



**Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)  
i.V.m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für das Vorhaben**

**„Änderung der bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage Bahnhof München Hbf (Bahnhof Nr. 4234) samt weiterer Eisenbahnbetriebsanlagen, PFA 2 (Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes durch einen Neubau)“, Bahn-km 0,000 bis 0,083 der Strecke 5500 München - Regensburg in der Landeshauptstadt München“;**

- Anhörungsverfahren -

Stellungnahme der Landeshauptstadt München

Unter Vorbehalt des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom  
26.04.2023

München, 11.04.2023

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vorbemerkungen	3
1. Verfahren	3
2. Forderungen, Anregungen und Bedenken	3
II. Stellungnahme im Anhörungsverfahren	3
1. Abgrenzung Schnittstelle Planfeststellung / Kommunale Planungshoheit - Nutzungskonzept	3
2. Technische Gebäudeausstattung und Fassade	6
3. Bahnhofplatz/Vorplätze Nord und Süd und direktes Bahnhofsumfeld	7
3.1 Allgemeine Anmerkungen zu den Planunterlagen	7
3.2 Bahnhofplatz	8
3.3 Nördlicher Vorplatz	9
3.4 Südlicher Vorplatz	9
4. Bebauungsplanung	10
4.1 Bebauungsplan Nr. 1589	10
4.2 Bebauungsplan Nrn. 2002 und 2002a	10
5. Verkehrliche Belange	10
6. Stellplätze Kfz	12
7. Fahrradabstellplätze	12
8. Temporäre Planungen/Baulegistik	14
9. Denkmalschutz	15
10. Tiefbau	15
11. Münchner Stadtentwässerung (MSE)	17
12. Abfallrecht	19
13. Altlasten	20
14. Wasserrecht	21
15. Stadtklima	22
16. Energie- und Klimaschutz	22
17. Immissionsschutz	24
18. Lufthygiene	24
19. Lärmvorsorge	26
20. Naturschutz	27
21. Brandschutz	28
22. Belange der Bezirksausschüsse	22
III. Schlussbemerkungen	30

## I. Vorbemerkungen

### 1. Verfahren

Für den Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes des Bf München Hauptbahnhof durch einen Neubau hat das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, das Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz eingeleitet. Die Regierung von Oberbayern als Anhörungsbehörde hat die Landeshauptstadt München mit Schreiben vom 16.02.2023 um öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen sowie um Stellungnahme zu dem Verfahren gebeten. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgte vom 27.02.2023 bis 27.03.2023 zur allgemeinen Einsichtnahme im Gebäude des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nach Bekanntmachung im Amtsblatt vom 20.02.2023. Darüber hinaus wurden die Unterlagen auf den Internetseiten der Landeshauptstadt München unter [www.muenchen.de/auslegung](http://www.muenchen.de/auslegung) ausgelegt.

Die Einwendungsfrist für die Landeshauptstadt München gegenüber der Anhörungsbehörde endet am 11.04.2023. Um eine Präklusion der Landeshauptstadt München in den eigenen Rechten auszuschließen, erfolgt die Übermittlung der Stellungnahme der Landeshauptstadt München an die Anhörungsbehörde fristgerecht bereits vor Stadtratsbefassung am 26.04.2023. Die Inhalte stehen jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Vollversammlung des Stadtrates.

Sollten sich aus der Beschlussfassung noch Änderungen oder Ergänzungen der Stellungnahme ergeben, werden diese, wie vereinbart, bis spätestens 28.04.2023 nachgereicht.

### 2. Forderungen, Anregungen und Bedenken

Die Landeshauptstadt München hat auf der Grundlage der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen das Vorhaben geprüft.

Unbeschadet der generell positiven Haltung gegenüber dem Vorhaben Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof haben die Überprüfungen der Stadtverwaltung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit den betroffenen Referaten und Dienststellen der Stadtverwaltung sowie der Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse zu einer Reihe von Forderungen, Bedenken, Hinweisen und Anregungen geführt, die nachfolgend dargelegt werden.

## II. Stellungnahme im Anhörungsverfahren

Die Landeshauptstadt München bedankt sich für die Beteiligung an dem Verfahren und gibt folgende Stellungnahme ab:

### 1. Abgrenzung Schnittstelle Planfeststellung / Kommunale Planungshoheit – Nutzungskonzept

Abgrenzung Schnittstelle Planfeststellung / Kommunale Planungshoheit

In den Unterlagen fehlen Aussagen und Abgrenzungen zum Genehmigungsregime für die Baumaßnahme des Neubaus des Empfangsgebäudes (NEG). Diese sind aber für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung maßgeblich.

Es ist insoweit auf die Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn- Bundesamtes, Stand August 2022, I. 1. Recht der Planfeststellung (5) zu verweisen, wonach zwar der Bau einer gemischt genutzten Bahnanlage (insbesondere Bahnhofsempfangsgebäude) einer Zulassungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG unterliegt, dies aber nicht für ausschließlich bahnfremd genutzte, abgrenzbare Teilanlagen gilt (was hier der Fall ist). Insofern, so die Richtlinien, trifft die Zulassungsentscheidung keine Entscheidungen zur Genehmigung bahnfremder Nutzungen (Bezug: BVerwG, Beschluss vom 17.12.21, Az. 4 B 13/21...)

Es muss dem entsprechend und gerade bezüglich der bestehenden Schnittstellen noch stärker und klarer verdeutlicht werden, welche Anlagen und Bauteile über ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren und welche später durch die Landeshauptstadt München im bauplanungsrechtlichen Verfahren genehmigt werden sollen.

Es müssen die Schnittstellen zwischen Planfeststellungsverfahren und (möglichen) späteren Baugenehmigungsverfahren bzgl. der nicht bahnbetriebsbezogenen Nutzungen im Innern des Empfangsgebäudes aufgezeigt werden. Hier sind u.a. die bereits über andere Planfeststellungen genehmigten Teile, die beantragten bahnspezifischen Nutzungen und Erschließungen, die bahnfremden Nutzungen und Erschließungen jeweils in Quantität und Qualität darzulegen, darüber hinaus auch Fragen des Brandschutzes und der Standsicherheit sowie zur Barrierefreiheit.

Die Unterlagen sind in der vorliegenden Form und Umfang nicht prüffähig, die Betroffenheit kann nicht festgestellt oder ausgeschlossen werden.

Es fehlen in diesem Zusammenhang auch die Abgrenzungen in den Ebenen: Rohbau Decke über -1-Ebene, Neubau der oberirdischen Geschosse, Rohbau und /oder Innenausbau, Nutzungen in den Untergeschossen, Stellplätze und deren Erschließung, technische Ausstattung, Fassade usw.

Die Bauwerkspläne gerade in den Ebenen E-2, E-1, E-Z und E-0 sind inhaltlich aufeinander abzustimmen (z.B. Entrauchungsanlagen 2. Stammstrecke in allen Ebenen darstellen).

#### Ebene E-1

Die Ebene E-1 wird durch bahnfremde und bahnbetriebsbezogene Nutzungen belegt. Hier ist auch das Fahrradparken als öffentliches Parkhaus etabliert mit Zugängen zum Nukleus und einer Haupteinschließung über einen noch zu genehmigenden Erschließungsgang mit Aufzügen zum Bahnhofplatz. Offen ist, ob der Rohbau in diesem Verfahren festgestellt wird oder bereits Bestandteil der 5. Planänderung „Integrierte Gesamtlösung Hauptbahnhof (IGL)“ ist.

#### Ebene E-Z

Bei dieser Ebene handelt es sich im Wesentlichen um die Parkierungsebene mit Stellplatznachweis für die bahnbetriebsbezogenen und bahnfremden Nutzungen des NEG und Erschließung über eine dreispurige Rampe von der Arnulfstraße aus. Der Nachweis soll für die pflichtigen Pkw-Stellplätze und die erforderlichen Fahrradabstellplätze geführt werden. Auf die Rahmenvereinbarung von DB und Landeshauptstadt München von 2017 wird verwiesen. Hierin ist geregelt, dass für bahnfremde Nutzungen 203 Kfz-Stellplätze und die Zahlung einer Stellplatzablässe den Bedarf decken. Darüber hinaus sind für bahnbetriebsbezogene Nutzungen auch weitere Stellplätze nachzuweisen. Ob die Anordnung von Polizeistellplätzen zu dem einen oder noch zu führenden anderen Kontingent gehören, ist offen. Die Ausführungen zu Breite

und Tiefe der Stellplätze sowie der Fahrwege und Rampen müssen dabei der geltenden Garagen- und Stellplatzverordnung entsprechen (Großgarage mit getrennter Zu- und Ausfahrt und eigenem Gehweg), der Gehweg fehlt hier.

#### Nutzungskonzept (Unterlage 19)

Im Hinblick auf die künftige Nutzung des NEG sind die stadtentwicklungsplanerischen und stadtplanerischen Ziele der Landeshauptstadt München zu Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung zu beachten.

Mit der Planung besteht kein Einverständnis, da nicht geprüft werden kann, ob die Ziele der Landeshauptstadt München aus dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2002 vom 25.04.2007 in Bezug auf Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung Berücksichtigung finden (vgl. Anlage 2). Dieser bildet die Grundlage für die künftigen Einzelhandelsnutzungen im neuen Münchner Hauptbahnhof für die vom Stadtrat beschlossene Obergrenze von 20.000 qm Geschossfläche (GF) für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Zur Plausibilisierung und Konkretisierung der möglichen Flächen- und Sortimentsverteilung wurde im Auftrag von DB Station & Service in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, ein Markt- und Verträglichkeitsgutachten beauftragt (bulwiengesa, Markt- und Verträglichkeitsgutachten Einzelhandelsnutzung im Hauptbahnhof München, Empfangsgebäude und Starnberger Flügelbahnhof vom 12.12.2018). Hierin wurde die angestrebte Größenordnung von 20.000 qm GF für die Nutzungen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung untersucht, die Umsetzbarkeit an der Planung von Auer & Weber gespiegelt und als realisierbare Größe bestätigt. Für die Berechnung der maximal möglichen Einzelhandelsverkaufsfläche wurden folgenden Annahmen gemäß Gutachten, S. 56, getroffen:

- Ausgangsbasis 20.000 qm GF in der Empfangshalle für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung
- Erfüllung der Anforderungen an einen Bahnhof mit einem bahnhofsnotwendigen, modernen Branchenmix, als Benchmark Einbindung von Flächenverhältnissen anderer großer Bahnhöfe in Deutschland
- Der Branchenmix des Basisszenarios wird beibehalten (diese Flächenaufteilung ist ein Konsens zwischen dem typischen Branchenmix in einem Shoppingcenter mit einem sehr hohen Anteil an modischem Bedarf und einem typischen Mietermix in einem Bahnhof mit einem hohen Anteil an periodischem und persönlichen Bedarf, siehe Gutachten S. 49)

Folgender Nutzungsmix wurde hergeleitet:

Einzelhandel	70,3% mit 14.060 qm GF
Gastronomie	18,2% mit 3.640 qm GF
Einzelhandelsbezogene Dienstleistungen	11,5% mit 2.300 qm GF

In der den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Nutzungsplänen (Unterlage 19) sind für jedes betroffene Geschoss Flächen als „bahnfremde Nutzungen“ schraffiert und teilweise mit der Bezeichnung „z.B. Handel“, „z.B. Bäcker“, „z.B. Gastronomie“ oder „z.B. Dienstleistung“, aber auch „Landespolizei“ dargestellt. Für jedes Geschoss gibt es eine Art Untertitel mit einer qm-Angabe „Einzelhandel (od. Dienstleistung, Gastronomie), bahnfremd: ca. XXX qm“. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei der Angabe der Quadratmeter um die Geschossflä-

chen GF handelt. Die Gesamt-GF, die aus diesen Angaben resultiert, beträgt für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen demnach 17.500 m<sup>2</sup> mit dem Zusatz „bahnfremd“. Eine Überprüfung dieser Flächengrößen ist jedoch nicht möglich, da für die einzelnen Flächen keine Größenangaben gemacht wurden.

Weiterhin sind zusätzliche Flächen in den Unterlagen ohne die Schraffur „bahnfremd“ aber mit der Bezeichnung „Reisebedarf, Gastronomie“, „z.B. Reisebedarf, Gastronomie“, „z.B. Reisebedarf, Tabak“ oder „Reisebedarf, Zeitungen“, dargestellt, für die nicht geprüft werden kann, ob sie in der jeweiligen Summe im Untertitel und damit in den 17.500 m<sup>2</sup> insgesamt enthalten sind. Somit kann auch keine Aussage darüber getroffen werden, ob die vom Stadtrat beschlossene und in dem zwischen DB Station & Service und Landeshauptstadt München abgestimmten Gutachten bestätigte Obergrenze von 20.000 qm GF für Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung eingehalten wird.

Die Angaben sowohl in den Planunterlagen als auch dem Erläuterungsbericht mit der Abgrenzung zwischen bahnbezogener und bahnfremder Nutzung sind nicht aussagekräftig und können mangels ausreichender Detaillierung nicht geprüft werden.

Dem Umfang an Einzelhandelsnutzung, Gastronomie und Dienstleistungen in den Unterlagen zur Planfeststellung kann nur zugestimmt werden, wenn die o.g. und bisher im Planungsverfahren abgestimmten Rahmenbedingungen von maximal 20.000 qm GF insgesamt eingehalten werden. Dafür ist eine nachvollziehbare Aufschlüsselung aller Flächen für diese Nutzungen erforderlich.

Dies hat insbesondere auch an Bedeutung gewonnen, da die City Münchens mit den zentralen Einkaufslagen in Folge des geänderten Einkaufsverhaltens (Zunahme online-Handel beschleunigt durch Corona-Pandemie) aktuell in eine Phase der Transformation eintritt. Die Landeshauptstadt München hat in ihrem vom Stadtrat beschlossenen Innenstadtkonzept das Ziel einer bestandsorientierten Weiterentwicklung der Einzelhandelsflächen verankert. Auch der mit Stadtratsbeschluss von 2021 und 2022 gestartete Prozess zur Fortschreibung bestätigt die Bedeutung der City auch als Handelsstandort und eine Weiterentwicklung mit einem noch breiteren Nutzungsmix mit zusätzlichen, neuen öffentlich zugänglichen und öffentlichen Nutzungen als Ergänzung zum Handel. Eine Massierung der Einzelhandels- und Gastronomieflächen am Hauptbahnhof würde einer ausgewogenen Entwicklung in den zentralen Innenstadtlagen entgegenstehen. Auch unter diesem Aspekt kann der Planfeststellung nur zugestimmt werden, wenn die darin als „Hülle“ enthaltenen Flächen in der Gesamtgröße für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung den Zielen der Stadt entspricht.

## **2. Technische Gebäudeausstattung und Fassade**

Im Kapitel Technische Gebäudeausstattung (TGA) wird die geplante technische Ausstattung für das NEG erläutert. Unklar ist, ob die TGA Teil der Planfeststellung ist. Begrüßt wird, dass es neben dem Konzept zur Primärenergiebereitstellung auch das Gebäudeenergiekonzept aufbereitet wurde. Das Primärenergiekonzept stellt auf den Anschluss an das städtische Fernwärmenetz ab. Die aktuellen Gesetzeslagen (Klimaschutzgesetz, Gebäudeenergiegesetz, BayBO usw) fordern aber auch die Nutzung erneuerbarer Energiequellen ein (vgl. dazu auch Ziffer 16). Dafür erscheint das NEG prädestiniert. Es hat große Dachflächen und Fassaden, die auch für eine solare Energieproduktion aktiviert werden könnten.

Es sind Aussagen und Plandarstellungen zur geplanten Hülle oder Fassade des NEG erforderlich. In diesem Zusammenhang sind ggf. auch Aussagen zu Werbeanlagen sinnvoll. Es fehlen Angaben zur Einhaltung des Gesetzes zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (GEG) aber auch im Sinne des klimaneutralen und klimaresilienten Bauens Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung (Regenwassermanagement, Verbesserung der bioklimatischen Situation, z.B. durch Dachbegrünung, Solarenergie).

### **3. Gestaltung Bahnhofplatz / Vorplätze Nord und Süd und direktes Bahnhofsumfeld**

#### **3.1 Allgemeine Anmerkungen zu den Planunterlagen**

Auf Grundlage der Darstellungen in den Planfeststellungsunterlagen kann aus Sicht der Landeshauptstadt München keine Festlegung einer lagegenauen Gestaltung der Vorplätze Nord und Süd, des Bahnhofplatzes und des seitlichen Straßenraums entlang der Fassaden des Vorhabens in der Bayerstraße und Arnulfstraße erfolgen.

Die Verortung von Flächen für den ruhenden Verkehr und weitere Nutzungen auf den Vorplätzen Nord und Süd, auf dem Bahnhofplatz und auf direkt an das Vorhaben angrenzende Flächen sind Gegenstand weiterer gemeinsamer Abstimmungen zwischen der DB und der Landeshauptstadt München zur Neugestaltung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds und bedürfen noch weiterer Abstimmungen, damit der Belang des gemeindlichen Selbstgestaltungsrechts (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) im Hinblick auf die besondere Zentralität des Ortes hinreichend gewahrt bleibt, vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 06.11.2013, Az. 9 A 9.12.

Es wird insoweit auf die Rahmenvereinbarung zwischen der DB und der Landeshauptstadt München vom 27.03.2017 verwiesen, die festhält, dass die Gestaltungen der drei Vorplätze – Bahnhofplatz (östlicher Vorplatz), nördlicher und südlicher Vorplatz – nach dem Willen beider Vertragsparteien aufeinander abgestimmt werden. Weiter wird aufgeführt: „Zur Erreichung einer durchgehenden Gestaltungsqualität wird seitens der Landeshauptstadt München angestrebt, nach Vorliegen der verkehrlichen und funktionalen Rahmenbedingungen für die Vorplätze und die sie verbindenden Flächen ein konkurrierendes Planungsverfahren auf Basis des Wettbewerbsergebnisses von Auer Weber mit Latz und Partner durchzuführen. DB Station&Service wird das Verfahren konstruktiv begleiten.“

Die Auswirkungen der Planung auf die Oberflächengestaltung des Bahnhofplatzes (Unterlage 7.1.3) für die städtischen Flächen sind frühzeitig mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Ziel sollte eine abgestimmte Planung im Hauptbahnhofumfeld (Bahnhofplatz mit den Vorplätzen Nord und Süd, sowie die Übergänge in die angrenzenden Bahnhofsviertel) sein.

Wir bitten um die Ergänzung eines Passus in den Planfeststellungsunterlagen, dass alle Planungen zur Umfeldgestaltung des Hauptbahnhofes auf städtischem Grund und Bahngrund zwischen der DB und der Landeshauptstadt München abgestimmt werden.

Unterlage 7.1.3\_Bauwerksplan\_Grundriss\_E+0\_EG:

Es ist nicht ersichtlich, wo sich die Erläuterung zu der Nummerierung 4, 12, 15-18 in den roten Kästchen befindet. Daher kann zu diesen Punkten nicht abschließend Stellung genommen werden. Die Erläuterungen sind nachzureichen.

#### Lüftungsgitter:

Entlang der Nord-, West- und Südfassade sind „bodengleiche Lüftungsgitter RDA“ mit etwa 2,0 m Breite und über mehrere Meter Länge eingetragen und überscheitern den Fußabdruck des Gebäudes in den öffentlichen Raum. Sie sind als Gitter in den Laufwegsflächen und gepflasterten Gehwegsflächen sichtbar eingebaut und stellen ein Hindernis mit hoher negativer Wirkung auf den Lauf- und Sicherheitskomfort dar. Teilweise werden die Lüftungsgitter auch in Bereichen angeordnet, die z.B. die Abgänge zu den Untergeschossen der U- und S-Bahnen den Laufweg verschmälern und den Komfort und die barrierefreie Wegführung einschränken. Zu Gunsten einer guten, sicheren und barrierefreien Fußverkehrsführung sollte eine andere Situierung erfolgen.

Auch die Lüftungsgitter in den beiden Rampen zum Querbahnsteig Gleis 11-26 werden abgelehnt.

Die bodengleichen Lüftungsgitter in freier Lage auf dem Bahnhofplatz (öffentlicher Grund) ohne direkten Fassadenanschluss und außerhalb bereits beengter Situationen für den Laufkomfort können ebenfalls nicht befürwortet werden (vgl. auch Ziffer 10).

#### Zu- und Abluftbauwerke

Gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2022 der 5. Planänderung für das Vorhaben IGL sind „die bislang auf dem Bahnhofplatz vorgesehenen Zu- und Abluftbauwerke in den Neubau Empfangsgebäude zu integrieren“. Die Frischluftansaugung für die 2. Stammstrecke (bodengleich) und die beiden flächenhaften Darstellungen ohne Bezeichnung sind aus den Darstellungen zu streichen.

Auf die überholten und dem Abstimmungsstand nicht mehr entsprechenden Plandarstellungen für den Bahnhofplatz wurde bereits hingewiesen. Aktuell laufen hierzu Gespräche zwischen DB und Landeshauptstadt München zur Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses für die zukünftige Gestaltung dieses öffentlichen Bereiches. In dieser Entwicklung sind auch die Randbereiche Arnulf- und Bayerstraße und die beiden Vorplätze zu betrachten.

Aus diesem Grund sind Maßnahmen mit Bindungswirkung, wie z.B. Rettungswege, zu streichen. Die Anpassung an die spätere Platz- und öffentliche Raumgestaltung muss möglich sein.

#### Unterlage 7.5.1. Bauwerksplan\_Anpassung\_Vorplaetze

Die Planungen und Ausführungen an der Schnittstelle SFB und nördlicher Randbau – wenn es um die Zugangsebene geht – sind Teil der Planfeststellung NEG. Die Planunterlage ist zu überarbeiten, hier muss die Situation der Erdgeschosssebene abgebildet werden. Lieferzone und Lieferverkehrsflächen müssen eingetragen werden.

Die Wendemöglichkeit für Kfz in der Arnulfstraße ist nach Westen verschoben. Es muss geprüft werden, ob die Verschiebung bei ebenfalls beabsichtigter Verlängerung der Straßenbahn-Haltestellen so möglich ist.

#### Unterlage 7.4.2. Bauwerksplan\_Schnitt\_B\_Empfangsgebäude

Die Schnitte müssen um die Höhenkoten und Anschlusshöhe ergänzt und geprüft werden, die Gefälle müssen korrigiert werden.

### 3.2 Bahnhofplatz

Die Beschreibung des vorhandenen Zustand des Bahnhofplatzes im Erläuterungsbericht Kapitel 2.1.4 ist veraltet. Es ist erforderlich, eine Aktualisierung vorzunehmen, auch unter Beachtung der abgeschlossenen Planfeststellungen. Es wird gebeten, diese nochmals mit der Plan-



feststellung zum NEG und den neu beantragten Maßnahmen zu spiegeln (z.B. Brandschutzkonzept mit den Feuerwehranfahrtszonen). Die Auswirkungen sind darzustellen.

Bei der Beschreibung des geplanten Zustandes im Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.4 sollten sich die Gebäudeanschlusshöhen der Erdgeschosszonen an den vorhandenen Höhen des Bahnhofplatzes orientieren. Der Höhensprung zwischen Bahnsteigebene in der Gleishalle (als Bezugshöhe OK EG mit 521,0 m), der Erdgeschossoberkante der Empfangshalle und dem Bahnhofplatz an der Schnittstelle Bestandsfahrbahn West beträgt etwa 1,50 m. Der Höhenunterschied wurde früher innerhalb der Empfangshalle überwunden, der Bahnhofplatz wies zwischen Fassade und Fahrbahn nur ein geringes Gefälle auf. Mit der hier vorgestellten Planung wird der Höhensprung und somit die Barrierefreiheit nunmehr in den öffentlichen Raum auf den Bahnhofplatz verlagert.

Dieses Höhengefälle im öffentlichen Raum bedeutet einen großen Eingriff in die Gestaltungsfreiheit der Landeshauptstadt München und wird deshalb abgelehnt. Die Erfüllung der barrierefreien Erschließung wird auf den städtischen Grund verlagert. Wir bitten um planerische Darstellung einer realisierbaren Platzgestaltung unter Würdigung des erforderlichen Gefälles. Nur auf diese Weise können Verbindungen durch den Neubau des Empfangsgebäudes beurteilt werden, dies auch vor dem Hintergrund eines noch durchzuführenden Gestaltungswettbewerbs für den öffentlichen Bahnhofplatz.

### 3.3 Vorplatz Nord

Auch wenn die Gestaltung der Vorplätze Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist, ist darauf hinzuweisen, dass die Gestaltung weiterer Abstimmungen mit der Landeshauptstadt München bedürfen. Diesbezüglich wird auf die Rahmenvereinbarung aus 2017 verwiesen. Dies gilt für alle Detailplanungen und die Verteilung der Verkehrsfunktionen. Eine abgestimmte Planung, sowie ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt (vgl. auch unter Punkt 3.1).

Im Textabschnitt zum vorhanden Zustand sollte auch der Straßenraum entlang der Arnulfstraße erläutert werden. Aussagen zur Nutzung und Gestaltung der Straßenräume zwischen Bahnhofplatz und Vorplätze fehlen in Gänze (DB-Grund, bestehende Einbauten, Treppen, Schächte, Abluft-, Zuluft-Bauwerke usw.). Anmerkung: Die Bäume sind bereits gefällt.

Bei der Beschreibung des geplanten Zustands fehlt eine Darstellung zur Erschließung und Anlieferung des Redundanzaufzugs im Treppenhaukern 7, aber auch, wie die Erschließung des Bestandsbauwerks Aufzug HA 84 erfolgen soll und welche Konsequenzen für die Verkehrsführung der unterschiedlichen Fahr- und Fußverkehrsbewegungen entstehen.

Die Anlieferzone vor dem Aufzug zum Sperrengeschoss kann nicht im Fußgänger\*innenbereich vor dem stark frequentierten nördlichen Ausgang liegen. Auch die Rangierfläche der Lieferfahrzeuge, die rückwärts anfahren, ist an dieser Stelle nicht verkehrssicher. Diese Planung ist anzupassen.

Es sollte auch der künftige Straßenraum entlang der Arnulfstraße und der Bayerstraße näher beschrieben werden (DB-Grund, bestehende Einbauten wie z. B. Treppen, Schächte, Abluft-, Zuluft-Bauwerke usw.). Geplante Maßnahmen wie Baumfällung und Neupflanzung, Treppenanlagen, Fahrradabstellung, Polizeistellplätze müssen mit dem Bestand gespiegelt werden. (z.B. steht den Abstellanlagen der vorhandene Lüftungskamin entgegen).

Das Thema Höhenanpassung im Sinne eines barrierefreien Hochbaus gilt auch für die Nord- und Südseite. Hier werden wohl bereits innerhalb der Gebäude in den nach außen orientierten Nutzungseinheiten Stufen zur Absenkung der Oberkante des Erdgeschosses geplant. Trotzdem wird es an der Schnittstelle Fassade/Eingang zur Fahrbahn zu einen Höhenunterschied kommen, der entsprechend im Gehwegbereich mit einem Gefälle ausgeglichen werden müsste. Sowohl im Text als auch in den Plänen müssen entsprechende Höhenkoten eingetragen und die Gefälle angegeben werden.

Es erschließt sich nicht, wo ein großzügiger Platzbereich für Fußgänger\*innen mit Platzreserven entstehen soll. Wir bitten, diesen Absatz zu streichen (Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.4, S. 41, 4. Absatz).

### **3.4 Vorplatz Süd**

Es ist festzustellen, dass eine Platzgestaltung nicht mehr geplant ist. Vielmehr wird der südlicher Vorplatz als reine Kfz-Stellplatzanlage mit Zugangsmöglichkeit zum Fernbahnhof vorgeesehen. Auf die vertragliche Bindung hinsichtlich eines Wettbewerbs und auf die bisherigen Gespräche mit der Landeshauptstadt München zur ganzheitlichen Gestaltung des direkten Bahnhofumfelds wird verwiesen.

Es wird eine Ladezone entlang der Bayerstraße für kleinere Fahrzeuge erwähnt, die nicht eingezeichnet ist. Ladevorgänge sind über den Ladehof abzuwickeln.

Wir bitten um Abstimmung der Planung der Umfeldgestaltung mit der Landeshauptstadt München.

## **4. Bebauungsplanung**

### **4.1 Bebauungsplan Nr. 1589** (Erläuterungsbericht Kapitel 4.2.1)

Seitens der Vorhabenträgerin wird die Bindung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1589 für nicht gegeben erachtet, da noch keine Freistellung erfolgte. Dieser Ansicht ist seitens der Landeshauptstadt München zu widersprechen, da mit der veränderten Konzeption des südlichen Randbaus und der Freifläche die Festsetzungen des Bebauungsplanes wesentlich betroffen sind. Der Bauraum, die Grunddienstbarkeit und die Freiflächenfestsetzungen sind mit der Konzeption der Planfeststellung nicht mehr umsetzbar.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin stellt in Teilen auf die Nichtigkeit des Bebauungsplanes ab.

Das widerspricht aber u.a. auch der Regelung der zwischen DB Station & Service getroffenen Rahmenvereinbarung von 2017 zu diesem Planungsbereich. Im städtebaulichen Vertrag von 1996 und 2004 war zum Bebauungsplan die Neugestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes über die Auslobung eines Realisierungswettbewerbs mit Kostenübernahme vereinbart. Die Rahmenvereinbarung hat diese Vorgehensweise bestätigt.

### **4.2 Bebauungsplan Nr. 2002 und Nr. 2002a** (Erläuterungsbericht Kapitel 4.2.2)

Der Aufstellungsbeschluss 2002 aus dem Jahr 2007 hat die Verwaltung beauftragt, auf Grundlage des Entwurfes Auer+Weber Assoziierte die Umsetzung zu begleiten.

Zur Sicherstellung der städtebaulichen und freiraumplanerischen sowie der verkehrlichen Ziele hat die Landeshauptstadt München deshalb für den Bereich Hauptbahnhof München die Auf-

stellung des Bebauungsplans zur Regelung der bahnfremden Nutzungen beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss soll Art und Maß der Nutzung für die nicht bahnbetrieblichen Nutzungen, den zulässigen Umfang für Einzelhandel und Dienstleistungen und die Höhenentwicklung festlegen, in Abhängigkeit von angemessenen dimensionierten Verkehrsflächen. Ein weiteres Thema ist dabei die äußere Gestalt (Fassade) aber auch die Werbung. Dieser Aufstellungsbeschluss ist mit aufzuführen, auch wenn die bisherige Verständigung zwischen Landeshauptstadt München, Eisenbahn-Bundesamt und DB die Fortführung eines Bebauungsplanes für den Bereich NEG derzeit nicht für erforderlich sieht.

## 5. Verkehrliche Belange

Zur Sperrung des Bahnhofplatzes wird darauf hingewiesen, dass gemäß Beschluss des Münchner Stadtrats vom 23.06.2021 „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und Masterplan Mobilität“ (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 02464) für den östlichen Bahnhofplatz in der weiteren Planung zur Neugestaltung keine Durchfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen wird. Auf dem östlichen Bahnhofplatz können demnach keine Parkflächen für den ruhenden Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Eine ausreichende Anzahl an Kurzzeitparkplätzen bzw. Kiss & Ride-Flächen werden im Rahmen der Umfeldgestaltung berücksichtigt.

Wir bitten, auf die Beschlusslage sowie auf eine anstehende Planänderung zu verweisen und die Planfeststellungsunterlagen entsprechend zu ergänzen (vgl. Erläuterungsbericht Kapitel 3.1.4).

Die eingezeichneten Kurzzeitstellplätze auf dem Bahnhofplatz können über den motorisierten MIV-freien Bahnhofplatz nicht mehr angefahren werden.

### Unterlage 15.2. "Verkehrsgutachten Betrieb"

Die dem gegenständlichen Verfahren beiliegende verkehrstechnische Untersuchung (VTU) zu den Auswirkungen des Kfz-Verkehrs ist nicht deckungsgleich mit den Angaben der bereits mit der Landeshauptstadt abgestimmten Fassung der VTU.

Die dem gegenständlichen Verfahren beiliegende VTU enthält die Angabe, dass die zukünftig zu erwartenden Kfz-Neuverkehrsmengen für den Starnberger Flügelbahnhof sich auf ca. 680 Kfz-Fahrten/Tag, davon 10 Schwerverkehrsfahrten/Tag, belaufen. In der Summe errechnet sich durch Addition des gesamten zukünftig zu erwartenden Neuverkehrs abzüglich des entfallenden Verkehrs eine Bilanzprognose von 980 zusätzlichen Kfz-Fahrten/Tag, davon 30 Schwerverkehrsfahrten/Tag.

In der mit der Landeshauptstadt München inhaltlich abgestimmten Fassung der VTU ist angegeben, dass die zukünftig zu erwartenden Kfz-Neuverkehrsmengen sich für den Starnberger Flügelbahnhof auf ca. 690 Kfz-Fahrten/Tag, davon 24 Schwerverkehrsfahrten/Tag, belaufen. In der Summe errechnet sich durch Addition des gesamten zukünftig zu erwartenden Neuverkehrs abzüglich des entfallenden Verkehrs eine Bilanzprognose von 990 zusätzlichen Kfz-Fahrten/Tag, davon 44 Schwerverkehrsfahrten/Tag.

Die o.g. Angaben sind zu überprüfen und in der vorliegenden VTU anzupassen.

Die Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, weist zudem darauf hin, dass auch bei einer neuerlichen Fortschreibung für den Prognosehorizont 2035 und ff. sich keine signifikante Veränderung der Ergebnisse der Leistungsfähig ergeben würde. Allenfalls wären im Ergebnis bessere Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS zu erwarten. Gemäß aktuell vorliegenden Prognosewerte des Prognosehorizonts 2035 wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass

die Verkehrsmengen mittels Maßnahmen zur Verkehrswende bis 2035 grundsätzlich deutlich reduziert werden können.

## **6. Stellplätze Kfz**

Stellplätze für die Landespolizei im Seitenraum der Arnulfstraße:

Östlich des planfestgestellten Zugangsbauwerks an der Arnulfstraße zum Sperrengeschoss sind neben den Fahrradabstellflächen Kfz-Stellplätze für die Landespolizei dargestellt. Es ist nicht ersichtlich, wie die Polizeistellplätze verkehrlich erschlossen sind.

Zwei Stellplätze für die Landespolizei im Gehwegbereich, die sich hinter den Fahrradabstellplätzen und im Zugangsbereich des Abgangs zum Sperrengeschoss befinden, werden als nicht erreichbar und nicht verkehrssicher eingeschätzt.

Die finale Verortung der erforderlichen Stellplätze für die Landespolizei ist aus Sicht der Landeshauptstadt München Gegenstand der weiteren Planungsprozesse zur Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofs.

Zwei Taxiausstiegsplätze sowie zwei Behindertenstellplätze werden erwähnt, sind aber nicht eingezeichnet. Wenn sich diese im öffentlichen Raum befinden, erfordert dies eine vorherige Abklärung. Wir bitten um eine Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, und eine anschließende Anpassung der Pläne.

Zu Erläuterungsbericht, Kapitel 3.2.2, Zwischenebene E-Z und Unterlagen 7.1.2. bzw. 7.1.3:

Nachzuweisende Kfz-Stellplätze im Vorhaben Neubau Empfangsgebäude:

Bei der Ebene E-Z handelt es sich im Wesentlichen um die Parkierungsebene mit Stellplatznachweis für die bahnbetriebsbezogenen und bahnfremden Nutzungen des Neubaus Empfangsgebäude mit Erschließung über eine dreispurige Rampe von der Arnulfstraße aus.

Der Nachweis soll für die pflichtigen Pkw-Stellplätze und erforderlichen Fahrradabstellplätze geführt werden. Gemäß Erläuterungsbericht Kapitel 3.2.2 sollen 211 Stellplätze hergestellt werden, davon 23 Stellplätze für bahnbetriebsbezogene Nutzungen und 188 Stellplätze für nicht bahnbetriebsbezogene Nutzungen. Auf die Rahmenvereinbarung von 2017 wird verwiesen. Hierin ist geregelt, dass für bahnfremde Nutzungen 203 Kfz-Stellplätze und die Zahlung einer Stellplatzabläse den Bedarf decken. Darüber hinaus sind für die bahnbetriebsbezogenen Nutzungen auch weitere Stellplätze nachzuweisen. Ob die Anordnung von Polizeistellplätzen zu dem einen oder noch zu führenden anderen Kontingent gehören, ist offen. Die Ausführungen zu Breite und Tiefe der Stellplätze sowie der Fahrwege und Rampen müssen dabei der geltenden Garagen- und Stellplatzverordnung entsprechen (Großgarage mit getrennter Zu- und Ausfahrt und eigenem Gehweg), der Gehweg fehlt hier.

## **7. Fahrradabstellplätze**

Umfang, Verortung und verkehrliche Erschließung der nach FabS nachzuweisenden Fahrradstellplätze:

Auf die Rahmenvereinbarung aus 2017 wird verwiesen. Hierin ist u.a. geregelt, dass für bahnfremde Nutzungen 200 Fahrradabstellplätze den Bedarf nach FabS decken. Darüber hinaus sollen die im Bebauungsplan Nr. 2002a Starnberger Flügelbahnhof festgesetzten 160 Abstellplätze ebenfalls nach Inbetriebnahme des NEG im Inneren angeordnet werden. Für

beides fehlt der Nachweis in den Grundrissen.

Es fehlt auch hier der Nachweis der bahnbetriebsbezogenen Abstellplätze für Fahrräder.

Zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum erfordern eine vorherige Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, um einer Akzeptanz der Fahrradgaragen nicht entgegen zu wirken und einem ungeordneten Abstellen von Fahrrädern nicht Vorschub zu leisten. Wir bitten um Streichung der oberirdischen Fahrradabstellplätze im Umfeld des Hauptbahnhofes.

Es wird auch eingewendet, dass die verkehrliche Erschließung und Verortung der nach Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) nachzuweisenden Fahrradstellplätze im Vorhaben Neubau Empfangsgebäude unzureichend ist.

Danach sollten Fahrradabstellplätze grundsätzlich ebenerdig und nahe dem Personeneingang positioniert sein. Die geplante Erschließung über eine Schieberampe mit einer Breite von 2,70 m, deren maximale Durchgangsbreite je Richtung in regelmäßigen Abständen durch Stützpfeiler eingeengt wird und zudem keine bauliche Abtrennung zur Pkw-Erschließung aufweist, ist in Anbetracht der hohen Anzahl zu erschließender Fahrradstellplätze (in Summe mindestens 360 pflichtige Fahrradstellplätze) qualitativ und quantitativ unzureichend. Es ist auf eine verkehrsaufkommensgerechte Dimensionierung der Erschließung zu achten.

Schieberampen sind grundsätzlich zu vermeiden, da erfahrungsgemäß auch zu steile Rampen trotz Verbotsschildern befahren werden und dies zu Eigen- und Fremdgefährdung führt.

Falls eine ausreichende Durchgangsbreite nicht eingehalten werden kann, müssen die Fahrradabstellplätze für Lastenräder, Spezial-Dreiräder und Fahrradanhänger komplett im Erdgeschoss nachgewiesen werden.

In Ebene E-Z sind die pflichtigen Fahrradstellplätze dem Vernehmen nach separat zur Pkw-Tiefgarage in mehreren baulich getrennten Räumlichkeiten untergebracht. Die Erschließung erfolgt in Ebene E-Z über die regulären Verkehrsflächen der Pkw-Tiefgarage. Es wird darauf hingewiesen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit die Erschließung der Fahrradstellplätze auch innerhalb der Pkw-Tiefgarage baulich abgetrennt zu den Verkehrsflächen der Pkw-Nutzung zu erfolgen hat.

Gemäß dem Regelwerk „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2012) ist bei hoher Kfz-Belastung der Ein- und Ausfahrten, Rampen und Fahrgassen aus Verkehrssicherheitsgründen eine räumliche Trennung der Fahrradparkbereiche und ihrer Zu- und Abgänge von den Verkehrsflächen der Pkw zu favorisieren. Bei privaten Garagenbauten kommt eine gemeinsame Nutzung der Verkehrswege nur bei geringerer Kfz-Belastung in Betracht.

Zur baulichen Ausführung der Fahrradabstellanlage kann die Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München eine Orientierung geben. Die Abstellplätze müssen leicht erreichbar und direkt zugänglich sein. Die Abstellflächen und die Bewegungsflächen sollen mindestens 1,5 m<sup>2</sup> betragen.

Die in den Plänen eingetragene Erschließung, Zuwegung und Rampe wird abgelehnt, die Rampe, als Schieberampe für die Radnutzenden konzipiert, ist mit der Stützenreihe nicht nutzbar. Zwischen den Stützen und der Außenwand kann kein Bewegungsmittel geschoben werden. Es fehlt der o. g. Gehweg.

Alle genannten Punkte entsprechen nicht der Fahrradabstellsatzung der Landeshauptstadt München.

Fahrradabstellplätze im Seitenraum der Arnulfstraße:

Im Erläuterungsbericht wird festgehalten, dass die baurechtlich nach FabS nachzuweisenden Fahrradabstellplätze auf Privatgrund in der Tiefgarage untergebracht werden. Der Umfang und die konkrete Lage der in der Planunterlage 7.5.1 dargestellten öffentlichen Fahrradstellplätze im südlichen Seitenraum der Arnulfstraße sind Gegenstand weiterer Planungsprozesse zur Neugestaltung des Umfelds des Hauptbahnhofs. Die Landeshauptstadt München strebt an, ein auskömmliches Angebot an Bike+Ride-Stellplätzen im direkten Bahnhofsumfeld einzurichten.

Berücksichtigung der Planungen zu den öffentlichen Fahrradgaragen im Neubau Empfangsgebäude und im Bauwerk U1/U2:

Die in Abstimmung zwischen DB und Landeshauptstadt München befindliche Planung einer öffentlichen Fahrradgarage in Ebene E-1 des geplanten Neubaus Empfangsgebäude samt Erschließungsbauwerken ist zu berücksichtigen und in den Planunterlagen darzustellen. Des Weiteren ist die mit Beschluss des Stadtrats vom 25.11.2021 weiterzuerfolgende Variante für die Erschließung des Bauwerks U1/U2 mit Einbauten auf dem Bahnhofplatz in den Planunterlagen darzustellen. Die aus den Planungen hervorgehenden Einbauten auf dem Bahnhofplatz sind bei der Festlegung von Feuerwehraufstellflächen zu beachten (vgl. Planunterlage 7.5.1.).

## **8. Temporäre Planungen/Baulogistik**

Die Baustelle Hauptbahnhof München zusammen mit 2. Stammstrecke ist eines der größten und langfristigen Bauprojekten in München und wird die Stadtgesellschaft über viele Jahre auch weiterhin begleiten. Um einen offenen und transparenten Planungs- und Baufortschritt zu veröffentlichen und eine größtmögliche Akzeptanz zu erhalten, muss ein Gesamtgestaltungskonzept aufgestellt und umgesetzt werden, um die lange Laufzeit der Baustellen und die Beibehaltung der Verkehrs- und Funktionssicherheit bei Tag und Nacht für die Bahnnutzenden und Öffentlichkeit gewährleisten zu können. Als positives Beispiel dafür kann die Baustelle Marienhof genannt werden.

Zu Erläuterungsbericht, Kapitel 6.2 „Straßensperrung und Umleitungen“ und Unterlagen 8.0., 8.1., 8.2.

Bauzeitliche Sperrung des Bahnhofplatzes (Westseite) für den MIV:

An der bisherigen Auffassung des Kreisverwaltungsreferates, nun Mobilitätsreferat, bezüglich der Sperrung des Bahnhofplatzes (Westseite) zwischen der Arnulfstraße im Norden und der Bayerstraße im Süden für den Individualverkehr hat sich nichts geändert. Aus verkehrlicher Sicht besteht hierzu keine Notwendigkeit.

Insbesondere würde diese Sperrung auch den Radverkehr betreffen. In diesem Fall müsste der Radverkehr durch die Paul-Heyse-Unterführung im Westen oder über den Lenbachplatz im Osten umgeleitet werden. Dies würde für den Radverkehr eine kaum zumutbare Umfahrung zur Folge haben.

Zudem wäre eine Sperrung mit der Option "Busse/Taxi/Baustellenverkehr/Lieferverkehr/ Einsatzfahrzeuge frei" nicht praktikabel. Die Erfahrung zeigt, dass solchen verkehrlichen Maßnahmen (nur mittels Beschilderung) nicht nachgekommen wird. Selbst der Baustellenverkehr müsste schon aufgrund der Vielzahl der Baustellen rund um den Hauptbahnhof „definiert“ werden.

Bauzeitliche Verkehrsführung des Fußverkehrs:

Gehwege rund um den Hauptbahnhof (insbesondere Arnulfstr. und Bayerstr.) müssen stets in der Örtlichkeit angepasst, ausreichenden Restbreite aufrechterhalten werden. Gemäß Plan-

feststellungsbeschluss wurden in den vergangenen Jahren Gehwege rund um den Hauptbahnhof - teilweise bis heute - gesperrt. In der Theorie werden die Fußgänger\*innen im signalisierten Bereich zwar gesichert auf die jeweiligen Gehwege gegenüber geleitet, leider beobachten wir auch heute noch, dass die Fußgänger\*innen diese Lösung nicht annehmen und bewusst auf die Fahrbahn (teilweise mit Koffern, Kindern und Kinderwägen) ausweichen. Eine derartige Einschränkung ist aus unserer Sicht verkehrlich nicht vertretbar und stellt eine erhöhte Gefährdung für die Fußgänger\*innen dar.

Es muss die verkehrssichere Führung des Fußverkehrs, die attraktive und angstfreie Gestaltung des öffentlichen Raums während der Bauzeit aber auch die Koordination und Information der Öffentlichkeit über die Bauzeit mit bedacht werden und durch ein Umsetzungs- und Gestaltungskonzept dokumentiert werden.

**Temporäre Taxistellplätze:**

Die u.a. in der Planunterlage 8.0. eingezeichneten temporären Taxistandplätze können zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Baustellendynamik rund um den Hauptbahnhof nicht festgelegt werden, sondern müssen zu gegebener Zeit abgestimmt werden. Temporäre Taxistandplätze müssen rechtzeitig mit der Taxi-München eG abgestimmt werden.

**Temporäre Fahrradabstellplätze:**

Die Landeshauptstadt München hat in der Bayerstraße im Abschnitt zwischen Goethestraße und Sendefelderstraße vorhanden Parkraum zu temporären Fahrradstellplätzen umgewandelt. Derzeit ist nicht vorgesehen, auf Fahrbahnen der Bayerstraße temporäre Fahrradstellplätze einzurichten (vgl. Bauwerksverzeichnis Idf. Nr. 52).

Dem Münchner Stadtrat soll in 2023 eine Beschlussvorlage mit Maßnahmen zum bauzeitlichen Fahrradparken am Hauptbahnhof zur weiteren Entscheidung vorgelegt werden.

## **9. Denkmalschutz**

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 2.2.2 Gebäudeteile der Hochbauten, Gleishalle, S. 31; 3.6.1 Fassadenrelief (Rupprecht Geiger), S. 74 und 7.4.1 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, S. 102 ist Folgendes anzumerken:

Die Darstellung "Derzeit wird geprüft, ob es [das Fassadenrelief von Rupprecht Geiger] nach Fertigstellung der Neubaumaßnahme im Bereich des Hauptbahnhofes wieder öffentlich und dauerhaft sichtbar platziert werden kann" ist denkmalfachlich nicht akzeptabel. Das Relief ist zwingend in den Neubau der Gleishalle im öffentlich zugänglich Bereich an einer dauerhaft sichtbaren Stelle zu integrieren. Dazu gab es bereits vor Jahren Studien zu möglichen Standorten.

Die Aussage "Andere Sachgüter sind durch das Vorhaben nicht betroffen" greift zu kurz. Das BayDSchG kennt auch den sog. "Nähe Denkmal-Fall". Im Umfeld des Vorhabens befinden sich zahlreiche Einzelbaudenkmäler. Eine Auseinandersetzung mit diesem Sachverhalt fehlt. So entsteht aus dem Vorhaben heraus z. B. dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz am Einzelbaudenkmal Bayerstraße 12, vgl. S. 99.

## **10. Tiefbau**

Die Landeshauptstadt München, Baureferat Tiefbau weist darauf hin, dass die regelmäßige Kontrolle und damit die Verkehrssicherungspflicht für die während der Bauzeit in Anspruch ge-

nommenen öffentlichen Verkehrsflächen für den Baustellen-, Anlieger- und Durchgangsverkehr, sowie für die Baustelleneinrichtungsfläche dem Verursacher/der Verursacherin obliegt. Die Landeshauptstadt München ist von Schadensersatzansprüchen Dritter in vollem Umfang freizuhalten. Zudem ist dem Baureferat-Tiefbau ein zentraler Ansprechpartner für Rückfragen und die Annahme von Beschwerden bekannt zu geben.

In den Planunterlagen öffnen alle Türen des Empfangsgebäudes nach außen auf die Gehbahn auf Privatgrund mit Dienstbarkeiten. Sollte es nach Fertigstellung des Hauptbahnhofes zu einem Grundstückstausch (Bereinigung der Grundstücksverhältnisse) kommen, so sind auf den öffentlichen Straßengrund öffnende Türen nicht zulässig. Das Öffnen der Türen in den Gehweg hinein beeinträchtigt den Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums und würde daher nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes einer Erlaubnis der Straßenbaubehörde bedürfen.

Die Türen stellen bei Öffnung für Passant\*innen auf dem öffentlichen Gehweg eine Unfallgefahr dar. Eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmer\*innen (z. B. Personen mit eingeschränktem Sehvermögen) kann nicht ausgeschlossen werden.

Als Straßenbaulastträger kann die Landeshauptstadt München daher einer Realisierung der Türen wegen der damit verbundenen unzureichenden Verkehrssicherheit nicht zustimmen. Wir bitten, dies in der weiteren Planung zu beachten.

Die Gestaltung der Flächen und die Umprofilierungen der öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb der aktuellen Baulinie auf städtischem Grund muss in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, insbesondere Baureferat, Tiefbau bzw. Gartenbau und dem Mobilitätsreferat erfolgen. Gleiches gilt für zukünftig städtischen Grund im Falle einer Anpassung der Grundstücksverhältnisse. Diese Abstimmung ist bisher nicht erfolgt. Auch über die Bearbeitungsgrenze erfolgte bisher keine Information. Hier ist eine Abstimmung erforderlich. Daher ist die Darstellung außerhalb der Baulinie als nachrichtlich zu sehen. Ebenfalls ist die Umsetzung und Finanzierung der dargestellten Flächen nicht mit dem Baureferat abgestimmt.

Die geplanten Lichtschächte befinden sich auf Privatgrund. Sollte es nach Fertigstellung des Hauptbahnhofes zu einem Grundstückstausch (Bereinigung der Grundstücksverhältnisse) kommen, sind diese, vorbehaltlich der nachfolgenden Auflagen, grundsätzlich möglich:

Die geplanten Licht- und Lüftungsschächte stellen eine Erschwernis für Menschen mit Mobilitätseinschränkung dar und sind daher in ihren Abmessungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Gemäß DIN 18040-3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum ist in jedem Fall eine Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m einzuhalten. Aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens sollte die Festlegung der erforderlichen Gehwegbreiten in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat erfolgen. Die Gitterroste müssen so engmaschig sein, dass sie insgesamt gefahrlos begangen werden können und besonders blinde Personen nicht mit ihrem Langstock einfädeln können.

Des Weiteren müssen die Abschrägungen der Betoneinfassungen der Licht-/ Lüftungsschächte im Untergrund so erfolgen, dass ein direkter Anschluss der Gehwegplatten an die Gitterroste erfolgen kann.

Die Gitterroste müssen bündig mit dem umliegenden Gehwegbelag abschließen, sodass keine Stolpergefahr für Passanten entsteht und ein ebener Übergang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreicht wird.

Für die Ausbildung der Licht- und Lüftungsschächte im öffentlichen Grund sind die rechtlichen und technischen Vorschriften (z.B. DIN 18040-3) zu beachten.



Zudem muss der Lichtschacht im Gehwegbereich mit einer Belastungsklasse entsprechend der Münchner Aufgrabungsordnung (AufgrO) geplant und ausgebaut werden, damit er beim Befahren mit Straßenreinigungs- und Winterdienstfahrzeugen weder beschädigt noch in seiner Lage verändert wird.

Bei zukünftigen Straßenbauprojekten sind die Schächte auf Kosten des Eigentümers ggf. baulich anzupassen.

## 11. Münchner Stadtentwässerung (MSE)

Im Bereich des Planfeststellungsumgriffs und insbesondere im Bereich der Baustelleneinrichtung befinden sich mehrere Straßenabläufe sowie im Vorgriff auf die geplante 2. Stammstrecke bereits neu verlegte öffentliche Steinzeugrohrkanäle (DN 300 bis DN 500, siehe Anlage).

Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte (Einsteigschächte, Straßenentwässerung usw.) funktionsfähig sein und vor Beschädigungen, zusätzlichen Lasten (Bohrpfahlwand) sowie Eintrag von Baumaterial geschützt werden.

Die Ausführung der Baustelleneinrichtung ist im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung, MSE-311KO abzustimmen.

Ggf. sind entsprechend den Vorgaben der MSE Sicherungs- und Beweissicherungsmaßnahmen erforderlich.

Durch die Vorhaltemaßnahme „Rohbau Untergeschosse“ für den Neubau des Empfangsgebäudes, insbesondere im Bereich des Ostbaus am Bahnhofsvorplatz, ist eine temporäre Verlegung der o. g. Steinzeugrohrkanäle in Teilbereichen erforderlich.

Die hierzu notwendige Ausführungsplanung ist fachtechnisch mit der Abteilung MSE-1/12, Kanalbau, abzustimmen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass infolge der fehlenden Anfahrbarkeit der Reinigungsfahrzeuge und die teils von der MSE nicht freigegebenen Umbaumaßnahmen in diesem Bereich kein Unterhalt durch die MSE an den Haltungen erfolgt. Für die Entwässerung der Südostecke und den Bahnhofsvorplatz sind einzig die ARGE und die anderen Baufirmen verantwortlich. Ein Unterhalt durch den Betrieb der MSE kann nur erfolgen, wenn nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen eine Zustandsfeststellung mit Übernahmeerklärung erfolgt. Dies betrifft insbesondere auch die am Hauptbahnhof Süd umgebauten Ersatzhaltestellen für den Busverkehr.

Selbstverständlich sind nach Fertigstellung der Arbeiten sämtliche Anlagen der MSE in einem einwandfreien Zustand zu hinterlassen. Diesbezügliche Maßnahmen sowie notwendige Änderungen an vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen sind im Vorfeld mit MSE-124 (Herr Gerecht) und MSE-311KO (Kanalbetrieb) abzustimmen.

Falls der Steinzeugrohrkanal nach Abschluss der Baumaßnahme in der endgültigen Position künftig Privatgrund (südlicher Bereich) tangiert, ist er durch eine entsprechende Leitungsrechtsfläche (jeweils 5 m beiderseits der Kanalachse) dinglich zu Gunsten der Landeshauptstadt München zu sichern.

Leitungsrechtsflächen dürfen grundsätzlich weder über- noch unterbaut bzw. auf- oder angeschüttet werden und sind von jeglicher Baumbepflanzung freizuhalten.

Nachrichtlich wird jedoch im Hinblick auf den beiliegenden Kabel- und Leitungsplan Nr. 9.1 nochmals korrigierend darauf hingewiesen, dass die darin dargestellte Abwasserleitung DN 400 – DN 500 (Nr. 059901/-2, siehe Anlage) südlich des Hauptbahnhofs im Unterhalt, Eigentum und der Planungszuständigkeit der DB AG steht und nicht in die Zuständigkeit der MSE fällt.

Für die maßnahmebedingte Sicherung, Umlegung bzw. Stilllegung von DB eigenen Entwässerungsleitungen und die Änderung bei Einleitungen von Löschwasser ist die Abteilung MSE-4, Anwesensentwässerung, einzuschalten.

Seitens der Abteilung MSE-4 wird hierzu im Einzelnen Folgendes ausgeführt:

Die eingereichten Unterlagen sind nach aktuellem Stand noch nicht genehmigungsfähig. Wenn alle Details der Planung bekannt sind, müssen Entwässerungspläne unter Einhaltung der nachfolgenden Anforderungen zur separaten Genehmigung nach §§ 10 und 15 Entwässerungssatzung vorgelegt werden.

Die nachfolgenden Auflagen der MSE bitten wir daher in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen:

- Vor Anfertigung der Unterlagen und der Entwässerungspläne ist das „Technische Formblatt“ bei der Münchner Stadtentwässerung im Sachgebiet Erschließung MSE-421 zu beantragen: [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de), Stichwortsuche: Anschlussmöglichkeiten.
- Es gilt der Grundsatz, dass ein Anschluss- und Benutzungsrecht der städtischen Kanalisation nicht besteht, soweit eine Versickerung oder anderweitige Beseitigung von Niederschlagswasser ordnungsgemäß möglich ist (EWS § 4 Abs. 4). Dies bedeutet darüber hinaus, dass anfallende Niederschlagswassermengen so weit möglich technisch reduziert werden müssen, sollte ein Kanalanschluss dennoch erforderlich werden. Weitere Auskünfte unter [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de), Stichwortsuche: Niederschlagswasser.
- Sollte eine Einleitung von Niederschlagswasser in den städtischen Kanal während der Bauphase nötig sein, ist ein Einzugsflächenplan mit Ausweisung aller Flurstücke und der am Kanal angeschlossenen Flächen in m<sup>2</sup> bei der Münchner Stadtentwässerung im Sachgebiet Bauüberwachung MSE-423 (423.mse@muenchen.de) vorzulegen.
- Es sind rechtzeitig vor Baubeginn Entwässerungspläne im Maßstab 1:100 (Grundriss und Abwicklungen) sowie Lageplan 1:1000 einschließlich Antragsformular bei der Münchner Stadtentwässerung, Sachgebiet Plangenehmigung MSE-422 zur Genehmigung einzureichen.
- Für bestehende und neue Fettabscheider sind Probenahmestellen nach den Vorgaben des Leitfadens Abwasserbehandlungsanlagen vorzusehen. Weitere Auskünfte: [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de), Stichwortsuche: Fetthaltiges Abwasser.
- Vor Beginn des Herstellens, des Änderns, des Ausführens größerer Unterhaltungsarbeiten oder des Beseitigens sind diese Arbeiten der Münchner Stadtentwässerung spätestens 24 Stunden vorher (bei Straßenaufgrabungen fünf Arbeitstage vorher) schriftlich anzuzeigen und gleichzeitig ist das ausführende Unternehmen zu benennen (EWS § 11 Abs. 1). Die Anmeldung der Arbeiten kann auch durch ein beauftragtes Unternehmen erfolgen. Weitere Informationen können dem Leitfaden Grundstücksentwässerung der Münchner Stadtentwässerung entnommen werden.
- Neue und bestehende Teile der Grundstücksentwässerungsanlage sind vor Verdeckung und Inbetriebnahme der Leitungen in Anwesenheit einer von der Münchner Stadtentwässerung beauftragten Person auf satzungsgemäße Errichtung und Dichtheit

durch ein fachlich geeignetes Unternehmen prüfen zu lassen. Die Dichtheitsprüfungen sind nach DIN EN 1610 und DIN 1986 Teil 30 mit Wasser oder Luft durchzuführen.

- Kanalanschlüsse für die Baustelleneinrichtungen sind bei der Münchner Stadtentwässerung im Sachgebiet Bauüberwachung MSE-423 ([423.mse@muenchen.de](mailto:423.mse@muenchen.de)) anzumelden. Nähere Informationen unter [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de), Stichwortsuche: Temporäre Anschlüsse
- Der Verschluss von Anschlusskanälen ist mit einem Vorlauf von drei Monaten bei der Münchner Stadtentwässerung im Sachgebiet Bauüberwachung MSE-423 ([423.mse@muenchen.de](mailto:423.mse@muenchen.de)) zu beantragen. Nähere Informationen unter [www.muenchen.de](http://www.muenchen.de), Stichwortsuche: Verschluss
- Sollte eine Umverlegung von vorhandenen Hausanschlüssen erforderlich sein, ist diese dem Sachgebiet MSE-423 ([423.mse@muenchen.de](mailto:423.mse@muenchen.de)) bekanntzugeben und anschließend abzustimmen.

Darüber hinaus wird gebeten, die weiteren Schritte zur Umsetzung der Planung mit der Münchner Stadtentwässerung abzustimmen.

## 12. Abfallrecht

Wir bitten um Aufnahme folgender Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss:

- Über den Beginn der Bauarbeiten ist das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Abfallrecht vorab zu informieren ([abfallrecht.rku@muenchen.de](mailto:abfallrecht.rku@muenchen.de))
- Bei der Planung und Durchführung von Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz, Arbeitshilfe Rückbau“ vom September 2019 des Bayerischen Landesamts für Umwelt zu beachten.
- Anfallende Gewerbeabfälle (nicht verunreinigtes Papier, Pappe, Kartonagen, Holz, Metalle, Kunststoff, Glas und organische Abfälle) sind so weit wie möglich getrennt zu sammeln und vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Die Bestimmungen der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) und der Gewerbe- und Bauabfallentsorgungssatzung der Landeshauptstadt München sind hierbei zu beachten.
- Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
- Gefährliche Abfälle im Sinne der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Mensch bzw. Umwelt (z.B. Gewässerverschmutzung)

ausgeschlossen sind (Art. 7 Abs. 2 Nr. 3 Landesstraf- und Verordnungsgesetz – LstVG).

### 13. Altlasten

Seitens des Sachgebietes Altlasten/Abbrüche bestehen keine Einwände gegen die geplanten Arbeiten, sofern das in den Antragsunterlagen beschriebene Vorgehen zur Separierung und Entsorgung belasteter Materialien eingehalten wird. Insbesondere sind folgende Auflagen zu beachten:

- Das Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Altlasten/Abbrüche, ist spätestens drei Arbeitstage vorher schriftlich über den jeweiligen Beginn von Abbruch- bzw. der Aushubarbeiten zu informieren (E-Mail: [altlasten.rku@muenchen.de](mailto:altlasten.rku@muenchen.de)). Dabei ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.
- Bei der Planung und Durchführung der Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung einer getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe „Rückbau“ (LfU 2019) zu beachten.
- Vor dem Beginn des Gebäuderückbaus sind die an verschiedenen Stellen befindlichen asbesthaltigen Materialien und Erzeugnisse sowie Künstliche Mineralfaser (KMF)-Isolierungen unter Beachtung der derzeit gültigen einschlägigen Arbeitssicherheits-Bestimmungen (TRGS 519 bzw. TRGS 521 und die Unfallverhütungsvorschriften VBG 113 und 119) zu entfernen.
- Bei Abbrucharbeiten ist nach der mechanischen Abtrennung von kontaminierter Bausubstanz durch entsprechende Beweissicherungsanalytik nachzuweisen, dass die verbleibende Bausubstanz kontaminationsfrei ist. Die Beprobung sollte durch oberflächennahe Abschlagsproben, die zu bereichsweisen, repräsentativen Mischproben vereint werden können, erfolgen.
- Die Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind vor Ort von einem fachkundigen Gutachter zu überwachen, der vor dem Hintergrund der Abfallminimierung eine sensorische Trennung der unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen über eine aushubbegleitende Analytik nachzuweisen. Das zu untersuchende Parameterspektrum ist der sensorischen Einstufung anzupassen. Bei der Probenahme ist die LAGA-Mitteilung 32 - PN 98 bzw. das Merkblatt des Bayer. Landesamtes für Umwelt "Beprobung von Boden und Bauschutt" vom November 2017 zu beachten.
- Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist (erforderlichenfalls Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen).
- Für gefährliche Abfälle/Aushubmaterial i.S.d. Kreislaufwirtschaftsgesetzes und der Nachweisverordnung sind diesen Vorschriften entsprechend Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleit-/Übernahmescheine zu dokumentieren.
- Aus den als sauber eingestuften Aushubsohlen unterhalb kontaminierter Bereiche sind jeweils Mischproben zu entnehmen und zur Dokumentation des Sanierungserfolges in der Feinfraktion auf die relevanten Schadstoffparameter zu untersuchen.
- Zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit ist der (Wieder-) Einbau von belastetem Erdaushub zur Festlegung eventuell erforderlicher Maßnahmen

mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abzustimmen.

- Wird bei den Erdarbeiten organoleptisch auffälliges Material angetroffen, das bei den vorangegangenen Untersuchungen nicht erfasst wurde und eine Gefährdung der Schutzgüter besorgen lässt, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und das Referat für Klima- und Umweltschutz (E-Mail: [atlasten.rku@muenchen.de](mailto:atlasten.rku@muenchen.de)) zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu verständigen.
- Sofern kein vollständiger Aushub der verunreinigten Bereiche erfolgt, sind die eventuell erforderlichen Detailuntersuchungen oder Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz abzustimmen.
- Eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser oder gefördertem Grundwasser durch verunreinigte Bodenschichten ist auszuschließen. Werden bei der Errichtung von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser oder Grundwasser organoleptisch auffällige Böden oder Auffüllungen angetroffen, so sind diese entweder vollständig im Bereich des Sickerkegels zu entfernen oder es ist in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz der Nachweis (z.B. mittels Bodenuntersuchungen) zu erbringen, dass eine Versickerung schadlos erfolgen kann.
- Innerhalb von 16 Wochen nach Beendigung der Aushubarbeiten ist dem Referat für Klima- und Umweltschutz ein Abschlussgutachten des mit der Altlastensanierung beauftragten Gutachter-/Ingenieurbüros vorzulegen. Folgende Punkte sind darin zu dokumentieren:
  - die Massenströme des belasteten Erdaushubs sowie der belasteten Bausubstanz
  - die Ergebnisse der Beweissicherungsuntersuchungen mit Tiefenangaben der beprobten Aushubsohlen
  - die evtl. durchgeführten Sicherungsmaßnahmen
  - der evtl. Verbleib von kontaminiertem Material im Untergrund
  - die Unbedenklichkeit des evtl. zum Verfüllen von Sanierungsbereichen verwendeten Materials.

Die Aushubbereiche und die Beprobungsflächen der jeweiligen Beweissicherungsuntersuchungen sind in maßstäblichen Lageplänen darzustellen.

#### 14. Wasserrecht

Gegen die geplante Ausführung bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine Einwände, wenn das Wasserwirtschaftsamt München im Verfahren beteiligt wird und die unten aufgeführten bzw. die durch das WWA ggf. vorgeschlagenen Auflagen und Bedingungen beachtet werden.

- Bei Lagerung und/oder Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Trafos, Notstromaggregate, Aufzüge mit hydraulischem Antrieb) sind die Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten. Insbesondere sind die Anlagen mit ausreichend dimensionierten Rückhalteeinrichtungen auszustatten. Hydraulikanlagen mit unterirdischen Anlagenteilen (z.B. ins Erdreich ragende Hydraulikzylinder) sind vor Inbetriebnahme und wiederkehrend alle 5 Jahre durch eine\*n Sachverständige\*n nach AwSV zu prüfen.
- Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind durch den Betreiber abzugrenzen, und einer Gefährdungsstufe gem. § 39 AwSV zuzuordnen. Werden oberirdische Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen der Gefährdungsstufen

B, C oder D oder unterirdische Anlagen aufgestellt oder errichtet, sind diese dem Referat für Klima und Umweltschutz, Sachgebiet Wasserrecht [wasserrecht.rku@muenchen.de](mailto:wasserrecht.rku@muenchen.de) unter Angabe der Menge und Art des Stoffes sowie der Art der Anlage gem. § 40 AwSV anzuzeigen siehe unter <https://stadt.muenchen.de/service/info/sg-wasserrecht/10318051/>

- Sollten auf dem Gebäudedach Rückkühlanlagen aufgestellt werden, in denen wassergefährdende Stoffe verwendet werden, sind bei Planung, Errichtung und Betrieb die Anforderungen der AwSV, insbesondere § 35 Abs. 3 und § 19 Abs. 4 einzuhalten. Es ist durch technische Einrichtungen oder bauliche Ausführung sicherzustellen, dass im Havariefall austretende Kühlflüssigkeit nicht über die Dachentwässerung in den Untergrund versickern kann.
- Sollten im Schadensfall wassergefährdende Stoffe auslaufen, sind unverzüglich Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu ergreifen. Das Austreten einer nicht nur unerheblichen Menge ist unverzüglich dem Referat für Klima- und Umweltschutz, Sachgebiet Wasserrecht und dem Wasserwirtschaftsamt München oder einer Polizeidienststelle zu melden, wenn die Stoffe in den Untergrund, in die Kanalisation oder in ein oberirdisches Gewässer gelangt sind oder gelangen können.

## 15. Stadtklima

Laut Erläuterungsbericht kommt es in Anbetracht der nutzungsbedingten Vorbelastungen und des hohen Versiegelungsgrads der Flächen im Bestand zu keinen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Dieser Einschätzung ist grundsätzlich zuzustimmen. Es wird jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass die Landeshauptstadt München bedingt durch den Klimawandel vor großen Herausforderungen steht, wie z.B. zunehmenden Hitzeperioden und häufigeren Starkregenereignissen, während gleichzeitig die Trockenphasen länger anhalten. Darauf haben Planungen im Stadtgebiet München zu reagieren. Im Sinne einer klimasensiblen Planung sind im weiteren Verfahren daher mikroklimatische Aspekte zu beachten, um die Aufenthaltsqualität im Empfangsgebäude und den Außenbereichen zu verbessern. Dazu gehören insbesondere:

- Vermeidung von Bereichen mit hoher thermischer Aufheizung im Sommer (z.B. Bereiche unter verglasten Flächen und mangelndem Luftaustausch)
- Berücksichtigung von Grünelementen am Gebäude (Dach- und Fassadenbegrünung)
- Reduzierung des Regenwasserabflusses durch Rückhalt, Verdunstung und ggf. Nutzung von Regenwasser (z.B. Bewässerung von Vegetation)

## 16. Energie- und Klimaschutz

Für den Fachbereich Energie und Klimaschutz sind auf Basis der vorgelegten Dokumente noch keine fundierten Aussagen möglich. Der Landeshauptstadt München ist bewusst, dass es sich aktuell noch um ein frühes Planungsstadium handelt. Dennoch ist ein frühzeitiger Hinweis auf Aspekte des Energie- und Klimaschutzes notwendig, damit diese in der weiteren Planung ausreichend Beachtung finden.

Die DB Netz AG hat hinsichtlich der nach derzeitiger Planung vorgesehenen Nachhaltigkeitsmerkmale bezüglich der am Empfangsgebäude vorgesehenen Energieversorgung mitgeteilt, dass ein Büro Untersuchungen zur Nachhaltigkeit bzw. DGNB-Zertifizierung durchgeführt

habe. Auf Grundlage der derzeitigen Planung vorgesehene seien folgende Maßnahmen / Nachhaltigkeitsmerkmale (2022) vorgesehen:

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

Seitens der Landeshauptstadt München kann auf Basis dieser Angaben, die zwar in die richtige Richtung gehen, noch nicht nachvollzogen werden, ob diese Maßnahmen ausreichen, den Zielen des Klimaschutzes hinreichend Rechnung zu tragen. Insofern sind hier detaillierte Angaben und Nachbesserungen zu fordern. Es ist insoweit insbesondere auch auf § 13 Abs. 1 KSG - Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verweisen, der auch im Rahmen der Planfeststellung zu beachten ist. Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Ergänzend dazu hat nach § 13 Abs. 2 Satz 1 KSG der Bund bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung zu prüfen, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann. § 3 Abs. 1 KSG verpflichtet dazu, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 % zu mindern sind. Darüber hinaus sind nach § 3 Abs. 2 KSG bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasemissionen so weit zu mindern, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird.

In dem Zusammenhang ist weiter auf die grundlegende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, BVerwG, Urt. vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, hinzuweisen. Nach der Entscheidung ist der globale Klimaschutz gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG nunmehr im Rahmen von Planfeststellungsentscheidungen für sämtliche Infrastrukturvorhaben ein entsprechend zu berücksichtigender Abwägungsbelang.

Seitens der DB Netz AG wurde in einer Besprechung am 22.03.2023 eine Versorgung des neuen Empfangsgebäude angesprochen, wonach dieses an das innerstädtische Fernwärme und -kältenetz angeschlossen wird. Da das zu errichtende Gebäude eines der exponiertesten und repräsentativsten der gesamten Innenstadt sein wird, ist es sinnvoll, gerade hier bauliche Lösungen zu realisieren, die im Einklang mit den Klimazielen von Stadt, Land und Bund stehen. Diese Lösungen dürfen auch durchaus nach außen sichtbar sein und können ein Zeichen für einen zukunftsgerichteten Städtebau setzen. Dies betrifft insbesondere den Themenbereich Energie. Verbräuche im Gebäudebetrieb sollten minimiert und Energiegewinnung am Gebäude maximiert werden. Auch das Thema Baustoffe ist mit zu berücksichtigen, da es eine hohe Klimarelevanz hat.

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



Den genauen Flächenwert sowie die Einbettung in eine gesamtenergetische Betrachtung muss aber ein Energiekonzept liefern, welches im Termin am 22.03.2023 bereits thematisiert wurde. Wir bitten nach Erstellung um entsprechende Übermittlung. Da das Konzept zum laufenden Verfahren entwickelt wird, sind hier durchaus kreative und neuartige Lösungen willkommen.

Weitere Ausführungen dazu bleiben vorbehalten.

## 17. Immissionsschutz

Seitens des Immissionsschutzes wird empfohlen, folgende Themen in den Prüfumfang mit aufzunehmen:

- Luftschadstoff-, bzw. Geruchsimmissionen:  
Hinsichtlich Geruchs- bzw. Luftschadstoffemissionen wird darauf hingewiesen, dass die Ableitung sämtlicher geruchs- bzw. schadstoffbelasteter Ablüfte aus dem Empfangsgebäude (z. B. Abluft aus der Gastronomie, Tiefgaragenabluft, Netzersatzaggregate) entsprechend dem Stand der Technik so erfolgen soll, sodass Immissionen in der Nachbarschaft weitestgehend vermieden werden. Ggf. sind Abgas-/Abluftreinigungssysteme erforderlich.
- Licht:  
Bei der Planung der Beleuchtung des neuen Empfangsgebäudes sind die Anforderungen der Licht-Richtlinie (Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vom 13.09.2012 ) zu beachten.

Außerdem ist auf die BayLuftV hinzuweisen:

Um die Einhaltung erlaubter Luftqualitätsgrenzwerte gewährleisten zu können, dürfen in Luftreinhaltegebieten (u.a. im Stadtgebiet München) nur Baumaschinen betrieben werden, die den Anforderungen der Bayerischen Luftreinhalteverordnung (BayLuftV) vom 20. Dezember 2016 (in Kraft getreten am 01.01.2017) entsprechen.

## 18. Lufthygiene

Es bestehen gegen die im Erläuterungsbericht enthaltenen Feststellungen, insbesondere zum Kapitel 7.4.1 „Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter“ und dort zum Abschnitt „Schutzgut Klima, Luft“ grundsätzlich keine Einwände. Es wird jedoch um eine Ergänzung zur zwingenden Einhaltung der Bayerischen Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung – BayLuftV) gebeten.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Planungsvorhaben NEG losgelöst vom verkehrlichen Gesamtkonzept im großräumigen Umfeld des Hauptbahnhofes lufthygienisch betrachtet und beurteilt werden muss, das die Mehrverkehre im Rahmen des gesamtstädtischen Wachstums abzufangen hat. Dazu wird Folgendes ausgeführt.

- Lufthygienische Ausgangssituation im Umgriff der Planungsmaßnahme Neubau Hauptbahnhof:



Es existiert keine Messstelle des LÜB-Messnetzes sowie des freiwillig-ergänzenden städtischen NO<sub>2</sub>-Messnetzes im direkten Umgriff des Planungsvorhabens.

Jedoch ist die Planungsmaßnahme in einen Umgriff größerer verkehrlicher Beziehungen einzuordnen und damit auch das großräumigere Umfeld des Hauptbahnhofes lufthygienisch zu bewerten, etwa im Umgriff vom Altstadtring bis zur Donnersberger Brücke: An der LÜB-Messstelle Stachus wird seit 2020 der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) eingehalten. Im Jahr 2022 beträgt der vorläufige NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert an dieser LÜB-Messstelle 31 µg/m<sup>3</sup>. An der Messstelle Paul-Heyse-Straße des freiwillig städtischen Messnetzes betrug der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert im Vor-Corona-Jahr 2019 56 µg/m<sup>3</sup>, im Corona-Jahr 2020 sank dieser auf 43 µg/m<sup>3</sup> ab. In diesen beiden Betrachtungsjahren stand die Paul-Heyse-Straße im Fokus der lufthygienischen Betrachtungen. Seither sind die Messergebnisse dieser Messstelle wegen baustellenbedingter Verkehrsverlagerungen nicht mehr als belastbar anzusehen.

Gemäß einer in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltenen Immissionsprognose des LfU ist im Umgriff des Hauptbahnhofes von keiner Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwertes im Prognosejahr 2022 sowie den Folgejahren auszugehen.

Die Grenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) werden seit 2012 (PM<sub>10</sub>) bzw. seit Inkrafttreten des Grenzwertes im Jahr 2005 (PM<sub>2,5</sub>) eingehalten.

Im Umgriff des Hauptbahnhofes ist damit derzeit gemäß aktuell vorliegenden Messergebnissen und Prognoseergebnissen davon auszugehen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden.

- Verkehrszuwachs im Umgriff Hauptbahnhof
  - Verkehrszuwachs im Planungsfall

Dem Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten Betrieb Stand 31.12.2021, Unterlage 15.2) ist zu entnehmen, dass die vom Neubau des Gesamtkomplexes Hauptbahnhof ausgehende Verkehrsmehrung bei 980 Kfz/Tag liegt (Empfangshalle und Starnberger Flügelbahnhof). Der sich auf die direkt anliegenden Straßen (Arnulfstraße, Bahnhofsvorplatz, Bayerstraße) und im erweiterten Umfeld befindlichen Straßen (Paul-Heyse-Straße, Luisenstraße, Seidlstraße, Dachauer Straße, Schwanthalerstraße etc.) verteilende Neuverkehr ist insgesamt als sehr gering im Vergleich zur bestehenden Verkehrsbelastung (Bestandssituation) und ebenso gering im Vergleich zur ohnehin aufgrund des gesamtstädtischen Wachstums prognostizierten Verkehrsmehrungen (Nullfall 2030) auf diesen Straßen zu werten. Gegenüber der Bestandssituation werden in dem vorliegenden Verkehrsgutachten für den Nullfall Verkehrsmehrungen im Bereich von +11 % (Arnulfstraße westlich Seidlstraße) bis hin zu +56 % (Bayerstraße östlich Bahnhofplatz) angegeben. Somit ist von erheblichen Verkehrsmehrungen im innerstädtischen Bereich in der Umgebung des Hauptbahnhofes auf Grund des gesamtstädtischen Wachstums auszugehen. Für die Paul-Heyse-Straße wird eine dem gesamtstädtischen Wachstum zurechenbare Verkehrsmehrung (Nullfall) in Höhe von 18 % prognostiziert.

Die dem Neubau Gesamtkomplex Hauptbahnhof (Empfangshalle und Starnberger Flügelbahnhof) zurechenbaren Verkehrszuwächse liegen in den Straßenzügen mit prognostizierter Verkehrsmehrung in der Spanne von unter 1 % bis hin zu 8 % (Arnulfstraße). Für die Paul-Heyse-Straße wird eine dem Planungsvorhaben zurechenbare Verkehrsmehrung (Differenz Planfall zu Nullfall) in Höhe von 1 % prognostiziert.

- Verkehrszuwachs während der Bauphase

Während der maßgeblichen Bauphase wird gemäß Verkehrsuntersuchung – Bauphase (Stand 31.01.2021, Unterlage 15.1) von einem Mehrverkehr in Höhe von 90 LKW-Fahrten pro Tag ausgegangen, der auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte keinen spürbaren Einfluss haben.

- **Lufthygienische Bewertung und Fazit**

In der Ausgangssituation ist speziell im direkten Umgriff des Hauptbahnhofes von der Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte (NO<sub>2</sub>, PM10, PM2,5) auszugehen.

Gemäß Verkehrsgutachten ist zwar mit einem deutlichen Verkehrszuwachs für das Prognosejahr zu rechnen, jedoch ist dieser Verkehrszuwachs im Wesentlichen dem gesamtstädtischen Zuwachs und nur zu geringen Anteilen dem Planungsvorhaben Hauptbahnhof, speziell „Empfangshalle „(PFA2) zuzuschreiben. In der Paul-Heyse-Straße, die insbesondere im Jahr 2019 wegen der dort messtechnisch festgestellten Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwertes (56 µg/m<sup>3</sup>) im Fokus der lufthygienischen Beobachtungen stand, liegt der vom Planungsvorhaben ausgelöste Mehrverkehr in einer Größenordnung von 1 %.

Die vom Planungsvorhaben ausgelösten Mehrverkehre (1 bis 8 %) sind damit im Umgriff des Planungsvorhabens NEG als lufthygienisch unkritisch zu beurteilen und stehen dem Planungsvorhaben aus lufthygienischer Sicht nicht entgegen.

Die vom gesamtstädtischen Wachstum ausgelösten Mehrverkehre müssen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes im großräumigen Umgriff des Hauptbahnhofes berücksichtigt werden und dafür eine verkehrliche Lösung herbeigeführt werden. Sie stehen nicht im direkten Bezug zum hier betroffenen Planungsvorhaben.

Da das Planungsvorhaben und das erweiterte verkehrliche Umfeld innerhalb der erweiterten Umweltzone liegt, ist davon auszugehen, dass das Dieselfahrverbot in seinen Stufen 1 bis 3 einen lufthygienisch positiven Einfluss auf die NO<sub>2</sub>-Belastungssituation im Planungsumgriff haben wird.

Während der Bauphase ist zu beachten, dass im Gebiet der Landeshauptstadt München ein Luftreinhalteplan inzwischen in seiner 8. Fortschreibung existiert und somit die Bayerische Verordnung zur Verbesserung der Luftqualität in Luftreinhaltegebieten (Bayerische Luftreinhalteverordnung – BayLuftV) zwingend einzuhalten ist. Dies ist an geeigneter Stelle im Erläuterungsbericht zu ergänzen.

Soweit bekannt, findet eine immissionsschutzfachliche Bauüberwachung der 2. Stammstrecke im Auftrag der DB Netze AG statt, die auch den Abschnitt des Hauptbahnhofes erfasst und zur Baubegleitung des NEG herangezogen werden kann.

## **19. Lärmvorsorge (Lärm, Erschütterungen; Elektromagnetische Verträglichkeit)**

Folgende Auflagen sind in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

Baubedingte Schallimmissionen:

- Zu Beginn des Vorhabens NEG sind mindestens ein halbes Jahr vor dessen Baubeginn die tatsächlichen Ansprüche auf passiven Schallschutz zu prüfen, damit etwaige Ansprüche (Bayerstraße 12 und umliegende Gebäude) realisiert werden können.
- Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Die Vorhabenträgerin hat dabei ebenfalls sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und die in der Antragsunterlage 13.1 erarbeiteten Minderungsmaßnahmen und Auflagenvorschläge umgesetzt werden.

#### Betriebsbedingte Schallimmissionen:

- Die An- und Ablieferung darf ausschließlich am Tag (06.00 – 22.00 Uhr) erfolgen.
- Die Müllpresse darf nur tagsüber (06.00 - 22.00 Uhr) betrieben werden.
- Die Wände und Decken der Tiefgaragenrampen sind schallabsorbierend (Schallabsorptionsgrad  $\alpha_w \geq 0,7$ ) zu bekleiden. Die Zufahrtswege sind zu asphaltieren, Abdeckungen Garagenrolltor, Schranke etc. sind entsprechend dem Stand der Technik lärmarm auszuführen.
- Die Deckenunterseiten über den Zufahrten zu den Ladehöfen im Süden und Norden sind schallabsorbierend (Schallabsorptionsgrad  $\alpha_w \geq 0,5$ ) auszukleiden.
- Die Maximalwerte der Schalleistungspegel der haustechnischen Anlagen dürfen die in der Tabelle 5 der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 13.2) ermittelten Werte nicht überschreiten.
- Die Schächte, durch die die Luft aus den Traforäumen an die Oberfläche strömt, sind schallabsorbierend (Schallabsorptionsgrad  $\alpha_w \geq 0,95$ ) auszuführen.

#### Baubedingte Erschütterungen:

- Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkzeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und die im Vorhaben zur IGL beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messungen und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.
- Bezüglich der baubedingten Erschütterungen wird eine vorsorgliche Beweissicherung – sofern nicht schon über die Vorhaben IGL baubegleitende Erschütterungsmessungen erfasst - insbesondere im Bereich der Bayerstraße 12 für den Zeitraum des Abbruchs des Hauptgebäudes empfohlen und als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

## 20. Naturschutz

Aufgrund der zu kleinen Darstellung sind sowohl der Text als auch die Pläne nicht eindeutig und schwer lesbar. Falls die Abbildung 2 (siehe Unterlage 11 – Artenschutzrechtliche Prüfung) in dem nun anhängigen Verfahren eine geplante BE-Fläche zeigt, ist zu klären, weshalb die im früheren Verfahren als zu schützende Fläche (s. Abb. 3 "dauerhafte Aussparung empfindlicher Vegetationsstrukturen", Unterlage 11 – Artenschutzrechtliche Prüfung) nun als BE-Fläche dienen soll.

Hier existierte schutzwürdiger Altbaum- und Gehölzbestand. Demgegenüber wird nun auf Baufeldfreiheit und vorhandene Schutzzäune verwiesen. Da dies aus den kleinen Abbildungen nicht klar hervorgeht, wird seitens des Fachbereichs Naturschutz ein vor-Ort Bericht der zuständigen Umweltbaubegleitung (UBB) des Projektes 2. Stammstrecke mit aktueller Fotodokumentation der beantragten BE-Fläche mit den umgebenden Bauzäunen und Reptilienschutzzäune angefordert. Ohne ein diesbezügliche Klärung kann der beantragten BE Fläche bzw. den Schlussfolgerungen im laufenden Antrag nicht zugestimmt werden. Im Bericht der

UBB ist auch darauf einzugehen, ob bereits Brutversuche des Flussregenpfeifers zu beobachten sind bzw. welche Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn die Fläche noch einige Zeit offen liegen sollte.

## **21. Brandschutz**

Seitens des Brandschutzes kann wegen des intensiven Prüfungsaufwandes zunächst lediglich eine Ersteinschätzung mitgeteilt werden. Eine Überprüfung der Unterlagen konnte innerhalb der Frist nicht abschließend erfolgen. Die ausführliche Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates - Branddirektion wird - wie mit der Regierung von Oberbayern vereinbart - nachgereicht.

Die Antragsunterlagen enthalten den Vorabzug eines Brandschutzkonzepts für den Neubau des Empfangsgebäudes und der Randbauten. Für diese Gebäudeteile enthält das Brandschutzkonzept grundsätzlich die maßgeblichen Eckdaten und Grundsatzanforderungen zum Brandschutz.

Das Brandschutzkonzept wurde entsprechend den Anforderungen für ein derart komplexes Verkehrsbauwerk mit einer Vielzahl an Nebennutzungen Schutzziel orientiert aufgebaut. Es orientiert sich weitgehend am aktuellen Stand der Technik sowie den für einzelne Bereiche einschlägigen Regelwerken, wie der Muster-Verkaufsstättenverordnung, der Muster-Versammlungsstättenverordnung oder der Hochhausrichtlinie. Frühere Abstimmungen mit dem Kreisverwaltungsreferat, HA IV – Branddirektion zu einzelnen Themen sind darin berücksichtigt.

Inhaltlich kann der Planung aus brandschutztechnischer Sicht mit ergänzenden Auflagen grundsätzlich zugestimmt werden. In den weiteren Planungsphasen wird das Brandschutzkonzept noch vertieft werden müssen. Eine Aussage zur weiteren Abstimmung mit der Branddirektion ist im Dokument enthalten.

Das neue Empfangsgebäude und die neuen Randbauten bilden zusammen mit der bestehenden Gleishalle eine gemeinsame Personenverkehrsanlage. Da die Gleishalle in den Antragsunterlagen ausgenommen ist, wird vor Baubeginn der neuen Gebäudeteile ein Brandschutzkonzept für die Gleishalle erstellt und mit der Branddirektion abgestimmt sein müssen. Dies ist insbesondere für die Räumung der Gleishalle im Gefahrenfall relevant, da das neue Empfangsgebäude in Verbindung mit den neuen Randbauten die Ausgangsbreiten aus der Gleishalle für Jahrzehnte festschreiben bzw. begrenzen werden. Dabei müssen auch zukünftige Steigerungen der Fahrgastzahlen infolge von Maßnahmen zur Verkehrswende (z. B. Deutschlandtakt oder Kapazitätssteigerungen im Nahverkehr) Berücksichtigung finden.

Zwischen der oberirdischen Personenverkehrsanlage Hauptbahnhof und angrenzenden Verkehrsbauwerken, wie den S-Bahn-Stationen der 1. und 2. Stammstrecke sowie den U-Bahnhöfen, bestehen einige brandschutzrelevante Schnittstellen. Diese Schnittstellen und deren Auswirkungen werden in einem bauwerksübergreifenden Dokument behandelt und die daraus erforderlichen Brandschutzmaßnahmen ausgearbeitet werden müssen. Dieses Dokument liegt den Antragsunterlagen noch nicht bei und wird daher in der weiteren Planung mit der Branddirektion abzustimmen sein.

Da der Hauptbahnhof auch während der Bauphase weiter in Betrieb bleiben wird, sind hier auch Bauzwischenzustände brandschutztechnisch relevant, insbesondere für die Räumung der Gleishalle und den sicheren Betrieb der 2. Stammstrecke vor der endgültigen Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes. Dazu liegen den Antragsunterlagen „Grundzüge des Brandschutzkonzepts für die Bauzwischenzustände“ bei, die in der weiteren Planung ebenfalls noch fortzuschreiben, zu konkretisieren und abzustimmen sind.

## **22. Belange der Bezirksausschüsse**

Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirks 01Altstadt-Lehel und des Stadtbezirks 03 haben die Planung zur Kenntnis genommen.

Der Bezirksausschuss 02 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat gemäß § 20 Abs. 1 Satz 2 der BA-Satzung am 30.03.2023 folgende Stellungnahme im Eilverfahren abgegeben:

„Mit der 2. Stammstrecke und dem Neubau des Hauptbahnhofs werden künftig noch mehr Menschen zum Hauptbahnhof kommen als bisher: Als Knotenpunkt zum Umsteigen, als Treffpunkt oder zum Einkaufen.

Um zu erreichen, dass möglichst viele mit dem Rad anstatt mit MIV anfahren und um zu vermeiden, dass die Vorplätze nicht wie in der Vergangenheit ungeordnet mit vielen Fahrrädern zugeparkt werden, müssen möglichst viele Fahrradstellplätze im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs geschaffen werden. Diese müssen möglichst bequem und barrierefrei erreichbar sein. Auch Stellplätze für Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger und Lademöglichkeiten für Pedelec müssen geplant werden.

Leider ist die Anzahl der in der Tiefgarage des Neubaus geplanten Fahrradabstellplätze weder im Erläuterungsbericht noch in den Plänen 7.1.2 oder 19.2 ersichtlich. Wie viele Fahrradabstellplätze werden in der Tiefgarage entstehen? Werden Abstellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger sowie Lademöglichkeiten für Pedelec vorhanden sein?

Für den nördlichen Vorplatz und die Fußgängerbereiche begrüßen wir die geplanten Fahrradabstellplätze. In diesem Bereich sollen zwei Bäume gefällt und nach Abschluss des Neubaus drei neue Bäume gepflanzt werden. Wir fordern, dass möglichst große Bäume neu gepflanzt werden, die einen adäquaten Ersatz bieten können

Für den südlichen Vorplatz sind ein Taxi-Wartebereich und 15 PKW-Stellplätze für Kurzparken geplant (siehe Erläuterungsbericht und Plan 7.1.13). Wir fordern auch dort die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen und eine Begrünung (z.B. Baumpflanzungen, Hochbeete, Flächenentsiegelung).

Mit dem Neubau des Hauptbahnhofs entsteht eine großflächige neue Flachdachlandschaft: 2.500 qm Glasdach für die neuen Empfangshalle und zusätzlich die Überdachungen der Passage sowie Ladenhöfe. In den Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass Photovoltaikanlagen geplant sind. Wir fordern, die Dachfläche mit einer PV-Anlage (z.B. transparente Solarmodule) auszurüsten.

In und rund um den aktuellen Hauptbahnhof leben viele Tauben. Es ist fest davon auszugehen, dass es auch nach dem Neubau weiterhin Tauben geben wird. Wir fordern daher die Einrichtung von betreuten Taubenschlägen, um die Taubenpopulation nachhaltig und tierschutzkonform reduzieren zu können.“

### III. Schlussbemerkungen

Die Landeshauptstadt München bittet um Berücksichtigung, Beachtung bzw. Prüfung der dargelegten Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweise im Anhörungsverfahren und auch im weiteren Planungsprozess. Sie kann der Planung derzeit nur nach den dargestellten Maßgaben vom Grundsatz her - unter Vorbehalt einer abschließenden Stadtratsbefassung, die für den 26.04.2023 vorgesehen ist - , zustimmen. Ergänzende Äußerungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens bleiben vorbehalten.

Als Koordinierungs- und Kontaktstelle für die städtischen Belange steht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (HA I/1, Abt. Recht und Verwaltung) zur Verfügung. Darüber hinaus sind die weiter genannten Referate und Dienststellen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen zu Detailabstimmungen über Einzelfragen und soweit möglich zur Unterstützung bei der Lösung aufgezeigter Probleme bereit.

Gez.



Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I/1 Stadtentwicklungsplanung – Recht, Verwaltung, Infrastruktur  
Blumenstraße 31  
80331 München

Anlagen: (nur für Anhörsungsbehörde)

- Auszug aus Kanalkataster Maßstab 1:1000
- Rahmenvereinbarung zwischen DB und Landeshauptstadt München vom 27.03.2017
- Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 2002 vom 25.04.2007