

Telefon: 0 233-26086
0 233 24995
0 233 24306
Telefax: 0 233 24213

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/21 P
PLAN-HA II/20 V
PLAN-HA II/52

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a
Arnulfstraße südlich zwischen Paul-Heyse-Unterführung und nördlichem Vorplatz
(Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4),
- Starnberger Flügelbahnhof -**

**- Einleitungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung
Nr. 2002a; Qualifizierung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 2002 vom 25.04.2007 in
einem Teilbereich -**

Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11871

**Vorblatt zum Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom
13.06.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	1
A) Einleitungsbeschluss	1
1. Anlass der Planung	1
2. Ausgangslage	5
3. Planungsziele	11
4. Projektbeschreibung	12
B) Stellungnahme der Verwaltung zum vorliegenden Antrag	14
C) Beteiligung der Bezirksausschüsse	17
II. Antrag der Referentin	19
III. Beschluss	20

Telefon: 0 233-26086
0 233 24995
0 233 24306
Telefax: 0 233 24213

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/21 P
PLAN-HA II/20 V
PLAN-HA II/52

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a
Arnulfstraße südlich zwischen Paul-Heyse-Unterführung und nördlichem Vorplatz
(Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4),
- Starnberger Flügelbahnhof -**

**- Einleitungsbeschluss für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung
Nr. 2002a; Qualifizierung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 2002 vom 25.04.2007 in
einem Teilbereich -**

Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt

Sitzungsvorlage Nr. Nr. 14-20 / V 11871

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
2. Übersichtsplan M 1 : 2.500
3. Antrag der Vorhabenträgerin DB Station&Service AG auf Einleitung eines
Vorhabenbezogenen Bebauungsplans vom 12.03.2018 (ohne Anlagen)
4. Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin DB Station&Service AG vom 12.03.2018
5. Vorentwurf eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002a
M 1:1.000 sowie Projektpläne M 1 : 500 jeweils der Vorhabenträgerin DB Station&
Service AG
- 6a. Stellplatznachweis Kfz
- 6b. Stellplatznachweis Fahrrad
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.05.2018
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses 3 – Maxvorstadt vom 18.05.2018

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 13.06.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

A) Einleitungsbeschluss

1. Anlass der Planung

Gegenstand des Einleitungsbeschlusses ist die Errichtung eines Bürogebäudes auf dem Standort des Starnberger Flügelbahnhofs. Dieses Gebäude ist Bestandteil des Münchner Hauptbahnhofs und ist eine der ersten Maßnahmen, die zur Modernisierung des gesamten Standortes führen wird. Die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des Münchner Hauptbahnhofs als zentrale Schnittstelle im internationalen und regionalen Reiseverkehr soll gesteigert werden. Die Deutsche Bahn beabsichtigt ein modernes Dienstleistungs- und Kundenservice-Center mit zusätzlichen, nicht mit dem Betrieb der Bahn verbundenen, Einzelhandels- und Büronutzungen zu errichten.

Zusätzlich erfordert die 2. Stammstrecke ein neues Zugangsbauwerk, um die Erschließung der neuen Station in Tieflage sowie die Verknüpfung zu den S- und U-Bahnlinien herstellen zu können. Die Baumaßnahme erfordert den umfangreichen Abbruch der Bestandsgebäude und die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes mit weiteren Gebäudeteilen als Gesamtmaßnahme für den Münchner Hauptbahnhof. Vom Abbruch betroffen ist u.a. das in der Denkmalliste eingetragene Gebäude des heutigen Starnberger Flügelbahnhofs an der Arnulfstraße. Das Bestandsgebäude soll durch ein neues Bürogebäude mit Hochpunkt sowie Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie ersetzt werden.

Hierzu hat die DB Station&Service AG als Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 12.03.2018 den Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung und Abschluss eines Durchführungsvertrages nach § 12 BauGB für das Baugebiet "München Hbf, Neubau Gebäude Starnberger Flügelbahnhof" (Antrag siehe Anlage 3, Erläuterungsbericht siehe Anlage 4, Vorentwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Projektpläne siehe Anlage 5, Stellplatznachweis siehe Anlage 6) gestellt.

Der Entwurf für das Projekt wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin von Architekturbüro Auer Weber Assoziierte GmbH, München (Auer Weber) entwickelt. Anstelle des derzeitigen Starnberger Flügelbahnhofs ist die Errichtung eines fünfgeschossigen Basisgebäudes entlang der Arnulfstraße geplant, das im südwestlichen Bereich einen Hochpunkt mit 17 Geschossen und max. 69,90 m Höhe erhalten soll. In dieser Kubatur ist auch die Technik angeordnet. In dem Gebäude sind als Nutzungen Büro, in den beiden ersten Geschossen auch Einzelhandel und Gastronomie und darunter eine Tiefgarage beabsichtigt. Darüber hinaus wird im obersten Geschoss des Hochpunktes eine öffentlich zugängliche Nutzung angeboten. Auch besteht die Möglichkeit, das Kinder- und Jugendmuseum wieder in dem Gebäudekomplex unterzubringen.

1.1 Planungsstand

Auf Grundlage durchgeführter Planungswettbewerbe wurde bereits am 25.04.2007 der Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002 - Hauptbahnhof München - für den Bereich Arnulfstraße südlich, Bahnhofplatz westlich und Bayerstraße nördlich und Paul-Heyse-Unterführung östlich gefasst (Sitzungsvorlagen RIS-Nr. 02-08 / V 09831). Das Planungsgebiet umfasst dabei die Gesamtmaßnahme „Neubau Hauptbahnhof München“ unter Teiländerung der angrenzenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 41 b und c, Nr. 1589 und Nr. 1756.

Der Beschluss stellt unter Ziffer 3 auch die Abgrenzung der Fachplanungshoheit nach Eisenbahnrecht zum kommunalen Planungsrecht dar und verdeutlicht die Schnittstellen in den anstehenden Verfahren.

Aufbauend auf dem Ergebnis des Planungswettbewerbs wurden durch die DB Station&Service AG mehrere Konzeptionen für die Gesamtmaßnahme geprüft, mit der Landeshauptstadt München diskutiert und mündeten in den vorliegendem

Bebauungskonzept vom Büro Auer Weber.

Am 29.04.2015 hat die Vollversammlung des Stadtrats (Sitzungsvorlagen RIS-Nr. 14-20 / V 02553) dem überarbeiteten Konzept von Auer Weber für den Münchner Hauptbahnhof einschließlich des Starnberger Flügelbahnhofs 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 Stadtgestaltungskommission hat in ihrer Sitzung am 02.02.2016 die vorgestellten Planungen des Büros Auer Weber unter Berücksichtigung eines Hochpunktes beim Neubau Starnberger Flügelbahnhof zustimmend zur Kenntnis genommen. Dabei wurde empfohlen, die weitere Maßnahme durch eine Beratergruppe zu begleiten. Das Gremium, bestehend aus Mitgliedern des Stadtrats, Vertretungen der Architektenschaft, des Denkmalschutzes sowie der Bauherrenschaft und Mitgliedern der Verwaltung, soll beratend die weitere Konkretisierung des Städtebaus des Gesamtprojektes Hauptbahnhof (z.B. Kubatur, Höhenentwicklung und Nutzungsarten) und des Hochbaus (z. B. Fassadengestaltung) sowie der begleitenden Neuordnung des Umfeldes unterstützen. Die Stadtgestaltungskommission gibt der Deutschen Bahn AG im weiteren auf, „die oberste Hochhausetage teilweise einer öffentlichen Nutzung zugänglich zu machen und damit der Öffentlichkeit einen Blick über die Landeshauptstadt zu gewährleisten“ [Auszug aus dem Sitzungsprotokoll der Kommission für Stadtgestaltung vom 02.02.2016].

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und der Überarbeitung des Entwurfes unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Kommission und des Beratergremium hat sich der Gebäudeentwurf in seiner städtebaulichen und architektonischen Gestaltung in einigen Punkten wesentlich geändert. Diese Veränderungen wurden in der Sitzung der Stadtgestaltungskommission am 10.10.2017 nochmals vorgestellt; die Kommission hat das Ergebnis der Überarbeitung mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen.

Zur Gewährleistung eines reibungslosen Ablaufs der Gesamtmaßnahme wurde seitens der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München am 27.03.2017 eine Rahmenvereinbarung geschlossen. Diese regelt u.a. die Synchronisation der Verfahren und Vorhaben und die Einrichtung einer Projektsteuerung, Aussagen zu Nutzungsbindungen, wie u.a. die öffentliche Nutzung im obersten Geschoss, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Der Stadtrat hat den Inhalten der Rahmenvereinbarung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 07.12.2016 bzw. in der Vollversammlung vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlagen RIS-Nr. 14-20 / V 07576) zugestimmt.

1.2 Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung

Auf Grundlage der vorliegenden konkretisierten Planungen zum Neubau Starnberger Flügelbahnhof (SFB) soll nun über das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren (VEP) Nr. 2002a Baurecht geschaffen werden. Die dem Antrag auf Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beiliegenden Projektpläne sind das Ergebnis

der Überarbeitung des Büros Auer Weber und finden ihren Eingang in dem parallel laufenden Verfahren der Planfeststellung für die Gesamtmaßnahme des Münchner Hauptbahnhofes.

Der Abschluss dieses Planfeststellungsverfahrens in Form eines Planfeststellungsbeschlusses schafft die rechtlichen Voraussetzungen für den Erlass eines vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a. Folglich soll vor dem Billigungsbeschluss des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans der Planfeststellungsbeschluss ergangen sein.

Die bauliche Umsetzung des hier vorliegenden Vorhabens soll nach derzeitigem Kenntnisstand ab 2022 erfolgen.

1.3 Planungsrechtliche Gesamtsituation und parallele Verfahren

Der Hauptbahnhof München mit der Empfangshalle, der Gleishalle, dem Starnberger Flügelbahnhof und den Vorplätzen sowie dem Bahnhofplatz sollen in den nächsten Jahren erneuert werden. Für die Gesamtmaßnahme des Hauptbahnhofes München ist ein Verfahren zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beabsichtigt. Zur Bewältigung sachgerechter Themenfelder gerade bei komplexen Planungen ist eine Abschnittsbildung erforderlich. Sie soll der praktikablen Handhabung der mit der planerischen und verfahrensrechtlichen Abschichtung einhergehenden Konflikt- und Problembewältigung dienen. Die DB Station&Service AG hat hierzu den Antrag auf Planfeststellung in zwei Abschnitten beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Der erste Abschnitt umfasst den Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs, der zweite Abschnitt umfasst das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes mit den Flächen des nördlichen und südlichen Vorplatzes und den Randbauten.

Der erste Abschnitt beinhaltet insbesondere den Rückbau und die Anpassung der Eisenbahnanlage und Freistellung von eisenbahnrechtlicher Widmung zum Starnberger Flügelbahnhof. Um eine kommunale Planung zu eröffnen, wird durch das Planfeststellungsverfahren auch über die Fläche gem. § 23 Abs. 1 AEG entschieden. Die Realisierung des Neubaus ist auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung (VEP) gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) vorgesehen.

Der zweite Abschnitt beinhaltet die Errichtung des neuen Empfangsgebäudes mit Randbauten und Vorplätzen. Die Abgrenzung der Nutzungen für den Bahnbetrieb von den sonstigen allgemein zulässigen Nutzungen wird Bestandteil der Planfeststellung sein.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung umfasst im wesentlichen Flächen, die i.S.d. § 18 AEG planfestgestellt wurden, für bahnliche Zwecke (Bahnanlagen) gewidmet sind und somit derzeit der Fachplanungshoheit des EBA unterstellt sind. Nur für die Flächen, die keine Bahnanlagen sind, d.h. keine bahnlichen oder bahnbetrieblichen Nutzungen aufweisen oder welche ein Freistellungsverfahren gem. § 23 AEG durchlaufen haben und somit von Bahnnutzungen dauerhaft freigestellt wurden oder werden, hat die Landeshauptstadt München ab dem Zeitpunkt der Freigabe die Planungshoheit inne. Diejenigen Flächen, die weiterhin einer bahnrechtlichen Widmung unterliegen, können durch die Landeshauptstadt München nur im Einklang mit der bahnrechtlichen Widmung

überplant werden. Dies bedeutet, dass die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen innerhalb der im Planteil gekennzeichneten Bahnanlagen nicht im Konflikt mit dem Bahnbetrieb stehen und eine Nutzung oder Ausübung als Bahnanlage behindern könnten.

Im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme Hauptbahnhof München sind neben dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a weitere planungsrechtliche Verfahren zu koordinieren. Hierzu gehören u.a. die Modernisierung der Gleishalle, die Errichtung einer direkten Fußwegeverbindung als Brückenbauwerk zwischen den nördlichen und südlichen außerhalb der Gleishalle liegenden Bahnsteigen sowie die Anpassungen bereits planfestgestellter Bereiche im Zuge der 2. Stammstreckenrealisierung.

Darüber hinaus soll auch das Angebot für Fahrradabstellplätze in Umfeld des Hauptbahnhofs untersucht werden. Hier könnte durch die Schaffung eines Fahrradparkhauses das Angebot entscheidend gefördert werden.

2. Ausgangslage

2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Vorhabengebietes, Eigentumsverhältnisse

Das Gebiet des Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2002 umfasst ca. 58.500 m² und liegt im Stadtbezirk 2 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, in zentraler innerstädtischer Lage. Im Norden grenzt unmittelbar der Stadtbezirk 3 – Maxvorstadt - an.

Hieraus soll der Teilbereich, der nördlich an die bestehende Gleishalle des Münchner Hauptbahnhofs angrenzt, als Vorhabengebiet mit einer Größe von ca. 4.200 m² entwickelt werden. Das Vorhabengebiet umfasst die Flst. Nr. 6856/136 sowie Teilflächen der Flst. Nrn. 6803/1, 6856/13 und 6856/97 sowie 6856/100 der Gemarkung München, Sektion 4. Die Grundstücke befinden sich im Eigentum der DB Station&Service AG bzw. liegen nachweislich in deren Verfügungsberechtigung.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung umfasst gem. § 12 Abs. 4 BauGB zusätzliche Flächen mit den Flurnummern Teilflächen 6780, 6803/1, 6856, 6856/13, 6856/97, 6856/98 jeweils Gemarkung München, Sektion 4. Diese wurden im Planungsgebiet einbezogen, da eine planungsrechtliche Anpassung (Anpassung Straßenbegrenzungs-/Baulinie) erforderlich ist. Die einbezogene Teilfläche des Flurstücks Nr. 6780 im Umfang von ca. 1.600 m² befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt München und ist als öffentliche Straße gewidmet und hergestellt. Der Erweiterungsbereich im westlichen Planungsgebiet umfasst auch einen Teil des Flst. Nr. 6856/13 (Flügelgrundstück), welches sich im Besitz der DB Netz AG befindet. Dieses Grundstück ist eisenbahnrechtlich gewidmet und wird während der Realisierung der Bahnmaßnahmen (2. Stammstrecke, Empfangsgebäude) als Interimsstandort für die während der Bauzeit notwendige Wertstoffcontaineranlage genutzt. Derzeit laufen Untersuchungen, dieses Grundstück für die Nutzung eines öffentliches Fahrradparkhaus zu entwickeln. Im Rahmen dieser Prüfung werden Planungsrecht, möglicher Erwerb des Teilgrundstückes durch die Landeshauptstadt München und die spätere Maßnahmenträgerschaft untersucht. Alle

an der Planung Beteiligten (DB Netz AG, DB Station&Service AG, Landeshauptstadt München) haben ein hohes Interesse an der Errichtung von Fahrradstellplätzen und unterstützen die hiermit verbundenen Verhandlungen für die Errichtung einer Abstellanlage auch an diesem Standort.

2.2. Planungsrechtliche Ausgangslage

Der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) stellt „Bahnflächen“ sowie vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung dar. Das Planungsgebiet wird im Süden, Westen und Osten umschlossen von Bahnanlagen. Im Norden grenzt ein Kerngebiet (MK) an. Die Anpassung des FNPs erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nach § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB (zum Verfahren vgl. oben Ziffer 1.2 sowie Teil B dieser Vorlage).

Planungsrechtlich ist das Bebauungsplangebiet differenziert zu beurteilen. Die Flächen innerhalb des Planungsgebietes mit Ausnahme der Straßenverkehrsfläche sind eisenbahnrechtlich gewidmet und dienen dem Bahnbetrieb. Für die Plangenehmigung ist das EBA zuständig (§ 38 S.1 BauGB – Fachplanungsvorbehalt), die Zulässigkeit bestimmt sich allein nach dem Planfeststellungsrecht (u.a. AEG).

Für das weitere Planungsgebiet besteht ein einfacher nach dem Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteter Bebauungsplan, der entlang der Arnulfstraße innerhalb der Straßenverkehrsfläche eine Baulinie festsetzt. Diese muss entsprechend dem Ausbauzustand der Verkehrsfläche angepasst werden, das bestehende Bauliniengefüge wird aufgehoben. Das Planungsgebiet ist gemäß § 34 des Baugesetzbuches zu beurteilen.

Die Grenze des Geltungsbereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes (Vorhabengebiet) liegt nach aktueller Rechtslage innerhalb eisenbahnrechtlich gewidmeter Flächen. Die Freistellung dieser Fläche ist Voraussetzung für die hier angestrebte Überplanung und ist beim zuständigen EBA durch die DB AG bereits beantragt.

Angrenzende Situation

Östlich des Planungsgebietes liegt der sogenannte nördliche Vorplatz. Dieser ist Teil des Hauptbahnhofes München und markiert den nördlichen Eingang in die Gleishalle. Die Gestalt dieser Fläche ist geprägt durch die funktionalen Anforderungen und wenig attraktiv. Die zukünftige Gestalt wird Teil der Planfeststellung Neubau Hauptbahnhof Empfangsgebäude (PFA 2) und ist geregelt in der Rahmenvereinbarung. Südlich angrenzend steht die Gleishalle mit den Randbauten des Empfangsgebäudes. Im Rahmen der Planfeststellung ist der Abriss dieser Randbereiche Empfangsgebäude und des Starnberger Flügelbahnhofes, die Freistellung und Sanierung der Gleishalle, Aussagen zum nördlichen Vorplatz sowie die Errichtung neuer Gebäudeteile durch die DB AG geplant. Diese Planungen erfolgen immer in enger Abstimmung und Koordinierung mit dem beantragten Projekt. Westlich grenzen der Querbahnsteig zu den Gleisen 27 bis 36 und nordwestlich die Einfahrt in die Paul-Heyse-Unterführung an.

Die Arnulfstraße ist als öffentliche Straße mit Bürgersteig, Fahrbahn, Parkbuch und Straßenbahntrasse in Mittellage ausgebaut und begrenzt das nördliche Planungsgebiet. Von der Straße aus besteht ein zusätzlicher planfestgestellter Zugang zum Bahnhof, zu den Bahnsteigen und zur Gleishalle des Hauptbahnhofs. Es sind Anpassungen für die Erschließung der zukünftigen neuen Nutzungen erforderlich. So wird unter anderem ein neuer Aufgang direkt im Anschluss des Querbahnsteiges und die Verlegung des Fußgängerüberganges entwickelt, auch ist hier die barrierefreie Erschließung beabsichtigt.

Im Kreuzungsbereich der Arnulfstraße/Paul-Heyse-Straße liegt auch die höhenfreie Quermöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger in Form einer Unterführung mit vier Treppenzugängen. Die Querung ist nicht barrierefrei. Hier wird derzeit die Errichtung einer Fahrradparkanlage untersucht. Diese soll den im Rahmen des Baustellenbetriebs verlorengehenden Abstellmöglichkeiten als Ersatz dienen. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten - zeitnah oder für die Zukunft - wie z. B. an der Arnulfstraße werden parallel untersucht.

Ensemble- und Denkmalschutz

Das bestehende Bahnhofsgebäude des Sarnberger Flügelbahnhofs wurde im Jahr 2010 nach Durchführung des Planungswettbewerbs im Sinne des Art. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) in die Liste der Denkmäler aufgenommen.

Auszug aus der Denkmalliste:

D-1-62-000-8548 Arnulfstraße 3 – Sarnberger Flügelbahnhof -

„Sarnberger Flügelbahnhof, zweigeschossiges Empfangsgebäude mit kolossaler Pfeilerhalle und Freitreppe, Schalterhalle und Querbahnsteig mit Oberlichtern, im Stil des Neuklassizismus, vom Hochbaudezernat der Bundesbahndirektion München unter Leitung von Heinrich Gerbl, 1949/50.“

Das Neubauprojekt setzt den Abriss des Bestandsgebäudes des Sarnberger Flügelbahnhofs mit der Überdachung des Querbahnsteiges und der Randbebauung und eine bauliche Anpassung in den Untergeschossen sowie die baulichen Veränderung der ebenfalls denkmalgeschützten Gleishalle voraus. Die abschließende denkmalrechtliche Zulässigkeit zum Rückbau des Bestandsgebäudes Sarnberger Flügelbahnhof wird gemäß des Antrags der DB auf Planfeststellung zur Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage mit dem Rückbau und der Anpassung von Bahnanlagen des Sarnberger Flügelbahnhofs durch das EBA entschieden.

Im unmittelbaren Umfeld sind weitere eingetragene Einzeldenkmäler vorzufinden:

D-1-62-000-8549 Arnulfstraße 1a; Bayerstraße 10a; Arnulfstraße 1; Bahnhofplatz 2; Bayerstraße 10; Bayerstraße 10a; - **Hauptbahnhof** -

„Gleishalle des Münchner Hauptbahnhofs, weit gespannte, zweischiffige Halle mit je 70 m Breite, Stahlkonstruktion mit quer zu den Gleisen liegenden im Querschnitt trapezförmigen Kastenträgern und seitlich angelehnten Oberlichtern, Seitenwände in der oberen Zone verglast, nach Entwurf der Firmen Krupp, Rheinhausen, und Mauer & Söhne, München, unter Leitung von Franz Hart, 1958-60; Relief über dem

Haupteingang zum Bahnhofplatz, eloxierte Aluminiumplatten in Grau- und Blautönen, räumlich gestaffelt in abstrakten Formen, beleuchtbar, von Rupprecht Geiger, 1951.“

D-1-62-000-404 Arnulfstraße 9, 11 und 13; „Ehem. Verkehrsministerium (Teilstück), jetzt zur Bundesbahndirektion gehörig, langgestreckter, leicht konkaver neubarocker Tuffsteinbau mit plastischer Gliederung und Mansardwalmdach, von Karl Hocheder d.Ä., 1911-16; siehe Hopfenstraße 10.“

2.3. Städtebauliche Situation

Dem Hauptbahnhof kommt nach wie vor die Bedeutung „Tor zur Stadt“ zu und ist als intermodale Schnittstelle der Verkehrsbewegungen der zentrale Verkehrs- und Mobilitätsknoten Münchens. Das Planungsgebiet selbst markiert gemeinsam mit dem Hauptbahnhof München den Anfang bzw. Endpunkt der städtebaulichen Entwicklungsachse Hauptbahnhof-Laim-Pasing (HLP).

Dem Planungsbereich Starnberger Flügelbahnhof kommt als Teil des Hauptbahnhofs München auch aufgrund seiner zentralen Lage am Rand der Altstadt eine besondere stadträumliche Bedeutung zu. Er ist Teil der gründerzeitlichen Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts.

Nördlich der Arnulfstraße besteht eine straßenbegleitende sechs- bis neungeschossige Bebauung mit überwiegend gewerblichen Nutzungen und geringen Wohnanteilen. Südlich des Vorhabengebiets grenzt unmittelbar die Gleishalle und zugehörige Empfangshalle des Hauptbahnhofs München an. Das Umfeld stellt sich heute als heterogene Struktur mit Gebäuden aus unterschiedlichen Erbauungszeiten dar. In Sichtweite befindet sich der Hochpunkt des Hotels Deutscher Kaiser (Höhe etwa 60 m) sowie des Bayerischen Rundfunks (Höhe etwa 60 m) im Westen an der Arnulfstraße.

Östlich liegt der sog. nördliche Vorplatz, der derzeit mit verschiedenen Funktionen (Taxi-Stände, Stellplätze Landespolizei, Kurzzeitparken, Bussen und unregelmäßiger Fahrradabstellung) belegt ist. Stadträumliche durch die Gebäude angemessen gefasst hat dieser Vorplatz aufgrund der funktionalen Gegebenheiten keine Aufenthaltsqualität. Seine Potenziale als Eingang zum Hauptbahnhof werden nicht eingesetzt. Auf dem nördlichen Vorplatz steht zentral ein eingeschossiges Gebäude. Dieses nimmt einen Lastenaufzug sowie eine Brandmeldezentrale auf. Der Lastenaufzug versorgt die gewerblichen Einrichtungen in der darunter befindlichen Verteilerebene (Sperrengeschoss) von S-Bahn, U-Bahn und Hauptbahnhof. Die Brandmeldezentrale dient der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke.

2.4. Grün- und freiraumplanerische Situation

Naturhaushalt

Aufgrund seiner Unter- und Überbauung sowie durch befestigte Flächen ist das Vorhabengebiet weitestgehend versiegelt. Ein natürlicher Bodenaufbau ist nicht mehr vorhanden.

Bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad im Bestand und der Umgebung sowie

der Verkehrsbelastung, ist das Areal thermisch belastet. Das Vorhabengebiet profitiert jedoch durch seine Lage an den Bahngleisen des Münchner Hauptbahnhofs und dem damit verbundenen Frischluftaustausch.

Der Grundwasserflurabstand für die maßgebliche Beurteilung von Eingriffen in das Grundwasser (Hochwasserstand 1940 - HHW 40) beträgt im Plangebiet ca. 3,5 bis 4,0 m. Im weiteren Verfahren sind mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser aufgrund der Baumaßnahmen im Vorhabengebiet wie auch im Bereich des Gesamtprojektes Hauptbahnhof gutachterlich zu prüfen.

Vegetation und Biotopfunktion

Lediglich ein kleinflächiger Böschungsbereich südlich der Arnulfstraße an der Paul-Heyse-Unterführung weist eine Sukzessionsfläche auf. Insgesamt ist das Planungsgebiet wenig begrünt. Streng geschützte oder naturschutzrechtlich bedeutsame Pflanzen- und Tierarten sind derzeit nicht bekannt. Eine noch nicht abgeschlossene Prüfung hinsichtlich Gebäudebrüterarten soll Aufschluss darüber geben, ob eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich ist.

2.5. Verkehrliche Situation

Individualverkehr (MIV)

Das Vorhabengebiet wird von Norden über die Arnulfstraße erschlossen.

Fuß- und Radwegeverkehr

Fußläufig wird das Vorhabengebiet über die Arnulfstraße erreicht. Der Straßenraum bietet beidseitig Gehbahnen an, sowie an mehreren Stellen gegenüber den Bahnhofszugängen die höhengleiche Querung über die Straßen und die in Mittellage liegende Straßenbahntrasse. Zusätzlich bietet eine Unterführung am Knotenbereich Paul-Heyse-Straße/ Arnulfstraße die höhenfreie Querung für Fußgänger an. Diese wird jedoch aufgrund der unattraktiven Gestaltung kaum angenommen.

Der Radverkehr wird grundsätzlich analog den fußläufigen Verbindungen von Westen, Norden und Osten über die Arnulfstraße (Tempo 30 – Bereich) abgewickelt, wobei die trennende Wirkung des Straßenbahnmittelteilers auf Höhe des Zugangs zum Starnberger Flügelbahnhof den Querung und freie Richtungswahl erschwert.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Als Bestandteil des Münchner Hauptbahnhofs ist das Vorhabengebiet hervorragend in den öffentlichen Nah- und Fernverkehr eingebunden.

Der Bereich liegt in direkter fußläufiger Entfernung der Haltestellen für Bus und Straßenbahn. Die Erreichbarkeit der U- und S-Bahnen ist über Zugänge zur Verteilerebene des S-Bahn-Sperrengeschosses gegeben.

Der Regional- und Fernverkehr kann direkt erreicht werden.

Erschließung und ruhender Verkehr

Eine Tiefgarage zur Aufnahme des motorisierten Verkehrs ist im Planungsumgriff nicht vorhanden. Allerdings besteht in fußläufiger Entfernung im Empfangsgebäude ein Parkhaus mit 180 Stellplätzen. Weiterhin ist am östlichen Bahnhofplatz eine Tiefgarage mit 81 Stellplätzen vorhanden. Der nördliche Vorplatz ist im Bestand mit

einer Vielzahl verkehrlicher Funktionen wie z.B. Taxistandplätzen, Kurzzeitparkplätzen für PKW, Stellplätze für die Landes- und Bundespolizei und Haltestellen für Reisebusse besetzt. Darüber hinaus wird er für den Lieferverkehr der darunterliegenden Verteilerebene (Sperrengeschoss) der S-Bahn und U-Bahn genutzt.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten sind in der Bestandssituation nur unzureichend. Die überwiegende Anzahl der Fahrräder wird in der Zugangshalle Sarnberger Flügelbahnhof und im Bereich des Querbahnsteigs im Umfeld des Gleises 36 sowie ungeregelt im umgebenden Straßenraum abgestellt. Dieses ungeregelte Abstellen von Fahrrädern ist nicht erwünscht und bedarf dringend eines nachhaltigen Konzeptes für den gesamten Bereich des Hauptbahnhofs. Teil dieses umfassenden Konzeptes für Fahrradparken ist das im nordwestlichen Teil des Planungsgebietes zu untersuchende Fahrradparkhaus. Die DB Station&Service AG hat sich in o.g. Rahmenvereinbarung deshalb verpflichtet, das erforderliche verkehrspolitische Mobilitätskonzept zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof zu unterstützen.

2.6. Infrastruktur und Versorgung

Soziale Infrastruktur und Kinder- und Jugendmuseum

Im bestehenden Gebäude des Sarnberger Flügelbahnhofs ist derzeit das Kinder- und Jugendmuseum München untergebracht. Es besteht großes Interesse seitens des Betreibers, auch im geplanten Vorhaben entsprechende Räumlichkeiten anzumieten. Die DB Station&Service AG steht dem offen gegenüber. Die DB Station&Service AG hat den Betreibern bereits ein schriftliches Mietangebot unterbreitet. Eine konkrete Klärung der Unterbringung des Kinder- und Jugendmuseums soll im Rahmen des weiteren Verfahrens erfolgen.

Technische Infrastruktur

Im Vorhabengebiet mittig unter dem Bestandsgebäude liegt in einer Tiefe von ca. 4,0 m unter Straßenniveau ein Mischwasserkanal mit einem Durchmesser von 1,3 m. Dieser Kanal, der die Entwässerung des gesamten Hauptbahnhofs übernimmt, muss als für den Bahnbetrieb notwendige Anlage funktional erhalten bleiben. Ob der Kanal an dieser Stelle verbleibt oder verlegt wird, ist Teil Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung und wird entsprechend dort geregelt. Das Vorhaben berücksichtigt diesen Umstand.

Versorgungsstruktur / Einzelhandel

Das Planungsgebiet liegt in der Münchner Innenstadt mit seinen zentralen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten. Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten für den kurz-, mittel und langfristigen Bedarf liegen in fußläufiger Entfernung in unmittelbarer Umgebung des Hauptbahnhofs und des Sarnberger Flügelbahnhofs wie beispielsweise im Elisenhof und im Sperrengeschoss der U- und S-Bahn unter der Arnulfstraße/Bahnhofplatz.

Grundsätzlich ist die Erweiterung des Einzelhandelsangebotes im Vorhabengebiet denkbar, bedarf aber hinsichtlich Umfang und Art des Sortiments einer tiefer

gehenden Untersuchung. Im Zuge der Planfeststellung für die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes wurde ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten zu den beabsichtigten Einzelhandelsnutzungen im Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Leitlinien, Entwicklungsziele und Handlungsfelder des Zentrenkonzepts der Landeshauptstadt München beauftragt. Das Ergebnis soll auch mögliche Potenziale im Bereich des Projektes Sarnberger Flügelbahnhof aufzeigen und wird in das weitere Verfahren einfließen.

2.7. Sonstiges

Altlasten

Für das Areal ist kein Altlastverdacht verzeichnet. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Kampfmittel auf dem Gelände vorhanden sind.

Lärmimmissionen

Die innerstädtische Lage des Vorhabengebiets bringt eine deutliche Lärmbelastung durch den Straßenverkehr vor allem auf der Arnulfstraße sowie durch die bestehenden Bahnanlagen mit sich.

Entsprechende schalltechnische Untersuchungen der auf das Vorhabengebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen auf Basis des Prognosehorizonts 2030 wurden von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

3. Planungsziele

Grundlage für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung ist der Aufstellungsbeschluss Nr. 2002 vom 25.04.2007. Hierin sind die stadtentwicklungsplanerischen, städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Ziele für den Umbau und die Neugestaltung des Hauptbahnhofes, den Sarnberger Flügelbahnhof und die Vorplätze beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09831). Diese Zielsetzungen haben auch weiterhin Gültigkeit für den Gesamtplanungsbereich. Mit dem hier vorliegenden Projekt werden diese Ziele für den Teilbereich des Projektes am Sarnberger Flügelbahnhof konkretisiert hinsichtlich der Nutzungsart, des Nutzungsmaßes und der Bauweise.

Sie werden mit dem hier beantragten Projekt der DB Station&Service AG konkretisiert und lauten für das Areal wie folgt:

- Entwicklung eines eigenständigen Stadtbausteines im Kontext der Gesamtmaßnahme für den Hauptbahnhof mit räumlicher Fassung der Arnulfstraße und dem nördlichen Vorplatz
- Entwicklung eines Bürogebäudes mit Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie in den unteren Ebenen mit direkter Erschließung von der Straßen- und Bahnsteigebene sowie einer zusätzlichen öffentlich zugänglichen Nutzung im obersten Geschoss
- Unterbringung der erforderlichen Stellplätze (PKW und Fahrräder), die durch das Vorhaben ausgelöst werden, in einer Tiefgarage auf dem Grundstück mit Zufahrt von der Arnulfstraße

- Anlieferung und Versorgung der verschiedenen Nutzungen im Gebäude über eine eigene Ladetasche mit Verteilung im Gebäude

Die unterschiedlichen Belange und Bedürfnisse sämtlicher Bevölkerungsgruppen, Altersklassen und Geschlechter im Sinne der Inklusion sowie des Gender Mainstreaming sind bei der Planung zu berücksichtigen. Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen im Sinne einer ausgewogenen, nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bauleitplanung ist ein gerechter Ausgleich zwischen allen diesen Aspekten zu finden.

4. Projektbeschreibung

Die DB Station&Service AG beabsichtigt, auf dem Standort des heutigen Starnberger Flügelbahnhofs einen neuen Baukörper zu errichten. Dieser soll integraler Bestandteil der architektonischen und gestalterischen Gesamtfigur des neuen Münchner Hauptbahnhofs werden und wird sich durch den Hochpunkt im Westen den Hauptbahnhof als Landmarke aus dem Stadtgrundriss der Landeshauptstadt München hervorheben.

4.1. Planungskonzept

Das vorliegende Projekt ist Gegenstand des Antrages auf Einleitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2002a.

Die Basis bildet ein fünfgeschossiger Sockelbau, auf dem parallel zur Gleishalle ein dreigeschossiger Überbau in den neuen Hochpunkt (69,90 m Höhe ab Bahnsteig inklusive Technik- und Dachaufbauten) überleitet. Der sog. Überbau entwickelt sich aus dem nördlichen Randbau des Empfangsgebäudes und stellt später ein architektonisches Gesamterscheinungsbild her. Der Neubau „Starnberger Flügelbahnhof“ ist jedoch ein sowohl statisch als auch brandschutztechnisch eigenständiges Gebäude. Es sind eine Tiefgarage mit Einzelhandelsandienung, zwei Ebenen mit Einzelhandel und Gastronomie und in den weiteren Obergeschossen Büronutzung vorgesehen. Im 1. Obergeschoss können Flächen für das Kinder- und Jugendmuseum bereitgestellt werden.

Darüber hinaus verpflichtet sich DB Station&Service AG, das oberste Geschoss bzw. die Dachterrasse des Hochhauses am Neubau Starnberger Flügelbahnhof der Öffentlichkeit öffentlich zugänglich zu machen und hierfür im noch zu schließenden Durchführungsvertrag eine dingliche Sicherung einzuräumen.

4.2. Art und Maß der Nutzung

Beantragt ist eine dem Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO ähnliche Nutzung.

Das Vorhaben weist eine GRZ von 1,0 auf. Die Geschossfläche beträgt insgesamt ca. 32.700 m².

4.3. Stadtgestalt

Das Basisgebäude mit seinen fünf Geschossen nimmt die Höhenentwicklung der umliegenden Nachbarschaften auf und akzentuiert mit dem zurückversetzten Hochpunkt den Bereich des Hauptbahnhofs. Die Kontur des Neubaus Starnberger Flügelbahnhof ist Teil des geplanten Neubaus Hauptbahnhof und bildet eine gemeinsame Gebäudesilhouette. Die Fassaden des Vorhabens sollen in Gestalt und Materialität Bezüge zum künftigen Empfangsgebäude Hauptbahnhof aufnehmen und mit dieser abgestimmt werden.

4.4. Verkehr und Erschließung

Die Unterbringung der durch das Vorhaben ausgelösten Stellplätze erfolgt teilweise in einer Tiefgarage. Die Zu- und Ausfahrt liegt in der Arnulfstraße. Zusätzlich wird die Zahlung einer Stellplatzabläse erforderlich, deren Einzelheiten in einer Ablösevereinbarung im späteren Baugenehmigungsverfahren geregelt werden. Der Nachweis der aus dem Vorhaben ausgelösten Fahrradabstellplätze ist entsprechend der Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) zu führen. Die Unterbringung ist ebenfalls in der Tiefgarage beabsichtigt. Für den Lieferverkehr des Einzelhandels ist eine Ladetasche vorgesehen.

Die fußläufige Erschließung und damit die Adressbildung für das neue Gebäude soll von der Arnulfstraße erfolgen. Zum einen wird für den Querbahnsteig und weiter Richtung Gleishalle ein neuer selbstständiger Zugang zwischen den beiden Gebäuden errichtet. Zum Anderen wird eine weitere barrierefreie Zugänglichkeit für Gebäude und Querbahnsteig über den nördlichen Vorplatz ermöglicht. Insgesamt soll das Vorhaben umfassend in das geplante barrierefreie Wege- und Erschließungsnetz des künftigen Hauptbahnhofs München eingebunden werden.

4.5. Immissionsschutz

Es werden die relevanten schalltechnischen Belastungen auf das Vorhabengebiet durch den Straßenverkehr, den Bahnlärm sowie weitere mögliche Immissionsbelastungen untersucht und ggf. entsprechend Abhilfemaßnahmen ergriffen.

4.6. Planerische Schnittstellen

2. Stammstrecke

Wie bereits im Beschluss vom 29.04.2015, dort unter Ziffer 2.1.3 dargestellt (Sitzungsvorlagen RIS-Nr. 14-20 / V 02553), bestehen zwischen dem Neubau des Empfangsgebäudes, dem Neubau des Starnberger Flügelbahnhofs und dem Bau der 2. Stammstrecke sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in funktionaler Hinsicht Verknüpfungen und Abhängigkeiten. Diese werden in dem hier anstehenden Verfahren hinsichtlich zeitlicher Umsetzung und baulichem Zugriff auf die Flächen gespiegelt und dargestellt.

Planfeststellung Hauptbahnhof

Mit der Planfeststellung zur Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage soll das Vorhabengebiet als ein eigenes Grundstück gebildet und aus der Bahnnutzung

entlassen werden. Zeitliche Abhängigkeiten bestehen in der Verlegung des unter 2.6 erwähnten Mischwasserkanals und der Realisierung der dem Bürogebäude zugeordneten Freiflächen. Diese werden in der Planfeststellung dargelegt, der vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird auf die Planfeststellung abstellen und diese nachrichtlich übernehmen.

Grundstücksneuordnung, Abgrenzung Fachplanungshoheit zur kommunalen Planungshoheit

Außerhalb des Planungsgebietes liegen bahnbetriebsnotwendige Nutzungen, wie z.B. der direkte Treppenauf- und abgang von der Arnulfstraße zum Querbahnsteig sowie die Passage vom nördlichen Bahnhofplatz zur Gleishalle und Bahnsteig 26. Das Projekt Starnberger Flügelbahnhof nutzt diese für die Erschließung des Einzelhandels und als Teil des Brandschutzkonzeptes. Darüber hinaus ist ein Teil des sog. Überbaus als über die Bahnanlage schwebendes Bauelement geplant. Baukonstruktiv erforderliche Stützen gründen auf Bahnflächen, beeinträchtigen aber nicht den Bahnbetrieb. Die Machbarkeit und Zulässigkeit wird in der Planfeststellung erklärt.

B) Stellungnahme der Verwaltung zum vorliegenden Antrag

Vorhaben

Der Einleitung eines Verfahrens für die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung kann aus städtebaulicher und grünordnerischer Sicht zugestimmt werden. Der Form halber sind Ergänzungen bzw. Korrekturen bzgl. der von der DB Station&Service AG benannten Flurstücke angezeigt. Alle Flurstücke betreffen die Gemarkung München, Sektion 4. Bei dem mit der Flurnummer 6865/0 bezeichneten Flurstück handelt es sich um einen Zahlendreher, gemeint ist hier das Flurstück mit der Flurnummer 6856/0. Bei dem Flurstück mit der Flurnummer 8656/100 8603/1 handelt es sich jeweils lediglich um eine Teilfläche dieses Flurstücks. Des weiteren ist die im Erläuterungsbericht zum Einleitungsantrag vom 12.03.2018 (Anlage 4) benannte Geschossfläche in Höhe von 40.100 m² aufgrund eines Berechnungsfehlers auf 32.700 m² zu korrigieren.

Zur Sicherung der städtischen Ziele werden gegenüber dem Antrag der DB Station&Service AG folgende Maßgaben vertreten:

Der vorliegende Antrag beinhaltet den Neubau eines Bürogebäudes auf dem Starnberger Flügelbahnhof als Vorhabengegenstand. In diesem Sinne ist auch die planungsrechtliche Bewertung und Abwägung im weiteren Verfahren vorzunehmen. Dies bedingt, dass grundsätzlich die Realisierung des Projekts Starnberger Flügel losgelöst von der baulichen Umsetzung des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof erfolgen könnte. Beide Projekte sind aber in einem engen stadtplanerischen Kontext zu sehen. Dies setzt die langfristige Realisierung der Gesamtmaßnahme voraus. Die grundsätzliche Bereitschaft zur Umsetzung beider Bauvorhaben ist bereits Gegenstand der Rahmenvereinbarung zwischen der DB Station&Service AG und der Landeshauptstadt München. Ebenfalls von großer stadtplanerischer Relevanz ist die Umsetzung/Errichtung eines Fahrradparkhauses. Da sowohl die DB als auch die Landeshauptstadt München großes Interesse an der Errichtung haben, wird im weiteren Verfahren zu klären sein, wie das gemeinsame Ziel erreicht werden kann.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach Auffassung der LHM das Planfeststellungsverfahren (PFA 1) zum Rückbau und der Anpassung von bahnbetrieblichen Anlagen Starnberger Flügelbahnhof abgeschlossen sein muss, bevor der Billigungsbeschluss gefasst werden kann. Damit verbunden ist auch die Entscheidung des EBA zum Abbruch des Denkmals.

Die DB Station&Service AG ist als Vorhabenträgerin in der Lage, das Vorhaben durchzuführen.

Die erforderlichen Unterlagen und Nachweise zu den Eigentumsverhältnissen, der Finanzierung und die Zusage einer Realisierungsverpflichtung werden im Zuge der Erstellung des Durchführungsvertrages vorliegen.

Im Planungsgebiet werden Flächen mit einbezogen, die nicht Teil des Vorhabens sind, die aber aufgrund der planungsrechtlichen Beurteilung einer Ordnung bedürfen. Es handelt sich hierbei um die Straßenverkehrsfläche, die im Bestand bereits hergestellt ist und nicht verändert werden soll. Anpassungen sind nur z.B. im Zusammenhang mit der Erschließung der Tiefgarage durch Bordsteinabsenkung erforderlich. Entlang der Straßenbahntrasse liegt eine aus dem alten Planungsrecht übergeleitete Baulinie, die aufgehoben und entsprechend dem heutigen Verkehrsflächenausbaustand neu festgesetzt wird.

Die Abwicklung der Anlieferverkehre und der Ver- und Entsorgung des Vorhabens soll mit Hilfe einer sogenannten Ladetasche erfolgen. Dies entlastet erheblich die künftige Verkehrssituation in der Arnulfstraße. Die Machbarkeit wird Gegenstand des weiteren Verfahrens.

Unbeschadet der oben genannten Ausführungen stehen im weiteren Verfahren folgende Punkte zur Klärung an, deren Ergebnis ggf. auch die Projektpläne beeinflussen können:

- Rettungs- und Brandschutzkonzepte
- Betriebsbeschreibung zum Einzelhandel
- Erschließungs- und Andienungskonzept der künftigen Einzelhandelsflächen

Darüber hinaus werden für das anstehende Verfahren Aussagen zur Dachlandschaft und ein Freiflächengestaltungsplan erarbeitet. Ferner sind im weiteren Verfahren die Stellplatznachweise (Anlage zum Antrag auf Einleitung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans der DB Station&Service) zu prüfen.

Fahrradparkhaus

Der Planungsgebiet des Bebauungsplanes umfasst das Grundstück Fl.Nr. 6856/13 und eine Teilfläche des Flst.Nr. 6856. Auf diesem Grundstücken soll ein Fahrradparkhaus errichtet werden. Die Umsetzung, die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung, die Maßnahmenträgerschaft und der Erwerb sowie die Finanzierung hierfür soll im weiteren Verfahren detailliert untersucht werden. Die DB unterstützt das Vorhaben (siehe hierzu auch Erläuterungsbericht in Anlage 3 dieser Vorlage).

Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB

Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung sind die Projektpläne der Vorhabenträgerin (s. Anlage 5).

Der Bebauungsplan mit Grünordnung soll gemäß § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür sind erfüllt:

- Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im bebauten Siedlungsbereich. Ziel der Planung ist die Umstrukturierung von Bahnflächen mit einer Neunutzung als Büro- und Einzelhandelsstandort sowie Gastronomie.
- Es handelt sich um eine Nachverdichtung einer bereits bebauten Fläche im Innenbereich und somit um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung.
- Die Größe der Fläche, die voraussichtlich versiegelt wird, bzw. die maßgebliche Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO beträgt ca. 5.600 m², d.h. ist kleiner als 20.000 m².

Es gelten damit die Entscheidungskriterien für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens nach § 13 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB, die im Folgenden geprüft werden:

- Eine kumulative Betrachtung des VEP mit dem einfachen Bebauungsplan bzw. dem Planfeststellungsverfahren für das Hauptempfangsgebäude ist nicht erforderlich und auch nicht geboten. Das Planfeststellungsverfahren stellt nämlich keinen Bebauungsplan im Sinne des Baugesetzbuches dar.
- Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der in Anlage 2 UVPG genannten Kriterien ergab, dass vom Einzelhandel mit unter 5.000 m² Geschossfläche (GF) keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Das Vorhaben unterliegt nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 13 a Abs. 1 S. 4 BauGB, insbesondere wird der Schwellenwert für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebs im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Baunutzungsverordnung in Höhe von 5.000 m² gem. Anlage 1 UVPG, Ziffer 18.6.1 in Verbindung mit Ziffer 18.8 nicht überschritten.
- Eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter oder Pflichten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, die gemäß § 13 a Abs. 1 S. 5 BauGB ein beschleunigtes Verfahren ausschließen würde, sind nicht erkennbar.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung kann somit im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt werden. Von der Möglichkeit des Verzichts auf die Verfahrensschritte nach § 3 Abs. 1 BauGB (Darlegung und Erörterung) sowie § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Behördenbeteiligung) gem. § 13a

Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB wird aufgrund der stadträumlichen Bedeutung des Vorhabens und des damit zu erwartenden Interesses der Bevölkerung und der Belange der Träger öffentlicher Belange nicht Gebrauch gemacht.

Sozialgerechte Bodennutzung

Die Planung wurde in der Sitzung der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ vom 18.04.2018 vorgestellt. Für die Planung finden die vom Stadtrat beschlossenen Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung keine Anwendung.

C) Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der unmittelbar betroffene **Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt** sowie der angrenzende **Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt** wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung in Verbindung mit dem Katalog der Fälle der Entscheidungen, Anhörungen und Unterrichtungen der Bezirksausschüsse (Anlage 1 der Bezirksausschuss-Satzung) Abschnitt Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1 angehört.

Der Bezirksausschuss 2 hat sich in der Sitzung vom 15.05.2018 mit der Planung befasst. Der BA 2 fordert in diesem Zusammenhang einstimmig folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Die Flügeltüren und die umgebende Fassade zwischen Halle und Gleisen sollten „gerettet“ werden und soweit möglich in den Neubau integriert werden.
2. Es soll dargestellt werden, wie die geplanten 3.000 Fahrradstellplätze in den Fahrradparkhäusern rund um den Hauptbahnhof umgesetzt werden.
3. Des Weiteren soll die zusätzliche Querung über die Gleise auf Höhe des Sarnberger Bahnhofs dargestellt werden. Wünschenswert wäre auch eine direkter Fußweg zum ZOB.
4. Bürgerbeteiligung mit den Möglichkeiten Fragen zu stellen: Einberufung einer Erörterungsveranstaltung für o.g. Thema.

Die Stellungnahme ist als **Anlage 7** beigefügt.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Die Flügeltüren und die umgebende Fassade zwischen Halle und Gleisen sind Bestandteil des denkmalgeschützten Gebäudes. Die Fragen des Umgangs und des Erhalts von Teilen des Baudenkmals unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt und damit dem entsprechend von der Bahn durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zur Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage mit Rückbau und Anpassung von Bahnanlagen des Sarnberger Flügelbahnhofs. In dessen Rahmen soll auch der Umgang mit dem Denkmal abschließend behandelt werden. Darüber hinaus wurde der Umgang mit den Flügeltüren in der 3. Sitzung des Beratergremiums „Neubau München Hbf“ am 20.03.2018 behandelt. In dieser Sitzung erfolgte folgende

Beschlussfassung dazu: „Die Integration der Bestandstüren des Starnberger Flügelbahnhofs als Erinnerung sollte betrachtet werden. Hierbei sind unterschiedliche Ausprägungen denkbar.“ Entsprechend wird das durch den Bezirksausschuss angesprochene Thema in den weiteren Sitzungen des Beratergremiums behandelt werden.

2. Die 3.000 öffentlich zugänglichen Fahrradabstellplätze sind eine verkehrsplanerische Zielsetzung der Landeshauptstadt München für die Gesamtanlage des Hauptbahnhofs. Für das Vorhaben werden die bauordnungsrechtlich (nach Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München) notwendigen Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung betreibt derzeit Untersuchungen zu weiteren potentiellen Standorten für die Unterbringung von öffentlich zugänglichen Bike+Ride Anlagen für die Nutzerinnen und Nutzer des Nah- und Fernverkehrs. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussvorlage vorgelegt.
3. Die zusätzlichen Querungsmöglichkeiten betreffen Bahnanlagen, die entsprechend der Zuständigkeit der Deutschen Bahn von dieser in das Planfeststellungsverfahren zum Empfangsgebäude einzubringen sind. Die Landeshauptstadt München hat das Anliegen des Bezirksausschusses an die DB AG weitergegeben.
Die Möglichkeiten des direkten Fußweges zum Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) wurden bereits im Vorfeld der Beschlussvorlage zum Neubau Hauptbahnhof München vom 14.12.2016 (RIS-Nr. 14-20 / V 07576) auch vor dem Hintergrund eines entsprechenden Änderungsantrags von DIE GRÜNEN eingehend geprüft. Da die Untersuchung jedoch ergab, dass der sogenannte „Skywalk“ in keiner möglichen Variante zu einer relevanten Verkürzung der zurückzulegenden Strecke führt, wurde von den weiteren Planungen Abstand genommen.
4. Die vom Bezirksausschuss gewünschte Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer Erörterungsveranstaltung wird im Zusammenhang mit dem Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB voraussichtlich im Herbst 2018 abgehalten. Hierbei wird auch ausreichend Raum für die Beantwortung von Fragen aus der Bürgerschaft ermöglicht.

Der Bezirksausschuss 3 hat sich in der Sitzung vom 15.05.2018 mit der Planung befasst und einstimmig zugestimmt, „sofern unserer Forderung, einzelne Historische Elemente des Flügelbahnhofs zu erhalten, gefolgt wird“. Die Stellungnahme ist als **Anlage 8** beigefügt.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Fragen des Umgangs und des Erhalts von Teilen des Baudenkmals unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt und damit dem entsprechend von der Bahn durchzuführenden Planfeststellungsverfahren zur Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage mit Rückbau und Anpassung von Bahnanlagen des Starnberger Flügelbahnhofs. In dessen Rahmen soll auch der Umgang mit dem Denkmal abschließend behandelt werden.

Die Vorlage wurde im Vorfeld mit dem Kommunalreferat abgestimmt, dass Kommunalreferat hat zum Beschlussentwurf keine grundsätzlichen Einwände. Die vom Kommunalreferat angeführten Themen zum Thema Abfallentsorgung werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Das EBA und die DB Station&Service haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Der unmittelbar betroffene Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt sowie der angrenzende Bezirksausschuss 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Messinger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem Antrag der DB Station&Service AG vom 12.03.2018 auf Einleitung eines Verfahrens für die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung gemäß § 12 BauGB wird entsprochen.
2. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002 vom 25.04.2007 wird für den Teilbereich des Starnberger Flügelbahnhofs qualifiziert, indem nunmehr auf Antrag der Vorhabenträgerin DB Station&Service AG die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a gemäß § 12 BauGB für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 22.03.2018, M = 1 : 2.500, schwarz umrandete Gebiet südlich der Arnulfstraße, zwischen Paul-Heyse-Unterführung und nördlichem Vorplatz (Flst. Nr. 6856/97 Gemarkung München, Sektion 4) - Starnberger Flügelbahnhof - eingeleitet wird. Der Übersichtsplan (Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
3. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung wird im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die obere Hochhausetage für eine angemessene öffentliche Nutzung als Dachterrasse im Durchführungsvertrag dinglich zu sichern.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

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. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/22 V

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An den Bezirksausschuss 2
2. An den Bezirksausschuss 3
3. An das Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle München
4. An die DB Station&Service AG
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kommunalreferat KR-RV
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Kulturreferat
12. An das Referat für Bildung und Sport
13. An das Sozialreferat
14. An die Stadtwerke München GmbH
15. An die Stadtwerke München MVG
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/43
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/01
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/24 B
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/21 P
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/52
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV/2
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV/6
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/22 V