

MM 5.7.11 Mr 109

Teure Träume aus Glas und Stahl

Münchens Nachkriegs-Hauptbahnhof soll weichen – aber für ihre Neubaupläne erntet die Bahn Buhrufe

Von Marco Völklein

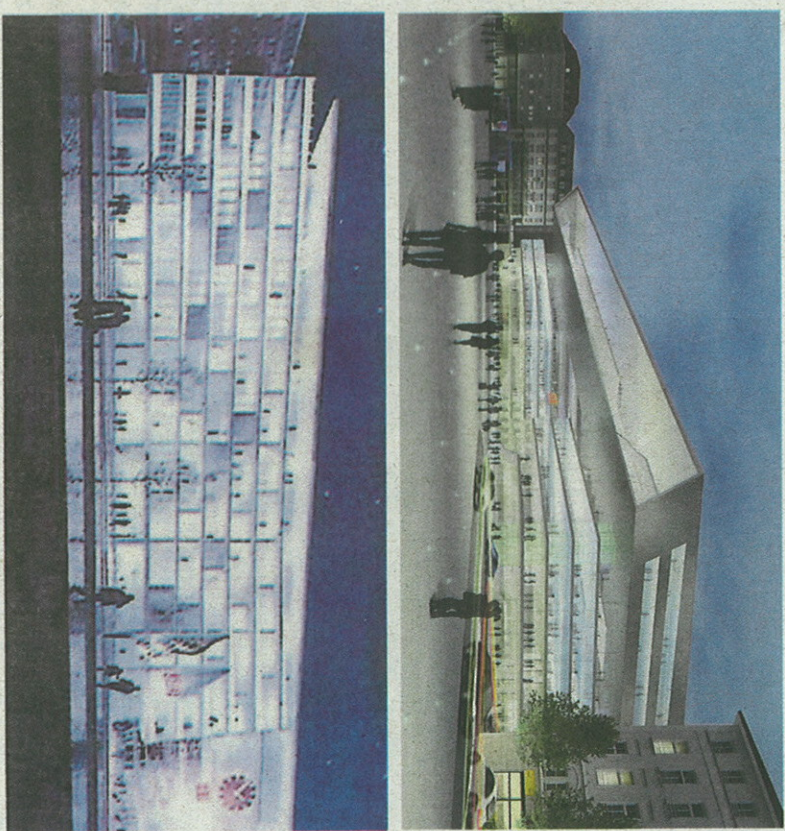
Es war eine andere Zeit damals, der Krieg war schon einige Jahre vorbei, die Trümmer waren weggeräumt, doch die Ruinen standen noch. Mittendrin. Auch in München. Der alte Hauptbahnhof, dieser erhabene Birklein-Bau von 1849, er hatte einiges abgekriegt im Krieg. Und so ging die Bundesbahn Mitte der fünfziger Jahren daran, eine ganz neue Halle zu bauen – und das Empfangsgebäude funktional zu gestalten. Und das bedeutete in den sechziger Jahren auch: Ein Bahnhof (!) muss autogerecht sein.

So richteten die Erbauer ein Parkhaus ein, direkt im Bahnhofsgelände, mit einem hervorragenden Blick auf den Vorplatz, auf die Hertie-Fassade und das Postgebäude gegenüber. Mit einem Aufzug gelangen die wenigen Fahrzeuge, die man dort abstellen kann, noch heute in den Stock. Wie gesagt: Es war eine andere Zeit damals.

Doch das soll sich nun ändern. Heute will die Bahn vor allem Geld verdienen mit ihren Bahnhöfen, die wie hier in München oft in besten Innenstadtlagen platziert sind – und wo der bundeseigene Konzern die wertvollen Flächen lieber gewinnbringend vermieten möchte an Anwaltskanzleien, Arztpraxen oder Beratungsunternehmen. Und da bietet es sich an, das alte, zuletzt von der Bahn vernachlässigte Gebäude abzuweißen und einen neuen Glaspalast zu errichten – jetzt, wo ja vielleicht tatsächlich die zweite S-Bahn-Stammstrecke gebaut wird. Denn für die neue Röhre und den unter-

irdischen Haltepunkt in 40 Metern Tiefe müssen die Ingenieure einen gigantischen Quader in die Erde treiben, den „Nukleus“. In diesem Bauwerk sollen die Reisenden künftig über Rolltreppen und Aufzüge hinaufgelangen zu den S-Bahnen. Um den Nukleus allerdings errichten zu können, wollen die Planer das be-

stehende Hauptgebäude samt Seitenflügeln abreißen – lediglich ein altes Gebäude im Süden (dort ist ein Hotel untergebracht) und eines im Norden (dort ist eine Gaststätte) sollen bleiben. So sieht es das Baukonzept der Bahn vor. Doch noch fehlt das Geld für den Bau der zweiten S-Bahn-Röhre. Und auch



Den Entwurf von Auer + Weber (oben) möchte die Bahn ersetzen durch ein eigenes Konzept für den neuen Hauptbahnhof (unten). Fotos: oh

beim geplanten Neubau gibt es Ärger – natürlich ums Geld. Vor fünf Jahren hatten Bahn und Stadt in einem Architektenwettbewerb einen Entwurf des Büros Auer + Weber zum Sieger gekürt. Für geschätzt 350 Millionen Euro sollten sie das Empfangsgebäude errichten, mit viel Glas und Stahl, mehreren Innenhöfen, mit viel Platz für Läden und Büros, aber wenig Raum für Autos und Kfz-Aufzüge. Ganz nach dem Wunsch der Bahn.

Doch dem Konzern ist das Konzept mittlerweile zu teuer – obwohl der Stadtrat die „Auer + Weber“-Idee für gut befand und die Architekten nach eigener Darstellung eine günstigere Variante nachreichten. Doch die Bahn will nun einen konzerneigenen Entwurf umsetzen. Der koste, so heißt es, nur 300 Millionen Euro. Und könne abschnittsweise erstellt werden – was wichtig ist, sollte die Stadt an diesem Mittwoch tatsächlich den Zuschlag für die Olympischen Winterspiele im Jahr 2018 erhalten. Denn dann, so sehen es die Planungen vor, soll die zweite Stammstrecke fertig sein. Und zumindest etwa die Hälfte des neuen Bahnhofsgeländes stehen. Die Besucher aus aller Welt würden nicht auf Europas größter Baustelle begrüßt. Doch der Streit geht weiter: In einer Sitzung des Stadtrats wurden die Vertreter der Bahn für ihre Pläne zuletzt ausgebuht.

Lesen Sie in der nächsten Folge am Freitag: Freilham.

Das Buch zur Serie ist von Ende Oktober an im Buchhandel und unter www.sz-shop.de erhältlich. Abo-Angebote zur Serie finden Sie unter www.sueddeutsche.de/stadtviertel