

Telefon: 233 – 2 26 05
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Bau eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12000

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 11.07.2018 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Bau eines 3. Tram-Gleises in der Verbindung Bayerstraße – Dachauer Straße mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ca. 2027 (siehe Beschluss zur Sitzungsvorlage 14-20 / V 02553). Das provisorische 3. Gleis dient dem dringend benötigten Einsatz größerer Fahrzeuge und der Entflechtung der Linienwege, um auf das erhöhte Fahrgastaufkommen reagieren zu können. Die Stadtwerke München GmbH haben auf dieser Basis einen Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern im November 2017 eingereicht.
Inhalt	Projektbeschreibung, Trassierungsbeschluss, Auftrag zum Bau der planfestgestellten Planung
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Entscheidungsvorschlag	Dem Bau der planfestgestellten Planung für ein 3. Tram-Gleis mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz (in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes ca. 2027) wird zugestimmt. Das Provisorium hat keinen Einfluss auf die endgültige Gestaltung des Bahnhofplatzes. Das Gleis dient zur Kapazitätserhöhung durch Einsatz größerer Fahrzeuge und Entflechtung der Linienwege.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Tram, Stadtwerke München GmbH, provisorisches 3. Tram-Gleis, Hauptbahnhof
Ortsangabe	Bahnhofplatz Hauptbahnhof

Telefon: 233 – 2 26 05
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Bau eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12000

Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 11.07.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten.....	1
1. Anlass und Rahmenbedingungen.....	1
2. Bestand.....	5
3. Maßnahmen bedingt durch 2. SBS (nachrichtlich, nicht Teil des Beschlusses).....	7
4. Projektbeschreibung und Maßnahmen bedingt durch das 3. Tram-Gleis.....	7
4.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	9
4.2. Kfz-Verkehr	9
4.3. Rad- und Fußverkehr.....	11
4.4. Lieferverkehr, Taxi und Sightseeingbusse.....	12
5. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr.....	12
6. Verkehrssituation während der Bauzeit der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes (ca. 2018 – ca. 2027).....	15
7. Termine.....	18
8. Kosten und Förderung.....	18
9. Ausgabemittel und Finanzierung.....	18
II. Antrag der Referentinnen und Referenten.....	19
III. Beschluss.....	20

Telefon: 233 – 2 26 05
Telefax: 233 – 2 11 36

Telefon: 233 – 2 11 12
Telefax: 233 – 2 15 59

Telefon: 233 – 3 99 26
Telefax: 233 – 3 99 20

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung

Kreisverwaltungsreferat
Straßenverkehr

Bau eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12000

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltungs Ausschusses am 11.07.2018 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Rahmenbedingungen

a) Sachstand Beschlusslage

Mit dem Beschluss Neubau Hauptbahnhof München Sachstand und weiteres Vorgehen – Vorlagen Nr. 14-20 / V 06429 der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 wurde beschlossen, für die weitere Überplanung des Bahnhofplatzes das unter Ziffer 3 des Vortrags der Referentin dargestellte Grobkonzept zur endgültigen Gestaltung des Bahnhofplatzes von Auer + Weber + Assoziierte mit einem 3. Tram-Gleis in der Variante 2C zu Grunde zu legen. Weiterhin wurde mit dem Beschluss Planung eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes - Vorlagen-Nr. 14-20 / V 09141 der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.07.2017 beschlossen, dass die Verwaltung und die SWM mit den Planungen eines Provisoriums (Variante 2A: Drittes Gleis verläuft auf der Ostfahrbahn des Bahnhofplatzes; siehe Abbildung 2) für ein 3. Tram-Gleis mit Bau einer 48 m langen Haltestelle auf dem Bahnhofplatz für die Übergangszeit bis zur endgültigen Herstellung des Bahnhofplatzes fortfahren können. Der Stadtrat hat weiterhin die Erstellung eines Verkehrskonzeptes beschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kreisverwaltungsreferat haben hierzu gemeinsame Untersuchungen durchführen lassen, diese in einem abgestimmten Verkehrskonzept für die Phase des Provisoriums zusammengeführt, verifiziert und legen diese dem Stadtrat mit dieser Beschlussvorlage in den Kapiteln 4 bis 6 vor. Gemäß den o.g. Stadtratsbeschlüssen vom 29.04.2015 und vom 26.07.2017 wurde für die Übergangszeit bis zur endgültigen Herstellung des Bahnhofplatzes (ca. 2027) nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke (2. SBS) und des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs ein 3. Tram-Gleis in provisorischer Lage geprüft (Variante 2A) und zwar integriert in ein Gesamt-

verkehrskonzept während der Bauphasen für den Bahnhofplatz und die nördlich und südlich angrenzenden Knotenpunkte.

Somit gliedern sich die Planungs- und Bauvorhaben im Bereich des Bahnhofplatzes zeitlich wie folgt:

1. Bauzeitlicher Zustand während des Baus der 2. Stammstrecke (2. SBS) und des neuen Empfangsgebäudes ca. 2018-2027 mit provisorischer Lage 3. Tram-Gleis (ab 2020)
2. Neugestaltung nach Fertigstellung 2. Stammstrecke (2. SBS) und neuem Empfangsgebäude ab ca. 2027

Der vorliegende Beschluss befasst sich mit dem Bau eines provisorischen 3. Tram-Gleises auf dem Bahnhofplatz und beinhaltet die Sperrung des Straßenabschnitts der Ostfahrbahn von der Bayerstraße zur Schützenstraße für den MIV. Die Bauphasenplanung der DB sieht vorbehaltlich einer Zustimmung des KVR eine Sperrung der Westfahrbahn des Bahnhofplatzes vor. Die Projekte der DB und der SWM stehen in keiner zeitlichen Abhängigkeit und können losgelöst von einander umgesetzt werden. Dennoch ist die Bauphasenplanung mit der DB eng abgestimmt, so dass ein zeitgleiches Bauen möglich, aber nicht notwendig ist.

b) Notwendigkeit des provisorischen 3. Gleises

Der im Folgenden vorgestellte Planungsstand wird in einem integralen Bauzeitenplan mit den Bauphasen der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes abgestimmt und berücksichtigt die planfestgestellte Planung vom 09.06.2015 der Deutschen Bahn AG und berücksichtigt auch die Planänderungen. Die Lage des provisorischen 3. Tram-Gleises stellt keine Vorfestlegung für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes dar.

Die Tram-Haltestelle Hauptbahnhof wird momentan von 6 Tram-Linien jeweils im Takt 10 bzw. Linie 22 im Takt 5 bedient, so dass der Bahnhofplatz bereits heute in Richtung Norden alle 1,5 Minuten angefahren wird. Auch der Knoten Hauptbahnhof Nord (Arnulfstraße / Dachauer Straße / Prielmayerstraße / Bahnhofplatz) zählt zu den vom ÖPNV am stärksten befahrenen Stellen im Münchner Tramnetz, so dass der gesamte Bereich am Hauptbahnhof einen betrieblichen Flaschenhals darstellt. Die Gleisanlagen am Knoten Hauptbahnhof Nord müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Verschleiß) spätestens im Jahre 2020 erneuert werden.

Gemäß den Prognosen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden die Einwohnerzahlen und die Zahl der Arbeitsplätze weiter steigen. Dies wird wie bereits in den vergangenen Jahren zu steigenden Fahrgastzahlen führen, so dass die MVG das ÖPNV-Angebot bei allen Verkehrsmitteln weiterhin im gesamten Stadtgebiet ausbauen muss, um der Nachfrage gerecht zu werden und so die nachhaltige Mobilität in der bayerischen Landeshauptstadt München sichern zu können.

Im Einzelnen sind stufenweise (und ohne zeitliche Festlegung) folgende Maßnahmen vor-

gesehen:

- Linie 16: Ersatz der dreiteiligen Züge (ca. 28 m) durch vierteilige Züge (ca. 37 m)
- Linien 20/21/22: Durch einen Einsatz von fünfteiligen Zügen (ca. 48 m) auf allen 3 Linien in der Dachauer Straße kann der Takt der Linie 22 von 12 auf 6 Fahrten pro Stunde reduziert werden.

Die bestehende Tram-Haltestelle am Bahnhofplatz in Richtung Norden kann seit dem Umbau des südlichen Aufgangs zwei vierteilige Züge aufnehmen. Sie ist jedoch zu kurz, um die Kombination eines fünfteiligen Zuges und eines nachfolgenden vierteiligen Zuges zuzulassen. Dieser nachfolgende Zug kann die Haltestelle dann nicht barrierefrei anfahren. Der Ein- und Ausstieg würde dann z.T. im Bereich des durch die Treppe eingeengten Bahnsteigs oder sogar im Bereich des Fußgängerüberwegs erfolgen. Ein vierteiliger Zug, der aus Richtung Westen in den Bahnhofplatz einfährt, würde zudem Züge in Richtung Stachus behindern. In der Folge wären dann auch weitere Linien Richtung Osten (Pasing/ Gondrellplatz) behindert. Daher ist eine zusätzliche Haltestelle erforderlich, an der die mit Langfahrzeugen bestückten Linien 20/21/22 halten können. Hierfür soll die bestehende Infrastruktur durch den Bau eines 3. Tram-Gleises ergänzt werden.

Die Herstellung eines 3. Tram-Gleises und die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestellenposition in Richtung Norden für die Linien 20, 21 und 22 am östlichen Bahnhofplatz hat folgende Vorteile:

- Entflechtung der Linienanzahl an einer Haltestelle
- Vermeidung des Aufeinandertreffens von in der Summe für die Haltestellenlänge zu langen Zügen, weil Züge mit ca. 37 m bzw. ca. 48 m Länge nicht mehr unmittelbar hintereinander an einer Haltestellenkante aufeinander treffen
- Herstellung eines verbesserten Zustands für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Verteilung der wartenden Fahrgäste auf mehrere Haltestellenflächen, dadurch Vermeidung derzeitig auftretender Überlastungssituationen auf den Haltestellenbahnsteigen. Hilfreich auch bei punktuell hohem Fahrgastaufkommen im Hochschulverkehr oder künftig bei Veranstaltungsverkehren Richtung Olympiapark (Stichwort: künftige Event-Arena)
- Durch Entflechtung der Haltebereiche eindeutige Abfahrtspositionen und damit verbesserte Fahrgastorientierung: Fahrgäste müssen nicht mehr wie heute an der Haltestelle bei Einfahrt des Zuges von der hinteren zur vorderen Halteposition laufen (oder umgekehrt)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Knoten Hauptbahnhof Nord und Hauptbahnhof Süd durch Taktreduktion auf der Linie 22
- Verbesserte Abwicklung am Knoten durch Möglichkeit der gleichzeitigen Einfahrt von Linien aus dem Westen mit Linien aus dem Osten in den Bahnhofplatz (von Süden) und der gleichzeitigen Ausfahrt der Linien Richtung Arnulfstraße und Dachauer Straße (nach Norden)
- Damit Erhöhung der Betriebsstabilität im Bereich des Hauptbahnhofes inklusive der

jeweiligen Knoten

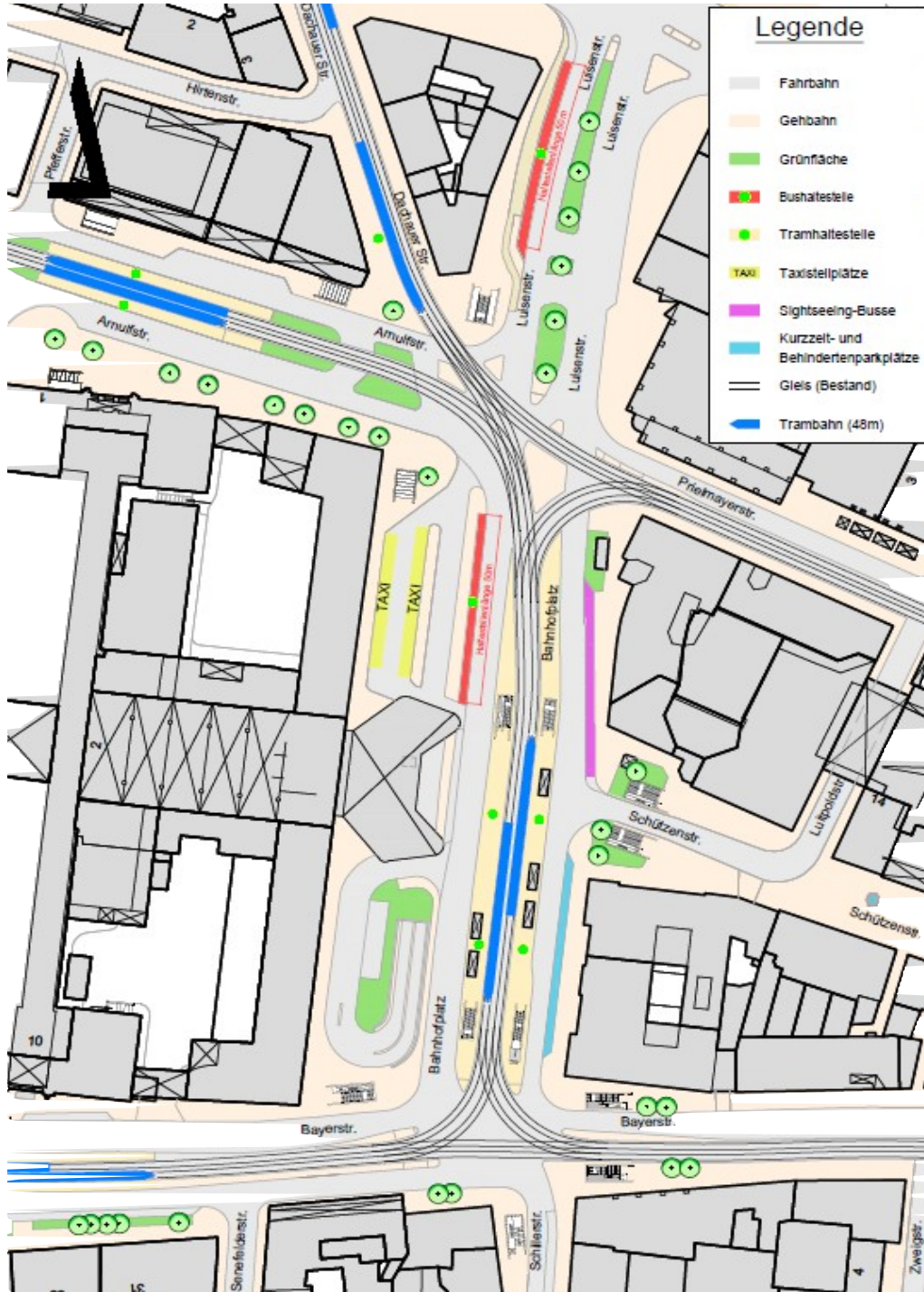
An der Gleiskreuzung Hauptbahnhof Nord soll im Zuge der 2020 dringend notwendigen Gleiserneuerung eine zusätzliche Fahrmöglichkeit von der Arnulf- in die Prielmayerstraße geschaffen werden, um gemeinsam mit dem provisorischen 3. Tram-Gleis neben der Leistungsfähigkeit auch die Betriebsflexibilität zu erhöhen. Diese Fahrbeziehung wird innerhalb der bestehenden Gleiskonstruktion hergestellt und ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die Gleisanlagen am Knoten Hauptbahnhof Nord müssen aus bautechnischen Gründen (Verschleiß) spätestens im Jahre 2020 erneuert werden.

Aufgrund der Dringlichkeit kann diese Maßnahme nicht bis nach der Fertigstellung der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes Ende der 2020er Jahre aufgeschoben werden. Für die Baumaßnahmen der Tram ist aufgrund der immissionsrechtlichen Betroffenheiten (Lärm und Erschütterung) der Anlieger ein Planfeststellungsverfahren im November 2017 eingeleitet worden.

Der Bau des provisorischen 3. Gleises hat keinen Einfluss auf die endgültige Gestaltung des Bahnhofsplatzes nach Beendigung aller Bauarbeiten. Da im Jahre 2020 ohnehin eine Gleiserneuerung anstünde, ist der Bau des Provisoriums aus wirtschaftlichen Gründen vertretbar.

2. Bestand (Abbildung 1: Lageplan Bestand (ab Juni 2018))



Der Bestand wird im Beschluss „Planung eines 3. Tram-Gleises mit Haltestelle auf dem Bahnhofplatz in provisorischer Lage bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes“ - Vorlagen-Nr. 14-20 / V 09141 genauer beschrieben, deshalb wird darauf hier nur kurz eingegangen.

Der Bahnhofplatz wird derzeit durch zwei Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrspuren gequert. Die östliche Fahrbahn wird erst ab der Schützenstraße auf zwei Fahrspuren aufgeweitet. In Nord-Süd-Richtung führt eine Fahrspur in die Schillerstraße, während die andere in die Bayerstraße Richtung Pasing einbiegt. In Süd-Nord-Richtung führen die Fahrstreifen geradeaus in die Luisenstraße, wo ein U-Turn das Erreichen der Arnulfstraße ermöglicht, ansonsten ist vom Bahnhofplatz nur ein Abbiegen in die Schützenstraße zur Luitpoldstraße möglich. Die Fahrbahnen umrahmen eine Bahnanlage mit zwei Inselbahnsteigen. An den Enden der Haltestelle liegt jeweils ein Zugang zum Sperrengeschoß des U-Bahnhofs Hauptbahnhof, welches die fußläufige Anbindung an die DB-Fernzüge, S-Bahn und U-Bahn sicherstellt.

Die Haltestellen werden momentan von bis zu 6 Tram-Linien bedient, die im dichten Takt verkehren.

Am nordwestlichen Fahrbahnrand liegt die Endhaltestelle der Buslinie 58, die im Februar 2017 in ihre heutige Lage verlegt und mit einer zusätzlichen Position ausgestattet wurde. Ebenfalls 2017 wurde eine zusätzliche Haltestelle für den Buslinienverkehr (Linie 100) am westlichen Fahrbahnrand der Luisenstraße eingerichtet.

Ab 04.06.2018 wurde der neue CityRing mit den Linien 58/68 eingerichtet, die zu einer wesentlichen Verbesserung des Busangebots am Hauptbahnhof führt. Durch das Fahrplankonzept gibt es sowohl durchfahrende als auch wendende Fahrten, weshalb weiterhin jede Fahrtrelation und die Halte- bzw. Warteposition am Bahnhofplatz benötigt wird.

Radfahrer fahren sowohl auf dem Bahnhofplatz als auch in den angrenzenden Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn; nur in der Luisenstraße gibt es auf der Westseite einen Radweg, der in Anbetracht des hohen Radverkehrsaufkommens auf dieser Fahrradhauptroute deutlich zu schmal ist.

Fußgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen gibt es jeweils am nördlichen und südlichen Knoten. Neben dem Zugang zu den Trambahnhaltestellen besteht eine Hauptbeziehung zwischen dem Hauptaussgang des Hauptbahnhofs und der Schützenstraße (in Richtung Fußgängerzone / Stachus / Marienplatz). Über das Sperrengeschoß der U- und S-Bahn bestehen unterirdische Verbindungen vom Hauptbahnhof zu den Trambahnhaltestellen sowie in alle angrenzenden Straßen.

Lieferverkehre sowie Fahrzeuge, welche das Karstadt-Parkhaus ansteuern, nutzen die Luitpold- und Schützenstraße.

Auf der Ostseite des Bahnhofplatzes nördlich der Schützenstraße bestehen in einer Bucht vor dem dort ansässigen Warenhaus Haltestellen für Sightseeingbusse. An der Westseite, zentral vor dem Bahnhofsgebäude, besteht ein Taxistandplatz für 10 Taxen.

Der Lieferverkehr zum U-Bahnzentrallager, der Taxiverkehr sowie die Anbindung an die öffentliche SWM-Tiefgarage erfolgt über die westliche Fahrbahn.

3. Maßnahmen bedingt durch 2. SBS (nachrichtlich, nicht Teil des Beschlusses)

Im Zuge des Baus der 2.SBS wird auf der Westseite des Bahnhofplatzes eine Baustelleneinrichtungsfäche errichtet. Die Verkehrsführung auf dem westlichen Teil des Bahnhofplatzes (Fahrspur in Richtung Süden) entspricht den Festsetzungen des Planfeststellungsbescheids zur 2. SBS. Durch die Baumaßnahme der 2. SBS werden sowohl oberirdisch als auch unterirdisch die Zugänge zum Hauptbahnhof erschwert und erfolgen über den nördlichen und südlichen Vorplatz. Die heutige Eingangshalle wird abgebrochen und neu gebaut, sodass in der gesamten Baustellenzeit kein oberirdischer Zugang zur Abfahrtshalle möglich ist.

Während des Baus der 2. Stammstrecke kann die Bushaltestelle am Bahnhofplatz aufgrund der Baustelleneinrichtung nicht bedient werden. Die durchlaufenden Fahrten der Cityringlinie halten am Hauptbahnhof Nord (in der Luisenstraße) und Hauptbahnhof Süd (Bayerstraße). Für die endenden Fahrten wird eine Warteposition ohne Fahrgastwechsel in gleicher oder veränderter Lage eingerichtet.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sollen die Bushaltestellen am Bahnhofplatz wiederhergestellt und bedient werden. Das Angebot der Buslinien 58/68 und 100 wird in den kommenden Jahren weiter verdichtet, weitere neue Buslinien sind derzeit im Rahmen einer „Busoffensive“ in Untersuchung. Insgesamt wird die Bedeutung des Busangebots weiter zunehmen, so dass der erforderliche Platzbedarf für den Bus-Linienverkehr rund um den Hauptbahnhof in den kommenden Jahren noch ansteigen wird.

Die Taxistellplätze werden während des Baus der 2. SBS aufgegeben. Ersatz steht an den vorhandenen Taxistandplätzen am Nordausgang (aus der Haupthalle zur Arnulfstraße hin) sowie am Südausgang (aus der Haupthalle zur Bayerstraße hin) zur Verfügung, auch wenn diese beiden Taxistandplätze ebenfalls wegen der Bauarbeiten an der 2. SBS verkleinert werden müssen. Die Abstimmungen dazu werden im Rahmen der Baustelleneinrichtung für die 2. SBS geführt und stehen in keinem Zusammenhang mit der Maßnahme 3. Tram-Gleis.

Die entfallenden Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofplatz werden im Rahmen der Baustelleneinrichtung der 2. SBS durch die Schaffung einer Kiss&Ride Spur in der Bayerstraße kompensiert. Für länger dauernde Parkvorgänge stehen Kapazitäten in den umliegenden Parkhäusern zur Verfügung.

4. Projektbeschreibung und Maßnahmen bedingt durch das provisorische 3. Tram-Gleis

Zur Umsetzung des 3. Tram-Gleises in provisorischer Lage ist - anders als in der Planfeststellung zur 2. SBS bislang vorgesehen - die Beschränkung der Einfahrt für den Kfz-Verkehr in die östliche Fahrbahn des Bahnhofplatzes (Fahrspur in Richtung Norden) erforderlich. Die Verkehrsanlagenplanung für das provisorische 3. Tram-Gleis während der Bauzeit der 2. SBS wird getrennt nach Verkehrsart im Folgenden beschrieben und ist dem Lageplan (Abbildung 2) zu entnehmen. Sie stellt keine Vorfestlegung für die Verkehrsanlagenplanung nach der Fertigstellung der 2. SBS dar.

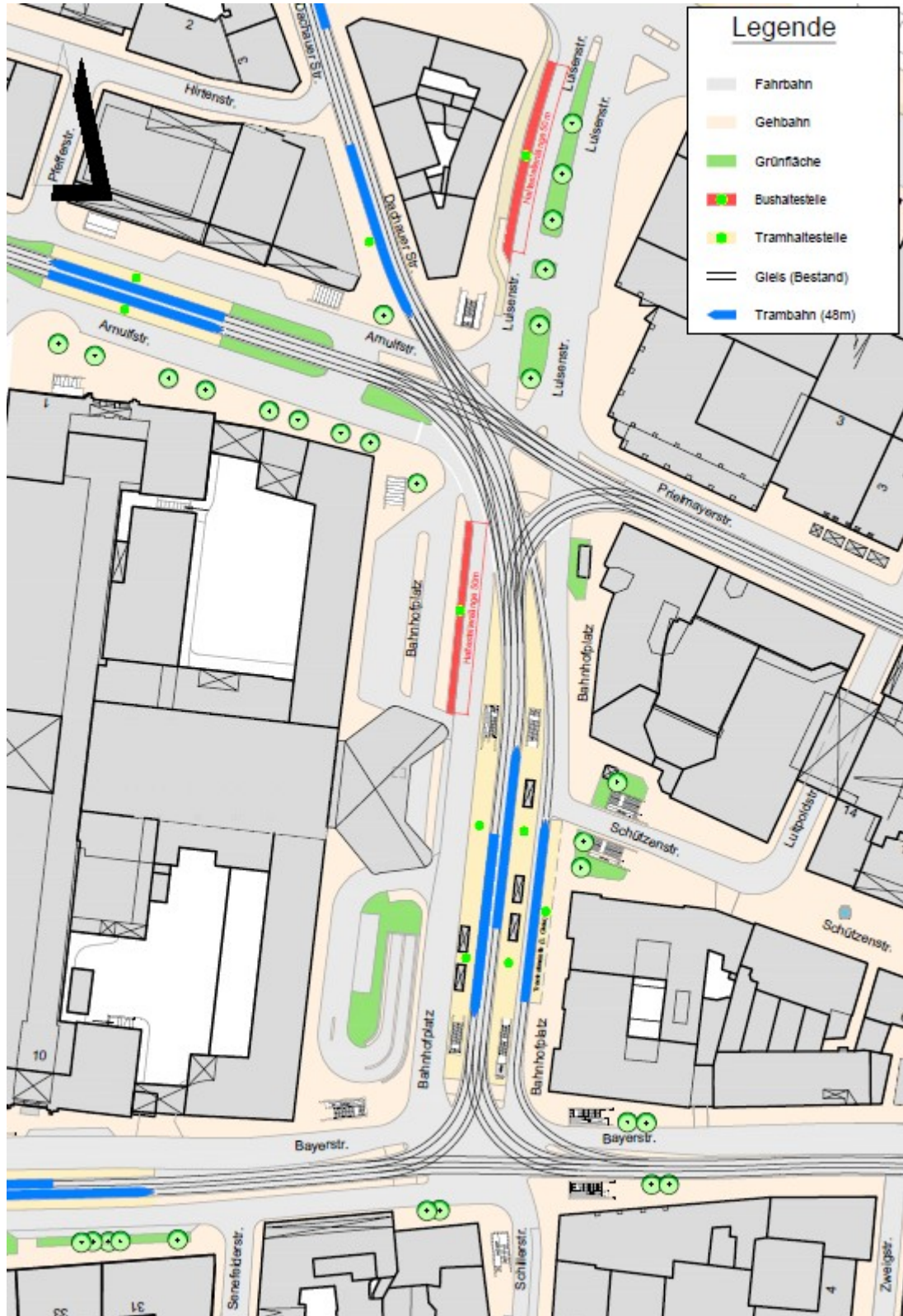


Abbildung 2: Lageplan Planung

4.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das provisorische 3. Tram-Gleis liegt in der östlichen Fahrbahn. Die dazugehörige provisorische barrierefreie Haltestelle mit zwei Wartehallen soll im Bereich des ehemaligen Telegraphenamts liegen (Hotel). Dazu wird der Fahrbahnrand nach Westen verschoben, so dass an der engsten Stelle (vor der Treppenanlage des Gebäudes) für die Wartefläche, den Gehweg und einen Radweg (siehe Kapitel 4.3. Radverkehr) knapp 7 m zur Verfügung stehen.

Die neue Durchfahr- und Haltemöglichkeit dient der Entflechtung der Tram-Linien am Bahnhofplatz, wodurch die Haltestellen in Süd-Nord-Richtung mit längeren und ggf. mehr Fahrzeugen bedient werden können. Die Haltestelle des provisorischen 3. Tram-Gleises soll ausschließlich von Linien in Richtung Dachauer Straße befahren werden, was bei den Fahrgästen für eine bessere Verständlichkeit der Linienzuordnung zu den Haltestellen auf dem Bahnhofplatz sorgt und deutlich verringerte Längsbewegungen auf den Haltestellenflächen erforderlich macht. Durch die Verteilung der Linien auf die zusätzliche Haltestelle verringert sich die Anzahl der ein- und aussteigenden sowie wartenden Fahrgäste je Haltestelle erheblich, so dass heute häufig auftretende Überlastungssituationen zukünftig vermieden werden. Durch das provisorische 3. Gleis werden zusätzliche Kapazitäten für Angebotsausweitungen geschaffen. Diese sind wegen des weiteren Wachstums der Stadt und der daraus zu erwartenden Fahrgastzunahme bei der Tram erforderlich.

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass die Leistungsfähigkeit des ÖPNV im Vergleich zum Bestand durch das zusätzliche provisorische 3. Tram-Gleis signifikant erhöht wird.

Die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität wird zudem im Knoten Hauptbahnhof Nord (Arnulf-/ Prielmayer- und Dachauer Straße) durch eine Gleisverbindung zwischen Prielmayer- und Arnulfstraße erhöht, indem neue Fahrtmöglichkeiten entstehen.

Um die bauzeitlichen Eingriffe zu reduzieren, werden diese Maßnahmen gemeinsam mit einer im Jahr 2020 notwendigen Gleiserneuerung am Knoten Hauptbahnhof Nord durchgeführt.

Durch die Errichtung des provisorischen 3. Tram-Gleises sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Busverkehr und die dafür notwendige Infrastruktur zu erwarten.

4.2. Kfz-Verkehr

Die Knoten Hauptbahnhof Nord und Knoten Hauptbahnhof Süd (Bayerstraße/ Bahnhofplatz Süd) werden nach wie vor vom Kfz-Verkehr befahren. Für den Verkehr aus der Bayerstraße ist die Einfahrt von Süden auf den Bahnhofplatz nicht mehr möglich, da sich hier die Haltestelle der Linien 20/21/22 befinden wird. Für notwendige Einsatz-, Liefer- und Baustellenfahrzeuge (gemäß dem gültigen Baulegistikkonzept der Deutschen Bahn AG) sowie für den Bus der Linie 58 ist die Zufahrt auf den Bahnhofplatz von Norden auf dessen Westfahrbahn weiterhin möglich. Der überwiegende Teil dieser Fahrten kann jedoch auch durch die Einfahrt in die Luitpold- und Ausfahrt über die Schützenstraße erfol-

gen. Die Einbahnstraßenregelung der Schützenstraße wird infolge des Projektes umgedreht.

Die Errichtung einer zusätzlichen Fahrbahn für den Kfz-Verkehr parallel zum provisorischen 3. Tram-Gleis wurde geprüft, ist jedoch aufgrund von Platzmangel zwischen dem vorhandenen U-Bahnzugang und dem angrenzenden Gebäude (Hotel) nicht umsetzbar. In diesem Bereich stehen 10,45 m zur Verfügung, die auf das Tramplanum, die Haltestelle, den Radweg und die Gehbahn aufzuteilen sind. Eine zusätzliche Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mit einer Breite von mindestens 3,25 m (die aufgrund von Mindestradien nur östlich des provisorischen 3. Tram-Gleises realisierbar wäre) würde zu einer Unterschreitung der Mindestbreiten des Gehwegs und der barrierefreien Haltestelle um nahezu 50 Prozent führen. Außerdem wäre somit die Errichtung einer barrierefreien Haltestelle ausgeschlossen, da kein kantenreines Anfahren mehr möglich wäre. Da des Weiteren nicht ausreichend Platz für eine Warthalle zum Wetterschutz bestünde, nähme auch der Fahrgastkomfort ab

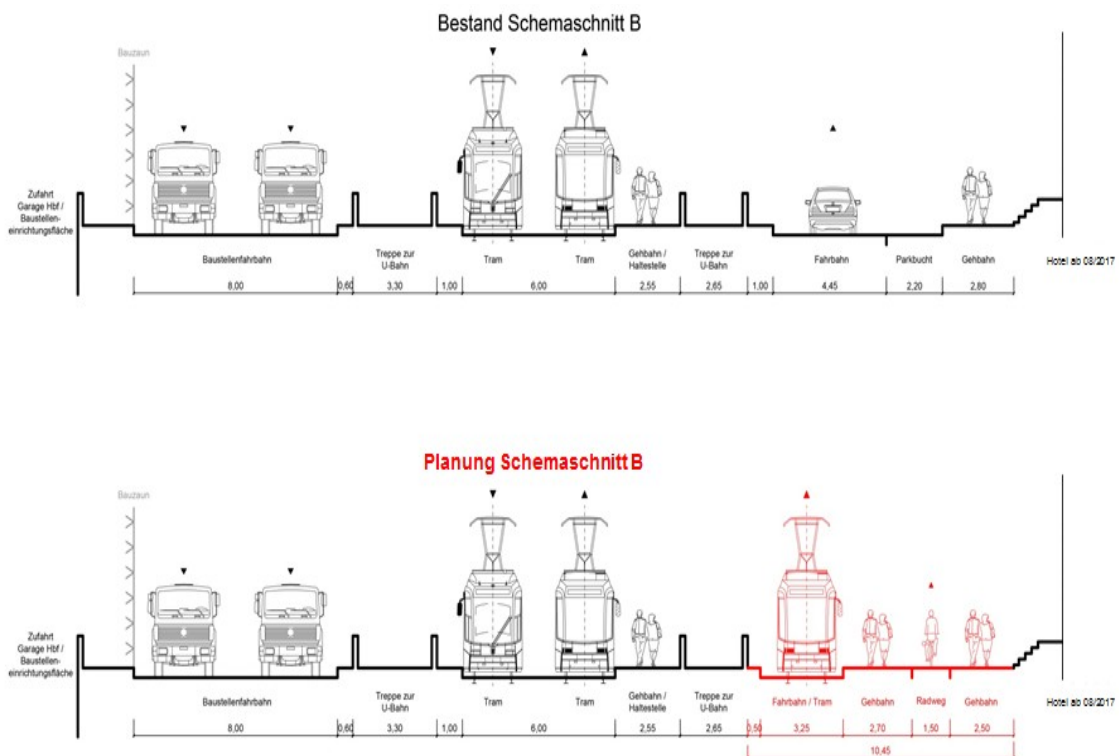


Abbildung 3: Querschnitt Planung

Die Führung des Kfz-Verkehrs auf dem Gleisplanum ist ebenfalls ausgeschlossen, da dies bei Halt der Tram zu einem Rückstau in den Knoten Bahnhofplatz Süd führen würde und somit weder die Leistungsfähigkeit der Tram noch des Kfz-Verkehrs gegeben wäre. Der Kfz-Verkehr wird sich infolge der Sperrung des Bahnhofplatzes auf das umliegende

Verkehrsnetz verteilen. Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung zum Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen“ - Vorlagen Nr. 14-20 / V 02553 der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 wurde prognostiziert, dass spürbare Entlastungen rund um den Bahnhofplatz sowie in der Arnulf-, Luisen- und Goethestraße zu erwarten sind. Mit Verkehrszunahmen ist auf den parallelen Nord-Süd-Verbindungen zu rechnen. Insbesondere die Routen Seidlstraße – Paul-Heyse-Unterführung – Paul-Heyse-Straße und Elisenstraße – Altstadttring sind hiervon betroffen. Im Rahmen der Sperrung des Bahnhofplatzes für den Kfz-Verkehr ist zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs im erweiterten Umgriff des Hauptbahnhofs die Optimierung der Lichtsignalanlagen (LSA) Paul-Heyse-/ Schwanthalerstraße, Dachauer-/ Elisenstraße und Seidl-/ Marsstraße gemäß oben genannter verkehrstechnischer Untersuchung erforderlich. Aufgrund der weitreichenden baulichen Maßnahmen am Bahnhofplatz wird die LSA Bahnhofplatz Nord ausgetauscht und technisch den neuen verkehrlichen Bedingungen angepasst. Die LSA Bahnhofplatz Süd wurde bereits in 2017 erneuert und ist für die Nachführung des provisorischen 3. Tram-Gleises ausgelegt und ist damit erweiterbar. Eine Anpassung des Parkleitsystems wird durch die Sperrung der südöstlichen Fahrbahn erforderlich.

Das Hotel im ehemaligen Telegrafenamts erfordert am Bahnhofplatz keine Vorfahrt für Kfz. Auf der Ostseite des Bahnhofplatzes entfallen sechs Kurzzeitparkplätze. Die beiden Behindertenstellplätze werden vor die Arnulfstraße Nr. 2 verlegt und somit näher an den Nordzugang des Hauptbahnhofs. Dort ist im Bereich der Hotelvorfahrt noch ausreichend Platz um neben der Hotelvorfahrt die beiden Behindertenstellplätze aufzunehmen. Im Rahmen der Planfeststellung haben die Betreiber des dort ansässigen Hotels keine Einwände erhoben. Eine Parkraumerhebung während bisheriger Bauarbeiten und der damit verbundenen Sperrungen des Bahnhofplatzes hat ergeben, dass selbst wenn baustellenbedingt am Bahnhofplatz gar keine Stellplätze nutzbar waren, die Stellplätze im näheren Bereich um den Hauptbahnhof nicht ausgelastet waren.

Der Ankunfts- und Abholverkehr für die Zugreisenden erfolgt über den nördlichen und südlichen Vorplatz, da über den Bahnhofplatz während der Baustellenzeit ohnehin kein Zugang zur Schalterhalle möglich ist.

4.3. Rad- und Fußverkehr

Auf der westlichen Fahrbahn vor dem Bahnhofsgebäude wird der Radverkehr wie heute auf der Fahrbahn geführt. Endgültige Aussagen über verbleibende Restfahrbahnbreiten im Bauzustand der 2. SBS und des Empfangsgebäudes können jedoch erst nach Vorliegen der konkreten Bauphasenpläne getroffen werden. Durch die Baumaßnahme der 2. SBS wird sowohl oberirdisch als auch unterirdisch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs erschwert.

Auf der Ostseite ist ein von der Fahrbahn baulich getrennter Radweg mit 2 m Breite geplant. Im Bereich der provisorischen Tram-Haltestelle ist für den Radverkehr eine auf 1,5 m verschmälerte Radwegbreite vorgesehen. Diese ist aus geometrischen Gründen not-

wendig.

Die Herausnahme des MIV sorgt für eine bessere fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle Hauptbahnhof. Gleichzeitig wird vor dem ehemaligen Telegrafenam (heute Hotel) ein breiterer Bereich für die Fußgänger geschaffen. Mit dem baulich getrennten Radweg kann für die im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr hier verlaufende Fahrradhaupttroute in Süd-Nord-Richtung über den Bahnhofplatz aufrechterhalten werden.

Die Fußgängerquerungen auf dem Bahnhofplatz bleiben zum größten Teil unverändert. Nur die Querung im Bereich Luisenstraße wird nach Norden verschoben und durch einen Radweg ergänzt. Die Querung der Arnulfstraße wird minimal Richtung Westen verschoben. Der neue Radweg im Osten führt ausfädelnd aus der Bayerstraße zwischen Gehbahn und neuer Haltestelle vorbei in Richtung Luisenstraße. Weitere Verbesserungen für den Radverkehr in den Anschlussbereichen werden verwaltungsintern geprüft und ggf. im Zusammenhang mit der Baumaßnahme 2020 realisiert.

4.4. Lieferverkehr, Taxi und Sightseeing-Busse

Laut Planfeststellung 2. SBS sind während der Bauzeit Taxistandplätze nur auf den nördlichen und südlichen Vorplätzen vorgesehen.

Die Haltestellen der Stadtrundfahrten an der Ostseite des Bahnhofplatzes müssen aufgrund der Neuordnung der Verkehrsfläche und der Anlage des Radwegs nach Norden an einen Ersatzstandort verlegt werden. Dieser wird sich in Abstimmung mit dem Betreiber der Stadtrundfahrten in der Sonnenstraße vor dem Warenhaus befinden. Die dortigen Taxistellplätze entfallen. Die Haltestelle wird auch von der MVG als Haltepunkt für die Nachtbuslinien genutzt werden können. Im Bereich der Bushaltestellen wird der bestehende Radweg durch einen Radfahrstreifen am Fahrbahnrand ersetzt.

Die am Ersatzstandort zur Einrichtung der Haltestelle(n) erforderlichen Baumaßnahmen müssen im Rahmen des hier zu beschließenden Projekts durchgeführt werden.

Liefer- und Taxiverkehre können die Luitpold- und Schützenstraße benutzen. Diese wird im Rahmen des Projektes „umgedreht“, d. h. dass die Einbahnstraßenregelung von der Prielmayerstraße in Richtung Bahnhofplatz gilt.

5. Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr

Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wurde auf Basis von Prognosewerten für das Jahr 2025 entsprechend dem Stand der Technik und Wissenschaft im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung zum Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen“ – Vorlagen Nr. 13-20 / V 02553 der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015, nachgewiesen. Ergänzend wurde in 2017 eine weitere verkehrstechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, mithilfe derer die Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr und ÖPNV an den Lichtsignalanlagen (LSA) nördlich und südlich des Bahnhofplatzes auf Grundlage des aktuellen Bearbeitungsstands der Verkehrsanlagenplanung nachgewiesen werden konnte.

Die hierin geführten Leistungsfähigkeitsnachweise basieren auf den Richtlinien für Lichtsi-

gnalanlagen (RiLSA) und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Der Maßnahmen-Umgriff zum Nachweis der Leistungsfähigkeiten wird aufgrund des verkehrlichen Verdrängungseffekts des Kfz-Verkehrs großräumig gefasst. Der Umgriff wird eingegrenzt durch die Lindwurmstraße im Süden, die Sonnenstraße im Osten, die Elisen- und Marsstraße im Norden und die Achse Hackerbrücke-Bavariaring-Herzog-Heinrich-Straße im Westen.

Die im Umgriff maßgebenden Kreuzungen wurden für folgende Verkehrssituationen betrachtet:

- Prognose 2025 ohne provisorisches 3. Tram-Gleis und mit Kfz-Verkehr am Bahnhofplatz
- Prognose 2025 mit provisorischem 3. Tram-Gleis und Sperrung Kfz-Verkehr am Bahnhofplatz

Nachfolgende Tabelle fasst die erzielte Verkehrsqualität an den maßgebenden lichtsignalgesteuerten Kreuzungen qualitativ zusammen. Farblich dargestellt wird das Ergebnis der maßgebenden Hauptverkehrszeit (morgens oder abends).

LSA	Bezeichnung	Qualitative Beurteilung Leistungsfähigkeit	
		Prognose 2025 – Ohne prov. 3. Tram- Gleis	Prognose 2025 – Mit prov. 3. Tram-Gleis
30	Josephspital-/ Sonnenstraße		
43	Sendlinger-Tor-Platz		
29	Schwanthaler-/ Sonnenstraße		
484	Lenbachplatz/ Pacellistraße		
153	Karlsplatz (Stachus)		
46	Lindwurm-/ Reisingerstraße		
50	Paul-Heyse-/ Schwanthalerstraße	1.)	1.)
478	Kaiser-Ludwig-Platz		
160	Herzog-Heinrich-/ Mozartstraße		
20	Landwehr-/ Paul-Heyse-Straße		
26	Grasser-/ Landsberger Straße		
7	Bayer-/ Paul-Heyse-Straße		
88	Bavariaring/ Schwanthalerstraße		
25	Bayer-/ Martin-Greif-Straße		
480	Elisenstraße/ Lenbachplatz		
461	Dachauer-/ Elisenstraße *	1.)	1.)
22	Mars-/ Seidlstraße		1.)

Quelle: gevas humberg & partner –
Verkehrstechnische Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs, 2014

LSA	Bezeichnung	Qualitative Beurteilung Leistungsfähigkeit	
		Prognose 2025 – Ohne prov. 3. Tram- Gleis	Prognose 2025 – Mit prov. 3. Tram-Gleis
3	Bahnhofplatz Nord		
13	Bahnhofplatz Süd		2.)

Quelle: Ingenieurbüro Vössing –
LSA Bahnhofplatz Nord und Süd – Einbau prov3. Gleis und Durchstich (Bauprovisorium), 2017

Legende:

	LSA voll leistungsfähig Keine Zufahrt weist Leistungsdefizite auf
	LSA unproblematisch Einzelne Zufahrten können Leistungsdefizite aufweisen, Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich
	Einzelne Zufahrten der LSA stark defizitär Auswirkungen unterschiedlich, längere Wartezeiten in den Spitzenstunden möglich

1.) mit Optimierung der Lichtsignalsteuerung

2.) ohne Berücksichtigung von DB-Baustellenverkehren. Mit Berücksichtigung Bedienung Baufeld Schützenstraße wird LSA weniger leistungsfähig (Farbe orange).

Bei der LSA Bahnhofplatz Süd führt die ausschließlich für den DB-Baustellenverkehr der 2. SBS vorgesehene Fahrbeziehung von der Bayerstraße West in Richtung Bahnhofplatz zu einer negativen Beurteilung der Leistungsfähigkeit. Der aktuelle Bearbeitungsstand der Baustellenlogistik für den Bau der 2. SBS verzichtet mittlerweile auf das Baufeld in der Schützenstraße, weshalb die Baustellenverkehre in dieser Fahrbeziehung an der LSA Bahnhofplatz Süd in der Praxis nicht auftreten werden. Der Entfall dieser signaltechnisch gesicherten Fahrbeziehung führt zu einer signifikanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit der LSA Bahnhofplatz Süd. Berechnungen bescheinigen der Kreuzung in diesem Fall eine volle Leistungsfähigkeit.

6. Verkehrssituation während Bauzeit der 2. SBS und des neuen Empfangsgebäudes (ca. 2018 – ca. 2027)

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung zur 2. SBS werden bezüglich der Verkehrsabwicklung während der Bauzeit folgende Aussagen getroffen (siehe dazu Kapitel 3.3.4.2, S. 270 des Berichtes):

Voraussichtlich wird während des Baus der 2. SBS bis ca. 2027 der Baustellenverkehr auf der bestehenden westlichen Fahrbahn (Fahrtrichtung Süden) des Bahnhofplatzes abgewickelt und über die angrenzenden Straßen zu- und abgeführt. Für eine leistungsfähige Realisierung des Baustellenverkehrs würde die Richtungsfahrbahn West (Fahrtrichtung Süden) vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden. Hier würden neben dem Baustellenverkehr lediglich Taxen, Busse, Radverkehr auf der Fahrbahn und Nutzer der SWM-Tiefgarage zugelassen. Das Straßennetz kann daher die relativ geringen Mehrbelastungen aus dem Baustellenverkehr des Baus der 2. SBS mit ca. 100 Lkw-Fahrten/Tag problemlos aufnehmen. Hier muss noch eine verkehrsrechtliche Anordnung bei der LHM von der DB beantragt werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung der 2. SBS werden über die Festsetzungen im Planfeststellungsverfahren hinausgehende genaue und detaillierte Planungsunterlagen über die geplanten Eingriffe und Umbauten zur Umsetzung des Baulogistikkonzeptes erstellt und mit der Verwaltung abgestimmt.

Erst nach Vorliegen konkreter Bauphasenpläne und konkreter Gründe kann aus Sicht des KVR verkehrsrechtlich darüber entschieden werden, ob die westliche Fahrbahn entlang des Bahnhofplatzes für bestimmte Verkehrsarten gesperrt wird. Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Konkrete Gründe hierzu, die die Sperrung der westlichen Fahrspur entlang des Bahnhofplatzes für bestimmte Verkehrsarten rechtfertigen würde, sind dem KVR bisher nicht bekannt. Darüber hinaus kann die Sperrung der westlichen Fahrbahn entlang des Bahnhofplatzes für bestimmte Verkehrsarten nur in Betracht gezogen werden, wenn dies der Stadtrat aus übergeordneten bzw. verkehrsplanerischen Gründen, z.B. zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, beschließt.

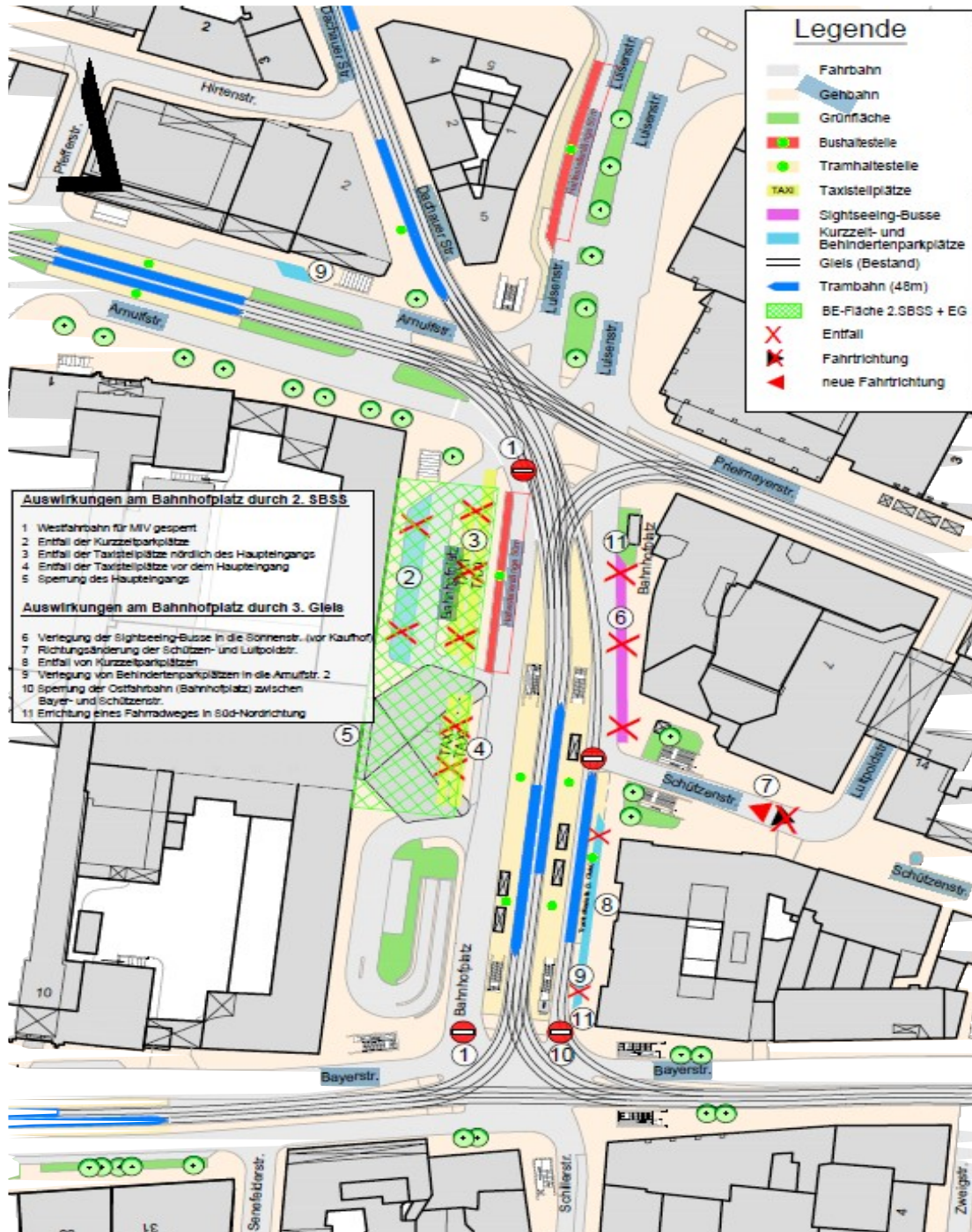
Die Baustelleneinrichtung für das neue Empfangsgebäude soll räumlich der Baustelleneinrichtung der 2. SBS entsprechen.

Die Planung für das provisorische 3. Tram-Gleis und die Gleiserneuerung bzw. –ertüchtigung des Knotenpunkts Bahnhofplatz Nord wird eng mit dem Vorhabenträger Deutsche Bahn AG abgestimmt und baut auf der Planfeststellung für die 2. SBS und den Planänderungen auf. Ebenso wird über alle Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG und der

SWM hinweg eine integrierte Bauphasenplanung durch ein Planungsbüro erstellt. Die Bahn sperrt den oberirdischen Hauptzugang zum Hauptbahnhof und richtet direkt davor Baustelleneinrichtungsflächen ein. Die Auswirkungen auf die verkehrlichen Nutzungen während des Baus der 2. SBS und des 3. Tramgleises sind in Abbildung 4 verdeutlicht.

Im Hinblick auf die Entwicklung eines finalen Verkehrskonzeptes wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Evaluation der Auswirkungen der Sperrung des Bahnhofsplatzes für den MIV durch das provisorischen 3. Gleis auf der Ostseite und die Baustelleneinrichtung der DB auf der Westseite durchführen. Dies soll eine Betrachtung des Verkehrsnetzes im Umfeld des Hauptbahnhofs umfassen (Vorher-Nachher-Untersuchung).

Abbildung 4: Auswirkungen auf die verkehrlichen Nutzungen während des Baus der 2. SBS und des 3. Tramgleises:



7. Termine

Erfahrungsgemäß muss für ein Planfeststellungsverfahren dieser Größenordnung mit einer Verfahrensdauer von 15 (plus/minus 3) Monaten gerechnet werden. Da die Gleiserneuerung im Bereich Prielmayer-/ Arnulfstraße zusammen mit der neuen Gleisverbindung Prielmayer-/ Arnulfstraße und der Vorbereitung für das provisorische 3. Tram-Gleis in der östlichen Fahrbahn für das Jahr 2020 vorgesehen und wegen des Gleiszustands auch nicht mehr weiter verschoben werden kann, ist im Herbst 2017 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Um die bauzeitlichen Beeinträchtigungen zu reduzieren, ist vorgesehen, das provisorische 3. Tram-Gleis im gleichen Bauzeitraum zu bauen. Folglich ist eine Beschlussfassung zur Freigabe des Baus im gemeinsamen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, Stadtplanung und Bauordnung und Kreisverwaltung am 11.07.2018 und in der Vollversammlung des Stadtrates am 25.07.2018 erforderlich.

8. Kosten und Förderung

Die Planungskosten werden über das laufende Geschäft der SWM getragen. Die Gleiserneuerungsmaßnahme selbst ist nicht förderfähig. Der barrierefreie Neubau der Haltestelle und der Bau des provisorischen 3. Tram-Gleises ist nach GVFG förderfähig.

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht grundsätzlich nicht.

Die Höhe der Förderung für das aktuelle Projekt kann zum momentanen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.

Für die Erneuerung bzw. Anpassung der LZA liegt eine Kostenschätzung mit ca. 650.000 EUR vor. Hierin enthalten ist die Erneuerung der LZA Bahnhofplatz Nord und die Erweiterung der LZA Bahnhofplatz Süd. Darüber hinaus empfiehlt die VTU (gevas humberg & partner – Verkehrstechnische Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs, 2014) eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung von drei weiteren LZA. Hierzu wird im Laufe der Entwurfs- und Ausführungsplanung eine detaillierte Kostenberechnung sowie eine Kostenteilungsvereinbarung mit den Behörden erstellt.

Die Kosten für den Umbau des Parkleitsystems, hervorgerufen durch die Sperrung der südöstlichen Fahrbahn durch die Errichtung des 3. Gleises und der Westfahrbahn durch die 2. Stammstrecke, werden im Laufe der Entwurfs- und Ausführungsplanung detailliert aufgeführt und durch eine Kostenteilungsvereinbarung geregelt. Es wird mit Gesamtkosten von 75.000 EUR gerechnet.

9. Ausgabemittel und Finanzierung

Die SWM übernehmen die Kosten für die Gleiserneuerung und für den Bau des provisorischen 3. Tram-Gleises, einschließlich der im Planfeststellungsumgriff liegenden Fuß- und Radwege.

Die betroffenen Bezirksausschüsse wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angehört und haben hierbei Folgendes mitgeteilt:

In der Stellungnahme der LHM zum Bau eines provisorischen dritten Tram-Gleises am Bahnhofplatz vom 14.02.2018 begrüßt der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 2 Ludwigvorstadt-Isarvorstadt die Leistungsverbesserung der Trambahn am Hauptbahnhof und den Radweg auf der Ostseite, fordert aber eine bessere Querbarkeit des Bahnhofplatzes. Außerdem hat der BA des Stadtbezirkes 2 mit Schreiben vom 28.06.2018 noch mitgeteilt, dass er der Beschlussvorlage zustimmt, mit dem Hinweis, dass die provisorische Haltestelle für die Stadtrundfahrtbusse möglichst nah am Bahnhof eingerichtet werden soll. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 3 – Maxvorstadt stimmt der vorgelegten Planung zu. Die Beschlussvorlage wurde den betroffenen Bezirksausschüssen zugeleitet.

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Baureferat abgestimmt, die Stadtkämmerei hat die Vorlage zur Kenntnis erhalten.

Den Korreferenten des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Herrn Stadtrat Quaas, des Kreisverwaltungsreferats, Frau Stadträtin Dr. Menges und der Korreferentin des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Rieke, sowie den Verwaltungsbeiräten für das Beteiligungsmanagement, Herrn Stadtrat Lischka, für Straßenverkehr, Herrn Stadtrat Progl und für Stadtentwicklungsplanung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und der Referenten

1. Der Stadtrat stimmt zu, dass ein Provisorium (Variante 2A, siehe Pkt. 4) nach planfestgestellten Unterlagen für ein 3. Tram-Gleis mit Bau einer 48 m langen Haltestelle auf dem Bahnhofplatz für die Übergangszeit bis zur endgültigen Herstellung des Bahnhofplatzes errichtet werden kann.
2. Der Stadtrat stimmt der dargestellten Verkehrsführung am Bahnhofplatz für die Bauzeit der 2. SBS und Neubau Empfangsgebäude bis zur endgültigen Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu.
3. 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

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

Dr. Böhle
bfm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

- V. Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/raw-ablage/FB5/SWM/5 Betrieb/1 Eigentliches Geschäft/08 Verkehr/03
Trambahn/Hauptbahnhof/2018/Beschl_3_Gleis_HBF_Stand_040718.odt
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 2
An den Bezirksausschuss 3
An die BA-Geschäftsstelle Mitte
An das Baureferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH (VB-BGF-1 (3-fach)
z.K.

Am