



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28 B
80331 München

Dr. Detlev Sträter, Klaus Bäumler
Programmausschussvorsitzende

Tel. (089) 28 20 76
Fax (089) 280 55 32
info@muenchner-forum.de

München, 14.11.2018, K.B.

**Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a:
Projekt Starnberger Bahnhof
Vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB
Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in offener Frist (15. November 2018, 24.00 Uhr) wird folgende Äußerung abgegeben:

1. Grundsätzliche Einwendungen in städtebaulicher Hinsicht

Das Münchner Forum hat sich intensiv und kritisch-konstruktiv mit den Planungen für den Münchner Hauptbahnhof und insbesondere für den Starnberger Bahnhof mit der in Aussicht genommenen „städtebaulichen Dominante“ befasst.

Die Ausgabe des digitalen Monatsmagazins **Standpunkte** vom April 2016 hatte das Schwerpunktthema „Alter und Neuer Bahnhof“.

In dieser Schwerpunktausgabe sind u.a. abgedruckt

- Stellungnahme des damaligen Stadtheimspflegers Gert F. Goergens vom 20. Oktober 2015, S. 18-19
- Stellungnahme des Landesdenkmalrats vom 27. November 2015, S. 21-22
- Intervention Georg Kronawitter, Alt-Oberbürgermeister, „Stadtbild nicht der Rendite opfern“, S. 23
- Beitrag Wolfgang Czisch, Kontroverse: Hochhaus am Hauptbahnhof, S. 17-20
- Kritik von Heinz A. Musil, Unbehagen am Verfahren und an der Gestaltung, S. 23
- Klaus Bäumler, ... die Genialität der Planungskultur der Deutschen Bahn AG, S. 24-25

Insbesondere auf diese Beiträge wird vollinhaltlich Bezug genommen.

Siehe Anlage 1: Münchner Forum, Print der Standpunkte 4.2016

2. Das Fehlen des von OB Dieter Reiter zugesagten Einsatzmodells Hauptbahnhof und Starnberger Bahnhof

Das Münchner Forum hat im Mai 2016 die Herstellung eines Einsatzmodells Hauptbahnhof und Starnberger Bahnhof für das Stadtmodell 2000 gefordert.

Zur Begründung wurde im Schreiben vom 11. Mai 2016 an Oberbürgermeister Dieter Reiter u.a. ausgeführt:

„Die Neubebauung des Hauptbahnhofs tief im Zentrum der empfindlichen Stadt ist ein großer Schritt für die Stadtentwicklung mit Chancen der Modernisierung und Erschließung, aber auch eine Gefahr für das identitätsstiftende Bild der Stadt (...).

Zu den Gefahren, die mit der Neubebauung des Areals verbunden sind, gehört die Beeinträchtigung der Altstadt als überkommenes Gesamtkunstwerk München und seine Wahrnehmbarkeit – insbesondere von Westen her.

Nicht nur von den stark befahrenen Brücken (Friedenheimer-, Donnersberger- und Hackerbrücke) sondern auch von den S-Bahn-Stationen an der Friedenheimer-, Donnersberger- und der Hackerbrücke mit dem Busterminal ist die Stadtvedute schon von Ferne erlebbar mit der eigenartigen Spannung zwischen der technischen Anmutung des Bahngeländes und den gut wahrnehmbaren Türmen der Altstadt.

Hier ist Aufbruch und Beständigkeit in neuer identitätsstiftender Balance sicht- und erlebbar, nur eingeschränkt durch die Nachkriegssünde des „Deutschen Kaiser“.

Das neu geplante Hochhaus, das mit 75 Metern und erheblicher Breite den „Deutschen Kaiser“ um 15 Meter überragen soll, verengt die Sicht auf die Türme der Altstadt zusätzlich erheblich.

Die Weiterentwicklung der Stadtansicht und des Stadtbildes ist ein hohes Gut, das alle Bürger betrifft. Eine weitere Einschränkung dieses Sichtfeldes sollte also wohl bedacht und mit der Stadtöffentlichkeit beraten werden.

Das Münchner Form schlägt deshalb vor, vom neuen preisgekrönten Bahnhof und der Bebauung des Starnberger Bahnhofs ein Einsatzmodell für das Stadtmodell herstellen zu lassen, an dem die Auswirkungen der Maßnahmen für München nachvollzogen werden können.

Oberbürgermeister Dieter Reiter begrüßte die von uns angeregte Erstellung von zusätzlichen Einsatzplatten zur Ergänzung des Münchner Stadtmodells 2000.

Eine Erweiterung sei auch vor dem Hintergrund der Berücksichtigung des südlichen Bahnhofsviertels sinnvoll. Der Modellwerkstatt solle aber im Interesse eines qualitativ hochwertigen Modells die erforderliche Fertigungszeit eingeräumt werden.

Wörtlich führt OB Dieter Reiter aus:

„(...) kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die von Ihnen angeregte Erweiterung des Altstadtmodells veranlassen, das künftig sicher bestens geeignet sein wird, das Stadtbild mit einem neuen Hauptbahnhof und Starnberger Flügelbahnhof abzubilden.“

(OB-Schreiben vom 15.07.2016 Nr. BOB-SE-6130-2-0035).

Eine aktuelle Nachfrage bei der Modellbauwerkstätte der Stadt München hat ergeben, dass entsprechend dem OB-Auftrag die zusätzlichen Einsatzplatten weitgehend erstellt sind, aber ohne das Areal des Hauptbahnhofs und des Starnberger Bahnhofs.

Die hierfür erforderlichen wesentlichen Angaben wurden von den Dienststellen der Bahn, trotz mehrfacher Aufforderung, nicht mitgeteilt.

Für die Fertigstellung sind die Höhenkoten des Bahnhofs, insbesondere des Starnberger Bahnhofs, wesentliche Voraussetzung. Da diese von der DB und ihren Dienststellen bislang nicht übermittelt sind, ist die von OB Dieter Reiter zugesagte Ergänzung des Stadtmodells durch die Modellbauwerkstätte derzeit nicht absehbar.

Angesichts des Einflusses des Projekts auf die Stadtsilhouette fordert das Münchner Forum nachdrücklich die Fertigstellung der Einsatzplatten, damit die Auswirkungen auf das besonders schützenswerte Ensemble Altstadt offensichtlich werden.

3. Fehlende Unterlagen zum Denkmalschutz, insbesondere zum Schutz der Altstadt-Silhouette als Teil des Ensembles Altstadt

Für die im Bebauungsplanverfahren vorzunehmende Abwägung sind die denkmalschutzrechtlichen Belange von essentieller Bedeutung. Für die Auseinandersetzung mit dem Projekt Starnberger Bahnhof ist es aus bürgerschaftlicher Sicht unabdingbar, die diversen Stellungnahmen und Äußerungen des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, des Bayerischen Landesdenkmalrats und des Heimatpflegers der Landeshauptstadt unmittelbar und vollständig zu kennen.

Derartige Äußerungen liegen zum Projekt Starnberger Bahnhof sicher vor, auch wenn diese nicht unmittelbar im Akt „Bebauungsplan Nr. 2002 a“ abgelegt sind.

Gestützt auf die Informationsfreiheitsgesetz der Landeshauptstadt München wurden diese Unterlagen beim Planungsreferat am 2. November 2018 mit dem Hinweis auf den Ablauf der Äußerungsfrist am 15. November 2018 angefordert. (Mail vom 2. November 2018)

Die angeforderten Unterlagen wurden vom Planungsreferat nicht übermittelt. Es wurde mitgeteilt, derartige Stellungnahmen und Äußerungen lägen nicht vor.

Das Planungsreferat vertritt die Auffassung, Fragen des Denkmalschutzes seien nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und deshalb für die Abwägung im Rahmen der städtischen Planungshoheit ohne Belang. Denkmalschutzrechtliche Belange würden ausschließlich im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren geprüft, das vom Eisenbahnbundesamt in eigener Zuständigkeit durchgeführt und entschieden werde.

Diese Rechtsauffassung wird nicht geteilt.

Für die Abwägung nach § 1 Abs. 6, 7 BauGB im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens können die wesentlichen Fragen des Denkmalschutzes, gerade mit Blick auf den nachteiligen Einfluss der städtebaulichen Dominante auf das Altstadt-Ensemble, nicht ausgeklammert werden.

Die städtebauliche Komponente erfasst die Auswirkung der Dominante auf die Silhouette des Altstadt-Ensembles.

Wir nehmen voll inhaltlich auf die detaillierte Stellungnahme des Denkmalnetzes Bayern vom 8. November 2018 Bezug und schließen uns den darin erhobenen Einwendungen ausdrücklich an.

Siehe Anlage 2: Stellungnahme Denkmalnetz Bayern vom 8. November 2018

4. Kein Sonderstatus öffentlicher Bauherren beim Denkmalschutz: Kein Vertrauensschutz für das Wettbewerbsergebnis Auer & Weber; Fehlerhafte Weichenstellung für die Abwägung nach § 1 BauGB

Im Rahmen der offiziellen Denkmalpflege besteht die Tendenz, bei Projekten der Öffentlichen Hand einen großzügigeren Maßstab hinsichtlich der Eingriffe in die Substanz von Baudenkmalen zuzulassen.

So überzeugend: Walter Georg Leisner, Denkmalschutz und „Staatsbauten“ - Privilegierung einer Staatsaufgabe oder „Gleichstellung mit dem Bürger“? in: Bayerische Verwaltungsblätter 2003, S. 385-393.

Auch im Umgang mit dem Starnberger Bahnhof ist diese Tendenz offensichtlich. Es ist aber geboten, das Bayerische Denkmalschutzgesetz in aller Konsequenz zu Gunsten der Erhaltung dieses Baudenkmal anzuwenden.

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a wird von der Stadt München durchgeführt, um für den prämierten Entwurf von Auer & Weber die planungsrechtliche Grundlage zu schaffen.

Mit Beschluss des Planungsausschusses vom 15.04.2015 Nr. 14-20 / V 02553, bestätigt durch Beschluss der Vollversammlung vom 29.04.2015, stimmte der Stadtrat dem überarbeiteten Konzept von Auer & Weber zu und gab damit den Weg frei für die weiteren Planungsschritte.

Die Zustimmung zur Realisierung des Projekts Auer & Weber basiert auf der grundlegenden – aber fehlerhaften – Annahme, dass für das Wettbewerbsergebnis Vertrauensschutz zum Nachteil des nachträglich in die Denkmalliste aufgenommenen Starnberger Bahnhofs bestehe.

Unter Nr. 2.2.3 des Beschlusses vom 15.04.2015 ist wörtlich ausgeführt:

„Der Landeshauptstadt München (LHSt) wurde mit Schreiben vom 07.07.2010 des Landesamts mitgeteilt, dass es sich bei der Gleishalle des Hauptbahnhofs (...) beim gesamten Starnberger Flügelbahnhof um Baudenkmäler handelt. Mit Schreiben der LHSt vom 29.07.2010 wurde das Benehmen zum Listeneintrag hergestellt.

Die Feststellung der Denkmaleigenschaft erfolgte nach der Wettbewerbsentscheidung, so dass dem Wettbewerbsergebnis und seiner Weiterentwicklung Vorrang vor dem Erhalt des Gebäudes einzuräumen ist. (...)

Im Falle der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses wird demzufolge der Starnberger Flügelbahnhof als Denkmal nicht erhalten bleiben können.

Aufgrund der vorgenannten Chronologie der Unterschutzstellung besteht Vertrauensschutz für das Wettbewerbsergebnis von Auer & Weber.“

Damit wird grundlegend verkannt, dass die dargestellte Abfolge der Unterschutzstellung keinen Vertrauensschutz für das Wettbewerbsergebnis begründet und damit der Erhaltung des denkmalgeschützten Bestands Vorrang einzuräumen ist.

Denn die Denkmaleigenschaft besteht nach der Rechtslage in Bayern kraft Gesetzes. Die Eintragung in die Denkmalliste hat lediglich deklaratorische Bedeutung. Dies ist sowohl in der ständigen Rechtsprechung zum Bayerischen Denkmalschutzgesetz als auch in der Kommentarliteratur fest und unstrittig verankert (vgl. Dieter J. Martin, München Hauptbahnhof. Studie zu den Denkmaleigenschaften des Gesamtkomplexes, Bamberg, Stand November 2018, S. 2, 24).

Es entzieht sich der bürgerschaftlichen Kenntnis, ob sich die höchsten Instanzen des Denkmalschutzes in Bayern, also das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und der Landesdenkmalrat, mit diesem grundlegend fehlerhaften rechtlichen Ansatz von Seiten der Landeshauptstadt München befasst und eine Berichtigung gefordert haben.

Im Juni 2018 wurde das Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a eingeleitet. Der Aufstellungsbeschluss des Planungsausschusses vom 13.06.2018 mit dem Ziel der planungsrechtlichen Absicherung des Wettbewerbsergebnisses von Auer & Weber kann und darf nicht isoliert gesehen werden.

Dieser Beschluss basiert grundlegend auf dem Stadtratsbeschluss vom 15./19.04.2015, mit dem die Verfahrensschritte zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses eingeleitet wurden.

Damit ist der dem Projekt Auer & Weber von der Stadt München zu Unrecht zugebilligte Vertrauensschutz kausal für den das Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a einleitenden Aufstellungsbeschluss vom 13.06.2018.

Die fehlerhafte Weichenstellung wird zu rechtlichen Konsequenzen von erheblichem Gewicht führen. Die Rechtmäßigkeit des Abwägungsergebnisses nach § 1 BauGB wird zu gegebener Zeit auf den Prüfstand kommen.

5. Vorrang des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz

Die Besonderheit des Projekts „Starnberger Bahnhof“ besteht darin, dass neben dem Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a zur Schaffung des planungsrechtlichen Baurechts durch die Stadt München das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren vom Eisenbahnbundesamt durchzuführen ist, um das vorgesehene Bauareal von der bahnrechtlichen Widmung zu befreien.

Im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren sind speziell eisenbahnrechtliche Vorfragen zu klären. Keinesfalls kann davon ausgegangen werden, dass die Fragen von Erhaltung oder Abbruch des Baudenkmals „Starnberger Bahnhof“ ausschließlich im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren entschieden werden können.

Im Rahmen der vorliegenden rechtlichen Komplexität ist weiter festzuhalten, dass das bahnrechtliche Planfeststellungsverfahren Vorrang gegenüber dem Bebauungsplanverfahren hat.

Nur wenn durch unanfechtbaren Planfeststellungsbescheid feststeht, dass das Grundstück des Starnberger Bahnhofs eisenbahnrechtlich entwidmet ist, macht es für die Stadt München Sinn, im Rahmen ihrer Planungshoheit durch Bebauungsplan Baurecht schaffen.

Andernfalls droht die Gefahr einer „Luftplanung“, deren Kosten die Münchner Steuerzahler zu tragen haben.

Erst wenn die eisenbahnrechtliche Grundlagenentscheidung getroffen ist, macht es Sinn über die städtebaulichen Parameter im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu diskutieren und zu entscheiden.

Wenn aber die Stadt München mit dem Bebauungsplanverfahren „vorprescht“, wird zugleich für das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren der Umgang mit dem Baudenkmal „Starnberger Bahnhof“ faktisch und rechtlich präjudiziert.

Eine richtig verstandene Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist erst dann möglich, wenn die eisenbahnrechtlichen Vorfragen durch die hierfür gesetzlich vorgesehene Fachbehörde, das Eisenbahnbundesamt, einer Klärung zugeführt sind.

Die Notwendigkeit einer Gesamtplanung „Hauptbahnhof und Starnberger Bahnhof“ und die Abhängigkeit von der Lösung der wieder offenen Fragen ist in der Anlage 3 (Stellungnahme Arbeitskreis Schienenverkehr des Münchner Forums) dargestellt.

6. Aussetzung des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2002 a bis zum Abschluss des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens

Auf Grund des dargestellten Vorrangs des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens wird beantragt, das Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a auszusetzen und zunächst nicht weiter zu betreiben.

Weitere Verfahrensschritte sind erst dann einzuleiten, wenn das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren unanfechtbar abgeschlossen ist.

Diesem Einwendungsschreiben ist beigefügt die Stellungnahme des Arbeitskreises Schienenverkehr (AKS) des Münchner Forums (Prof. Dr. Wolfgang Hesse und Dr. Wolfgang Beyer) vom 13. November 2018 zur Gesamtplanung Hauptbahnhof und Starnberger Bahnhof.

Auf diese wird Bezug genommen. Die darin dargestellten offenen Fragen und planerischen Abhängigkeiten (Modifikation von Tiefbahnhof, Zugangsbauwerk, Zufahrtsrampen der Zweiten Stammstrecke) verdeutlichen, dass die Stadt München das Bebauungsplanverfahren Nr. 2002 a auf einer ungeklärten Faktengrundlage durchführt.

Siehe Anlage 3: Stellungnahme des Arbeitskreises Schienenverkehr (AKS) des Münchner Forum e.V.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Detlev Sträter

1. Vorsitzender des Programmausschuss



Klaus Bäumler

2. Vorsitzender des Programmausschuss

Anlagen zum Einwendungsschreiben des Münchner Forums vom 15. November 2018:

1. Münchner Forum, Monatsmagazin, Print der Standpunkte 4.2016 (beiliegend)
Schwerpunkt: Alter und Neuer Bahnhof. Online unter: https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/Standpunkte_04_2016.pdf
2. Denkmalnetz Bayern, Stellungnahme vom 8. November 2018 (beiliegend)
3. Stellungnahme Arbeitskreis Schienenverkehr vom 13. November 2018 (siehe unten)

Anlage 3:

Stellungnahme des Arbeitskreises Schienenverkehr (AKS) des Münchner Forum e.V. (Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Dr. Wolfgang Beyer) vom 13. November 2018

Aus Sicht des AKS, der Bahn-Fahrgäste und der unmittelbar betroffenen Münchner Bürger gibt das Bauvorhaben über die denkmalrechtlichen Argumente hinaus Anlass zu grundsätzlichen Einwendungen:

Zum Hauptbahnhof:

Der Hauptbahnhof soll ohne jeden Neubau-Bedarf abgerissen werden. Er erfüllt jedoch seine Funktion voll und ganz und könnte behutsam saniert werden – für ein Zehntel der Kosten, wenn nicht weniger.

Der Neubau wird im Wesentlichen mit der Errichtung eines neuen Tiefbahnhofs für die sog. 2. Stammstrecke begründet, deren verkehrstechnischer Nutzen jedoch höchst umstritten ist und unbedingt von **unabhängigen Gutachtern** überprüft werden müsste.

Die betrieblichen und sicherheitstechnischen Probleme des Tieftunnels sind in den bisherigen Planungen für das Zugangsbauwerk („Nukleus“) nicht gelöst.

Die technische Realisierbarkeit des Tiefbahnhofs ist von den zu beauftragenden Firmen verneint worden. Daraufhin hat die Deutsche Bahn erklärt, diesen nun 80 bis 100 Meter weiter westlich bauen zu wollen.

Diese Verlegung des geplanten Tiefbahnhofs macht den "Nukleus" in der geplanten Form obsolet. Er würde dann ganz am (Ost-)Rande des neuen (Tief-)Bahnhofs platziert sein. Ein Abriss des gesamten Hauptbahnhofs lässt sich unter diesen geänderten Umständen **keinesfalls mehr rechtfertigen**.

Durch die genannte Verlegung ist insgesamt eine völlig neue Lage entstanden, die auf jeden Fall ein **neues Planfeststellungsverfahren** für den Bauabschnitt Laim – Hauptbahnhof erfordert. Dies ist u.a. allein deshalb notwendig, da sich die Neigungswinkel der Zufahrtsrampen erheblich verändern werden und weil sich die Zuwege zur Stadtebene und zu den U-Bahn-Geschossen drastisch verschlechtern werden. Vom Ergebnis der neuen Planfeststellung hängen die Lage des Nukleus und die Gestaltung der Empfangsgebäude ab.

Die für das Verfahren notwendige Zwischenzeit ist zu nutzen, um neue Gutachten einzuholen und alternative Pläne zum Erhalt und zur schonenden Sanierung der bestehenden Anlagen zu entwickeln.

Für die betriebs- und verkehrssichere Gestaltung des Hauptbahnhofs ist das gesamte Bahnhofsgelände vom Bahnhofplatz im Osten zum Stadtkern bis zur Hackerbrücke und ZOB im Westen sowie zu den Bahnhofsvorplätzen im Norden und Süden zu betrachten, um die notwendigen Zugangswege für die Reisenden und ihre sichere Evakuierung bei Gefahr zu gewährleisten. Dabei bietet sich der Paul-Heyse-Tunnel für eine Verbindung der Bahnsteige im Westen, als zusätzlicher Ausgang und – zur mit Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr – für eine Tramhaltestelle an.

Zum Starnberger Flügelbahnhof:

Eine Planung oder vorgezogene Bauausführung des Starnberger Flügelbahnhofs ohne Planungssicherheit für das Hauptgebäude (mit evtl. Zugang zum neuen S-Bahnhalt und Westkopf) ist unzulässig.

Der Flügelbahnhof muss zudem vorrangig Funktionen für den Bahnverkehr wie den Durchgang für die Reisenden, Abstellplätze für deren Fahrräder und Pkw sowie Serviceeinrichtungen für die Züge an den Gleisen 27 bis 36 anbieten.

Eine hauptsächliche Nutzung als Immobilie für bahnfremdes Gewerbe läuft der Bahnhofsfunktion zuwider, und erst recht ein 70 Meter hoher Baukörper in der ansonsten hochhausfreien Innenstadtlage.

Beeinträchtigungen und Umweltschäden:

Die Belästigungen für die Bevölkerung (vor allem für die Fahrgäste der Bahn) und für die Umwelt während der Bauzeit von ca. 8 Jahren (oder länger) sind unverantwortlich hoch. Die Umweltbelastungen für den Bau des Tiefunnels durch die Münchner Innenstadt und speziell im Bereich des Hauptbahnhofs (u.a. durch Dreck und Staub beim Abriss und Neubau, zusätzlichen LKW-Verkehr, Abgase, Lärm) übertreffen die z. Zt. heiß diskutierte Umweltschädigungen durch den (Diesel-) PKW-Verkehr bei weitem und sind angesichts des zweifelhaften Nutzens des ganzen Projekts nicht hinnehmbar.

Das Vorgehen der DB, durch vorgezogene Baumaßnahmen wie z.B. die Abnahme der Bahnhofsuhr „vollendete Tatsachen“ zu schaffen, verurteilen wir nachdrücklich. Ähnlich wie beim rechtswidrigen Abriss des „Uhrmacherhäusls“ in München-Giesing sollte der Bauherr (hier die DB) zur Rechenschaft gezogen und zur sofortigen Wiederherstellung des vorherigen Zustands verurteilt werden.

München, 13. November 2018

Gez. Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Dr. Wolfgang Beyer