

München-Region-Bayern

Großer Bahnhof

Das neue Empfangsgebäude in München soll eines der attraktivsten in Europa werden, so kündigt es die Deutsche Bahn an. Bis es steht, dürften allerdings noch einige Jahre vergehen

Von Marco Völklein

München . Die Deutsche Bahn (DB) will ihre Pläne für ein neues Empfangsgebäude am Hauptbahnhof durchziehen . und zudem an der Stelle des jetzigen Starnberger Flügelbahnhofs in der Arnulfstraße ein 75Meter hohes Hochhaus errichten, in dem entweder Büros oder ein Hotel unterkommen sollen. Die Pläne werden kommende Woche im Stadtrat präsentiert. Gibt der sein Okay, will die DB beim Eisenbahnbundesamt die Baugenehmigung beantragen. Bis der neue Bahnhof steht, dürften aber noch Jahre vergehen: Der zuständige DB-Manager André Zeug rechnet nicht vor dem Jahr 2026 mit einer Inbetriebnahme des gesamten Komplexes.

Denn eng verknüpft mit dem Neubau des Empfangsgebäudes ist der Bau der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Dort, wo sich derzeit die Empfangshalle des bestehenden Bahnhofs befindet, soll künftig ein 40 Meter tiefes Zugangsbauwerk stehen, in dem Rolltreppen und Expressaufzüge die Fahrgäste zu den Bahnsteigen der zweiten S-Bahn-Röhre bringen werden. Um dieses Zugangsbauwerk, sNukleus%genannt, bauen zu können, muss ein Teil des bestehenden Baus abgerissen werden. Und erst wenn der Nukleus steht, können die Ingenieure mit der Errichtung des neuen Bahnhofs beginnen. sAnders geht es nicht% sagt Architekt Martin Klemp vom Büro AuerWeber, welches das neue Empfangsgebäude geplant hat.

Nach wie vor allerdings ist unklar, ob die zweite Stammstrecke überhaupt gebaut werden kann. Dennoch wollen Bahn und Stadt die Planungen für das neue Empfangsgebäude weiter vorantreiben. sWir wollen beim Hauptbahnhof Gewehr bei Fuß stehen, wenn sich bei der zweiten Stammstrecke etwas täte% sagt Stadtbaurätin Elisabeth Merk. Laut internen Unterlagen rechnet die Bahn allerdings nicht mit einer Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke vor dem Jahr 2024. Gut möglich ist zudem auch, dass der geplante zweite Tunnel am Ende komplett begraben wird, weil sich die Kosten immer weiter nach oben entwickeln. Schon heute hat das Projekt laut internen Unterlagen den bislang festgelegten Kostendeckel von 2,5Milliarden Euro gesprengt. Sollten die Tunnelpläne endgültig beerdigt werden, werde der Konzern den neuen Bahnhof dennoch errichten, versichert Zeug . allerdings ohne den Nukleus. sWir wollen einen der attraktivsten Bahnhöfe Europas bauen% so Zeug.

Die Kosten dafür schätzt er mittlerweile auf seinen hohen dreistelligen Millionenbetrag% Der Bau könne aber auch bis zu einer Milliarde Euro% teuer werden. Das Geld dafür will die Bahn allein aufbringen, die Stadt zahlt keinen Cent zu. Allerdings wollen die städtischen Planer die Gelegenheit nutzen und auch das Umfeld des Bahnhofs saufwerten% wie Stadtbaurätin Merk sagt. So soll der Bahnhofsvorplatz für Autos komplett gesperrt werden, nur noch Fußgänger, Radler und Trams sollen queren können. Für die Straßenbahnen der MVG soll es ein drittes Gleis geben, um den Betrieb an dem wichtigen Tram-Knoten besser abwickeln zu können. An der Arnulfstraße, an der Bayerstraße wie auch im gesamten neuen Empfangsgebäude soll es mehrere dezentrale Fahrradparkhäuser mit insgesamt 3700 Abstellplätzen geben. Heute stehen Radfahrern nach Angaben des Planungsreferats rund um den Bahnhof etwa 2000 Stellplätze zur Verfügung.

Seit 2006 planen die Architekten von AuerWeber an dem Projekt. Neu hinzugekommen ist nun das 75-Meter-Hochhaus an der Arnulfstraße, das als weithin sichtbare Landmarke% dienen soll, wie Zeug sagt. Zum Vergleich: Die Zentrale des Bayerischen Rundfunks schräg gegenüber ist 65Meter hoch. Mit dem Hochhaus will die Bahn sicherstellen, dass genügend Geld aus Mieterlösen hereinkommt, um den Neubau finanzieren zu können. Durch den Bau entstehen allein am Starnberger Flügelbahnhof etwa 8000 Quadratmeter mehr an Gewerbefläche als ursprünglich geplant; auch im Empfangsgebäude sollen Laden- und Büroflächen um 3000 Quadratmeter wachsen. Allerdings hatte der Stadtrat im Jahr 2002 einen Flächendeckel gesetzt, um zu verhindern, dass am Hauptbahnhof zu viel zusätzliche Läden entstehen . und somit neue Konkurrenten für die Betriebe in der Innenstadt. Dieser Deckel müsste nun leicht angehoben werden% sagt Merk. An dem Standort aber sei das Mehr an Flächen absolut verträglich% Außerdem sei die Kaufkraft seit 2002 deutlich gestiegen.

Offen ist indes, ob die Bahn den Starnberger Flügelbahnhof einfach abreißen darf. Der Bau, im Stil des Neoklassizismus in den Jahren 1949/50 unter der Leitung von Heinrich Gerbl errichtet, steht auf der Denkmalschutzliste des Freistaats . unter anderem wegen seiner kolossalen Pfeilerhalle, der Freitreppe und seiner Schalterhalle. Um das Gebäude abzureißen, müsste die Denkmalschutzbehörde ihre Zustimmung erteilen. Kommentar

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 09. April 2015, Seite 41