

Telefon: 233 - 23724
Telefax: 233 - 21559

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/11

Neubau Hauptbahnhof München

a) Sachstand und Rahmenvereinbarung

b) „Hauptbahnhof München von außen verwahrlost“

Antrag Nr. 14-20 / A 02399 des Herrn Stadtrat Marian Offman, des Herrn Stadtrat Richard Quaas und des Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 12.08.2016

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07576

Anlagen:

1. Entwurf einer Rahmenvereinbarung zum Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof / Neubau Starnberger Flügelbahnhof zwischen der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München
2. Übersichtsplan zu den untersuchten Standorten für die Unterbringung von Fahrradabstellanlagen
3. Graphik Verbindung Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) – Hauptbahnhof
4. „Hauptbahnhof München von außen verwahrlost“, Antrag Nr. 14-20 / A 02399 des Herrn Stadtrat Marian Offman, des Herrn Stadtrat Richard Quaas und des Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 12.08.2016
5. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.11.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Ausgangslage

Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich zuletzt am 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) mit den Planungen zum Neubau Hauptbahnhof München befasst und dem überarbeiteten Konzept des Architekturbüros Auer Weber Assoziierte (Auer Weber) für den Münchner Hauptbahnhof grundsätzlich zugestimmt.

Vorangegangen war die Auslobung des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs zum Münchner Hauptbahnhof, welche in der Sitzung des

Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 07.05.2003 (Sitzungsvorlagen Nr.: 02-08 / V 02286) bekannt gegeben wurde. Ausgelobt hatten diesen Wettbewerb die DB Station&Service AG (DB S&S), das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie sowie die Landeshauptstadt München (LHM). Das Ergebnis des Wettbewerbs und seine Überarbeitung im Rahmen eines Workshopverfahrens hat die Vollversammlung des Stadtrates in seiner Sitzung am 05.07.2006 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 08258) zur Kenntnis genommen.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hatte am 18.05.2011 aus Wirtschaftlichkeitsgründen der Vollversammlung des Stadtrates ein eigenes Konzept vorgelegt, welches vor allem die funktionalen Aspekte in den Vordergrund gestellt hatte (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 06705). Der Stadtrat sprach sich jedoch gegen dieses Konzept und für die Weiterverfolgung des Siegerentwurfs des Wettbewerbs aus. Die DB AG hielt daraufhin an dem Wettbewerbsergebnis fest und beauftragte die erste Preisträgerin, Auer Weber, mit der Überarbeitung und Vertiefung des Entwurfs.

Das im Hinblick auf die vielfältigen Anforderungen und Nutzungen sowie der 2. Stammstrecke optimierte Konzept ist bereits in der eingangs erwähnten Beschlussvorlage vom 29.04.2015 erläutert und der Sachstand der Planungen zum Empfangsgebäude, zum Starnberger Flügelbahnhof und zu den Vorplätzen dargestellt worden. Zwischenzeitlich sind drei Untersuchungen durchgeführt worden (eine verkehrstechnische Untersuchung sowie eine Konzeptstudie zur Neugestaltung der Vorplätze (Auftrag durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung), sowie eine Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung zum Projekt Hochhaus am Starnberger Flügelbahnhof (Auftrag durch die DB S&S)), deren Ergebnisse ebenfalls in der Beschlussvorlage vorgestellt worden sind.

In den nachfolgenden Punkten werden der derzeitige Sachstand und die ausverhandelte Rahmenvereinbarung dargestellt.

2. Auftragslage aus dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München Sachstand und weiteres Vorgehen“ vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553)

Einleitung der Planungs- und Genehmigungsverfahren

Auf Grundlage des bereits erwähnten Stadtratsbeschlusses vom 29.04.2015 wurde die DB AG gebeten, die weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren in die Wege zu leiten.

Zu den Sachständen der einzelnen Verfahren wird auf die ausführlichen Darstellungen unter Ziffer 3 („Übersicht und Sachstand der notwendigen Planungen“) verwiesen.

Vorlage der Planungen in der Kommission für Stadtgestaltung und Einrichtung eines Beratergremiums

In dem Beschluss vom 29.04.2015 hat der Stadtrat zudem beschlossen, dass die Planungen zum Starnberger Flügelbahnhof der Stadtgestaltungskommission vorgelegt und die weitere Bearbeitung durch ein Beratergremium begleitet werden soll.

Eine Behandlung ist in der Kommission für Stadtgestaltung am 02.02.2016 erfolgt. In dieser Sitzung wurde die Planungsgeschichte und die Entwicklung der Gestaltung des Gesamtkonzeptes Empfangsgebäude Hauptbahnhof und Starnberger Flügelbahnhof erläutert. Die Stadtgestaltungskommission nahm den Entwurf grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis und hielt den Standort am Starnberger Flügelbahnhof generell als geeignet für einen Hochpunkt in der Stadt. Unabhängig davon stimmte die Kommission dem Stadtrat bezüglich der Einrichtung einer begleitenden Beratergruppe zu. Dieses Gremium soll unter Beteiligung mehrerer Kommissionsmitglieder und Stadtratsmitglieder sowie freier Architekten die Themen Kubatur, Fassadengestaltung, Höhenentwicklung und Nutzungsarten behandeln. Die Ergebnisse sollen dem weiteren Bauleitplanverfahren zu Grunde gelegt werden. Die Kommission für Stadtgestaltung soll regelmäßig über den Stand des Vorhabens unterrichtet werden.

Die Zusammensetzung eines solchen Beratergremiums wurde zwischen der DB AG und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt. Dieses besteht aus Mitgliedern der Architektenschaft, des Stadtrates, der Verwaltung und der Bauherrenschaft (vgl. dazu näher unter Ziffer 4.b.aa). Die erste konstituierende Gremiensitzung wird am 07.12.2016 stattfinden. Das Gremium wird im Anschluss voraussichtlich zweimal jährlich tagen.

Daneben forderte die Kommission die DB AG auf, zumindest einen Teilbereich des Hochhauses Starnberger Flügelbahnhof für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die DB S&S ist dem nachgekommen und hat sich in der Rahmenvereinbarung zum Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof / Neubau Starnberger Flügelbahnhof (zu dieser Rahmenvereinbarung näher unter Ziffer 4) verpflichtet, das oberste Geschoss bzw. die Dachterrasse des Hochhauses der Öffentlichkeit zumindest außerhalb der üblichen Büroöffnungszeiten zugänglich zu machen.

Verkehrskonzept Bahnhofplatz, Verkehrsplanung

Das eingangs erwähnte und von der Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 29.04.2015 akzeptierte Konzept von Auer Weber für den Münchner Hauptbahnhof und den Starnberger Flügelbahnhof hat als Kern die Aufwertung der Platzflächen als Ankunftsorte und Bindeglieder zwischen Empfangsgebäude und Innenstadt sowie den nördlich sowie südlich anschließenden Quartieren zum Gegenstand. Der Bahnhofplatz übernimmt dabei die besondere Funktion, die Empfangshalle – das sogenannte „Stadtfoyer“ – mit der Fußgängerzone der Münchner Kernstadt zu verbinden.

Mit dem Beschluss vom 29.04.2015 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zudem beauftragt, die verkehrlichen Untersuchungen zu vertiefen und dem Stadtrat ein abgestimmtes Verkehrskonzept zur abschließenden Entscheidung vorzulegen. Dabei sollte insbesondere die Erschließung des Bahnhofs, die Lenkung des Durchgangsverkehrs und die Führung des Radverkehrs in Abgrenzung zu den Fußgängern anhand von Darstellungen des Bahnhofsvorplatzes dargestellt und abgewogen werden.

Dann wird eine Untersuchung erfolgen, in der zunächst mittels einer Modellrechnung Verkehrsmengen für eine Sperrung des Bahnhofsvorplatzes und weitere Planfälle auf Basis

der mit dem multimodalen Gesamtverkehrsmodell der LHM erzeugten Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erzeugt und in der im Nachgang differenzierte Knotenleistungsfähigkeitsbetrachtungen zugrunde gelegt werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung, die im ersten Quartal 2017 erwartet werden, dienen als Grundlage für die Erarbeitung des vom Stadtrat gewünschten Verkehrskonzeptes, welches diesem nach Abschluss mit Unterbreitung einer entsprechenden Empfehlung vorgelegt wird. Derzeit werden die Untersuchungen zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes ausgeschrieben. Die Vergabe ist ebenfalls noch für 2016 vorgesehen. Es wird angestrebt, Ergebnisse bis Ende 2017 zu erhalten.

Information der Öffentlichkeit

Durch den Beschluss vom 29.04.2015 ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zudem vom Stadtrat beauftragt worden, gemeinsam mit der DB S&S die Öffentlichkeit in die Diskussion mit einzubinden und die Ergebnisse dem Stadtrat vorzulegen.

Eine Einbindung der Öffentlichkeit ist erfolgt. So wurde im Rahmen der Wanderausstellung „Der neue Hauptbahnhof: Eine Chance für München“ und damit verbundenen Veranstaltungen über die aktuellen Planungen informiert. Von Oktober bis Dezember 2015 wurde die Ausstellung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung gezeigt. Im Anschluss konnte diese noch bis zum 02.10.2016 im Verkehrszentrum des Deutschen Museums besichtigt werden. Zum anderen konnte sich die Bevölkerung am 19.10.2015 und am 28.04.2016 in Form von Diskussionsrunden zu den Planungen Neubau Hauptbahnhof und Starnberger Flügelbahnhof äußern. Dauerhaft können sich die Reisenden und die Bürgerinnen und Bürger auf dem Querbahnsteig des Münchner Hauptbahnhofes in einem Informationspavillon über die Planungen informieren und ihre Meinung in Form von Kommentaren darlegen. Die Anmerkungen werden durch die DB S&S regelmäßig ausgewertet.

Projektkoordination (Gremien)

Die Themenvielfalt der Planungen Neubau Hauptbahnhof werden durch eine kontinuierlich tagende Projektgruppe begleitet, in der sich Vertreter der DB S&S und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eng miteinander abstimmen. Teilprojekte und Querschnittsaufgaben, die der vertiefenden gemeinsamen Planung bedürfen, werden zusätzlich in interdisziplinären Arbeitsgruppen eingehender bearbeitet. Je nach Betroffenheit werden die Fachdisziplinen aus der Stadtverwaltung, der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und von externer Seite an dem Prozess beteiligt.

Zur Koordinierung der eng verknüpften Planungsverfahren basierend auf der Gesamtprojektplanung wird derzeit zusätzlich eine externe Projektsteuerung von der DB S&S beauftragt (vgl. dazu auch die Ausführungen unter Ziffer 4.b.aa).

3. Übersicht und Stand der notwendigen Planungen

Das Planungsgebiet befindet sich im Umgriff zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2002 vom 25.04.2007. Das zu realisierende Gesamtvorhaben teilt sich auf in das Teilvorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und das Teilvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof. Für die beiden Teilvorhaben sind folgende Verfahren

durchzuführen:

a. Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof

Der Neubau des Teilvorhabens Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und die damit verbundene Umgestaltung des derzeitigen Hauptbahnhofes ist rechtlich als Bau bzw. Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuordnen. Der Bereich des Teilvorhabens Empfangsgebäude München Hauptbahnhof wird daher nach § 18 AEG in einem Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) planfestgestellt. Die Einreichung der Unterlagen beim EBA zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für Anfang 2017 geplant. Die Antragsunterlagen befinden sich bei DB S&S in der Erstellung und werden voraussichtlich Anfang 2017 eingereicht.

Begleitend zu diesem Planfeststellungsverfahren wird der Bereich des Empfangsgebäudes durch einen einfachen Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) seitens der Landeshauptstadt München geregelt. Dieser wird auf der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses Nr. 2002 vom 25. April 2007 Regelungen zu den Nutzungen des bahnfremden Einzelhandels, von Vergnügungsstätten sowie von Werbeanlagen treffen. Das angestrebte Verfahren bei der LHM kann erst nach Vorliegen der Planfeststellungsunterlagen bzw. nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses zum Empfangsgebäude erfolgen bzw. abgeschlossen werden. Auf deren Basis werden dann die beabsichtigten Regelungen des einfachen Bebauungsplans abgestimmt. Mit der DB S&S ist vereinbart, dass diese ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten zu den beabsichtigten Einzelhandelsnutzungen im Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Leitlinien, Entwicklungsziele und Handlungsfelder des Zentrenkonzepts der LHM veranlasst. Basierend auf diesen Ergebnissen sollen dann insbesondere die beabsichtigten Regelungen zu den Nutzungen des bahnfremden Einzelhandels durch den einfachen Bebauungsplan getroffen werden.

b. Neubau Starnberger Flügelbahnhof

Für den Bereich des Teilvorhabens Starnberger Flügelbahnhof ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB vorgesehen. Die DB S&S hat als Vorhabenträgerin für den Bereich des Starnberger Flügelbahnhofes einen Antrag auf Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gestellt. Aktuell erfolgt die Abstimmung der erforderlichen prüffähigen Unterlagen mit der Vorhabenträgerin. Der Stadtrat wird dann voraussichtlich im Frühjahr 2017 mit der Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans befasst. Bezogen auf die mit dem Vorhaben verbundenen Änderungen und Anpassungen an den vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen erfordert die mit dem Neubau des Teilvorhabens Starnberger Flügelbahnhof verbundene Umgestaltung bzw. der Abriss des vorhandenen Starnberger Flügelbahnhofes als Voraussetzung ein weiteres Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG beim EBA (Anpassungs- und Rückbauplanfeststellung). Entsprechend müssen dieses Planfeststellungsverfahren und der vorhabenbezogene Bebauungsplan miteinander verschränkt werden. Das EBA muss dabei auch über die denkmalschutzrechtliche Zulässigkeit der Beseitigung des Bestandsgebäudes Starnberger Flügelbahnhof entscheiden. Die Einreichung der Unterlagen beim EBA zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für Anfang 2017 geplant. Dieses

Planfeststellungsverfahren soll vor Satzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans abgeschlossen sein. Aufgrund der bahnkonformen Überplanung ist kein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durchzuführen. Das Bebauungsplanverfahren soll gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren erfolgen. Der Flächennutzungsplan kann im Zuge dieses Verfahrens angepasst werden.

c. Verknüpfungen mit der 2. Stammstrecke

Wie bereits im Beschluss vom 29.04.2015, dort unter Ziffer 2.1.3 dargestellt, bestehen zwischen dem Neubau des Hauptempfangsgebäudes, dem Neubau des Starnberger Flügelbahnhofs (provisorischer Wertstoffhof, Baustelleneinrichtungsflächen) und dem Bau der 2. Stammstrecke sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in funktionaler Hinsicht Verknüpfungen über den Erschließungskern in der Empfangshalle als Schnittstelle zwischen den S- und U-Bahnlinien im Nah- und Regionalverkehr sowie dem Fernverkehr. Der Freistaat Bayern und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einigten sich am 25.10.2016 mit Unterzeichnung der Realisierungsvereinbarung über die Finanzierung des Projektes. Der Spatenstich soll im April 2017 erfolgen, die Fertigstellung ist im Jahr 2026 vorgesehen.

4. Rahmenvereinbarung

Wegen des engen planerischen und verfahrensrechtlichen Zusammenhangs der beiden Vorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und Neubau Starnberger Flügelbahnhof und wegen der Abstimmungsbedürftigkeit wesentlicher Themen (vgl. dazu die folgende Ziffer a) haben sich DB S&S und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung geeinigt, in der die wesentlichen Themen vorab verbindlich festgehalten werden (Anlage 1).

a. Übersicht zum Inhalt der Rahmenvereinbarung

Diese Rahmenvereinbarung enthält Regelungen und Verpflichtungen

- zur Zusammenarbeit und zur Einschaltung einer Projektsteuerung (§ 1)
- zur Synchronisation der Verfahren und Vorhaben (§ 2)
- zur Einrichtung eines Beratergremiums (§ 3)
- zur Aktualisierung des Einzelhandelsgutachtens aus dem Jahr 2002 sowie zur Öffentlichkeitsnutzung des Hochhauses am Starnberger Flügelbahnhof (§ 4)
- zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen, zu einer Ablöse sowie zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen und zur Bereitstellung von Flächen für diesen Zweck (§ 5)
- zur grundsätzlichen Gestaltung der Vorplätze (nördlich und südlich) sowie des Bahnhofplatzes (§ 6)
- zur Prüfung der Machbarkeit einer Gleisquerung (§ 7)
- zum Bauablauf (§ 8)
- zu einem Kommunikationskonzept, zur Öffentlichkeitsarbeit sowie zur Bürgerbeteiligung (§ 9)
- zur Bauverpflichtung und der damit zusammenhängenden Finanzierung (§ 10)
- zur Geschäftsgrundlage und zu Kündigungsrechten (§ 11)

Mit der Rahmenvereinbarung wird insbesondere die Synchronisation der Verfahren und der beiden Vorhaben geregelt (§ 2 der Rahmenvereinbarung). Den Verhandlungen zur

Vereinbarung lag das Bewusstsein zugrunde, dass angesichts der Größe und Bedeutung des Gesamtvorhabens im Herzen Münchens dem städtebaulichen Kontext eine besondere Bedeutung zukommt. Daher wurde, um ein Gelingen der Planungen zu gewährleisten, mit der DB S&S vereinbart, dass die notwendigen Schritte in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit und Abstimmung vorgenommen werden.

Vertragszweck ist es, ebenso den städtebaulichen Kontext der beiden Vorhaben zueinander und in Bezug auf ihre Umgebung hinsichtlich ihrer Auswirkungen in verkehrlicher, gestalterischer Sicht, wie die entsprechenden Auswirkungen auf die Infrastruktur und den Einzelhandel zu berücksichtigen. Die beiden Teilvorhaben sollen „miteinander stehen und fallen“, das eine soll also nicht ohne das andere Baurecht erhalten und/oder durchgeführt werden. Dieses gemeinsame Ziel und Verständnis liegt jeglichen Regelungen der Rahmenvereinbarung zugrunde.

b. Hervorzuhebende Themen der Rahmenvereinbarung

Hervorzuheben sind insbesondere folgende Regelungen der Rahmenvereinbarung:

aa. Projektsteuerung und Beratergremium (§§ 1 und 3 der Rahmenvereinbarung)

DB S&S wird eine externe Projektsteuerung einrichten, um eine qualitativ hochwertige Vorbereitung der erforderlichen Verfahren und einen reibungslosen Verfahrensablauf bei der DB AG, der Landeshauptstadt München und den beteiligten Behörden zu erreichen. Die Projektsteuerung ist daher zum einen für eine bahninterne Verfahrenssteuerung zuständig und soll zum anderen die Koordinierung und Synchronisation der bahnrechtlichen mit den planungsrechtlichen Verfahren sicherstellen (vgl. zu den einzelnen Verfahren unter Ziffer 3).

Zusätzlich wird zur Sicherung der gestalterischen Qualität des Gesamtvorhabens unterstützend ein Beratergremium eingerichtet. Dieses besteht aus Mitgliedern der Architektenschaft, des Stadtrates, der Verwaltung und der Bauherrenschaft.

bb. Kfz-Stellplätze / Ablösevereinbarung; Fahrradabstellplätze (§ 5 der Rahmenvereinbarung)

Kfz-Stellplätze und Ablöse

Für das Teilbauvorhaben Starnberger Flügelbahnhof und das Teilbauvorhaben Empfangsgebäude München Hauptbahnhof hat DB S&S zur Ermittlung der Zahl der pflichtigen Stellplätze eine Stellplatzberechnung vorgelegt, die den Verhandlungen zu Grunde gelegt wurde. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und DB S&S gehen davon aus, dass sich nach der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung - StPIS) für die bahnfremden Nutzungen ein Kfz-Stellplatzbedarf von insgesamt 584 Kfz-Stellplätzen ergibt. Dabei wurden die Besonderheiten des Hauptbahnhofes als intermodale Schnittstelle berücksichtigt. Ebenso war u.a. in Rechnung zu stellen, dass die Abgrenzung sogenannter bahnfremder Nutzungen zu dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsregime unterfallenden Reisebedarf im Einzelfall schwierig sein kann. Soweit sich nach Aufnahme der Nutzungen

nicht nur unwesentliche Änderungen gegenüber der Stellplatzberechnung ergeben sollten, wäre die Zahl der nachzuweisenden Stellplätze anzupassen. Von diesen 584 Kfz-Stellplätzen werden für das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof die in der Planung von Auer Weber jeweils in einer Tiefgarage vorgesehenen 143 Kfz-Stellplätze und für das Teilvorhaben Empfangsgebäude München Hauptbahnhof 203 Kfz-Stellplätze hergestellt. Die verbleibenden 238 Kfz-Stellplätze werden durch Zahlung eines Stellplatzablösebetrags in Höhe von insgesamt EUR 2.975.000,00 abgelöst.

Zu den Ablösemitteln, die in einem späteren Baugenehmigungsverfahren durch Ablösevertrag zu vereinnahmen sind, ist anzumerken, dass sie grundsätzlich auch zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen verwendet werden können. Voraussetzung eines Einsatzes von Ablösemitteln zu diesem Zweck ist, dass dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“, Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 05253 Rechnung getragen wird. Der Einsatz der Mittel für die Herstellung von Fahrradabstellplätzen könnte hier aufgrund der sehr zentralen Lage und der sehr guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und des Starnberger Flügelbahnhofes begründet werden. Im Einzelnen ist es zudem erforderlich, dass bei einem noch zu entwickelnden Projekt durch Projektbeschluss seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung u.a. die (künftigen) Eigentumsverhältnisse, die Bauherrschaft sowie die vorgesehene Projektierung herzustellender Fahrradabstellanlagen festgelegt werden. Ein tragfähiges Konzept zur Verwendung von Ablösemitteln zur Herstellung von Fahrradabstellplätzen, das diesen Anforderungen entspricht, soll noch entwickelt werden (vgl. dazu die folgenden Ausführungen).

Fahrradabstellplätze

Der vorhabenbedingte Bedarf an Fahrradabstellplätzen aus bahnfremden Nutzungen beläuft sich nach Maßgabe der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 06. August 2012 für das Teilbauvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof auf 160 Fahrradabstellplätze sowie für das Teilbauvorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof auf 200 Fahrradabstellplätze. Diese wird DB S&S auf eigene Kosten und auf einem eigenem Grundstück herstellen und unterhalten.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben im Jahre 2012 durch eine Fahrradzählung und eine Befragung der Fahrradnutzerinnen und -nutzer einen künftigen Bedarf an ca. 3000 Fahrradabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof prognostiziert. Die auf der Befragung aufbauende Konzeptstudie zur Neugestaltung Umfeld Münchner Hauptbahnhof vom 28.02.2013 schlägt vor, dass aufgrund einer starken Funktionsbelastung des Hauptbahnhofumfeldes der überwiegende Teil der Fahrradabstellanlagen in witterungsgeschützte, unterirdischen Anlagen nachgewiesen werden soll. Ergänzt werden soll das Angebot durch dezentrale, oberirdische und kleinteilige (Kurzzeit-)Fahrradabstellplätze (vgl. dazu näher auch den Beschluss vom 29.04.2015).

DB S&S hat daher im Juni 2016 die Machbarkeitsstudie „Fahrradparken im Umfeld Münchner Hauptbahnhof“ bei Auer Weber in Auftrag gegeben, in der Flächen auf ihre

Eignung für Fahrradabstellplätze untersucht wurden. Die LHM und die Stadtwerke München GmbH haben sich zu jeweils 1/3 an den Kosten der Machbarkeitsstudie beteiligt. Die Studie wurde am 12.09.2016 abgeschlossen. Insgesamt wurden die folgenden sechs Standorte als Realisierungsflächen für witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen näher beleuchtet – teilweise mit verschiedenen Varianten (siehe Übersichtsplan zu den untersuchten Standorten für Fahrradabstellanlagen, Anlage 2):

1. Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5 in der Bayerstraße
2. Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz
3. Flügel Arnulfstraße im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofes
4. Bunkeranlage unter dem nördlichen Vorplatz
5. SWM Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz
6. Fußgängerunterführung unter der Kreuzung Arnulfstraße/Seidlstraße

Die Anzahl der jeweils realisierbaren Fahrradabstellplätze, eine Kostenschätzung von Auer Weber sowie der mögliche Umsetzungshorizont sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Flächen	Anzahl Stellplätze	Kosten/Stellplatz	Umsetzung
Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5 in der Bayerstraße	1.020	k.A.	langfristig, aber nicht empfohlen
Bunkeranlage unter dem südlichen Vorplatz			
Variante 1 (wenig Umbau)	265	15.635 €	langfristig
Variante 2 (Abtrag Decke)	590	15.005 €	langfristig
Variante 3 (mit U9)	250	k.A.	abhängig von U9
Bunkeranlage unter dem nördlichen Vorplatz			
Variante 1 (ohne U9)	335	15.110 €	langfristig
Variante 2 (mit U9, Streckenführung Nord-Süd)	280	k.A.	abhängig von U9
Streckenführung „schräg“)	335	k.A.	abhängig von U9
Flügel Arnulfstraße im Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofes			
Variante 1 (Aufzüge)	1.300	7.330 €	langfristig
Variante 2 (Rampen)	1.620	5.305 €	langfristig
Variante 3 (Systemparken)	610	6.430 €	langfristig
SWM Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz			
Nutzung zweites UG gesamt	1.560	1.180 €	mittelfristig
Teilnutzung zweites UG	265	2.520 €	mittelfristig
Fußgängerunterführung unter			

der Kreuzung Arnulfstraße/Seidlstraße			
Umbau Bestand ohne Rampe	470	1.265 €	sofort
Umbau Bestand mit Rampe	470	1.515 €	sofort

Fazit zur Bewertung der Standorte

Um eine witterungsgeschützte Fahrradabstellung dezentral anzubieten und damit die Vorplätze des Hauptbahnhofes größtmöglich zu entlasten, wird empfohlen, langfristig mehrere der dargestellten realisierbaren Standorte zu entwickeln. In einer vergleichenden Bewertung der einzelnen Standorte und als Empfehlung für das weitere Vorgehen ist im Einzelnen Folgendes anzumerken:

- **Luftgeschoss über dem Bahnsteig der U4/U5 in der Bayerstraße**
Über dem Bahnsteig der Linie U4/U5 in der Bayerstraße befindet sich ein Luftraum, der derzeit durch einen nicht tragenden Aussteifungsrost vom Bahnsteigraum getrennt wird. Der Einbau statisch tragfähigen und einer nutzbaren Zwischendecke über dem Bahnsteig würde theoretisch die Unterbringung von ca. 1.020 Fahrradabstellplätzen ermöglichen. Die Umwandlung des Luftgeschosses über dem Bahnsteig der U4/U5 stellt sich nach Einschätzung der Gutachter aber u.a. wegen schwerwiegender Probleme bezüglich des Brandschutzes, des technischen Aufwandes und der Betriebseinschränkungen der U4/ U5 während der Herstellung, die den Bauaufwand nicht rechtfertigen und in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würden, als nicht realistisch dar. Diese Einschätzung wird geteilt.
- **Bunkeranlage unter dem nördlichen und südlichen Vorplatz**
Der Umbau der bestehenden Bunkeranlagen unter dem nördlichen und südlichen Vorplatz hängt erheblich von der Entscheidung für oder gegen den Bau der U9 und deren Streckenverlauf ab. Bei einem Umbau ist bei beiden Anlagen ein hoher technischer Aufwand erforderlich, womit hohe Kosten verknüpft sind. Hinzu kommt, dass der nördliche und südliche Vorplatz als Baustelleneinrichtungsflächen für den Bau der 2. Stammstrecke sowie des Empfangsgebäudes genutzt werden sollen. Über die Verfügbarkeit der Bunkeranlagen kann demnach derzeit keine definitive Aussage getroffen werden.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wären die Standorte grundsätzlich zu befürworten, da sie die Hauptverkehrsströme aus dem südlichen Bahnhofsviertel und aus dem nördlich angrenzenden Stadtviertel berücksichtigen. Allerdings würden die erforderlichen Treppen- und Rampenbauwerke die Gestaltung der Platzoberflächen und deren Nutzbarkeit für die Öffentlichkeit erschweren. Diese sind bereits mit verschiedenen verkehrlichen Funktionen besetzt bzw. die künftigen verkehrlichen Funktionen sind noch nicht abschließend geklärt. Es wird erwartet, dass im Hinblick auf die Umgestaltung des Bahnhofplatzes der funktionale Nutzungsdruck auf den nördlichen und südlichen Vorplatz noch zunehmen wird. Eine bauliche Einbindung der Treppen- und Rampenbauwerke in das künftige Empfangsgebäude oder den Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofes könnte eine Entlastung schaffen, was die DB S&S jedoch ablehnt.

- **Flügel Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs**

Hinsichtlich des Hochbaus auf dem im Eigentum der DB S&S befindlichen Flügel Arnulfstraße im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs wurden drei Varianten untersucht, die drei bis acht Geschosse für Fahrradabstellplätze vorsehen. Variante 2 (Parkhaus mit Rampen) stellt in der Gesamtbetrachtung und im Vergleich mit der Variante 1 (Parkhaus mit Aufzügen) aus technischer und ökonomischer Sicht (weniger Technik, weniger Wartung, mehr Stellplätze, zügigere Abwicklung beim Abstellen und Abholen der Fahrräder) nach derzeitigen Kenntnisstand die sinnvollere Alternative dar. Ein automatisiertes Systemparken (Variante 3) wäre ebenfalls denkbar. Eine gesonderte und vertiefte Gegenüberstellung der drei Varianten auch unter dem Aspekt der zeitlichen Umsetzung des Bauwerks sollte daher erfolgen. Dabei ist insbesondere zu klären, bis zu welchem Geschoss die Abstellanlagen von den Nutzerinnen und Nutzern angenommen werden.

Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird die Lage des Fahrradparkhauses befürwortet, wenngleich es eine Randlage des Planungsgebietes einnimmt und die Hauptverkehrsströme aus den nördlichen Stadtvierteln nur eingeschränkt bedient. Ein nicht erheblicher Teil sollte weiterhin im Bereich der nördlichen und südlichen Vorplätze untergebracht werden können. Der Standort ist jedoch als Stadtbaustein an dieser Stelle zur Aufwertung der Arnulfstraße bedeutsam. Die dargestellte Geschossigkeit orientiert sich an der Höhenentwicklung nördlich der Arnulfstraße. Eine Anpassung der Höhenentwicklung des Baukörpers bzw. der Geschossigkeit für das Fahrradparkhaus kann, sofern dies positiven Einfluss auf die Annahme durch die Nutzerinnen und Nutzer hat, in Erwägung gezogen werden.

Eine Herstellung des Fahrradparkhauses in einer der Varianten erscheint somit bereits zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll. Die Rahmenvereinbarung berücksichtigt dies und sieht insoweit bei § 5 vor, dass DB Station&Service und LHM in entsprechende Grundstücksverhandlungen eintreten werden, damit an diesem Standort, sei es durch die Stadt oder durch DB S&S (vgl. dazu auch unten), ein Parkhaus für Fahrräder errichtet und betrieben werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch die Abhängigkeit der Grundstücksverfügbarkeit aufgrund der Realisierung des Empfangsgebäudes zu klären, da es als Ausweichfläche während der Bauzeit für den im Bahnhofsgebäude bestehenden DB-eigenen Wertstoffhof benötigt wird.

- **SWM Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz**

Der Umbau der SWM Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz zu einem Fahrradparkhaus ist durch geringen baulichen Aufwand herzustellen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung befürwortet den Standort, da Fahrradabstellanlagen unmittelbar im Bereich des Bahnhofplatzes ermöglicht und dessen Verkehrsströme berücksichtigt werden. Es wären dabei keine Gebäude(teile) auf dem Bahnhofplatz zu errichten, was sich positiv auf dessen künftige Gestaltung auswirken dürfte. Die bestehende Tiefgaragenrampe müsste erhalten bzw. umgebaut werden und ist in die Platzgestaltung einzubinden. Zu

klären ist hier vor allem zunächst der Verfügungsumfang des zweiten Untergeschosses in Abhängigkeit zur 2. Stammstrecke. Darüber hinaus muss eine praktikable Lösung der getrennten Zuwegung der Untergeschosse durch Kraftfahrzeuge und Fahrräder gefunden werden. Die Klärung dieser Punkte vorausgesetzt, erscheint die Nutzung dieser Fläche zur Realisierung von Fahrradabstellplätzen sinnvoll.

- **Fußgängerunterführung unter der Kreuzung Arnulfstraße/Seidlstraße**
Ein Umbau der Fußgängerunterführung unter der Kreuzung Arnulfstraße/Seidlstraße zu einer Fahrradabstellanlage ist gänzlich unabhängig von den sonstigen Bauvorhaben am Hauptbahnhof. Die Unterführung wird nach erster Einschätzung und Ortsbegehung nicht mehr für die Fußgängerquerung der Kreuzung genutzt und steht somit kurzfristig für eine Nachnutzung zur Verfügung. Vor allem im Hinblick auf eine eventuelle Reduzierung der derzeitigen Fahrradabstellanlagen durch Baustelleneinrichtungsflächen könnte eine schnelle Umnutzung der Unterführung eine Entlastung der Situation am Hauptbahnhof darstellen.

DB S&S wird das von der Landeshauptstadt München verfolgte Ziel zur Schaffung von Fahrradstellplätzen rund um den Hauptbahnhof unterstützen. In diesem Zusammenhang ist DB Station&Service bereit, mit der LHM über den Erwerb des Grundstücks „Flügel-Arnulf“ (Grundstücke Flurnummer 6856/13 und anteilig 6856/0) zu verhandeln (Eigentum oder Erbbaurecht), damit dort ein Parkhaus für Fahrräder errichtet und betrieben werden kann. Die Festsetzungen im Bebauungsplan sollen nach dem jetzigen Stand der Besprechungen zwischen DB S&S und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung als Nutzung Gemeinbedarf „Fahrradparken“ darstellen. Weiter ist DB S&S grundsätzlich auch bereit, das Gebäude auf dem Flügel Arnulfstraße zur Nutzung mit Fahrradabstellanlagen zu errichten.

Die LHM wird nach Beschlussfassung insbesondere Verhandlungen mit der DB S&S führen, um langfristig Möglichkeiten zur ebenerdigen und/ oder unterirdischen Fahrradabstellung in den Bereichen des nördlichen und südlichen Vorplatzes zu schaffen, insbesondere im Zusammenhang mit der möglichen Umsetzung der U-Bahn Linie U9. Zur Sicherstellung der Gestaltqualität der Vorplätze soll dabei auch eine bauliche Unterbringung zumindest der erforderlichen Treppen- und Rampenbauwerke zu unterirdischen Fahrradabstellmöglichkeiten in das Empfangsgebäude und das Gebäude des Starnberger Flügelbahnhofs Ziel sein.

cc. Vorplätze (§ 6 der Rahmenvereinbarung)

Die engen funktionalen und verkehrlichen Zusammenhänge erfordern eine Gesamtbetrachtung der drei Vorplätze nördlicher Vorplatz, südlicher Vorplatz und Bahnhofplatz sowie deren begleitende Flächen. Ausgehend von den Darstellungen im o.g. Beschluss vom 29.04.2015 hat sich in der weiteren Fortführung der Planung zu den Vorplätzen herausgestellt, dass die dort dargestellten Rahmenbedingungen ergänzt werden müssen und sich insofern in der Konzeption der Plätze Änderungen ergeben.

Dies bezieht sich sowohl auf die Eigentumsverhältnisse als auch auf Funktionen, die auf den Plätzen untergebracht werden sollen bzw. dort verbleiben müssen.

Nördlicher Vorplatz

Der nördliche Vorplatz wird aufgrund sich darunter befindlicher Nutzungen (Bereich S-Bahn samt dort verbleibender Brandmeldezentrale) weiter im Eigentum der DB S&S bzw. der DB Netz AG verbleiben.

Eigentum: DB S&S, DB Netz AG	
Funktionen:	
<p>Aktuell:</p> <p>Seiteneingang Hauptbahnhof Zugang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Starnberger Flügelbahnhof - Sperrengeschoss (U-/S-Bahn) - Kindermuseum <p>Zufahrten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behindertenstellplätze - Busse <p>Parken / Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellplätze - Stellplätze Bundespolizei - Behindertenparkplätze - Kurzzeitparkplätze - Kiss+Ride - Taxihalt/-vorfahrt - Busse - Flughafenbus <p>Anlieferung Läden / Gastronomie Lastenaufzug Sperrengeschoss Fluchtwege Brandmeldezentrale S-Bahn</p>	<p>Zukünftig:</p> <p>Abhängig von der Entscheidung zur weiteren Nutzung des Bahnhofplatzes:</p> <p>a) Beschränkung des Individualverkehrs oder b) Allgemeine Straßenverkehrsfläche</p> <p>In beiden Fällen bleiben die Funktionen wie bestehend erhalten.</p> <p>Noch nicht abschließend entschieden ist der Verbleib des Kindermuseums und der oberirdischen Stellplätze der Bundespolizei.</p> <p>Im Fall a) „Beschränkung des Individualverkehrs“ müssen zusätzlich folgende Funktionen des Bahnhofplatzes durch den nördlichen und südlichen Vorplatz aufgenommen werden (es entsteht dadurch jeweils eine Mehrung):</p> <p>Parken / Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurzzeitparkplätze - Taxihalt/-vorfahrt - Linienbusse <p>Temporäre Funktionen bedingt durch die Baustelle 2. Stammstrecke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baustelleneinrichtung - Baustellenverkehr

Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz befindet sich im Eigentum der LHM. Hier ist im o.g. Stadtratsbeschluss vom 29.04.2015 das Ziel formuliert worden, ein Optimum an Aufenthalts- und

Verbindungsqualität zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt zu erreichen.

Eigentum: LHM	
Funktionen:	
<p>Aktuell:</p> <p>Hauptzugang Hauptbahnhof Zufahrt Tiefgarage Zugang Sperrengeschoss (U-/S-Bahn) Aufzug Parken / Haltestellen: - Fahrradabstellplätze - Kurzzeitparkplätze - Taxihalt/-vorfahrt - Tram - Linienbusse Straßenverkehrsfläche Anlieferung Läden / Gastronomie Fluchtwege</p>	<p>Zukünftig:</p> <p>Noch nicht entschieden: a) Beschränkung des Individualverkehrs oder b) Allgemeine Straßenverkehrsfläche</p> <p>In beiden Fällen verbleibende Funktionen: - Hauptzugang Hauptbahnhof - Angepasster Zufahrtsbereich</p> <p>Tiefgarage - Parken / Haltestellen: - Fahrradabstellplätze - Tram</p> <p>Im Fall a) „Beschränkung des Individualverkehrs“ müssen folgende Funktionen durch den nördlichen und südlichen Vorplatz aufgenommen werden: Parken / Haltestellen: - Kurzzeitparkplätze - Taxihalt/-vorfahrt - Busse</p> <p>Temporäre Funktionen bedingt durch die Baustelle der 2. Stammstrecke: Baustelleneinrichtung Baustellenverkehr Feuerwehraufstellflächen</p>

Südlicher Vorplatz

Der südliche Vorplatz befindet sich im Eigentum der DB S&S. Hier hat sich das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1589 Bayerstraße – Holzkirchner Bahnhof, Bayerpost und südlicher Bahnhofsvorplatz, rechtsverbindlich seit dem 10.09.1996, zur Durchführung eines Realisierungswettbewerbs unter Beteiligung der LHM verpflichtet. Die Kosten für die Neugestaltung übernimmt ebenfalls das BEV bis zu einer vereinbarten Obergrenze. Sollte die Platzgestaltung mehr Kosten beanspruchen, hat sich die LHM verpflichtet, diese Kosten zu übernehmen.

Eigentum: DB S&S
Funktionen:

<p>Aktuell:</p> <p>Seiteneingang Hauptbahnhof Parken / Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellplätze - Behindertenparkplätze - Kurzzeitparkplätze - Kiss+Ride - Taxihalt/-vorfahrt <p>Fluchtwege Dienstbarkeit Durchgänge Bahnhofshalle</p>	<p>Zukünftig:</p> <p>Abhängig von der Entscheidung zur weiteren Nutzung des Bahnhofplatzes:</p> <p>a) Beschränkung des Individualverkehrs oder b) Allgemeine Straßenverkehrsfläche</p> <p>In beiden Fällen bleiben die Funktionen wie bestehend erhalten.</p> <p>Noch nicht abschließend entschieden ist der Zugang zu unterirdischen Fahrradabstellanlagen.</p> <p>Im Fall a) „Beschränkung des Individualverkehrs“ müssen zusätzlich folgende Funktionen durch den nördlichen und südlichen Vorplatz aufgenommen werden (es entsteht dadurch jeweils eine Mehrung):</p> <p>Parken / Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurzzeitparkplätze - Taxihalt/-vorfahrt - Linienbusse <p>Temporär Funktionen bedingt durch die Baustelle 2. Stammstrecke: Baustelleneinrichtung Baustellenverkehr</p>
---	---

Aufgrund der in der voran stehenden Übersichten dargestellten funktionalen Zusammenhänge ist eine Einzelbetrachtung der drei Vorplätze nicht zielführend. Der Entfall bzw. das Hinzukommen weiterer Funktionen macht eine neue stadtgestalterische Konzeption für jeden einzelnen Platz sowie eine Zusammenschau aller Plätze notwendig. Die nördlichen und südlichen Vorplätze markieren städtebaulich die seitlichen Eingangsportale des Hauptbahnhofes. Zugleich wird der nördliche Vorplatz das repräsentative Vorfeld des Neubaus Sarnberger Flügelbahnhof einnehmen. Der Bahnhofplatz nimmt künftig neben den erforderlichen Funktionen für den ÖPNV auch die Funktion als repräsentativer und belebter innerstädtischer Platz wahr. An seinem westlichen Rand wird sich das zentrale Portal des Münchner Hauptbahnhofs platzieren. Neben dem Bahnhofsgebäude selbst sollen dessen Vorplätze und der Bahnhofplatz für Reisende das „Tor zur Stadt“ darstellen. Diese Aufgabe müssen alle drei Vorplätze einschließlich der begleitenden Flächen qualitativ funktional aber auch insbesondere gestalterisch erfüllen.

Der Entfall bzw. das Hinzukommen weiterer Funktionen macht eine neue stadtgestalterische Konzeption für jeden einzelnen Platz sowie eine konzeptionelle

Betrachtung aller Flächen um den Hauptbahnhof notwendig. Der nördliche und südliche Vorplatz markieren städtebaulich die seitlichen Eingangsportale des Hauptbahnhofs. Zugleich wird der nördliche Vorplatz das repräsentative Vorfeld des Neubaus „Starnberger Flügelbahnhof“ einnehmen. Der Bahnhofplatz nimmt künftig neben den erforderlichen Funktionen für den ÖPNV auch die Funktion eines repräsentativen und belebten innerstädtischen Platzes wahr. An seinem westlichen Rand wird sich das zentrale Portal des Münchner Hauptbahnhofs platzieren. Neben dem Bahnhofsgebäude selbst sollen dessen Vorplätze und der Bahnhofplatz für Reisende das „Tor zur Stadt“ darstellen.

Ob und wie ein einheitliches Erscheinungsbild und eine durchgehende Gestaltqualität der in Bedeutung und Nutzung sehr unterschiedlichen Flächen um den Hauptbahnhof angestrebt werden können, z. B. durch ein gemeinsames konkurrierendes Planungsverfahren, wird später im Rahmen der Objektplanung entschieden. Zum aktuellen, sehr frühen Zeitpunkt ohne verbindliche Kenntnis der zukünftigen Verkehrskonzepte und anderer notwendiger Grundlagen (wie z. B. die Eigentumsverhältnisse und Nutzungen der zu überplanenden Flächen) kann noch keine Entscheidung zum späteren Planungsverfahren getroffen werden. Eine entsprechende Option soll gegebenenfalls jedoch mit der DB AG als Eigentümerin der nördlich und südlich liegenden Flächen vereinbart werden.

Hierzu kann das im Stadtratsbeschluss vom 29.04.2015 dargestellte Entwurfskonzept auf der Grundlage des Entwurfs von Auer Weber weiterhin als Grundlage verwendet werden. Ergänzt werden muss das Konzept um die weiteren nun bekannten Funktionen und (nach entsprechender Beschlussfassung durch den Stadtrat) um die Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchungen.

dd. Gleisquerung (§ 7 der Rahmenvereinbarung)

Es soll weiterhin die Machbarkeit einer Gleisquerung zwischen dem Starnberger und dem Holzkirchener Flügelbahnhof geprüft werden.

Die Thematik einer zusätzlichen Wegeverbindung („Skywalk“) zwischen einem Bahnsteig und dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) wurde inzwischen vertieft geprüft. Ergebnis ist, dass keine der denkbar sinnvollen Wegeverbindungen eine Verkürzung des bisher bestehenden Weges darstellt. Weitere denkbare Alternativen wären zum einen ein Fußweg über den Bahnsteig 31/32 zum ZOB, zum anderen ein Fußweg vom Empfangsgebäude zum ZOB mit Benutzung der S-Bahn. Aus beiliegender Graphik (Anlage 3) ist nachvollziehbar, dass sich auch bei diesen beiden Varianten keine Verkürzung der Wegebeziehung ergibt. Daher wird die zusätzliche Wegeverbindung („Skywalk“) nicht weiter verfolgt.

5. Antrag Nr. 14-20 / A 02399 des Herrn Stadtrat Marian Offman, des Herrn Stadtrat Richard Quaas und des Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss „Hauptbahnhof München von außen verwahrlost“ vom 12.08.2016

Herr Herr Stadtrat Marian Offman, Herr Stadtrat Richard Quaas und Herr Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss haben am 12.08.2016 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 02399 (Anlage 4) gestellt. Es wurde beantragt, die DB zu veranlassen, den optischen Zustand

des Münchner Hauptbahnhofes von außen so zu verbessern, dass der Anblick des Bauwerks bis zum Abriss halbwegs passabel erscheint. Insbesondere wird der Zustand des Vordachs über dem östlich orientierten Hauptzugang sowie die dort stehenden herrenlosen Fahrräder angesprochen.

Die Planungen für den Neubau Hauptbahnhof München werden derzeit voran getrieben, wie den obigen Ausführungen zu entnehmen ist. Dies betrifft auch das Umfeld des Hauptbahnhofes, wie z.B. die Vorplätze (vgl. hierzu insbesondere unter Ziffer 4b). Einer dieser Vorplätze ist der Bahnhofplatz mit dem östlich orientierten Hauptzugang. Die Verwaltung hat sich im Rahmen der oben erläuterten Planungen auch der beiden angesprochenen Themen (Vordach und herrenlose Fahrräder) angenommen. Hinsichtlich des Vordaches wurde zunächst die Eigentumslage geprüft, um dann die damit verbundene Unterhaltspflicht zu klären. Nach Information des Baureferates steht das Vordach im Eigentum der DB. Zwar steht es auf einem städtischen Grundstück, jedoch ist es nicht dessen sog. wesentlicher Bestandteil, sondern ist vielmehr nur zu einem vorübergehenden Zweck und ausschließlich aus Belangen des Bahnverkehrs mit diesem verbunden. Daher sind die Unterhaltsmaßnahmen von der DB zu veranlassen. Dies wurde der DB mit Schreiben vom 22.08.2016 mitgeteilt. Eine Antwort steht noch aus. Da es auch der Verwaltung ein besonderes Anliegen ist, den derzeitigen Zustand des Vordaches zu beheben, werden in dieser Angelegenheit zeitnah weitere Gespräche mit der DB gesucht.

Die im Antrag angesprochenen herrenlosen Fahrräder wurden zwischenzeitlich durch das Baureferat entfernt.

Demnach wurden die ersten Schritte zur Verbesserung des Erscheinungsbildes bereits erfolgreich durchgeführt bzw. in die Wege geleitet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 02399 des Herrn Stadtrat Marian Offman, des Herrn Stadtrat Richard Quaas und des Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 12.08.2016 wird entsprochen.

Das Baureferat hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Baureferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 3 Maxvorstadt wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 12) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden. 

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zum Sachstand der Planungen (verbindliche Bauleitplanung, Planfeststellungsverfahren im Bereich des Empfangsgebäudes München Hauptbahnhof und des Starnberger Flügelbahnhofs, Verknüpfungen mit der 2. Stammstrecke) werden zur Kenntnis genommen.
Die DB AG wird auf dieser Grundlage weiterhin gebeten, die Planungs- und Genehmigungsverfahren in die Wege zu leiten bzw. weiter zu verfolgen.
2. Dem Inhalt der Rahmenvereinbarung zum Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof / Neubau Starnberger Flügelbahnhof zwischen der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München wird zugestimmt.
3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die Rahmenvereinbarung mit der DB Station&Service AG im Namen der Landeshauptstadt München zu unterzeichnen.
4. Die dargestellten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Fahrradparken im Umfeld Münchner Hauptbahnhof“ von Auer Weber werden zur Kenntnis genommen.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, auf Grundlage der Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten und Flächen für die Realisierung von Fahrradabstellanlagen weiter zu untersuchen, die notwendigen Verhandlungen mit der DB Station&Service AG durchzuführen und anschließend dem Stadtrat zu berichten.
5. Der über den vorhabenbedingten Bedarf an Fahrradabstellplätzen aus bahnfremden Nutzungen hinausgehende Bedarf soll anteilig aus Mitteln der Stellplatzablässe finanziert werden.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02399 des Herrn Stadtrat Marian Offmann, des Herrn Stadtrat Richard Quaas und des Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss vom 12.08.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.



Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende


Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in







Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V.  **Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird  tätig.
2. An das Direktorium HA II/V 1 (1 x) 
3. An die Bezirksausschüsse 2 und 3 
4. An das Baureferat 
5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
6. An das Referat für Bildung und Sport
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 1
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/3, I/4, I/01-BVK 
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/11
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3 [<ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>](#)