Hbf mü

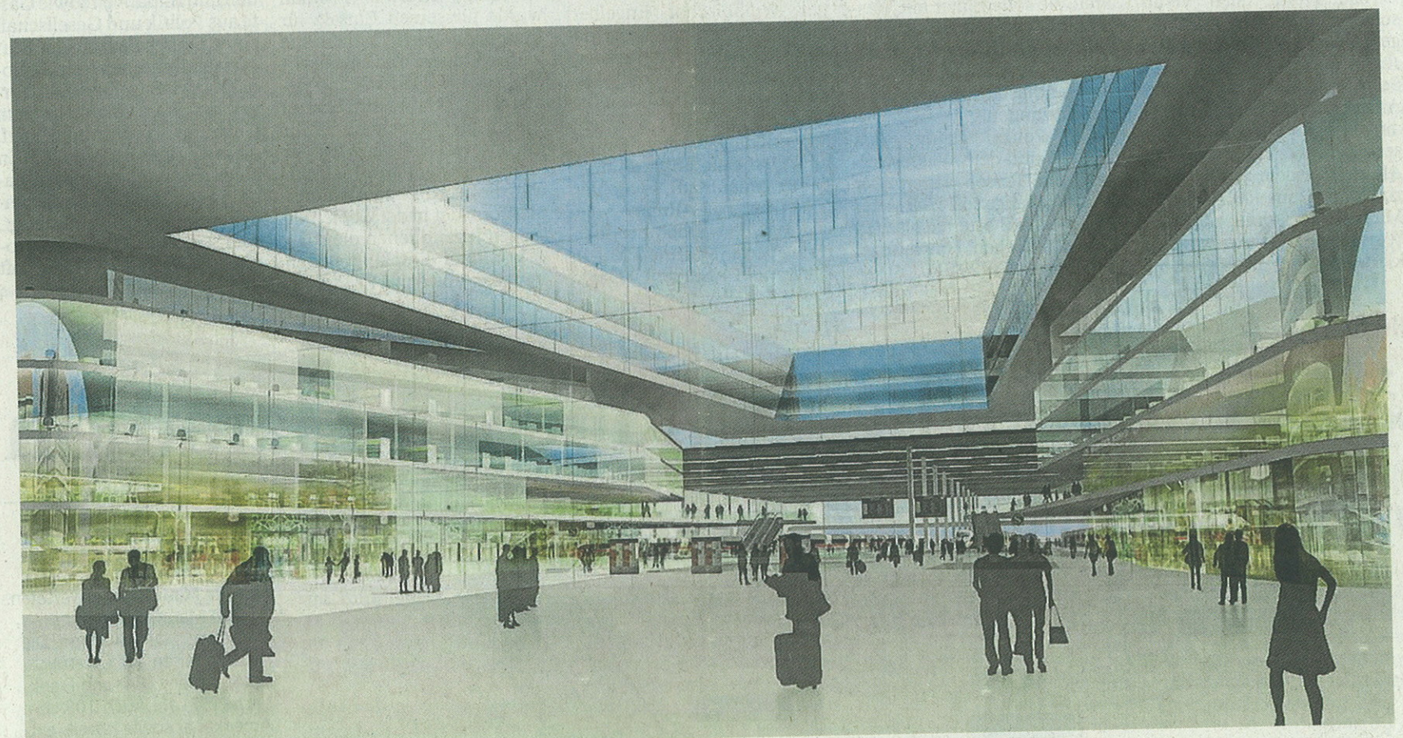
Telefon (089) 53 06-420
lokales@merkur-online.de
Telefax: (089) 53 06-86 56

EIN EMPFANGSGEBÄUDE FÜR 350 MILLIONEN EURO

Geldnot bremst den neuen Hauptbahnhof

Wird der Münchner Hauptbahnhof umgebaut oder doch nicht? Seit Jahren wird diese Frage diskutiert. Nun steht eine Entscheidung bevor. Das Hauptproblem aber ist geblieben: Es fehlt das Geld.

VON MATTHIAS KRISTLBAUER



Viel Stahl, viel Glas: Die neue 27 Meter hohe Empfangshalle soll luftig leicht wirken und ausreichend Fläche für Geschäfte bieten. SIMULATION: AUER + WEBER

Grau-grün ist die Fassade, das Nierentisch-Vordach erinnert an die 50er-Jahre: Auf Höhe der Zeit ist der Münchner Hauptbahnhof schon lange nicht mehr. Seit 2003 wird deshalb an den Neubau-Plänen für die Empfangshalle gewerkelt. Filigraner soll sie wirken, mit viel Stahl und Glas. Und funktionell soll sie sein: ein Dienstleistungszentrum mit Hotel, Büros und zusätzlicher Verkaufsfläche für den Einzelhandel. Die Pläne dafür stammen aus dem Münchner Architekturbüro „Auer + Weber".

Im Mai vergangenen Jahres aber schien das ehrgeizige Vorhaben vor dem Aus zu stehen. „Der Bahnhof bleibt, wie er ist", hatte der damalige Vorstandsvorsitzende der DB Station & Service, Wolf-Dieter Siebert, da erklärt. Die Suche nach Investoren sei ergebnislos verlaufen. Ohne eine Beteiligung der öffentlichen Hand gebe es keinen Neubau *(wir berichteten)*.

Im Nachhinein sollten sich die Äußerungen nur als Alarmruf entpuppen. Denn die Planungen liefen weiter. Bis Ende des Jahres soll nun eine Machbarkeitsstudie vorliegen, die der Freistaat, die Bahn und die Stadt erstellen. „Allzu lange kann man sich nicht mehr Zeit lassen", sagte Michael Hardi, Sprecher des Planungsreferats. Bis Ende Februar, so heißt es, müsse eine Entscheidung vorliegen. Denn das Ziel der Beteiligten heißt 2018. Dann könnte München Ausrichter der Olympischen Winterspiele sein, sofern die Landeshauptstadt den Zuschlag erhält.

Ein grundsätzliches Problem aber ist geblieben: Wie der auf 350 Millionen Euro geschätzte Neubau bezahlt werden soll, ist unklar. „Der Knackpunkt ist der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung", sagt eine Bahnsprecherin. Denn gerne hätte die Bahn Zuschüsse von der öffentlichen Hand für den Neubau. Ob sie die bekommt, ist fraglich. „Die Stadt zahlt nicht", sagt Planungsreferatssprecher Hardi. „Die Realisierung ist Aufgabe der Bahn." Auch Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller (CSU) winkt ab. „Die DB ist allein für Unterhalt wie auch Baumaßnahmen verantwortlich."

Dennoch: In Teilen sind die Vorzeichen für den Umbau nun günstiger. Ein Untergrundbahnhof für den Transrapid wird nach dem Scheitern dieses Vorhabens nicht mehr benötigt. Damit ergäbe sich die Möglichkeit, den Starnberger Flügelbahnhof mit einem Untergeschoss an das Hauptgebäude anzubinden, was den Wert der Immobilie steigern würde.

Zum anderen kalkulieren die Planer jetzt Synergieeffekte aus dem Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels mit ein. Für die Arbeiten an der Röhre müssten Teile der Schalterhalle abgerissen und an dieser Stelle ein riesiges Loch gegraben werden. Dieses würde zunächst als Baustellenzugang und später als zentrales Treppenhaus dienen. Dass nach Abschluss der Bauarbeiten für den zweiten S-Bahn-Tunnel die alte Halle wieder aufgebaut wird, ist kaum vorstellbar. Die Frage ist aber: Wird die zweite S-Bahn-Röhre tatsächlich gebaut? Verkehrsministerin Emilia Müller gibt sich zuversichtlich. „Die zweite Stammstrecke soll noch vor den möglichen Olympischen Spielen 2018 in Betrieb gehen", erklärt sie. Die Baumaßnahmen für die Stationen Marienhof und Hauptbahnhof sollten sogar vor dem Tunnelbau beginnen. Wann genau das sein wird, ist nicht klar. Einen detaillierten Zeitplan gibt es noch nicht.