

Rahmenvereinbarung

zum Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof / Neubau Starnberger
Flügelbahnhof

zwischen

der
DB Station&Service AG
(nachfolgend „DB Station&Service“)

und

der
Landeshauptstadt München
(nachfolgend „LHM“)

- gemeinsam als Vertragsparteien bezeichnet -

Präambel, Vertragszweck, Vertragsgegenstand

DB Station&Service beabsichtigt, die Gebäude des Bahnhofs München Hauptbahnhof und des Starnberger Flügelbahnhofs, gegliedert in die zwei Teilvorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und Neubau Starnberger Flügelbahnhof (gemeinsam das Gesamtvorhaben), in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München sowie dem Eisenbahn-Bundesamt zu entwickeln und neu bzw. umzubauen. Grundlage hierfür bildet der Siegerentwurf des Ideen- und Realisierungswettbewerbs der Jahre 2003 – 2006 des Architekturbüros Auer Weber Assoziierte GmbH (Auer Weber), die „Überarbeitung 2012 Phase 2“ Stand 27.03.2012, die „Überarbeitung 2012/2013“ Stand 22.07.2013 und die „Überarbeitung 2014“ Stand 15.05.2014. Mit Beschluss vom 29.04.2015 hat die Vollversammlung des Münchener Stadtrats aufbauend auf frühere Stadtratsbeschlüsse diesen Plänen als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung und Durchführung dieses Gesamtvorhabens zugestimmt.

Den Vertragsparteien ist bewusst, dass angesichts der Größe und Bedeutung des Gesamtvorhabens im Herzen Münchens dem städtebaulichen Kontext sowie der Größe und Bedeutung des Hauptbahnhofs München mit einem Reisendenaufkommen von rund 350.000 Personen pro Tag gelegen an der Magistrale Paris – Budapest eine besondere Bedeutung zukommt. Sie werden in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit und Abstimmung die notwendigen Schritte vornehmen, um ein Gelingen der Planungen zu gewährleisten.

Seitens DB Station&Service besteht die Erwartung, dass das Gesamtvorhaben von der LHM vollständig in konkrete städtebauliche Maßnahmen, insbesondere in Bebauungspläne, umgesetzt wird und sich dadurch für DB Station&Service ein Verwertungsergebnis erzielen lässt, das die Leistungen der Bahn als angemessen erscheinen lässt. Dabei sind sich die Vertragsparteien bewusst, dass das Vertragsgebiet aus wirtschaftlich attraktiven und weniger attraktiven Flächen besteht und das wirtschaftliche Gesamtergebnis von der Gesamtplanung abhängt. Den Vertragsparteien ist bekannt, dass auf die Aufstellung von Bauleitplänen und städtebaulichen Satzungen kein Anspruch besteht und ein Anspruch auch nicht durch

Vertrag begründet werden kann (§ 1 Abs. 2 Satz 2 BauGB). Entsprechendes gilt für den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 AEG.

Mit dieser Vereinbarung werden daher insbesondere die Synchronisation der Verfahren und Vorhaben geregelt. Zur Gewährleistung eines raschen Verfahrensablaufs bei den beteiligten Behörden soll eine Projektsteuerung eingerichtet werden. Zur Sicherung der gestalterischen Qualität des Gesamtvorhabens wird unterstützend ein Beratergremium eingerichtet.

Weiter trifft die Vereinbarung Regelungen zum Einzelhandel und zur Erstellung von Fahrradabstellanlagen, um eine hinreichende Abwägung sowohl im Bauleitplan-, als auch im Planfeststellungsverfahren zu gewährleisten.

Planung und Durchführung des Gesamtvorhabens erfordern unter anderem, dass die hierfür geltenden planungsrechtlichen Vorgaben des Fachplanungsrechts (Eisenbahnrecht) einerseits und des gemeindlichen Bauleitplanungsrechts (Bauleitplanungsrecht) andererseits wie folgt abgeschichtet werden:

Die Gestattung (Genehmigung) bahnfremder Nutzungen soll nach dem gemeinsamen Verständnis der Parteien im Wege bauaufsichtlicher Genehmigungen nach Maßgabe der Bayerischen Bauordnung (BayBO) durch die Landeshauptstadt München als zuständige Bauaufsichtsbehörde erfolgen (vgl. Art. 53 Abs. 1 BayBO). Auf die Regelungen unter nachfolgend § 2 Abs. 4 und § 5 (Stellplätze) wird insoweit ergänzend hingewiesen.

Der Neubau des Teilvorhabens Empfangsgebäude München Hbf und die damit verbundene Umgestaltung des Hbf München ist rechtlich als Bau bzw. Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuordnen. Vor Baudurchführung ist somit ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Zuständige Behörde für die Planfeststellung ist das Eisenbahn-Bundesamt. Soweit das Nutzungskonzept für den vorgenannten Neubau bahnfremde Nutzungen vorsieht (Regelung der Geschossfläche für Einzelhandelsnutzungen, Festlegung von Sortimenten auf Grundlage der Pläne Auer Weber GmbH, ggf. unter Ausschluss von Vergnügungsstätten), ist insoweit ergänzend ein (einfacher) Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) seitens der Landeshauptstadt München vorgesehen; eines städtebaulichen Vertrages (§§ 11, 12 BauGB) bedarf es hierfür nicht zwingend, da die Bauleitplanung insoweit kein neues Baurecht schafft.

Der Neubau des Teilvorhabens Starnberger Flügelbahnhof und die damit verbundene Umgestaltung des vorhandenen Bahnhofs erfordert bezogen auf die mit dem Vorhaben verbundenen Änderungen und Anpassungen an den vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen ebenfalls ein Planrechtsverfahren nach § 18 AEG (Rückbau- und Änderungsplanfeststellungsbeschluss), in dem im Kontext dieser Vereinbarung bzw. des vorgesehenen Neubaus des Empfangsgebäudes u.a. auch über denkmalschutzrechtliche Fragen vom Eisenbahn-Bundesamt entschieden wird (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Für das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof, welches keine Bahnbetriebsanlage darstellt, ist der Erlass eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans (§ 12 BauGB) vorgesehen. Da das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof mit den auf dem Baugrundstück verbleibenden bahnbefugten Nutzungen vereinbar sind, bedarf es zum Erlass des vorgenannten Vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach Auffassung der Vertragsparteien nicht der Freistellung (vgl. § 23 AEG) des im Umgriff des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegenden Baugrundstücks/-grundstücke. Der Fachplanungsvorrang (vgl. § 38 BauGB) steht dem beabsichtigten Vorhabenbezogenen Bebauungsplan somit nicht entgegen. Gemäß § 12 BauGB wird ein Durchführungsvertrag zwischen den Vertragsparteien geschlossen.

Einzelheiten zu dieser Rahmenvereinbarung werden in gesonderten Vereinbarungen (Durchführungsvertrag, Ausführungsvereinbarungen usw.) geregelt.

Die Vertragsparteien gehen mithin davon aus, dass beide Teilvorhaben „miteinander stehen und fallen“, das eine also nicht ohne das andere Baurecht erhält und/oder durchgeführt wird. Dies kann auch bedingen, dass, ggf. auf Anforderung des Eisenbahn-Bundesamts, für beide Teilvorhaben ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

Die Parteien stimmen ferner grundsätzlich dahingehend überein, dass die beiden Vorhaben im städtebaulichen Kontext mit anderen – gesonderten Bauleitplanungen und Genehmigungsverfahren unterliegenden – Vorhaben wie der 2. Stammstrecke und dem dritten Trambahngleis stehen.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

§ 1 Zusammenarbeit, Projektsteuerung

(1) Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit Voraussetzung für das Gelingen des Gesamtvorhabens und der Teilvorhaben ist. Hierfür haben die Vertragsparteien jeweils Teams und Projektgruppen gebildet bzw. werden diese bilden. Es sind von jeder Seite feste Ansprechpartner zu benennen, die für die Kommunikation und Koordination der Teams verantwortlich sind. Es ist ein gemeinsames Organigramm zu der Kommunikationsstruktur im Projekt einvernehmlich festzulegen. Einzelheiten können in weiteren Vereinbarungen geregelt werden.

(2) Die Vertragsparteien stimmen ferner darin überein, dass auf Kosten von DB Station&Service eine Projektsteuerung zur Verfahrenssteuerung eingeschaltet wird, Aufgaben und Umfang der Tätigkeit ergeben sich aus der beigefügten Anlage 1, die Bestandteil dieser Vereinbarung ist.

Anlage 1: Leistungsbeschreibung Projektsteuerung der Genehmigungsverfahren

§ 2 Synchronisation der Verfahren und Vorhaben

(1) Die Teilvorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und Neubau Starnberger Flügelbahnhof sowie die zugehörigen planungsrechtlichen und genehmigungsrechtlichen Verfahren und die Baudurchführung sind zeitlich aufeinander abzustimmen. DB Station&Service wird die entsprechenden Anträge zur Einleitung der in der Präambel bezeichneten Verfahren möglichst zügig bei den zuständigen Behörden und Stellen beantragen. LHM wird die erforderlichen Bauleitplanverfahren möglichst zügig einleiten und durchführen. LHM wird sich des Weiteren in dem/ den eisenbahnrechtlichen Verfahren nach § 18 AEG konstruktiv und unterstützend verhalten.

(2) Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass die Baurechtsschaffung für das Teilvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof gegebenenfalls unter der bedingten Festsetzung einer bestandskräftigen Planfeststellung und verbindlichen Finanzierungszusage für den Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof erfolgt. Die ordnungsgemäße Abwägung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Teilvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof erfordert die Berücksichtigung des Zusammenhangs mit dem Teilvorhaben Empfangsgebäude München Hauptbahnhof bzw. mit einem eventuell einheitlichen Planfeststellungsverfahren.

(3) DB Station&Service hat einen Rahmenterminplan für das Gesamtvorhaben und die Teilvorhaben zum Ablauf der Planung, der Rechtsverfahren und der Baudurchführung erstellt. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass die in diesem Rahmenterminplan dargestellten Zeitabläufe realistisch sind und voraussichtlich eingehalten werden können. Dieser Rahmenterminplan ist dieser Rahmenvereinbarung beigelegt als Anlage 2.

Anlage 2: Rahmenterminplan vom 13.10.2016, aufgestellt von DB Station&Service

(4) Die Gestattung (Genehmigung) bahnfremder Nutzungen soll nach dem gemeinsamen Verständnis der Vertragsparteien im Wege bauaufsichtlicher Genehmigungen nach Maßgabe der Bayerischen Bauordnung (BayBO) durch die Landeshauptstadt München als zuständige Bauaufsichtsbehörde erfolgen (vgl. Art. 53 Abs. 1 BayBO). Die LHM beabsichtigt, mit dem Eisenbahn-Bundesamt hierzu eine Konkretisierung der Genehmigungszuständigkeiten vorzunehmen.

§ 3 Beratergremium

Von DB Station&Service wird ein Beratergremium bezogen auf das Gesamtvorhaben und seine Vorplätze eingerichtet. Das Beratergremium setzt sich – wie aus der Anlage 3 ersichtlich – aus Mitgliedern des Stadtrates, des Bezirksausschusses, der Kommission für Stadtgestaltung und aus Vertretern und Vertreterinnen der Architektenschaft sowie des Bauherren und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zusammen. Das Gremium soll mindestens zwei Mal im Jahr tagen und das Vorhaben durch Einbringung städtebaulicher sowie architektonischer Empfehlungen an die Architekten und Bauherren kontinuierlich begleiten. Auf Empfehlung der Kommission für Stadtgestaltung sollen u.a. Kubatur, Fassadengestaltung und Höhenentwicklung die Beratungsinhalte sein. Das vorgenannte Gremium hat beratende nicht beschließende oder mitentscheidende Funktion.

Anlage 3: Übersicht zu den Personen und den Aufgaben des Beratergremiums

§ 4 Einzelhandel / Nutzungen

(1) Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass das vorliegende Einzelhandelsgutachten aus dem Jahre 2002 zu aktualisieren ist. DB Station&Service verpflichtet sich, ein aktuelles Gutachten auf eigene Kosten zu beauftragen; der Gutachter sowie Inhalt und Umfang der Untersuchung werden von DB Station&Service eigenverantwortlich im Benehmen mit der LHM ausgewählt und definiert. Es sollen Aussagen in dem Gutachten getroffen werden, welche Auswirkungen bezogen auf den Einzelhandel im Hinblick auf die Innenstadt und ggf. weitere zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten sind. Das Gutachten ist so zu erstellen, dass das Teilvorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof und das Teilvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof jeweils gesondert und für sich genommen begutachtet werden, jedoch jeweils unter Berücksichtigung der Einzelhandelsentwicklung beider Teilvorhaben.

(2) DB Station&Service verpflichtet sich, das oberste Geschoss bzw. die Dachterrasse des Hochhauses am Neubau Starnberger Flügelbahnhof der Öffentlichkeit zumindest außerhalb der üblichen Büroöffnungszeiten öffentlich zugänglich zu machen und hierbei der LHM im Durchführungsvertrag eine dingliche Sicherung einzuräumen.

§ 5 Kfz-Stellplätze / Ablösevereinbarung; Fahrradabstellplätze

Beide Vertragsparteien sind sich einig, dass das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof und das Teilvorhaben Empfangsgebäude Hbf München nach der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung - StPIS) für bahnfremde Nutzungen einen Kfz-Stellplatzbedarf von insgesamt höchstens 584 Kfz-Stellplätzen auslösen und die in der Planung Auer Weber jeweils in einer Tiefgarage vorgesehenen 143 Kfz-Stellplätze für das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof und 203 Kfz-Stellplätze für das Teilvorhaben Empfangsgebäude Hbf München sowie die Zahlung eines Stellplatzablösebetrags in Höhe von insgesamt EUR 2.975.000,00 (in Worten: zwei Millionen und neunhundertfünfundsiebzigtausend) den nach der StPIS für die beiden vorgenannten Teilvorhaben notwendigen Kfz-Stellplatzbedarf vollständig abdecken. Einzelheiten der Ablöse werden in einer Ablösevereinbarung im späteren Baugenehmigungsverfahren zwischen den Vertragsparteien geregelt.

Beide Vertragsparteien sind sich weiter einig, dass die nach der Planung Auer Weber für bahnfremde Nutzungen jeweils in einer Tiefgarage vorgesehenen 160 Fahrradabstellplätze für das Teilvorhaben Starnberger Flügelbahnhof und 200 Fahrradabstellplätze für das Teilvorhaben Empfangsgebäude Hbf München den nach der München Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS) vom 06. August 2012 den notwendigen Abstellbedarf für Fahrräder abdecken.

Eine Pflicht zur Herstellung weiterer Fahrradabstellplätze besteht für DB Station&Service für die beiden Teilvorhaben, gleich aus welchem Rechtsgrund, nicht.

Beide Vertragsteile sind sich zudem einig, dass die Landeshauptstadt München den in den Absätzen 1 und 3 näher bezeichneten Stellplatzbedarf unter Wahrung des planungsrechtlichen Abwägungsgebots wie vorbezeichnet zusätzlich auch im vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Starnberger Flügelbahnhof) und im einfachen Bebauungsplan (Empfangsgebäude Hbf München) - ggf. nachrichtlich - darstellt.

DB Station&Service verpflichtet sich, das von der Landeshauptstadt München verfolgte verkehrspolitische Mobilitätskonzept zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof weiterhin zu unterstützen. In diesem Zusammenhang ist DB Station&Service bereit, mit der LHM über den Erwerb des Grundstücks „Flügel-Arnulfstraße“ (Grundstücke Flurnummer 6856/13 und anteilig 6856/0) zu verhandeln (Eigentum oder Erbbaurecht), damit dort seitens der LHM ein Parkhaus für Fahrräder errichtet und betrieben werden kann.

DB Station&Service ist darüberhinaus bereit, nach Erwerb des Grundstücks „Flügel-Arnulfstraße“ (Eigentum oder Erbbaurecht) durch die LHM über die Errichtung des Parkhauses für Fahrräder durch DB Station&Service AG anstelle der LHM zu verhandeln, sofern die LHM sich zuvor schriftlich bereit erklärt hat, sämtliche damit verbundenen Kosten zu übernehmen.

§ 6 Tauschflächen / Einräumung von Nutzungsrechten / Vorplätze

(1) Beide Vertragsparteien stimmen darin überein, dass zur Umsetzung des Gesamtvorhabens die gegenseitige Einräumung von Nutzungsrechten, ggfs. dingliche Sicherungen und ein Flächentausch – ggfs. mit Wertausgleich – zwingend erforderlich wird. Näheres regeln die Vertragsparteien durch gesonderte notariell zu beurkundende Vereinbarungen.

(2) Die Gestaltung der drei Vorplätze – Bahnhofplatz (östlicher Vorplatz), nördlicher und südlicher Vorplatz werden nach dem Willen beider Vertragsparteien aufeinander abgestimmt:

- (a) Die LHM wird die Gestaltung, Realisierung und Finanzierung des Bahnhofplatzes (östl. Vorplatz) übernehmen. Dabei streben die Parteien in zeitlicher Hinsicht an, dass nach Fertigstellung des Empfangsgebäudes die Fertigstellung des Bahnhofplatzes, soweit technisch und logistisch möglich, zeitnah erfolgt.

Hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofplatzes ist vorgesehen, dass zunächst eine Fortschreibung der verkehrstechnischen Untersuchung erfolgt. Darauf basierend soll ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt werden, über das der Stadtrat entscheiden wird. Das Verkehrskonzept wird dann dem weiteren Verfahren und insbesondere dem darauf folgenden Planungsverfahren zur Oberflächengestaltung zu Grunde gelegt. Im Anschluss hieran wird die LHM die notwendigen Planungs- und Genehmigungsschritte einleiten, wobei ein durchzuführendes Planfeststellungsverfahren hinsichtlich der Verlegung der Trambahngleise ebenfalls zu berücksichtigen sein wird. Zur weiteren sozialen Belegung sollen in die weiteren Planungen des Bahnhofplatzes zwei betriebszugehörige Freischankflächen in der Größe von ca. 2 x 300 m² Eingang finden.

Um eine zeitnahe Herstellung des Bahnhofplatzes mit der Fertigstellung des Empfangsgebäudes sicherzustellen, vereinbaren die Parteien daher jeweils wesentliche Verfahrensschritte eng abzustimmen. Dazu wird DB Station&Service insbesondere auch den voraussichtlichen Zeitpunkt des Baubeginns und der Fertigstellung des Empfangsgebäudes so bald als möglich mitteilen.

- (b) DB Station&Service wird im Zuge der Neubebauung des Starnberger Flügelbahnhofs den nördlichen Vorplatz als gesondertes Projekt neu gestalten. Weiteres soll in dieser Vereinbarung nicht geregelt werden, sondern bleibt ggf. gesonderten Absprachen zwischen den Vertragsparteien vorbehalten.

DB Station&Service strebt eine zeitnahe Realisierung nach Abschluss der Räumung der Baustelleneinrichtungsflächen durch die Zweite Stammstrecke und Inbetriebnahme der angrenzenden Bahnhofsgebäude an.

- (c) Die Vereinbarungen zum südlichen Vorplatz vom 30.01.1996 bzw. vom 10.11.2004 (Bebauungsplan Nr. 1589) sind den Vertragsparteien bekannt.

(3) Zur Erreichung einer durchgehenden Gestaltqualität wird seitens der LHM 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 durchzuführen. DB Station&Service wird das Verfahren konstruktiv begleiten. Über die Beteiligungsmodalitäten in Verfahren und Umsetzung von DB Station&Service erfolgt noch eine gesonderte Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien nach Aufsetzung des Projektes.

(4) Die Vertragsparteien stimmen im weiteren Verfahren ab, in welchem Umfang eine Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen nach den einschlägigen Werberichtlinien auch zu Werbezwecken möglich ist

(5) Die Parteien sind sich einig, dass DB Station&Service ein Nutzungsrecht zur Reinigung und Wartung der Fassade eingeräumt werden soll. Das Nähere dazu wird in einer entsprechenden Vereinbarung geregelt.

§ 7 Gleisquerung

Die Vertragsparteien erklären die Absicht, im weiteren Verlauf des städtebaulichen Vorgangs die Machbarkeit einer Gleisquerung zwischen dem Starnberger Flügelbahnhof und dem Holzkirchener Flügelbahnhof zu prüfen und sich über das weitere Vorgehen zu diesen Themen zu verständigen.

Aktuell verhandelt die DB Station&Service mit dem Freistaat Bayern eine anteilige Finanzierung der Planungskosten der Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI

§ 8 Bauablauf

DB Station&Service wird – wie ohnehin vorgesehen – die Baumaßnahme Neubau Hauptbahnhof mit der Baumaßnahme 2. Stammstrecke abstimmen.

Die DB Station&Service hat in den letzten Jahren das Konzept eines Integrierten Bauablaufs der beiden Großprojekte Neubau Empfangsgebäude und 2. Stammstrecke am Haltepunkt München Hbf vertieft erarbeitet. In beiden Projekten ist die DB Station&Service in der Funktion des Bauherren tätig. Dieses Konzept wurde mit den folgenden Zielstellungen gemeinsam mit der Projektleitung der 2. Stammstrecke erstellt.

- Darstellung der Schnittstellen zwischen den Projekten
- Schaffung von Transparenz an den Schnittstellen
- Ermöglichen eines kürzest möglichen Gesamtbauablaufs zur Fertigstellung beider Projekte.

Das vorgenannte Konzept wird gemeinsam mit der Projektleitung der 2. Stammstrecke fortgeführt und detailliert.

§ 9 Kommunikationskonzept / Öffentlichkeitsarbeit/ Bürgerbeteiligung

Die Vertragsparteien verständigen sich auf ein gemeinsames Kommunikationskonzept für das Vorhaben. Größtmögliche Information schafft Akzeptanz: Die Öffentlichkeit erwartet Transparenz hinsichtlich Zielsetzungen, Perspektiven, Entscheidungen, Abhängigkeiten, Zeitpunkte und Auswirkungen bei Planung und Fertigstellung der Baumaßnahme. Ein gemeinsames Kommunikationskonzept baut auf die vertrauensvolle Zusammenarbeit und projektbegleitende Abstimmung zwischen den Vertragsparteien auf. Der erfolgreiche projektbezogene Start einer gemeinsamen Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit zwischen den Vertragsparteien soll nachhaltig ausgebaut und in enger Verzahnung für die gesamte Maßnahme fortgeführt werden. Hierzu wird eine gesonderte Vereinbarung geschlossen.

§ 10 Bauverpflichtung, Finanzierung

Die internen Regularien der DB Station&Service sehen für die Realisierung insbesondere des Teilbauvorhabens Starnberger Flügelbahnhof eine kontinuierliche Freigabe von Finanzmitteln durch den Vorstand der DB AG vor.

So erfolgt beispielsweise die Freigabe von Finanzmitteln für die Planung zunächst für die Leistungsphasen 1 und 2 (entsprechend der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI), anschließend für die Leistungsphasen 3 und 4 und so fort.

DB Station&Service verpflichtet sich daher, mit Eintritt der Planreife nach § 33 BauGB, frühestens jedoch nach Freigabe der Leistungsphasen 5 - 9 gemäß §§ 34, 47 HOAI, eine Finanzierungszusage bezogen auf den Bau beider vorgenannten Teilvorhaben vorzulegen.

DB Station&Service wird sich nach Maßgabe des §12 BauGB im Durchführungsvertrag zum Teilvorhaben Neubau Starnberger Flügelbahnhof unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens zur Durchführung dieses Teilvorhabens verpflichten.

DB Station&Service weist darauf hin,

- dass DB Station&Service derzeit eine Verpflichtung zur Realisierung des Gesamtvorhabens ohne gesicherte Finanzierung nicht übernehmen kann. Eine (Vor-) Finanzierung von im Zusammenhang mit der Realisierung des Gesamtvorhabens stehenden Planungs- bzw. Baukosten ist damit ausgeschlossen, soweit nichts anderes ausdrücklich vereinbart worden ist;
- die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens - nach den DB-Standards - für DB Station&Service jederzeit sichergestellt sein muss;
- DB Station&Service für sich ausschließt, Kosten zu tragen bzw. sich an Kosten zu beteiligen, die aus Erhöhungen der zuwendungsfähigen Kosten sowie Planungsänderungen resultieren, denen der Finanzierungsgeber nicht zustimmt und/oder die nicht finanziert werden. Das gilt auch für Kostenerhöhungen, die nicht von dem Finanzierungsgeber finanzierte Anteile betreffen.

Aus Sicht von DB Station&Service steht die Realisierung des Gesamtvorhabens derzeit auch im Übrigen unter einem ausdrücklichen Vorbehalt der jederzeit ausreichenden Finanzierung und Finanzierbarkeit.

Auf die Möglichkeit einer bedingten Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Falle des Nichtvorliegens einer verbindlichen Finanzierungszusage im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses (§ 2 Abs. 2 Satz 1 dieser Rahmvereinbarung) wird von der LHM hingewiesen.

§ 11 Geschäftsgrundlage, Kündigung

Die Vertragsparteien legen dieser Vereinbarung das in der Präambel näher bezeichnete Gesamtvorhaben zugrunde. Da die endgültige Planungs- und Nutzungsdaten sowohl des städtebaulichen als auch des eisenbahnrechtlichen Teils des Gesamtvorhabens durch die Festsetzungen der von der LHM aufzustellenden Bauleitplänen und durch den vom Eisenbahn-Bundesamt zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss bestimmt werden, ist diese Vereinbarung im Fall wesentlicher Abweichung nach Maßgabe folgender Regelungen anzupassen.

Erfüllen sich die in dieser Rahmenvereinbarung genannten Erwartungen in erheblichem Maße nicht oder ändern sich die tatsächlichen und/oder rechtlichen Verhältnisse, die für die Festsetzung des Inhalts dieser Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit ihrem Abschluss so wesentlich, dass einer Vertragspartei das Festhalten an dieser Vereinbarung nicht zuzumuten ist, so kann jede Vertragspartei eine Anpassung des Inhalts dieser Vereinbarung an die geänderten Verhältnisse verlangen oder, sofern eine Anpassung nicht möglich oder der anderen Vertragspartei nicht zuzumuten ist, dieser Vereinbarung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Jahr kündigen.

Die Vertragsparteien streben für diese Vereinbarung die Einhaltung des in der Anlage 2 aufgestellten Rahmenterminplans für die Verwirklichung der Überplanung der einzelnen Abschnitte an.

DB Station&Service ist berechtigt, diese Rahmenvereinbarung zu kündigen, wenn nicht bis zum 31.12.2019 für die Flächen des Starnberger Flügelbahnhofs und des Empfangsgebäudes die Überplanung soweit abgeschlossen ist, dass der Satzungsbeschluss zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan und zum einfachen Bebauungsplan gefasst ist oder Planreife nach § 33 BauGB eingetreten ist, sofern die Terminüberschreitung nicht von der Bahn zu vertreten ist.

Kündigt eine Vertragspartei diese Vereinbarung, bleiben bereits erbrachte Leistungen und in Vollzug dieser Rahmenvereinbarung bereits geschlossene weitere Verträge davon unberührt.

§ 12 Teilnichtigkeit

Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam und/oder undurchführbar sein oder werden – gleich aus welchem Grund –, so soll die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden.

Die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen sind so auszulegen, umzudeuten oder zu ersetzen, dass der erstrebte wirtschaftliche Erfolg möglichst gleichkommend verwirklicht wird.

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen durch eine entsprechende rechtlich einwandfreie Regelung zu ersetzen, sowie alles nach Treu und Glauben Zumutbare zu tun, um die Wirksamkeit des heutigen Vertragsverhältnisses zu sichern und seine Durchführung zu ermöglichen.

Ort, Datum, Unterschrift
(LHM, vertreten durch den Oberbürgermeister Herrn Dieter Reiter)

Ort, Datum, Unterschrift
(DB Station&Service, vertreten durch ihren Vorstand Herrn Dr. André Zeug, Herr Andreas Springer, Herr Rolf Reh und Frau Ute Möbus)