

### **Hauptbahnhof**

- Anforderungen an die Überarbeitung der Wettbewerbsergebnisse / Ergebnis des Abgleichs mit der DB
- Weiteres Vorgehen

Anlagen: siehe Anlagenverzeichnis Seite 23

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/07323

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.11.2005 (VB)** Öffentliche Sitzung

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

#### **Zuständigkeit**

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

#### **1.0 Anlass und Auftragslage**

Mit Beschluss vom 28.07.2004 wurden durch die Vollversammlung des Stadtrates die Ergebnisse des Wettbewerbes zum Münchner Hauptbahnhof zur Kenntnis genommen. Dabei wurden die Entwürfe der Büros Auer + Weber, München mit Latz und Partner Landschaftsarchitekten, Kranzberg sowie Gewers, Kühn und Kühn, Berlin mit Stadtraum, Garten und Landschaftsarchitektur, Berlin zur Weiterbearbeitung empfohlen mit dem Ziel, nach einer weiteren Überarbeitung, zu einer Auswahl des zu realisierenden Entwurfes für das Hauptempfangsgebäude, den Starnberger Flügelbahnhof sowie die Gestaltung der Vorplätze zu kommen.

In der Beschlussvorlage wurden u.a. die Qualitäten und Mängel der beiden Arbeiten beschrieben. Das Planungsreferat wurde daher beauftragt, die Optimierungsanforderungen sowie die Stellungnahme des Bezirksausschusses 2 in die weitere Entwurfsüberarbeitung einzubringen (Ziffer 2 des Beschlusses). Es sollte dabei darauf geachtet werden, dass sowohl die Qualitäten einer zukunftsfähigen, leistungsfähigen Erschließung als auch eine

dem Bahnhof als Eingangstor zur Stadt entsprechende Architektur und Freiraumgestaltung erreicht wird.

Hierbei galt es im Vorfeld der Überarbeitung durch die Architektenteams eine Verständigung mit der DB Station & Service AG und dem Freistaat Bayern herbeizuführen. Angesichts der sehr unterschiedlichen Interessenlage und Auffassungsunterschiede über die Qualitäten der Entwürfe haben sich die Beteiligten darüber verständigt, dies im Rahmen eines Workshopverfahrens zu tun, das durch die Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung aus Berlin (GRI), Herrn Bodo Fuhrmann moderiert wird.

Die Ergebnisse des Abgleichs sind in den folgenden Kapiteln, insbesondere Kapitel 3 beschrieben.

Das Planungsreferat wurde mit vorgenanntem Beschluss vom 28.07.2004 des weiteren beauftragt sicherzustellen, dass in die Planungen zum neuen S-Bahn Halt Hauptbahnhof an der 2. S-Bahn Stammstrecke die Optimierungsvorschläge der Architekten eingearbeitet werden und diese den Planfeststellungsunterlagen für die 2. S-Bahn Stammstrecke zugrunde gelegt werden. Das betrifft insbesondere die Schaffung ausreichend dimensionierter Treppen, Aufzüge und Verknüpfungsebenen, aber auch die Führung von Tageslicht dort hin (Ziffer 3 des Beschlusses).

Diese Belange wurden in die von der DB-Projektbau geleitete Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke entsprechend eingebracht. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe sowie die Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsprojekten, wie München 21, im Bereich des Hauptbahnhofes sind in Kapitel 2 dargelegt.

Darüber hinaus wurde das Planungsreferat beauftragt, den Freistaat Bayern zu bitten, die Möglichkeiten einer Förderung der zusätzlich zu schaffenden Verkehrsflächen im Hauptempfangsgebäude zu prüfen, die im Hinblick auf das durch die 2. S-Bahn-Stammstrecke zu erwartende gesteigerte Fahrgastaufkommen erforderlich werden (Ziffer 4 des Beschlusses). Über die Planung der Erschließungsmaßnahmen zur 2. S-Bahn Stammstrecke haben der Freistaat und die DB AG eine Planungsvereinbarung geschlossen, die jedoch nicht den Umbau des Hauptempfangsgebäudes beinhaltet. Hierzu möchte die DB AG Investoren gewinnen, die die im Wesentlichen nicht bahnbetriebsnotwendigen Teile erstellen könnten. Die Rahmenbedingungen hierzu werden in Kapitel 3.2 und 3.3 dieser Vorlage beschrieben.

Schließlich ist zu bemerken, dass von der Nutzungsplanung für den Hauptbahnhof auch städtische Flächen, unter anderem auch unter dem Hauptvorplatz sowie im Bereich der U-Bahn-Stationen betroffen sein werden. Die Nutzungsmöglichkeiten müssen im Rahmen einer technischen Machbarkeitsstudie noch vertieft und geprüft werden, insbesondere hinsichtlich einer wirtschaftlichen Verwertbarkeit und Eignung, unter anderem auch für eine geordnete Fahrradabstellung im Bereich des Hauptbahnhofes.

Mit diesem Beschluss sollen die Grundlagen für die Überarbeitung der Wettbewerbsentwürfe geschaffen werden, welche unmittelbar anschließend erfolgen soll.

## **2.0 Geänderte bahnbetriebliche Rahmenbedingungen**

Seit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie München 21 im Frühjahr 2001, verbunden mit der Entscheidung zur Freihaltung des damals definierten Korridors, haben sich eine Reihe von Rahmenbedingungen geändert, die eine erneute Überprüfung des bisherigen Konzeptes für das Projekt München 21 erforderlich erscheinen lassen:

- Die damals noch nicht betrachtete zentrale Lage der 2. S-Bahn-Stammstrecke in 40 m Tiefe ist zwischenzeitlich in dem für die Planfeststellungsverfahren erforderlichen De-

taillierungsgrad geplant.

- Der ursprünglich im Rahmen von München 21 geplante Neubau des Empfangsgebäudes wird mit großer Wahrscheinlichkeit vorab realisiert werden.
- Die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird mit Sicherheit vor dem Bau von München 21 erfolgen und aus derzeitiger Sicht auch vor dem Neubau des Empfangsgebäudes.
- Es besteht prinzipiell die Möglichkeit, dass die 2. S-Bahn-Stammstrecke Teile der Funktionen von München 21 übernimmt, indem die durchzubindenden Regionalverkehrslinien über die 2. S-Bahn-Stammstrecke geführt werden.
- Darüber hinaus wurden zwischenzeitlich die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Projekt einer Magnetschnellbahn-Verbindung München Hauptbahnhof – Flughafen mit Tieflage der Station Hauptbahnhof erstellt.

Des Weiteren hat sich bei der weiteren Bearbeitung der Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke herausgestellt, dass es zwischen den Maßnahmen 2. S-Bahn-Stammstrecke, Neubau des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof und Projekt München 21 aufgrund der räumlichen Nähe und der funktionellen Erfordernisse Abhängigkeiten bautechnischer und finanzieller Art gibt. Diese wurden durch die Fa. Obermeyer Planen + Beraten GmbH im Auftrag der DB AG und des Freistaates untersucht.

## **2.1 Erschließung Station an der 2. S-Bahn Stammstrecke / Nukleus-Lösung**

In der Koordinierungskreissitzung vom 01.03.2005 hatten sich die Vertreter der DB Station und Service AG, des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Verkehr sowie des Planungsreferates darauf verständigt, statt der bislang als Wegeverbindung zwischen der Bahnsteigebene der Station an der 2. S-Bahn Stammstrecke in 40 m Tiefe und der –1-Ebene sowie der EG-Ebene des Hauptempfangsgebäudes vorliegenden Konzeption, welche auf einem System von Röhren basiert, die sogenannte Nukleus-Lösung der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen. In Anlehnung an die Wettbewerbsergebnisse, insbesondere den Entwurf Gewers, Kühn und Kühn, wurde die Planung der Station an der 2. S-Bahn Stammstrecke im Hinblick auf dieses Zentrale Erschließungselement durch die DB ProjektBau GmbH weiter entwickelt. Die Nukleus-Lösung bündelt alle Wegeverbindungen und Aufzüge rund um einen übersichtlichen Erschließungskern, von dem alle anderen Verbindungen zu den U-Bahnen sowie zum Regional- und Fernverkehr an der Oberfläche ausgehen. Dieser Nukleus ist zentral in der Haupthalle des Hauptempfangsgebäudes gelegen. Er ist somit gut auffindbar untergebracht und soll auch Tageslicht in den Untergrund auf die Verknüpfungsebenen und Treppenanlagen bringen. Zusätzlich soll es Auf- und Abgänge am Ost- wie am Westkopf der neuen S-Bahn Station geben, wobei die am Westkopf nur als Rettungs- und Fluchtwege ausgebildet werden.

Hinsichtlich der Orientierung und Auffindbarkeit im Bahnhofsgebäude ist der Nukleus somit eindeutig im Vorteil gegenüber der zuvor angesprochenen und bereits in der Masterplanung aufgezeigten Röhren-Lösung. Der Nukleus wurde zunächst unter Berücksichtigung von München 21 geplant. Es zeigte sich jedoch, dass hierdurch ein deutlich höherer Aufwand an Treppen und Aufzügen notwendig ist, als wenn die Trasse für München 21 nicht zu berücksichtigen wäre.

Da die DB AG für den aus Sicht der Gutachter (Fa. Obermeyer Planen + Beraten GmbH) (nachfolgend Büro Obermeyer genannt) sehr hohen Mehraufwand (ca. 30 Mio. Euro) keine Finanzierung bereitstellen kann und dieser zu diesem Zeitpunkt auch nicht förderfähig ist, hat sie derzeit die Nukleus-Lösung ohne Berücksichtigung von München 21 vertiefend

weiterentwickeln lassen. Die Auswirkungen für München 21 werden in Kapitel 2.2 abgehandelt.

Die in den Anlagen 2.2 – 2.5 dargestellte Nukleus-Lösung ohne München 21 ist deutlich kompakter. Die Anzahl der Rolltreppen und Aufzüge ist auf das notwendige Maß beschränkt und somit im Rahmen der Maßnahmen zur 2. S-Bahn Stammstrecke auch finanzierbar. Ein Verzicht auf die direkte Wegeverbindung zwischen der Bahnsteigebene der U 1/U 2 und der Station der 2. S-Bahn-Stammstrecke erscheint deshalb hinnehmbar; diese Umsteigebeziehung erfolgt jetzt über die Verteilerebene oberhalb der U 1/U 2 (- 3. UG). Diese Lösung wurde in der Koordinierungskreissitzung vom 04.08.2005 im Grundsatz von allen Beteiligten befürwortet und soll nunmehr der Planfeststellung für die 2. S-Bahn Stammstrecke zugrunde gelegt werden.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich neben den vielen Vorzügen dieser Lösung noch weitere Optimierungsanforderungen. Hierzu gehört (wegen des o.g. Entfalls der direkten Verbindung) insbesondere eine wünschenswerte Verkürzung der Wegebeziehung von der 2. S-Bahn-Stammstrecke U 1/U 2, da die jetzt vorgesehene Verbindung über den Nukleus einen Zeitaufwand von ca. 5,4 Minuten erfordert und somit für eine Umsteigebeziehung nicht sehr attraktiv ist (Anlage 2.6).

Die Stadtwerke München/MVG stellen in Frage, ob die Kapazität des Verteilergeschosses über der Bahnsteigebene der U 1 / U 2 (3. UG des U-Bahn-Bauwerks) und der bestehenden Treppenanlagen zum Bahnsteig der U 1 / U 2 zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens ausreicht. Nach entsprechenden Berechnungen des Büros Obermeyer ist die DB Projektbau der Ansicht, dass die vorhandenen Kapazitäten ausreichen. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen wird die Gültigkeit dieser Aussage noch nicht als nachgewiesen angesehen und derzeit von der Firma Intraplan im Auftrag der DB Projektbau mittels einer Personenstromanalyse überprüft. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Bei einer Konzentration der Wegebeziehungen auf den Nukleus würde eine eindeutige, übersichtliche Orientierung ermöglicht. Die Inanspruchnahme von Bahnsteigflächen der U 1 / U 2 durch die Treppenanlagen kann vermieden werden. Gleichzeitig entstehen jedoch Komfortverluste durch den o.g. Entfall der direkten Wegebeziehung zwischen der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der U 1 / U 2 beim Umsteigen, die mittlere Gehzeit zwischen den Bahnsteigen der zweiten S-Bahn und der U 1 / U 2 würde ca. 5,4 Minuten betragen. Als Option wird deshalb ergänzend eine (Fahr-)Treppenverbindung zwischen der Sammelebene unmittelbar über der neuen S-Bahn-Station und der Verteilerebene oberhalb der U 1 / U 2 untersucht. Durch diese würde die Umsteigezeit um ca. 1 Minute verkürzt. Aus fachlicher Sicht sollte diese ergänzende Verbindung in jedem Falle in die Unterlagen zur Planfeststellung mit aufgenommen werden, um den Zeitaufwand für die Umsteigebeziehung zwischen der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der U 1 / U 2 zu verringern und damit die Attraktivität zu erhöhen. Ob auf die bisher geplante direkte Erschließung der U 1 / U 2 von unten her (vgl. Anlage 2.6) verzichtet werden kann, ist letztlich erst nach Vorliegen der entsprechenden Untersuchungen abschließend zu beurteilen.

Die Beteiligten des Koordinierungskreises waren sich einig, dass die optimierte Nukleus-Lösung der weiteren Wettbewerbsüberarbeitung zugrunde gelegt werden soll, vorbehaltlich der Akzeptanz durch die jeweiligen Entscheidungsgremien.

## **2.2. Umgang mit der Option München 21 im Bereich Hauptbahnhof**

Für das **Projekt München 21** liegen seit 2001 die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vor. Eine Realisierung ist langfristig beabsichtigt. Derzeit sind die Voraussetzungen für die Realisierung nicht gegeben.

Die Ergebnisse wurden dem Stadtrat mit Beschluss vom 03.07.2002 zur Kenntnis gebracht. Der Stadtrat hat das Planungsreferat beauftragt, für die Projektvariante „B“, die in 18 m Tieflage unter dem Hauptbahnhof hindurchführt, die Trasse freizuhalten.

Nach Einschätzung des Büros Obermeyer ist damit zu rechnen, dass zur Freihaltung des Korridors und damit die Option für eine spätere Realisierung des Projektes München 21 erhebliche finanzielle Mittel bei den Maßnahmen 2. S-Bahn-Stammstrecke und Neubau des Empfangsgebäudes aufgewendet werden müssen, für die derzeit im Rahmen der Planungen für die 2. S-Bahn Stammstrecke keine Mittel bereit gestellt werden können.

Um durch diesen Umstand die 2. S-Bahn Stammstrecke nicht zu gefährden, wurde vom Büro Obermeyer daher eine Alternativtrasse für München 21 untersucht, die sowohl zeitlich als auch technisch eigenständig realisiert werden kann. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit untersucht, nachträglich beim Bau von München 21 einen erweiterten Erschließungskern (Umbau des Nukleus) im Hauptempfangsgebäude zu installieren.

### **2.2.1 Alternativtrasse zur bisherigen Trasse für München 21**

Zusammenfassend hat die Untersuchung des Büros Obermeyer folgendes ergeben:

Ein alternativer Korridor südlich der 2. S-Bahn-Stammstrecke in 40 m Tiefe ist möglich (siehe Lageplan/Schnitt in Anlage 1.0 und 1.2).

Der alternative Korridor erlaubt eine Entkopplung hinsichtlich der Abhängigkeiten in der Planung und Finanzierung zu den beiden Großprojekten 2. S-Bahn-Stammstrecke und Neubau des Empfangsgebäudes.

Das Betriebskonzept der bisherigen Lösung wird dem Grunde nach weitgehend beibehalten.

Durch die infolge der Tieflage größere Rampenlänge ist der westliche Zulauf neu zu entwickeln. Es entsteht damit ein Konzept, bei welchem für die Hauptanlagen kein oder nur in sehr geringem Maße Fremdgrund beansprucht wird und das damit weitgehend unabhängig von der städtebaulichen Entwicklung ist.

Es werden rund 7 km mehr Tunnelstrecke (eingleisig) erforderlich. Dieses kann weitgehend dadurch kompensiert werden, dass bisherige bauliche Zwangspunkte (Durchfahrung U 1 / U 2, Unterfahrung Gebäude, Querung U 4 / U 5 etc.) entfallen.

Die Station liegt teils unter dem südlichen Vorplatz in 40 m Tiefe und somit in Bezug auf das Hauptempfangsgebäude außermittig, teils unterhalb der bestehenden beiden südlich gelegenen Bahnsteige (der Gleishalle) rund 22 m tiefer als bisher vorgesehen. Die Wege zur Oberfläche und zu den übrigen Verkehrsmitteln werden deshalb in der Regel länger. Die damit sich ergebenden längeren Wegezeiten können jedoch teilweise durch den Einsatz von Schnellaufzügen und Fahrsteigen kompensiert werden.

Die Tieflage und die langen Wege sind aus Sicht der städtischen Verwaltung (ähnlich wie die Variante A der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2001) ein sehr kritischer Punkt, der hinsichtlich einer Akzeptanz durch die Benutzerinnen und Benutzer nicht unterschätzt werden darf.

Die DB AG ist der Auffassung, dass die bautechnischen Vorteile (und Finanzierungsbedingungen) eindeutig für die Alternativtrasse sprechen.

Für die Realisierung des Projektes München 21 ist ein langfristiger Horizont anzunehmen. Die derzeitige Planungstiefe entspricht dem einer Machbarkeitsstudie. Um im Zuge anderer Projekte notwendige Vorwegmaßnahmen zur Freihaltung des Korridors München 21 planen und bauen zu können, bedürfte es einer detaillierteren Planung (Entwurf). Dafür fehlen aber derzeit sowohl ausreichend vertiefte Planungsgrundlagen, als auch die finanziellen Mittel.

Sowohl bei der 2. S-Bahn-Stammstrecke als auch beim Neubau des Empfangsgebäudes führt eine weitere Berücksichtigung des Korridors München 21 aufgrund der fehlenden

baulichen Angaben für München 21 zu Verzögerungen oder gar zu einem Planungsstillstand. Des Weiteren ist die Finanzierung der notwendigen Vorwegmaßnahmen nicht gesichert.

Durch Entfall der Forderung nach Berücksichtigung des Korridors München 21 in der bisherigen Lage besteht im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke die Möglichkeit, den Mittelaufgang der Station Hauptbahnhof zu optimieren und als zentralen Aufgang (Nukleus) besser zu gestalten.

Die Optimierung liegt in der Zusammenfassung der beiden bisher um den Korridor München 21 herumgeführten Erschließungsbereiche. Insbesondere ist eine Verbesserung der Orientierung und der Gestaltung des Aufganges möglich durch eine gute Übersichtlichkeit über die Auf- und Abgangssituation zwischen S-Bahn-Station und den Haupterschließungsflächen zu den übrigen Verkehrsmitteln und den Erschließungsflächen im EG / UG des Hauptempfangsgebäudes.

### **2.2.2 Option Variante B**

Auf Nachfrage der Landeshauptstadt München wurden im Rahmen des Gutachtens durch das Büro Obermeyer die Folgen dargestellt, die sich aus einer zentralen Lage von München 21 in 18 m Tiefe (wie vom Stadtrat am 03.07.2002 beschlossen) ergeben (vgl. Plandarstellung in Anlage 1.1).

Der Korridor in 18 m Tiefe in Bahnhofsmitte ist gegenüber der bisherigen Planung in diesem Fall zusätzlich nur durch den zentralen Aufgang (Nukleus) versperrt. Die Trasse der 2. S-Bahn-Stammstrecke verbleibt aufgrund anderer Zwangspunkte (u.a. Unterführung der U 1 / U 2) in ihrer bisher geplanten Lage. Die Abmessungen des Nukleus werden in etwa bei 50 x 50 m liegen und müssen daher deutlich umfangreicher dimensioniert werden als die alleine für die 2. S-Bahn-Stammstrecke erforderlichen Erschließungsmaßnahmen im Hauptbahnhof.

Für den Umbau ist der Nukleus bis etwa eine Stockwerkshöhe unterhalb der Sohle des Tunnelbauwerkes von München 21 abzutragen und mit geänderten Abmessungen als Anlage mit zwei Schächten nördlich und südlich des künftigen Tunnelbauwerkes von München 21 neu zu erstellen. Dies führt zu einer größeren Gesamtbreite des Aufgangsbauwerkes. Neben der Anpassung der technischen Ausrüstung (u.a. Förderanlagen, Entrauchung) ist ein neues Gestaltungskonzept zu entwickeln. Aufgrund der Aufteilung des Nukleus in zwei Schächte beiderseits des Tunnelbauwerkes München 21 ist aus Gründen der Redundanz die Zahl der Fahrtreppen zu erhöhen.

Während der Umbauzeit ist die S-Bahnstation über die übrigen Zugänge und ggf. über neu zu schaffende Zugangsprovisorien zu erschließen.

Der Neubau von München 21 hat insbesondere Auswirkungen auf das Empfangsgebäude. Ist dieses zwischenzeitlich neu erstellt, muss es ggf. teilweise erneut abgebrochen werden. Aussagen zu den baulichen Auswirkungen lassen sich derzeit noch nicht machen. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass aufgrund der intensiveren Nutzung des neu gebauten Empfangsgebäudes die Beeinträchtigungen insgesamt höher als heute sein werden.

Bei der konkretisierenden Weiterentwicklung der Konzepte für den Neubau des Empfangsgebäudes sollte daher alternativ die Umbauplanung des Nukleus mit berücksichtigt werden. In diesem Rahmen sind bautechnische Vorgaben hinsichtlich der zu berücksichtigenden Planung zu machen, um spätere Eingriffe ins Gebäude (bei Realisierung von München 21) zu minimieren.

Die Planungs- und Baukosten für den konkreten Umbau des Nukleus müssten dann später durch das Projekt München 21 getragen werden.

Eine Entscheidung kann aus Sicht des Planungsreferates erst im Rahmen einer qualifizierten Ausarbeitung im Falle des Baus von München 21 und die zur Verfügungstellung entsprechend umfangreicher Planungsmittel in qualifizierter Weise gefällt werden. So lange sind beide Optionen offen zu halten (Variante B und Alternativtrasse).

### **3.0 Anforderungen an die Überarbeitung der Architektenentwürfe für das Hauptempfangsgebäude, den Starnberger Flügelbahnhof und die Vorplätze**

Auf der Grundlage der Ergebnisse des Wettbewerbes für den Münchner Hauptbahnhof haben sich die DB Station & Service AG, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Verkehr sowie das Planungsreferat über die Anforderungen an die Überarbeitung der Entwürfe verständigt. Dabei wurden alle wesentlichen Gesichtspunkte, die der Stadtratsbeschluss vom 28.07.2004 enthielt, berücksichtigt und mit zusätzlichen Anforderungen, insbesondere der DB AG, ergänzt. Letztere betreffen im Wesentlichen eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Gebäudekubatur sowie den Umgang mit dem Bestand und die Vermarktbarkeit von Gebäudeteilen. Darüber hinaus wurde durch die DB AG und das Staatsministerium gefordert, den Umgang mit der – von der Landeshauptstadt München abgelehnten – Magnetschnellbahn aus deren Sicht bei der Überarbeitung zu berücksichtigen.

Der Wunsch aller Beteiligten ist es, dass die Wiedererkennbarkeit der architektonischen und städtebaulichen Haltung des prämierten Entwurfs gegeben sein soll.

Die folgenden Parameter sind bei der Überarbeitung zwingend zu berücksichtigen:

#### **3.1 Hauptempfangsgebäude und Ränder der Gleishalle**

##### **3.1.1 Städtebau, Architektur und Platzgestaltung**

- Das Gebäude soll eine signifikante, bahnhofsgerechte Architektur sowohl innen wie außen, insbesondere bei der Fassade zum Hauptvorplatz erhalten.
- Die Höhe der Nachbarbebauung ist zu beachten. Die Gebäudehöhe der bauordnungsrechtlichen Hochhausgrenze von 22 m sollte nicht überschritten werden.
- Die Möglichkeiten einer besseren Ausnutzung des Innenraumes zwischen dem nördlichen und südlichen Einkaufs- und Service-Bereich und der Sky-Lounge sind zu überprüfen. Die Verkehrsflächen zwischen Vorplatz und Querbahnsteig dürfen dabei keinesfalls eingengt werden. Den Anforderungen der Bahn hinsichtlich einer besseren Wirtschaftlichkeit ist Rechnung zu tragen.
- Die Bebauung einschließlich Dachauskragungen soll auf den Grundstücken der DB AG realisiert werden (Überbauung der städtischen Platzfläche möglichst gering halten).
- Aufwertung der Platzflächen als „Ankunftsorte“ und Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zum „Museumsviertel“ und in die Innenstadt.
- Am südlichen Vorplatz ist ein klarer Platzraum zu schaffen, die Wahrnehmung einer offenen Gleishalle soll erreicht werden.
- Sämtliche Büro- und Hotelbereiche benötigen jeweils eigene Zugänge im EG mit guter Adressbildung.
- Die Flügelbauten und die Bürogebäude neben der Gleishalle sollen möglichst erhalten bleiben (bei Veränderung Nachweis des Nutzens, Bruttogeschossflächen- (BGF-)

Mehrung etc.). Die Fassaden können an die Architektur des Empfangsgebäudes angepasst werden.

### 3.1.2 Nutzung

- Die Einzelhandelsflächen (Einzelhandel, Gastronomie, bahnbezogene Dienste) sollen 24.000 m<sup>2</sup> BGF, verteilt auf das Hauptempfangsgebäude sowie auf die durch den Einzelhandel genutzten Flächen im S-Bahnsperrengeschoss und im U-Bahnsperrengeschoss, nicht überschreiten.
- Der Markt im Bahnhof soll weitmöglichst erhalten bleiben. Die nutzbare Breite für Passanten auf dem Querbahnsteig sollte mindestens 8,50 m plus 2,0 m vor dem Markt betragen. Fahrtreppen sollten eine Konstruktionsbreite von 1,65 m (wegen Reisenden mit Gepäckstücken) aufweisen. Die Breite fester Treppen soll ein vielfaches der Spurbreite von 0,60 m, mindestens aber 2,40 m betragen, zusätzlich eines Zuschlags für Handlauf und Kehrrinne.
- Es sind ausreichend Schließfächer, ca. 2.200, dezentral verteilt, vorzusehen.
- Ein Reisezentrum ist südlich der Hauptdurchgangssituation, östlich des Marktes am Bahnhof vorzuhalten (Standortpräferenz DB Station & Service AG).

### 3.1.3 Tiefgarage und Ladehof

- Die Tiefgaragenzu- und –ausfahrten für die Tiefgarage der DB AG sind in das Gebäude zu integrieren.
- Der Ladehof ist in der geforderten Größe (mit ausreichender Rangierfläche für Lkw) nachzuweisen. Die Anordnung in Tieflage ist funktional kritisch zu bewerten und wirtschaftlich zu hinterfragen. Die Erschließungshöfe sollen möglichst erhalten bleiben. Bei einer erdgeschossigen Lage der Logistikabwicklung ist eine Abdeckung (zumindest teilweise) je nach Brandschutzkonzept möglich. Für eine qualitätvolle Entwicklung der darüber liegenden Büroflächen ist dieses wünschenswert, um Störungen zu vermeiden und den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten.

### 3.1.4 Magnetschnellbahn

- Die Magnetschnellbahn soll nach Vorstellung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Verkehr sowie der DB AG unter den Gleisen 23 – 26 und unterhalb der –2-Ebene des Hauptempfangsgebäudes liegen. Die von Letzterer beauftragte, vorliegende Planung berücksichtigt sowohl die Interessen von München 21, der 2. S-Bahn-Stammstrecke als auch die Vorgaben aus dem Masterplan.
- Das von der (seinerzeitigen) Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH vorgegebene Raumprogramm ist zu berücksichtigen und in die Überarbeitung einzuarbeiten.
- Die Verbindung/Schnittstelle zwischen Bahnhofshalle Querbahnsteig und der Tieflage der Magnetschnellbahn (BMG) ist ebenfalls zu berücksichtigen. Eine verbesserte Zugangssituation ist darzustellen. Sie soll auf den Querbahnsteig in der –1-Ebene konzentriert werden.

### 3.1.5 S-Bahnstation in Tieflage / Erschließung / Höhenüberwindung



- Die –1-Ebene (Sperrengeschoß) liegt auf –7 m (Orientierung am Bestand des S-Bahn-/U-Bahnsperren-geschosses).
- Die Orientierung im EG und UG und die Verknüpfung mit der U 4 / U 5 insbesondere in der –1-Ebene ist optimal auszurichten (Berücksichtigung der aktuellen Nukleusplanung).
- Eine Lichtführung von oben bis in die Tiefe der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist gewünscht. Die Ausbildung des Daches im Hauptempfangsgebäude muss dies entsprechend gewährleisten.
- Der aktuelle Planungsstand zur 2. S-Bahn-Stammstrecke mit dem Nukleus als Erschließungskern ist zu berücksichtigen.
- Zur Erschließung der 2. S-Bahn Stammstrecke soll der Nukleus dienen. Vertiefende Untersuchungen am Nukleus haben zu dem Ergebnis und der Erkenntnis geführt, dass für die Ferntrasse München 21 bauliche Vorkehrungen zu treffen sind. Dies bedeutet, dass die Stützenstellung des Gebäudes so auszurichten ist, dass eine spätere Nachrüstung eines verbreiterten Erschließungskerns für München 21 möglich bleibt (siehe Anlage 1.1), ohne dass in die tragende Konstruktion des Gebäudes eingegriffen wird.
- Um die Verbindung zwischen Sperrengeschoß (-1 Ebene) und 0-Ebene bequemer und komfortabler für Bahnhofsbenuer zu erschließen, ist zu prüfen, inwieweit es Sinn macht, die Treppenläufe des Nukleus bis in die ±0-Ebene durchzustecken.
- Zwischen Sperrengeschoß und ±0-Ebene ist eine ausreichende Anzahl Fahrtreppen vorzusehen.
- Die Treppenanlagen sollen nicht das Gefühl von Platzangst/Engegefühl etc. aufkommen lassen. Ihre Dimensionierung muss die erforderliche Verkehrsfläche im Gebäude berücksichtigen, dies gilt auch für den Querbahnsteig.

### 3.1.6 Verknüpfung der Wege/Verkehrsflächen im Gebäude

- Der Hauptzugang sollte durch keinerlei bauliche Maßnahmen eingeschränkt werden. Der Zugang vom östlichen Vorplatz zu den Bahnsteigen soll ausreichend dimensioniert werden. Der Hauptzugang sollte östlich des Nukleus eine Mindestbreite von 23 m haben. Ausreichende Durchgangsbreiten im Hauptzugang von mindestens ca. 11,50m zwischen Treppenanlagen und Fassaden der Läden sind zu gewährleisten. Eine Aufsplittung dieses Haupteingangs ist möglichst zu vermeiden. Eine weitere Öffnung des U-Bahn-Bauwerks der U 1 / U 2 in der –1-Ebene (Schlitzwand) ist so gering wie möglich zu halten und mit der SWM/MVG abzustimmen.
- Die Anzahl der Ein- und Ausgänge des Hauptgebäudes ist ausreichend zu dimensionieren. Der Haupteingang sollte mindestens 6 Türen á 6 m haben.
- Auf ausreichende Durchgangsbreiten ist sowohl im Hauptempfangsgebäude als auch im Querbahnsteig zu achten.
- Großflächige Eingriffe am Querbahnsteig sind zu vermeiden.
- Die Verbindung zwischen Hauptempfangsgebäude, Magnetschnellbahn und Starnberger Flügelbahnhof ist ausreichend zu bemessen. Die nutzbare Breite der Verkehrsfläche sollte mindestens 8,50 m betragen.
- Bei den erforderlichen Gehwegbreiten ist zu berücksichtigen, dass vor Wänden mit Schaufenstern eine Wartefläche von mindestens 1,0 m zu berücksichtigen ist.

Ebenso ist die Wartefläche vor Aufzügen mit einer Breite von mindestens 2,0 m zu berücksichtigen.

Anzustreben für die Qualität der Gehwegbreiten und Warteflächen ist die Stufe C gemäß HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. In der Stufe C ist die freie Geschwindigkeit eingeschränkt und die Verkehrsdichte erreicht ein spürbares Maß. Gelegentlich treten erzwungene Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen durch andere Fußgänger auf, die beachtet werden müssen. In Wartesituationen sind hierbei Beeinträchtigungen durch andere Personen möglich, ohne dass es zu Körperkontakt kommt.

### 3.1.7 Technik und Logistik

- Möglichst langer Erhalt der wesentlichen technischen Infrastruktur des Bahnhofes
- Sicherung der Heizzentrale  
Umbau/Neubau/Verlagerung/Modernisierung zum spätmöglichen Zeitpunkt
- Sicherung der zentralen Heizstation Unterzentrale 8  
Umbau/Neubau/Verlagerung/Modernisierung zum spätmöglichen Zeitpunkt
- Sicherung der Sprinklerzentrale  
Umbau/Neubau/Verlagerung/Modernisierung zum spätmöglichen Zeitpunkt
- Sicherung des BKU-Serverraums  
Umbau/Neubau/Verlagerung/Modernisierung zum spätmöglichen Zeitpunkt
- Lüftungsstationen können grundsätzlich gemäß der aktuellen Bauphasenplanung rückgebaut bzw. verlagert werden.

### 3.1.8 Brandschutz

Alle Flucht- und Rettungswege sind gesichert bis ins Freie zu führen. Bahnhofshallen, Hallen einer Ladezone etc. gelten nicht als sicherer Bereich. Der Brandschutz ist auch für die einzelnen Baulose/Abschnitte sowie für die Realteilung zu berücksichtigen und plausibel nachzuweisen. Dabei sind die maximal zulässigen Brandabschnittsgrößen entsprechend der Bayerischen Bauordnung (BayBO) nicht zu überschreiten.

Flucht- und Rettungswege zu den einzelnen realisierten bzw. geschaffenen Abschnitten sind nachzuweisen.

Gemäß den Anforderungen, die das KVR - Branddirektion stellt, ist der Nukleus vertikal und horizontal durch geeignete Maßnahmen gegen wechselseitige Brand- und Rauchübertragung gegenüber den unterschiedlichen Verkehrsbauwerken (U-Bahn, S-Bahn alt Transrapid etc.) und Nutzungsarten mit geeigneten Mitteln abzuschotten. Das heißt, dass auch eine horizontale feuerwiderstandsfähige und rauchdichte Abschottung (Verglasung) im vertikalen Verlauf des Nukleus einzuplanen ist.

### 3.1.9 Kostenaufstellung

Für die Hauptgewerke des Hauptgebäudes ist eine Kostenaufstellung entsprechend den Hauptkriterien der DIN 276 vorzulegen. Die Kosten sind je nach Eigentumsverhältnis DB Station & Service AG, Aurelis, Stadt differenziert auszuweisen.

## 3.2 Realisierungsbausteine und Möglichkeiten einer Realteilung des Hauptempfangsgebäudes

Zur abschnittswisen Realisierung des Hauptgebäudes gibt es aus Sicht der DB Station & Service AG derzeit zwei Varianten, die in den Anlagen 3.0 und 3.2 dargestellt sind.

Die Baustufen sind jeweils in Verbindung mit dem Restbestand darzustellen. Die Abwicklung der Verkehrsströme ist zu visualisieren und ihre Leistungsfähigkeit entsprechend nachzuweisen.

Die Überarbeitung soll Möglichkeiten aufzeigen, wie eine wirtschaftliche und bautechnologische Lösung aussehen kann, mit dem Ziel, die Baufront zum Bahnhofsvorplatz möglichst schnell (max. 3 Bauabschnitte) zu schaffen.

Während der Bauphase des Hauptempfangsgebäudes kann die Zugänglichkeit vom Querbahnsteig der Gleishalle zum Sperrengeschoß U 1 / U 2 über das S-Bahn-Sperrengeschoß sowie möglicherweise über den dann bereits umgebauten Hohlraum über dem Bahnsteig der U 4 / U 5 sichergestellt werden (vgl. Anlage 5).

Diese Fläche über der U 4 / U 5 soll anschließend nach Fertigstellung der Erschließungsflächen im Hauptempfangsgebäude als Fahrradabstellanlage genutzt werden (entsprechende Zugänge/Rampen sind an der Oberfläche der Bayerstraße und Bahnhofplatz zu berücksichtigen).

- Nachweis der verkehrlichen Funktionsfähigkeit für alle Baustufen mit entsprechenden Nachweisen zum Brandschutz und zur Entfluchtung
- Nachweis von Flächen für entfallene Ticketautomaten in Nähe der Personenströme

Eine Realisierung der Bauabschnitte mit in sich geschlossener Wirtschaftlichkeit ist aus Sicht der DB Station&Service AG zwingend notwendig, um flexibel auf Marktanforderungen reagieren zu können. Eine Torsobildung soll dabei jedoch vermieden werden.

Die Gesamtplanung sowie die Realteilung bezieht sich zunächst auf die Grundstücksgrenzen der DB AG. In der Anlage 4.0 und 4.1 sind die Überlegungen der DB AG wiedergegeben. Der Kern der Realteilung ist der Nukleus (ZH). Um den Nukleus herum gruppieren sich sechs Blöcke (NN, SW, ZN, ZS, SW und SO). Die Überlegungen zum Hauptempfangsgebäude (vgl. Darstellungen in den Anlagen 3.0 und 3.2) sind bei der Überarbeitung zu beachten bzw. werden hierzu Alternativvorschläge erwartet.

Die Flächen der Stadt unter dem östlichen Vorplatz (zwischen U-Bahnsperrengeschoß und Hauptempfangsgebäude) sind in ein Vermarktungskonzept einzubeziehen. Diese Flächen sind bilanziell gesondert auszuweisen. Die technische Machbarkeit insbesondere bei Öffnung der Schlitzwand des U-Bahn-Bauwerks ist nachzuweisen.

Sicherstellung der Funktionalität der einzelnen realisierten bzw. geschaffenen Abschnitte. Hierzu sind Nachweise durch entsprechende Plandarstellungen für die einzelnen Baustufen erwünscht.

### **3.2.1 Einschätzung zu den Baustufen aus Sicht des Planungsreferates**

Ob eine solche starke Aufspaltung der Baustufen realistisch ist, wird aus Sicht des Planungsreferates bezweifelt, da Baustellen die Geschäftstätigkeit in den benachbarten Bezirken einschränken. Aus anderen Projekten wie z.B. dem geplanten Einkaufszentrum am Bahnhof Pasing ist bekannt, dass Investoren solche Beeinträchtigungen mit allen Mitteln vermeiden möchten (um möglichst eine Minderung der Geschäftstätigkeit auszuschließen).

Aus Sicht des Planungsreferates ist daher dringend zu empfehlen, in eine Konzeption potentielle Investoren mit einzubinden und deren Empfehlungen insbesondere zum Vermarktungs- und Baustufenkonzept in die Bearbeitung durch die Architekten noch mit aufzunehmen, so wie es die DB AG selbst in ihren Veröffentlichungen fordert, bislang jedoch nur für kleine und mittlere Bahnhöfe. Die positiven Erfahrungen, die hierbei gesammelt werden konnten zeigen, dass sich eine solche Strategie auch für die Realisierung größe-

rer Bahnhöfe empfiehlt.

### 3.3 Starnberger Flügelbahnhof

- Die Bebauung des Starnberger Flügelbahnhofs soll separat vom Hauptbahnhof als getrennte, eigenständige Immobilie realisiert werden können.
- Im Erdgeschoss sind die Wegeverbindungen zur Gleishalle (insbesondere zum Querbahnsteig) und zum Starnberger Flügelbahnhof und in der –1-Ebene der Verknüpfung zum S-Bahn-Sperrengeschoss in attraktiver Weise zu gewährleisten.
- Die Fahrrad-Station an der Arnulfstraße und der Bau eines Logistik- und Wertstoffhofes im Untergrund sind in ihrer geforderten Größe und Funktion nachzuweisen.

### 3.4 Vorplätze und Erreichbarkeit des Bahnhofes

Die Verkehrsabwicklung am nördlichen wie südlichen Vorplatz (Kiss+Ride, Taxi-Nachrücker, Taxi-Einsteiger) ist funktional nachzuweisen sowie die gestalterische Qualität der Plätze als Aufenthaltsorte auszuformulieren.

Durch die Einrichtung von Radwegen in Nord-/Südrichtung über den Bahnhofsvorplatz (mit Fortsetzung in der Prielmayerstraße) wird die Lücke im Radwegenetz zwischen Bayerstraße und Altstadttring geschlossen. Ebenso ist die fußläufige Verbindung vom Bahnhofsvorplatz über die Prielmayerstraße nach Norden zum „Museumsviertel“ und über die Schützenstraße in die Innenstadt zu optimieren und gestalterisch erfassbar zu machen. Hier ist eine konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Straßenraum nötig.

Aufbauend auf dem Planfall 2 soll künftig in der Prielmayerstraße zwischen Luitpoldstraße und Bahnhofplatz im Zuge der Schaffung einer Fahrradrouten zwischen Karlsplatz und Bahnhofplatz/Bayerstraße neben dem Trambahn- und Fußverkehr nur noch der Radverkehr in beiden Richtungen zur Verfügung stehen. Es ist beabsichtigt, die baulichen Radwege in der Bayerstraße östlich der Goethestraße auf beiden Seiten bis zum Bahnhofplatz (östlicher Vorplatz) fortzusetzen (Hauptroute).

Für den Bereich der Bayerstraße zwischen südlichem und östlichem Bahnhofsvorplatz bestehen für die Anlage eines Radweges heute beengte Verhältnisse insbesondere zwischen Fahrbahn und südöstlicher Ecke Hauptbahnhofsgebäude. Hier werden in der Überarbeitung Verbesserungsvorschläge unter Berücksichtigung der Zugänge/Rampen zur Fahrradabstellanlage im Zwischengeschoss über dem U-Bahnhof der U-Bahnlinien U 4 / U 5 (vgl. Anlage 5) erwartet.

## 4.0 Umgang mit städtischen Flächen

### 4.1 Vorplatz

Der zentrale, östliche, zur Innenstadt hin gelegene Vorplatz soll gemäß Wettbewerbsergebnis baldmöglichst umgestaltet werden, um eine verbesserte Fuß- und Radwegeverbindung zum Hauptempfangsgebäude, aber auch zur Trambahn und die Anschlüsse zur Innenstadt und dem Museumsviertel zu ermöglichen. Zunächst wird der Platz aber wie die südlich und die nördlich im Besitz der DB AG und der Aurelis befindlichen Plätze weitgehend als Baustelleneinrichtungsflächen für den Bau der Station an der 2. S-Bahn-Stammstrecke dienen (vgl. Darstellung in der Anlage 6).

Gemäß der bisherigen Verlautbarungen der DB ProjektBau GmbH hierzu wird er von Mitte 2006 bis 2011 hierfür in Anspruch genommen werden. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung im Bereich Hauptbahnhof. Um seine Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr – wenn auch eingeschränkt – sicherzustellen, ist es notwendig, die wesentlichen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes (u.a. Einrichtung der Linksabbiegebeziehung von der Paul-Heyse-Unterführung nach Osten zur Bayerstraße) vorzuziehen.

Aus Sicht des Planungsreferates sollte möglichst anschließend nach Beendigung der Baustelle der Platz dann schon in neuer Form im Jahre 2012 hergestellt werden. Gegenüber der DB Station & Service AG wurde deutlich gemacht, dass es nicht hinnehmbar ist, dass nach einer unabsehbar langen Dauer der Baustelle für die stufenweise Errichtung des Hauptempfangsgebäudes (je nach finanzieller Situation der DB AG) erst nach weiteren Jahren der Vorplatz wieder hergestellt wird. Das bedeutet, dass während der Bauzeit der S-Bahn zumindest die gesamte Ostfassade des Hauptempfangsgebäudes hergestellt werden sollte, damit der Hauptvorplatz gemäß Entwurf des Gewinners der Wettbewerbsüberarbeitung unmittelbar anschließend hergerichtet werden kann. Noch anstehende Umbauten in diesem Bereich des Hauptempfangsgebäudes könnten sich dann bei Bedarf noch länger hinziehen und von den Innenhöfen aus bautechnisch und logistisch weiter erstellt werden.

Dieser Sachverhalt (Zeitraumen der Realisierung, Kostenbeteiligung etc.) müsste im Rahmen einer Planungsvereinbarung mit der DB AG unmittelbar nach Vorliegen der überarbeiteten Wettbewerbsergebnisse geregelt werden.

#### **4.2 Städtische Flächen unter dem zentralen, östlichen Vorplatz**

Die zur Weiterbearbeitung empfohlenen Wettbewerbsentwürfe haben die städtischen Flächen (ca. 3.000 m<sup>2</sup>) zwischen Hauptempfangsgebäude und dem Sperrengeschoss der U 1 / U 2 in das Konzept der Einzelhandelsentwicklung in der –1-Ebene in unterschiedlicher Weise einbezogen (vgl. Anlage 4.1). Die Schlitzwand des U-Bahn-Bauwerks lässt große Öffnungen (Schaufensterfronten, Zugänge zu den Läden), wie bei Auer und Weber vorgesehen, nicht zu. Eine zweimalige große Öffnung zur Schaffung neuer Erschließungsflächen in der –1-Ebene ist daher nicht oder nur mit hohem technischen Aufwand möglich. Der Eingang muss daher von der heutige Zugangssituation zwischen Sperrengeschoss der U-Bahn und Haupthalle aus erfolgen. Diese Zugangssituation kann aus statischen Gründen nur geringfügig verbreitert werden, was für lediglich **eine** neue Verbindungsspanne zum Nukleus und den neuen unterzubringenden Läden im Bereich der DB-Flächen spricht. Die nördlich wie südlich dieses Verbindungsgangs gelegenen Flächen weisen unterschiedliche Rahmenbedingungen auf. Im südlichen Teil ist die Abfahrtsrampe zur Tiefgarage und zu den Betriebsflächen der SWM/MVG gelegen. Diese müsste beseitigt werden, wenn die Fläche in größerem Umfang durch den Einzelhandel mit genutzt werden soll. Dies ist nur möglich, wenn eine neue Zufahrt und innere Verbindung über die Tiefgarage der DB AG geschaffen wird. Die SWM/MVG hat ihrerseits Interesse gezeigt, diese Flächen, falls sie durch Einzelhandel wirtschaftlich nutzbar sind, mit zu bewirtschaften in Verbindung mit den Läden und Kiosken im U-Bahn-Sperrengeschoss. Andererseits wäre auch denkbar, diese Flächen durch die Betreiber der Einzelhandelsläden der DB mitnutzen zu lassen.

Ob diese Flächen wirtschaftlich genutzt werden können, muss daher durch eine technische Machbarkeitsstudie geklärt werden. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse können weitgehende Entscheidungen getroffen werden.

#### **4.3 Ergänzende Fahrradabstellung über der U 4 / U 5**

Wie bereits im Beschluss zur Masterplanung vom 19.02.2003 beschrieben, wäre es aus Sicht des Planungsreferates und des MVV wünschenswert, zusätzlich zu den 900 im Fahrradparkhaus im Bereich des Starnberger Flügelbahnhofes an der Arnulfstraße geplanten Fahrradabstellplätzen im südlichen Umfeld des Hauptempfangsgebäudes ein ergänzendes Angebot zu schaffen.

Der MVV hat in einer Untersuchung 2001 den zukünftigen Bedarf von B+R-Stellplätzen im Bereich des Hauptbahnhofes auf insgesamt 1.300 – 1.400 Stellplätze abgeschätzt. Bei dieser Untersuchung wurde noch nicht die Maßnahme 2. S-Bahn-Stammstrecke bzw. Umbau Hauptbahnhof unterstellt.

Durch die neuen Nutzungen im Hauptbahnhof werden Zusatzbedarfe an Fahrradabstell-

plätzen ausgelöst, so dass hier ein über das am Starnberger Flügelbahnhof hinausgehendes zusätzliches Angebot von ca. 750 Fahrradstellplätzen erforderlich gehalten wird.

Eine Möglichkeit wäre, die zusätzlichen Abstellanlagen für Fahrräder in einem Zwischengeschoss über dem Bahnsteig der U 4 / U 5 unterzubringen, wo sich heute ein Hohlraum befindet, der entsprechend ausgebaut und zugänglich gemacht werden müsste (vgl. Anlage 5). Die Zugänge und Rampen sind direkt von der Oberfläche in der Nähe des Fahrradweges auf der Südseite des Bahnhofs zu schaffen. Die Architekten Auer + Weber sollen diese Option bei der Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfes ebenfalls berücksichtigen. Der Entwurf des Büros Gewers, Kühn und Kühn sieht dies bereits vor. Die technische Machbarkeit und die damit verbundenen Kosten müssten ebenfalls im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ermittelt werden.

#### **4.4 Beabsichtigte Werkvertragsvergabe**

Die beiden unter Ziffer 4.2 und 4.3 genannten Untersuchungen sollten stufenweise abgearbeitet werden. Für eine Grobeinschätzung werden Kosten in Höhe von ca. 20.000 – 25.000 € kalkuliert, für eine qualifizierte Untersuchung mit Statik, brandschutztechnischem Nachweis und Aussagequalität eines Vorprojektes werden ca. 80.000 € kalkuliert.

Entsprechende Mittel stehen im Projekthaushalt Bahnhöfe und Bahnanlagen zur Verfügung, so dass beabsichtigt ist, diese 1. Stufe zunächst eigenständig (ohne Beteiligung Dritter) zu vergeben. Im Rahmen einer späteren Planungs-, Kosten- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG ist dann die anteilige Kostentragung zu vereinbaren. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Vorstudie werden dem Stadtrat weitergehende Schritte zur Entscheidung vorgelegt.

#### **5.0 Nächste Schritte**

##### **5.1 Durchführung des Workshopverfahrens zur Überarbeitung der Architektenentwürfe**

Auf der Grundlage der in den vorlaufenden Kapiteln beschriebenen Überarbeitungsanforderungen sollen nun baldmöglichst die beiden Büros Auer + Weber, München, sowie Gewers, Kühn und Kühn, Berlin mit den jeweiligen Landschaftsarchitekten des Planungsteam, gebeten werden, durch Skizzen und entsprechende Darstellungen nachzuweisen, ob und wie sie in der Lage sind, diese Anforderungen umzusetzen. Zuvor sollten jedoch potentielle Investoren insbesondere hinsichtlich des Vermarktungs- und Baustufenkonzeptes noch um Rat gefragt werden, damit diesbezüglich keine „falschen“ Prämissen für die Entwurfsbearbeitung gesetzt werden.

Angesichts der sehr beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel für Bearbeitungshonorare (20.000 – 25.000 € pro Arbeit) ist eine ganzheitliche Überarbeitung mit einem fertig ausgearbeiteten Ergebnis voraussichtlich nicht zu erwarten. Dies soll dann anschließend mit dem für die Weiterbearbeitung beauftragten Büro erfolgen.

Das Workshopverfahren wird durch das in verkehrlichen und bahnbezogenen Fragen erfahrenes Büro GRI, Herrn Bodo Fuhrmann, Berlin, moderiert.

Das Workshopverfahren soll Rückfragetermine sowie ein Zwischenkolloquium mit einer Debatte über Lösungsmöglichkeiten mit den beteiligten Auftraggebern der DB Station&Service AG, dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Verkehr sowie dem Planungsreferat der Landeshauptstadt München ermöglichen. Die MVG, das Baureferat sowie die Branddirektion sollen hierbei beratend mitwirken. Vertreterinnen bzw. Vertreter der Stadtratsfraktionen sowie der Vorsitzende des

Bezirksausschusses 2 sollen ebenfalls in das Beratungsgremium im Rahmen des Workshops einbezogen werden.

Die DB AG hat in den Koordinierungsgesprächen mehrfach betont, dass für sie das Wettbewerbsverfahren abgeschlossen ist und sie daher nicht gewillt ist, ein analoges Auswahlgremium (Preisrichtergremium) zuzulassen. Das Planungsreferat hat die Möglichkeit einer Stellungnahme zu den Entwürfen vor der endgültigen Entscheidung seitens der Auftraggeber für die Münchner Stadträtinnen und Stadträte eingefordert und darauf hingewiesen, dass eine für den Münchner Stadtrat akzeptable Entwurfsgrundlage für das Bebauungsplanverfahren erforderlich ist. Nach Vorliegen der überarbeiteten Entwürfe wäre aus Sicht des Planungsreferates zunächst ein Interessenbekundungsverfahren mit potentiellen Investoren für das Hauptempfangsgebäude sinnvoll, um dann deren Interessen noch in das endgültige Architektenauswahlverfahren mit einbringen zu können. Aus Sicht des Planungsreferates sollten weitere Planungsschritte jedenfalls nicht ohne diejenigen erfolgen, die die Maßnahme anschließend realisieren.

## **5.2 Bebauungsplanverfahren / Regelungsbedarf**

Zur Sicherstellung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele sowie einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung ist ein Bebauungsplan aufzustellen. Dieser sollte insbesondere das Nutzungsmaß (insbesondere für die über die bahnbetrieblichen Erfordernisse hinausgehenden Nutzungen), den zulässigen Umfang der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung und die Höhenentwicklung festlegen, in Abhängigkeit von angemessen dimensionierten Verkehrsflächen.

Die Planfeststellungs- und Baugenehmigungsverfahren sollten entsprechend der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes einem einheitlichen Genehmigungsregime unterliegen. Da der Schwerpunkt des gesamten Vorhabens Hauptbahnhof auf seiner Funktion als Eisenbahnanlage beruht, ist die Landeshauptstadt München der Auffassung, dass hier alle Genehmigungen, auch für die Nicht-Bahnnutzung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erteilen sind. Die Beachtung der Rechte der Landeshauptstadt München sind bei nicht bahnbetriebsbezogenen Nutzungen durch die Einvernehmensregelung gewährleistet. Die Belange des Brandschutzes sind mit der örtlichen Fachbehörde Branddirektion, Abt. IV Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz, abzustimmen. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes soll unmittelbar nach Vorliegen der Ergebnisse der Überarbeitung der Entwürfe erfolgen.

## **5.3 Stadt als Beteiligte einer Planungsvereinbarung**

Angesichts der anstehenden Bebauungsplanung, sowie der von der Planung betroffenen städtischen Flächen, sollten für die weiteren Schritte klare Rahmenbedingungen (sowohl zeitlich als auch finanziell) für die Realisierung der Planungen vereinbart werden, so wie es im Regelfall durch die Grundzustimmung zum Bebauungsplan üblich ist und z.B. bei den Zentralen Bahnflächen durch die Rahmenvereinbarung mit der Bahn geschehen ist. Sowohl die Kostenanteile als auch die Meilensteine für die weiteren Planungsbeauftragungen sollten darin geregelt sein, um einen zielgerichteten Ressourceneinsatz und ein zeitgerechtes Handeln zu ermöglichen.

Die Erfahrungen bei der Entwicklung der Zentralen Bahnflächen zeigen, dass ein geordneter Planungsprozess ohne entsprechende vorauslaufende Festlegungen zum Prozedere nicht möglich gewesen wäre, sondern hierzu den am Planungsprozess Beteiligten eine klare Orientierung hinsichtlich der gemeinsam zu organisierenden Schritte gegeben werden muss. Es wird empfohlen, die Verhandlungen hierüber unmittelbar nach Vorliegen der überarbeiteten Architektenentwürfe zu führen und diese vor weiteren Beauftragungen abzuschließen, um eine Eindeutigkeit bei der Kostenträgerschaft sowie den Abrechnungsbedingungen zu haben.

## **5.4 Ausblick auf weitere Verfahren**

Für Anfang 2006 ist die Auslegung der Planungsunterlagen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke, Streckenabschnitt 1 zwischen Laim und Stachus mit dem Haltepunkt am Hauptbahnhof geplant. In diesem Rahmen werden nochmals alle Kritikpunkte an der dann vorgelegten Lösung für die S-Bahn-Station geäußert werden können, soweit sie nicht vorweg im Arbeits- und Koordinierungskreis mit der Bahn schon ausgeräumt werden konnten. Der zwischen 2006 und 2011 geplante Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke wird bei Realisierung des Nukleus zu ganz erheblichen Eingriffen in das Hauptempfangsgebäude führen, so dass diese Maßnahme für den Umbau des Hauptempfangsgebäudes einen wesentlichen Anstoß geben wird. Auch wenn die DB Station&Service AG für den Umbau des Hauptempfangsgebäudes noch keinen Zeitplan vorgelegt hat, so wird für die Wiedererichtung der im Rahmen der Erstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke abzureißenden Gebäudeteile ein abgestimmtes Gesamtkonzept für die Erstellung des Hauptempfangsgebäudes vorliegen müssen. Es ist daher davon auszugehen, dass bis zum Beginn der Bauarbeiten an der 2. S-Bahn-Stammstrecke (bislang noch für 2006 geplant) auch das Planungskonzept für das Hauptempfangsgebäude vorliegen muss, wenn Synergieeffekte zwischen Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der Errichtung des Hauptempfangsgebäudes genutzt werden sollen. Es ist davon auszugehen, dass die DB Station&Service AG diese nutzen möchte. Um so wichtiger erscheint es, baldmöglichst neben den Kostenfragen auch bei dem zeitlichen Rahmen für die Realisierung der Maßnahmen am Hauptbahnhof zu einer abgestimmten Vorgehensweise zu kommen.

## **6. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Der Vorsitzende des unmittelbar betroffenen Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt war im Preisgericht des Wettbewerbes vertreten und hat bereits dort die Belange des Bezirksausschusses einbringen können.

Der Bezirksausschuss wurde schon zu der der heutigen Entscheidung vorausgehenden Vorlage für die Vollversammlung vom 28.07.2004 gehört.

Der Bezirksausschuss wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Planungsreferates, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung zur heutigen Vorlage angehört und hat eine Stellungnahme abgegeben, die in Anlage 8 enthalten ist. Den Forderungen 1 und 2 kann entsprochen werden, für Forderung 3 fehlen die räumlichen Voraussetzungen.

Den beiden angrenzenden Bezirksausschüssen des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel und des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt wurde die Vorlage zur Kenntnis gegeben.

Die Bezirksausschüsse 1, 2, 3, 5, 8, 9, 13, 14, 15, 21 und 25 haben Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Vorlage wurde mit dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat – Branddirektion, der SWM/MVG, der MVV GmbH abgestimmt.

Eine Reihe von verkehrstechnischen und brandschutztechnischen Nachweisen, die von der SWM/MVG und der Branddirektion gefordert werden, können angesichts des geringen Honorars, welches für das Architektenauswahlverfahren zur Verfügung gestellt wird, nicht erbracht werden, sondern müssen der anschließenden vertiefenden Ausarbeitung bzw. dem Planfeststellungsverfahren für die zweite S-Bahn-Stammstrecke abgearbeitet bzw. beauftragt werden.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da die erforderlichen Abstimmungen nicht bis zur in der AGAM geforderten Anmeldefrist abgeschlossen werden konnten. Das mit der Bahn und dem Freistaat Bayern verhandelte kooperative Planungsverfahren setzt jedoch terminliche Sachzwänge dergestalt, dass der Stadtrat in der heutigen Sitzung in der vorliegenden Angelegenheit entscheiden muss.



Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöllner, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Podiuk, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Änderungen der bahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Umgang mit der Option München 21) werden zur Kenntnis genommen.  
Die Option München 21 im Trassenkorridor der Machbarkeitsstudie von 2001 soll weiterhin offen bleiben und ein entsprechender Nachweis bei der Überarbeitung der Architektenentwürfe erbracht werden.
2. Die zur Erschließung der Bahnsteige an der 2. S-Bahn-Stammstrecke vorgelegte Nukleusplanung (Anlage 2.2 – 2.7) wird im Grundsatz akzeptiert. Optionen hinsichtlich einer verbesserten Verbindung mit kürzeren Wegen zur U 1/U 2 sollen den Architektenentwürfen zugrunde gelegt werden und auch im Rahmen der Planfeststellung entsprechend eingefordert werden.
3. Mit den in Kapitel 3 des Vortrags beschriebenen Überarbeitungsanforderungen an die Architektenentwürfe besteht Einverständnis. Die Realisierungsbausteine sind so zu wählen, dass die Gebäudefront zum Hauptvorplatz in einem zusammenhängenden zeitlichen Rahmen erstellt wird und eine Torsobildung vermieden wird. Das Planungsreferat wird daher beauftragt, in diesem Sinne mit der Bahn zu verhandeln und eine klare Realisierungsperspektive (Abwicklung im überschaubaren Rahmen) zu vereinbaren.
4. Mit der Einbringung der städtischen Flächen unter dem Bahnhofplatz in die weitere Planung besteht Einverständnis. Das Planungsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat sowie der SWM/MVG die 1. Stufe der Machbarkeitsstudie im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwertbarkeit der Flächen zu vergeben.
5. Vertreter der Stadtratsfraktionen und der Vorsitzende des Bezirksausschusses 2 sind wie beim Wettbewerbsverfahren auch in den vorgesehenen Workshop beratend einzubinden (vgl. Kap. 5.1 des Referentenvortrages).
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Thalgott  
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA II/V 1

an das Direktorium HA II/V 2  
an das Direktorium HA II/V 3  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Planungsreferat SG 3  
zur weiteren Veranlassung.

zu V. 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An den Bezirksausschuss 1, 2, 3, 5, 8, 9, 13, 14, 15, 21 und 25
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An die Stadtwerke München GmbH, Verkehrsbetriebe/MVG
9. An die MVV GmbH
10. An das Planungsreferat HA I, HA I/11-2 BVK, I/2, I/3
11. An das Planungsreferat HA II
12. An das Planungsreferat HA III
13. An das Planungsreferat HA IV
14. An das Planungsreferat SG 2 / SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
15. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/4 HLP

Am .....

Planungsreferat SG 3

I.A.

**Anlagenverzeichnis:**

- 1.0 München 21, Alternativer Korridor für die Trassenführung im Bereich Hauptbahnhof
- 1.1 München 21, gemäß Machbarkeitsstudie 2001, Variante B, Lageplan / Schnitt
- 1.2 München 21, Alternativer Korridor, Lageplan / Schnitt
  
- 2.1 Erschließungsvorschlag Röhrenlösung
- 2.2 Erschließung Hauptempfangsgebäude über Nukleus
- 2.3 Nukleus, Ost-West-Schnitt und Lage der Station
- 2.4 Nukleus, Zugangsebenen U 1 und U 4/5
- 2.5 Nukleus, Zugang im UG/EG des Hauptempfangsgebäudes
- 2.6 Nukleus mit ergänzender Erschließung zur U1 und U 2
- 2.7 Nukleus bei Nachbau von München 21 (Variante B), Lageplan / Schnitt
  
- 3.0 Hauptempfangsgebäude Vermarktungs-/Baustufenkonzept im UG
- 3.1 Vermarktungs-/Baustufenkonzept, Übersicht im EG
- 3.2 Vermarktungs-/Baustufenkonzept, Übersicht im 1. OG
  
- 4.0 Hauptempfangsgebäude EG, Spiegelung der Wettbewerbsentwürfe am Bestand
- 4.1 Hauptempfangsgebäude UG, Spiegelung der Wettbewerbsentwürfe am Bestand (sowie Umgriff städtische Flächen)
  
- 5. Fahrradabstellung im Hohlraum über der U 4 / U 5
  
- 6. Übersicht Baustelleneinrichtungsflächen auf den Vorplätzen
  
- 7. Stellungnahme der Branddirektion
  
- 8. Stellungnahme des Bezirksausschusses 2