitätsreferat und das Kommunalreferat einvernehmlich vereinbart. Die Festlegung eines konkreten Zeitraums für die Dauer des Testbetriebs ist noch abhängig von den ausstehenden Prüfergebnissen zum Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04135 „Ein Mobilitätshub für München“, mit dem u.a. die Prüfung der Unterbringung eines E-Mobilitätshubs sowie die Angliederung eines Logistik-Hubs am Standort Parkhaus Marsstraße beantragt wurde. Der Stadtkämmerei wird nach Vorliegen von finalen Festlegungen, für welchen Zeitraum genau und in welcher Höhe die konsumtiven Kosten durch Pachterlöse gedeckt werden, nächstmöglich unterrichtet.

Analog den Ausführungen zur Maßnahme Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/Seidlstraße sind auch für das Projekt Fahrradparken im Parkhaus Marsstraße bislang keine zusätzlichen investiven und konsumtiven Kosten für die Einrichtung und den Betrieb eines Bezahlsystems vorgesehen. Aus Sicht des Mobilitätsreferates wäre die Einrichtung einer zugangsgesicherten Fahrradgarage am Standort Parkhaus Marsstraße in erster Linie aus Gründen der sozialen Sicherheit in Erwägung zu ziehen. In Anbetracht der Entfernung und der mangelnden direkten Sichtbeziehung zu den Zugängen des Hauptbahnhofes wäre eine verringerte Nutzerakzeptanz einer entgeltlich angebotenen Fahrradgarage am Standort Marsstraße nicht auszuschließen bzw. bedürfte einer umfassenden Evaluation. Da es sich bei dieser geplanten B+R-Anlage im Erdgeschoss des Parkhauses Marsstraße zunächst um einen Testbetrieb für den Zeitraum von etwa fünf Jahren handelt, empfiehlt das Mobilitätsreferat die investiven Kosten für die Einrichtung eines Grundangebots für temporäres Fahrradparken an diesem Standort möglichst gering zu halten. Bei hoher Nutzerakzeptanz des Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße kann in Abhängigkeit anderer Nutzungsansprüche auch eine Erweiterung des Fahrradparkens um zusätzliche Stellplatzkapazitäten, Service-Angebote (z.B. Einzelfahrradboxen) und bei Vorliegen einer entsprechenden Evaluation ggf. auch die Einrichtung eines Bezahlsystems für (Teil-)Räume der Fahrradgarage in Aussicht gestellt werden. Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat rechtzeitig über die Evaluation zum Bike+Ride-Angebot berichten und einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag für die weitere Nutzung vorlegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Mobilitätsreferat die Durchführung eines Gutachtens als strategisches Gesamtkonzept für Fahrradparken am Hauptbahnhof anstrebt, durch das zahlreiche Themenschwerpunkte für die Darstellung, den Betrieb und die Nutzung des künftigen Bike+Ride-Angebots am Hauptbahnhof für den Zeitpunkt nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof behandelt werden sollen. Das Gutachten soll u. a. die Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts für ein künftiges Betreibermodell mit Preisgestaltung für kostenpflichtige/unentgeltliche Nutzung der

jeweiligen Fahrradparkhäuser/-garagen am Hauptbahnhof beinhalten. Das Mobilitätsreferat wird dazu im Jahr 2025 dem Stadtrat eine Beschlussvorlage zur Entscheidung über eine entsprechende Beauftragung vorlegen.

Zur gegenständlichen Beschlussvorlage wurde der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München angehört. Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

„Der FAK Mobilität im Behindertenbeirat unterstützt das Vorhaben, im Bereich des Hauptbahnhofes wieder geordnete Verhältnisse für das Abstellen von Fahrrädern herzustellen. Das mangelhafte Angebot an Fahrradabstellplätzen führt dazu, dass regelmäßig barrierefreie Wege und Zugänge verstellt werden.

Bei der Planung und Umsetzung ist der Städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen rechtzeitig einzubinden, sodass die Belange der Barrierefreiheit bei der Planung umgesetzt werden können. Dazu gehört z. B. auch ein Angebot an breiteren Fahrradabstellplätzen, die z. B. für Lastenräder oder Handbikes (Fahrgeräte, die an Rollstühle angekoppelt werden) geeignet sind.“

Zur gegenständlichen Beschlussvorlage wurde der Seniorenbeirat angehört. Der Seniorenbeirat hat nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

„Angesichts der unbefriedigenden Situation des Fahrradparkens im Bereich des Hauptbahnhofes begrüßt der SB die geplanten Maßnahmen zur Angebotserweiterung, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Gewährleistung der sozialen Sicherheit und der Einhaltung der Qualitätsstandards der LH München.

Der SB begrüßt weiterhin, dass diese Maßnahmen auch dazu dienen, dass in größerem Umfang festgestellte ungeordnete Abstellen von Fahrrädern zu unterbinden. Der SB geht von einer diesbezüglichen effizienten Überwachung aus. Insgesamt ist sicherzustellen, dass alle Gehwege für Fußgänger*innen (inkl. Rollatoren und Rollstühle) frei und gefahrlos nutzbar sind und die Barrierefreiheit stets gewährleistet ist. Daher spricht sich er SB dagegen aus, u. a. in der Fußgängerzone Schützenstraße Bike+Ride-Anlagen einzurichten (s. S. 19 Ziff. 4.3. a. E.). Die vom BA 03 vorgeschlagene öffentliche Toilettenanlage auf der Parkplatzfläche Elisenstraße unterstützt der SB ausdrücklich (s. S. 15 6. Abs.).“

Die Stadtwerke München GmbH wurde zur gegenständlichen Beschlussvorlage angehört und hat folgende Anmerkungen mitgeteilt:

Die SWM merken an, dass am bereits realisierten Bike+Ride-Ersatzstandort an der Arnulfstraße (74 Fahrradstellplätze) und angrenzend an die Parkplatzfläche Elisenstraße entlang des Fahrbahnrandes der Elisenstraße künftig SEV-Haltestellen vorgesehen sind. Der bestehende Bike+Ride-Ersatzstandort an der Goethestraße (94 Fahrradstellplätze) ist aus Sicht der SWM problematisch, da hier regelmäßig SEV-Busse aus der Bayerstraße in die Goethestraße abbiegen und in diesem Bereich oft eine Haltestelle entlang der Goethestraße erforderlich ist.

Das Mobilitätsreferat nimmt zu o.g. Anmerkungen der Stadtwerke München GmbH wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat wird die Flächenbedarfe für SEV-Haltestellen im Umfeld des Hauptbahnhofes im Abwägungsprozess für die Bereitstellung von Verkehrsflächen während der künftigen Baustellenphasen der Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof berücksichtigen.

Angesichts der geringen Verfügbarkeit von Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr im Bahnhofsumfeld und gleichzeitig der Vielzahl an Nutzungsansprüchen wird es künftig erforderlich sein, auf vorhandenen Flächen des ruhenden Verkehrs eine möglichst flexible Nutzung zu gewährleisten, zu Teilen mit Nutzungsüberlagerungen.

Im Bereich des bestehenden Bike+Ride-Ersatzstandortes in der Goethestraße wurden in der Vergangenheit Fahrradstellplätze bereits zugunsten der Einrichtung von SEV-Haltestellen temporär zurückgebaut und nach Beendigung der Betriebseinschränkung des ÖV wieder eingerichtet.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien wurden um eine Stellungnahme gebeten.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 – Maxvorstadt haben der Vorlage jeweils einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 03 – Maxvorstadt – hat zusätzlich um Beantwortung nachfolgender Fragen mit Bezug auf die Neugestaltung der Parkplatzfläche Elisenstraße gebeten:

Der BA 3 wünscht den Bau bzw. das Bereitstellen einer hochwertigen neuen Toilettenanlage an dieser Stelle.

Wie ist der Zeitplan für die Neugestaltung des Parkplatzes?

Wo ist die temporäre Toilettenanlage geplant?

Wann soll sie kommen?

Das Baureferat nimmt zu o.g. Fragen des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 03 wie folgt Stellung:

„Für die Planung zur Umgestaltung der Platzfläche bereitet das Baureferat derzeit die Planervergaben vor.

Folgender Zeitplan für das weitere Vorgehen ist vorbehaltlich der vom Stadtrat für die Umsetzung zu genehmigenden Finanzierung vorgesehen:

- Anfang 2025: Vergabe an Planungsbüro
- 2025: Konzepterstellung, Bürgerbeteiligung
- 2026: Entwurfsplanung, Spartenverfahren

- Frühjahr 2027: Anmeldung Kosten im Eckdatenverfahren
- Herbst 2027: Projektgenehmigung im Stadtrat (abhängig von Finanzierung)
- Ab Mitte 2028: Umbau der Platzfläche

Die Realisierung der Toilettenanlage wird unabhängig von der Gestaltung der gesamten Platzfläche vorgezogen, um eine Inbetriebnahme bereits im ersten Quartal 2026 zu ermöglichen. Eine Errichtung der Toilettenanlage ist aufgrund der dichten Spartenlage (Trassen Strom, Wasser, Gas, Fernwärme) sowie des vorhandenen Baumbestandes nur neben dem heutigen Gehweg an der Elisenstraße im Bereich der Baumlichtung möglich.“

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Baureferat wird gebeten, das Projekt Fahrradgarage in der Fußgängerunterführung am Knotenpunkt Arnulf- / Seidlstraße mit einer Kostenobergrenze von rd. 2,41 Mio. Euro brutto zu veranlassen.
2. Die Stadtkämmerei wird gebeten, das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2024 – 2028, wie im Vortrag unter Punkt B 1.2 dargestellt zu ändern.
3. Das Baureferat wird gebeten, die ab 2025 erforderlichen investiven Haushaltsmittel auf der Finanzposition 6300.950.1985.1 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2025 ff. termingerecht anzumelden. Die Finanzierung erfolgt im investiven Bereich zu 100% durch Entnahme aus der Finanzreserve Stellplatzabläse und aus Fördermitteln der Regierung von Oberbayern.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten, einen Betriebsführungsvertrag mit der P+R GmbH über den Betrieb der Bike+Ride-Anlage in der Fußgängerunterführung Arnulf-/ Seidlstraße abzuschließen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel für die Betriebsführung der Fahrradgarage Fußgängerunterführung Arnulfstraße/Seidlstraße/Paul-Heyse-Unterführung in Höhe von 130.000 Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungen 2027 ff. termingerecht anzumelden. Für den Fall einer fehlender Mittelbereitstellung über den Hoheitshaushalt wird seitens des Mobilitätsreferates eine Zwischenfinanzierung der jährlich anfallenden konsumtiven Betriebsführungskosten i. H. v. 130.000 Euro durch eine Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale veranlasst.
6. Das Kommunalreferat wird gebeten, mit dem derzeitigen Betreiber des Parkhauses Marsstraße eine vertragliche Vereinbarung für die Umsetzung und den Betrieb einer Fahrradabstellanlage zu treffen. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat sind gebeten, die Planung und Umsetzung der Maßnahme fachlich zu begleiten. Die Dauer des temporären Betriebes der Anlage wird durch das Mobilitätsreferat und das Kommunalreferat einvernehmlich vereinbart. Die Finanzierung der mit der Maßnahme verbundenen einmaligen Kosten in Höhe von 300.000 Euro in 2025 erfolgt durch Mittelentnahme aus der Nahmobilitätspauschale. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in 2025 erforderlichen investiven Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025 termingerecht anzumelden.
7. Die für die Betriebsführung des Fahrradparkens im Parkhaus Marsstraße erforderlichen konsumtiven Mittel in Höhe von 48.000 Euro werden mit den zu erbringenden Pachtzahlungen im Rahmen der Dienstleitungskonzession für das Parkhaus Marsstraße abgegolten. Die daraus resultierenden Mindereinnahmen sind durch das Kommunalreferat nicht zu vertreten und werden dem Kommunalreferat auch nicht erstattet.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat rechtzeitig über die Evaluation des temporären Bike+Ride-Angebots im Parkhaus Marsstraße zu berichten und einen entsprechenden Entscheidungsvorschlag für die weitere Nutzung vorzulegen.
9. Das Baureferat wird im Benehmen mit dem Kommunalreferat gebeten, eine Umwidmung der Parkplatzfläche Elisenstraße mit der Flurstück-Nr. 5884/1 als öffentliche Verkehrsfläche zu veranlassen und die Fläche künftig im Unterhalt des Baureferates zu führen. Das Baureferat wird sodann gebeten, die Parkplatzfläche

regelmäßig von Schrotträdern zu befreien.

10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn zu treten, um geeignete Kommunikationsmaßnahmen zur öffentlichkeitswirksamen Vermittlung und Ausschilderung der Bike+Ride-Ersatzstandorte zu erarbeiten und umzusetzen.
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung der bauzeitlichen Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof auch die Umsetzung von Abstellflächen für geteilte Mikromobilität zu prüfen und in Abstimmung mit dem Baureferat vorzunehmen.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / B 07165 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.11.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 GO erledigt.
13. 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

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

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

**V. WV Mobiliätsreferat – GL-Beschlusswesen
zur weiteren Veranlassung.**

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An die Bezirksausschüsse 2, 3
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An die Stadtkämmerei
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
12. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
13. An die Park&Ride GmbH
14. An das Mobilitätsreferat – GB1
15. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB2-1.1

Am
Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen