

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3119 –**

Aktueller Stand der zweiten Personenquerung am Hauptbahnhof München

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Hauptbahnhof München ist gemessen an der Zahl der Bahnsteige der größte Bahnhof in Deutschland und der drittgrößte Bahnhof weltweit. Mit ca. 450 000 Reisenden täglich liegt er in Deutschland auf Platz 3 der meistfrequentierten Bahnhöfe hinter Hamburg Hbf und Frankfurt Hbf (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1107373/umfrage/kennzahlen-zum-hauptbahnhof-muenchen/>). Doch im Gegensatz zu den beiden anderen genannten Bahnhöfen besteht in München heute nur eine Möglichkeit zwischen den Bahnsteigen zu wechseln: der Querbahnsteig in der Halle (im Folgenden erste Querung genannt). Eine zweite Quermöglichkeit der Gleise in Form einer Unterführung war historisch zwar vorhanden, wurde aber bereits vor Jahrzehnten zurückgebaut. Durch die besondere Form des Bahnhofs mit den zwei vorgelagerten Flügelbahnhöfen (Starnberger Flügelbahnhof und Holzkirchener Flügelbahnhof) ergeben sich, insbesondere zwischen den Flügelbahnhöfen, aber auch Richtung Hauptgleise in der Halle, sehr lange Wege und damit eine lange Umsteigezeit.

Seit der Umbau des Hauptbahnhofs begonnen hat, wird der Platz für die Reisenden in der Haupthalle zunehmend knapper und der Querbahnsteig durch die vorrückende Baustelle immer enger. Das führt durch die hohen Fahrgastzahlen zunehmend zu Problemen und stellt mittlerweile auch eine Gefahr für die Fahrgäste dar. Insbesondere während Großveranstaltungen wie dem Oktoberfest oder den Fußballspielen gerät der Hauptbahnhof mittlerweile an seine Grenzen.

Im Jahr 2016 stimmte der Bayerische Landtag für die Errichtung einer Fußgängerüberführung (im Folgenden zweite Querung genannt) zwischen den Bahnsteigen an Gleis 11 und Gleis 26. Im Jahr 2023 wurde diese zweite Querung in den Bedarfsplan Schiene des Bundes übernommen und die Deutsche Bahn (DB) InfraGO mit der Planung beauftragt. Bis heute bleibt aber unklar, ob, und wenn ja, wann diese gebaut werden soll.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur zweiten Querung am Hauptbahnhof München?

Die Maßnahme „BUV-Vorhaben, Knoten München: Neubau zusätzliche Fußgängerquerung“ befindet sich in der Leistungsphase 2 (Vorplanung), BUV: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.

2. Wann kann mit dem Bau der zweiten Querung gerechnet werden?

Ein Rahmenterminplan wird im Rahmen der derzeit laufenden Leistungsphase 2 ausgearbeitet.

3. Welche Mittel stellt der Bund für Planung und Bau der zweiten Querung bereit?
4. Welche Mittel stellt der Freistaat Bayern für Planung und Bau der zweiten Querung bereit?
5. Welche Mittel stellt die DB InfraGO für Planung und Bau der zweiten Querung bereit?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung der Maßnahme ist durch Bundesmittel geplant. Bisher sind die Mittel bis einschließlich Leistungsphase 2 freigegeben.

6. Welche Bahnsteige werden nach aktuellem Stand der Planungen über die zweite Querung angebunden?

Die Gleise 11 bis 26 werden über die zweite Querung angebunden.

7. Inwieweit wird die zweite Querung nach aktuellem Planungsstand barrierefrei nutzbar sein, und wenn nicht für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine barrierefreie Nutzung vorgesehen ist, warum nicht?

Die Maßnahme der Querung des gesamten Gleisfeldes ist mit barrierefreier Erschließung geplant.

8. Kann während der Baustelle am Münchner Hauptbahnhof eine temporäre zweite Querung errichtet werden?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Situation am Hauptbahnhof München mit Blick auf die Fußwege zwischen den Bahnsteigen, zum Zwischengeschoss und insbesondere den Weg vom Starnberger zum Holzkirchener Flügelbahnhof?
16. Ist aus Sicht der Bundesregierung die verbleibende Restbreite an der ersten Querung (dem Querbahnsteig) am Hauptbahnhof München für das tägliche Reisendenaufkommen ausreichend?

Die Fragen 8, 15 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine temporäre zweite Querung ist nicht möglich. Die Personenströme können in den aktuellen Bauphasen sowohl im Ereignisfall als auch im Regelbetrieb in der nötigen Qualität und Sicherheit sichergestellt werden. Insbesondere bei Großveranstaltungen wird die Sicherheit durch zusätzliche organisatorische Maßnahmen des Bahnhofsmanagements gewährleistet.

9. Wieso konnte am Bahnhof München Ost für die Dauer der Bauarbeiten zur zweiten Stammstrecke eine solche temporäre Querung in Form einer Fußgängerbrücke mit Aufzügen vom Bahnsteig am Gleis 13/14 zum Ausgang an der Friedenstraße errichtet werden?
10. Wer hat den Bau dieser temporären Querung am Bahnhof München Ost beauftragt?
11. Wer kam für die Planungs- und Baukosten dieser temporären Querung am Bahnhof München Ost auf?
12. Wie lange dauerte die Planung dieser temporären Querung am Bahnhof München Ost?
13. Wie lange dauerte der Bau dieser temporären Querung am Bahnhof München Ost?

Die Fragen 9 bis 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Personenüberführung (PÜ) Ost stellt die Ersatzmaßnahme für die bislang vorhandene Personenunterführung am Ostbahnhof dar, die im Zuge der Bauarbeiten zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke zurückgebaut werden musste. Ohne diese temporäre Maßnahme wäre eine Erschließung des Ostbahnhofs über die Friedenstraße nicht mehr möglich gewesen. Die PÜ Ost wurde von der DB InfraGO AG als Bauherr beauftragt und über das GVFG-Projekt finanziert. Planung und Realisierung erstreckten sich über mehrere Jahre.

14. Aus welchen Gründen kann eine solche temporäre Querung, wie sie am Bahnhof München Ost errichtet wurde, nicht auch während der Bauarbeiten am Hauptbahnhof München errichtet werden?

Die beiden Projekte Fußgängerquerung München Hbf und provisorische PÜ Ost sind nicht vergleichbar. Die Fußgängerquerung München Hbf überspannt das gesamte Gleisvorfeld und muss unter reduzierten Platzverhältnissen errichtet werden, was zu einer erschwerten Baulogistik führt. Der Bedarf der PÜ Ost hat sich aus dem Planrecht des PFA 3 Ost zwingend ergeben.

17. Inwieweit sind aus Sicht der Bundesregierung die Entfernungen der aktuellen Fußwege zum Umstieg zwischen zwei Zügen am Hauptbahnhof München für Reisende zumutbar, und welche Konsequenzen hat die aktuelle Situation für die von der DB AG allgemein bzw. der Mobilitätservicezentrale der DB InfraGO veranschlagten Mindestzeit für Umstiege
 - a) für Menschen ohne körperliche Einschränkungen,
 - b) für Menschen, die Einschränkungen beim Gehen haben,
 - c) für blinde Menschen,

- d) für Menschen im Rollstuhl und
- e) für ältere Menschen?

Von der verkürzten Umsteigezeit würden alle Reisenden profitieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.