

Mit Gewalt einen neuen Bahnhof?

Vorher wären da noch ein paar Fragen.

Ende April hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats dem überarbeiteten Neubautentwurf von Auer+Weber+Assoziierte für den Münchner Hauptbahnhof (Bauherr ist die DB Station&Service AG) **grundsätzlich zugestimmt**. Wieder eine Stufe in einer längeren Geschichte – der Entwurf stammt aus dem Jahr 2003 und ging seitdem schon mehrere Male durch den Stadtrat. Er hat die einhellige Unterstützung aller Fraktionen und praktisch aller Stadträtinnen und Stadträte. Durch die bleibende Begeisterung des Stadtrats wurde der Entwurf nach einem Stopp durch die DB 2008 am Leben erhalten; ein zwischenzeitlicher Versuch der DB, eine (kaum andere) Alternative zu verfolgen, wurde 2011 abgeschmettert. Dann gelang es 2013 OB Ude, Bahnchef Grube zur Beauftragung von Auer+Weber mit den Vorplanungsarbeiten zu bewegen.

Gegenüber 2006 bleibt der jetzt vorgelegte überarbeitete Entwurf im Wesentlichen unverändert, er ist noch mal größer geworden, entscheidende Kritikpunkte der ersten Jahre wurden übergangen und vergessen gemacht. Der Stadtrat interessierte sich in dieser letzten Sitzung kaum mehr für den Bahnhof selbst, nur noch für „Rand“themen wie die Verkehrsgestaltung **vor** dem Bahnhof. Ist damit nach zwölf Jahren vollständig Friede, Freude, Riesen-Eierkuchen eingekehrt? Einige Fragen bleiben, die hiermit gestellt werden. Sicherlich spät, aber die Planungsarbeiten mit Beratungskommissionen gehen weiter ... das Projekt wird zur Information der Öffentlichkeit ausgestellt (voraussichtlich im Oktober) ... 2. Stammstrecke (?) ... es gehen noch Jahre dahin ...

Als Erstes: die Präsentation ist bislang unvollständig. Die Darstellungen, die das Vorhaben anschaulich machen sollen, zeigen bei weitem nicht alles; sie wirken maßstäblich verzerrt und geben die Platznahme im Umfeld verfälscht wieder. Laien und Fachleute gleichermaßen brauchen aber zum sicheren Verstehen und Bewerten eine Visualisierung der Gesamtwirkung. München hat großartige historische und aktuelle Stadtmodelle – da sollte man gerade hier im Vorfeld einer wichtigen Entscheidung nicht sparen. Und für später könnte damit immerhin der Verdacht einer Mogelpackung vermieden werden.

Warum gibt es bislang keine realitätsnahen Ansichten von allen vier Seiten?

Wird es in der Ausstellung ein dreidimensionales Modell geben?

Die „Ganzheitlichkeit“. Im Vortrag der Stadtbaurätin vom April diesen Jahres heißt es: „Mit dem überarbeiteten Konzept für das Empfangsgebäude und den Sarnberger Flügelbahnhof bietet sich die Möglichkeit, die Bahnhofsgebäude und ihr Umfeld ganzheitlich neu zu interpretieren und einen Schlusspunkt für die Planungen der Zentralen Bahnflächen an diesem Standort zu setzen.“² *Schlusspunkt* ist gut und die andere Begrifflichkeit trifft es überhaupt nicht – formulieren wir es so: Wenn ein großer Bahnhof mit **allen** Gebäudeteilen (außer der Gleishalle) *komplett* abgerissen wird, dann ist eine *uniforme* „Neuinterpretation“ möglich, das schon. *Ganzheitlich* dagegen meint, alle Aspekte in Einklang zu bringen. Dazu gehört, die neuen Notwendigkeiten mit der Geschichte des Ortes in Verbindung zu halten: Erneuern **und** Bewahren. Darin würde sich das Bewusstsein der Stadt zeigen können, die Umsicht des Bauherrn und die Fähigkeiten der Architekten.

2003 startete das Projekt pragmatisch mit der Absicht, das Hauptempfangsgebäude und den Sarnberger Flügelbahnhof **umzubauen** (siehe letzte Seite). Jetzt wird der Totalität eines Gesamtneubaus der Sarnberger Bahnhof geopfert, trotz Denkmalschutz. Die Ausweisung als Denkmal kam 2010 erst nach dem Planungsbeginn. „Vertrauensschutz“ heißt hier demnach: letzte legale Gelegenheit zur Beseitigung des ersten Bahnhofsbaus in Bayern nach dem Krieg (was auch ju-

Muss das alles weg?

Machen Sie doch mal
einen Rundgang ...



8. Dezember 2008, 05:04 Pläne vor dem Aus

Doch kein neuer Bahnhof?

"Der Bahnhof bleibt, wie er ist": Die Bahn kann den prestigeträchtigen Neubau nicht finanzieren - die Stadt ist enttäuscht.

Von Dominik Hutter

Es sollte eines der ganz großen Zukunftsprojekte der Stadt sein - nun wird wohl auf absehbare Zeit nichts daraus. Nach Auskunft hochrangiger Bahn-Manager steht der geplante Neubau eines futuristischen Bahnhofsgebäudes aus finanziellen Gründen nicht mehr auf der Tagesordnung des Konzerns. Derzeit sei sogar geplant, nach Abschluss der zweiten S-Bahn-Stammstrecke den Altbau aus den fünfziger Jahren komplett wieder herzustellen.

"Bedauerlich"

Alles hatte neu werden sollen am Bahnhof, vergleichbar mit großen Projekten wie Berlin-Friedrichstraße: Chrom, Glas, Helligkeit statt des niedrigen Gebäudes aus den fünfziger Jahren. Doch nun heißt es: "Der Bahnhof bleibt, wie er ist", berichtet Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB Station & Service, auf Anfrage der SZ.

Zwar sei es aus gestalterischen Gründen bedauerlich, dass der von den Stararchitekten Auer & Weber erarbeitete Entwurf vorerst nicht realisiert werden könne. Die Bahn sehe aber keine Perspektive, das auf 350 Millionen Euro geschätzte Projekt zu finanzieren. Nach Auskunft Sieberts verlief auch die Suche nach externen Investoren ergebnislos, es verbleibe stets eine nicht zu stopfende Finanzierungslücke.



ristisch umstritten ist). Die beiden soliden Flügelbauten (Intercity-Hotel und Spardabank) werden gar zu leicht preisgegeben, obwohl sie 2003 in der Wettbewerbsauslobung sehr wohl erhalten bleiben sollten. Das Portal und die Front zum Bahnhofsvorplatz, die die Bahn runterkommen lässt, über die die Meinung der Bevölkerung geteilt ist – diese Frage hätte sich mit Abriss dann auch erledigt. Noch mehr Erhaltenswertes ist zu finden, sogar Teile des ursprünglichen Bürklein-Baus.

Ist es richtig, für eine Idee, die einem kurzen Zeitabschnitt zwischen Vergangenheit und Zukunft angehört, alles herzugeben was da ist und die Kontinuität eines zentralen Identifikationspunkts der Stadt für immer zu durchschneiden?

Die Ideologie dahinter. 2004 gab die damalige Stadtbaurätin Thalgott im Bericht über den Wettbewerb die Grundidee so wieder: „Der neue Hauptbahnhof darf aus Sicht der Entwürfe des Büros Auer + Weber kein Stückwerk sein, sondern muss eine neue Gesamtidentität ausbilden. Daher entwickeln die Gebäude eine eigenständige, neue Typologie, frei von einem Rückgriff auf den klassischen städtischen Block. Die Überbauung korrespondiert konsequent in ihrer Struktur mit der Linearität der Gleisstränge und deren Ausrichtung in die Stadt. Allerdings ist das Konzept weniger ein Bahnhof des 19. Jahrhunderts, als vielmehr ein neuer Typ eines „Terminals“ für hochmoderne Verkehrsmittel, das Verkehrsströme ordnet und vernetzt und gleichzeitig hohe urbane Aktivität bietet – und damit ähnliche Qualitäten wie die eines Flughafens aufweisen muss.“³ Also eine Passagierschleuse mit Shopping-Mall, Auto- und S-Bahn-Anschluss statt dem verstaubten Modell Bahnhof? An einem engen innenstädtischen Ort einen Flughafen nachbauen zu wollen – das komplette Erscheinungsbild aus einer ziemlich speziellen Vision ableiten zu wollen – das hat schon den Charakter einer aufgepfropften fixen Idee. Theodor Fischer sagte einmal: *“Der Städtebauer sei kein Ideologe, der einer Laune, einer Mode, einer Kunstidee zuliebe dem Ganzen Gewalt antue“.*



Ist die Flughafenfiktion heute wirklich so überzeugend wie vor zwölf Jahren, wird sie auch 2030 überzeugen?

Ist es richtig, einen Entwurf weiterzuverfolgen, der den einen gefällt, aber auch viele mit seiner extremen Einseitigkeit vor den Kopf stoßen muss?

Die Dimensionen. Ursprünglich (als noch über Sinn und Zweck gesprochen wurde) versuchte die Stadt München, die Höhe und Massigkeit des Neubaus gegen die Pläne der Bahn zu begrenzen – in der Begeisterung für den Auer+Weber-Entwurf fallen bis 2015 nach und nach alle Maßstabshindernisse.

Bei der Höhe: Mehrmals, wie hier aus Beschluss zum Workshopergebnis von 2006 zitiert, wurde ein durch bestehende Städtebauvorgaben gesetztes Limit angemahnt: „Die Höhe der Nachbarbebauung ist zu beachten. Die Gebäudehöhe der bauordnungsrechtlichen Hochhausgrenze von **22 m** sollte nicht überschritten werden.“⁴ Seltsamerweise wurde dennoch der deutlich höhere Auer+Weber-Entwurf aufs Schild gehoben. 2015 wird die Bauhöhe vom Planungsreferat überhaupt nicht mehr erwähnt oder thematisiert. Aus den Plänen ist zu entziffern, dass die Höhe am Bahnhofsvorplatz ca. **27 m** und, ansteigend zur Gleishalle, dort **31 m** betragen wird. Also am Portal ca. **6 m** höher als derzeit und zur Gleishalle hin ein Übertagen derselben um ca. **10 m** (!).

Beim Volumen: Anfangs war es die DB, die größer bauen wollte; die Stadt bremste. Dann kam Auer+Weber und ihnen folgten Planungsreferat und Stadtrat in die Maximierung. Mit dem Ergebnis 2015: „Gegenüber dem Bestand von 77.800 m² (incl. Randbauten der Gleishalle) weist das überarbeitete Wettbewerbsergebnis **eine Nutzungsmehrung um das 1,6 fache** auf.“² Bestandteil der Eckdaten bei der Wettbewerbsauslobung 2003 war gewesen: „Die Entwicklung des Hauptempfangsgebäudes sollte **in einem stadtverträglichen Rahmen** von 74.000 m² bis maximal 84.000 m² Nutzfläche überprüft werden.“³ Das war schon viel, es wird um einiges mehr. Die oberirdische Geschoßfläche liegt 2015 bei 100.000 m² plus 42.000 m² an der Stelle des Starnberger Bahnhofs¹. Das Empfangs-

gebäude wird bahnfremd aufgeblasen: sieben Stockwerke – davon werden nur zwei (E +1) für Bahndienste, Gastronomie und Handel benötigt. Fünf Stockwerke sind mit Büros und Konferenzräumen zu füllen. Mit dem 2015 aufstrebendem „Hochpunkt“ über dem Starnberger Bahnhof mit um die 70 m wird auch dort die Baumasse noch mal massiv gesteigert.

So verbinden sich die (unsicheren) Rendite-Erwartungen der Deutschen Bahn durch viel Kommerz und Bürovermietung mit dem skulpturellen Gigantismus der Architekten und dem Wunsch der Bevölkerungsvertreter nach etwas ganz besonders Modernem. Um damit Metropole zu werden?

In der Formgestaltung: Der Clou ist die „Skylounge“, bzw. der zweigeschossige „metallische, identitätsstiftende Überbau“, der sich auf fünf „transparente“ Stockwerke drauflegt. Dieser Flatschen steht an allen Seiten als Deckel über den Grundriss hinaus. Auf der Ostseite ragt er fast 10m in den Bahnhofsvorplatz, stolze 180 m breit. Das gefiel trotz grundsätzlich positiver Bewertung zunächst nicht und das wurde auch gesagt. Auszug aus dem Protokoll der Empfehlungskommission 2003: „Allerdings erscheint der Kommission die Maßstäblichkeit des Gebäudes, insbesondere durch das hohe, weit in den Platz hinein ragende Dachbauwerk, im Verhältnis zum städtebaulichen Kontext maßstäblich überzogen.“² Wiederholt wurde das 2006 als Vorgabe für den Workshop: „Die Bebauung einschließlich Dachauskragungen sollte möglichst auf den Grundstücken der DB AG realisiert werden (Überbauung der städtischen Platzfläche möglichst gering halten).“³

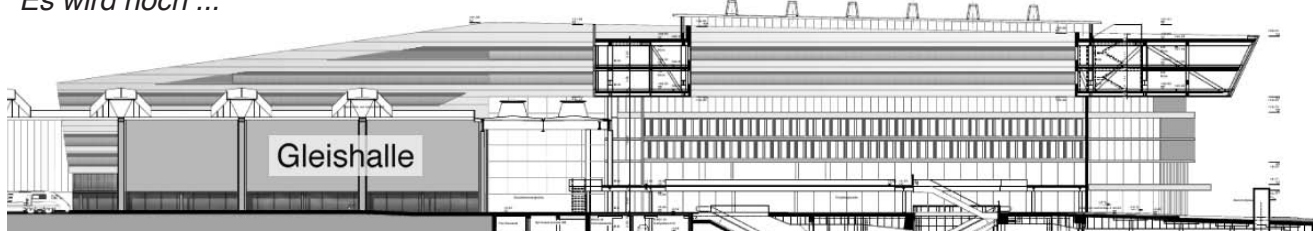
Ergebnis: der Deckel ragt jetzt genauso weit und schwer aus dem Gebäude wie ehemals! Keine Veränderung, aber es stört auch niemand mehr. Wenn man vor dem Bahnhof steht, muss man

es sich so vorstellen: der Unterbau wäre etwas niedriger als die heutige Gebäudekante, darüber wüchse das mächtige Sahnehäubchen weit in den Platz hinein. Anders als in den geschönten Computerdarstellungen wird der Vorplatz nicht geweitet, sondern von oben verengt. Es ist zu vermuten, dass manche Befürworter dieses „Detail“ übersehen haben, wie auch die unförmige Umbauung der Gleishalle und Seiteneingänge.

Der Turm an der Arnulfstraße soll im Look der Bürobauten des Arnulfparks die Achse von der Donnersberger Brücke her abschließen. Diese erst zuletzt draufgepackte Idee ist geradezu von verbohrteter Resistenz gegenüber der öffentlichen Meinung, die in letzter Zeit sehr kritisch auf diese kilometerlange Ödnis reagiert hat – für viele ein Negativbeispiel der momentan angesagten Bauweise. Diese Erweiterung hat aber einen anderen Grund: „Mit dem Hochhaus will die Bahn sicherstellen, dass genügend Geld aus Mieterlösen hereinkommt, um den Neubau finanzieren zu können.“ (SZ vom 8. April 2015) So vergrößert sich das Projekt aus innerem Zwang und mit finanzieller Magie ganz von selbst. Aus einer Modernisierung, einem Umbau ist damit am Ende ein ziemlich monströses Star-Projekt mit eigenen Gesetzmäßigkeiten geworden. Wenn der Wow-Effekt des „Was man heute alles machen kann“ sich gesetzt hat, dann bleibt die Frage, ob hier nicht etwas aus dem Ruder gelaufen ist: es wird brachial und es wird weh tun.

Warum sind die anfänglichen Vorgaben zur städtebaulichen Verträglichkeit unter den Tisch gefallen, warum wurde das Ding im Verlauf immer größer und totaler?

Es wird hoch ...



2006

2015





Es wird eng drumherum ...

Die Nachhaltigkeit. Unseres Wissens taucht die Nachhaltigkeit in Bezug auf Ressourcen- und Energieverbrauch erstmals im Mai 2015 (!) in dem brandaktuellen Flyer von Landeshauptstadt München und Deutscher Bahn mit diesem Satz auf: „Nicht zuletzt spielt das Thema Nachhaltigkeit bei der Planung des neuen Hauptbahnhofs eine wesentliche Rolle: Das Gebäude wird nicht nur ressourcen- und energieschonend gebaut, sondern auch im Betrieb anteilig mit regenerativer Energie versorgt“. Mittlerweile gehört das ja wenigstens in Worten dazu. Wenn Nachhaltigkeit aber nicht von Anfang an Aufgabenstellung in der Planung war, steht sehr in Frage, ob sie durch Nachbesserungen noch erfüllt werden kann. Ohne Nachhaltigkeit ist ein Gebäude nicht „modern“, sondern schon von gestern, bevor es fertig ist. Bei einem Bau in dieser Dimension und seiner entfernten Fertigstellung müssten auch zukünftige Standards vorweggenommen werden. Für die Nachhaltigkeit gibt es Fachleute, Kriterien und Zertifizierungen:

Wurde eine Ökobilanz erstellt, wo kann man sie nachlesen? Wer steht für den Nachweis der Nachhaltigkeit gerade?

Die Baukosten. Natürlich wurde über die Jahre davon gesprochen, was das alles kosten soll. Mehrmals wurden Schätzungen genannt, zeitweise gab es die runde Zahl 350 Mill. Euro. Der Deutschen Bahn war das 2008 (die Zeit des Finanzcrashs) zu hoch und der Neubau gestorben – als zu teuer und ohne lukrative Immobilienverwertung unnötig⁵. Nur kurze Zeit – 2010 setzte das DB-Management auf einen abgespeckten Alternativentwurf (2011 im Stadtrat abgeschmettert). Mit Übergabe der Vorplanungen an Auer+Weber war wieder von Kostensenkung die Rede: „Jetzt arbeitet Moritz Auer am dritten Versuch. Er soll so aussehen wie der Entwurf von 2006 – nur schlanker. Die Bahn habe ‚natürlich‘ eine Budgetvorgabe, sagt Auer. Wie hoch die ist, sagen weder Bauherr noch Architekt. Sicher ist: es soll billiger werden als vor sieben Jahren.“ (AZ vom 20.11. 2013) Das ganze Thema ist anscheinend gedreht worden; an neue Finanzkrisen zu denken, wäre in Zeiten des Baubooms doch kleinkariert – 2015 ist von schlanker werden und von den Kosten, die nun wesentlich höher liegen dürften, keine Rede mehr. Die SZ vernahm von Seiten der DB, dass es bis zu einer Milliarde Euro raufgehen könnte.

Gibt es neue Berechnungen für die Baukosten?

Die Kunst. Seit gebaut wird, geben die Menschen ihren Bauwerken etwas mit: Gedanken, Schaubares und Spürbares, das über das rein Notwendige hinausgeht. Früher mehr, in der Zeit des industriellen Bauens und des Minimalismus ist es weniger geworden, gelinde gesagt. Aber wir brauchen diese Anregungen, Besänftigungen, die Momente des Glücks und der Befriedigung, die die Künste uns übermitteln können.

Wo wird im Münchner Hauptbahnhof der Zukunft die Kunst zu finden sein?

Zurück zum Anfang. Es begann anders (alles Folgende zitiert aus dem Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrats vom Februar 2003):

„Anfang 2003 soll dann nach Befassung des Stadtrates mit den Eckdaten das Wettbewerbsverfahren laufen für:

- den Umbau und die Modernisierung des Empfangsgebäudes
- den Umbau des Starnberger Flügelbahnhofes
- die Gestaltverbesserung der Vorplätze zur Innenstadt sowie nördlich/südlich des Querbahnsteiges
- die Modernisierung und Ergänzung der Verknüpfungsbauwerke zu S- und U-Bahn sowie eine Berücksichtigung der Vorplanungen zum Haltepunkt an der 2. S-Bahn Stammstrecke und einer Express-S-Bahn zum Flughafen entsprechend den Vorstellungen des Freistaates.“¹

Im Blick der Stadt München waren die verkehrlichen Notwendigkeiten **im Rahmen von Umbau und Modernisierung**. Die Absichten der Deutschen Bahn (die damals in den Privatisierungswahn geschickt worden war und begann, Bahnhöfe als Immobilieninvestments zu verwenden), wurden kritisch gesehen:

“Ausgehend von dem von DB Station&Service verfolgten ökonomischen Ziel einer 12 % Verzinsung des eingesetzten Kapitals wurden ... zwei Nutzungsvarianten erarbeitet, die wenig Rücksicht auf die verkehrlichen Ausbaumaßnahmen, geschweige denn Fragen der Maßstäblichkeit und städtebaulichen Verträglichkeit genommen haben.”

„Für die Alternative A ist im Empfangsgebäude eine Erhöhung des Anteils an Einzelhandels- und Gastronomienutzung von ca. 300% vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass die Einzelhandelsverkauffläche im HBF in Relation zur innerstädtischen Verkaufsfläche von 1% auf 3,1%, also um das dreifache, ansteigt. Eine Erhöhung der Einzelhandelsfläche (bei Einbeziehung von Gastronomie und DB bezogenen Diensten) von 14.000 m² auf 33.000 m² BGF würde eine Schwächung der Stadteilzentren bedeuten und wäre somit im Hinblick auf das ‚dezentrale Zentrenkonzept‘ kontraproduktiv.“ (Alternative B ähnlich, aber mit Hotel.)

„In Anbetracht der Errichtung neuer Hotelbauten im Umfeld des Hauptbahnhofes (Dorint, Meridien etc.) und der damit stattfindenden weiteren Konzentration im Münchner Innenraum wird im Rahmen der Masterplanung die Angebotsentwicklung kritisch gesehen.“

„Vor allem an der südliche Platzkante ist erkennbar, dass eine Geschossigkeit von mehr als 6 Geschossen plus Dach der städtebaulichen Maßstäblichkeit am Platz nicht gerecht wird (siehe Hypo Gebäude Ecke Schiller-/Bayerstraße). Diese Höhenentwicklung übertragen auf die Komplexität des Empfangsgebäudes würde einen erheblichen Eingriff in die städtebaulichen Zusammenhänge bedeuten. Vor diesem Hintergrund sollte sich die Höhenentwicklung des Empfangsgebäudes mit seiner Traufkante an den östlich gegenüberliegenden Gebäuden mit maximal 6 Geschossen plus Dach (z.B. Elisenhof) orientieren.“

Was damals nicht gewollt wurde, soll München jetzt bekommen. Eine deplazierte Flughafenskulptur auf abgeräumter Fläche. Damit ist das Ideelle verbraucht, die Hülle wird gefüllt mit Kommerz, Büros, Hotel und Reklame. Doch daran fehlt es in München nicht.

Den bestehenden Bahnhof renovieren, schöner machen, das ausräumen, was im Weg rumsteht, ihn übersichtlicher machen, ihn umbauen wo nötig und dabei die Bevölkerung einbeziehen – das wäre eine Möglichkeit, mit weniger mehr zu machen ...

1) Beschluss des Münchner Stadtrats vom 19.02.2003, Vortrag der Referentin

2) Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02553

3) Wettbewerb Hauptbahnhof, Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 14.07.2004

4) Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung v. 30.11.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08/07323

5) <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/plaene-vor-dem-aus-doch-kein-neuer-bahnhof-1.870172>

Aktion gegen den faulen Zauber