

**Neubau Hauptbahnhof –
Alternative Erschließung der Fahrradgarage
im Bauwerk U1/U2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16104

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.04.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Bekanntgabe

Anlass	Mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12551 wurde der Stadtrat zu den Finanzierungsbedarfen der beiden geplanten Fahrradgaragen unter dem Bahnhofplatz befasst. Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2024 wurde das Mobilitätsreferat im Benehmen mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) beauftragt, eine Umplanung der Erschließung der Fahrradgarage im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 mit mindestens drei Aufzügen direkt vom Bahnhofplatz zu untersuchen.
Inhalt	Vorstellung der möglichen Erschließung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof im Bauwerk U1/U2 mit mindestens drei Aufzügen.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, teilweise positiv. Durch die Umsetzung eines Bike+Ride-Standortes im Umfeld des Hauptbahnhofes werden Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen geschaffen.

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit den Stadtwerken München und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Variante 1 der umgeplanten Erschließung der Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 mit Aufzügen weiterzuvorführen und der Deutschen Bahn AG als Grundlage der weiteren Planung mitzuteilen, sowie in der anstehenden Planung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes einzubringen. 2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat über den aktualisierten Kostenstand des Projekts Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 und eine mögliche Bezuschussung durch Fördermittel zu informieren. 3. Die Stadtwerke München werden gebeten, das Mobilitätsreferat in die weiteren Abstimmungen für das Anlieferkonzept für die verbleibenden SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 einzubinden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Fahrradparken, Bike+Ride, Hauptbahnhof
Ortsangabe	Stadtbezirk 2

**Neubau Hauptbahnhof –
Alternative Erschließung der Fahrradgarage
im Bauwerk U1/U2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16104

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses vom 09.04.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	1
1.	Anlass	1
2.	Aktualisierung der Rahmenbedingungen	2
2.1.	Erschließung der SWM-Einrichtung im Bauwerk U1/U2	2
2.2.	Anbindung von Fahrradparken am Hauptbahnhof an die 2. S-Bahn-Stammstrecke ..	3
3.	Umplanung der Erschließung des Fahrradparkens im Bauwerk U1/U2	3
3.1.	„Variante 0“: Erschließung über Rollsteig/Rampe	3
3.2.	Variante 1: Erschließung mit vier Aufzügen für Fahrradparken.....	4
3.3.	Variante 2: Erschließung mit drei Aufzügen für Fahrradparken und einläufiger Treppe mit Fahrradtransportsystem.....	5
4.	Bewertung der Leistungsfähigkeit der Erschließungsvarianten.....	6
4.1.	„Variante 0“	6
4.2.	Variante 1.....	6
4.3.	Variante 2.....	7
5.	Variantenvergleich und Empfehlung.....	7
6.	Klimaschutzprüfung.....	9
7.	Betroffenheit und Stellungnahmen	9
8.	Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe.....	9
8.1.	Anhörung der Bezirksausschüsse	9
II.	Antrag des Referenten	9

**Neubau Hauptbahnhof –
Alternative Erschließung der Fahrradgarage
im Bauwerk U1/U2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16104

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.04.2025 (VB)
Öffentliche Sitzung

6 Anlagen

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

Mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12551 wurde der Stadtrat zu den Finanzierungsbedarfen der beiden geplanten Fahrradgaragen am Bahnhofplatz befasst. Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2024 wurde entschieden, das Bike+Ride-Projekt Fahrradparken im Neubau Empfangsgebäude aufgrund der zu erwartenden Kosten und im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Landeshauptstadt München abzubrechen. Weiter wurde das Mobilitätsreferat im Benehmen mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) beauftragt, eine Umplanung der Erschließung der Fahrradgarage im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 mit mindestens drei Aufzügen direkt vom Bahnhofplatz zu untersuchen.

Es bestehen Bindungen der SWM bzw. der Landeshauptstadt München (LHM) gegenüber der Deutschen Bahn AG, eine Erschließungsvariante als Grundlage der Rohbauplanung zum Zugangsbauwerk U1/U2 vorzulegen. Die Dringlichkeit ist durch den unmittelbar bevorstehenden Beginn des Ausschreibungsverfahrens der Deutschen Bahn zu den Maßnahmen der Integrierten Gesamtlösung (IGL) am Hauptbahnhof gegeben. Das durch die Deutsche Bahn AG zu errichtende Zugangsbauwerk U1/U2 ist Teil dieser Ausschreibung. Für den Fall, dass der Stadtrat die Entscheidung zum Fahrradparken nicht bis zum 30.04.2025 trifft, behält sich die Deutsche Bahn vor, die Maßnahmen am Zugangsbauwerk ohne das Fahrradparken und entsprechend den planfeststellungsrechtlichen Vorgaben auszuführen. Beim 30.04.2025 handelt sich um eine bereits ausgeweitete Frist, welche nicht verlängert werden kann.

In Anbetracht der Eilbedürftigkeit einer Entscheidung durch die Landeshauptstadt München (LHM) wurde nach Vorliegen o.g. Stadtratsbeschlusses seitens SWM eilig ein Auftrag zur Umplanung der Erschließung für die Teilnutzung Fahrradparken und die dadurch

bedingte Erschließung der SWM-Einrichtungen im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 veranlasst.

Die nachfolgend dargestellten Prüfergebnisse und Planungsvarianten des beauftragten Planungsbüros wurden zwischen SWM und den zuständigen Fachdienststellen und Fachreferaten der Stadtverwaltung abgestimmt.

2. Aktualisierung der Rahmenbedingungen

2.1 Erschließung der SWM-Einrichtung im Bauwerk U1/U2

Mit Beschluss vom 25.11.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04493) wurde für die Abwicklung der Anlieferung der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 auf dem Bahnhofplatz ein Aufzug für Kleintransporter mit den Maßen 7,00 m x 2,90 m vorgesehen, sowie ein versenkbarer redundanter Lastenaufzug für den Störfall. Bislang wurde angenommen, dass die Anlieferung und Anfahrten in großer Anzahl durch Sprinter erfolgt (ca. 20 Anfahrten Sprinter pro Tag) ergänzend durch eine Anlieferung durch LKW (max. 3-mal täglich) sowie einer frühmorgendlichen Müllentsorgung.

Die SWM hatten bereits ein angepasstes Anlieferkonzept mit zehn Liefervorgängen am Tag angeboten, bei dem die angelieferten Materialien vom LKW ab- und dann umgeladen werden. Inzwischen sieht ein weiter angepasstes alternatives Logistikkonzept der SWM eine permanente Auslagerung von Teilen der Lagerflächen im Bauwerk U1/U2 für planbare Maßnahmen vor. Zur Sicherung des reibungslosen Betriebs der SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 wird künftig ein Aufzug mit den Maßen 4,50 m x 2,50 m ausreichend sein. Der bisher redundante Lastenaufzug kann aus Sicht der SWM ebenfalls entfallen, sofern als Redundanz einer der neu geplanten Aufzüge für das Fahrradparken genutzt werden kann. Der Infrastrukturstützpunkt im U1/U2-Bauwerk am Hauptbahnhof mit Werkstätten, ad-hoc-Lagerflächen, Betriebsräumen etc. wird auch in Zukunft am Standort Hauptbahnhof erhalten bleiben und ist unabdingbare Voraussetzung zur Sicherstellung der hohen Anlagenverfügbarkeiten.

Durch eine Zusicherung der SWM, Lagerflächen für planbare Maßnahmen dauerhaft an einen anderen Standort zu verlegen, reduzieren sich die notwendigen Anlieferbedarfe für die SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 auf bis zu fünf Fahrten am Tag durch LKW und Sprinter, zusätzlich der frühmorgendlichen Müllentsorgung.

Eine Anlieferung der verbleibenden SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 ausschließlich im öffentlichen Raum hat insbesondere in einem hochsensiblen Bereich wie dem Bahnhofplatz erhebliche Auswirkungen auf eine verträgliche Abwicklung mit dem dort aufkommensstarken Fuß- und Radverkehr. Die Verortung von potenziellen Aufstellflächen im öffentlichen Raum im direkten Umfeld des südlichen Bereichs des Bahnhofplatzes kann gegenwärtig noch nicht verlässlich vorgenommen werden, weshalb eine endgültige Prüfung unter Berücksichtigung aller verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann. Ferner befinden sich Flächen im direkten Bahnhofsumgriff teilweise im Eigentum der Deutschen Bahn. Die verkehrsfunktionale Neuordnung der Verkehrsflächen im Umfeld des Hauptbahnhofs und die Flächenzuweisung künftig erforderlicher Nutzungen ist Gegenstand der weiteren Abstimmungen zur Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofs zwischen den zuständigen städtischen Referaten, Gesellschaften und Interessensvertretern.

In Anbetracht eines erforderlichen Stadtratsbeschlusses zu einer Variante des Zugangsbauwerks U1/U2 musste im Rahmen der Untersuchung zur Erschließung der Fahrradgarage unverzüglich eine Entscheidung herbeigeführt werden, ob die Einrichtung eines Autoaufzuges in der Umplanung des Zugangsbauwerks U1/U2 Berücksichtigung finden muss.

Gemessen an der raumgreifenden Dimensionierung des Autoaufzuges und den angestreb-

ten freiraumgestalterischen Zielen im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird durch das Mobilitätsreferat empfohlen, nicht am bislang vorgesehenen Autoaufzug zur Anlieferung der SWM-Einrichtungen festzuhalten.

Dies gilt unter der Maßgabe, dass die Stadtwerke München GmbH das vorgenannte Anlieferkonzept im Hinblick auf die darin erarbeiteten Maßnahmen (investiv wie konsumtiv) umsetzen, finanzieren und dauerhaft betreiben. Das Anlieferkonzept wird Gegenstand weiterer Abstimmungen zwischen den Stadtwerken München und Mobilitätsreferat.

2.2 Anbindung von Fahrradparken am Hauptbahnhof an die 2. S-Bahn-Stammstrecke

Infolge der Entscheidung für die Projektbeendigung der Fahrradgarage im Neubau Empfangsgebäude entfällt auch eine direkte Verbindung zwischen dem Fahrradparken am Hauptbahnhof und der neuen 2. S-Bahn-Stammstrecke. Um eine solche Verbindung weiterhin zu gewährleisten, wurde im Rahmen der Umplanung der Erschließung des U1/U2-Bauwerks nach einer Möglichkeit gesucht, diese in der Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 herzustellen. Im Zuge der Untersuchungen wurde in der Fahrradgarage eine Fläche identifiziert, auf der mittels Einrichtung einer Treppe zwischen 2. UG und 3. UG eine direkte Verbindung zwischen der Fahrradgarage und der Verteilerebene 2. Stammstrecke / U1+U2 geschaffen werden kann (vgl. Anlage 1). Diese direkte Zuwegung sorgt dafür, dass die Nutzenden nicht umwegig wieder zurück auf mindestens die Ebene Sperrgeschoss und weiter durch das Empfangsgebäude gelangen müssen, um die 2. Stammstrecke zu erreichen. Das Mobilitätsreferat empfiehlt, diese direkte Verbindung zwischen Fahrradgarage und 2. Stammstrecke in der weiteren Planung der Fahrradgarage zu berücksichtigen. Die Einrichtung der Verbindungstreppe zwischen 2. UG und 3. UG führt in der Fahrradgarage zu einem Entfall von möglichen Stellplatzkapazitäten i. H. v. ca. 45 Stellplätzen (Doppelstockparker).

3. Umplanung der Erschließung des Fahrradparkens im Bauwerk U1/U2

3.1 „Variante 0“: Erschließung über Rollsteig/Rampe

Die Fahrradgarage im künftig umgebauten U1/U2-Bauwerk unter dem Bahnhofplatz wird in der aktuellen Beschlusslage über ein Rampenbauwerk erschlossen (vgl. Anlage 3). Vom Bahnhofplatz aus erfolgt zunächst die Erschließung des 1. UG über zwei 1,1 m breite Rollsteige. Im 1. UG schließt eine breite Fahrradrampe in Form einer S-Kurve an, die ein Auf- und Abfahren mit moderater Steigung (ca. 9 % Neigung) ermöglicht. Zusätzlich ist ab dem 1. UG ein Großraumlift mit Verbindung in die zukünftige Fahrradgarage geplant, so dass auch ohne Benutzung der Fahrradrampe die Zugänglichkeit zur Fahrradgarage ermöglicht wird. Die Variante 0 bildet hier noch den Aufzug für Kleintransporter mit den Maßen 7,00 m x 2,90 m sowie einen versenkbaren redundanten Lastenaufzug für die SWM ab (siehe Punkt 2.1).

Im Rahmen der aktuellen Umplanung wurde festgestellt, dass in der vorangegangenen Machbarkeitsuntersuchung für die Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage mit einem verringerten Achsabstand von 45 cm bei Doppelstockparkern und 25 cm bei Einzelstellplätzen geplant wurde. Dies entspricht nicht dem von der Landeshauptstadt München bei Fahrradstellplätzen generell angewendeten Achsabstand von 50 cm bei Doppelstockparkern und 40 cm bei Einzelstellplätzen bei Doppelaufstellung. Durch Aktualisierung der möglichen Stellplatzkapazitäten in der Fahrradgarage können in der bisher beschlossenen Variante mit der Erschließung über Rollsteig/Rampe nicht die ursprünglich angenommenen ca. 1.150 Stellplätze, sondern nur ca. 910 Stellplätze realisiert werden (vgl. Anlage 2). Diese Zahl berücksichtigt bereits den Stellplatzentfall infolge der neu geplanten Verbindungstreppe zur Verteilerebene 2. Stammstrecke / U1+U2.

Das Prüfergebnis zu einem beauftragten Gutachten zur verkehrssicheren Abwicklung der kombinierten Erschließung der Fahrradgarage über Rollsteig/Rampe liegt noch nicht vor. Erste Zwischenergebnisse lassen vermuten, dass die ursprünglich vorgesehene Erschließungsform nicht zweifelsfrei verkehrssicher abgewickelt werden kann. Für eine inhaltliche Darstellung des Gutachtens ist das finale Untersuchungsergebnis abzuwarten.

3.2 Variante 1: Erschließung mit vier Aufzügen für Fahrradparken

Variante 1 stellt mit fünf Aufzügen eine Erschließung rein durch Lastenaufzüge dar (vgl. Anlage 4). Vier der fünf Aufzüge werden für die Erschließung des Fahrradparkens genutzt und einer ist für die Anlieferung der SWM-Einrichtungen vorgesehen. Einer der Aufzüge des Fahrradparkens dient dabei der SWM-Erschließung als Redundanz. Die Aufzüge haben je eine Grundfläche von 4,50 m x 2,50 m und fassen jeweils bis zu vier Fahrgäste mit Fahrrädern. Die Aufzüge überwinden ohne Zwischenstopp die Höhendifferenz von ca. 11 m zwischen Bahnhofplatz und Fahrradgarage im 2. UG. Eine alternative manuelle Erschließung des Fahrradparkens für den Bedarfsfall ist in Variante 1 nicht gegeben. Die Nutzenden sind auf einen störungsfreien Betrieb der Aufzugerschließung angewiesen.

Auf dem Bahnhofplatz sieht Variante 1 eine kompakte Anordnung der Aufzüge in drei Blöcken vor. Zwischen den vier Aufzügen für Fahrradparken ist eine Aufstellfläche zum Einstieg in die Fahrradaufzüge situiert. Die Aufstellfläche liegt separat zu den regulären Bewegungsflächen des Fuß- und Radverkehrs auf dem Bahnhofplatz. Der Ausstieg aus den Aufzügen erfolgt räumlich getrennt zum Einstieg nördlich und südlich der jeweiligen Aufzüge. Die Aufzüge sind als Durchlader konzipiert, sodass der Fahrgastwechsel ohne Gegenverkehr in eine Richtung zügig durchgeführt werden kann. Die Anlieferung der SWM-Einrichtung erfolgt ebenfalls räumlich getrennt zum einfahrenden und ausfahrenden Radverkehr.

Zwischen Zugangsbauwerk und Haltestellenbereich verbleibt eine unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten noch vertretbare Breite (ca. 8 m) für den Bewegungskorridor des Fuß- und Radverkehrs.

Aus technischen Gründen ist auf dem Bahnhofplatz ein nicht ebenerdiger Schacht zur Lüftung der technischen Anlagen im U-Bahn-Bauwerk U1/U2 vorzuhalten. Des Weiteren sind zur Entfluchtung der Fahrradgarage (Bereich des Zugangsbauwerks im 2. UG) auf der Platzfläche zwei Notausstiegsklappen für zwei baulich voneinander zu trennende Fluchttreppen unterzubringen. Die Notausstiegsklappen auf dem Bahnhofplatz sind ebenerdig und für den Fußverkehr begehbar ohne Sperrbügel bzw. Poller auszuführen, um die Freiraumqualität und Wegebeziehungen vor dem Hintergrund der ohnehin schon knappen Flächenverfügbarkeit nicht noch weiter einzuschränken.

Der „Footprint“ der aufgehenden Bauteile auf dem Bahnhofplatz mit den dazwischen liegenden Flächen beträgt insgesamt ca. 250 m². Das sind ca. 96 m² mehr als der Flächenbedarf auf der Oberfläche der Planungsvariante mit Rollsteige/Rampe. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass der bislang unterstellte Autoaufzug in der bisherigen Planung durch einen kleineren Lastenaufzug ersetzt werden würde.

Durch die veränderte Erschließung und den Wegfall der raumgreifenden Rampe zwischen dem 1. UG und 2. UG werden im neu zu planenden Zugangsbauwerk erhebliche Flächenkapazitäten im 1. UG frei, die den SWM für Betriebsflächen zur Verfügung gestellt werden können. Dadurch können wiederum Flächen, die in der bisherigen Planung im Bereich der Tiefgarage den SWM zugeteilt sind, für die Nutzung Fahrradparken gewonnen werden. In Variante 1 können somit in der Tiefgarage im 2. UG ca. 1.180 Stellplätze und im Zugangsbauwerk im 2. UG zusätzlich ca. 87 Stellplätze untergebracht werden. Insgesamt verfügt Variante 1 über mögliche Stellplatzkapazitäten i. H. v. ca. 1.260 Fahrradstellplätzen.

Im Zugangsbauwerk erfolgt im 2. UG der Ein- und Ausstieg der Fahrradaufzüge wie an

der Oberfläche räumlich getrennt voneinander. Der Wartebereich vor den Aufzügen ist auch hier mittig angeordnet.

Zwischen der Ebene Sperrengeschoss (1. UG) und Ebene Fahrradgarage (2. UG) wird im Zugangsbauwerk darüber hinaus eine Festtreppe errichtet, die eine ergänzende Erschließung in das Sperrengeschoss ermöglicht und auch den Sicherheits- und Komfortaspekten zusätzlich gerecht wird. Die Einrichtung dieser Verbindungstreppe ist essenziell.

3.3 Variante 2: Erschließung mit drei Aufzügen für Fahrradparken und einläufiger Treppe mit Fahrradtransportsystem

Die Erschließung der Fahrradtiefgarage erfolgt in Variante 2 (vgl. Anlage 5) über drei Aufzüge und eine einläufige Treppenanlage mit integriertem Fahrradtransportsystem (Bürstenrinne und Förderband mit Elektromotor). Das Vorhalten von zwei betrieblich getrennten, systematisch unterschiedlichen Erschließungsformen bietet Wahlfreiheit für die verschiedenen Nutzergruppen der Fahrradgarage.

Die Treppenanlage führt vom Bahnhofplatz über zwei übereinanderliegende Treppen erst in das Sperrengeschoss (1. UG) und dann in das Fahrradparkhaus (2. UG). Durch die Treppenanlage wird eine direkte Anbindung zur Oberfläche geschaffen, wodurch im 2. UG dem Sicherheitsaspekt am Zugang zum Fahrradparken begegnet werden kann. Zudem kann im Vergleich zu Variante 1 die Einrichtung einer Fluchttreppe eingespart werden.

In Variante 2 sind die drei Aufzüge für die Erschließung der Fahrradgarage aufgereiht angeordnet. Wie in Variante 1 ist der Ein- und Ausstieg in und aus den Aufzügen durch das Durchladerprinzip räumlich getrennt vorgesehen. Der Ausstieg aus den drei Aufzügen erfolgt Richtung Empfangsgebäude. Hierdurch entsteht ein diffuser Abfluss des Radverkehrs entlang der Fassade des Empfangsgebäudes. Insbesondere in der Engstelle zwischen dem südlich gelegenen Abgang zum Sperrengeschoss und dem Empfangsgebäude sind Konflikte mit dem Fußverkehr und der Abwicklung der SWM-Anlieferung zu erwarten. Ferner ist aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht auszuschließen, dass der aus der Fahrradgarage ausfahrende Radverkehr als primäre Verbindung Richtung Westen hier die direkte Verbindung über die Gehbahnen entlang der Bayerstraße nutzen wird und somit erhebliche Konflikte mit dem Fußverkehr provoziert werden. Um das Konfliktpotenzial zu verringern und am Knotenpunkt Bahnhofplatz Süd eine richtungsbezogene kanalisierte Führung des Radverkehrs zu ermöglichen, sollten aus Sicht des Mobilitätsreferates die Radverkehrsströme der Zu- und Ausfahrt in und aus der Fahrradgarage grundsätzlich zwischen dem Zugangsbauwerk der Fahrradgarage und der Tramhaltestelle gelenkt werden. In Variante 2 ist dieser Bewegungskorridor für den Fuß- und Radverkehr östlich des Zugangsbauwerks nicht durchgängig in auskömmlicher Breite gegeben.

Die Bruttogesamtfläche des „Footprints“ der aufgehenden Bauteile auf dem Bahnhofplatz mit den dazwischen liegenden Flächen beträgt in Variante 2 insgesamt ca. 352 m². Das sind ca. 174 m² mehr als die Bruttogesamtfläche des „Footprints“ der Planungsvariante mit Rollsteige/Rampe und ca. 102 m² mehr als Variante 1. Variante 2 weist damit einen vergleichsweise hohen Flächenbedarf an der Oberfläche auf. Bei Realisierung der Erschließungsvariante wäre im südwestlichen Bereich des Bahnhofplatzes ein geringeres Freiraumpotenzial gegeben.

Ähnlich wie in Variante 1 sind unter den gleichen Rahmenbedingungen der neuen Flächenverteilung im Zugangsbauwerk in Variante 2 in der Tiefgarage im 2. UG ca. 1.136 Stellplätze und im Zugangsbauwerk im 2. UG zusätzlich ca. 105 Stellplätze unterzubringen. Insgesamt verfügt Variante 2 über mögliche Stellplatzkapazitäten i. H. v. ca. 1.240 Fahrradstellplätzen.

4. Bewertung der Leistungsfähigkeit der Erschließungsvarianten

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurden die Datengrundlagen zur Verkehrsuntersuchung zum geplanten Fahrradparkhaus auf dem Flügelgrundstück Arnulfstraße sowie die Berechnungsgrundlagen zum ehemaligen Bike+Ride-Projekt Fahrradparkhaus im Neubau Empfangsgebäude herangezogen. Die Leistungsfähigkeitsergebnisse und die für die Berechnungen zugrunde gelegten Annahmen zu Pendlerbewegungen und Parameter zur Aufzugawicklung sind Anlage 6 zu entnehmen.

4.1 „Variante 0“

Laut Prüfergebnis der Machbarkeitsuntersuchung verfügt die Erschließung über Rollsteig/Rampe der bisherigen Planung mit konservativem Berechnungsansatz über eine Leistungsfähigkeit i. H. v. ca. 480-540 Nutzenden mit Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen. Der Aufzug zwischen Ebene Sperrgeschoss (1. UG) und Ebene Fahrradgarage (2. UG) hat eine maximale Kapazität i. H. v. ca. 194 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen. Da die Erschließung in das 1. UG ausschließlich über den Rollsteig erfolgt, ist die Leistungsfähigkeit des Rollsteigs maßgebend. Insgesamt ist daher von einer Leistungsfähigkeit i. H. v. mind. ca. 480 Fahrräder in der Stunde in beide Richtungen auszugehen. Die Pendlerbewegungen in der morgendlichen Spitzenstunde i. H. v. ca. 328 Nutzenden können in der bisherigen Planungsvariante mit Rollsteig/Rampe ausreichend abgewickelt werden.

Zu bedenken ist jedoch, dass die Erschließung per Rollsteig keine Redundanz aufweist. Im Störfall einer der beiden Rollsteige kann zwischen den Ebenen Oberfläche und 1. UG temporär nur in eine Richtung betrieben werden.

4.2 Variante 1

Variante 1 weist eine Erschließung der Fahrradgarage ausschließlich durch Aufzüge auf. Ein Aufzug verfügt über eine Leistungsfähigkeit i. H. v. ca. 194 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen, bei einer angenommenen durchschnittlichen Belegung von 3,5 Fahrrädern pro Aufzugfahrt. Mit vier vorhandenen Aufzügen ist insgesamt eine Leistungsfähigkeit i. H. v. 776 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen gegeben. Die Bewegungen der Ein- und Auspendler in der morgendlichen Spitzenstunde i. H. v. ca. 454 Nutzenden können mit vier Aufzügen in ausreichender Kapazität abgewickelt werden.

Die Leistungsfähigkeit der reinen Aufzugerschließung setzt einen störungsarmen Betrieb voraus. Im Störfall eines Aufzuges kann der Pendlerverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde auch mit drei Aufzügen mit einer Leistungsfähigkeit von ca. 582 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen noch ausreichend bedient werden. Bei Aufzugstörungen kann darüber hinaus im Bedarfsfall außerhalb der Anliefervorgänge der SWM grundsätzlich auf den SWM-Aufzug als Redundanz zurückgegriffen werden. Außerdem soll geprüft werden, ob der SWM-Aufzug in Variante 1 in den Spitzenstunden zusätzlich der Erschließung der Fahrradgarage dienen kann.

Die verkehrliche Abwicklung punktueller Belastungen in der Spitzenstunde wie etwa pulkartig ein- oder ausfahrende Pendler ist im Weiteren durch eine Mikrosimulation vertieft zu untersuchen. Hierbei soll auch eine geeignete Dimensionierung der den Aufzügen vorgelegerten Aufstellflächen abgeleitet werden.

4.3 Variante 2

Die drei Aufzüge für Fahrradparken in Variante 2 weisen zusammen eine Leistungsfähigkeit i. H. v. ca. 582 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen auf. Die ergänzende Erschließung mittels einer Treppenanlage mit Fahrradtransportsystem verfügt zusätzlich

über eine Leistungsfähigkeit i. H. v. ca. 240 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen, bei angenommenen zwei Nutzenden mit Fahrrädern pro Minute pro Richtung. Mit einer Leistungsfähigkeit von insgesamt ca. 822 Fahrrädern in der Stunde in beide Richtungen können die Pendlerbewegungen in der morgendlichen Spitzenstunde i. H. v. ca. 446 ausreichend verkehrlich abgewickelt werden. Analog zu Variante 1 ist die Abwicklung im Weiteren durch eine Mikrosimulation vertieft zu untersuchen.

Neben der Redundanz durch den SWM-Aufzug trägt insbesondere die zusätzliche Erschließung der Fahrradgarage durch eine Treppenanlage zur Aufrechterhaltung der Betriebsstabilität im Störfall der Aufzugsanlage bei. Mit zwei getrennten Erschließungssystemen erweist sich Variante 2 als resilienter gegen Störungen und punktuelle Überlastungen als die anderen untersuchten Varianten und lässt eine vielfältigere Nutzung zu.

5. Variantenvergleich und Empfehlung

Nachfolgend wird eine Übersicht wichtiger Kennwerte der untersuchten Erschließungsvarianten dargestellt:

	Variante 0 (Bisherige Planung)	Variante 1	Variante 2
Erschließungsform	Rollsteig und Fahrradrampe	Vier Aufzüge für Fahrradparken	Drei Aufzüge für Fahrradparken und Treppe
Stellplatzkapazität	ca. 910 Stellplätze	ca. 1.260 Stellplätze	ca. 1.240 Stellplätze
Leistungsfähigkeit der Erschließungsform	ausreichend in Spitzenstunde gegeben, bei mind. 480 Fahrräder/Std/beide Richtungen	ausreichend in Spitzenstunde gegeben, bei ca. 776 Fahrräder/Std/beide Richtungen	ausreichend in Spitzenstunde gegeben, bei ca. 822 Fahrräder/Std/beide Richtungen
Störungsanfälligkeit der Erschließung	hoch: Wartungsfälle der Rollsteige; keine Redundanz gegeben; Verkehrssicherheit der Erschließung nicht nachgewiesen	mittel: Wartungsfälle der Aufzüge; Redundanz über SWM-Aufzug gegeben	gering: Wartungsfälle der Aufzüge; Redundanz über Treppenerschließung und SWM-Aufzug gegeben
Verkehrssichere Abwicklung an der Oberfläche	ausreichend gegeben	ausreichend gegeben	nicht ausreichend gegeben
Flächenbedarf aufgehende Bauteile	ca. 154 m ²	ca. 141 m ²	ca. 180 m ²
Flächenbedarf an der Oberfläche inkl. Bewegungsflächen (Footprint)	ca. 178 m ²	ca. 250 m ²	ca. 352 m ²

In Variante 1 ist durch die kompakte Anordnung der Bauwerke und dem geringeren Flächenverbrauch ausreichend Verkehrsfläche zwischen der Tram-Infrastruktur und dem Bauwerk des Fahrradparkens gegeben. Somit kann eine verkehrssichere Abwicklung der Verkehrsteilnehmenden ermöglicht werden.

Varianten 1 und 2 weisen in der morgendlichen Spitzenstunde eine leistungsfähige verkehrliche Abwicklung der Erschließung der Fahrradgarage mit reichlich freien Kapazitäten auf. Seitens des Mobilitätsreferates wird grundsätzlich empfohlen, neben einer ausrei-

chend dimensionierten, leistungsfähigen Aufzugsanlage für den Bedarfsfall eine zusätzliche Erschließung mittels einer einläufigen Treppenanlage mit Beförderungstechnik für Fahrräder vorzusehen.

Für Variante 2 wurden mehrere Möglichkeiten einer Anordnung einer Treppenanlage im Bereich des Zugangsbauwerks geprüft. Im Hinblick auf eine hinreichend verkehrssichere Abwicklung des Radverkehrs an der Oberfläche und ein geeignetes Maß an Flächenbeanspruchung auf dem Bahnhofplatz wurde für andere Variationen von Variante 2 aus Sicht des Mobilitätsreferates noch kein zufriedenstellendes Ergebnis hervorgebracht. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass angesichts der Kürze der Bearbeitungszeit durch das beauftragte Büro noch nicht abschließend alle möglichen Variationen einer Erschließung des Fahrradparkens mit drei Aufzügen und Treppe untersucht werden konnten.

Anhand der Bewertung der gegenwärtig vorliegenden Varianten 1 und 2 zur Umplanung der Erschließung des Bauwerks U1/U2 empfiehlt das Mobilitätsreferat, für die weitere Planung Variante 1 mit einer Erschließung der Fahrradgarage durch vier Aufzüge weiterzuverfolgen. Nur Variante 1 gewährleistet in Folge geringeren Flächenbedarfes an der Oberfläche ausreichend Bewegungsraum für den Fuß- und Radverkehr und ermöglicht eine verkehrssichere Abwicklung auf dem Bahnhofplatz.

Weiterhin wird angemerkt, dass die vorliegenden Planungen zu Varianten 1 und 2 den Stand einer Machbarkeitsuntersuchung aufweisen und im Rahmen der nächsten Planungsschritte noch Optimierungen erarbeitet werden. Die Planung mit neuer Erschließung durch Aufzüge soll bis Ende des Jahres in eine Entwurfsplanung übertragen werden. Die Gestaltung der auf dem Bahnhofplatz aufgehenden Bauteile und Bauwerke und eventueller Dachkonstruktionen und Einhausungen des Zugangsbauwerks U1/U2 ist jedoch nicht Teil des Planungsauftrags zur Umsetzung der Fahrradgarage. Die Gestaltung der Bauwerke auf dem Bahnhofplatz wird Gegenstand der weiterführenden Planung für die Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofes sein.

Abschließend wird noch darauf hingewiesen, dass durch Umplanung der Erschließung des Bauwerks U1/U2 über Aufzüge eine Steigerung der Stellplatzkapazitäten möglich ist, wodurch sich die Herstellungskosten pro Stellplatz reduzieren und sich allgemein die Wirtschaftlichkeit der Anlage verbessert. Aktuell können noch keine belastbaren Kostenschätzungen für eine Umplanung der Erschließung angegeben werden. Die Kosten im Zuge der Umplanung bewegen sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand im genehmigten Kostenrahmen gemäß Beschluss vom 18.12.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12551). Mit weiterem Planungsfortschritt werden konkretisierte Kostenschätzungen vorgelegt. Auch die laufenden Kosten für den Betrieb der Aufzüge werden Teil der weiteren Kostenbetrachtung sein.

Frühestens ab abgeschlossener Leistungsphase 2 des Projekts kann zudem die Fördermittelbeantragung bei der Regierung von Oberbayern veranlasst werden.

Der Stadtrat wird zu einem späteren Zeitpunkt über den aktualisierten Kostenstand und eine mögliche Bezuschussung des Bike+Ride-Projekts durch Fördermittel informiert.

6. Klimaschutzprüfung

Die im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage empfohlene Maßnahme weist eine teilweise positive Klimaschutzrelevanz auf. Durch die Umsetzung eines großen Bike+Ride-Standortes 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.

7. Betroffenheit und Stellungnahmen

7.1 Städtische Dienststellen und Eigenbetriebe

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtwerke München haben der Beschlussvorlage und der Empfehlung Variante 1 weiterzuverfolgen, zugestimmt.

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den Stadtwerken München ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

7.2 Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt wurde angehört und hat sich wie folgt geäußert:

Der Variante 1 wird einstimmig zugestimmt.

Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 02 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

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 Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit den Stadtwerken München und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Variante 1 der umgeplanten Erschließung der Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 mit Aufzügen weiterzuverfolgen und der Deutschen Bahn als Grundlage der weiteren Planung mitzuteilen, sowie in der anstehenden Planung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes einzubringen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Stadtrat über den aktualisierten Kostenstand des Projekts Fahrradgarage im Bauwerk U1/U2 und eine mögliche Zuschussung durch Fördermittel zu informieren.
3. Die Stadtwerke München werden gebeten, das Mobilitätsreferat in die weiteren Abstimmungen für das Anlieferkonzept für die verbleibenden SWM-Einrichtungen im Bauwerk U1/U2 einzubinden.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An den Bezirksausschuss 2
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