



Der Münchner Hauptbahnhof hat schon etliche Planungen überstanden. Vor seiner weitgehenden Zerstörung im 2. Weltkrieg sollte die „Hauptstadt der Bewegung“ nach Ideen der faschistischen Stadtgestaltung eine kolossale Hauptbahnhofs-Kuppelhalle etwa auf der Höhe von Laim erhalten, um von dort über eine triumphale Avenue in die Münchner Innenstadt zu gelangen. Der Nachkriegs-Wiederaufbau gibt sich bescheidener und ist im Wesentlichen sein Ist-Zustand. Als Ende des letzten Jahrhunderts im Zuge der Bahn-21-Projekte die Kopf-Endbahnhöfe zu Durchgangs-Tiefbahnhöfen umgebaut werden sollten, stand auch München vor dieser Frage – und lehnte dankend ab. Der Transrapid-Bau zum Flughafen („10 Minuten ...“) hätte Umbauten des Hauptbahnhofs notwendig gemacht, ebenso wie die derzeitigen Pläne, die sog. „2. Stammstrecke“ als 40 Meter tiefen Tunnel unter dem Hauptbahnhof und die gesamte Innenstadt zum Ostbahnhof zu führen.

Unbestritten ist der Münchner Hauptbahnhof in die Jahre gekommen; und vieles sollte den heutigen Anforderungen angepasst werden. Zwischen der Deutschen Bahn, dem Investor in privater Rechtsform, aber zu hundert Prozent in öffentlichem Eigentum, der Stadt München, dem Freistaat als Verkehrsbesteller und der Stadtgesellschaft gibt es vielfältige unterschiedliche Interessen, die einen baldigen Bahnhofsneubau in die Ferne rücken. Unser STANDPUNKTE-Themenheft widmet sich zahlreichen Aspekten des Bahnhofsneubaus. Sie deuten an, wie komplex das Thema ist.

DETLEV STRÄTER, 1. VORSITZENDER DES PROGRAMMAUSSCHUSSES DES MÜNCHNER FORUMS

Inhalt:

Themenschwerpunkt: Der alte und der neue Bahnhof

Emotionen und Sachlichkeit – Interview mit
Stadtdirektor Dipl.-Ing. Stephan Reiß-Schmidt 2

Drunter und drüber – Interview mit MVG Planungschef
Gunnar Heipp 5

„Einkaufszentrum mit Gleisanschluss“ oder ein Bahnhof
für die Fahrgäste? 7

Es fährt ein Zug nach nirgendwo? – Glanz und Elend
der „Renaissance der Bahnhöfe“ 9

Trambahnhaltestelle Paul-Heyse-Unterführung 12

Baurecht am Hauptbahnhof 13

Paul-Heyse-Unterführung: „Röhre des Grauens“ 14

Kontroverse: Hochhaus am Hauptbahnhof 17

Stellungnahme des Heimatpflegers der
Landeshauptstadt München 18

Muss das Schwammerl wirklich weg?
Altstadtfreunde unterstützen Kritik am geplanten
Neubau des Hauptbahnhofs 20

Resolution des Landesdenkmalrates vom 27. November
2015 zum geplanten Neubau des Münchner
Hauptbahnhofs 21

Der neue Münchner Hauptbahnhof –
Architekturqualität statt Industriebau 21

Stadtbild nicht der Rendite opfern 23

„Kunst am Bau“ – „Kunst im Abbruch“ 24

Leserbrief 30

Zuschrift 30

Ankündigungen:

Arbeitskreise im April 2016 28

Radio Lora 29

Vortrag: Peter Joseph Lenné und München 29

Maiausflug am Sonntag, 1. Mai 2016 29

Impressum 8

Emotionen und Sachlichkeit

Interview mit Stadtdirektor Dipl.-Ing. Stephan Reiß-Schmidt, Leiter der Hauptabteilung I (Stadtentwicklungsplanung) des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München

Was halten Sie am Münchner Hauptbahnhof derzeit für städtebaulich verbesserungswürdig?

Das Empfangsgebäude der 50er Jahre bietet kein zukunftsoffenes und städtebaulich-architektonisch angemessenes Entrée zur Landeshauptstadt München. Mit etwa 450.000 Reisenden pro Tag ist der Münchner Hauptbahnhof ja immerhin der am zweitstärksten frequentierte Bahnhof der Deutschen Bahn.

Städtebaulich unbefriedigend ist die fehlende Sichtbeziehung und fußläufige Durchgängigkeit von der Empfangshalle zum Stachus. Auch fehlende geordnete und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten und die unzureichende Anlieferungssituation für die Läden und gastronomischen Betriebe mindern die städtebauliche Funktion und Qualität des heutigen Hauptbahnhofs. Wenn Sie z.B. von der Trambahn in der Arnulfstraße kommen und in den Bahnhof wollen, dann versperren häufig Lieferfahrzeuge und chaotisch abgestellte Fahrräder den Weg, weil es keine integrierten (unterirdischen) Ladezonen und Radparkhäuser gibt.

Welche städtebaulichen Möglichkeiten bietet der Neubau des Hauptbahnhofs?

Der Neubau des Hauptbahnhofs mit seinen Vorplätzen bietet die Möglichkeit, den Bahnhof als Ankunftsort städtebaulich aufzuwerten und diesem Ort eine – seiner Funktion entsprechend – identitätsstiftende Architektur zu verleihen. Die Planung des Empfangsgebäudes und des Sarnberger Flügelbahnhofes aus einem Guss stärkt die Gebäude als Ensemble. Die städtebauliche Figur des Sarnberger Flügelbahnhofes wird mit ihrem Hochpunkt zum Merkzeichen in der Stadt.

Durch eine Neuorganisation der Vorplätze und des Bahnhofplatzes können die oberirdischen Fußgängerverbindungen zur Altstadt, ins südliche und ins nördliche Bahnhofsviertel deutlich attraktiver gestaltet werden.

Mit den Plänen, die das Münchner Architekturbüro Auer Weber im vergangenen Jahr nach Überarbeitung ihres preisgekrönten Wettbewerbsentwurfs von 2006 vorgelegt hat, bietet sich die Möglichkeit, das Bahnhofsgebäude neu zu interpretieren und einen



GRAFIK © AUER WEBER / DB STATION & SERVICE AG

Der neue Hauptbahnhof München, Empfangsgebäude und Vorplatz, Entwurf: Auer Weber Architekten BDA

gelungenen Schlusspunkt für die Planungen entlang der Bahnleise zu setzen. Der vorgeschlagene Umbau des Bahnhofplatzes als Fußgängerzone mit neu geordneten Trambahnhaltestellen ergibt eine durchgängige barrierefreie Verbindung vom Karlsplatz bis in die Empfangshalle. Das neue Empfangsgebäude bildet dann als „Stadtfoyer“ den städtebaulichen Abschluss im Westen.

Der neue Münchner Hauptbahnhof wurde in der Öffentlichkeit nicht so emotional diskutiert wie etwa der Standort für einen dritten Konzertsaal oder die Nachverdichtung von Wohngebieten. Woran liegt das?

Zuletzt gab es schon deutliche Ansagen u.a. von den Altstadtfreunden, die am liebsten den Bürklein-Bahnhof zurück haben wollen, dessen Spolien noch an einigen Stellen des Fünfziger-Jahre-Baus zu erkennen sind. Und an dem Hochhaus am Sarnberger Flügelbahnhof gibt es ja aus Sicht der Denkmalpflege durchaus zum Teil emotionale Kritik – auch wenn die Kommission für Stadtgestaltung sich kürzlich mit breiter Mehrheit für das Gesamtkonzept ausgesprochen hat. Das erstaunt mich aber nicht weiter, weil das Thema Hochhäuser in München immer emotional besetzt war. Aber ansonsten ist die Diskussion bisher wirklich sehr sachlich gewesen, was wohl auch daran liegt, dass es sehr lang gedauert hat von den ersten Überlegungen im Wettbewerb, bis man in die Nähe eines Projektes kam, zu dem sich die Bahn auch bekannt hat.

Ein eher emotionales Intermezzo gab es allerdings vor fünf Jahren, als die Bahn ihr eigenes, reduziertes Konzept für das neue Empfangsgebäude im Stadtrat präsentiert hat und wieder nach Hause geschickt wurde, weil die Stadträtinnen und Stadträte mit dem Sparentwurf nicht einverstanden waren.

Die Bahn hat dann zum Glück erkannt, dass sie mit ihren Plänen nur weiter kommt, wenn sie die Qualitätsansprüche der Stadt erfüllt und das Ergebnis des von Stadt und Bahn gemeinsam ausgelobten Wettbewerbs von 2006 respektiert. Die Qualität, die da preisgekrönt wurde, die wollen wir auch in dem gebauten Objekt sehen. Diese Botschaft ist bei der Bahn angekommen, sie hat sich danach sehr viel Mühe gegeben und die weitere Planung bis heute in

enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorangetrieben.

Wie soll die Verbindung des Bahnhofs mit der Altstadt, mit dem südlichen und nördlichen Bahnhofsviertel künftig aussehen?

Kern des Konzeptes von Auer Weber ist die Aufwertung der Platzflächen als Ankunftsorte und Bindeglieder zwischen Empfangsgebäude und Innenstadt sowie den nördlich wie südlich anschließenden Quartieren. Durch eine autofreie Gestaltung des östlichen Vorplatzes soll dieser zu einem „Stadtfoyer“ werden, es entsteht eine durchgängige Fußgängerzone von der Altstadt zum Hauptbahnhof. Die Schützenstraße wird dabei aufgewertet, da nach diesem Konzept auch der westliche Abschnitt der Straße beim Karstadt autofrei werden soll. Fußgängerinnen und Fußgänger sollen den Bahnhofplatz leichter queren können. Außerdem soll ein Lückenschluss im



Der neue Hauptbahnhof München, Sarnberger Flügelbahnhof Vorplatz Nord, Entwurf: Auer Weber Architekten BDA

GRAFIK: © AUER WEBER / DB STATION & SERVICE AG

Radwegenetz zwischen Bayerstraße bzw. Arnulfstraße und Altstadtring über den Bahnhofplatz erfolgen, so dass auch die umliegenden Quartiere von dieser verkehrlichen Verbesserung profitieren.

Durch ein zusätzliches drittes Gleis können die Haltepunkte der Straßenbahnen nördlich und südlich auf dem Platz konzentriert werden, damit entsteht auf dem Platz eine großzügige Fußgängerfurt. Diese Achse zwischen Haupteingang des Hauptbahnhofes und Schützenstraße ermöglicht zudem eine freie Sichtachse zwischen Hauptbahnhof und Stachus.

Der nördliche und der südliche Vorplatz sollen ebenfalls einladend und einheitlich gestaltet werden und von den angrenzenden Quartieren attraktive Eingänge in den Hauptbahnhof bieten. Auch die notwendigen Taxi-Standplätze und „Kiss&Ride“-Haltezone werden dort angeordnet.

Wie steht es um die Kreuzungsmöglichkeiten der Bahnanlage? Die Paul-Heyse-Unterführung wird ja von der Presse gern als „Röhre des Grauens“ bezeichnet.

Die Frage ‚Wie kommt man im Westen über die Gleise oder unter den Gleisen durch?‘ hat uns von Anfang an beschäftigt. Auch aus dem Stadtrat ist jetzt die deutliche Forderung gekommen, sich mit dem zweiten Zugang zu den Gleisen im Westen zu beschäftigen. Das ist kein Lieblingsprojekt der Bahn, aber es ist im Nutzerinteresse sehr wichtig, eine solche barrierefreie Verknüpfung zwischen den Gleisen zu schaffen. Die Deutsche Bahn prüft derzeit wohl, wie die Gleisquerung verbessert werden kann.



FOTO: ANJA MILOVANOVIC

Eingang zur Paul-Heyse-Unterführung

Ein anderes Thema ist die Paul-Heyse-Unterführung: Es ist für uns überhaupt nicht befriedigend, wenn die Bahn darlegt, dass aus ihrer Sicht alles in Ordnung ist. Als öffentlicher Raum ist diese Unterführung vor allem ästhetisch, aber auch funktional wirklich grenzwertig und keine gute Visitenkarte. Ich kann absolut verstehen, dass der Münchner Stadtrat, der dazu immer wieder Anfragen und Anträge stellt, sich mit den Antworten der Bahn nicht zufriedengibt – uns befriedigt das auch nicht.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan am Sarnberger Flügelbahnhof ermöglicht der Bahn doch überhaupt erst, die vermietbaren Flächen zu bauen, die sie haben möchte. Als Gegenleistung könnte die Landeshauptstadt doch von der Bahn eine verbesserte Paul-Heyse-Unterführung fordern?

Ganz so einfach ist es nicht, weil wir uns in den Regularien des Baurechts bewegen und wir dabei nicht Dinge miteinander verknüpfen dürfen, die keinen ursächlichen Zusammenhang haben. Auf

den ersten Blick sind das zwei Paar verschiedene Schuhe. Funktional allerdings geht es ja hier im weitesten Sinne um die städtebauliche Einbindung und straßenseitige Erschließung einer der größten deutschen Verkehrsdrehscheiben der Bahn. Wenn es keinen Autoverkehr mehr auf dem Bahnhofplatz gibt, dann wird auch mehr Verkehr durch die Paul-Heyse-Unterführung fließen. Es gibt also schon einen räumlichen und funktionalen Zusammenhang, und wir versuchen, stärker als bislang auf die Bahn einzuwirken, sich in Zukunft einer funktionalen und gestalterischen Verbesserung im Kontext des neuen Hauptbahnhofs und der Umgestaltung der Vorplätze nicht zu verschließen.

Ist der Umbau/Neubau eines Hauptbahnhofs das Komplexeste, was man in München planen kann?

Es ist schon sehr komplex, unter dem rollenden Rad die 2. Stammstrecke mit dem neuen Tiefbahnhof und dann darüber ein neues Empfangsgebäude zu errichten. Schließlich kann man den Münchner Hauptbahnhof nicht für ein paar Jahre zusperren, damit man in Ruhe bauen kann. Deswegen haben wir auch eine besondere Form der Koordination vorgesehen, die referatsübergreifend auch die Bauphase begleiten wird. Dazu gehört

beispielsweise auch die Einbeziehung des Referats für Gesundheit und Umwelt, des Kreisverwaltungsreferats und des Baureferats, aber natürlich auch der Stadtwerke. Wir haben hier in der Stadtentwicklungsplanung eine Koordinierungsstelle für große Infrastrukturvorhaben, die auch referatsübergreifend die Planung der 2. Stammstrecke von Beginn an begleitet hat. Im engen Zusammenhang damit begleiten und koordinieren wir auch das Projekt Hauptbahnhof/Sarnberger Flügelbahnhof. Gemeinsam mit Freistaat und Deutscher Bahn als Partnern suchen wir eine Struktur, wie man beide Großvorhaben, die ja räumlich und vom Bauablauf her eng zusammenhängen, vernünftig koordiniert und dabei die mit großen Baustellen immer verbundenen Beschwerden für die Bürgerinnen und Bürger, die im Umfeld wohnen und arbeiten oder den Hauptbahnhof täglich als Verkehrsdrehscheibe nutzen, in erträglichen Grenzen hält.

DAS INTERVIEW FÜHRTE MICHAEL SCHNEIDER

Drunter und drüber

Über die Vorhaben der Münchner Verkehrsgesellschaft im Umfeld des – neuen – Hauptbahnhofs sprachen wir mit Gunnar Heipp, dem Leiter des Bereichs Strategische Planungsprojekte bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Münchner Forum: Welche Pläne hat die MVG im Zuge des geplanten Neubaus des Münchner Hauptbahnhofs?

Gunnar Heipp: Wir denken beim Planungsumgriff immer bis zur Paul-Heyse-Unterführung auf der einen Seite und bis zum Stachus auf der anderen Seite. An der Oberfläche ist der Hauptbahnhof ein Verkehrsknotenpunkt mit sieben Straßenbahnlinien und zwei Buslinien. Wir planen im Bereich des Hauptbahnhofs zwei konkrete bauliche Maßnahmen und wir wollen hier die Chance nutzen, im Zuge der Neugestaltung des Hauptbahnhofs diese beiden Vorhaben gleich mit zu bauen.

Welche Vorhaben sind das?

Das eine ist der dreigleisige Ausbau der Straßenbahn mit einem dritten Gleis Richtung Norden. Denn: der Hauptbahnhof ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt für die Straßenbahn in München mit Zehntausenden von Fahrgästen. Wir bekommen längere Fahrzeuge für die Linien in der Dachauer Straße (Linien 20, 21 und 22), dichtere Takte und mehr Fahrgäste, und wir haben heute Doppelhaltestellen, wo zwei Straßenbahnen hintereinander halten. Aus Fahrgastsicht sind diese nicht optimal. Dazu kommt, dass wir an den Kreuzungen rund um den Hauptbahnhof bereits an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gestoßen sind. Deshalb brauchen wir das dritte Gleis zur Erhöhung der Gesamtkapazität des Verkehrsmittels Straßenbahn. Diese Aufweitung entzerrt die Situation.

Das zweite wichtige Projekt liegt unter der Erde: Eine zukünftige zusätzliche Innenstadtverbindung der U-Bahn mit der U9, die hier am Hauptbahnhof eine extrem wichtige Entlastungs- und Verbindungswirkung vom Hauptbahnhof nach Norden und nach Süden hat.

Auf welcher Seite soll die zukünftige U9 den Hauptbahnhof unterqueren?

Das steht noch nicht fest. Wir sind im Moment dabei, die möglichen Lagen zu ermitteln und gehen davon aus, dass die U9 tendenziell schon näher Richtung Empfangsgebäude liegen wird. Und wir suchen natürlich eine Lage, die nicht nur baulich machbar ist, sondern die vor allem gute Umsteigebeziehungen

zwischen allen Verkehrsmitteln mit sich bringt, auch zu den künftig beiden Stammstrecken der S-Bahn.

Die Umsteigewege würden aber länger werden, je weiter der Bahnhof der U9 nach Westen rückt.

Das ist richtig, die reinen Umsteigewege zu den Massenverkehrsmitteln wären länger, der Vorteil weiter im Westen wäre, dass die neue U9 mit ihrer Station Hauptbahnhof noch eine eigene neue Erschließung in die Quartiere hineinbringen würde. Wir schauen, was dort ein guter Mittelweg sein könnte, um einerseits ein gutes Umsteigen zu den S-Bahnhöfen und auch zur Oberfläche zu bekommen. Ob eine Lage weiter im Westen erfolversprechend und sinnvoll ist, das wird davon abhängen, ob es einen zweiten westlichen Zugang zum gesamten Bahnhof der DB AG gibt. Diese Idee wurde ja politisch und fachlich immer wieder diskutiert.

Warum ist das Projekt U9 für München so wichtig?

Das Projekt „U9“ – oder genauer die U9-Spange, denn es geht ja um eine neue Strecke mit zahlreichen Möglichkeiten der Linienverknüpfung – kann die überlasteten Knotenpunkte wie etwa am Marienplatz oder Odeonsplatz und alle zentralen Strecken der U-Bahn entlasten. Dazu kann am Hauptbahnhof eine umsteigefreie Beziehung nach Norden (Richtung Münchner Freiheit) und nach Süden (Richtung Implerstraße) hergestellt werden. Was auch deshalb so wichtig ist, weil ja die geplante 2. S-Bahn-Stammstrecke relativ wenige Bahnhöfe hat und daher diese Umsteigebeziehungen besonders wichtig werden.

Wird es bei der Straßenbahn auch eine direkte Gleisverbindung von der Prielmayerstraße in die Arnulfstraße geben?

Ja, das ist weiterhin unser Plan. Wir wollen am Bahnhofplatz im Jahr 2020 für die Straßenbahn den dazu notwendigen größeren Umbau machen und hoffen, dass wir dann – je nachdem, in welchem Zustand sich die Baustelle neuer Hauptbahnhof/2. Stammstrecke dann befinden sollte – möglichst schon Teile des Platzes provisorisch herstellen können. Für die Fahrgäste und für die Fußgänger soll in

einem Baustein dann schon alles ein bisschen großzügiger werden. Die Baustelle des neuen Bahnhofs soll ja bis 2025 gehen, in der Zeit wird es genug massive Einschränkungen geben. Deshalb ist es umso wichtiger, dass man einen Teil des Bahnhofplatzes schon einmal aufräumt und schon früh Verbesserungen bringt, damit die Leute nicht noch zehn Jahre darauf warten müssen. Klar ist aber auch, dass wir dies nicht alleine entscheiden können, dazu brauchen wir Verwaltung, Politik und DB.

Bei der Visualisierung des Bahnhofplatzes von Auer Weber Architekten ist für die Straßenbahnfahrergäste gar kein Wetterschutz zu sehen?

Da wird es auch einen Wetterschutz geben. Ich würde auch ganz stark dafür plädieren, dass wir den eher etwas größer und passend zum künftigen neuen Vorplatz ausbauen und nicht in der kleinen Form, wie wir das heute mit diesen Einzelwartehallen haben. Wir arbeiten ja am längsten schon mit Auer Weber an diesem Gesamtumfeld Hauptbahnhof. Besonders durch die Modernisierung des Sperrengeschoßes der U-Bahn dort. Ich gehe davon aus, dass da ein großzügiger Wetterschutz hingehört, der sich in das Gesamtbild einfügen muss.

Wie sieht es mit den Haltestellenpositionen der MVG-Buslinien am Hauptbahnhof aus?

Die endenden Busse der Linien 58 und 100 bleiben im Bereich der heutigen Haltestellen in der Arnulfstraße. In der Planung ist vorgesehen, dass der Bus 58 am Bahnhofplatz auch über die Fläche der Straßenbahn Richtung Bayerstraße fahren kann.

Und wo sollen die Taxistandplätze hin?

Wir werden uns gemeinsam mit dem Taxigewerbe engagieren, um am nördlichen und südlichen Vorplatz an der Arnulfstraße eine attraktive Situation für Taxen und Anlieferung zu erreichen. Auch, um den Druck rauszunehmen, den Bahnhofplatz doch weiterhin mit Autos zu belegen. Was auch für die Auflösung der Taxis am Bahnhofsvorplatz spricht: Vom Zug dorthin ist es der längste Weg, an den Standplätzen an der Arnulf- und Bayerstraße ist man viel schneller. Eine Beibehaltung würde ich an dieser Stelle aber für falsch halten, das würde alle Möglichkeiten zerstören, dem Fußgänger am Bahnhof eine autofreie Seite zu bieten und Durchlässigkeit in die Innenstadt zu erhöhen.

Seit einiger Zeit gibt es an der Münchner Freiheit die Mobilitätsstation: Ist so etwas auch am neuen Hauptbahnhof geplant?

Als Miterfinder der Mobilitätsstation habe ich bei

der Eröffnung schon gesagt: Eigentlich brauchen wir hundert davon, und zwar an jedem U-Bahnhof. Auf jeden Fall ist eine Mobilitätsstation auch am Hauptbahnhof geplant. Carsharing wäre dort sehr wichtig, aber es wird hier auch schon eng an der Oberfläche. Wenn wir an die Oberfläche schauen, dann liegt die Priorität beim Fahrrad, MVG Rad und Bike+Ride. Wir sind jetzt schon mit dem Bezirksausschuss dabei (Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Anm. d. Red.) und der Verwaltung zu schauen, wo wir im Bahnhofsumfeld diese Mobilitätsangebote richtig anordnen.

Wo sollten denn die Fahrradstellplätze am besten hinkommen?

Was am Hauptbahnhof bislang fehlt, ist ein aufgeräumtes Fahrradparken. Das Thema Fahrradparken beschäftigt alle Beteiligten seit vielen Jahren, in den U-Bahnbauprojekten so etwas unterzubringen ist aber eine Akzeptanzfrage: Fährt der Radfahrer wirklich eine Rampe runter? Deswegen ist als Lösung sicher vorzusehen, in den Neubauten auf der Südseite und auf der Nordseite ebenerdig Fahrräder unterzubringen. Stadt und MVG haben von einigen Jahren Zählungen gemacht, woher die Radfahrer kommen. Die Bahn-Kunden kommen überwiegend von Norden und von Süden; das Fahrradparken an der Arnulf- und Bayerstraße ist also passend. Die Leute kommen nicht aus der Innenstadt und etwas weniger kommen von Westen.

Wir wollen, dass das MVG-Rad und das eigene Fahrrad rund um den neuen Hauptbahnhof so prominent unterbracht sind, dass das Verkehrsmittel Rad im Verbund mit dem Öffentlichen Verkehr hier auch intensiv genutzt wird. Das wird – wie immer – dann künftig noch eine anstrengende Debatte über die Verteilung der Flächen sein.

Zum Abschluss: Was bedeutet der Neubau des Hauptbahnhofs für die Stadtentwicklung?

Es ist eine super Chance, dass die Bahn nun wirklich viel Geld für die notwendige Erneuerung in die Hand nimmt. Ich erwarte von diesem Projekt eine positive Dynamik mit der Botschaft: München kann das heruntergekommene Umfeld am wichtigsten Tor zur Stadt so ja nicht belassen. Deswegen bin ich optimistisch: Wenn klar ist, dass ein neues gutes Gebäude gebaut wird, dann wird niemand sagen, dass aber im Umfeld alles so bleiben soll, wie es ist. Dann wird auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes bei allen Akteuren auf der Agenda stehen.

DAS INTERVIEW FÜHRTE MICHAEL SCHNEIDER

"Einkaufszentrum mit Gleisanschluss" oder ein Bahnhof für die Fahrgäste? Was plant die Bahn am Hauptbahnhof?

Genau betrachtet plant die Deutsche Bahn aktuell gar keinen neuen Hauptbahnhof. Ein Eingriff in die Gleisanlagen, verbunden mit einer Tieferlegung des Bahnhofs wurde zuletzt in den 1990er Jahren diskutiert – damals im Zusammenhang mit den 21er-Projekten, die seinerzeit en vogue waren. Stuttgart 21, Frankfurt 21, München 21. Im Jahr 2001 wurde das München 21-Projekt dann zu den Akten gelegt, der Bahnhof sollte, anders als in Stuttgart, oben bleiben.

Die aktuellen Pläne des Büros Auer Weber Assoziierte, die von der Deutschen Bahn nun verfolgt werden, beinhalten stattdessen ein neues Empfangsgebäude, eine neue Randbebauung und neue Vorplätze. Die Gleisanlagen der Haupthalle (Gleis 11-26) bleiben dabei ebenso unangetastet wie die imposante Hallenüberdachung von Franz Hart aus dem Jahr 1960, die unter Denkmalschutz steht. Ebenso unangetastet sollen die beiden Flügelbahnhöfe (der Starnberger Flügelbahnhof im Norden und der Holzkirchner Flügelbahnhof im Süden) bleiben. Kürzere Fußwege? Bessere Fahrgastinformation? Schönere Wartebereiche? Vermutlich bleiben das Wunschträume. Und das bei einem Projekt, das der Bahn bis zu einer Milliarde Euro wert sein soll.

Der Umbau des Hauptbahnhofs – große Pläne, nie verwirklicht

Der Fahrgastverband Pro Bahn e.V. ist von den Planungen für einen neuen Münchner Hauptbahnhof nicht begeistert. Zu viel sei in den letzten Jahrzehnten von der Bahn schon versprochen worden, was dann nicht gehalten wurde. Andreas Barth von Pro Bahn erinnert sich daran, dass es schon zu Beginn der 90er Jahre den Vorschlag für eine Querungsmöglichkeit der Haupthalle gab. Die Bahn habe das damals abgelehnt mit dem Argument, der Hauptbahnhof werde ohnehin in zwei oder drei Jahren umgebaut. Dabei, so Barth, sei es bis heute geblieben. Noch kein bisheriger Plan für den Hauptbahnhof-Umbau sei durchgängig finanziert gewesen, deswegen ist auch bis heute noch nie etwas vorangegangen. Barth hält es noch lange nicht für ausgemacht, dass diesmal die Pläne für einen neuen Bahnhof tatsächlich umgesetzt werden.

Gerade die fehlende Querungsmöglichkeit müsse dringend kommen, findet Andreas Barth. Wer bisher vom Starnberger Flügelbahnhof zum Holzkirchner Flügelbahnhof will, läuft über Bahnsteige und Haupthalle bis zu 800 Meter, um in einen anderen Zug umzusteigen. Aus Sicht der Bahn ist das alles

kein Problem, sie sieht bis heute keine Notwendigkeit für eine Querungsmöglichkeit – wobei völlig offen bleibt, ob sie unterirdisch als Querstollen oder als Brücke ausgeführt werden würde.

Petition für kürzere Wege

Pro Bahn wollte der Tatenlosigkeit der Bahn in diesem Punkt nicht länger zusehen und startete über die Internetplattform „Open Petition“ im Jahr 2015 eine Petition an den Bayerischen Landtag. Knapp 2.000 Unterzeichner unterstützen die Petition, aus Sicht von Pro Bahn war das ein voller Erfolg. Am 14.03.2016 kam dann auch die Unterstützung durch die Volksvertretung. Der Bayerische Landtag hat die Staatsregierung nun offiziell aufgefordert, sich darum zu bemühen, dass eine Bahnsteigquerung bei den Plänen zum Umbau des Hauptbahnhofs München berücksichtigt wird. Zuvor hatte sich schon der Petitionsausschuss des Landtags einstimmig dafür ausgesprochen, dass sich die Staatsregierung um eine direkte Verbindung der beiden Flügelbahnhöfe mit den Bahnsteigen der Haupthalle bemühen soll.

Dass der Fahrgastnutzen bei der Neuplanung des Hauptbahnhofs keine große Rolle spielt, ist aus Sicht von Pro Bahn kein Zufall. Die Gründe dafür liegen gut zwei Jahrzehnte zurück: In der Bahnreform der 90er Jahre.

Warum macht die Bahn, was sie macht?

Am 1. Januar 1994 wurden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG vereinigt. Die alte Struktur der Bundesbahn wurde schrittweise zugunsten einzelner Unternehmen im Konzern aufgelöst. Seither besteht die Deutsche Bahn aus Verkehrsunternehmen (z.B. DB Regio, S-Bahn München) und Infrastrukturgesellschaften (DB Netz, DB Station&Service). Die Infrastrukturgesellschaften betreiben das Schienennetz, die Bahnhöfe und Haltepunkte. Und an dieser Stelle beginnt das Problem: Die Kunden von DB Station&Service sind nicht die Fahrgäste, sondern andere Unternehmen.

Aus Fahrgastsicht ist das eine vollkommene Fehlkonstruktion, findet Andreas Barth von Pro Bahn. Kunde bei DB Station&Service am Münchner Hauptbahnhof sind etwa die DB Regio oder Meridian, genauso wie die Ladeninhaber im Bahnhof und die Firmen, die in der Bahnhofshalle Werbeflächen buchen. Fahrgäste, die sich durch den Bahnhof bewegen, kämen bei dieser Betrachtung überhaupt nicht vor. Und noch ein anderes Problem sieht Andreas Barth: Mit der Bahnreform lautete der Auftrag des Gesetzgebers an die Bahn, möglichst viel Geld zu verdienen. Wie die Bahn das macht, ist dem Bund egal. Der Gesetzgeber fordert von der Bahn nämlich nicht, dass sie eine gute Verkehrsleistung erbringt.

Ein Bahnhof als Cash Cow

Und tatsächlich macht die Deutsche Bahn auch kein Geheimnis daraus, dass sie mit den Flächen am neuen Münchner Hauptbahnhof durch Vermietungen in bester Innenstadtlage Geld verdienen will. Aus diesem Grund ist auch der Turm auf der Nordseite der Bahnhofshalle notwendig. Eventuelle Gewinne will die Deutsche Bahn in Form einer Quersubventionierung auch für andere Stationen ausgeben. Grundsätzlich ein guter Gedanke, sagt Andreas Barth. Dann aber bräuchte es einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, um diese Verwendung des Geldes auch juristisch abzusichern.

So, wie es aussieht, kann die Bahn im Vergleich zur heutigen Situation auf steigende Mieteinnahmen hoffen, denn die Flächenmehrung durch den Neubau des Hauptbahnhofs ist beträchtlich. In den heutigen Gebäuden gibt es 77.800 qm Nutzfläche, im überarbeiteten Entwurf von Auer Weber aus dem Jahr 2014 sind es dagegen 125.000 qm – ein Zuwachs von 60 Prozent.

Blaupause im Untergeschoss?

Zwar spreche die Bahn davon, dass ein neuer Hauptbahnhof errichtet werde, dahinter aber stehe nur die Frage, wie sich der Gewinn von DB Station&Service steigern lässt. Eine Blaupause für das, was auf der Oberfläche passieren soll, sieht Andreas Barth im Hauptbahnhof-Untergeschoss. Hier sei in den letzten Jahren ein Umbau unter dem Aspekt der maximalen kommerziellen Nutzung durchgeführt worden – geplant ebenfalls vom Büro Auer Weber Assoziierte, die auf der Oberfläche das neue Empfangsgebäude und die Nebengebäude planen. Ursprünglich als Verteilergeschoss errichtet, wurde das Hauptbahnhof-Untergeschoss nach dem Umbau zur Ladenstraße, das von seinem Erscheinungsbild einer Shopping Mall ähnelt.

Eigentlich, meint Andreas Barth, ist das alles unheimlich schade. Denn grundsätzlich hat München einen sehr funktionalen Bahnhof mit kurzen Umsteigewegen. In früheren Jahrzehnten seien die Umsteigewege zur S-Bahn (eröffnet 1972) und zur damaligen U8 (eröffnet 1980) fahrgastfreundlich kurz geplant worden.

Event, Event, ein Lichtlein brennt

Nutzen und Funktionalität spielen dafür beim aktuell geplanten Bahnhofsumbau nur am Rande eine Rolle, schon heute werden im Bahnhofsbauwerk regelmäßig Flächen zugestellt – für Werbeaktionen, Bühnenshows oder Weihnachtsmärkte in der Eingangshalle –, während sich die Fahrgäste auf engen Durchgängen gegenseitig in die Quere kommen. Die Eventisierung und Kommerzialisierung des Hauptbahnhofs hält Andreas Barth für einen Fehler. Doch dieser Fehler wird, befürchtet er, durch die Neuplanung zum Gestaltungsprogramm erhoben.

MICHAEL SCHNEIDER

Michael Schneider, M.A., ist studierter Politikwissenschaftler und arbeitet als Dipl.-Verwaltungswirt im Landratsamt München. Daneben als freier Journalist tätig, Mitglied im Münchner Forum.

IMPRESSUM

Standpunkte ISSN 1861-3004
Münchner Forum e.V., Diskussionsforum für Entwicklungsfragen, Schellingstr. 65, 80799 München
fon 089/282076, fax 089/2805532, email: info@muenchner-forum.de, www.muenchner-forum.de
V.i.S.d.P.: Ursula Ammermann

Redaktionsschluss: 22.03.2016

Redaktion: Ursula Ammermann (UA), Klaus Bäumler (KB), Detlev Sträter (DS), Barbara Specht (BS), Georg Kronawitter (GK), Udo Bünnagel (UB),

Layout: Barbara Specht

Wir verfolgen den Fortgang der von uns aufgegriffenen Themen. Der Inhalt dieses Magazins entspricht daher nicht zwingend dem Diskussionsstand in unseren Arbeitskreisen. Sie können Aussagen gern wörtlich oder sinngemäß mit Quellenangabe zitieren. Sollten Sie unsere Standpunkte nicht mehr erhalten oder sie jemandem zukommen lassen wollen, genügt ein Mail an: info@muenchner-forum.de

Es fährt ein Zug nach nirgendwo? – Glanz und Elend der „Renaissance der Bahnhöfe“

Dieser Beitrag beleuchtet exemplarisch gelungene und weniger gelungene großstädtische Bahnhofsum- und -Neubauten und versucht, Gründe zu benennen. Er stützt sich dabei auf tiefgründige Artikel in überregionalen Medien, die erfreulicherweise auch noch online nachgelesen werden können. Ein Resümee kann aber schon hier kundgetan werden: funktional gelungene Bahnhofsbauten gibt es überall da, wo sich die jeweilige Stadt „eingespreizt“ und den öffentlichen Belangen das nötige Gewicht verliehen hat.

Natürlich darf keine Schwarzweißmalerei betrieben werden: Es stimmt einfach, dass die ursprüngliche Raumkonzeption früherer Bahnhofs“kathedralen“ im Laufe der Zeit ihre Begründung verloren hat. E-Loks brauchen keine großen Glashallen mehr, die den Dampf auffangen. Der Bahnbetrieb benötigt durch Elektrifizierung, Rationalisierung und Automatisierung nur mehr einen Bruchteil der personellen und räumlichen Ressourcen. Zudem stehen die Hauptbahnhöfe meist an wertvollsten innerstädtischen Standorten. Es ist daher grundsätzlich nicht verkehrt, diese Standorte auch für Einzelhandel, Gastronomie und Büros zu nutzen. Aber: an vielen Standorten hat die Balance

gelitten, was insbesondere den Bahnkunden negativ trifft. Davon gleich mehr. Zuerst aber gönnen wir uns einen aufschlussreichen Blick über den Großen Teich:

Vom Gott zur Ratte

Am 19. April 2015 wurde in New York – City und Bundesstaat – gefeiert und zwar den 50. Jahrestag der Verabschiedung des „New York City Landmarks Preservation Law“. Dieses erste Denkmalschutzgesetz ging auf den Schock zurück, den der Abriss der legendären Penn-Station 1963 in der NYC-Bürger-schaft verursacht hatte. Warum?

Lichtdurchflutete Bahnhofshallen mit Kuppeln



FOTO: GE MEINREI, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=318067>

Die 1910 erbaute Pennsylvania-Station in Manhattan

und eine Außenfassade mit hohen Säulen – die ursprüngliche Pennsylvania Station in New York war ein majestätisches Gebäude [des berühmten Architektenbüros McKim, Mead, and White]. „Es war wahrscheinlich das schönste öffentliche Gebäude, das New York je hatte“, sagt der Architekturhistoriker Anthony Robins. „Aber 1910 gebaut, wurde es 50 Jahre später schon wieder abgerissen und durch einen ganz besonders hässlichen Komplex ersetzt.“ Der Madison Square Garden steht heute an der Stelle der alten Penn Station im Südwesten Manhattans, eine Mehrzweckhalle mit runder Betonfassade. Der Bahnhof ist in den Untergrund verlegt worden / Tagesspiegel2015/.

Vincent Scully, Architekturhistoriker der Yale Universität bringt es unnachahmlich auf den Punkt: „Einst kam man wie ein Gott in New York an, heute krabbelt man herein wie eine Ratte.“ /Wikipenn/

Aber der Abriss der alten Penn-Station brachte auch etwas Gutes mit sich. „Das war der eine große Verlust, der die öffentliche Meinung wirklich wachgerüttelt hat“, sagt Robins. Die Menschen kamen zusammen und organisierten sich – und heraus kam



Startseite von <http://hauptbahnhofcity.wien>

das erste Denkmalschutzgesetz für New York. Auch die Präsidentenwitwe Jacqueline Kennedy hatte sich massiv dafür eingesetzt. In der Folge konnte sowohl der Abriss der New Yorker Central Station als auch der Washingtoner Union Station abgewendet werden.

Fazit: selbst in den neuerungswütigen USA sind die Hauptbahnhöfe innerstädtische Orte, die die Bürgerschaft beweg(t)en und damit historische Entwicklungen in Gang setzten.

Ach ja, wer das Rattenfeeling eines Bahnreisenden 2.0 in schönster arkadischer Landschaft selbst erleben will, der sollte die ehemals landschaftlich schöne Strecke von Genua nach Monte Carlo entlang der ligurischen Küste befahren. Mittlerweile verläuft sie im Tunnel, der Tunnelhaltepunkt San Remo hat die Anmutung einer Kulisse für das Egoshooter-Spiel Wolfenstein. Auch Monaco hat seinen Bahnhof unter die Erde gelegt – und das ebenfalls vollkommen

lieblos. Es gibt wohl kaum eklatantere Widersprüche zwischen diesem „Bahnhof“ und dem Ankunftsort.

Von Salzburg und Wien lernen

Zurück nach Mitteleuropa: Seit einigen Jahren verbindet der Top-Zug der ÖBB, der RailJet, München mit Salzburg und Wien. Es lohnt sich, ihn zu besteigen und den umgebauten Salzburger Hauptbahnhof und den neuen Wiener Hauptbahnhof Wien zu besichtigen.

Als Reiselektüre empfiehlt sich der wunderbare Aufsatz von Laura Weissmüller in der SZ vom 20. April 2015. Unter dem Titel „Es fährt ein Zug nach nirgendwo“ – Ü50-Leser erinnern sich an den gleichnamigen Schlager – geht sie ausführlich der Frage nach, wie gelungen der Neubau in Wien und der Umbau in Salzburg ist.

Wien

Wien hatte wie die meisten großen europäischen Metropolen keinen eigentlichen zentralen Hauptbahnhof. Vielmehr gab es den West-, den Süd-, den Ost- und den Nordbahnhof, die die Endpunkte der jeweiligen Magistralen waren. Erst später wurden diese Kopfbahnhöfe über eine Ringbahn verbunden / Wikiwien/. 2015 wurde der neue Hauptbahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Südbahnhofs in vollem Umfang in Betrieb genommen – 145 Jahre nach den ersten Überlegungen zu einem Wiener Zentralbahnhof.

Lassen wir nun die Architekturjournalistin Laura Weissmüller zum Neubau zu Worte kommen:

Auch in München soll nun das umgesetzt werden, was die Deutsche

Bahn Ende der Neunzigerjahre vollmundig unter dem Motto „Renaissance der Bahnhöfe“ ankündigte: ein neuer Hauptbahnhof, der den Anforderungen der Zukunft entspricht.

Wer das Wiener Beispiel betritt, muss nicht lange überlegen: der Ausverkauf der Stadt. Denn auch in den Bahnhöfen spiegelt sich der Kampf um öffentlichen Raum wider. Denn obwohl die Bahngesellschaften subventionierte Staatsbetriebe sind, kommt hier die Öffentlichkeit kaum mehr vor. Was einmal das wichtigste Gebäude einer Stadt war, Aushängeschild und Eingangstor zugleich, verkommt zur privaten Shopping Mall. /Weissmüller2015/

Klingt irgendwie vertraut. Wien lässt auch im WWW keinen Zweifel, was beim neuen Hbf wirklich wichtig ist: nutzt man die in älteren Artikeln (etwa /Seiß2011/) noch verwendete Adresse www.hauptbahnhof-wien.at, wird man umgehend wei-



Umgebauter Salzburger Hauptbahnhof vom Mönchsberg aus fotografiert

tergeleitet auf <http://hauptbahnhofcity.wien>. Was einen dort erwartet, bedarf keiner Kommentierung

Natürlich fehlt es auch in Österreich nicht an weit-sichtigen Mahnern, die Fehlentwicklungen bei der Modernisierung der Bahnhöfe beredt und detailreich kritisieren, etwa Rudolf Seiß /Seiß2011/. Auch er legt wie Laura Weissmüller den Finger in die Wunde, dass es kaum noch Öffentliche Räume in den „Einkaufstempeln mit Gleisanschluss“ gibt.

Salzburg du hast es besser

Dass es auch anders gehen kann, hat das Aachener Büro kadawittfeldarchitektur beim Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes bewiesen. Unter anderem wurde auch die trennende Wirkung der 18-Bahn-hofsgleise durch eine großzügige quasi dynamische Quer-Passage aufgehoben.

„Der Salzburger Bahnhof ist nicht um eine eindimensionale Shopping Mall ergänzt worden, die auch als Zugang zu den Gleisen dient. [...] Die kommerziellen Angebote des Bahnhofs mit den Auslagen und Schaufenstern sind damit, wie in jedem anderen Straßenraum, nicht mehr stilprägend, sondern bleiben als scheinbar beiläufiges Angebot Teil der übrigen Verlockungen der Stadt“ schreibt Klaus Dieter Weiß in /Kadasalzburg/. Bemerkenswert ist auch der hier in Anlehnung an dänische Vorbilder eingesetzte „diskursive Planungsstil“ nach dem Motto „Man höre und plane“. Da ist es bei einem derart gelungenen Jahrhundertumbau auch ganz in Ordnung, dass vom vom Planungswettbewerb 1999 neun Jahre bis zum Baubeginn vergingen. 2014 war das Werk fertig.

Zumal hier auch Laura Weissmüller voll des Lobes ist: „Wer die lichtdurchflutete, strahlend weiße Eingangshalle von 1909 betritt, erfährt bei jedem Schritt, was ein Bahnhof sein kann. Das Entree ist

herrschaftlich, über den roten Marmorpaneelen zeigen glasierte Fliesenbilder österreichische Berglandschaften. Ansonsten darf das Auge ruhen, es gibt keinen Reklameterror, sondern nur das, was der Fahrgast wirklich braucht: sichtbar aufgestellte Ankunfts- und Abfahrtspläne. Eine breite Passage führt zu den Gleisen. Statt die Fläche hier mit unnötigen

Billigläden vollzukleistern, haben die Architekten den wenigen ausgewählten Shops nur kleine Buchten zugestanden. Der Warteraum ist an zentraler Stelle, breite Terrazzo-Stelen bieten weitere Sitzmöglichkeiten im Untergeschoss. Wer auf dem Bahnsteig steht, kann durch das Dach die Alpen sehen und merkt: Ein Bahnhof kann nicht nur ein Ort sein, den man schnellstmöglichst wieder verlassen will, sondern auch einer, an dem man gerne noch etwas länger bleiben würde. /Weissmüller2015/

GEORG KRONAWITTER

Dr. Georg Kronawitter war Mitglied im Münchner Stadtrat von 2008 bis 2014 und ist Mitglied im Münchner Forum

Zum Weiterlesen

/Tagesspiegel2015/: www.tagesspiegel.de/kultur/new-york-feiert-50-jahre-denkmalschutz-der-tag-als-die-penn-station-verschwand/11651320.html

/wikipenn/: https://de.wikipedia.org/wiki/New_York_Pennsylvania_Station

/wikiwien/: https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Hauptbahnhof

/Weissmüller2015/
<http://www.sueddeutsche.de/kultur/oeffentlicher-raum-es-faehrt-ein-zug-nach-nirgendwo-1.2444027>

/Kadasalzburg/: www.kadawittfeldarchitektur.de/fileadmin/Redaktion/allgemein/Salzbürger-Hauptbahnhof.pdf

/Seiß2011/: www.gat.st/news/endstation-kommerzialisierung-bitte-alle-aussteigen

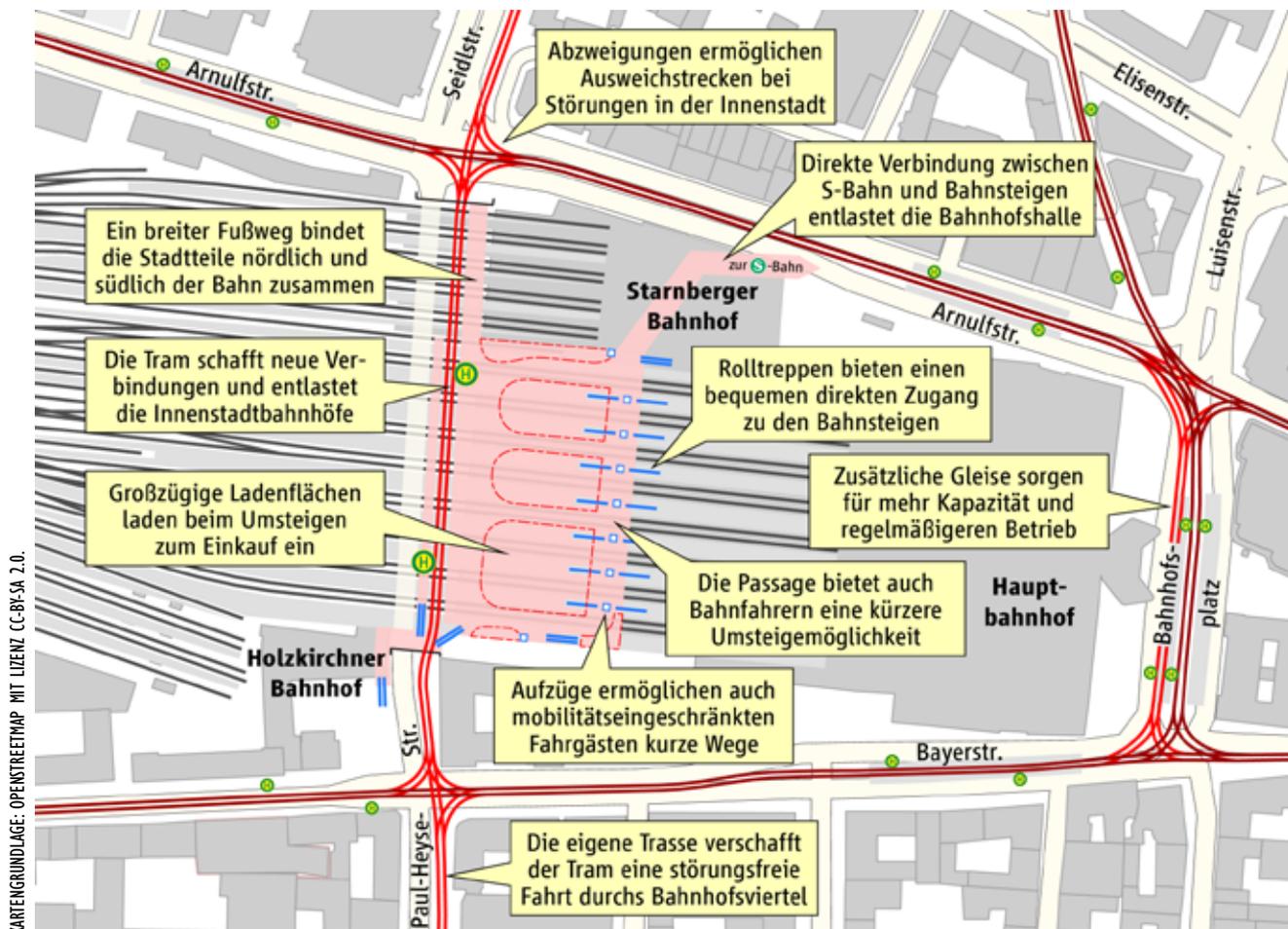
Trambahnhaltestelle Paul-Heyse-Unterführung – Intelligente Kapazitätserhöhung des Oberflächenverkehrs

Eines der immer wieder diskutierten Themen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) in München ist die Überlastung der U-Bahn in der Innenstadt. An den zentralen Knotenpunkten des Münchner U-Bahnnetzes (v.a. Hauptbahnhof und Sendlinger Tor) können die Bahnhöfe den täglichen Ansturm an Fahrgästen kaum bewältigen.

Wesentliche Ursache dieser Überlastung ist einerseits die monozentrische Struktur des Münchner U-Bahnnetzes – Fahrgäste müssen mangels tangentialer Verbindungen oft unnötigerweise über die Innenstadt fahren. Andererseits bieten insbesondere die U-Bahnhöfe Sendlinger Tor und Hauptbahnhof viel zu wenig Platz zum Umsteigen. Durch den Umbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor können diese Probleme gemildert, aber nicht behoben werden. Leider ist eine bessere als die derzeit realisierte Umbaulösung unter den gegebenen Bedingungen kaum möglich. Vorgestellt wird hier eine Entlastung der U-Bahn mithilfe der Tram, die bei der

Planung des Hauptbahnhof-Neubaus mit einbezogen und umgesetzt werden sollte.

Um die U-Bahn im inneren Stadtbereich zu entlasten, ist eine deutliche Kapazitätserhöhung im Oberflächen-ÖPNV erforderlich. Grundsätzlich ist im städtischen Straßenraum genug Platz vorhanden, er muss nur sinnvoll genutzt werden: Durch den Neubau bzw. Wiederaufbau von Straßenbahnstrecken lässt sich die Kapazität soweit erhöhen, dass auf neue, sehr teure U-Bahnstrecken (wie z.B. die vorgeschlagene U9 Implerstraße – Hauptbahnhof – Münchner Freiheit) verzichtet werden kann – letztlich also eine intelligente Kapazitätserhöhung im Straßenraum.



Paul-Heyse-Unterführung als Trambahnhaltestelle mit Bahnsteigzugang, Bearbeitung: Maximilian Dörrbecker, München

Zur Entlastung der U-Bahn mit der Tram sind über den geplanten Bau der Nord- und Westtangente sowie der Tram 23/24 (Am Hart – Kieferngarten) hinaus weitere innenstadtnähere Strecken erforderlich. Grundsätzlich sind hier zwei Varianten sinnvoll:

- Trambahnstrecken über oder parallel zu einer U-Bahn, mit dem primären Zweck, die Kurzstreckenfahrergäste (d.h. Fahrgäste, die nur ein oder zwei Stationen mit der U-Bahn fahren) von der U-Bahn abzuziehen. So kann z.B. aus der Maxvorstadt die S-Bahn ohne U-Bahnnutzung gut erreicht werden. Somit wird die U-Bahn von Fahrgästen entlastet, die kürzere Strecken zurücklegen wollen.

- Durchgehende Über-Eck-Verbindungen: in Beziehungen, auf denen starker Umsteigeverkehr über einen der kritischen U-Bahnhöfe besteht, wird eine durchgehende Tramdirektverbindung angeboten. So werden die Umsteigeknoten entlastet.

Neben der Entlastung der U-Bahn werden durch diese neuen Verbindungen zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen.

In Frage kommen folgende Linienführungen:

- Harthof – Petuelring – Nordbad – Stiglmaierplatz – Paul-Heysel-Unterführung – Goetheplatz – Brudermühlstraße – Candidplatz – Chiemgaustraße

- Münchner Freiheit – Lenbachplatz – Paul-Heysel-Unterführung – Goetheplatz – Kolombusplatz – Silberhornstraße (wie Bus 58)

Um eine zuverlässige Betriebsabwicklung (keine zusätzliche Belastung bestehender Haltestellen) zu gewährleisten, werden die derzeit über den Hauptbahnhofvorplatz führenden Linien dann durch die Paul-Heysel-Unterführung geführt. Damit verbunden ist ein Umbau der Paul-Heysel-Unterführung als schon lange überfälliger westlicher Zugang zu den Bahnsteigen. Ebenso entsteht eine zweite Querverbindung der Bahnsteige (siehe die neue Passage Gessnerallee und die erweiterte Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs Zürich zusätzlich zum vorhandenen

Querbahnsteig!). So können auch gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Trambahn sowie Fern- und Regionalverkehr gewährleistet werden.

Die Unterführung wird durch folgende Umbauten aufgewertet:

- Tram, Fahrradfahrer und Fußgänger erhalten eine eigene, vom Kfz-Verkehr getrennte Unterführung (vgl. Umweltverbundröhre Laim).

- In der Unterführung wird eine Trambahnhaltestelle mit Zugang zu allen Bahnsteigen eingerichtet (Vorbild Augsburg, Gera und Rostock).

- Somit steht dann auch eine zusätzliche direkte Verbindung zwischen den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs zur Verfügung – insbesondere beim Umsteigen zwischen Sarnberger und Holzkirchner Flügelbahnhof kann so eine deutliche Verkürzung der Umsteigezeiten erreicht werden.

Die neue Trambahnhaltestelle ermöglicht auch noch eine Hochschul-Tram: Von der Paul-Heysel-Unterführung über Seidl- und Dachauer Straße zur Hochschule München. Somit sind keine Umwege über den Bahnhofplatz erforderlich.

Die Trambahngleise werden zwischen Stiglmaierplatz und Georg-Hirth-Platz auf der Ostseite der Seidl- bzw. Paul-Heysel-Straße geführt. Dies bietet folgende Vorteile:

- Querung der Bahngleise für den Kfz-Verkehr kann leichter realisiert werden

- weniger Kreuzungen zwischen Trambahn und Autoverkehr erforderlich

Selbstverständlich erfordert ein Trambahnbetrieb, der eine U-Bahn wirksam entlastet, längere Fahrzeuga- und kürzere Takte als heute.

BERTHOLD MAIER

Berthold Maier leitet den Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum.

Info-Kasten Baurecht am Hauptbahnhof

Die Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof setzt sich zusammen aus dem Neubau des Hauptempfangsgebäudes mit den dazugehörigen Randbauten und dem Neubau des Sarnberger Flügelbahnhofs sowie der Gestaltung der Vorplätze.

Auf welchem Teil des Bahnhofsareals gilt welches Planungsrecht?

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt ist das gesamte Areal des Hauptbahnhofes als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

Planungsrechtlich besteht ein einfacher, nach dem

damaligen Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteter Bebauungsplan, der entlang der Arnulfstraße Baulinien mit Straßenbegrenzungslinien festsetzt. Bauvorhaben sind nach § 30 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen.

Der südliche Vorplatz liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1.589, der zudem den Bereich Bayerstraße, Holzkirchner Bahnhof und Bayerpost umfasst.

Welche Verfahren wird die Landeshauptstadt München durchführen?

Das Planungsreferat beabsichtigt im Rahmen der Gesamtmaßnahme Neubau Hauptbahnhof zwei Bebau-

ungsplanverfahren durchzuführen:

Für den Teilbereich des Starnberger Flügelbahnhofs ist die Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans (VEP) vorgesehen.

Für den Bereich des Hauptempfangsgebäudes soll begleitend zum Planfeststellungsverfahren für das Hauptempfangsgebäude ein einfacher Bebauungsplan aufgestellt werden, der Einzelhandelnutzungen, Vergnügungsstätten sowie Werbeanlagen regeln soll. Grundlage dafür ist der bestehende Aufstellungsbeschluss vom 25.4.2007.

Welche Verfahren anderer Planungsträger gibt es?

Planfeststellung Hauptempfangsgebäude einschließlich des nördlichen und südlichen Vorplatzes nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) auf Antrag der DB

Station&Service durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Planfeststellung 2. S-Bahn-Stammstrecke nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit ihrem neuen Tiefbahnhof unter dem Hauptbahnhof und dem Erschließungsbauwerk („Nukleus“) durch das EBA (Planfeststellungsbeschluss ist am 9.6.2015 ergangen, aber noch nicht rechtskräftig).

Planfeststellung 3. Trambahngleis auf dem Bahnhofplatz nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auf Antrag der Stadtwerke München GmbH durch die Regierung von Oberbayern.

Quelle: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Stadtentwicklungsplanung

Paul-Heyse-Unterführung: „Röhre des Grauens“: permanenter oder temporärer Schandfleck der Isar-metropole?

Unter dem Aufmacher „Münchens Schandfleck“ berichteten Münchner Merkur und tz in ihren Ausgaben vom 12. Februar 2016 über den erbärmlichen Zustand der Paul-Heyse-Unterführung (=PHU), ebenso die Abendzeitung am 9. März 2016 und die Süddeutsche Zeitung in der Wochenendausgabe vom 19./20. März 2016 („Röhre des Grauens“). Beeindruckende Bilder belegen den desolaten Zustand dieser wichtigen, viel begangenen und viel befahrenen Verbindungsachse zwischen Maxvorstadt und Ludwigsvorstadt. In unmittelbarer Nähe zu Hauptbahnhof und ZOB gelegen, ist die Paul-Heyse-Unterführung in ihrem gegenwärtigen Zustand ein hässlicher Ort, der im extremen Gegensatz zum positiv-freundlichen München-Bild steht, das in aller Welt verbreitet wird.



FOTO: ANJA MILOVANOVIC

Paul-Heyse-Unterführung

Hintergrund der aktuellen Berichterstattung ist ein Stadtratsantrag von acht Mitgliedern der SPD-Stadtratsfraktion vom 4. Mai 2015 Nr. 14-20 / A 00995, der auf eine grundlegende Sanierung der PHU abzielt und anregt, die Stadt möge in diesem Sinn Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG aufnehmen. Mit Blick auf die anstehende Erneuerung des Hauptbahnhofs sei der gegenwärtige Zustand mit den von den Wänden bröckelnden Fliesen nicht länger hinnehmbar. Die Sanierung habe umgehend zu erfolgen und nicht erst im Rahmen des Hauptbahnhof-Neubaus. Federführend für diesen Antrag

war das Planungsreferat. Nach acht Monaten teilte das Referat mit Schreiben vom 29. Februar 2016, veröffentlicht in der Rathaus-Umschau vom 14. März 2016, den „Erfolg“ seiner Bemühungen mit: Die DB Netz AG sei der Auffassung, dass die bestehende Bahnüberführung derzeit voll die Ansprüche für den abzuwickelnden Eisenbahnverkehr erfüllt. Erste Instandhaltungsmaßnahmen seien durchgeführt, weitere Sanierungsarbeiten in den nächsten Jahren in Planung. Das Planungsreferat geht davon aus, dass mit diesen Ausführungen der Stadtantrags vom Mai 2015 hinreichend beantwortet und die Angelegenheit für die Antragsteller abgeschlossen ist. – Die Rathaus-SPD gibt sich mit dieser lapidaren Antwort jedoch nicht zufrieden und hat angekündigt, die Stadtspitze einzuschalten (Presse-Erklärung vom 9. März 2016).

In der Rathaus-Umschau vom 9. Februar 2016, also vor Bekanntgabe des „Verhandlungsergebnisses“ mit der DB-Netz AG, hatte Stadtrat Richard Quaas (CSU) den desolaten Zustand der PHU plakativ unter dem Betreff „Paul-Heyse-Unterführung: Wie geht es mit dem Schandfleck weiter?“ unter Bezug auf den SPD-Antrag vom 4. Mai 2015 erneut „aufgespießt“. Mit seiner an OB Dieter Reiter gerichteten Anfrage formuliert Richard Quaas insgesamt zwölf detaillierte Fragen mit dem Ziel, die rechtlichen Möglichkeiten der Stadt gegenüber der Bahn auszuloten.

Wann und wie wird die Anfrage von Stadtrat Richard Quaas beantwortet werden? Welchen Erfolg wird die von ihm zur Unterstützung angerufene Stadtspitze erzielen? Wird das große Medien-Echo in den Münchner Zeitungen die DB-Netz AG beeindrucken oder zeigt sich die privat-rechtlich organisierte Bundesinstitution weiterhin hartleibig und „resilient“?

Die konkrete Situation im Umgang mit dem „Ekel-tunnel als größtem Schandfleck Münchens“ (so die tz schon am 26. November 2009) beleuchtet exemplarisch das Verhältnis zwischen Kommunen und den 100-prozentigen Bahntöchtern des Bundes. Privat-rechtlich organisiert, handelt es sich bei der DB-Netz-AG, in deren Eigentum das Bauwerk (PHU) steht, um ein Monopolunternehmen des Bundes, das sich unter dem Dach der DB AG gegenüber externen kommunalen Einflüssen weitgehend immun verhalten kann.

Die rechtlichen Verhältnisse sind wenig transparent. Grundlage für den Bau von sog. Kreuzungsbauwerken ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), das die Verantwortlichkeiten zwischen Straßenbausträgern, der Bahn und dem Bund grundsätzlich klärt. Die PHU wird zwar als „Unterführung“ bezeichnet, rechtlich handelt es sich aber um eine

„Eisenbahnüberführung“ im Sinne des EKrG, die zu den Eisenbahnanlagen zählt und damit im Eigentum der DB-Netz AG steht. Diese ist damit zum Unterhalt der PHU verpflichtet. Im Gegensatz dazu stehen sog. Straßenüberführungen, welche Straßen über Gleisanlagen hinwegführen, wie zum Beispiel die Donnersbergerbrücke, im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht der Stadt.



FOTOS: ANJA MILOWANOWIC

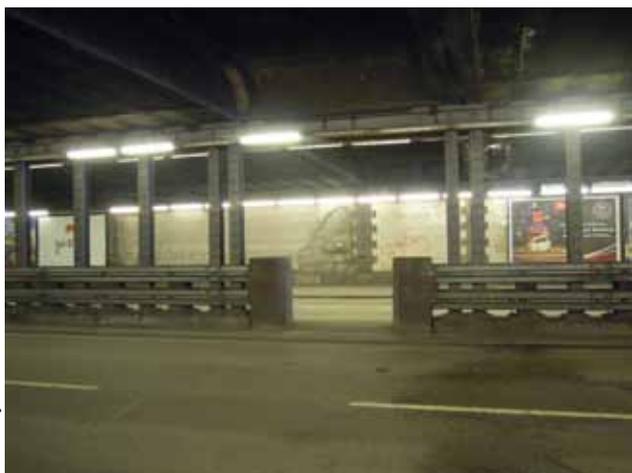
Paul-Heyse-Unterführung

Zuständigkeit des Planungsreferats?

Dem Planungsreferat sind in Bezug auf den unansehnlichen Zustand, der sich vor allem aus dem offensichtlich über Jahrzehnte hinweg vernachlässigten Unterhalt der gekachelten Seitenwände der PHU ergibt, die Hände gebunden. Denn die Bayerische Bauordnung oder das Baugesetzbuch enthalten insoweit keine Eingriffsmöglichkeiten gegenüber der DB-Netz AG. Das Planungsreferat ist und war ausschließlich für die Genehmigung der Großwerbetafeln an den beiden Seitenwänden der Unterführung zuständig. Auf jeder Seite sind insgesamt 21 Großwerbetafeln angebracht, die in dieser enormen Häufung nicht nur erheblichen Ertrag abwerfen, sondern zugleich teilweise den Instandsetzungs- und Unterhaltungstau im Bereich der Seitenwände verdecken.

Die 42 Großwerbetafeln werden vom Werbeunter-

nehmen Stroer in dieser zentralen Lage mit hohem PpS-Wert (Plakatseher pro Stellplatz) bei einem angenommenen mittleren Preis von 30 Euro pro Tag und Fläche vermietet und bringen damit im Jahr ca. 450.000 Euro in die Kasse. Welche Pachteinnahmen die DB-Netz-AG vom Werbeunternehmen Stroer erhält, ist nicht bekannt. Jedenfalls sollte der Ertrag aus dieser Verpachtung ausreichen, wenigstens eine



FOTOS: ANJA MILOWANOVIC

Paul-Heysel-Unterführung

regelmäßige Reinigung der total verschmutzten und verschmierten weiß gekachelten Wände zu finanzieren.

Zuständigkeit des Baureferats?

Das Baureferat der LHSt München ist aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten lediglich verpflichtet, die Unterführung entsprechend den Anforderungen, die sich aus der ordnungsgemäßen Abwicklung des Straßenverkehrs (Auto, Radler und Fußgänger) ergeben, zu beleuchten. Als Straßenbaulastträger obliegt der Stadt auch die regelmäßige Reinigung der Gehwege und der Fahrbahnen, nicht aber die Reinigung der Seitenwände, die originärer Bestandteil des bahneigenen Bauwerks sind.

Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamts?

Auf welchem rechtlichen Weg kann die DB-Netz-AG angehalten werden, ihre vernachlässigte Unterhaltungs- und Reinigungspflicht in Bezug auf die gekachelten Seitenwände zu erfüllen? Die DB-Netz-AG agiert nicht im rechtsfreien Raum. In ihrem Internetauftritt ist zu lesen: „Als natürlicher Monopolist ist die DB-Netz-AG zwei staatlichen Behörden zugeordnet: dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur.“ Da der Aufgabenbereich der Bundesnetzagentur hier offensichtlich nicht berührt ist, kommt die Zuständigkeit des EBA in Betracht. Primärer Aufgabenbereich des EBA ist die Kontrolle der Betriebssicherheit des gesamten Eisenbahnnetzes und der dazugehörigen Betriebsanlagen. Das desolate Erscheinungsbild der PHU tangiert die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs offensichtlich nicht. Die einschlägigen Vorschriften befassen sich mit Pflege und Unterhalt der Gleisanlagen (Rückschneiden des Bewuchses), die regelmäßige Reinigung der Seitenwände des bahneigenen Bauwerks (Bauwerksverzeichnis Nr. 41/1) dürfte darin nicht geregelt sein.

Zuständigkeit des Vorstands der DB-Netz-AG und der DB AG?

Mit Blick auf die lapidare Antwort der DB-Netz-AG, der gegenwärtige Zustand der PHU genüge den Anforderungen an die Betriebssicherheit, erscheint es angezeigt, den Vorstand der DB-Netz-AG in Frankfurt mit der Angelegenheit zu befassen. Es wird nicht verkannt, dass die DB-Netz-AG in Deutschland über 25.000 Eisenbahnüberführungen zu betreuen hat. Andererseits gebietet die sorgfältig gepflegte Corporate Identity der DB-Netz-AG und der DB AG als zukunfts- und kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen den „Schandfleck Paul-Heysel-Unterführung“ an einem zentralen Ort zu beseitigen. Es liegt auf der Hand, dass die in München örtlich zuständigen Vertreter der DB-Netz-AG anzuhalten sind, die Erträge aus der Verpachtung der Werbeflächen unmittelbar für die Reinigung der gekachelten Seitenwände zu verwenden und die notwendigen Unterhaltsarbeiten durchzuführen.

Zuständigkeit des Referats für Arbeit und Wirtschaft (RAW)?

Im Grundsatzbeschluss zur Touristischen Strategie für München vom 14. Oktober 2014 (Nr. 14-20 / V 01052) ist der Schwerpunkt der touristischen Aktivitäten für München umschrieben. Der Markenkern „München“ umfasst hiernach Authentizität, Welttoffenheit und Teilhabe und wird mit den Strategieoptionen Genussskultur und Kulturgenuss umgesetzt.

Im Sinne dieser Handlungsmaxime ist ein politisch-administrativer Vorstoß des RAW unmittelbar

bei den Vorstandsgremien in Frankfurt/Main überfällig. An einer Schlüsselstelle des touristischen Münchens, zwischen Hauptbahnhof und Zentralem Omnibusbahnhof, hat die DB AG ihre über Jahre hinweg vernachlässigten „Hausaufgaben“ im Bereich der Paul-Heysel-Unterführung zeitnah zu erledigen, auch wenn diese in unmittelbarer Nähe ein lukratives

Großprojekt realisieren möchte.

KLAUS BÄUMLER

Klaus Bäumler, Jurist, ehem. Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums

Kontroverse: Hochhaus am Hauptbahnhof

Das SPD-Motto des Kommunalwahlkampfes 2015 „Damit München München bleibt“ konnte man so verstehen, dass Frieden geschlossen werden sollte mit dem „lieben München“, das durch den Entwicklungsdruck aus den Fugen zu geraten droht. Sachgerechtes, unaufgeregtes, ordnendes Handeln in der Stadtentwicklung schien damit angesagt zu sein. Das berechtigte diejenigen zur Hoffnung, die Münchens Substanz gefährdet sehen. Es schien das Versprechen zu sein, den Konsens zu erneuern, dass das Altstadtensemble in seiner Wirkung unangetastet bleiben soll – und dass Fehlentwicklungen, wie die Missachtung der Sichtachse durch das Hochhauspaar hinter dem Siegestor, nicht trotzig zu Vorbildern stilisiert würden. Die Ludwigskirche wurde bereits in den 1970er Jahren karikiert durch das Heizkraftwerk in der Theresienstraße, das vom Monopteros aus gesehen zwischen ihren Türmen erscheint. Auch die exemplarische, inzwischen sogar mit der gated community „The Seven“ vorangetriebene Gentrifizierung in der Altstadt schien als schwerer Fehler der Stadtentwicklung erkannt.

Damit konnte der interessierte Bürger vermuten, dass der Konsens, das Altstadtensemble nicht

durch Hochhäuser zu beschädigen, erneuert wurde. Dieser lautete: Erst außerhalb des Mittleren Rings



GRAFIK: DIETER HANITZSCH

Münchner Skyline: Heute...und Morgen? D. Hanitzsch (SZ vom 1.2.2016)

sollten Hochhäuser an geeigneten Stellen in Frage kommen, die der Architekt und Stadtplaner Detlef Schreiber in seiner 1977 im Auftrag der Landeshauptstadt München erarbeiteten Hochhausstudie („Untersuchung Hochhausstandorte“) ausgewiesen hatte. Umso erstaunter war man, als neben den Plänen zum preisgekrönten Bahnhofsentwurf zusätzlich ein Hochhaus mit 75 Metern Höhe projektiert und von Planungsreferat und Stadtrat befürwortet wurde. Erstaunt musste man in Sichtfeldstudien zur Kenntnis nehmen, dass nun auch zwischen die Türme der Paulskirche ein Klotz gesetzt werden soll, den der Betrachter von der Bavaria aus „genießen“ kann.

München wird also erneut beschädigt, wenn diese Pläne umgesetzt werden. Das Protokoll der Stadtgestaltungskommission liegt inzwischen vor und kann zu diesem Punkt hier eingesehen werden:

<http://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2016/04/Protokollentwurf-der-Kommission-vom-02.02.16-Top-2.pdf>

Vielleicht wird darin eine Überarbeitung angeregt.



Blick vom Monopteros: Das Heizkraftwerk zwischen den Türmen der Ludwigskirche. Die Hoffnung besteht, dass das überflüssige Bauwerk abgebrochen wird. Die Stadt wird hoffentlich der Versuchung widerstehen, hier wie in der Müllerstraße Luxuswohnungsbau zu genehmigen.

Der Schaden tritt aber nicht nur punktuell auf: Das Altstadt-Ensemble selbst wird in seiner Fernwirkung von Westen, von der Seite der Stadteinfahrt beschädigt. Die Stadtsilhouette wird eingeschränkt von der Hackerbrücke, von der Donnersbergerbrücke und von der Terrasse des Busbahnhofs aus. Gerade aus dieser Richtung wird das Ensemble als der Ankunftsort Münchens wahrgenommen.

Es ist nicht verwunderlich, dass Landesdenkmalrat, Landesamt für Denkmalpflege und Heimatpfleger unisono vor diesem Hochhaus am Bahnhof warnen, auch weil dessen Maße in starkem Kontrast zu den



Hinter dem Siegestor wird das Ensemble durch die Twintowers entwertet. Stadtbildpflege tut not.

filigranen Stadttürmen stehen und den plumpen Deutschen Kaiser noch zu übertrumpfen suchen.

Bei diesem „Paradigmenwechsel“, wie der Heimatpfleger Gert F. Goergens in seiner Stellungnahme für den Heimat- und Denkmalrat beklagt, wird die Frage nach dem Münchner Hochhaustyp drängend. Die Stadtgestaltungskommission hat sich damit bereits vor langer Zeit beschäftigt und kam zu dem Ergebnis, dass für München das schlanke Hochhaus als Typ der geeignetste wäre. Allerdings kollidiert dieser Wunsch nach filigraner Ergänzung des Münchner Stadtprofils mit der Wirtschaftlichkeit eines solchen Gebäudes. Beim Hochhaus am Bahnhof handelt es

Stellungnahme des Heimatpflegers der Landeshauptstadt München zur Vorstellung und Planung des Neubaus Hauptbahnhof München und dem Vorschlag des Architekturbüros Auer Weber

In der Heimat- und Denkmalpflegersitzung am 23.09.2015 in Anwesenheit von Herrn Generalkonservator Mathias Pfeil, Frau Keßler, der Leiterin der Unteren Denkmalschutzbehörde und Herrn Gert Goergens als Stadtheimatpfleger wurde im Rahmen der Bauherrensprechstunde erstmals das überarbeitete Projekt zum Neubau des Hauptbahnhofs durch das Architekturbüro Auer & Weber an Hand eines Gesamtmodells vorgestellt und erläutert.

Im Rahmen dieser Gesamtvorstellung wurde die Überarbeitung des Empfangsgebäudes einschließlich des Bahnhofsvorplatzes sowie die neueste Variante für den Bereich des Sarnberger Flügelbahnhofs vorgetragen. Gerade dieser Bereich hat sich ganz offensichtlich in der letzten Planungsphase erheblich verändert.

Das neue Empfangsgebäude bildet einen neuen, großmaßstäblichen, der Aufgabe angemessenen Auftritt. Es wird als positive Entwicklung angesehen, dass die im Wettbewerbsentwurf noch 3-geschossig zum Bahnhofsvorplatz auskragende Schublade auf zwei Vollgeschosse reduziert wurde. Die Höhenentwicklung des Kopfbaus orientiert sich mit der auskragenden Unterseite an den Traufhöhen der Blockrandbebauung um den Bahnhof, und mit der Oberkante (ca. 30 m) an der Firsthöhe des baulichen Umfeldes. Neben der großzügigen Vorplatzsituation und der beachtlichen innenräumlichen Gesamtwirkung ist diese Haltung insgesamt als Antwort auf den Ort und die Aufgabe in sich stimmig. In der bevorstehenden Vertiefungsphase wird eine bessere Integration in das gewachsene, städtische Umfeld bezüglich Maßstäblichkeit, Materialität und Detail erwartet. Dies gilt in besonderem Maße für die Ausformulierung der Seitenflügel in Richtung Norden und Süden.

Beim neuesten Konzept für die Situation des Sarnberger Flügelbahnhofs wird diese integrative Gesamthaltung in Frage gestellt. Die Formulierung eines massiven baulichen Hochpunkts, der die benachbarten Hochhäuser noch deutlich übertrifft, führt an dieser Stelle zu einer unverhältnismäßigen Gewichtsverlagerung vom Empfangsgebäude weg. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass hier das Volumen gegenüber dem Wettbewerbsentwurf von 2006 erheblich gesteigert wurde.

Die Vorstellung dieses neuen, markanten Hochpunktes unmittelbar am Rande des Altstadtensembles und in Sichtbeziehung zu ihrer Turmsilhouette wirft, unabhängig von der durchgängig signalisierten Akzeptanz des Empfangsgebäudes, Fragen zu Sichtbeziehungen und Maßstäblichkeit auf.

sich um den Investorenwunsch der Deutschen Bahn, möglichst viele wirtschaftlich verwertbare Flächen an dieser Stelle für Verwaltung und Hotel zu bekommen. Es ist völlig unverständlich, weshalb die Stadt darauf eingeht. Die Bahn möchte den Bestand von gegenwärtig 78.000 qm auf ca. 125.000 qm Geschossfläche ausdehnen. So entsteht „der Klotz am Bahnhof“, wie ihn Alt-OB Georg Kronawitter nennt. Zudem erhält die Deutsche Bahn, für die allein Bund und Länder zuständig sind, durch die Baurechts-schaffung einen „Zuschuss“ von der Stadt München von – geschätzt – über 500 Millionen Euro.

Ein überragendes Gebäude beansprucht Geltung weit über sich selbst hinaus. Die Türme der Altstadt symbolisieren Bedeutung, z.B. für den Bürgerstolz, der sich in der Spendenbereitschaft für den Liebfrau-



FOTOS: WOLFGANG CZISCH

Blick von der Bavaria: Noch erscheint das geplante Hochhaus nicht zwischen den Türmen der Paulskirche.



FOTO: WOLFGANG CZISCH

Blick von der Donnersberger Brücke: Stadtsilhouette. Links die Störung durch das Hotel „Deutscher Kaiser“ (57 m Höhe), unmittelbar daneben ist das Bahnhofshochhaus geplant (75 m Höhe), das die Silhouette weiter einschränkt.

endem ausdrückte, in dem Stolz auf den Rechtsstaat in den Justizgebäuden und nicht zuletzt in dem Anspruch der Bürger auf die endlich wiedergewonnene kommunale Souveränität im Rathausurm.

Analog dazu würde das Bahnhofshochhaus ein Symbol für die Bedeutung des Bahnverkehrs als modernes Transportmittel sein und damit in Konkurrenz zur Stadtsilhouette treten. Bei einer Abwägung zwischen der Altstadt als Identifikationsort Münchens und der Feier der Bahn sollte München weit höher bewertet werden.

Um diesen ersten Eindruck überprüfen zu können, wurden die Entwurfsverfasser gebeten, dem Landesamt für Denkmalpflege und dem Heimatpfleger erschöpfende Sichtfeldanalysen zukommen zu lassen, bevor zu dieser städtebaulichen Ausformulierung eines neuen Hochpunktes fundierte Stellungnahmen verfasst werden könnten.

Grundsätzlich ist aus Sicht des Heimatpflegers festzuhalten, dass 70 Jahre nach den Kriegszerstörungen, im Rahmen des Wiederaufbaus bis heute, die Turmsilhouette beeinträchtigende Hochpunkte innerhalb des Altstadtensembles sowie in unmittelbarer Nähe vermieden werden konnten. Lediglich zwei profilüberragende Gebäude, das Hotel Deutscher Kaiser (1960, Höhe 57 m) und der Bayerische Rundfunk (1975, Höhe 65 m) wurden noch kurz vor dem Erlass des Denkmalschutzgesetzes genehmigt, unmittelbar am Rand des Altstadtensembles, und wirken sowohl von außen in das Ensemble hinein, als auch beim Blick von innen nach außen. Durch die Erhöhung der Geschossflächen am Sarnberger Flügelbahnhof um 70 % gegenüber dem Wettbewerbsentwurf entsteht an dieser Stelle ein massiver städtebaulicher Akzent, der mit seiner Höhe von 75 m die zitierten Hochpunkte an der westlichen Bahnachse mit ca. 44 m weit übertrifft und wegen seiner Altstadt-nähe in deren Silhouette erkennbar eingreift. Die vorgesehene Nutzung als Hotel bzw. Büroflächen zeigt keinen nachvollziehbaren Bezug zum Empfangsgebäude. Die gestalterische Anmutung einer Stahl-Glas-Rasterfassade erschwert zudem die Integration in das gewachsene Stadtbild mit seinen vorwiegend flächigen, mineralischen Fassaden. Die dargestellten Sichtfeldanalysen sowie eigene Erhebungen zeigen, dass dieser neue, massive Hochpunkt als optische Konkurrenz – sowie in einigen Fällen als störende Überlagerung – zur Stadtsilhouette deutlich in Erscheinung tritt. Einige dieser Überlagerungen (z.B. Blick von der Bavaria, Blick vom Königsplatz) könnten schon allein durch eine maßvolle Höhenreduzierung vermieden werden.

Der Heimatpfleger ist besorgt, dass sich durch die grundsätzliche Aufgabe der Zurückhaltung bezüglich neuer baulicher Hochpunkte unmittelbar am Rande des Altstadtensembles in der Folge weitere Projekte auf diese Vorgaben beziehen werden. Die Vermehrung von baulichen Hochpunkten im oder am Rande vom Altstadtensemble ist auf Dauer geeignet, die gewachsene Eigenart und Unverwechselbarkeit des Stadtbilds zu beschädigen. Einige negative europäische Stadtentwicklungsbeispiele sind hinlänglich bekannt. Eine Diskussion in der Stadtgestaltungskommission wird begrüßt.

München, den 20.10.15

GERT F. GOERGENS, HEIMATPFLEGER DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

In den prämierten Bahnhofsentwurf wurde durch die Aufnahme der First- und Traufhöhe der Maßstab der Umgebung aufgenommen und gewahrt, den nun das Hochhaus konterkariert. Die aufragende, maßstabslose Baumasse erschlägt die Kulisse der Altstadt. Die Auffassung, die Stationen der Bahn bedürften einer besonderen Kennzeichnung durch städtebauliche Ausrufezeichen, ist fast nirgends überzeugend realisiert worden und auch kaum mit einer exemplarischen Moderne zu begründen. In München aber, einer Stadt mit Kopfbahnhof, ist diese Auf-

fassung noch weniger überzeugend. Hier erwartet den Reisenden ein Ziel, das durch die Altstadt nicht besser versinnbildlicht werden kann: München. Ein „Wahrzeichen“ durch ein Verwaltungshochhaus am Bahnhof gerät da zur Abwertung.

WOLFGANG CZISCH

Wolfgang Czisch ist Leiter des Arbeitskreises „Stadt: Gestalt und Lebensraum“ und war Stadtrat und Korreferent des Planungsreferats, Programmausschussvorsitzender des Münchner Forums bis 2013

Muss das Schwammerl wirklich weg? Altstadtfreunde unterstützen Kritik am geplanten Neubau des Hauptbahnhofs

Staatsminister Dr. Ludwig Spaenle und Staatsminister a.D. Dr. Thomas Goppel haben die Neubauplanungen für den Hauptbahnhof in deutlichen Worten kritisiert. Sie vertreten damit nicht nur die Einschätzung des Landesdenkmalrates, sondern geben auch den Münch-

FOTO: ALTSTADTFREUNDE



Hauptbahnhof München

FOTO: ALTSTADTFREUNDE



Hauptbahnhof München, Haupteingang mit Vordach

nerinnen und Münchnern eine Stimme, die sich eine überzeugendere Lösung für ihren Bahnhof wünschen. Der geplante Turm am Sarnberger Flügelbahnhof stört Münchens Altstadtsilhouette erheblich. Der 75-Meter-Bau mit bislang ungeklärter Nutzung lässt die nötige Maßstäblichkeit und einen Bezug zur (teils denkmalge-

schützten) Umgebung vermissen. Er nimmt außerdem keine Rücksicht auf den bestehenden Sarnberger Flügelbahnhof, ein Bauwerk, das völlig zu Recht in der Denkmalliste geführt ist und entsprechenden Schutz verdient.

Mit seiner Frage, ob die „stadtdenkmaltypisch so prägende Fassade“ des aktuellen Hauptbahnhofs „tatsächlich weg muss“, stößt Kunstminister Dr. Spaenle eine wichtige Grundsatzdiskussion an: Ist der gewaltige Milliarden-Neubau mit seinen üppig bemessenen Büro-, Hotel- und Gewerbeflächen am Rande der sensiblen Altstadt wirklich alternativlos? Muss das „Schwammerl“, dieses unverwechselbare Vordach am Hauptportal, tatsächlich einem schon als „Shoppingmall mit Gleisanschluss“ verspoteten Giganten aus Glas und Stahl weichen, der so auch in einem Vorort von Chongqing stehen könnte? Oder schafft München eine individuellere, auch ökologisch überzeugendere Lösung, indem es einen der „bekanntesten Gebäudekomplexe der Nachkriegszeit und des Wiederaufbaus“ (Dr. Ludwig Spaenle) erhält, ordentlich herausputzt und kreativ weiterentwickelt?

Wiederholt hatten die Altstadtfreunde eine ergebnisoffene Diskussion um das Jahrhundertprojekt Hauptbahnhof gefordert. Die Öffentlichkeitsarbeit von Stadt und Bahn konnte bislang nicht überzeugen. Eine angemessene Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger fand auch nach der heftig umstrittenen Informationsveranstaltung im Oktober 2015 nicht statt. Zuletzt ließ die Bahn gleich mehrfach konkrete Angebote für einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern unbeantwortet.

Die Initiative von Herrn Staatsminister Dr. Spaenle und Herrn Staatsminister a.D.

Goppel liefert jetzt hoffentlich die nötigen Impulse für eine ehrliche Diskussion und eine bessere Lösung für Münchens Hauptbahnhof.

Pressemitteilung der Altstadtfreunde München
Kontakt: Florian Grüning, fgruening@hotmail.de

Resolution des Landesdenkmalrates vom 27. November 2015 zum geplanten Neubau des Münchner Hauptbahnhofs

Der Bayerische Landesdenkmalrat hat sich in seinen Sitzungen vom 30. Oktober 2015 und vom 27. November 2015 auf eigene Initiative mit den Planungen der Landeshauptstadt München zum Neubau des Münchner Hauptbahnhofs befasst und stellt dazu Folgendes fest:

Die Stadtsilhouette von München ist von herausragender denkmalpflegerischer Bedeutung. Die Denkmäler in der unmittelbaren Umgebung der Ostfassade des Münchner Hauptbahnhofs sind bedeutende Zeugnisse der Münchner Stadtentwicklung. Mit der weiteren kleinteiligen Bebauung in deren Nachbarschaft stehen sie derzeit als Pendants der dreigeteilten Fassade des Hauptbahnhofs gegenüber und geben dem Bahnhofplatz seinen Forumscharakter. Angesichts der im Landesdenkmalrat vorgelegten Planungen befürchtet der Landesdenkmalrat gravierende denkmalpflegerische Beeinträchtigungen dieser Denkmalwerte:

- a) Das geplante Hochhaus an der Stelle des Sarnberger Flügelbahnhofs mit einer Höhe von 75 m wird die Altstadtsilhouette München und diverse Sichtachsen in der Münchner Innenstadt erheblich stören.
- b) Für den Hochhausbau müsste außerdem der denkmalgeschützte Sarnberger Flügelbahnhof

weichen.

c) Die Größe und der gestalterische Kontrast des aktuellen Entwurfs wird die Denkmäler in der Umgebung des Bahnhofs in ihrer Aussage degradieren und den Forumscharakter vernichten. Aufgrund der fehlenden Maßstäblichkeit und der negativen Auswirkungen auf das Umfeld wird die Planung insgesamt abgelehnt.

Der Landesdenkmalrat erkennt die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsfunktion und der Aufenthaltsqualität, hält aber die geplante Ausweitung der Nutzungen weit über die eigentliche Bahnhofsnutzung hinaus an dieser Stelle für nicht vertretbar. Er kann dem Entwurf aus Gründen der Denkmalpflege deshalb nicht zustimmen und erwartet eine Überarbeitung der Planungen dahingehend, eine weiterhin vielgestaltige bauliche Entwicklung des Umfelds zu achten und die geschichtlich gewachsenen Stadtansichten nicht weiter zu beeinträchtigen. Mit dem geplanten Hochhaus verlässt die Landeshauptstadt München außerdem ihre bisherige, langjährig festgeschriebene Linie, den Blick auf die Altstadtsilhouette freizuhalten. In diesem Zusammenhang empfiehlt der Landesdenkmalrat dringend, die Hochhausstudie Münchens zu aktualisieren und geeignete Standorte festzulegen, wie es die Stadtbaurätin bei ihrem Besuch im Landesdenkmalrat im September angekündigt hat.

Der neue Münchner Hauptbahnhof – Architekturqualität statt Industriebau

Der historische Bau des Münchner Hauptbahnhofs von Friedrich Bürklein aus den Jahren 1847-49 im Rundbogenstil mit Sandsteinsimsen war einst eine typische Münchner Visitenkarte. Er wurde im 2. Weltkrieg leider weitgehend zerstört und nicht wieder aufgebaut. Das derzeit bestehende Empfangsgebäude entstand zwischen 1948 und 1953, das denkmalgeschützte Plattenrelief vom Maler und Bildhauer Rupprecht Geiger zwischen 1958 und 1960. Dieses Bauwerk stellt mit den denkmalgeschützten Teilen ein durchaus bedeutendes Beispiel beachtlicher Nachkriegsarchitektur dar und ist nach Auffassung des Bayerischen Denkmalnetzes denkmalwürdig.

Es wäre durchaus sinnvoll, diesen Baubestand zu erhalten und die Finanzmittel sinnvoller in den Ausbau eingleisiger Bahnstrecken zu investieren, um mehr Sicherheit im Bahnverkehr zu erzielen.

Wenn aber schon der größte Bahnhof Europas aller Zeiten hier entstehen sollte und das Geld erstaunlicherweise trotz defizitärer Haushaltsentwicklung der Bahn vorhanden ist, sollte zumindest gewährleistet sein, dass der Neubau nicht eine gravierende Störung des historischen Stadtbildes bewirkt.

Leider hat es die Landeshauptstadt München versäumt, bei den Planungsvorgaben für den Neubau des Hauptbahnhofs entsprechende Forderungen einzustellen. Die Initiative Münchner Architektur und Kultur fordert seit geraumer Zeit, dass sich Bauvorhaben in historischer Umgebung in das Stadtbild einfügen müssen.

In Ermangelung einer solchen Planungsvorgabe haben die planenden Architekten ihren Gestaltungsspielraum ohne Rücksichten auf die historische

Situation genutzt. Der Hauptbahnhof liegt zwar nicht innerhalb der denkmalgeschützten Altstadt, aber an deren unmittelbarem Rand. Von der Südostecke des Hauptbahnhofs eröffnet sich ein prächtiger Blick über den Stachus hinweg auf die Frauentürme!

Der vom Preisgericht ausgezeichnete Entwurf des Architekturbüros Auer & Weber verstößt nach unserer Auffassung gegen die gebotene Rücksichtnahme auf das historische Stadtbild. Das überdimensionierte Hochhaus am Starnberger Bahnhof mit 75 Metern Höhe steht in bedenklicher Konkurrenz zu den Türmen der Altstadt. Noch bedenklicher sind unseres Erachtens die beiden überhängenden Dachgeschosse am Hauptgebäude, die als eine Art „Sargdeckel“ eine erdrückende Wirkung entfalten und den Eindruck von Architektur-Experimenten des Dekonstruktivismus erwecken.

Dabei wäre es gar nicht so schwierig, diesen kopflastigen Baukörper zu entschärfen. Ein Alternativ-Entwurf des Denkmalnetzes Bayern vermeidet die überhängenden Geschosse und verwandelt sie in einen gefälligen Dachgarten und in ein zurückgesetztes Penthouse.

Dieser sehr ansprechende Alternativ-Entwurf wurde in der gesamten Münchner Presse breit dargestellt und sogar positiv kommentiert. Sehr unverständlich ist, dass die aus 27 Fachleuten bestehende Stadtgestaltungskommission diesen Entwurf ignoriert hat, obwohl er ihr zugeleitet wurde und auch aus der Presse bekannt war.

Erfreulicherweise haben sich bereits der bayerische Bildungs- und Kultusminister Ludwig Spaenle und der Vorsitzende des Landesdenkmalrats, Thomas Goppel, kritisch zu dem offiziellen Entwurf geäußert. Bleibt zu hoffen, dass der Protest des Denkmalnetzes beim Landesdenkmalrat zu einem klaren Votum gegen den geplanten Entwurf führt. Dann bleibt der Weg offen für Alternativen, wie dem Entwurf des Denkmalnetzes.

Schon vor Monaten hat die Initiative Münchner Architektur und Kultur eine online-petition an den Stadtrat der Landeshauptstadt München und an die Deutsche Bahn AG auf den Weg gebracht (www.bi-muenchen.de). Bleibt zu hoffen, dass sich viele Bürger der Stadt München und der Region

dieser Petition anschließen, um den nötigen demokratischen Druck für eine Umplanung zu bewerkstelligen (da es sich um eine Petition und nicht um ein Bürgerbegehren handelt, sind auch Nichtmünchner unterschriftsberechtigt).

KARL HOFMANN

Dr. Karl Hofmann ist Vorsitzender der Initiative Münchner Architektur und Kultur (AKU)

Zum Weiterlesen:

Näheres zur Geschichte des Münchner Hauptbahnhofs siehe www.denkmalnetzbayern.de/index.php/menueeintrag/index/id/ 

Die Gruppe München im Denkmalnetz Bayern nimmt ebenfalls Stellung zum geplanten Neubau des Münchner Hauptbahnhofs: „Kreativ gestalten statt milliarden-schwer klotzen! Denkmalnetz Bayern zum Münchner Hauptbahnhof“, die Stellungnahme finden Sie hier:

http://www.denkmal.netzwerk-heimat.de/index.php/menueeintrag/index/id/10/seite_id/1684 



Alternativ-Projekt, Entwurf: Denkmalnetz, Harald Lukas



Der neue Hauptbahnhof München, Empfangsgebäude und Vorplatz, Entwurf: Auer Weber Architekten BDA

GRAFIK: HARALD LUKAS

GRAFIK: © AUER WEBER / DB STATION & SERVICE AG

Stadtbild nicht der Rendite opfern

Mit großem Interesse verfolge ich die neu begonnene Hochhausdiskussion. Ich möchte meine Meinung mit ein paar Punkten einbringen, nicht zuletzt, weil ich mich schon seit meiner ersten Amtszeit (1972 bis 1978) immer wieder intensiv mit der Hochhausfrage befasst habe.

1. Die Betreibergesellschaft Bahn verhält sich bei dem 75 Meter hohen Hochhaus wie manch anderer Grundstücksverwerter auch: Je größer das Gebäude, umso mehr Büros und Hotelzimmer haben Platz, umso rentabler wird das ganze Projekt sein. Da sind viele Millionen Euro im Spiel, und die Architekten haben es schwer, die Vorgaben der Bauherren unterzubringen.

2. Ich finde, dass der nahe an der Altstadt vorgesehene voluminöse Büroturm zur Frauenkirche und den anderen Türmen und Kuppeln in starker Konkurrenz stehen würde. Für nicht absehbare Zeit wäre das so geschätzte historische Münchner Stadtbild erheblich beeinträchtigt. Dieser geplante wuchtige Bauklotz verwundert und erschreckt einen schon als Modell. Ich meine, er kann so nicht gebaut werden, dabei geht es nicht nur um die Höhe.

3. Die Abkehr von der bisher allseits akzeptierten Linie, Hochhäuser innerhalb des Mittleren Ringes nicht zuzulassen und schon gar nicht in unmittelbarer Nähe zur Altstadt, löst zu Recht heftigen Protest aus. Ich möchte all jene unterstützen, die zu einer gravierenden Änderung dieses Vorhabens aufrufen, wie der allseits geschätzte und erfahrene Kreisheimatpfleger Gert F. Goergens. Er hat recht mit seiner Feststellung: „Der neue Turm würde einen Paradigmenwechsel bedeuten.“ Bayerns oberster Denkmalschüt-

zer Mathias Pfeil sieht in dem geplanten wuchtigen Bauwerk einen neuen Bezugspunkt für künftige Bauwerke. Auch der Vorsitzende des Landesdenkmalrates, Ludwig Spaenle, ist gegen dieses bauliche Ungetüm und verdient Unterstützung. Ich halte auch die Aussage von Prof. Florian Fink in der SZ vom 23./24. Januar für sehr hilfreich: „Wichtig ist, in eine Debatte zu kommen, wie wir als Bürger unserer Stadt in Zukunft leben wollen.“ Die Bürger seien also gefragt. Ich unterstütze auch Stadtrat Walter Zöllner mit seiner Forderung, für dieses Bauvorhaben einen neuen Architektenwettbewerb vorzusehen, was die Stadtgestaltungskommission kürzlich abgelehnt hat.

Diese Aussagen und gravierenden Bedenken von geschätzten und erfahrenen Fachleuten machen eine Neubestimmung notwendig. Ich meine, dass eine große Mehrheit der Münchnerinnen und Münchner letztlich eine behutsame Stadtentwicklung befürworten.

GEORG KRONAWITTER

Georg Kronawitter ist Alt-Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München. Der nochmalige Abdruck seines Leserbriefes, der erstmals am 17. Februar 2016 in der Süddeutschen Zeitung erschien, erfolgt mit seiner ausdrücklichen Zustimmung.

Zuschrift

Ob das in der Diskussion stehende Hochhaus am Hauptbahnhof die „Prüfung bestanden“ hat, löst manche Zweifel aus. Das Projekt war in dieser Form nicht Bestandteil der prämierten Wettbewerbslösung und lässt den Schluss zu, dass es dem Bauherrn vorrangig um wirtschaftliche Optimierung geht. Dabei bleiben Aspekte der Stadtgestalt zweitrangig. Die Stadtgestaltungskommission hat das nicht so gesehen und das Projekt durchgewunken, obwohl bei vielen Bürgern und auch bei Fachleuten erhebliche Vorbehalte dagegen bestehen. Die Argumente „Sichtachsen“ und „Höhenentwicklung“ sind für diesen Standort offensichtlich als nicht relevant erkannt worden. Es bleibt ein Unbehagen am Verfahren und an der

Gestaltung. Einerseits handelt es sich um einen zusätzlichen Gebäudekomplex, ein „Anhängsel“ an dem Wettbewerbsprojekt, was man an der Architektur gut ablesen kann, zum anderen sollte das Projekt, das an dieser Stelle entscheidend die Stadtgestalt bestimmen wird, nicht allein von einem „Beratergremium“ in der Realisierungsphase beraten werden, sondern sollte mit einem neuen Architektenwettbewerb öffentlich zur Diskussion gestellt werden. Diesem Verfahren sollten sich Bauherr und Stadtrat in Verantwortung für die Stadtgestalt an diesem hochempfindlichen Ort stellen. Im übrigen hat der Stadtrat sich vor einem Jahr für das Großprojekt Hauptbahnhof entschieden, jedoch ohne Hochhaus, das damals noch nicht zur Diskussion stand.

HEINZ A. MUSIL, ARCHITEKT, MÜNCHEN

„Kunst am Bau“ – „Kunst im Abbruch“

„... dass diese Furcht zu irren schon der Irrtum selbst ist“: G. W. F. Hegel (1770-1831) und die Genialität der Planungskultur der Deutschen Bahn AG

Zu Beginn der Planungen für „Stuttgart 21“ ließ die Deutsche Bahn 1993 eine Sentenz des in Stuttgart geborenen Philosophen Georg Wilhelm Friedrich Hegel in Leuchtschrift an der Fassade des abzubrechenden Stuttgarter Hauptbahnhofs anbringen: „... dass diese Furcht zu irren schon der Irrtum selbst ist.“ Die besondere Qualität dieser Kunst-Aktion und deren Hintersinn erschließen sich nicht ohne weiteres. Verblüffend ist die Genialität der Planer von „Stuttgart 21“, die dieses philosophische Diktum frühzeitig als Instrument nutzten, um den bei Großprojekten zu erwartenden Widerstand der üblichen „Bedenkenträger“ zu unterminieren. Widerstand und Bedenken derer, die sich kritisch mit Großplanungen auseinandersetzen, sollten von Anfang an nicht ernst genommen werden. Verblüffend ist weiter, dass die verantwortlichen Planer diese frühzeitige Offenlegung ihrer Einstellung zu Kritik an ihrer Planung nicht als peinlich empfinden. Auch heute noch erstrahlt jeden Abend die Leuchtschrift, ursprünglich als „Kunst am Bau“ angebracht, in ihrer gewandelten Funktion als „Kunst im Abbruch“.

Trefflich formuliert der Stuttgarter Literaturwissenschaftler Heinz Schlaffer in der Stuttgarter Zeitung vom 28. Februar 2013 unter dem Aufmacher „Kunst am Bau. Hegel im Dienst von Stuttgart 21“: „Bedenken und denkbaren Widerstand, der sich bei den Bürgern der Stadt gegen die ‚absolute Wahrheit‘ des Tiefbahnhofs hätte regen können, sollte die strahlende Gewissheit in einem verblüffenden Satz, ... autorisiert durch einen der größten Denker aus dem Land der Dichter und Denker heimleuchten... Praktische Bedenkenlosigkeit erhielt durch den einschüchternden Namen eines Philosophen höhere Weihen und sollte so die Einwohner der Stadt auf die Seite des Projekts ziehen, ehe ihnen dämmerte, wor-

um es ging und welche Folgen es haben würde. Die Leuchtreklame diente dazu, alle, die sie lasen, hinter Licht zu führen; ihnen sollte kein Licht aufgehen.“

Der Bonatz-Turm in Stuttgart

Im Jahr 1911 gewann Paul Bonatz (1877-1956) mit 34 (!) Jahren den Architektenwettbewerb zur Errichtung eines neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart. Mit seinem Entwurf nahm Bonatz die Neue Sachlichkeit der 1920er Jahre vorweg. Der Bonatz-Turm mit einer Höhe von 56 m wird als „Landmark“ in die Planung von „Stuttgart 21“ einbezogen. In seiner Autobiographie zeigt Paul Bonatz echte Größe und die Fähigkeit zur Selbstkritik. Rückblickend bemerkt er 1950: „Heute würde man einen Bahnhof viel einfacher bauen. Aber damals waren alle Beteiligten sich einig, dass dieser Bau mehr bedeutet als früher ein Stadttor, mehr als alle Tore einer Stadt zusammen, der wirklich der Nabel des Landes und im Stadtorganismus ein wichtiges Glied ist, wohl einen höheren Rang und Ausdruck verdiene.“

Die Hocheder-Kuppel des Bayerischen Verkehrsministeriums, Abbruch 1959

In den Jahren 1905-1912 wurde in München nach den Plänen des Architekten Karl Hocheder (1854-1917) der repräsentative Monumentalbau des Bayerischen Verkehrs- und Postministeriums errichtet. Die markante Hocheder-Kuppel prägte mit einer Höhe von 74 m als „Verkehrs-Kathedrale“ die Münchner Stadtsilhouette. Dieses „Merkzeichen“ wurde seinerzeit behutsam und rücksichtsvoll außerhalb



SKIZZE: PAUL BONATZ, SAMMLUNG: KLAUS BÄUMLER

Die Skizze zeigt die untere Königstraße in Stuttgart mit Bahnhofsturm, dem Königstor davor und dem Marstall, wie sie bis 1922 bestand; Buchumschlag: Leben und Bauen von Paul Bonatz

der klassischen Hauptblickachse zu den Türmen der Frauenkirche errichtet. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Hocheder-Kuppel nicht irreparabel beschädigt. Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung – Landesgruppe Bayern – setzte sich 1955 mit ihrer geballten Kompetenz für die Erhaltung des ehemaligen Verkehrsministeriums und seiner Kuppel ein. Der engagierte Appell, die das Stadtbild prägende Hocheder-Kuppel zu erhalten, wurde von Bundesbahn und Bundespost ignoriert, die Kuppel trotz aller Proteste 1959 abgebrochen. Die Denkschrift der Landesgruppe Bayern von 1955, illustriert mit den von Prof. Hans Döllgast gezeichneten Stadtsilhouetten, ist abgedruckt in der Zeitschrift „Der Baumeister“, Jahrgang 1955, S. 692 ff. Die Landesgruppe Bayern konnte damals trotz ihrer Kompetenz den „Irrtum“ der Entscheidungsträger bei Bahn und Post nicht verhindern.

Das Hochhaus des Bayerischen Rundfunks aus den 1970er Jahren

In den Jahren 1974-76 entstand nach den Entwürfen der Architekten Helmut von Werz und Partner das 20-stöckige Hochhaus des Bayerischen Rundfunks nördlich der Arnulfstraße, errichtet durch die Neue Heimat Städtebau. Grundlage für dieses Hoch-



Skizzen von Hans Döllgast, Baumeister 1955
Quelle: Bibliothek des Zentralinstitut für Kunstgeschichte

haus bildete ein „städtebauliches Konzept der 1960er Jahre, das eine den Bahnkörper im Norden begleitende Kette von Hochhäusern vorsah“ (vgl. München und seine Bauten nach 1912, S. 256). Entsprechend diesem Konzept war bereits 1958–1960 das Hotel Deutscher Kaiser mit 17 Stockwerken unmittelbar am nördlichen Bahnhofsplatz (Architekt Hans Knapp-Schachleitner) errichtet worden. Es kann dahingestellt bleiben, ob diese beiden Hochhäuser

heute noch Zustimmung in der Stadtgesellschaft finden würden. Festzuhalten ist, dass bereits diese zwei Hochhäuser den Kernbereich des Münchner Hauptbahnhofs prägen. Die damalige städtebauliche Diskussion war sicher nicht von frei von „Irrtümern“. Dennoch wurde bei der seinerzeitigen Situierung



Zerstörtes München 1945, Arnulfstraße mit Blick zur Kuppel des Bayerischen Verkehrsministeriums; Bildarchiv Bayerische Staatsbibliothek München

dieser beiden Hochhäuser der „Respekt-Abstand“ zu der das München-Bild prägenden Stadt-Vedute eingehalten.

Die aktuellen Planungen der Deutschen Bahn für den Sarnberger Bahnhof

Unabhängig von dem bereits durchgeführten Architektenwettbewerb für das neue Empfangsgebäude des Münchner Hauptbahnhofs soll nunmehr östlich der Paul-Heyse-Unterführung im Bereich des Sarnberger Bahnhofs eine „städtebauliche Dominante“ errichtet werden. Da es sich nicht um eine spezifische Einrichtung der DB-Services AG handelt, liegt die Planungshoheit bei der Stadt München. Die Stadtgestaltungskommission hat im kühnen Vorgriff, ohne Vorliegen einer konkreten Planung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens, hierfür bereits ein positives Votum abgegeben. Es bleibt abzuwarten, ob jene, die in München „die Furcht vor dem Irrtum“ mit Blick auf die geplante „städtebauliche Dominante“ bereits zum Ausdruck gebracht haben, mit ihren Bedenken von den politischen-administrativen Entscheidungsträgern und der DB AG als Grundstückseigentümerin ernst genommen werden. Oder ob auch in München der Genius des Philosophen G. W. F. Hegel das Stadtbild der Zukunft prägen wird.

KLAUS BÄUMLER

Weiterführende Literatur:

Wolfram Lübbecke, Hochhäuser. In: Historisches Lexikon Bayerns: <http://www.historisches-lexikon/Hochhäuser> ↗

Bahnhofs-Milieu

Ein Bahnhof ist mehr als ein Haltepunkt für Eisenbahnzüge. Die Eisenbahn und ihre Bahnhöfe waren die großen Mitgestalter der Städte des 19. Jahrhunderts – und sind es nach wie vor, auch wenn sich ihre Betreiber ihrer Verantwortung dabei, wie es scheint, selten bewusst sind. Das aufkommende Eisenbahnwesen zur Mitte des 19. Jahrhunderts erhöhte das Verkehrstempo sprunghaft und ließ die Städte zeitlich zusammenrücken. Die Trassen endeten am Rand der großen Städte in Kopfbahnhöfen – wie etwa in München, Frankfurt, Leipzig, z.T. Berlin, Wien, Paris –, vor den Kopfbahnhöfen öffnete sich die Stadt den ankommenden Passagieren. Oder die Schienenstränge wurden an der Stadt tangential vorbeigeführt, damals am Rand, heute im Zentrum gelegen, versehen mit einem Durchgangsbahnhof mit Möglichkeiten direkter Weiterfahrt. Die industrielle Revolution schaufelte die Menschen vom Land in die Städte. Die Eisenbahn stellte den Haupttransportweg; die Bahnhöfe waren die Schleusentore zwischen Land und Stadt. Sie mutierten zu den neuen Stadttoren; die herrschaftlichen Fassaden vieler Empfangsgebäude zeugen noch heute vom Selbstbewusstsein der Eisenbahn jener Zeit. Doch wer Bahnhöfe allein unter funktionalen Gesichtspunkten betrachtet, verkennt ihre Rolle als sozialer Ort, als Sozialraum und Knotenpunkt vielfältigen sozialen Handelns und sozialer Ereignisse.

Der Bahnhof ist – trotz der privaten Rechtsform der DB – im öffentlichen Bewusstsein nach wie vor ein öffentlicher Raum und trägt als solcher alle Merkmale eines Ortes, der von Widersprüchen geprägt ist. Bahnhof ist ein Ort, an dem Ungleiches gleichzeitig stattfindet: Die strenge Ordnung der Regelungsabläufe des Zugverkehrs kontrastiert mit dem unübersichtlichen Gewimmel der Menschen; der Bahnhof ist ein Transit-, ein Durchgangsort und zugleich ein Ort des Verweilens, ein Sehnsuchtsort für Menschen mit Fernweh; ein Ort des Ankommens und des Wegfahrens; der Sammlung und der Zerstreung; ein Ort für flüchtiges Kennenlernen und Treffpunkt für gezielte Kontakte; ein Ort, wo Massen von Menschen täglich ein-, aus- und umsteigen, aber wo man in der Anonymität der Masse unerkannt bleiben und untertauchen kann; ein Ort, wo vielfältige Servicedienste angeboten werden, die Kunden anziehen sollen, aber wo der reine Aufenthalt zum Aufwärmen und Zeitvertreib als Grund für die Vertreibung vom Bahnhofsgelände reicht; ein Ort, wo Menschen stranden und von wo andere aufbrechen, um fremde Orte zu erkunden. Die Realität des Bahnhofs ist: ein öffentlicher Raum, der gleichermaßen offen und stark reglementiert ist, ein Markt- und Umschlagplatz für die Bedarfe, Anforderungen und Nöte der verschiedensten Menschen und sozialen Gruppen. Und hier liegt wohl auch die besondere Faszination des Bahnhofs begründet: Er bündelt sichtbar und wahrnehmbar auf vergleichbar engem Raum vielfältige soziale und wirtschaftliche Handlungslinien und Interessen; er repräsentiert den Gegensatz zwischen Öffentlichkeit und Privatheit:



Hauptbahnhof München Nordeingang Arnulfstraße

FOTOS: ANJA MILOWANOVIC

dort die offene, die öffentliche Sphäre und hier die Regeln und Normen, die das private Leben formieren und denen man als Einzelner unterworfen ist.

Bahnhof ist auch ein Symbolort, auf den sich unterschiedliche Bilder und Erwartungen projizieren lassen, wo sich aber auch Gelegenheiten im Graubereich zwischen Legalität und Illegalität bieten. Für die Polizei sind Bahnhöfe „kriminogene Orte“, also Lokalitäten und Milieus, die Kriminalität begünstigen – und dies nicht erst seit den Silvester-Vorfällen in Köln. Zumeist weiten sich diese kriminogenen Milieus auf das Quartier rund um den Bahnhof aus. Hier hat sich eine Melange aus touristischen und der Mobilität dienenden Einrichtungen, Kleingewerbe, Lokalitäten des Zeitvertreibs, Geldverleihern, Geldabzockern, Halbseidenem und eindeutig kriminellen Milieus ausgebreitet. Grenzziehungen bleiben schwierig.

Der Bahnhof als öffentlicher Raum und sozialer

Erlebnisraum unterliegt, gerade weil er Knotenpunkt unterschiedlichster wirtschaftlicher und sozialer Interessen ist, selbstverständlich Veränderungen. Zu Zeiten, als die DB noch Deutsche Bundesbahn hieß, standen die Nutzerinteressen noch hoch im Kurs. Es ging um einen störungsfreien, pünktlichen Zugverkehr und zufriedene Bahnnutzer/innen. Die Bahnhöfe boten Warteräume nach Passagierklassen ohne Verzehrzwang, daneben Bahnhofsgaststätten und Reiseproviant an. Bei Hilfebedarf und in sozialen Notfällen konnte (und kann) man sich an die Bahnhofsmissionen wenden.

Die Bahnhofsmissionen in Deutschland, eine Organisation der katholischen und evangelischen Kirchen, bieten ihre Hilfe grundsätzlich jedem Bedürftigen an, auf über 100 großen Bahnhöfen in Deutschland –



Hauptbahnhof München Südeingang

und das in München jeden Tag und rund um die Uhr, anonym und kostenlos. Das Hilfsangebot reicht von kleineren Hilfen (Pflaster kleben, Fahrplanauskünfte erteilen, Unterstützung beim Ausfüllen von Antragsformularen leisten) über Reisehilfen (ältere Menschen, Kranke und Behinderte, Transporthilfen für Menschen mit Kinderwagen, allein reisende Kinder) bis hin zu weiterweisenden sozialen Hilfen, etwa zur Vermittlung in Therapieeinrichtungen, an zuständige Behörden.

Die Bahnhofsmissionen wurden Ende des 19. Jahrhunderts gegründet. Sie entwickelten sich aus Schutz- und Hilfsvereinigungen von Frauen für junge Mädchen, die im Zuge der Industrialisierung vom Lande in die Städte zogen und dort ihren Lebensunterhalt als Arbeiterinnen in Fabriken oder als Dienstmädchen in Privathaushalten zu verdienen suchten. Vielfach gerieten sie an unseriöse Vermittler und landeten in ausbeuterischen Verhältnissen, wurden zur Prostitution gezwungen oder wurden Opfer

des internationalen Mädchenhandels. In München eröffnete die aus Schweden stammende Frauenrechtlerin Ellen Ammann mit dem 1895 gegründeten „Marianischen Mädchenschutzverein“ im Jahr 1897 am Münchner Hauptbahnhof die erste katholische Bahnhofsmission in Deutschland, nachdem in Berlin 1894 die erste evangelische Bahnhofsmission gegründet worden war. Aus dem Beistand für junge Mädchen und Frauen bei der Ankunft in der großen Stadt entwickelte die Bahnhofsmission ihre Angebote um allgemeine Hilfen für Reisende. Bereits vor dem ersten Weltkrieg wurde die interkonfessionelle Kooperation der offenen sozialen Arbeit vereinbart und 1910 die „Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission“ (KKBM) gegründet. Schon 1912 gab es Bahnhofsmissionen in 90 Städten in Deutschland.

Im Zuge der Privatisierung der Bundesbahn zur „Deutschen Bahn“ änderten sich die Prioritäten. Statt hoher Nutzen wurden hohe Renditen oberstes Ziel, dem auch die Bahnhöfe – unternehmerisch zusammengefasst in der Bahn-Tochter DB Station&Service AG – unterworfen wurden. Seitdem werden die Großbahnhöfe – kleinere Bahnhöfe an Nebenstrecken wurden (und werden) verkauft, lässt man verkommen oder richtet sie als Selbstbediener-Haltepunkte zu – hinsichtlich ihrer Flächenrenditen „optimiert“. Bahnhofsumbauten und -neubauten sollen zusätzliche Flächen generieren und dienen der Refinanzierung – gut zu besichtigen etwa am Leipziger Hauptbahnhof. Aber auch die Um- und Einbauten der letzten Jahre im Münchner Hauptbahnhof zeugen von

den bereits erfolgten Bemühungen, aus zusätzlichen Flächen Kapital zu schlagen. Der geplante Bahnofsneubau setzt noch einen drauf. Da stehen dann natürlich Einrichtungen wie Bahnhofsmissionen im Wege, die Vorzugsflächen in Bahnsteignähe belegen. Und so hätte seinerzeit der Bahnvorstand Mehdorn gerne die Bahnhofsmissionen und ihre Klientel aus den Bahnhöfen verdrängt: „Die Leute von der Bahnhofsmission sind barmherzige und liebe Menschen. Aber wir wollen nicht mehr, dass sie eine Warmküche am oder im Bahnhof betreiben.“ Die Bahnkunden, so Mehdorn damals, sähen eben Junkies und Stadtstreicher nicht gerne neben sich. Die Bahnhofsmissionen und die sie tragenden evangelischen und katholischen Kirchen in Deutschland konterten, dass sich ihre Tätigkeit zunehmend auch mit den Folgen der Rationalisierungsmaßnahmen der DB auseinandersetzen habe, etwa weil die Bahnhöfe zunehmend mit Fahrkarten- und anderen Automaten ausgestattet wurden, die viele Reisende nicht bedienen konnten.

Diese suchten dann Auskunft und Hilfe, die sie bei der Bahnhofsmision fanden, seltener bei den unter Personalabbau leidenden Einrichtungen der DB. Die Bahnhofsmisionen konnten bleiben.

Dass soziale Unterstützungseinrichtungen an Bahnhöfen notwendig sind und keinen unnötigen „Sozialklimbim“ darstellen, hat die Aufnahme der Vielzahl der Flüchtlinge und Migranten und ihre Erstversorgung erst letztes Jahr gezeigt. Ohne Bahnhofsmisionen und unzählige freiwillige Helfer wäre diese kritische Situation nicht zu bewältigen gewesen. So wie auch Jahrzehnte zuvor: Auch der Empfang der von den deutschen Unternehmen nachgefragten, per zwischenstaatlichen Verträgen angeworbenen Arbeitskräfte („Gastarbeiter“) aus Italien, Spanien, Portugal, Griechenland, der Türkei und anderen südeuropäischen Ländern in den 1950er und 60 Jahren (bis zum Anwerbestopp 1973) am Münchner Hauptbahnhof und ihre Registrierung in den Katakomben unter dem Bahnsteig 11 konnte nur durch den Einsatz von sozialen Diensten wie Bahnhofsmision und Caritas halbwegs sozialverträglich organisiert werden.

Auch mit einem Neubau des Münchner Hauptbahnhofs werden sich die unterschiedlichen sozialen Anforderungen von Bahn Nutzern und anderen Passanten nicht funktionalisieren und „wegdrücken“

lassen, selbst wenn dies den Betreibern der Bahn gelegen käme. Nutzungen suchen sich ihre Räume... Deswegen wird darauf zu achten sein, dass auch der neue Hauptbahnhof ausreichend Flächen und Räume vorsieht, auf/in denen soziale Dienste tätig werden können – die Bedarfe danach werden eher steigen als sinken.

DETLEV STRÄTER

Dr. Detlev Sträter ist Programmausschuss-Vorsitzender des Münchner Forums.

Zum Weiterlesen:

Imke Schmincke: *Der Bahnhof als Ort der Widersprüche. Eine raum- und körpersoziologische Analyse.* In: Thorsten Benkel (Hrsg.): *Das Frankfurter Bahnhofsviertel. Devianz im öffentlichen Raum*, Wiesbaden, VS Verlag 2010.

Markus Wacket: *Mehdorn, die Bahn und die Börse. Wie Bürger auf der Strecke bleiben*, München 2008.

Christoph Hackelsberger: *Nicht mehr Glanzpunkte, eher blinde Flecken des Verkehrs. Bahnhöfe der Nachkriegszeit.* In: *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Hrsg. Bund Deutscher Architekten (BDA), Deutsche Bahn AG u.a., Katalog zur Ausstellung in München 1998.

Arbeitskreise im April 2016

Sie haben Lust, etwas für München zu tun? Unsere Arbeitskreise stehen Ihnen offen. Eine E-Mail an info@muenchner-forum.de genügt.

Arbeitskreis ‚Junges Forum‘

Leitung: Anet Scherling

nächstes Treffen: Di. 12.04.2016, 19:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Wer beherrscht die Stadt?‘

Leitung: Bernadette Felsch

nächstes Treffen: Mo. 18.04.2016 17:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Schienenverkehr‘

Leitung: Dr. Wolfgang Beyer

nächstes Treffen: Mi. 20.04.2016 18:00 Uhr

Arbeitskreis ‚Attraktiver Nahverkehr‘

Leitung: Berthold Maier und Matthias Hintzen

nächstes Treffen: Do. 28.04.2016, 18:30 Uhr

Sendung verpasst? Radio Lora – Forum aktuell, März 2016

Thema: Ziele, Aufgaben und Themen im Jahr 2016

Was ist das Münchner Forum eigentlich genau? Was macht das Forum und wie arbeitet es? Was sind die aktuellen Themen, mit denen sich das Forum 2016 beschäftigen wird?

Im Gespräch Ursula Ammermann, Geschäftsführerin des Münchner Forums, mit Dr. Detlev Sträter, 1. Vorsitzender, und Klaus Bäumler, 2. Vorsitzender des Programmausschusses des Münchner Forums.

Zur Sendung kommen Sie hier:

<http://muenchner-forum.de/2016/03/23/forum-aktuell-0316-ziele-aufgaben-und-themen-im-jahr-2016/> 

Ankündigung

Vortrag

Peter Joseph Lenné und München:

Peter Joseph Lenné und sein Schmuck- und Grenzzügeplan für München von 1854

Zeit: Mittwoch, 20. April 2016, 19.30 Uhr

Ort: Seidlvilla, Zenzl-Mühsam-Saal

Vor 150 Jahren starb im Januar 1866 Peter Joseph Lenné. Um an den großen preußischen Gartenkünstler, Landschaftsarchitekten und auch Stadtplaner

zu erinnern, wurde das Jahr 2016 zum Lennéjahr deklariert. König Max II. holte Peter Joseph Lenné im Herbst 1853 nach München. Ob und in welcher Weise hat Peter Joseph Lenné in München Spuren hinterlassen? Dieser Frage geht Klaus Bäumler in seinem Vortrag nach. Im Mittelpunkt steht der Schmuck- und Grenzzügeplan für München, den Lenné im Jahr 1854 vorgelegt hat.

Anmeldung nicht erforderlich. Eintritt frei.
Veranstalter: Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL Bayern-Süd).

Ankündigung

Maiausflug am Sonntag, 1. Mai 2016, 14.00 – 16.00 Uhr

„Vom Alten Botanischen Garten zum Finanzgarten“

Unter diesem Motto lädt der Arbeitskreis Öffentliches Grün im Münchner Forum auch heuer zu einem „urbanen“ Maiausflug ein. Der historisch-aktuelle Ausflug führt durch den Alten Botanischen Garten, den „Effner-Park“ auf dem Maximiliansplatz zu den sog. Eschen-Anlagen. Von dort weiter zum „Rest-Park“ des Wittelsbacher Palais am Oskar-von-Miller-Ring. Endpunkt ist die Heinrich-Heine-Grotte im Finanzgarten.

Treffpunkt: Am Staccioli-Ring auf der Kunstplattform Ecke Luisen- / Elisenstraße

Leitung: Klaus Bäumler

Anmeldung ist nicht erforderlich, aber erwünscht unter info@muenchner-forum.de



Alter Botanischer Garten



Finanzgarten

FOTOS: KLAUS BÄUMLER

Radio Lora UKW 92.4 – Forum aktuell am Montag 11. April 2016, 19-20 Uhr,

Thema: Stadtentwicklung in München

Ursula Ammermann im Gespräch mit Münchens Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk über Münchens Siedlungs- und Freiraumentwicklung und die Zukunft der Innenstadt

Nachstehender Leserbrief zum Artikel „Münchens Verkehrspolitik wird immer desaströser“ von Kassian Stroh, Süddeutsche Zeitung v. 9. Januar 2016, S. R1, ungekürzt veröffentlicht in der SZ vom 16. Januar 2016, Seite R5, wird nachfolgend mit Einwilligung des Verfassers nochmals abgedruckt:

Völlig verfahren – zur Münchner Verkehrspolitik

wie wohltuend, dass die SZ endlich einmal die Münchner Verkehrspolitik kritisch beleuchtet und sich nicht auf die Dauer-Akklamation des unseligen Tieftunnel-Projekts zurückzieht. „Unselig“ deshalb, weil dieses überteure, sinnlose, für die Stadtstruktur schädliche Projekt seit nunmehr über 20 Jahren jede sinnvolle Erweiterung des öffentlichen Münchner Verkehrsnetzes blockiert.

Leider macht sich der Autor die irreführende Terminologie der Tunnelbetreiber („2. Stammstrecke“) zu eigen: Eine 2. und 3. Stammstrecke gibt es bereits seit Beginn des Eisenbahn-Zeitalters in München (und damit länger als die sog. 1. Stammstrecke): nämlich den Süd- und Nordring – nur werden leider beide für den Nah- und S-Bahnverkehr nicht genutzt. Noch immer steht ein „Schlechtachten“ aus den 90er Jahren im Raum – mit dem absurden Schluss, ein 40 Meter tiefer Tunnel durch die gesamte Münchner Innenstadt sei günstiger als der Ausbau des Südrings für den S-Bahn-Betrieb.

Die Liste der durch die Tieftunnel-Propaganda und anderwärts blockierten kleinen Projekte ließe sich

beliebig verlängern: Wo bleibt die Ertüchtigung der S-Bahn-Außenäste und der Flughafen-S-Bahn (alle haben trotz gegenteiliger Behauptungen mit dem Tieftunnel nichts zu tun!)? Wo die Verlängerungen der U-Bahn nach Pasing und nach Engelschalking? Warum wird die Tram durch den Englischen Garten (viel vordringlicher und billiger als ein Autotunnel) nicht endlich gebaut? Statt einer U-Bahn in den Münchner Norden könnte die bestehende Tram durch die Barer Straße zur Münchner Freiheit verbunden werden und dann im 2-3-Minutenbetrieb verkehren. Man könnte die Nachwirkungen der verheerenden Tram-Vernichtungspolitik der 70-er bis 90-er Jahre revidieren und wichtige, damals stillgelegte Strecken wiederbeleben, z.B. durch die Kapuzinerstraße nach Obergiesing oder über die Theresienwiese zum Harras und weiter in den Münchner Südwesten und und und

Es wäre zu wünschen, dass die SZ vermehrt solche Projekte aufgreift (daraus könnte schnell ein „kleiner Masterplan“ entstehen) und den Druck auf die Stadtpolitiker erhöht, endlich mit kleinen Maßnahmen zu beginnen, statt weiter die Fata Morgana eines widersinnigen Großprojekts zu beschwören.

Wolfgang Hesse

Prof. Dr. Wolfgang Hesse ist em. Professor am Fachbereich für Mathematik und Informatik der Philipps Universität Marburg und Mitglied im Münchner Forum.

Leserbrief zum Themenschwerpunkt „Kunstareal“ Heft 3.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit Interesse habe ich in Salzburg die „Standpunkte“ des Münchner Forums zum „Kunstareal München“ gelesen. „Kunstareale“ und „Museumsquartiere“ gibt es ja inzwischen an vielen Orten. Für meinen Geschmack als Fernbeobachterin klingen die Statements ein wenig zu abgehoben und unbestimmt, und ich kann die spürbare Ungeduld in den Fragestellungen gut nachvollziehen, was denn

nun die konkreten Maßnahmen sein sollen, die das Planquadrat zum „Kunstareal“ werden lassen. Was z.B. ist für Gäste aus Österreich mit Weghinweisen vom Hbf. aus? An einer Stelle meine ich gelesen zu haben, dass daran auch schon gedacht wurde. Es scheint ganz wichtig, dass die Bürger und Bürgerinnen dranbleiben. Und das ist vermutlich eine schwierige Aufgabe. Schön, dass die Münchner in dieser Hinsicht auch von Belo Horizonte lernen können!

Mit freundlichen Grüßen
Gisela Schuler-Wallner
5020 Salzburg