

## Forum MÜNCHNER HAUPTBAHNHOF **Murks am Stadt-Entree**

'Neuer Halt: Hauptbahnhof' vom 19.November:

Kommerzielle Interessen?

Mir persönlich würde der wunderbare freie Platz zum Flanieren vor dem Hauptbahnhof genügen, den die in der SZ abgebildeten Architektenmodelle uns präsentieren. Ich persönlich brauche weder den Alptraum-Bau von Auer und Weber noch den Neubau-Entwurf der DB - der annähernd an die Klarheit und zurückhaltende Präsenz des heutigen Bahnhofs herankommt; ein Bau aus den Fünfzigerjahren, deren architektonische Bedeutung man heute neu zu schätzen weiß.

Der einzige Akteur, der einen neuen Bahnhof braucht und ihn seit vielen Jahren propagiert, ist die Deutsche Bahn, genauer gesagt eine ihrer zahlreichen unheiligen Töchter. Vielleicht die DB Immobilien? Und selbst die will ihn nur, wenn sie ihn nicht selber zahlen muss. Das Zahlen hat aber der Bund schon vor einigen Jahren abgelehnt mit der Begründung, es entstünde hier kein Bahnhof, sondern ein Geschäftsgebäude ohne Bahnhofsfunktion. Braucht man etwa den Tieftunnel und damit verbunden eine Bahnhofsfunktion, damit andere ein kleines bisschen mitbezahlen? Durch den tiefen Tunnel, aus dem Schacht zum Bahnhof. So rum wird wohl eher ein Schuh - in diesem Fall ein Bahnhof - draus. Monika Naggl, München

Weder Glaskiste noch UFO

Der Auer+Weber-Entwurf ist nicht stadtbildverträglich und sprengt mit seiner Megastruktur das tradierte historische Stadtbild an dieser Stelle empfindlich. Beim Hauptbahnhof-Neubau wird eine große Chance vertan, am Bahnhofplatz wieder die Maßstäbe zurechtzurücken die den Charme des alten Platzes ausmachten, es ist nicht irgend ein Platz. Dieser Platz braucht eine Architektur und eine Aufenthaltsqualität, die seiner Bedeutung entspricht, mit räumlich gestalterischen Qualitäten. An dieser Stelle ist Stadtbaukunst angesagt, das heißt eine Architektur, die sich in den historischen Kontext einfügt und die ihm mit ihrer historisch-traditionellen oder neuen Baustruktur seine Identität zurückgibt.

München braucht weder eine 'Glaskiste' vom neuen Vorschlag der Bahn, noch dieses überdimensionierte, maßstabsprengende UFO der Architekten Auer und Weber. Wichtig wäre, sich in Maßstab, Proportion und Gliederung an der Bebauung des alten 'Bürkleinbahnhofs' und der Umgebung (Kaufhaus, Postgebäude, et cetera) zu orientieren um die geschichtliche Kontinuität eventuell auch in moderne Formensprache umzusetzen. Man schaue sich nur die fantastische Architektur mancher Bahnhofsfassaden in verschiedenen deutschen Städten (Frankfurt, Leipzig, Bremen und andere) oder auch im Ausland an. Bahnhöfe sind Kathedralen, Treffpunkte, Verkehrsknotenpunkte und Symbole für die Stadt als Lebensbereich. Der Bahnhofs-Vorplatz ist das Entree der Stadt.

Arnold Lemke, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 02. Dezember 2013, Seite 52