

# München

**VERKEHR**



SIMULATION: AUER + WEBER

# Ohne Tunnel kein neuer Bahnhof?

Ob München wirklich einen neuen Hauptbahnhof bekommt, ist mehr als ungewiss. Der Bahn fehlt das Geld für das Projekt. Und sollte der zweite S-Bahn-Tunnel nicht kommen, rückt ein Neubau erst recht in weite Ferne. Schon wird die Alternative geprüft: den Bahnhof zu sanieren.

VON JOHANNES PATZIG

Keine Frage: Eine Schönheit ist er nicht mehr, der alte grüne Haupthof aus den 50er-Jahren. Auch die Bausubstanz ist in die Jahre gekommen, und der Brandschutz bereitet Fachleuten Sorgen. Bekannt ist das schon lange. Deshalb planen Bahn, Freistaat und Stadt seit Jahren einen Neubau. 2003 lobten sie einen Wettbewerb aus, aus dem ein Münchner Sieger hervorging: Das Büro Auer + Weber.

Die Architekten entwarfen eine spektakuläre Stahl- und Glaskonstruktion, die das alte Empfangsgebäude ersetzen soll. Kostenpunkt: mindestens 350 Millionen Euro. Nicht nur eine Schalterhalle sollte der neue Bahnpalast werden, sondern auch ein Dienstleistungszentrum – mit Geschäften, Büros und Hotels.

Doch er könnte für immer ein Lufts Schloss bleiben. Im

Sommer teilte die Bahn der Stadt die ermittelnde Tatsache mit: Sie kann das Projekt zurzeit finanziell nicht schultern. Das gab die Stadt nun auf Anfrage von CSU-Stadtrat Richard Quaas bekannt. Es solle daher erkundet werden, „zu welchen Konditionen das Projekt von privaten Investoren realisiert werden kann“.

Ob das zum Erfolg führt, ist fraglich. Nach Investoren wurde schon früher gesucht, doch es fand sich keiner, der zu den Bedingungen der Bahn einsteigen wollte. Und es gibt einen weiteren Unsicherheitsfaktor: Das Schicksal des Bahnhofs ist mit dem der zweiten S-Bahn-Stammstrecke verknüpft.

Die Ischya gekommen. Der Hauptbahnhof heute ist nicht mehr der schönste Anblick. <sup>RK</sup>

„Wenn der neue Innenstadttunnel nicht kommt, wird der Bau eines neuen Hauptempfangsgebäudes sehr unwahrscheinlich“, sagt Erhard Thiel, Projektleiter für die Bahnhöfe bei der Stadt. Der Grundstimpel: Falls man den Tunnel mit Fördermitteln der öffentlichen Hand errichten könnte, entsünde direkt unter dem Hauptbahnhof ein neuer Tiefbahnhof. Dafür müsste die Bahn ohnehin wesentliche Teile der alten Empfangshalle abreißen – und es wäre logisch, gleich einen Neubau zu planen. Finanziell ließen sich Synergieeffekte erzielen.

Tunnels gedrängt. Doch die Pläne sind in die Kritik geraten. Politiker verschiedener Couleur favorisieren nun den Ausbau des Bahn-Stüdings statt des Tunnels. Derzeit lässt das Verkehrsministerium beide Varianten im Vergleich prüfen. Ergebnisse sollen demnächst präsentiert werden.

Dann wird es auch für den Hauptbahnhof spannend. Denn ohne Tunnel gibt es vom Freistaat wohl keine Mittel. Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) stellt klar: Für ein Empfangsgebäude an sich habe er rechtlich keine Fördermöglichkeit. „Eine Beteiligung

Dann wird es auch für den Hauptbahnhof spannend. Denn ohne Tunnel gibt es vom Freistaat wohl keine Mittel. Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) stellt klar: Für ein Empfangsgebäude an sich habe er rechtlich keine Forderung. „Eine Beteiligung würde sich allein auf die Verkehrsinfrastruktur beziehen,

also den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur.“ Ähnliches hört man vom Bundesverkehrsministerium. Zwar könne man sich zum Münchner Projekt nicht äußern, sagte ein Sprecher. Fördermittel des Bundes gebe es aber in der Regel für Schieneninfrastruktur – und nicht für Empfangsbauten.

So düster sich das anhört – OB Ude will keinesfalls hinnehmen, dass der Bahnhof bleibt, wie er ist. In einem Brief bat er Bahnhöf-Grübe darum, auch die Alternative zu prüfen: eine Sanierung und Modernisierung des alten Baus. Diese Variante solle mit der Neubaulösung verglichen werden. Die Bahn bernichtigt „Alle Optionen werden geprüft“, sagt eine Sprecherin. „Der Hauptbahnhof ist einer der Top-Bahnhöfe Deutschlands – er steht ganz oben auf unserer Agenda.“ Verbesserungen etwa beim Brandschutz würden schon jetzt durchgeführt.

Im Frühjahr 2010 befasst sich der Stadtrat erneut mit dem Thema. Dann wird auch eine Machbarkeitsstudie präsentiert – Experten haben untersucht, wie man den Neubau wirtschaftlicher gestalten könnte. Auch die Ergebnisse des Vergleichs der Varianten Neubau und Sanierung sollen dann vorliegen. Und darin liegt vielleicht sogar eine Chance für den Bahnpast von Auer + Weber – falls sich nämlich zeigt, dass eine Sanierung auch nicht viel günstiger wäre.