

Artikel publiziert am: 21.04.11

Datum: 21.04.2011 - 14.56 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen-zentrum/super-hauptbahnhof-1214343.html>

Aus für den Super-Hauptbahnhof

München - Nach Jahren des Stillstands wird der Umbau des Hauptbahnhofs konkret. Weil sich der bisherige Entwurf mit Kosten von 350 Millionen Euro als zu teuer erwies, hat die Bahn umgeplant. Das alte Modell ist vom Tisch, das neue deutlich billiger.



© Deutsche Bahn

Der Münchner Hauptbahnhof wurde in seiner heutigen Form in den Jahren 1958 bis 1960 errichtet. Schon seit langem plant die Bahn einen Neubau der Empfangshalle. Der könnte jetzt in abgespeckter Version kommen. Der Starnberger Flügelbahnhof und die zwei rötlichen Altbauten blieben erhalten.

Es ist erst ein paar Jahre her, da träumte die Deutsche Bahn noch von einem großen Wurf. Die grau-grüne Fassade, das Nierentisch-Vordach auf dem Bahnhofplatz - dies alles könnte einem modernen Empfangsgebäude weichen. Filigraner sollte es sein, mit viel Stahl und Glas. Und es müsste nicht nur ein Bahnhof sein, sondern ein Dienstleistungszentrum mit Hotel, Büros und zusätzlicher Verkaufsfläche für den Einzelhandel. Das Modell dazu stammte aus der Feder des renommierten Münchner Architekturbüros Auer + Weber. Es hatte sich in einem 2003 ausgelobten Architektenwettbewerb durchgesetzt.

Seither aber dümpeln die Pläne vor sich hin. Denn schnell hatte sich der Entwurf mit Kosten von rund 350 Millionen Euro als zu teuer für die Bahn erwiesen. Sie fand keine Investoren für das Vorhaben. Im Mai 2007 verkündete der Konzernvorstand schließlich, dass der Hauptbahnhof bleibe, wie er ist. Die Planungen liefen trotz des Alarmrufs weiter.

Erschwert wurde das Vorhaben auch, weil es eng mit dem Bau eines zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnels verknüpft ist. Für die Röhre nämlich muss im Bereich der Eingangshalle ein 40 Meter tiefer Schacht gegraben werden. Die Bahn erhoffte sich auf diesem Weg, öffentliche Gelder für den Bau des Empfangsgebäudes locker zu



Der Entwurf des Architekturbüros Auer + Weber ist vom Tisch. Er war nicht finanzierbar.

machen. Für dieses nämlich fließen in der Regel keine Zuschüsse. Die Bahn muss das Vorhaben aus der eigenen Kasse bezahlen.

Hauptbahnhof München: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Hinter den Kulissen wurden zuletzt die Gespräche zwischen Bahn und Stadt wieder intensiviert - zuletzt sogar bei einem Spitzengespräch zwischen Bahnchef Rüdiger Grube und OB Christian Ude (SPD). Auf Drängen der Stadtspitze und des Planungsreferats habe die Bahn nochmals alle Alternativen untersucht, sagte Ude gegenüber unserer Zeitung. Ende März präsentierten die Bahner im Rathaus schließlich einen neuen Vorschlag, der mit dem Entwurf von Auer + Weber nichts mehr zu tun hat. «Der Vorschlag ist sehr viel wirtschaftlicher als die Wettbewerbslösung», sagte Ude und betonte: «Ich war davon sehr angetan.»

Offiziell soll das Projekt am 18. Mai dem Stadtrat vorgestellt werden. Der Entwurf des Spurbahnhofs sieht den Erhalt der beiden Altbauten im Norden und Süden des Areals vor sowie den des Starnberger Flügelbahnhofs. Auch das Plattenmosaik des Künstlers Rupprecht Geiger am Haupteingang des Bahnhofs soll bewahrt werden. Es gebe aber auch noch ungelöste Probleme, räumte Ude ein. Noch sei nicht abschließend geklärt, wie in dem neuen Terminal der Zugang zur U-Bahn gestaltet werden soll. Bei den Plänen sei man davon ausgegangen, dass die zweite Stammstrecke gebaut werde, sagte Ude. Der Entwurf sei aber auch ohne sie denkbar. Die Realisierung würde sich so aber verzögern.

Nach Informationen unserer Zeitung hat auch der Zeitdruck die Umplanung erforderlich gemacht. Ende 2017 nämlich soll die zweite S-Bahn-Stammstrecke fertiggestellt werden, gerade noch rechtzeitig vor möglichen Olympischen Winterspielen 2018 in München. Spätestens dann müsste auch der neue Hauptbahnhof fertig sein, will man im Frühjahr 2018 die mit dem Zug anreisenden Olympia-Zuschauer nicht auf einer Baustelle willkommen heißen.

Ein Sprecher der DB Netze in Berlin wollte sich inhaltlich nicht zu dem neuen Konzept äußern. Er erklärte lediglich, dass Gespräche hinsichtlich des Konzepts zwischen Stadt und Bahn liefen. Bezüglich der Finanzierung stehe die Bahn mit dem Freistaat in Kontakt.

Matthias Kristlbauer