

Telefon: 233 - 22058  
Telefax: 233 - 233-989-21559  
Telefon 233 - 24467  
Telefax 233 - 233-989-24467

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Recht, Verwaltung und  
Infrastruktur  
PLAN HA I/1

## **2. Stammstrecke München**

- **neuer Termin- und Kostenplan**
- **weiteres Vorgehen**

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08894**

Anlagen:

- (1) Übersichtsplan 2. Stammstrecke
- (2) Offener Brief des Oberbürgermeisters vom 16.09.2022
- (3) Schreiben des Oberbürgermeisters vom 04.10.2022

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.03.2023 (VB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

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

##### **1. Anlass**

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 27.07.2022, „2. Stammstrecke München – Aktuelle Entwicklungen Verzögerungen und Kostensteigerungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 07054) hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuletzt über den aktuellen Sachstand, die zu befürchtenden Verzögerungen bei der Fertigstellung und die zu erwartenden deutlichen Kostensteigerungen beim Bau der 2. Stammstrecke berichtet. Zum Zeitpunkt der Stadtratsbefassung lagen noch keine offiziellen Zeit- und Kostenpläne vor. Der in die Stadtratssitzung geladene Konzernbeauftragte der Deutschen Bahn AG (DB) für den Freistaat Bayern hat in der Sitzung eine Bekanntgabe valider Zahlen erst zu Beginn des vierten Quartals 2022 in Aussicht gestellt und dies mit der zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossenen Bewertung der Termin- und Kostenplanung begründet.

In der Sitzung wurde beschlossen, Herrn Oberbürgermeister Reiter zu bitten, sich bei der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern für den raschen Bau der 2. Stammstrecke einzusetzen bzw. Initiativen der DB zur Verbesserung des jetzigen Zustandes einzufordern. Des Weiteren wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat den Stadtrat über den neuen Zeitplan und die neuen prognostizierten Kosten zu informieren und zu gegebener Zeit darzustellen, welche Maßnah-

men in der Bauzeit umgesetzt werden.

In der heutigen Vorlage soll zunächst der aktuelle Termin- und Kostenplan der 2. Stammstrecke sowie die kompensatorischen und Digitalisierungsmaßnahmen, die die Deutsche Bahn in der Zwischenzeit zu realisieren beabsichtigt, vorgestellt werden. Darüber hinaus werden die noch offenen Fragen aus der Vollversammlung vom 27.07.2022 beantwortet. Außerdem werden die Auswirkungen der Verzögerungen auf die städtischen Projekte erläutert. Dem schließt sich eine Darstellung an, welche Maßnahmen von Seiten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ergriffen wurden, um die Kommunikation mit der Bahn zu verbessern und mehr Transparenz einzufordern.

Die Vorlage wird auch zum Anlass genommen, vorab über das aktuelle Planfeststellungsverfahren zum Neubau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs zu informieren, dessen Planung vom 27.02.2023 bis zum 27.03.2023 öffentlich ausgelegt bzw. im Internet veröffentlicht wurde, vgl. im Einzelnen bei Ziffer 5.

Des Weiteren wird zu diesem Verfahren eine gesonderte Vorlage erstellt, die aus terminlichen Gründen am 26.04.2023 direkt in der Vollversammlung des Stadtrats zur Behandlung vorgelegt werden soll.

## **2. Aktueller Termin- und Kostenplan 2. Stammstrecke**

Am 29.09.2022 fand in der Staatskanzlei ein Spitzengespräch zur 2. Stammstrecke zwischen Herrn Ministerpräsident Dr. Söder, Herrn Wirtschaftsminister Aiwanger, Herrn Verkehrsminister Bernreiter und dem Vorstandsvorsitzenden der DB, Herrn Dr. Lutz, mit anschließender Pressekonferenz statt. Herr Oberbürgermeister Reiter wurde mit Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der DB vom 29.09.2022 über die neue Termin- und Kostenplanung informiert.

Danach ist nach dem derzeit bekannten aktuellen Planungsstand für den Bau der 2. Stammstrecke von folgender Termin- und Kostenentwicklung auszugehen:

### **2.1 Verzögerung der Inbetriebnahme**

Die Inbetriebnahme soll sich, gerechnet ab dem Jahr 2028, um sieben Jahre bis in das Jahr 2035 verzögern, wobei jedoch wegen der noch ausstehenden Genehmigungsverfahren ein Terminrisiko von zwei Jahren (bis 2037) vorliegen soll.

Als Gründe für die Verzögerungen führt die DB Folgendes an:

- Umplanungen am Ostbahnhof und längere Dauer des Planfeststellungsverfahrens zum PFA 3 Ost
- Projekterweiterungen am Hauptbahnhof mit integrierter Gesamtlösung U9 Vorhaltebaukörper für einen späteren U-Bahnhof
- Umplanungen mit geändertem Rettungskonzept (dritte Röhre)
- komplexe innerstädtische Baustellenlage („Pionierarbeit in der Tiefe“)

## 2.2 Steigerung der Gesamtkosten

Die Gesamtkosten steigen laut Berechnungen aus dem Jahr 2021 von 3,85 Milliarden Euro auf 7,0 Milliarden Euro, inklusive Risikopuffer in Höhe von 1,5 Milliarden Euro.

Die DB hat folgende Gründe für die Kostensteigerungen genannt:

- Marktpreisentwicklung und längere Bauabläufe
- Umplanungen am Hauptbahnhof zugunsten der integrierten Gesamtlösung (mit U9 Vorhaltebaukörper)
- Dritte Röhre für die Entfluchtung/Rettung
- Erhöhung der Risikoreserve

Die gestiegenen Gesamtkosten in Höhe von 7,0 Milliarden Euro setzen sich aus Bau- und Planungskosten in Höhe von 5,5 Milliarden Euro (bislang 3,2 Milliarden Euro) sowie einem deutlich höheren Risikopuffer in Höhe von 1,5 Milliarden Euro (bislang rund 670 Millionen Euro) zusammen. Nicht berücksichtigt sind allerdings künftige Marktpreissteigerungen. Die vom Freistaat Bayern bezifferten 7,8 Milliarden Euro umfassen auch die Anteile der Landeshauptstadt München sowie angenommene Teuerungsraten und Risikoreserven. Verlässliche Prognosen zur Entwicklung der Preise sind allerdings laut Aussage der DB derzeit kaum möglich.

Wichtig zu wissen ist, dass der Finanzierungsbeitrag der Landeshauptstadt München an der 2. Stammstrecke unverändert 113,7 Millionen Euro aus dem Flughafendarlehensanteil beträgt. Daneben fallen anteilige Projektkosten für die Umweltverbundröhre Laim in Höhe von rund 96 Millionen Euro an. Davon unabhängig ist eine Kostenbeteiligung an den Zusammenhangmaßnahmen (gemeinsame, nicht trennbare Kosten) für den U9 Vorhaltebaukörper am Hauptbahnhof für die künftige Linie U9 im Zusammenhang mit der integrierten Gesamtlösung (Integration der Projekte 2. Stammstrecke, Neubau Empfangsgebäude, Bau U9 Vorhaltebaukörper) vorgesehen.

## 2.3 Kompensatorische Maßnahmen, Digitalisierung

Dem Schreiben der DB vom 29.09.2022 an Herrn Oberbürgermeister (vgl. Ziffer 2) war neben der Darstellung der späteren Fertigstellung und der Kostensteigerungen auch zu entnehmen, dass der Vorstand der DB beschlossen habe, eine DB-Initiative „Starke S-Bahn-München“ zu realisieren, um damit die Qualität und Kapazität des S-Bahn-Systems bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auf der Basis von drei wesentlichen Säulen wie folgt zu erhöhen:

1. Qualitätsoffensive zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie für eine bessere Fahrgastinformation.  
Die DB plant ein Maßnahmenpaket in Höhe von ca. 500 Millionen Euro.
2. „Programm 14 plus“ als Bestandteil der DB Initiative „Starke S-Bahn München“,

gemeinsames Projekt von Freistaat Bayern und DB zum Ausbau der Infrastruktur und zur Angebotsverbesserung, mit dem Ziel ein resilientes und leistungsfähigeres S-Bahnnetz in und um München zu schaffen.

3. Digitalisierung des Bahnknotens München  
DB und Freistaat Bayern wollen sich für eine rasche Umsetzung des Digitalen Knotens einsetzen. Für die Modernisierung des S-Bahn-Netzes wurde eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die Ergebnisse sollen Ende 2023 vorliegen.

Zum „Programm 14 plus“ ist anzumerken, dass das Programm zum Großteil bereits bekannte Projekte beinhaltet, von denen einige bereits seit längerem geplant sind bzw. sich bereits zum Teil in der Umsetzung befinden bzw. bis spätestens 2030 realisiert sein sollen.

Exemplarisch ist auf folgende Projekte zu verweisen:

- Bau der Sendlinger Spange, Baustufe 1a, Inbetriebnahme 2024, westlich des Laimer Bahnhofs, die Spange soll mehr Stabilität im Fahrplanablauf erzeugen
- Neubau des Elektronischen Stellwerks München Ost, Inbetriebnahme Mitte 2023, dieses soll Verbesserungen der Qualität und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Verkehrs im Großraum München bringen
- Anschaffung von 15 zusätzlichen Fahrzeugen (Inbetriebnahme 2023) und einer neuen Fahrzeugflotte ab 2027/2028
- Realisierung des 20-Minuten-Taktes bis zu den Linienendpunkten, Montag – Freitag, ab 2023.

In der Beschlussvorlage vom 27.07.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07054) hatte die Landeshauptstadt München Forderungen zur weiteren Projektentwicklung erhoben. U.a. wurden die Entwicklung eines Zwischenkonzeptes für die betrieblichen Sofortmaßnahmen, kurzfristige Neu- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Regionalzughalt Poccistraße) und betriebliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität gefordert, mit der Zielsetzung, dass in der Zwischenzeit Maßnahmen getroffen werden, die zu einer Verbesserung des jetzigen Zustandes führen.

## **2.4. Reaktionen der Landeshauptstadt München auf die bekanntgewordenen Verzögerungen und Kostensteigerungen**

Herr Oberbürgermeister hat sich in Sachen Informationspolitik, Verzögerungen bei der Fertigstellung und Kostensteigerungen bereits verschiedentlich an die DB gewandt, so auch mit diversen Schreiben, wie nachfolgend dargestellt.

### **2.4.1 Schreiben vom 16.09.2022 zur Informationspolitik der DB**

Herr Oberbürgermeister Reiter hatte sich bereits vor offizieller Bekanntgabe der Termin-

und Kostenentwicklung in einem offenen Brief vom 16.09.2022 (vgl. Anlage 2) an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Lutz, gewandt und die mangelnde Informationspolitik der DB gegenüber der Landeshauptstadt München vor dem Hintergrund bekannt gewordener Kostenschätzungen deutlich kritisiert. Es stünde in der Verantwortung der DB und des Freistaats Bayern, so das Schreiben, Lösungen für den dringend notwendigen Ausbau des überlasteten S-Bahn-Systems zu finden.

In seinem Schreiben mahnte Herr Oberbürgermeister Reiter auch die Verpflichtung des Freistaats Bayern sowie auch des Bundes an, alle Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass es bei dem nun genannten Zeit- und Kostenrahmen bleibt. Dafür erwarte die Landeshauptstadt München für die Realisierung der zum Teil bereits bekannten und schon in Umsetzung befindlichen Maßnahmen des „Programms 14 plus“ eine strengere Überwachung der Zeit- und Kostenpläne. Darüber hinaus mahnte er für die Verbesserung der Kommunikation die Schaffung einer Gremienstruktur für das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke an, in der auch die Landeshauptstadt München die notwendigen Informationen erhält.

In seinem Schreiben forderte Herr Oberbürgermeister die DB schließlich auch zu einer Richtigstellung bezüglich der in der Presse dargestellten Vorwürfe bezüglich einer Mitverantwortung der Landeshauptstadt München für die Verzögerungen auf. Der seitens der DB wiederholt erhobene Vorwurf, dass die noch nicht abgeschlossenen Vertragsverhandlungen zur Realisierung der U9 Vorhaltemaßnahme mit ursächlich für die Verzögerungen sind, wies Herr Oberbürgermeister in dem Brief vehement zurück. Dass die Verträge nicht finalisiert werden konnten, habe an den nachträglichen Forderungen der DB in dreistelliger Millionenhöhe gelegen.

Es ist insoweit auch auf den Beschluss der Vollversammlung vom 30.11.2022, „Vorhaltemaßnahme (VHM) für die U9 Entlastungsspanne“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08143) zu verweisen. Der Stadtrat hatte sich mit diesem Beschluss mit deutlicher Mehrheit für die Bewilligung der zusätzlichen Mittel zur Umsetzung der U9 Vorhaltemaßnahme und damit für den Bau des Vorhaltebaukörpers unter dem Hauptbahnhof ausgesprochen.

#### **2.4.2 Schreiben vom 04.10.2022 zu den Verzögerungen bei der Fertigstellung**

In seinem Antwortschreiben vom 04.10.2022 (vgl. Anlage 3) auf das Schreiben von Herrn Dr. Lutz vom 29.09.2022 (vgl. oben bei Ziffer 2) betonte Herr Oberbürgermeister Reiter nochmals die gemeinsame Verpflichtung der Deutschen Bahn AG, des Freistaats Bayern und des Bundes, alle Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass die 2. Stammstrecke in dem nun vorgestellten Zeit- und Kostenrahmen realisiert wird und daneben zur Überbrückung kompensatorische Maßnahmen rasch umgesetzt werden. Die Landeshauptstadt München sehe sich hier auch als Interessenvertreterin der bis zu 800.000 Pendlerinnen und Pendler, die in München ihren Arbeitsplatz haben und täglich darauf angewiesen sind, ihren Arbeitsplatz nicht nur in zumutbarer Zeit, sondern auch mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen. Darüber hinaus erwarte er sich eine deutliche Verbesserung bei der Kommunikation.

Mit nachfolgendem Antwortschreiben vom 07.11.2022 an Herrn Oberbürgermeister hat

der Konzernbeauftragte der DB für den Freistaat Bayern dargestellt, dass es auch im Interesse der DB läge, die Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München zu intensivieren, wobei auch vorgesehen sei, mit den Referent\*innen der Landeshauptstadt München zukünftig näher in den Austausch zu treten (vgl. auch Ziffer 4.1).

## **2.5 Haltung des Freistaates Bayern**

Die bayerische Staatsregierung bekennt sich zum Weiterbau der 2. Stammstrecke. Herr Ministerpräsident Dr. Söder hat in der Pressekonferenz am 29.09.2022 betont, dass die 2. Stammstrecke von zentraler Bedeutung für Bayern sei („Jahrhundertbauwerk“) und ohne deren Realisierung der Verkehrsinfarkt und eine Verschlechterung der Klimabilanz drohe.

Dazu ist anzumerken, dass im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mittlerweile ein eigenes Referat „2. S-Bahn-Stammstrecke“ eingerichtet wurde, das das technische und rechtliche Baucontrolling für Baubegleitung, Kosten- und Terminplanung übernehmen soll. Nach zwischenzeitlich vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung geführten Gesprächen soll dazu ein enger Austausch mit der Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat) vorgesehen werden (vgl. auch Ziffer 4.1).

## **2.6 Untersuchungsausschuss „Stammstrecke“ des Bayerischen Landtags**

Am 14.12.2022 hat der Bayerische Landtag die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses „Stammstrecke“ beschlossen. Der Ausschuss hat den Auftrag, ein mögliches Fehlverhalten der verantwortlichen bayerischen Behörden und der verantwortlichen politischen Entscheidungsträger\*innen im Zusammenhang mit den im Sommer 2022 bekannt gewordenen erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen zu untersuchen. In der konstituierenden Sitzung am 26.01.2023 hat der Untersuchungsausschuss beschlossen, auch die Landeshauptstadt München inklusive ihrer Tochtergesellschaften um Akten zum Untersuchungsgeschehen zu bitten und hat sich diesbezüglich mit Schreiben vom 30.01.2023 an das Büro des Oberbürgermeisters gewandt. Die Landeshauptstadt München ist diesem Ersuchen im Wege der Amtshilfe mit Schreiben vom 24.02.2023 nachgekommen.

## **3. Fragestellungen aus der Vollversammlung am 27.07.2022 - Antworten DB**

In der Vollversammlung am 27.07.2022 hatte der Konzernbeauftragte der DB keine Aussagen zu den zu erwartenden Verzögerungen und Kostensteigerungen treffen können (vgl. oben bei Ziffer 1). Dies war im Stadtrat auf erhebliche Kritik gestoßen und hatte in der Sitzung zu einer Vielzahl von Fragestellungen der Stadträtinnen und Stadträte geführt, die in der Sitzung unbeantwortet geblieben sind. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte daraufhin die DB Netz AG zu den gestellten Fragen um eine schriftliche Beantwortung gebeten. In ihrer Stellungnahme zum Fragenkatalog vom 28.10.2022 führt die DB dazu Folgendes aus:

Frage 1:

„Verzögert sich die Fertigstellung der Umweltverbundröhre (UVR) bzw. wie sehen die Zeitpläne für die UVR im Hinblick auf die Realisierung der Tram-Westtangente aus?“

Antwort der DB Netz AG:

„Wir stehen mit den Stadtwerken München und dem Baureferat der Landeshauptstadt bereits seit Frühjahr im engen Kontakt, um die Auswirkungen auf das städtische Projekt Tram Westtangente bestmöglich zu unterstützen. Die Arbeiten zur Umweltverbundröhre laufen auf Hochtouren – der nördliche Tunnelabschnitt ist im Rohbau fertiggestellt, derzeit wird der südliche Tunnelabschnitt erstellt. Nach aktuellem Stand könnte die Umweltverbundröhre abschnittsweise an die Landeshauptstadt übergeben werden. Der bereits fertiggestellte Abschnitt Nord kann mit Einschränkungen für Logistikfahrten im März 2023 und der Abschnitt Süd nach heutigem Stand Mitte 2025 übergeben werden. Die Fertigstellung und Übergabe des letzten, mittleren Abschnitts kann voraussichtlich im Oktober 2025 erfolgen.“

Frage 2:

„Wie sieht der Zeitplan für die Wiederherstellung der Oberflächen am Hauptbahnhof aus?“

Antwort DB Netz AG:

„Generell können die Oberflächen der Vorplätze am Hauptbahnhof erst nach Fertigstellung der unterirdischen Baumaßnahmen und weitreichender Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes wiederhergestellt werden. Für die Fertigstellung der Planung sind noch weitergehende Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München und den Stadtwerken München notwendig. Hierzu zählen unter anderem wichtige Planungseinflüsse wie die Entscheidung zu einem vierten Trambahngleis, Fahrradparken und Ersatzbauwerk U1/ U2, usw.“

Ergänzend zu dieser Antwort führt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes aus:

Derzeit laufen die Abstimmungen zwischen den Stadtwerken, dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur zukünftigen Lage und Anzahl der ÖV-Trassen auf dem Bahnhofplatz. Nach Abschluss der hierzu notwendigen Voruntersuchungen und der Darstellung der möglichen Gleisführungen werden diese dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Im Anschluss wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in die weitere Abstimmung und Planung der verkehrlichen und freiraumgestalterischen Funktionen im Umfeld des Hauptbahnhofes mit den städtischen Referaten und Gesellschaften sowie mit der Deutschen Bahn gehen. Die Umfeldgestaltung für den städtischen Bahnhofplatz und den auf Bahngrund befindlichen Vorplätzen Nord und Süd muss aufeinander abgestimmt sein. Der Planungsprozess hierzu wird parallel zu den Hochbauplanungen erfolgen.

Frage 3:

„Wie sieht der Zeitplan in der Friedenstraße (Verantwortung der Landeshauptstadt München zur Herstellung von Fahrradabstellungen) aus?“

Antwort DB:

„Geplant und in der Planfeststellung verankert ist derzeit der Ersatz von Fahrradstellplätzen, welche während des Baues der 2. S-Bahn-Stammstrecke temporär entfallen bzw. verlegt werden müssen.

Die DB erstellt aktuell in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München (Planungsreferat) eine Machbarkeitsstudie zur Überbauung der Station Friedenstraße. In dieser Studie sind die Wünsche der LHM / SWM eingegangen wie z.B. zusätzliche Fahrradstellplätze, Busbahnhof, PKW-Stellplätze, Fahrradwege, Sichtachsen, Belüftungskorridore, Grünflächen, usw. Eine Umsetzung dieser Anforderungen könnten in einem Folgeprojekt zur Überbauung des Areals an der Friedenstraße erfolgen.“

Ergänzend zu dieser Antwort führt das Mobilitätsreferat Folgendes aus:

Aus Sicht des Mobilitätsreferates sind die Fahrradstellplätze im Sinne B+R unabhängig von einer Überbauung der Station Friedenstraße zu sehen, da sie den Fahrgästen des SPNV/ÖPNV dienen und – entsprechend der Mobilitätswende - intermodale Wegeketten ermöglichen. Die Landeshauptstadt München hat daher einen entsprechenden Einwand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum PFA3 Ost vorgebracht.

Frage 4:

„Kann man Planfeststellungsverfahren und Baumaßnahmen künftig enger verzahnen bzw. parallel(er) abwickeln?“

Antwort DB Netz AG:

„Das Vorliegen eines Planfeststellungsbeschlusses ist generell die Grundvoraussetzung zum Beginn von Baumaßnahmen, daher ist eine Parallelisierung grundsätzlich nur in Ausnahmefällen möglich, beispielsweise bei reversiblen Eingriffen, denen alle Dritten Betroffene zugestimmt haben. Da dies bei so umfangreichen Eingriffen wie bei dem Projekt der 2. Stammstrecke kaum möglich ist, können die Planfeststellungsverfahren kaum parallelisiert werden.

Darüber hinaus wird jedoch ebenfalls das Vorliegen entsprechender Finanzierungs- und Umsetzungsverträge benötigt. Für den ebenfalls auf dem kritischen Terminpfad für die 2. S-Bahn-Stammstrecke liegenden Bau der Tiefstationen fehlen derzeit die notwendigen Verträge für den Vorhaltekörper der U9. Hierzu verhandeln wir seit Anfang 2020 mit den Stadtwerken München und der Landeshauptstadt München.

Aufgrund des sehr eng verzahnten Bauablaufs beim Neubau des Hauptbahnhofes wirken sich die fehlenden Verträge auf den Bau- und Planungsfortschritt der s.g. Integrierten Gesamtlösung unmittelbar aus und damit auch auf die Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke.“

Ergänzend zu dieser Antwort führt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes aus:

Die laufenden Verhandlungen zu den Vereinbarungen bedürfen aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung und der von den Vertragsbeteiligten zu tragenden Risiken noch weiterer Abstimmungen, wobei ein einvernehmliches Verhandlungsergebnis angestrebt wird.

Hierfür wird demnächst eine Beschlussvorlage des Mobilitätsreferates vorgelegt werden.

Frage 5:

„Wo liegen die konkreten Probleme, die die Verzögerungen verursachen?“

Antwort DB Netz AG:

„Erstens ist das Projekt seit 2016 deutlich erweitert worden und benötigt hierfür mehr Zeit als ursprünglich angenommen. So wurde die Verknüpfung mit den anderen öffentlichen Verkehrsträgern in München deutlich verbessert, z.B. entsteht am Hauptbahnhof zukünftig ein Mega-Verkehrsknoten für bis zu 850.000 Fahrgäste am Tag durch die Integration der U9. Auch werden mit der neuen Lage der Station Ostbahnhof an der Friedenstraße die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Regional- und Fernverkehr sowie U-Bahn, Bus und Tram deutlich verbessert und binden das neue Werksviertel optimal an.

- Erstens, diese Projekterweiterungen sind sowohl technisch als auch juristisch sowie in den Abstimmungen mit den Projektpartnern äußerst anspruchsvoll. Dennoch ziehen alle Partner an einem Strang, um das komplexe Ineinandergreifen der Projekte bestmöglich zu gestalten. Die Annahmen zum Zeitplan für diese sinnvollen Projekterweiterungen waren zu optimistisch.
- Zweitens wurden und werden die Genehmigungsverfahren später abgeschlossen als ursprünglich erhofft. So wurden die Planfeststellungsunterlagen für die sogenannte „Integrierte Gesamtlösung“ am Hauptbahnhof mit der Landeshauptstadt München deutlich weiterentwickelt. Die Planfeststellung wurde hierfür am 30.06.2022 vom Eisenbahn-Bundesamt ausgesprochen. Die neue Trassenlage und der damit verbundene Wegfall der kritischen und langwierigen Baustellen findet hohe gesellschaftliche Akzeptanz, weshalb im Planfeststellungsverfahren im Ostabschnitt überraschend wenige Einwendungen eingegangen sind. Die abschließende Erörterung findet bereits Anfang November statt. Die Realisierung der Verfahren ist komplex und musste mit vielen Betroffenen abgestimmt werden, woraus der Zeitbedarf resultiert.
- Drittens hat sich aus der vertieften Planung und dem zunehmenden Baufortschritt ergeben, dass wir beispielsweise den Bauabläufen im Tunnelbau und in der technischen Ausrüstung mehr Zeit einräumen müssen. Dazu gehört auch, dass strikte Bauvorgaben wie beispielsweise beim Lärmschutz einen zeitlichen Mehrbedarf nach sich ziehen.
- Viertens leisten wir in vielen Bereichen schlicht Pionierarbeit. Es ist in München noch nie so tief gebaut worden wie bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke. Wir müssen durch neue Erkenntnisse im Zuge der vertieften Planung und des zunehmenden Baufortschritts immer wieder innovative Vorgehensweisen entwickeln und außergewöhnliche Lösungen suchen, die es so in Deutschland noch nicht gibt. Dieser wichtige kontinuierliche Prozess ist aufwendig und kostet Zeit und Geld, hilft aber den Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke bestmöglich umzusetzen.“

Frage 6:

„Warum setzt man nicht eine Task Force ein, die Lösungen für die bautechnischen Probleme sucht?“

Antwort DB Netz AG:

„Bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke handelt es sich um einen bautechnisch äußerst anspruchsvollen Bauablauf, der aufgrund der Abhängigkeiten zwischen Tiefbau der Stationen und dem Tunnelbau wenig Möglichkeit zur zeitlichen Parallelisierung bietet. Auch die

sehr anspruchsvolle innerstädtische Lage der Baustellen ist und bleibt eine große Herausforderung, da Flächen für die Baulogistik nur sehr begrenzt zur Verfügung stehen und aus Rücksicht auf Anwohner\*innen nur sehr beschränkt in den Verkehr in München eingegriffen werden kann.

Die DB hat diverse Spezialisten gebunden, um Kosten- und Zeitoptimierungen für den Bauablauf zu erarbeiten. Die Ideen werden mit den Projektpartnern abgestimmt und finden nach deren Zustimmung Eingang in den Projektablauf.“

Frage 7:

„Wann können die in der Beschlussvorlage genannten Alternativmaßnahmen (Teilausbau Südring, Ausbau Nordring, Sendlinger Spange) vorgezogen werden?“

Antwort DB Netz AG:

„Gemeinsam mit dem Freistaat Bayern wurde das Programm „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ aufgesetzt, um bereits vor der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke die Qualität im S-Bahn-Netz zu erhöhen und sukzessive Angebotsverbesserungen durchführen zu können. Das Programm besteht aus drei Säulen.

Zur neuen Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ zählt als Säule eine große Qualitätsoffensive der DB mit Maßnahmen für einen pünktlicheren und zuverlässigeren Zugverkehr sowie eine bessere Fahrgastinformation. Der Fokus liegt dabei auf dem Thema Prävention. Beispiele sind unter anderem der verstärkte präventive Austausch von Komponenten in Stellwerken und bei Bahnübergängen oder der zunehmende Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Zugdisposition. Dieses DB-Maßnahmenpaket umfasst zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 500 Millionen Euro.

Als weitere starke Säule werden Freistaat und DB unter dem Titel „Programm 14plus“ gemeinsam ein Bündel an Maßnahmen bei der S-Bahn vorantreiben. Schwerpunkt des Programms sind Projekte zum Ausbau der Infrastruktur. Darüber hinaus wird das Zugangebot verbessert und der Fahrzeugpark ergänzt und modernisiert. Zum Programm gehören zum Beispiel die sogenannten netzergänzenden Maßnahmen. Sie sorgen mit zusätzlichen Gleiskapazitäten auf den Außenästen für mehr Platz auf der Schiene. Auch der Stammstrecken-Bypass „Sendlinger Spange“, der Regionalzughalt Poccistraße und der Start des neuen elektronischen Stellwerks München Ost werden einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des S-Bahn-Systems leisten. Insgesamt sind dafür Investitionen in Höhe von rund 1 Milliarde Euro vorgesehen.

Die dritte Säule zielt auf die Modernisierung des S-Bahn-Netzes, dazu prüft die DB die Digitalisierung des Bahnknotens München. Aktuell läuft zu diesem Thema eine Machbarkeitsstudie, die DB nimmt Gespräche mit dem Bund auf. Geplant ist, die Schienenwege im Bahnknoten München mit neuer digitaler Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten – ebenso die Fahrzeuge der S-Bahn München.

Ziel aller Maßnahmen ist es, ein leistungsfähiges, robustes und zukunftsfähiges Angebot für die Fahrgäste zu schaffen und Angebotsverbesserungen noch vor dem Start der 2. Stammstrecke zu ermöglichen.“

Frage 8:

„Kann Gleis 6 am Ostbahnhof in die 1. Stammstrecke integriert werden?“

Antwort DB Netz AG:

„Eine Einbindung des stadtauswärts führenden Gleises der 1. Stammstrecke in Gleis 6 am

Bahnhof München Ost hat keine Auswirkungen bzw. betrieblichen Vorteile für den Endzustand der 2. S-Bahn-Stammstrecke und ist aus diesem Grund bisher nicht Planungsziel. Je nach Ausführung könnte die beschriebene Einbindung jedoch zusätzliche betriebliche Flexibilität zur Umfahrung bei Betriebseinschränkungen der 1. Stammstrecke im Bereich Gleis 4 und 5 im Bahnhof München Ost oder dem Streckenabschnitt München Ost – München Leuchtenbergring ermöglichen, da bei o.g. Arbeiten momentan i.d.R. die 1. Stammstrecke stadtauswärts gesperrt werden muss. Da die genannten Bereiche im Zuge der Bauarbeiten im Ostabschnitt mehrfach und über längere Zeit betrieblich eingeschränkt werden, wurde die Anregung in die Überlegungen zur weiteren Optimierung der Betriebszustände im Ostabschnitt aufgenommen. Zur Bewertung sind jedoch tiefer gehende Überprüfungen zur Machbarkeit der Trassierung erforderlich.“

Frage 9:

„Welche Auswirkungen haben die Verzögerung und die Kosten auf die Express-S-Bahnen oder den Ausbau des S-Bahnnetzes außerhalb Münchens, zum Beispiel der viergleisige Ausbau der S4?“

Antwort DB Netz AG:

„Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil der DB Strategie „Starke Schiene“. In Abstimmung mit unseren Partnern werden wir den Bahnknoten München erweitern, erneuern und digitalisieren und hierbei angebotsverbessernde und qualitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen umsetzen.

In Bezug auf den viergleisigen Ausbau der S4 können wir Ihnen mitteilen, dass die Planungen zwischen Pasing und Eichenau bereits weit fortgeschritten sind und derzeit noch einen dreigleisigen Ausbau vorsehen.

Durch die positive Bewertung des Gutachterentwurfs des Bundes 2021 steigt der Deutschlandtakt aus dem bisherigen „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans Schiene auf. Der bewertete „Planfall“ des Deutschlandtaktes enthält neben bundesweit fast 180 bedarfsplanrelevanten Maßnahmen auch den viergleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau.

Ein gemeinsames Verständnis und ein abgestimmtes weiteres Vorgehen zwischen Bund, Freistaat und DB ist Voraussetzung, um die Planungen fortführen zu können. Die dafür erforderlichen Abstimmungen wurden bereits durch den Freistaat Bayern eingeleitet. Ein konkreter Planungsauftrag zu einem viergleisigen Ausbau steht derzeit aus. Auf Grundlage eines neuen Planungsauftrages und einer darauffolgenden neuen Planung können die Kosten und Termine definiert werden.“

Frage 10:

„Werden die 7,2 Mrd. € der endgültige Betrag bleiben, da es diese Schätzung schon zwei Jahre geben soll? Wurden dabei die exorbitanten Steigerungen der Baukosten berücksichtigt?“

Antwort DB Netz AG:

„Die DB prognostiziert die Kosten der 2. Stammstrecke auf 7,0 Mrd. EUR mit Preisstand 2021. Die Kostenprognose basiert auf den sukzessiv seit Herbst 2021 vorliegenden Entwurfsplanungen und wurde Mitte 2022 abgeschlossen. Die gestiegenen Gesamtkosten setzen sich aus 5,5 Milliarden Euro Bau- und Planungskosten sowie einem deutlich höheren Risikopuffer in Höhe von 1,5 Milliarden Euro (bislang ca. 0,6 Milliarden Euro)

zusammen. Nicht enthalten sind mögliche zukünftige Preisentwicklungen. Aufgrund der aktuell nicht vorhersehbaren Entwicklung der Preise für Baumaßnahmen und Material soll die Kostenschätzung in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern regelmäßig aktualisiert werden. Die Marktpreissteigerungen von bis zu 35% seit der letzten Kostenplanung aus 2016 bis 2021 wurden berücksichtigt und belaufen sich auf allein 1,0 Mrd. EUR und sind damit der größte Faktor der Kostensteigerung.“

Frage 11:

„Wann ist mit dem Baurecht im PFA 3 Ost zu rechnen?“

Antwort DB:

„Die Einwendungsfrist für den PFA 3 Ost ist bereits beendet. Es sind insgesamt 100 Einwendungen eingegangen – unter anderem von Trägern öffentlicher Belange und Privaten. Anfang November haben die Erörterungstermine stattgefunden. Nach der Erörterung wird die Regierung von Oberbayern anhand der Protokolle aus dem Erörterungstermin eine abschließende Stellungnahme verfassen und an das Eisenbahn-Bundesamt übergeben. Das Eisenbahn-Bundesamt wird schließlich den Beschluss verfassen. Diese Prozesse liegen jedoch nicht bei der DB. Durch die Integration der neuen Lage der Autoreisezuganlage mit dem Standort am Bahnhof München Süd konnten wir rund ein Drittel der Stellungnahmen, die eingetroffen sind, entkräften. Wir rechnen auf Basis von Erfahrungswerten mit der Bestandskraft Ende 2023.“

Frage 12:

„Stadtentwicklungsprojekte contra Baustellenflächen: Wann stehen die Baustellenflächen wieder der Landeshauptstadt München zur Verfügung?“

Antwort DB Netz AG:

„In Laim wird die Baustelleneinrichtungsfläche, auf welcher die neue Feuerwehrration geplant ist (Anm. in der Landsberger Straße), vsl. 2026 wieder zur Verfügung stehen. Die Fläche am Marienhof kann nach aktuellem Stand in 2033 wieder an die LHM übergeben werden, die Baustelleneinrichtungsflächen am Ostbahnhof und Leuchtenbergring vsl. 2036. Zur konkreten Abstimmung einzelner Flächen stehen wir mit der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München in Kontakt.“

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Es war wiederholt festzustellen, dass die Landeshauptstadt München bei der 2. Stammstrecke bisher äußerst unzureichend in die Zeitplanung eingebunden war. So wurde in dem Beschluss vom 27.07.2022 „2. Stammstrecke München – Aktuelle Entwicklungen Verzögerungen und Kostensteigerungen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 07054), vgl. oben unter Ziffer 1, dargestellt, dass (Stand Beschlussfassung) „weiterhin noch keine Klarheit zu den zeitlichen Verzögerungen und den Kostensteigerungen besteht, weshalb dezidierte Forderungen gegenüber den Projektbeteiligten zu stellen sind...“

Für die Zukunft muss sichergestellt sein, dass eine deutlich bessere Einbindung in die Terminplanung erfolgt, zumal etliche städtische Projekte auf den Terminplan der Deutschen Bahn aufsetzen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat dazu schon einzelne

Schritte in die Wege geleitet, die nachfolgend dargestellt werden.

#### **4.1 Verbesserte Kommunikation mit der DB Netz AG und dem Freistaat Bayern**

Zur Verbesserung der Kommunikation zur 2. Stammstrecke wird - insbesondere im Hinblick auf die Abhängigkeiten städtischer Planungen von den Abläufen der 2. Stammstrecke - seitens der Landeshauptstadt München eine kontinuierliche Abstimmung der Terminpläne der DB für notwendig erachtet.

Dazu wurden seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung intensive Gespräche sowohl mit der DB Netz AG als auch mit dem StMB geführt.

Im Rahmen eines Sonderkoordinierungskreises 2. Stammstrecke am 25.10.2022 wurde mit der DB Netz AG vereinbart, einen Arbeitskreis 2. Stammstrecke zu gründen, in dem ca. dreimal jährlich über den Planungs- und Baufortschritt berichtet und die Terminplanung in Bezug auf die städtischen Projekte fortgeschrieben oder angepasst wird. Die erste Arbeitskreis-Sitzung fand am 07.02.2023 statt.

Neben einem bereits etablierten regelmäßigen Jour fixe mit dem StMB auf Hauptabteilungsleitungsebene wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einen regelmäßigen Austausch mit dem im StMB neu gegründeten Referat „2. S-Bahn-Stammstrecke“ treten und die bestehende Zusammenarbeit intensivieren.

Die Forderung im Beschluss der Vollversammlung zur 2. Stammstrecke vom 27.07.2022 unter Ziffer 4 im Antrag der Referentin, dass die Monitoring-Gruppe im StMB regelmäßig im Projektkoordinierungsrat Bahnknoten München berichten soll, wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung an das StMB herangetragen. Dieses hat diese Möglichkeit der Kommunikation geprüft, kommt aber zu dem Ergebnis, dass die Aufgabenstellung der Monitoring-Gruppe nicht nach außen gerichtet ist, sondern diese lediglich interne Aufgaben zu erfüllen hat.

Mit den oben dargestellten Kommunikationsformen kann der Forderung aus dem Stadtrat nach einer verbesserten Kommunikationsstruktur Rechnung ebenfalls getragen werden.

Weiter ist vorgesehen, dem Stadtrat regelmäßig über den Fortschritt bei der Realisierung der 2. Stammstrecke zu berichten.

Auch hinsichtlich der weiteren Kostenentwicklung bei der 2. Stammstrecke ist die Landeshauptstadt München betroffen und erwartet dazu zukünftig mehr Transparenz von Seiten der Projektbeteiligten. Beispielhaft sind die von der Landeshauptstadt München zu errichtenden Fahrradparkgaragen am Hauptbahnhof im Bereich U1/U2 und im Neubau Empfangsgebäude zu nennen, deren spätere Realisierung zu höheren Kosten führen wird.

#### **4.2 Abstimmung der Teil-Terminpläne der DB mit den städtischen Projekten**

In einer ersten Auftaktrunde am 25.10.2022 im Rahmen eines Sonderkoordinierungskreises zur 2. Stammstrecke unter der Leitung des Referates für Stadtplanung und Bauord-

nung und unter Teilnahme der tangierten Referate präsentierte die DB Netz AG die aktuellen Teil-Terminpläne. Dabei wurden mögliche Auswirkungen der Verzögerungen auf die tangierten städtischen Projekte mit den betroffenen Referaten diskutiert und die Voraussetzungen für einen termingerechten Projektverlauf dargestellt. Die Teilnehmenden verständigten sich darauf, in einem regelmäßigen Austausch gemeinsam mit der DB ein Zwischenkonzept unter dem Aspekt zu erarbeiten, welche Maßnahmen ggf. vorgezogen werden können. In einer Folgerunde am 07.02.2023 fand ein weiterer Austausch zu den Teil-Terminplänen statt.

Im Wesentlichen weisen folgende städtische Projekte eine starke Abhängigkeit von der Terminalschiene des Projekts 2. Stammstrecke auf:

#### **4.2.1 Bereich PFA 1 - Laim bis Karlsplatz - planfestgestellt seit 09.06.2015**

Die oberirdischen Hauptbaumaßnahmen haben im September 2019 begonnen. Die Betonarbeiten laufen weitgehend planmäßig, so dass die DB von einer geplanten Inbetriebnahme des neuen S-Bahn-Halts Laim im Jahr 2026 ausgeht.

- **Umweltverbundröhre (UVR)**

Im Zusammenhang mit dem Umbau der S-Bahn-Station Laim wird östlich parallel der bestehenden Laimer Unterführung mit der sogenannten Umweltverbundröhre (UVR) eine weitere Unterführung zur Nutzung für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und den öffentlichen Nahverkehr errichtet. Der bisherige Außenbahnsteig wird durch einen weiter nördlich liegenden Mittelbahnsteig ersetzt und der südliche Mittelbahnsteig verschoben.

Die UVR bietet Zugänge zu den Bahnsteigen. Durch sie soll zu einem späteren Zeitpunkt auch die Tram-Westtangente als Verbindung zwischen Ratzingerplatz und Romanplatz geführt werden.

Die Umweltverbundröhre ist Bestandteil der Planungen und Genehmigungsprozesse der 2. Stammstrecke. Der Rohbau wird in Verbindung mit dem Bau der 2. Stammstrecke von der DB im Auftrag der Landeshauptstadt München errichtet.

Zum weiteren baulichen Ablauf hat die DB Netz AG mit E-Mail vom 09.12.2022 an das Baureferat Folgendes mitgeteilt:

„Die gesamthafte Übergabe der UVR zum Ausbau an die Landeshauptstadt München verschiebt sich aufgrund einer verzögerten Inbetriebnahme einer vorlaufenden Bauphase vom 3.Quartal 2024 auf das 4. Quartal 2025. Der Umbau des S-Bahn-Haltes Laim wird 2026 abgeschlossen.“

- **Tram-Westtangente**

Die DB Netz AG schlägt eine Übergabe der UVR-Nord schon ab März 2023 an die Landeshauptstadt München und die Stadtwerke München GmbH (SWM) zum Innenausbau vor, allerdings mit eingeschränkter Baufreiheit durch die Baulogistik der DB, was nach Einschätzung der SWM sowohl für die Landeshauptstadt München als auch für die SWM aufgrund des erreichten Planungs- und Verfahrensstands verfrüht wäre und daher laut Aussage der SWM nicht nutzbar gemacht werden könne. Die SWM bevorzugen daher eine Übergabe des Nordabschnitts erst ab November 2024 und der restlichen UVR ab

Oktober 2025, jeweils ohne Einschränkungen durch Bautätigkeiten der DB Netz für noch nicht fertiggestellte Rohbautätigkeiten. Ziel ist eine Eintaktung der Bautätigkeiten im Nordabschnitt in der Weise, dass zur Übergabe der Abschnitte Mitte und Süd ein unmittelbarer Anschluss möglich ist, ohne zwischenzeitliche Stillstandszeiten berücksichtigen zu müssen.

Aufgrund der aktuellen zeitlichen Vorgaben für die Inbetriebnahme des Bauabschnittes 1 der Tram Westtangente (angestrebte Inbetriebnahme bis Mitte 2026) ist der Beginn für die Aufnahme der Bautätigkeiten für den Ausbau der UVR in den Abschnitten UVR Süd und Mitte erneut zu hinterfragen. Eine Übergabe dieser UVR-Abschnitte ab Oktober 2025 für den vorgesehenen uneingeschränkten Ausbau ist für eine Inbetriebnahme dieses Bauabschnittes bis Mitte 2026 nicht ausreichend. Daher ist erneut zu prüfen, ob die Aufnahme von Ausbautätigkeiten mit Einschränkungen in den Abschnitten UVR Süd und Mitte bei noch nicht fertiggestellten Rohbautätigkeiten seitens der DB AG von April 2025 bis Oktober 2025 eine Inbetriebnahme des Bauabschnittes 1 bis Mitte 2026 ermöglicht.

- **Vorhaltemaßnahme U9**

Der Bau des Vorhaltebaukörpers U9 als spätere Station Hauptbahnhof für die künftige Entlastungsspanne der U-Bahn-Linie U9 von der Implerstraße über den Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit ist nur in Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke realisierbar. Der Ausbau des Rohbaus der Station wird dann in Verbindung mit dem Bau der U-Bahn-Linie zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Die Baumaßnahmen der U9 würden nach derzeitiger Einschätzung frühestens in den 2030er Jahren beginnen, die ersten Strecken Anfang 2040 in Betrieb gehen. Die Verzögerungen bei der 2. Stammstrecke beeinflussen damit den Planungshorizont der U9 Entlastungsspanne im Wesentlichen nicht.

- **Fahrradparken im Neubau Empfangsgebäude und unter dem Bahnhofplatz**

Mit dem Bau des Neubau Empfangsgebäudes soll nachzeitigem Planungsstand der DB 2031 begonnen werden. Der Rohbau für das Fahrradparken soll Ende 2036 fertiggestellt sein. Eine Fertigstellung der Vorplätze ist für 2037 geplant.

Durch die Verzögerungen, die sich auch auf die Herstellung des neuen Empfangsgebäudes auswirken, wird die Situation für die Fahrradabstellung weiterhin unbefriedigend sein. Das Mobilitätsreferat strebt an, dem Stadtrat in 2023 eine Beschlussvorlage mit Maßnahmen zum bauzeitlichen Fahrradparken am Hauptbahnhof zur weiteren Entscheidung vorzulegen.

- **Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2002a Starnberger Flügelbahnhof**

Der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 Abs. 1 AEG für das Vorhaben „Bauliche Änderung des Bahnhofs München Hbf samt weiterer Eisenbahnbetriebsanlagen, PFA 1 (Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs)“ wurde vom Eisenbahn-Bundesamt am 14.04.2022 erlassen. Weiterhin ist aus Rechtsgründen eine Freistellung von bahnbetrieblichen Zwecken nach § 23 AEG für die den Neubau des Basisgebäudes mit

Hochpunkt vorgesehenen Grundstücksfläche erforderlich.

Der Bebauungsplanentwurf Nr. 2002a Starnberger Flügelbahnhof soll dem Stadtrat voraussichtlich im 2. Quartal 2023 zur Billigung vorgelegt werden. Im Anschluss erfolgt die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Unter der Voraussetzung der von der DB für Herbst 2023 avisierten Freistellung von Bahnbetriebszwecken soll dann der Satzungsbeschluss voraussichtlich zum Jahresende 2023 in den Stadtrat eingebracht werden.

- **Gestaltung Bahnhofvorplatz**

Die verspätete Fertigstellung wirkt sich naturgemäß auch auf die dann ebenfalls spätere Wiederherstellung des Bahnhofplatzes aus. Derzeit wird gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat und den SWM abgestimmt, ob es einer vierten ÖV-Trasse bedarf. Die DB ist darüber hinaus zur Platzgestaltung in den Arbeitskreis Vorplätze eingebunden.

- **Photovoltaik auf dem Dach der Gleishalle**

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

#### **4.2.2 Bereich PFA 2 Karlsplatz bis Isar - planfestgestellt am 24.06.2009**

- **Wiederherstellung der Oberfläche Marienhof**

Start der Hauptbaumaßnahme am Marienhof war im Juni 2019. Aktuell ist der Aushub bis Ebene -1 erfolgt. Mit dem Ausbau der Station soll ostseitig Mitte 2029 begonnen werden, westseitig Anfang 2031. Ende 2032 soll der Ausbau abgeschlossen sein.

Nach Abschluss des Rohbaus kann die Landeshauptstadt München in Absprache mit der DB teilweise mit der Oberflächengestaltung beginnen, da der Ausbau der Station parallel dazu erfolgen kann.

Auf der Grundlage eines 2006 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens ist die Wiederherstellung der Oberfläche als Grünfläche mit doppelter Baumreihe vorgesehen. Die Gestaltung der Oberfläche hinsichtlich der Position der notwendigen Oberflächenbauwerke für die 2. Stammstrecke wird zwischen Landeshauptstadt München und DB fortlaufend abgestimmt.

- **Bau eines Fahrradparkhauses unter dem Marienhof**

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass unter dem Marienhof eine öffentliche Fahrradgarage innerhalb einer ca. 660 m<sup>2</sup> großen unterirdischen Fläche außerhalb des Stationsbauwerks der 2. Stammstrecke errichtet werden könnte, was jedoch noch näher zu untersuchen wäre.

Diese Möglichkeit ist seitens des Mobilitätsreferates grundsätzlich zu begrüßen, da für die Fahrradabstellung am Marienhof ein erheblicher Bedarf besteht. Dem Vorschlag kann jedoch nur dann näher getreten werden, wenn mit Sicherheit auszuschließen ist, dass damit keine weiteren Verzögerungen und Kostensteigerungen, mit Ausnahme der von der Landeshauptstadt München zu tragenden Kosten für die Fahrradgarage selbst, beim Bau der 2. Stammstrecke verbunden sind.

Zur Errichtung eines Fahrradparkhauses unter dem Marienhof liegt ein Stadtratsantrag der SPD/Volt Fraktion, Fraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 16.03.2023 vor (Antrag Nr. 20-26 / A 003731). Im Antrag wird ausgeführt, dass es am Marienplatz als zentralem Ort in München und Knotenpunkt der U3/U6 und aller S-Bahnlinien dringend mehr Parkmöglichkeiten für Fahrräder bräuchte. Die Landeshauptstadt München soll daher gebeten werden, mit der DB in Verbindung zu treten, um ein unterirdisches Fahrradparkhaus unterhalb des Marienhofs und oberhalb der künftigen Station Marienhof der 2. Stammstrecke zu prüfen.

Zudem liegt ein Stadtratsantrag von Herrn Stadtrat Prof. Dr. Hans Theiss und Herrn Stadtrat Thomas Schmid (Antrag Nr. 20-26 / A 00685) vom 17.11.2020 vor, in dem die Landeshauptstadt München ebenfalls aufgefordert ist, die Möglichkeiten der Planung einer unterirdischen, öffentlichen Fahrradtiefgarage am Marienhof zu prüfen.

Seitens des Mobilitätsreferates ist nun unter Berücksichtigung der eben dargestellten Voraussetzungen (keine Verzögerungen oder Kostensteigerungen beim Bau der 2. Stammstrecke zu erwarten), beabsichtigt, sich vom Stadtrat mit der Vergabe einer Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Bike-and-Ride-Garage am Marienhof beauftragen zu lassen. Die Untersuchung kann über die Nahmobilitätspauschale finanziert werden.

- **Tal als Fußgängerzone**

Der Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 „Autofreie Altstadt: Provisorische Umgestaltung des Tals“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 06570) sieht vor, das Tal zeitnah in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Das Mobilitätsreferat wurde darin beauftragt, zu prüfen, ob der Baustellenverkehr aus dem Tal heraus verlegt werden kann und in diesem Zusammenhang mit der DB Netz AG zu klären, wie die Baustellenzufahrt der 2. Stammstrecke zum Marienhof alternativ zum Tal geführt werden kann. Die Zufahrt zur Baustelle Marienhof wird bislang über Tal – Sparkassenstraße – Hofgraben abgewickelt. Ursprünglich sollte mit der Planung abgewartet werden, bis die Baustelle am Marienhof abgeschlossen ist. Nach Bekanntwerden von Verzögerungen für die 2. Stammstrecke soll nun geprüft werden, wie die Planung nun rascher umgesetzt werden kann. Derzeit prüft das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit DB Netz AG und Stadtwerke München GmbH die Voraussetzungen für den Umbau des Tals zu einer Fußgängerzone. Zusätzlich werden Interimslösungen überprüft, ob als erster Schritt eine Umsetzung ohne bauliche Maßnahmen erfolgen könnte.

#### **4.2.3 Bereich PFA 3 Ost Isar bis Leuchtenberggring**

Der östliche Planfeststellungsabschnitt mit der S-Bahn-Station Ostbahnhof im Bereich der Friedenstraße befindet sich noch im Verfahren. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 3 Ost war die Vollversammlung des Stadtrates mit Beschlussvorlage „2. Stammstrecke – PFA 3 Ost“ vom 15.12.2021 (Vorlage Nr. 20-26 / V 05116) mit der gesamtstädtischen Stellungnahme an die Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde befasst und hat dieser zugestimmt.

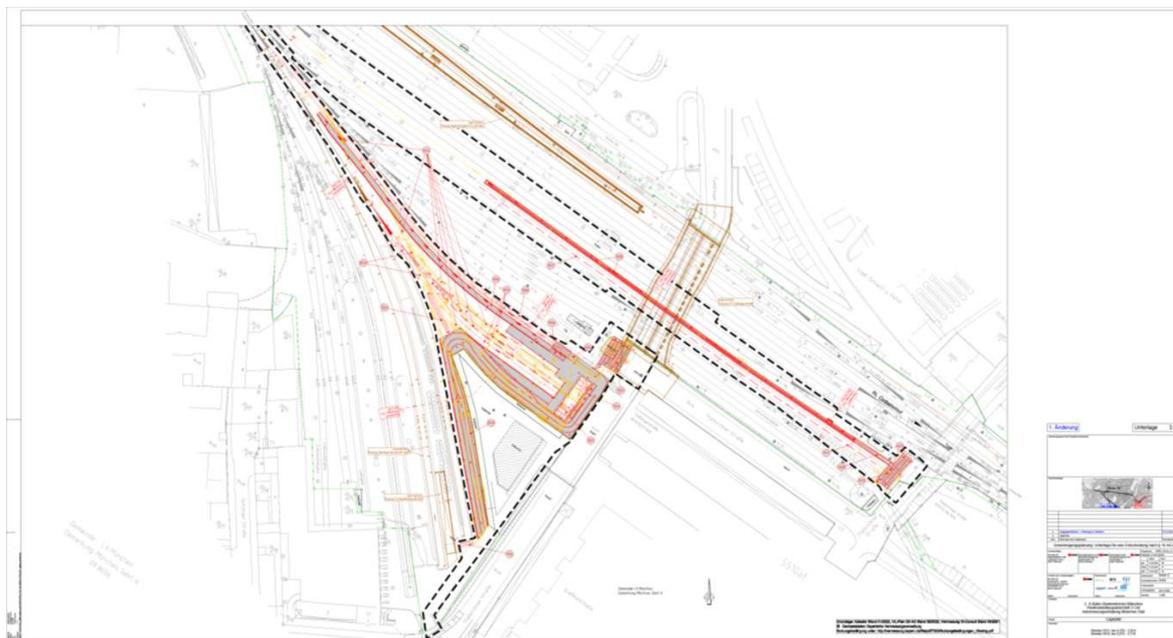
Der Planfeststellungsbeschluss wird laut Aussage der DB Ende 2023 erwartet. Solange dieser nicht erlassen ist, soll der Planfeststellungsbeschluss zum PFA 3 neu vom 25.06.2016 mit der Station Ostbahnhof unter dem Orleansplatz weiterhin Gültigkeit haben. Unter der Voraussetzung des Vorliegens eines Planfeststellungsbeschlusses für den PFA 3 Ost soll mit dem Tunnelbau in diesem Abschnitt im 4. Quartal 2026 begonnen werden, als Ende des Rohbaus ist das 2. Quartal 2032 veranschlagt.

- **Verlagerung der Autoreisezuganlage**

Eine 1. Tektur zum PFA 3 Ost, die im Sommer 2022 öffentlich ausgelegt wurde, hatte im Wesentlichen die Verlagerung der am Ostbahnhof betriebenen Autoreisezuganlage in den Bahnhof München-Süd zum Inhalt.

Für den Bau der S-Bahn-Station Ostbahnhof an der Friedenstraße und die Situierung der Baustelleneinrichtungsflächen müssen die vorhandenen Flächen mit dem Gleis 17, das für die Autoreisezuganlage genutzt wurde, dauerhaft entfallen. Die verbleibenden Restflächen sind für die Abwicklung der Verladung aufgrund fehlender Zufahrtsmöglichkeiten und wegen Platzmangel für Ladekante und Bahnsteig bzw. nicht mehr vorhandener Aufstellflächen nicht mehr ausreichend vorhanden. Durch die neuen Stationszugänge und Fluchttreppenhäuser ist eine Wiederherstellung der Gleise nicht mehr möglich.

Für eine Verlegung der Autoreisezugverladung wurden seitens der DB Netz AG mehrere Ersatzstandorte untersucht und bewertet. Zunächst wurde ein Standort in Kempten favorisiert, der jedoch aufgrund von Einwendungen nicht weiterverfolgt wurde, sodass nunmehr die Verlagerung an den Standort am Bahnhof München Süd nahe dem Großmarkthallenareal geplant ist.



Planunterlage 1. Tektur PFA 3 Ost, Quelle DB Netz AG

Das Zollgleis 1 wird als Verladegleis mit einer Kopframpe sowie einem ca. 220 m langen Bahnsteig ausgestattet. Durch den Bau einer neuen Zufahrt im Bereich des Lade- und Hinterstellgleises wird die Autoreisezuganlage an die öffentlich gewidmete Thalkirchner Straße angebunden. Die Aufstellflächen für die Fahrzeuge sind auf 50 Pkw ausgelegt. Das Servicegebäude wird ebenfalls neu gebaut und beherbergt neben Sanitäranlagen einen Aufenthaltsbereich für Kund\*innen und Räumlichkeiten für Personal. Die Anlage wird für den Personenverkehr mit einem Rampenbauwerk barrierefrei an den öffentlichen Straßenraum angebunden. Entsprechend der Nutzungszahlen der letzten Jahre geht die DB Netz AG auf Basis von Verkehrszählungen von ca. 600 zu beladenden und wieder zu entladenden PKW im Jahr aus. Die Reisenden erreichen den Personenbahnsteig an Gleis 25 über die Thalkirchner Straße.

Die Landeshauptstadt München hat in ihrer gesamtstädtischen Stellungnahme vom 11.08.2022 zur ersten Tektur Anregungen und Bedenken vorgebracht, die sich im Rahmen des Erörterungstermins der Regierung von Oberbayern weitgehend ausräumen ließen.

Nunmehr ist von Seiten der DB beabsichtigt, beim Eisenbahn-Bundesamt für die Teilmaßnahme eine vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz zu beantragen. Mit einer vorläufigen Anordnung kann das Eisenbahn-Bundesamt bei einem laufenden Planfeststellungsverfahren vorgezogen vor Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses eine Teilmaßnahme zulassen, wenn es sich um eine reversible Teilmaßnahme handelt, ein öffentliches Interesse an vorzeitigem Baubeginn besteht, eine positive Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes zu erwarten ist und das Benehmen mit der betroffenen Kommune hergestellt wurde. Diesbezüglich hatte sich der Projektleiter der 2. Stammstrecke mit Schreiben vom 13.12.2022 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gewandt und dargelegt, dass der Rückbau der Autoreisezuganlage für den Baubeginn am Ostbahnhof zwingend erforderlich sei, dieser aber erst erfolgen könne, wenn

die neue Anlage am Ersatzstandort am Bahnhof München Süd (an der Großmarkthalle) in Betrieb genommen worden sei. Es sei vorgesehen einen Antrag auf Erlass einer vorläufigen Anordnung gem. § 18 Abs. 2 AEG zu stellen.

Da die Voraussetzungen für eine vorläufige Anordnung auch aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorliegen, wurde der DB mit Schreiben vom 22.12.2022 mitgeteilt, dass das durch die vorläufige Anordnung entstehende Zeitfenster bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschluss für den PFA 3 Ost genutzt werden sollte, zumal ein zügiger Projektfortschritt und eine Optimierung der Zeitabläufe auch im Interesse der Landeshauptstadt München liegt.

- **Schulsportgelände in den Maximiliansanlagen**

Im Bereich der Schulsportanlage befindet sich künftig der Rettungsschacht 7 und das Abzweigbauwerk für den Südast, um zu einem späteren Zeitpunkt die von Süden kommenden S-Bahnen ebenfalls in die 2. Stammstrecke leiten zu können.

Durch die Situierung des Rettungsschachtes 7 und der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche, die einen Großteil des Geländes der Schulsportanlage beansprucht, wird die Nutzung für den Schulsport für mindestens sechs Jahre stark eingeschränkt sein. Mehrfach hatte die Landeshauptstadt München in ihren Stellungnahmen um Prüfung gebeten, ob nicht eine Planung zugunsten des Erhalts der Fläche möglich wäre. Obwohl seitens der DB die Fläche nochmals auf den Prüfstand gestellt wurde, konnte von der DB keine andere Lösung gefunden werden.

- **Barrierefreie Erschließung des Werksviertels**

Seitens der Landeshauptstadt München kommt der Barrierefreiheit eines bedeutenden und komplexen Verkehrsknotenpunktes wie dem Ostbahnhof eine hohe Bedeutung zu. Dabei steht eine optimale Erreichbarkeit der Bahnsteige über kurze Wege im Mittelpunkt. Die Landeshauptstadt München setzt sich in ihrem Zuständigkeitsbereich schon seit langem für eine Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention ein. Dabei ist auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 „Erster Stadtratsbericht zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02979, zu verweisen. In dem Beschluss wurde dargelegt, welche Maßnahmen mit Aktionsplänen umgesetzt wurden und noch umgesetzt werden. Einer der Schwerpunkte der Aktionspläne ist die Gewährleistung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit.

Die DB Netz AG hatte sich mehrmals schriftlich an Herrn Oberbürgermeister gewandt und um eine Mitfinanzierung der Aufzuganlagen in der neuen Bahnsteigunterführung West am Ostbahnhof gebeten, da ansonsten durch eine bestehende Finanzierungslücke der Entfall der bestehenden Aufzüge der Personenunterführung Ost zugunsten der neuen Aufzuganlagen in der Unterführung West drohe (vgl. Grafik unten).

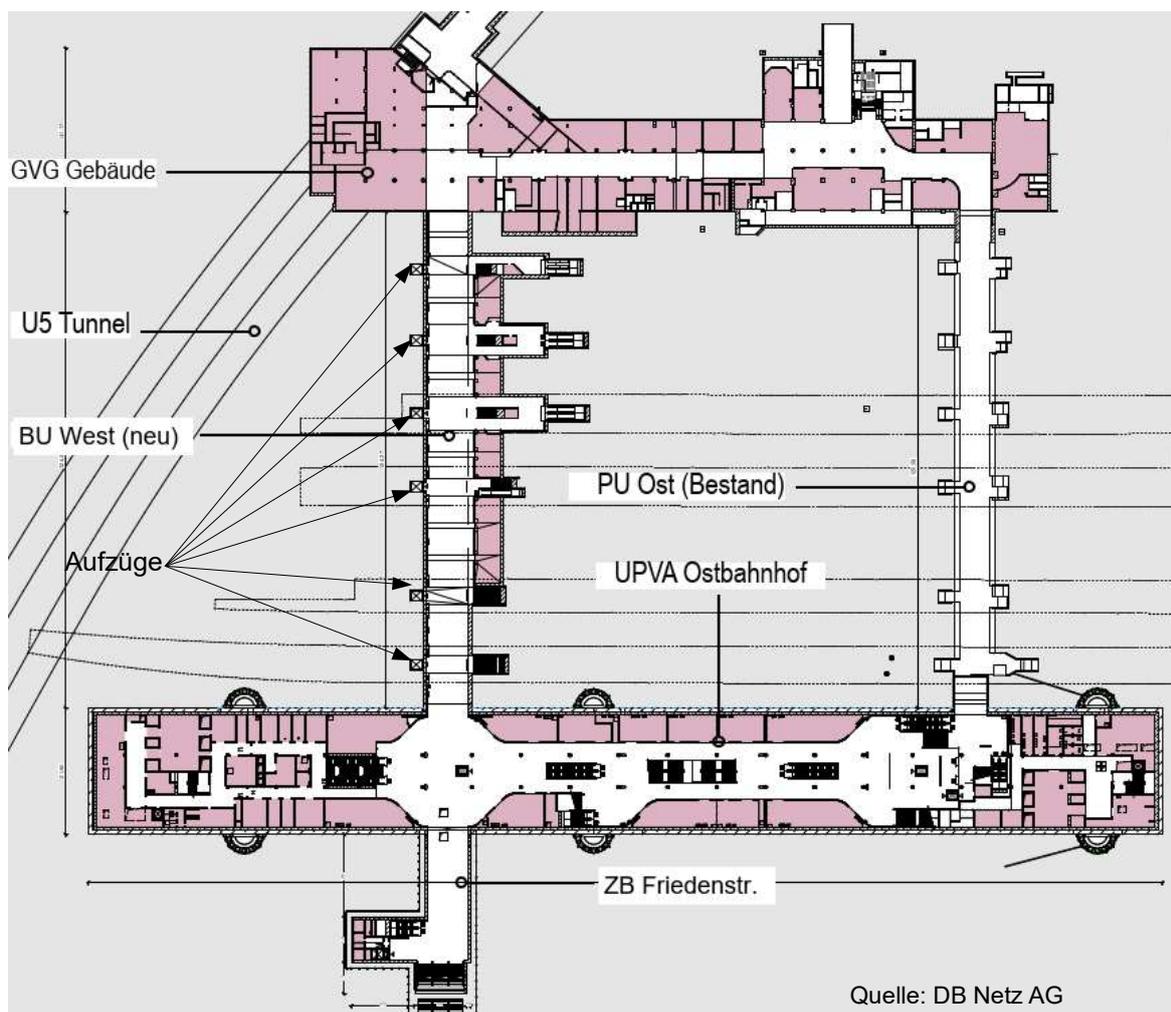
Nach eingehender Prüfung einer Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt München durch die zuständigen Referate wurde in den Antwortschreiben dargelegt, dass eine Mitfinanzierung von Aufzuganlagen einer Bahnanlage nicht angeboten werden könne. Vielmehr sei es Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums sowie des Freistaates Bayern, eine den pro-

gnostizierten Fahrgastzahlen gerecht werdende barrierefreie Erschließung unter Beibehaltung auch der bestehenden Aufzugsanlagen an einem der größten Bahnhöfe Bayerns zu gewährleisten.

Einer Mitfinanzierung der Herstellung und des Unterhalts des Teil-Zugangsbauwerks in der Friedenstraße mit Aufzugsanlage und Fahrtreppen sowie der zugehörigen baulichen Anteile steht die Landeshauptstadt München dagegen positiv gegenüber, da dies auf einen gesonderten Wunsch der Landeshauptstadt München zurückzuführen ist und der barrierefreien Erschließung des Werksviertels dient.

Im Rahmen der Beschlussvorlage der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.12.2021 zum Ostabschnitt (PFA 3 Ost) der 2. Stammstrecke, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116, wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat, was die anteilige Mitfinanzierung des Zugangsbauwerks betrifft, eine Zuschussvereinbarung mit der DB Netz AG zu verhandeln und über das Ergebnis eine Stadtratsentscheidung herbeizuführen.

Durch die Unwägbarkeit bezüglich der Verzögerungen sind die Verhandlungen ins Stocken geraten. Das federführend beauftragte Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird nunmehr die Verhandlungen mit der DB fortsetzen.



- **Fahrradabstellungen im Bereich der S-Bahn-Station in der Friedenstraße und an der S-Bahn-Station Leuchtenbergring**

In Bezug auf die Fahrradabstellung am Ostbahnhof ergeben sich durch die Verzögerungen laut Einschätzung des Mobilitätsreferats im Zusammenhang mit den Planungen der 2. Stammstrecke folgende Auswirkungen:

Die Bike & Ride-Situation ist im Bestand auf beiden Seiten des Ostbahnhofs (Orleansplatz und Friedenstraße) unbefriedigend.

Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist eine Verbesserung der Fahrradabstellsituation (u.a. Erweiterung der Abstellmöglichkeiten) im Gesamtumfeld des Ostbahnhofs zwingend notwendig. Der Anfrage des Mobilitätsreferats, auf Seiten der Friedenstraße, auch vor Abschluss der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke eine Verbesserung zu erzielen, konnte jedoch aufgrund der notwendigen Baustelleneinrichtungsf lächen seitens der DB nicht entsprochen werden. Am Orleansplatz muss im weiteren Verfahren geklärt werden, inwieweit bereits während der Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke (automatische) Radabstellanlagen, ggf. stufenweise, geschaffen werden können.

Die Forderungen nach ausreichend Fahrradabstellplätzen im Sinne Bike & Ride (B+R) wurden seitens der Verwaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum PFA3 Ost eingebracht. Die Erweiterung der Fahrradabstellung ist jedoch nach Auffassung der DB nicht Gegenstand der Planfeststellung, wonach die DB lediglich dazu verpflichtet ist, den bestehenden Zustand wieder herzustellen. Ungeachtet dessen ist die Fahrradabstellung Bestandteil der durch die DB Immobilien veranlassten Machbarkeitsstudie zur Überbauung der Station Friedenstraße.

Die oben dargestellte Haltung wird seitens des Mobilitätsreferates nicht vertreten. Vielmehr wurde in der gesamtstädtischen Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren des PFA 3 Ost auf den Fahrradabstellbedarf und dass in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München eine langfristige Lösung, welche mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zur Verfügung stehen muss, zwingend in der Planung zu berücksichtigen ist (vgl. auch unter Ziffer 3, Antwort des Mobilitätsreferates zu Frage 3) hingewiesen.

Durch die Verzögerungen beim Projekt 2. Stammstrecke wird die zu geringe Anzahl Fahrradabstellmöglichkeiten an einem der größten Bahnhöfe Bayerns somit noch über einen langen Zeitraum bestehen bleiben. Erst nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird dem entgegengewirkt werden können.

Gleiches gilt für die B+R Situation an der S-Bahnhaltestelle Leuchtenbergring. Die bestehenden Fahrradabstellplätze, die in der Unterführung des Leuchtenbergrings verortet sind, entsprechen nicht dem tatsächlichen Bedarf. Am Bahnhof Leuchtenbergring ist im Rahmen der 2. Stammstrecke ein Steg geplant, der nicht nur die beiden Bezirke Haidhausen und Berg am Laim verbinden wird, sondern insbesondere auch die Barrierefreiheit des Bahnhofs herstellen soll. Unterhalb der Rampenanlagen des Stegs können voraussichtlich anteilig Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Weitere Fahrradabstellanlagen im Sinne des B+R im Stadtbezirk Haidhausen können voraussichtlich im Zuge des Bepbauungsplanverfahrens Nr. 1956c (Haidenauplatz Nord) berücksichtigt werden. Somit wird auch an der Station Leuchtenbergring die unbefriedigende Situation – nicht nur im Hinblick auf B+R, sondern auch im Hinblick auf eine barrierefreie Erschließung der Sta-

tion – noch bis zu Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bestehen bleiben.

- **Fußgängersteg Leuchtenbergring**

Der Bau der neuen Fuß- und Radwegbrücke am S-Bahn-Haltepunkt Leuchtenbergring ist laut Aussage des Baureferats eng mit dem Bauablauf der 2. Stammstrecke verknüpft. Es ist weiterhin festzustellen, dass durch die bauleistungsabhängigen Abhängigkeiten die Bauausführung der Brücke sinnvoll nur im Rahmen der Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke in diesem Bereich durch die DB erfolgen kann.

Losgelöst von der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kann laut Aussage der DB der Fußgängersteg schon 2032 in Betrieb genommen werden.

## **5. Planfeststellung Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes Hauptbahnhof durch einen Neubau**

Inhalt des unter Ziffer 1 angesprochenen Verfahrens ist der „Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau“ (Planfeststellungsabschnitt 2 (PFA 2)). Der Neubau des Empfangsgebäudes steht in direktem baulichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem räumlich darunter liegenden Bau der 2. Stammstrecke bzw. eines Erschließungskerns in der Empfangshalle als Schnittstelle beider Planungen. Nachfolgend wird dargestellt, welche besonders relevanten Stadtratsbefassungen dazu in der Vergangenheit erfolgt sind (Ziffer 5.1), wie sich der weitere Verfahrensablauf gestaltet (Ziffer 5.2) und welches weiteres Vorgehen vorgesehen ist (Ziffer 5.3).

Wie schon erläutert, ist im Übrigen zu diesem Verfahren eine gesonderte Stadtratsbefassung am 26.04.2023 vorgesehen, bei der neben der Vorgeschichte insbesondere auf die im Verfahren abzugebende gesamtstädtische Stellungnahme eingegangen wird.

### **5.1 Wesentliche Stadtratsbefassungen zum Neubau des Hauptbahnhofs**

In den letzten Jahren sind einige grundlegende Beschlüsse zum Neubau des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof gefasst worden, die zum besseren Verständnis der derzeitigen Planfeststellung zum Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs kurz dargestellt werden.

- Beschluss vom 29.04.2015 - grundsätzliche Zustimmung zur jetzigen Planung

Die Vollversammlung des Stadtrates hat sich am 29.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553) mit den Planungen zum Neubau Hauptbahnhof München eingehend befasst und dem überarbeiteten Konzept des Büros Auer Weber Assoziierte für den Münchner Hauptbahnhof grundsätzlich zugestimmt. Vorausgegangen war die Auslobung des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs zum Münchner Hauptbahnhof (Verfahren 2003 bis 2006). Auf der Grundlage des Beschlusses wurde die DB AG gebeten, die weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren in die Wege zu leiten.

Das aktuell laufende Planfeststellungsverfahren setzt nun das Wettbewerbsergebnis nach den notwendigen vorauslaufenden Planungsschritten um (u. a. Rückbau des bisherigen

Empfangsgebäudes, hierzu erging der Planfeststellungsbeschluss am 14.04.2022, Abstimmung mit dem Projekt 2. Stammstrecke).

- Beschluss vom 14.12.2016 - Abschluss einer Rahmenvereinbarung

Wegen des engen planerischen und verfahrensrechtlichen Zusammenhangs der Vorhaben Neubau Empfangsgebäude München Hauptbahnhof (Planfeststellung nach Allgemeinem Eisenbahngesetz) und Neubau Starnberger Flügelbahnhof (Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach Baugesetzbuch) und wegen der Abstimmungsbedürftigkeit wesentlicher Themen hatten sich DB Station & Service und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach dem Beschluss vom 29.04.2015 über den Abschluss einer Rahmenvereinbarung geeinigt, dessen Inhalte die Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 14.12.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-120 / V 07576) gebilligt hat.

Die daraufhin am 27.03.2017 geschlossene Rahmenvereinbarung enthält u.a. Regelungen und Verpflichtungen zur Zusammenarbeit, zur Einrichtung eines Beratergremiums, zur Gestaltung des Bahnhofplatzes und der Vorplätze, zu den Modalitäten der Herstellung von Fahrradparken, der Stellplätze für Kfz und der Synchronisation der Genehmigungsregime des zum Hauptbahnhofs und des Starnberger Flügelbahnhofs.

- Beschluss vom 21.10.2020 – Standorte für Fahrradparken

Mit Beschluss vom 21.10.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01456) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schließlich beauftragt, zu potentiellen Standorten für das Fahrradparken Verhandlungen zu führen sowie die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Mit der Vorlage wurde sichergestellt, dass im Empfangsgebäude, am Bahnhofplatz und in der Arnulfstraße Fahrradparken in hinreichendem Umfang ermöglicht wird.

## **5.2 Planfeststellungsverfahren**

Der Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau des Hauptbahnhofs München (PFA 2) ist rechtlich als Bau bzw. Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) einzuordnen und wird in einem Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) planfestgestellt. Für dieses Verfahren wird derzeit von der Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren durchgeführt. Die Planung wurde vom 27.02.2023 bis zum 27.03.2023 im Referat für Stadtplanung und Bauordnung öffentlich ausgelegt und im Internet veröffentlicht.

Antragsgegenstand des PFA 2 sind:

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

Neben bahnbetriebsbezogenen Nutzungen sind im Neubau auch bahnfremde Nutzungen vorgesehen. Diese Nutzungen (z. B. Büronutzung, Einzelhandel, Stellplätze) unterliegen nicht der Planfeststellung, sondern werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens behandelt. Die Rahmenvereinbarung (siehe auch Ziffer 5.1) gibt vor, dass die geplanten Nutzungen im Laufe des Verfahrens weiter konkretisiert werden sollen.

Die Fassadengestaltung ist ebenfalls nicht Bestandteil der aktuellen Planfeststellung. Sie wurde jedoch in der Kommission für Stadtgestaltung der Landeshauptstadt München am 10.10.2017 mit großer Zustimmung zur Kenntnis genommen und darüber hinaus im Beratergremium behandelt.

Zu erwähnen ist noch, dass die Planung auf den Planfeststellungsbeschluss zum PFA 1 der 2. Stammstrecke vom 09.06.2015 sowie auf die integrierte Gesamtlösung (5. Planänderung des PFA 1 zur 2. Stammstrecke) aufsetzt. Diese beinhaltet neben der Vorhaltemaßnahme für die U9 Entlastungsspanne auch die Vorhaltemaßnahme für den Rohbau der Untergeschosse des Neubaus Empfangsgebäudes.

### **5. 3. Weiteres Vorgehen**

Auf der Grundlage der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen ist die Landeshauptstadt München aufgefordert, nach eingehender Prüfung durch die tangierten Referate und Bezirksausschüsse gegenüber der Regierung von Oberbayern unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen bis zum 11.04.2023 eine gesamtstädtische Stellungnahme abzugeben, wobei diese unter dem Vorbehalt einer nachträglichen Genehmigung des Stadtrates steht.

Eine Stadtratsbefassung ist, wie bei Ziffer 1 erläutert, für den 26.04.2023 vorgesehen. Aufgrund der Fristen und des Sitzungskalenders des Stadtrates ist ein anderer zeitlicher Ablauf leider nicht möglich.

Zu erwähnen ist in dem Zusammenhang, dass zu den Planungen des Neubaus und seines Umfeldes bislang mit der DB Station & Service und der DB Netz AG kontinuierliche Abstimmungen der Planung stattgefunden haben, wobei zu berücksichtigen ist, dass schon aufgrund der Größe des Projektes fortlaufend Abstimmungen erforderlich werden.

### **6. Fazit**

Aus der Vorlage wird deutlich, dass die Landeshauptstadt München ihre Belange auf allen Ebenen bestmöglich einbringen muss. Dazu gehört, dass eine fortlaufend hohe Transparenz im Hinblick auf die Zeitpläne und die zu erwartenden Kosten einzufordern ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher mit den beteiligten Referaten in den eingerichteten bzw. noch einzurichtenden Gremien darauf achten, dass - basierend auf den bekannt gewordenen Zeitplänen - eine kontinuierliche und nachvollziehbare Fortschreibung erfolgt, wobei insbesondere die Schnittstellen zu den städtischen Projekten im Fokus stehen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich die Landeshauptstadt München weiterhin zur 2. Stammstrecke bekennt und sich dabei auch als Interessenvertreterin der Pendlerinnen und Pendler sieht, die in München ihren Arbeitsplatz haben. Sie sieht es als ihre Aufgabe an, bei der Deutschen Bahn AG, dem Freistaat Bayern und dem Bund fortlaufend die ge-

meinsame Verpflichtung einzufordern, alle Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass die 2. Stammstrecke in dem vorgestellten Zeit- und Kostenrahmen realisiert wird.

#### Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor. Die Bezirksausschüsse 1 – 25 haben jedoch Abdruck der Vorlage erhalten.

Baureferat, Mobilitätsreferat und Stadtwerke München GmbH haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

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

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag der Referentin über den gegenwärtigen Sachstand zu den Verzögerungen und den Kostensteigerungen wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat den Stadtrat über den Fortschritt bei der Realisierung der 2. Stammstrecke zu informieren und weiterhin die städtischen Belange in die Verfahren einzubringen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird in der Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

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

**IV. Abdruck von I. - III.**

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

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

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Mobilitätsreferat
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Sozialreferat – Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen
8. An das Referat für Bildung und Sport
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/5
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3