

**Planfeststellung Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes Hauptbahnhof  
durch einen Neubau, Abgabe der Gesamtstädtischen Stellungnahme**

Stadtbezirk 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt  
Stadtbezirk 03 - Maxvorstadt

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09579**

§ 4 Ziffer 9b GeschO

Anlagen:

1. Übersichtsplan Planfeststellungsverfahren Abschnitt 1 und 2
2. Gesamtstädtische Stellungnahme
3. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.04.2023**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung (GeschO) des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Eine Vorberatung gemäß § 8 Abs. 1 GeschO im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung war vorliegend aus terminlichen Gründen nicht möglich.

Die Vorlage beinhaltet den Bericht über das aktuelle Planfeststellungsverfahren zum Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes Hauptbahnhof durch einen Neubau, das kürzlich von der Regierung von Oberbayern durchgeführt wurde. Die Landeshauptstadt München als betroffene Kommune und als Trägerin öffentlicher Belange ist an dem Verfahren beteiligt und auf der Grundlage der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen gegenüber der Regierung von Oberbayern unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen angehalten gewesen, bis zum 11.04.2023 eine Gesamtstädtische Stellungnahme abzugeben. Die Gesamtstädtische Stellungnahme wurde deshalb unter dem Vorbehalt einer nachträglichen

Genehmigung des Stadtrates der Regierung von Oberbayern unter Beachtung der vorgegebenen Frist vorgelegt (vgl. Anlage 2).

Aufgrund der Fristen und des Sitzungskalenders des Stadtrates war ein anderer zeitlicher Ablauf leider nicht möglich. Mit der Regierung von Oberbayern konnte vereinbart werden, dass die Bestätigung der Gesamtstädtischen Stellungnahme durch den Stadtrat bis 28.04.2023 nachgemeldet werden kann. Die dafür notwendige direkte Befassung der Vollversammlung aufgrund Eilbedürftigkeit ist somit gegeben.

## **1. Anlass**

Wie dargestellt, soll mit der Vorlage über die Planungen zum Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs informiert werden, insbesondere, wie die Landeshauptstadt München in der Vergangenheit eingebunden und befasst wurde bzw. welche Maßnahmen mit der Deutschen Bahn, hier insbesondere mit der DB Station & Service AG vereinbart wurden, um die städtischen Interessen zu wahren. Weiter werden die Inhalte der gegenüber der Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) abzugebenden Gesamtstädtischen Stellungnahme zum Neubau des Empfangsgebäudes als Ergebnis der Überprüfung der Planfeststellungsunterlagen sowie der Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse dargestellt und um Genehmigung gebeten (vgl. Anlage 2).

## **2. Bisherige Meilensteine zum Neubau des Hauptbahnhofs**

Der nun im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens beantragte Neubau des Hauptbahnhofs hat eine längere Vorgeschichte, die letztlich auf den Anfang der 2000er Jahre zurückgeht. Zum besseren Verständnis wird nachfolgend auf die Vergangenheit gefassten Beschlüsse und Planfeststellungen eingegangen, da diese die jetzige Planfeststellung wesentlich vorgeprägt haben.

### **2.1 Wesentliche Meilensteine und Stadtratsbefassungen**

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.05.2003 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 02286) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt einen Wettbewerb zum Hauptbahnhof München auszuloben.

Die Auslobung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens wurden im Jahre 2003 durchgeführt. Mit einstimmiger Entscheidung (6:0 Stimmen) des Entscheidungsgremiums, entfiel am 10.03.2006 die endgültige Entscheidung, bestehend aus Vertretern der DB, des Freistaats Bayern und der LHM für den Entwurf von Auer Weber, der der vorliegenden Planung zu Grunde liegt.

Aufbauend auf dem Ergebnis des Ideen- und Realisierungswettbewerbes hat die DB Station&Service AG mehrere Konzeptionen für die Gesamtmaßnahme geprüft und mit der Landeshauptstadt München diskutiert. Deren Ergebnisse mündeten in einem überarbeiteten Bebauungskonzept des Büros Auer Weber. Das überarbeitete Konzept verfolgt die ganzheitliche Betrachtung des Hauptbahnhofs mit der Gleishalle, dem Empfangsgebäude, den Randbauten und dem Starnberger Flügelbahnhof als eine unverwechselbare

Gesamtfigur. Der Hauptbahnhof symbolisiert in seiner Gesamtheit das Eingangstor in die Stadt und soll auch über die Höhenentwicklung von außen wahrgenommen werden. Für den Sarnberger Flügelbahnhof wurde hierzu ein Hochpunkt entwickelt, der den Anfang und Endpunkt der Stadtkante entlang der Bahnachse bilden wird.

Auf Grundlage der durchgeführten Planungswettbewerbe wurde dann am 25.04.2007 der Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002 - Hauptbahnhof München - für den Bereich Arnulfstraße südlich, Bahnhofplatz westlich, Bayerstraße nördlich, Paul-Heyse-Straße östlich gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09831). Das Planungsgebiet des Aufstellungsbeschlusses umfasst dabei die Gesamtmaßnahme „Neubau Hauptbahnhof München“ sowie den Standort des Sarnberger Flügelbahnhofs.

Am 29.04.2015 hat die Vollversammlung des Stadtrats (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) diesem überarbeiteten Konzept von Auer Weber für den Münchner Hauptbahnhof einschließlich des Sarnberger Flügelbahnhofs mit dem entwickelten Hochpunkt grundsätzlich zugestimmt. Die DB Station&Service AG wurde gebeten, auf dieser Grundlage die weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren in die Wege zu leiten und das Projekt in der Kommission für Stadtgestaltung vorzustellen.

Die Kommission für Stadtgestaltung hat in ihrer Sitzung am 02.02.2016 die vorgestellten Planungen des Büros Auer Weber unter Berücksichtigung eines Hochpunktes beim Neubau Sarnberger Flügelbahnhof zustimmend zur Kenntnis genommen. Dabei wurde empfohlen, die weitere Maßnahme durch eine Beratungsgruppe zu begleiten.

Nach dem Beschluss vom 29.04.2015 sind zum Neubau des Empfangsgebäudes in der Folge weitere Abstimmungen mit der DB erfolgt. So hatten sich DB Station & Service und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf den Abschluss einer Rahmenvereinbarung geeinigt, dessen Inhalte die Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-120 / V 07576) zugestimmt hat. Die auf Basis dieses Beschlusses am 27.03.2017 geschlossene Rahmenvereinbarung enthält u.a. Regelungen und Verpflichtungen zur Zusammenarbeit, zur Einrichtung eines Beratergremiums (konstituierende Sitzung ist am 07.12.2016 erfolgt), zur Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Vorplätze, zum Nachweis von Fahrrad – und Kfz - Abstellplätzen sowie schließlich der Synchronisation der Genehmigungsregime (Abgrenzung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung zu Genehmigungen auf Basis der Bayerischen Bauordnung).

Am 10.10.2017 hat die Kommission für Stadtgestaltung den Entwurf für den Neubau des Empfangsgebäudes und des Sarnberger Flügelbahnhofs einstimmig mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen.

## **2.2 Wesentliche Planfeststellungen**

Flankierend zur jetzt laufenden Planfeststellung zum Neubau des Empfangsgebäudes sind bereits mehrere Planfeststellungsbeschlüsse ergangen, die mit dem Neubau des Empfangsgebäudes und dem Hochpunkt am Sarnberger Flügelbahnhof in engem Zusammenhang stehen und daher nachfolgend dargestellt werden. Dazu ist zunächst zu bemerken, dass das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke München der Entlastung und Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke dient. Es umfasst den Neubau einer S-Bahnstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring. Des Weiteren sind auch der Umbau bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und Ostbahnhof sowie

am Leuchtenbergring Gegenstand des Gesamtprojekts. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet drei neue unterirdische Haltepunkte am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof (tief) in der Friedenstraße sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen Laim und Leuchtenbergring.

Das Projekt ist insgesamt in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) untergliedert und erstreckt sich von Westen kommend, beginnend mit dem S-Bahnhof Laim über die drei unterirdischen Stationen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof bis zum oberirdischen Haltepunkt Leuchtenbergring auf ca. 10 km Länge, davon ca. 7 km in Tunnellage.

### **2.2.1 2. Stammstrecke – Sachstand der Planfeststellungsverfahren, Allgemeines**

Für den PFA 1 zwischen Laim und Karlsplatz mit Station Hauptbahnhof (tief) wurde am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, bestandskräftig seit 12.12.2016.

Für den PFA 2 im weiteren Verlauf bis westlich Isar mit Station Marienhof (tief) liegt der Planfeststellungsbeschluss seit dem 24.08.2009 vor, er ist seit dem 20.12.2013 bestandskräftig. Beide Abschnitte befinden sich in der Bauphase.

Für den bisherigen östlichen, am 25.04.2016 planfestgestellten und seit 03.04.2018 bestandskräftigen PFA 3 neu wurde eine Umplanung mit einer Station nicht mehr am Orleansplatz, sondern an der Friedenstraße und einem geänderten Rettungskonzept in die Wege geleitet. Das Anhörungsverfahren zum PFA 3 Ost fand vom 11.10.2021 bis zum 10.11.2021 statt. Über die Gesamtstädtische Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern hat der Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.12.2021 (Vorlage-Nr. 20-26 / V 05116) entschieden. Eine erste Tektur zum PFA 3 Ost mit der Verlegung der Autoreisezuganlage vom Ostbahnhof zum Bahnhof München-Süd erfolgte im Juni/Juli 2022. Ein Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 Ost liegt noch nicht vor.

### **2.2.2 2. Stammstrecke (PFA 1) 5. Planänderung**

Die Projekte Empfangsgebäude Hauptbahnhof und 2. Stammstrecke (PFA 1) sind eng miteinander verknüpft. Der zentrale Bereich des Hauptempfangsgebäudes wird oberhalb der S-Bahnstation Hauptbahnhof der 2. Stammstrecke errichtet. Die vorliegende Planung berücksichtigt die (vorauslaufende) Realisierung der 2. Stammstrecke und die in diesem Zusammenhang errichtete Vorhaltemaßnahme Rohbau Empfangsgebäude sowie die Vorhaltemaßnahme Rohbau Stationsbauwerk U9. Das antragsgegenständliche Vorhaben ist planerisch auf das planfestgestellte Vorhaben 2. Stammstrecke und dessen Planänderungen, insbesondere die 5. Planänderung als Bestandteil der „Integrierte Gesamtlösung Hauptbahnhof München“ (IGL), abgestimmt. Die IGL stellt einen wesentlichen Meilenstein der 2. Stammstrecke dar. Sie besteht aus der Planänderung zum PFA 1 der 2. Stammstrecke, der Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse Neubau Empfangsgebäude sowie der Vorhaltemaßnahme Rohbau Stationsbauwerk U9. Der Planfeststellungsbeschluss dazu ist am 29.06.2022 erfolgt.

Zu bemerken ist noch, dass der Rückbau des Bestandsgebäudes ohne Randbauten Nord und Süd sowie der Rohbau der geplanten Untergeschosse des Neubaus Empfangsgebäude nicht vom jetzigen Verfahren PFA 2 NEG erfasst wird, vielmehr ist bereits im Rahmen der 5. Planänderung die Planfeststellung erfolgt.

### **2.2.3 Planfeststellungsverfahren Rückbau und Anpassung Sarnberger Flügelbahnhof (PFA 1) und ergänzende Aussagen zum Billigungsbeschluss**

Für den Neubau des unmittelbar angrenzenden Sarnberger Flügelbahnhofs wurde aus verfahrenstechnischen Gründen Aufteilungen vorgenommen. Durch die Aufteilung in zwei Planfeststellungsabschnitte „PFA 1 „Rückbau und Anpassung SFB“ und PFA 2 „Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau“ sollten so weit als möglich nicht nötige Berührungspunkte mit der 2. Stammstrecke vermieden werden.

Mit Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 14.04.2022 wurde der „Rückbau und Anpassung des Sarnberger Flügelbahnhofs (SFB)“ gemäß § 18 Abs. 1 AEG planfestgestellt. Damit wurde die rechtliche Grundlage - nach noch folgender Freistellung von Bahnzwecken - für eine Bauleitplanung geschaffen, die neben dem Neubau des Empfangsgebäudes in direktem räumlichem Zusammenhang im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofs den Bau eines Hochpunktes als Teil der Gesamtmaßnahme „Neubau Hauptbahnhof“ vorsieht. Da es sich insoweit nicht um eine bahnbetriebsbezogene Anlage handelt, hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 13.06.2018 (Sitzungsvorlage Nr. Nr. 14-20 / V 11871) den Einleitungsbeschluss zum „Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a, Arnulfstraße südlich zwischen Paul-Heyse-Unterführung und nördlichem Vorplatz - Sarnberger Flügelbahnhof -gefasst.

Die Realisierung des Neubaus des Gebäudes Sarnberger Flügelbahnhof (SFB) bedarf im weiteren Verfahren eines Bebauungsplans mit entsprechendem vorauslaufendem Satzungsverfahren und sodann einer Baugenehmigung.

Um Baurecht für den Sarnberger Flügelbahnhof zu generieren, finden somit zwei Verfahren statt: Für den Rückbau und die Anpassung der Bahnanlage wird ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt durchgeführt - dieses wurde bereits planfestgestellt. Für den Teilbereich des Sarnberger Flügelbahnhofs erstellt die Landeshauptstadt München einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a.

Die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden durchgeführt. Für die Billigung des Planentwurfs durch den Stadtrat soll der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 03.05.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09190) befasst werden. Im Anschluss erfolgt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Unter der Voraussetzung der von der DB für Herbst 2023 avisierten Freistellung von Bahnbetriebszwecken soll dann der Satzungsbeschluss voraussichtlich zum Jahresende 2023 in den Stadtrat eingebracht werden.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 03.05.2023 soll dann auch im Wege einer Bekanntgabe über den Abschlussbericht zum Beratungsgremium Hauptbahnhof berichtet werden. In insgesamt sieben Sitzungen in einem Zeitraum zwischen 2016 und 2021 waren die Themen Kubatur, Gebäudehöhe, Fassade, Gebäudeelemente, Lichtkonzept sowie Werbekonzept diskutiert worden. Die Leitung des Gremiums hatten Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk und die DB als Bauherrenvertretung übernommen.

### **3. Planfeststellung Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes Hauptbahnhof durch einen Neubau, PFA 2**

Kern dieser Vorlage ist die Planfeststellung PFA 2, nach der das vorhandene Empfangsgebäude durch einen Neubau ersetzt werden soll. Zu diesem Verfahren hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am 11.04.2023 fristwährend die Gesamtstädtische Stellungnahme abgegeben, die nun noch der Genehmigung der Vollversammlung bedarf.

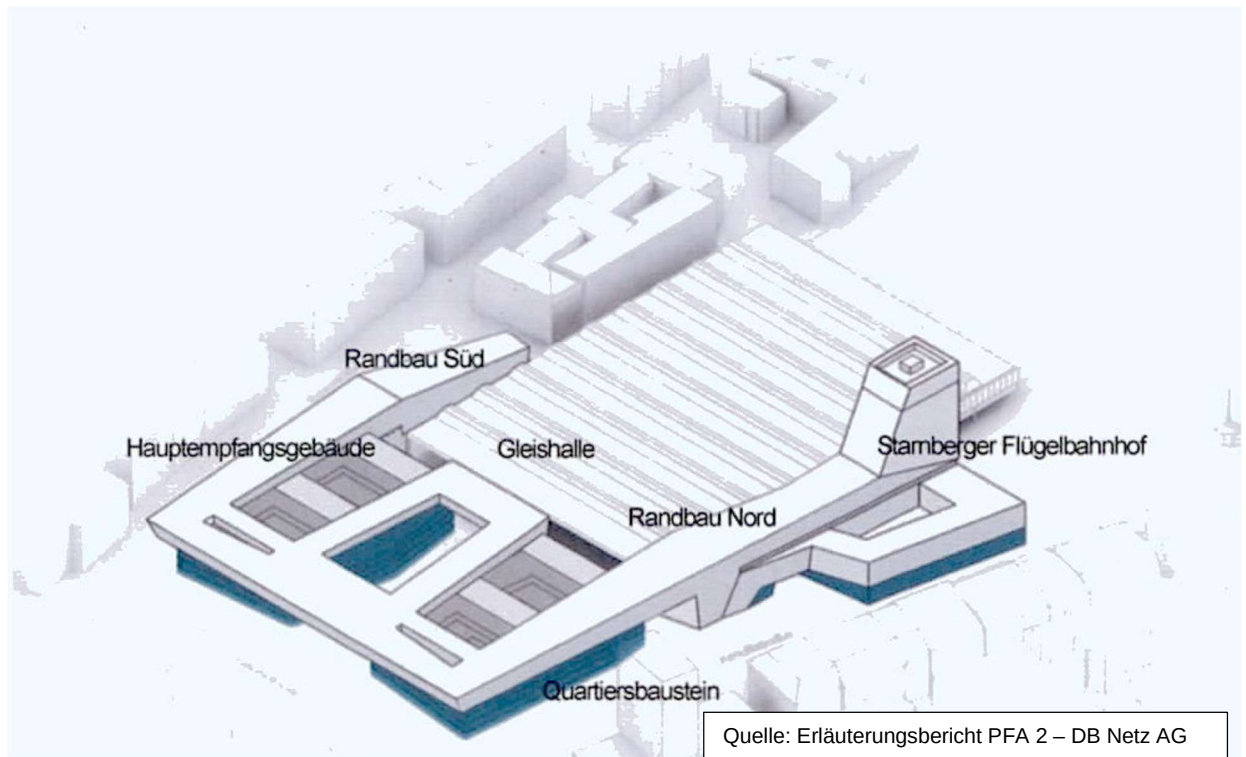
#### **3.1 Planfeststellungsverfahren, Anlass und Ziele**

Die Planfeststellung PFA 2 setzt auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 der 2. Stammstrecke bzw. auf der Integrierten Gesamtlösung München Hauptbahnhof mit der 5. Planänderung der 2. Stammstrecke, der Vorhaltemaßnahme (VHM) Rohbau Untergeschosse NEG und Teilrückbau des bestehenden Empfangsgebäudes und der weiteren VHM Rohbau Stationsbauwerk U9 auf.

Der Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau (PFA 2) ist rechtlich als Bau bzw. Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuordnen. Der Bereich des Vorhabens Empfangsgebäude München Hauptbahnhof wird nach § 18 AEG in einem Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) planfestgestellt. Vorausgegangen ist der Planfeststellungsbeschluss für den Rückbau und die Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs (PFA 1), der am 14.04.2022 erlassen wurde, vgl. auch bei Ziffer 2.2.3. Diese Planfeststellung war Voraussetzung für das nun angelaufene Planfeststellungsverfahren zum Neubau des Hauptbahnhofs (PFA 2), für das von der Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren durchgeführt wurde. Die Planung wurde vom 27.02.2023 bis zum 27.03.2023 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung öffentlich ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Die Einwendungsfrist endete am 11.04.2023.

Antragsgegenstand des PFA 2 sind:

- Abbruch der vorhandenen Randbauten
- Neubau der Randbauten
- Neubau der oberirdischen Geschosse des Hauptempfangsgebäudes
- Einbau technischer Anlagen in die Untergeschosse und die Nutzung der Untergeschosse
- Änderung der Vorplätze



### 3.2 Gesamtbauzeit

Die Umsetzung des Großbau-Projektes steht im Zusammenhang mit der Realisierung der zweiten Stammstrecke. Die Bauarbeiten am Münchner Hauptbahnhof sollen für beide Projekte - die zweite Stammstrecke und das neue Empfangsgebäude - durch eine teilweise parallele Umsetzung so weit wie möglich verkürzt werden. Da der Ersatz des Empfangsgebäudes unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs und zeitweise parallel zum Bau der 2. Stammstrecke im Bereich des Hauptbahnhofs vorgesehen ist, erfolgen Rückbau und Neubau des EG im Rahmen eines integrierten Bauablaufs sukzessive in Bauabschnitten. Gemäß dem Konzept eines integrierten Bauablaufes mit gleichzeitiger Betrachtung der Baustelle 2. Stammstrecke und der Baustelle Ersatz EG, ist das Erreichen des Endzustands in Etappen vorgesehen.

Mit der vorgenommenen Abschnittsbildung PFA 1, PFA 2 und Vorhaltemaßnahme Rohbau Untergeschosse sollen Auswirkungen auf die jeweiligen Teilvorhaben verringert werden. Durch die Einbeziehung des Rohbaus der Untergeschosse des NEG in die integrierte Gesamtlösung bietet sich neben der Möglichkeit der Realisierung der VHM U9 auch die Untergeschosse und einen zentralen Übergangsbereich zu schaffen.

Ziel ist es, das NEG zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke (2035 - 2037) so weit fertig gestellt und mit einem Mindestbautenstand (Fertigstellung der zentralen Empfangshalle oberhalb des zentralen Aufgangs der 2. Stammstrecke) in Betrieb genommen zu haben, dass der Betrieb der 2. Stammstrecke möglich ist. Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein Baubeginn ca. vier Jahre (48 Monate) vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kalkuliert.

#### **4. Ergebnis der Gesamtstädtischen Stellungnahme**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat nach Zugang der Planfeststellungsunterlagen umgehend die stadtinterne Überprüfung durch die tangierten Referate und Dienststellen eingeleitet und die beteiligten Referate und Dienststellen um Prüfung und Stellungnahme gebeten. Im Vorfeld hat die Landeshauptstadt München unter der Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung in stattfindenden Abstimmungsgesprächen mit der DB Netz AG ihre Interessen und Belange zu den Planungen eingebracht.

Die fachlichen Prüfungen und Aussagen sind inhaltlich in die Gesamtstädtische Stellungnahme eingeflossen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diverse Bedenken und Forderungen, fachliche Erfordernisse und Hinweise der Fachdienststellen sowie Detailüberprüfungs- und Ergänzungsvorschläge in die Stellungnahme aufgenommen wurden.

Darüber hinaus wurden die betroffenen Bezirksausschüsse 01 Altstadt-Lehel, 02 Isarvorstadt-Ludwigsvorstadt und 03 Maxvorstadt im Rahmen des Anhörungsverfahrens um Stellungnahme gebeten, die ebenfalls in die Gesamtstädtische Stellungnahme eingeflossen sind.

Hauptpunkte der Gesamtstädtischen Stellungnahme (vgl. Anlage 2) sind im Wesentlichen:

- Abgrenzung Schnittstelle Planfeststellung / Kommunale Planungshoheit
- Gestaltung Bahnhofplatz/Vorplätze Nord und Süd und direktes Bahnhofsumfeld
- Bebauungsplanung
- Verkehrliche Belange
- Stellplätze Kfz
- Fahrradabstellplätze
- Temporäre Planungen/Baulogistik
- Denkmalschutz
- Tiefbau
- Münchner Stadtentwässerung (MSE)
- Stadtklima
- Energie- und Klimaschutz
- Lufthygiene
- Lärmvorsorge
- Naturschutz
- Brandschutz
- Stellungnahmen der Bezirksausschüsse

Als wesentliche Einwände, Forderungen und Hinweise wurden von der Landeshauptstadt München in der Gesamtstädtischen Stellungnahme folgende Belange vorgebracht:

##### **4.1 Abgrenzung zu bahnfremden Nutzungen**

Neben bahnbetriebsbezogenen Nutzungen sind im Neubau auch bahnfremde Nutzungen vorgesehen. Die bahnfremden Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Büros, Stellplätze für diese Nutzungen) unterliegen nicht der Planfeststellung, sondern werden im Rahmen der späteren Baugenehmigungsverfahren mit Beginn der



Nutzung des neuen Empfangsgebäudes behandelt. Allerdings wird etwa bei der Dimensionierung der Rettungswege und des Brandschutzes vom genehmigten Eisenbahnbundesamt schon miteingerechnet, dass hier zukünftig neben dem Bahnhof weitere Nutzungen betrieben werden.

Daher werden diese zukünftigen Nutzungen – soweit man heute schon den Nutzungsmix prognostizieren kann – in den Unterlagen dargestellt. Daraus ergibt sich, dass in Empfangsgebäude neben der Nutzung als „klassischer Bahnhof“ ein bedeutender Standort für Handel, Gastronomie und Büro entstehen wird.

In der Gesamtstädtischen Stellungnahme wird insbesondere darauf aufmerksam gemacht, dass die stadtentwicklungsplanerischen und stadtplanerischen Ziele des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 2002 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09831) vom 25.04.2007 in Bezug auf Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung, die eine Obergrenze von 20.000 qm Geschossfläche im neuen Hauptbahnhof vorsehen, zu berücksichtigen sind. Dieser muss die Grundlage für die künftigen Einzelhandelsnutzungen im Hauptbahnhof bilden.

Zur Plausibilisierung und Konkretisierung der möglichen Flächen- und Sortimentsverteilung wurde im Auftrag von DB Station & Service in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten beauftragt (bulwiengesa, Markt- und Verträglichkeitsgutachten Einzelhandelsnutzung im Hauptbahnhof München, Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof vom 12.12.2018). Hierin wurde die angestrebte Größenordnung von 20.000 qm GF für die Nutzungen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung untersucht, die Umsetzbarkeit an der Planung von Auer & Weber gespiegelt und als realisierbare Größe bestätigt. Dem Umfang an Einzelhandelsnutzung, Gastronomie und Dienstleistungen in den Unterlagen zur Planfeststellung kann mithin nur zugestimmt werden, wenn die o.g. und bisher im Planungsverfahren abgestimmten Rahmenbedingungen von maximal 20.000 qm GF insgesamt eingehalten werden. Bei der Überprüfung der Unterlagen wurde festgestellt, dass gerade bezüglich der bestehenden Schnittstellen noch stärker und klarer verdeutlicht werden muss, welche Anlagen und Bauteile über ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren und welche später durch die Landeshauptstadt München genehmigt werden sollen. Es fehlt insbesondere auch eine klare Erläuterung, welche Teile bereits über andere Planfeststellungen geregelt sind. Im weiteren Verfahren ist mithin eine nachvollziehbare Aufschlüsselung aller Flächen für diese Nutzungen erforderlich und gemeinsam abzustimmen, vgl. auch Anhang 2 - Gesamtstädtische Stellungnahme unter II. Ziffer 1.

## **4.2 Vorplatzgestaltung/Stellplätze/Fahrradstellplätze**

### **Vorplatzgestaltung**

Die Planfeststellungsunterlagen zeigen für das Umfeld des Hauptbahnhofes eine Gestaltung auf. So wurden für die Vorplätze Nord und Süd sowie für die Randbereiche des Empfangsgebäudes detaillierte Angaben zu Stellplätzen, Fahrradabstellanlagen, Bäumen usw. gemacht. Dies ist aus rechtlicher Sicht notwendig, um die Erschließung und das Funktionieren des Bahnhofes nachzuweisen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt handelt es sich aber um eine beispielhafte Darstellung, die noch einer näheren Prüfung und Überarbeitung bedarf. In der Gesamtstädtischen Stellungnahme wurde daher ausgeführt, dass auf

Grundlage der Darstellungen in den Planfeststellungsunterlagen noch keine Festlegung einer lagegenauen Gestaltung der Vorplätze Nord und Süd, des Bahnhofplatzes und des seitlichen Straßenraums entlang der Fassaden des Vorhabens in der Bayerstraße und Arnulfstraße erfolgen kann. In der weiteren Fortführung der Planung zu den Plätzen nach Abschluss der Bauarbeiten muss daher eine abgestimmte und zeitgemäße Gestaltung für das gesamte Bahnhofsumfeld (Bahnhofplatz mit den Vorplätzen Nord und Süd, sowie die Übergänge in die angrenzenden Bahnhofsviertel) realisiert werden. In der Rahmenvereinbarung, die 2017 zwischen der Deutschen Bahn und der Landeshauptstadt München abgeschlossen wurde, ist vereinbart, dass die Gestaltungen der drei Plätze – Bahnhofplatz (östlicher Platz), sowie nördlicher und südlicher Vorplatz – nach dem Willen beider Vertragsparteien aufeinander abgestimmt werden. Im Einzelnen wurde Folgendes geregelt:

„Zur Erreichung einer durchgehenden Gestaltungsqualität wird seitens der Landeshauptstadt München angestrebt, nach Vorliegen der verkehrlichen und funktionalen Rahmenbedingungen für die Vorplätze und die sie verbindenden Flächen ein konkurrierendes Planungsverfahren auf Basis des Wettbewerbsergebnisses von Auer Weber mit Latz und Partner (LandschaftsArchitekten Stadtplaner) durchzuführen. Die Deutsche Bahn Station&Service wird das Verfahren konstruktiv begleiten.“

(Siehe dazu Stadtratsbeschluss Neubau Hauptbahnhof München – a) Sachstand und Rahmenvereinbarung b) „Hauptbahnhof München von außen verwahrlost“ Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07576 vom 23.11.2016).

Voraussetzung der Auslobung eines landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbs sind noch notwendige Abstimmungen zu verkehrlichen und funktionalen Rahmenbedingungen sowie zum öffentlichen Personennahverkehr.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird anschließend die weitere Planung der verkehrlichen und freiraumgestalterischen Funktionen im Umfeld des Hauptbahnhofes mit den städtischen Referaten und Gesellschaften sowie mit der Deutschen Bahn abstimmen. Hierfür wird ein Funktionsplan für das gesamte Hauptbahnhofsumfeld erstellt.

### **Stellplätze**

Die pflichtigen Stellplätze werden in den Planfeststellungsunterlagen in der dafür vorgesehenen Tiefgaragenebene dargestellt. Es ist derzeit vorgesehen auf den Vorplätzen Nord und Süd nur Kurzzeitparkplätze bzw. Kiss+Ride Stellplätze anzuordnen. Die sonstigen Randbereiche des Hauptbahnhofes sollen möglichst frei von ruhendem Individualverkehr gehalten werden. Zu einer zeitgemäßen und abgestimmten Funktionsaufteilung im Bahnhofsumfeld gehört auch die Anpassung der Stellplätze des Individualverkehrs sowie des Taxiangebots.

### **Fahrradstellplätze**

Die öffentlichen Bike+Ride Stellplätze werden in dafür vorgesehenen Abstellanlagen rund um den Hauptbahnhof untergebracht. Mehr als 3.000 Fahrradabstellplätze werden in ca. vier bis fünf dezentralen Abstellanlagen geplant. Siehe dazu Stadtratsbeschluss „Neubau Hauptbahnhof München – Fahrradparken – Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen“ Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01456 vom 21.10.2020

In der Tiefgarage im ersten Untergeschoss des Neubaus des Empfangsgebäudes werden die pflichtigen Fahrradstellplätze nach Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München nachgewiesen. Zusätzlich wird es im zweiten Untergeschoss des neuen

Empfangsgebäudes eine öffentliche Bike+Ride Anlage mit Zugang über den Bahnhofplatz geben, in der über 600 Stellplätze zur Verfügung stehen werden. Diese Anlage wird einen direkten Übergang zum Zugangsbauwerk der 2. Stammstrecke sowie zum Sperrgeschoss der U1/U2 unter dem Bahnhofplatz erhalten.

Vgl. auch Anlage 2 Gesamtstädtische Stellungnahme II. Ziffer 3.

### **4.3 Berücksichtigung einer klimaangepassten Bauweise**

Die SPD-Volt-Fraktion und die Fraktion Die Grünen-Rosa Liste haben am 24.05.2022 den Stadtratsantrag (Nr. 20-26 /A 02782) „Größtmögliche Solaranlage auf das Flachdach des Hauptbahnhofs bauen!“ gestellt. Es wurde um Terminverlängerung bis zum 01.10.2023 nachgesucht. Der Antrag soll nach Vorliegen einer von der DB Station & Service initiierten Machbarkeitsuntersuchung in einer gesonderten Beschlussvorlage behandelt werden.

Hierzu ist allgemein zu bemerken, dass für die Energiegewinnung am Gebäude Photovoltaikanlagen unerlässlich sind. Die Landeshauptstadt München empfiehlt daher nachdrücklich, im weiteren Verfahren eine größtmögliche PV-Anlage auf dem Dach und ggf. auch an Fassaden mitzuberücksichtigen. Erfahrungsgemäß ist eine Modulfläche von 50% der Bruttodachfläche realistisch. In der Landeshauptstadt München werden PV-Anlagen auf Dächern standardmäßig in Kombination mit Begrünung errichtet.

Der Vorhabensträger hat mit den Planfeststellungsunterlagen im Übrigen noch keine Angaben zu einer klimaangepassten Bauweise gemacht.

Die DB Netz AG hat jedoch im Rahmen weiterer Abstimmungen hinsichtlich der nach derzeitiger Planung vorgesehenen Nachhaltigkeitsmerkmale bezüglich der am Empfangsgebäude vorgesehenen Energieversorgung mitgeteilt, dass ein Büro Untersuchungen zur Nachhaltigkeit bzw. DGNB-Zertifizierung durchgeführt habe. Auf Grundlage der derzeitigen Planung seien folgende Maßnahmen / Nachhaltigkeitsmerkmale (2022) vorgesehen:

- Fernwärme lt. SWM voraussichtlich ab 2030 klimaneutral
- Fernkälte lt. SWM mit hohem Anteil regenerativer Kältequellen (Münchner Grundwasser)
- Photovoltaik auf dem Dach (spart 185 t CO<sub>2</sub> pro Jahr)
- Energiekonzept mit Wärmerückgewinnung mittels Abwärme-Wärmepumpe (spart 140 t CO<sub>2</sub> pro Jahr)
- E-Ladestationen für Pkw in der Tiefgarage
- Fahrradparken Öffentliches Fahrradparken innerhalb des Empfangsgebäudes
- Dachbegrünung Extensive Dachbegrünung auf den Mittelriegeln des Empfangsgebäudes

Seitens der Landeshauptstadt München kann auf Basis dieser Angaben, die zwar in die richtige Richtung gehen, noch nicht nachvollzogen werden, ob diese Maßnahmen ausreichen, den Zielen des Klimaschutzes hinreichend Rechnung zu tragen. Insofern sind hier detaillierte Angaben und Nachbesserungen zu fordern. Es ist insoweit insbesondere auch auf § 13 Abs. 1 KSG - Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verweisen, der auch im Rahmen der Planfeststellung zu beachten ist. Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. In dem Zusammenhang wurde auch gefordert, die Entscheidung des

Bundesverwaltungsgerichts, BVerwG, Urt. vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, zu berücksichtigen. Nach der Entscheidung ist der globale Klimaschutz gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG nunmehr im Rahmen von Planfeststellungsentscheidungen für sämtliche Infrastrukturvorhaben ein entsprechend zu berücksichtigender Abwägungsbelang (vgl. auch Anhang 2 - Gesamtstädtische Stellungnahme II. Ziffer 16).

## **5. Weiteres Vorgehen und Fazit**

Änderungen oder Ergänzungen der Gesamtstädtischen Stellungnahme, die sich aus der Stadtratsentscheidung oder weiteren und noch nicht vollständigen Erkenntnissen aus den Überprüfungen ergeben können, werden erforderlichenfalls noch entsprechend eingearbeitet bzw. an die Anhörungsbehörde nachgereicht.

Auf Basis der in der Gesamtstädtischen Stellungnahme vorgebrachten Bedenken und Anregungen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Interessen der Landeshauptstadt München weiterhin vertreten, insbesondere im Rahmen des von der Anhörungsbehörde ggf. durchzuführenden Erörterungstermins, der öffentlich bekannt gemacht wird, und falls erforderlich, darin vertiefende Äußerungen vorbringen.

Der Stadtrat wird um Einverständnis gebeten, dass eventuell sich ergebende Abweichungen und Aktualisierungen in Detailfragen im Zuge weiterer Prüfungen, Klärungen und Verhandlungen von der Verwaltung eingebracht werden können. Dies soll auch für mögliche Rücknahmen von Einwendungen im Falle zufriedenstellender Planänderungen oder bei Erledigung auf andere Weise im Sinne städtischer Forderungen gelten.

Im Falle wesentlicher Änderungen und schließlich über den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes zum PFA 2 wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat und die betroffenen Bezirksausschüsse informieren.

Insgesamt ist zu begrüßen, dass nach der doch so langen Vorlaufzeit die Planung des Neubaus Hauptbahnhofs umgesetzt wird, da diese Maßnahme ein maßgebliches städtebauliches Element der Innenstadt darstellt. Es gilt nun, die weitere Planung so zügig wie möglich fortzuführen. Hierbei müssen dabei aber auch die Rahmenbedingungen, wie die Umgebungsgestaltung sowie die städtischerseits vorgesehenen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie ein schlüssiges Einzelhandelskonzept parallel weiterbearbeitet und berücksichtigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher mit den weiteren beteiligten Referaten gegenüber dem Vorhabenträger darauf hinwirken, dass eine angemessene Berücksichtigung der städtischen Belange erfolgt.

## **6. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse 01 Altstadt-Lehel, 02 Ludwigvorstadt-Isarvorstadt und 03 Maxvorstadt wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung (Bezirksausschuss-Satzung, Anlage 1, Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Ziffer 23) beteiligt und haben entsprechende Stellungnahmen abgegeben, die in die Gesamtstädtische Stellungnahme eingeflossen sind.

Die genannten Bezirksausschüsse werden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Ziffer 1.2) unter begründeter Fristverkürzung zum Entwurf der Sitzungsvorlage angehört. Sie wurden im Rahmen der Zuleitung auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechtes im Stadtrat hingewiesen.

Das Mobilitätsreferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Kainz, wurden ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin über das aktuelle Planfeststellungsverfahren zum Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs wird zur Kenntnis genommen.
2. Der in Anlage 2 bereits aus Fristgründen abgegebenen Stellungnahme im Anhörungsverfahren zur Gesamtstädtischen Stellungnahme wird zugestimmt.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, gemeinsam mit den beteiligten Referaten auf Basis der Gesamtstädtischen Stellungnahme die Interessen der Landeshauptstadt München im weiteren Anhörungsverfahren zu vertreten und soweit erforderlich, vertiefende und ergänzende Äußerungen zu Detailfragen vorzubringen.
4. Mit sich eventuell bei der Gesamtstädtischen Stellungnahme im Rahmen der Einreichung bei der Anhörungsbehörde oder im Zuge des weiteren Verfahrens sich ergebende Abweichungen und Aktualisierungen im Zusammenhang mit weiteren Prüfungen, Klärungen und Verhandlungen durch die Verwaltung besteht Einverständnis. Dies gilt auch für die Rücknahme von Einwendungen im Falle zufriedenstellender Planänderungen oder Planergänzungen bzw. Darlegungen im Sinne städtischer Forderungen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Stadtrat über wesentliche Änderungen beim Neubau Hauptbahnhof Empfangsgebäude zu informieren.
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

IV. **Abdruck von I. mit III.**

an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. **WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II
3. An die Bezirksausschüsse 01, 02, 03

4. An das Baureferat
5. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
6. An das Mobilitätsreferat
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
  
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3