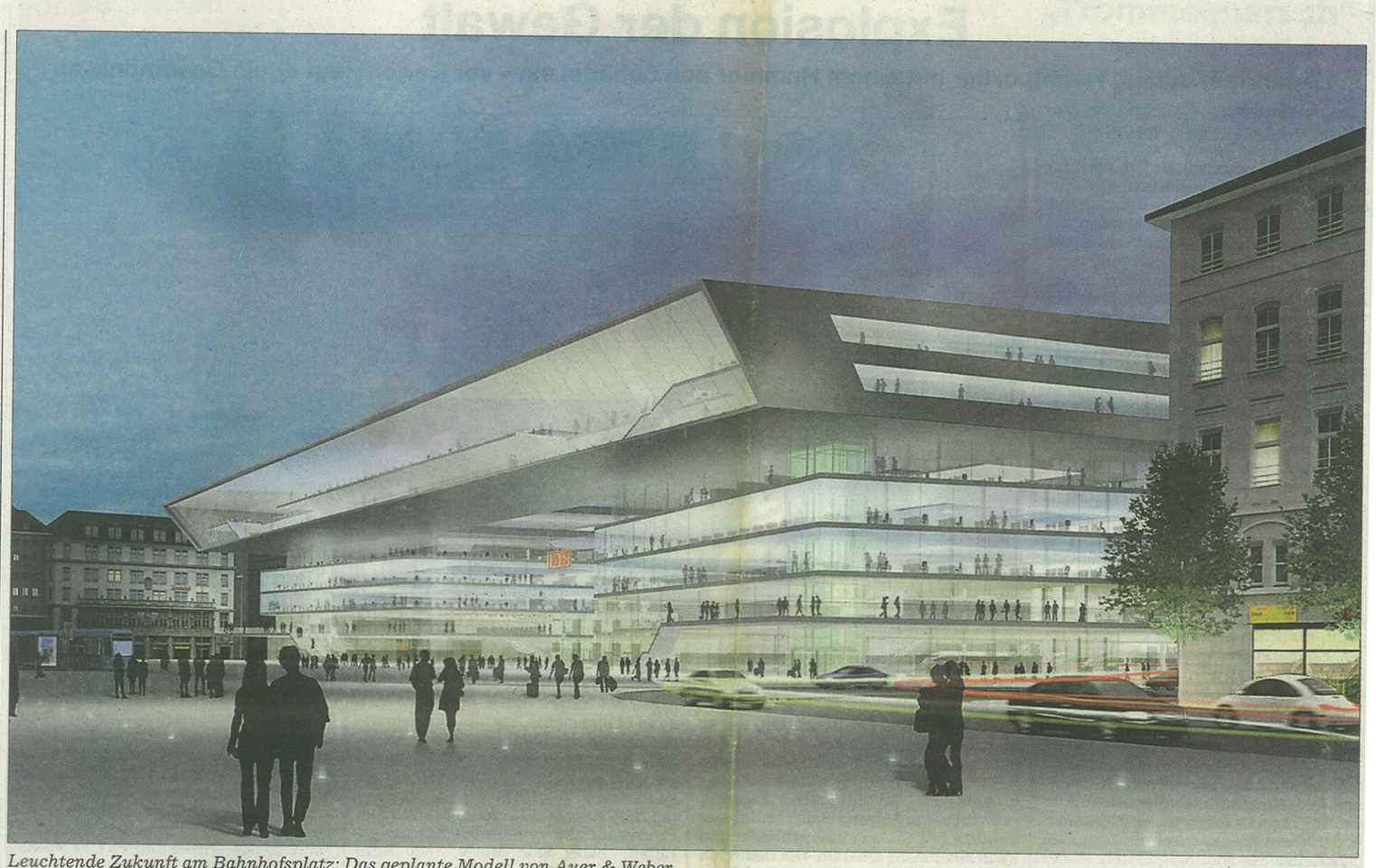


Leuchtende Zukunft am Bahnhofsplatz: Das geplante Modell von Auer & Weber. Foto: Auer & Weber

Spektakuläre Wende: Der neue Hauptbahnhof soll jetzt doch gebaut werden

Ein Palast aus Stahl und Glas

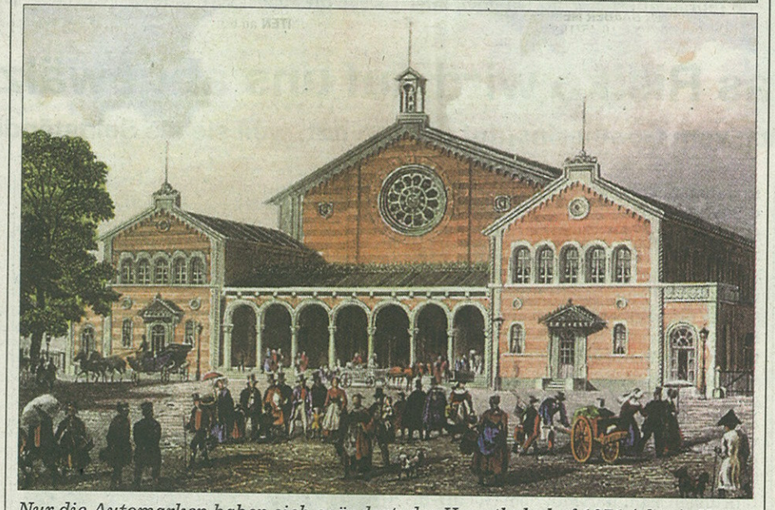
Das Großprojekt war schon totgesagt – die Olympiabewerbung 2018 ändert wieder alles

Von Dominik Hutter

Es geht also doch: Der futuristische neue Hauptbahnhof soll kommen, obwohl das Projekt schon totgesagt war. Stadt und Bahn zeigen sich nun aber optimistisch, die bislang enttäuschende Kosten-Nutzen-Prognose wieder ins Positive drehen zu können – eine entsprechende Studie, welche der SZ vorliegt, wird demnächst fertig. Das erklärte Ziel aller Beteiligten: 2018, zu möglichen Olympischen Winterspielen, soll sich München mit einem neuen Hauptbahnhof präsentieren.

„Der Bahnhof bleibt, wie er ist", hatte erst vor eineinhalb Jahren Wolf-Dieter Siebert, der damalige Vorstandsvorsitzende der Bahn-Tochter DB Station & Service, zum Entsetzen der Stadtplaner gesagt. Das Unternehmen sah schlicht keine Chance, den auf 350 Millionen Euro geschätzten Glaspalast des Architektenbüros Auer & Weber zu finanzieren. Jetzt müsste es eher heißen: Der Neubau bleibt, wie es geplant war. Inzwischen steht nämlich eine von Freistaat, Stadt und Bahn in Auftrag gegebene Kostenstudie vor dem Abschluss. Dabei ist den Experten einiges eingefallen.

Die angeschmuddelte Fünfziger-Jahre-Kiste am Bahnhofsplatz soll baldmöglichst weg. Hauptgrund für die Renaissance eines schon totgesagten Plans ist die Münchner Olympiabewerbung für 2018. „Das ist eine gewaltige Chance", schwärmt Günther Pichler, Regionalbereichsleiter Süd von DB Station & Service, und verweist auf Vergangenes: „Wie stünde München ohne Olympia '72 da?" Pichler hofft auf Zuschüsse des Staates aus dem Verkehrsetat und der Städtebauförderung. „Wir erwarten eine deutlich verbesserte Wirtschaftlichkeit", verrät Erhard Thiel, Bahnhofsexperte des Münchner Planungsreferats, schon einmal. Der Neubau zählt zu den attraktivsten Projekten der kommenden Jahre überhaupt. Warum soll nun aber, Olympia hin oder her, bezahlbar sein, was noch vergangenes Jahr als unfinanzierbar galt? Das liegt daran, weil es auch billiger wird, vor allem aus zwei Gründen – wegen der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke unter der City und dem gescheiterten Transrapid.



Nur die Automarken haben sich geändert: der Hauptbahnhof 1971 (oben). Unten der alte Bahnhof von Friedrich Bürklein, erbaut 1849. Fotos: Riemer/Interfoto

Für den Bau der S-Bahn-Röhre müsste eine enorme Baugrube in der Schalterhalle des Hauptbahnhofs ausgehoben werden: der sogenannte Nukleus, in dem später Treppen, Rolltreppen und Aufzüge Platz finden werden. Ohne den Abbruch vorhandener Gebäudeteile klappt dies jedoch nicht – und die Vorstellung, später den wenig ansehnlichen Altbau rekonstruieren zu müssen, treibt den Experten Schauder über den Rücken. Also soll alles in einem Aufwasch erledigt werden – S-Bahn-Tunnel, Treppenhaus und Kellergeschosse des Auer-&-Weber-Entwurfs. Synergieeffekte nennt sich das neudeutsch. Bislang wurden die Projekte separat gerechnet.

Der Wegfall der Transrapidstation wiederum eröffnet die Möglichkeit, den Starnberger Flügelbahnhof durch ein neues Untergeschoss ans Hauptgebäude anzubinden. Das erhöht den Marktwert dieser Immobilie, die ebenfalls neu gebaut werden soll. Überlegt wird auch, die Untergeschosse so zu gestalten, dass der Querbahnsteig von Bauarbeiten verschont bleibt. Das wäre logistisch einfacher – und billiger.

Schon Ende Oktober debattiert ein Lenkungskreis über die Ergebnisse der Untersuchung. Um die Zielmarke Olympia 2018 einhalten zu können, müsse spätestens im Februar eine Entscheidung über das Millionenprojekt fallen, das auch bei der gerade zu Ende gegangenen Immobilienmesse Expo Real ein wichtiges Thema war. Die Finanzierung, das macht Pichler deutlich, ist damit zwar noch nicht gesichert. Was aber sowohl Pichler wie auch Thiel optimistisch stimmt, ist der erkennbare Wille aller Beteiligten, das Projekt doch noch zu stemmen.