

München

Neuer Halt: Hauptbahnhof

Bahn vergibt Auftrag für die Generalplanung nach heftiger Kritik nun doch an das Münchner Büro Auer + Weber. Fertigstellen will der Konzern den Neubau 'parallel zur Einweihung der zweiten Stammstrecke'

Von Marco Völklein

Seit Jahren geht nichts voran beim geplanten Neubau des Münchner Hauptbahnhofs. Nun aber kommt zumindest etwas Bewegung in die Sache: Nach Informationen der Süddeutschen Zeitung hat die Deutsche Bahn bereits Mitte September dem Münchner Architekturbüro Auer+Weber den Auftrag für die Generalplanung des neuen Empfangsgebäudes erteilt. Der Auftrag umfasst die sogenannten 'Leistungsphasen 1 + 2' - das heißt konkret, dass die Architekten nun im Auftrag der Bahn die Grundlagen für die Planungen ermitteln und eine erste Vorplanung erstellen sollen. Für die daran anschließenden 'Leistungsphasen 3+4' haben der Schienenkonzern und das Architekturbüro zudem eine Option vereinbart. Diese beiden Leistungsphasen umfassen die nächsten Schritte bis hin zur sogenannten 'Genehmigungsplanung' - mit den dann erarbeiteten Unterlagen kann die Bahn den Bauantrag stellen.

'Ich bin sehr froh, dass wir den Auftrag nun erhalten haben', sagt Architekturbüro-Chef Moritz Auer auf Anfrage. Die Planer hatten sich bereits 2006 mit einem preisgekrönten Entwurf in einem Wettbewerb durchgesetzt. Er sieht unter anderem eine siebenstöckige Glasfassade zum Bahnhofsvorplatz vor. 2011 hatte die Bahn allerdings eine Alternativplanung vorgelegt - statt des bis zu 350 Millionen Euro teuren Auer+Weber-Entwurfs sollte nun eine günstigere Lösung her. Konkrete Zahlen hatte die Bahn aber nie genannt. Im Stadtrat allerdings erntete der zuständige Bahn-Manager, als er im Mai 2011 die Pläne vorstellte, heftige Kritik für den Entwurf, sogar Buh-Rufe waren zu hören. 'Kaufhaus-Architektur' schalten manche die Bahn-Pläne. 'Flickwerk', schimpften andere. Schließlich schaltete sich Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) als Vermittler ein und überzeugte die Bahn davon, den Auer+Weber-Entwurf doch umzusetzen. Dies alles mündet nun in dem (Teil-)Auftrag für die Münchner Architekten.

In seinem Büro würden nun etwa zehn Mitarbeiter mit der Grundlagenermittlung beginnen, sagt Auer. Dazu zählt zum Beispiel, dass die Architekten den Bestand sichten und unter anderem grundlegende Fragen rund um die Themen Brandschutz, Verkehrsanbindung, Statik und Haustechnik klären. Außerdem würden auch noch Fachleute von externen Gutachter- und Planungsbüros hinzugezogen. Nach Angaben eines Sprechers der Deutschen Bahn, könnte der Konzern die fertigen Pläne im Jahr 2015 zur Genehmigung einreichen - 'vorbehaltlich positiver Gremienbeschlüsse', wie er noch anmerkt. Die Bauzeit erfolge 'in Abstimmung mit dem Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke'. Und die Fertigstellung sei 'parallel zur Einweihung der zweiten Stammstrecke angedacht'.

Das allerdings ist genau der Knackpunkt bei der ganzen Sache: Denn bislang weiß niemand so genau, wann es losgehen wird mit dem Bau des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels. Und wann dieser dann fertiggestellt sein wird. Zuletzt hatte der ehemalige Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) den Jahresanfang 2015 als möglichen Beginn der Bauarbeiten genannt. Nicht nur die Gegner des Projekts fürchten aber, dass dieser Termin nicht zu halten sein wird. Denn noch ist die Finanzierung des 2,4-Milliarden-Euro-Projekts nicht abschließend geklärt; zudem liegt für keinen der drei Bauabschnitte eine rechtlich gültige Baugenehmigung vor.

Der Neubau des Hauptbahnhofs wiederum ist aber eng verknüpft mit der zweiten S-Bahn-Röhre. Unter dem bestehenden Hauptgebäude soll ein riesiges Zugangsbauwerk entstehen, durch das die Fahrgäste zu den Bahnsteigen in 40 Meter Tiefe gebracht werden sollen. Um dieses Bauwerk, 'Nukleus' genannt, zu errichten, müsste aber zumindest ein Teil des bestehenden Empfangsgebäudes abgerissen werden. Und erst wenn der Nukleus steht, kann die Bahn den Neubau des Empfangsgebäudes darübersetzen. Den Nukleus nachträglich in einen zunächst errichteten Bahnhofsneubau hineinzquetschen, sei technisch nicht möglich, sagt auch Architekt Auer. Schon das Empfangsgebäude fest im Boden zu verankern wäre so nicht möglich.

Unklar ist zudem, wie das neue Empfangsgebäude nun konkret aussehen wird. Denn um den Streit aus dem Jahr 2011 mit der Bahn beizulegen, hatten sich Auer+Weber verpflichtet, ihren Entwurf zu überarbeiten - also beispielsweise auf Stockwerke oder Tiefgaragenplätze zu verzichten, um die Kosten zu drücken. Was dabei nun genau herauskam, ist offen. Der Bahnsprecher sagt nur, das Auer+Weber-Konzept werde 'im Rahmen der Planung konsequent weiter entwickelt und wirtschaftlich gestaltet'. Details will er keine nennen. 'Mehr Informationen dazu sind in 2014 zu erwarten.'

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 19. November 2013, Seite 35