

## **Heftige Kritik am Hauptbahnhof der Zukunft**

**Peter und Gauweiler und der Kunsthistoriker Helmut Bauer bezeichnen Entwürfe als gesichtslose Architektur.**

Von Alfred Dürr

Die Um- und Neubaupläne für den Hauptbahnhof sorgen für Zündstoff. Der Münchner CSU-Bundestagsabgeordnete Peter Gauweiler und der Kunsthistoriker Helmut Bauer beklagen sich heftig bei Bahnchef Hartmut Mehdorn über das Ergebnis des Architektenwettbewerbs: Dem Neubau fehle das Gesicht, also etwas typisch Münchnerisches.

Als gesichtslose Architektur würden Bauten bezeichnet, die unabhängig vom besonderen Ort und ohne Geschichte existierten, also Tankstellen zum Beispiel, heißt es in dem Brief an Mehdorn. Bei den vorliegenden Bahnhofsentwürfen sei der Charakter der Stadt nicht zu erkennen. Die Architekten würden sich auf den besonderen Standort München überhaupt nicht einlassen.

In seiner heutigen Form entspricht der Hauptbahnhof nicht mehr den Erfordernissen: Das Verkehrsaufkommen hat zugenommen, die unterirdischen Wegverbindungen sind weitläufig und unübersichtlich. Außerdem sollen zusätzliche Verkehrssysteme, wie möglicherweise der Transrapid oder die zweite S-Bahn-Röhre durch die Innenstadt integriert werden. Nach außen hin soll sich der Bahnhof der Zukunft als modernes Dienstleistungszentrum mit Büros und Läden, einem Hotel und einer großen Tiefgarage darstellen.

Drei futuristisch wirkende Entwürfe sind in die Endauswahl gekommen. Sie müssen aber noch überarbeitet werden. Ende Februar 2004 fällt die endgültige Entscheidung, welches Architektenbüro zum Zug kommt. Schon lange vor dem Start des Wettbewerbs hatten Gauweiler und Bauer gefordert, dass beim Neubau die historische Fassade des Architekten Friedrich Bürklein mit seinem Stilgemisch aus Romanik, Gotik und Renaissance zumindest in Zitate wieder erstehen sollte. Und dass dies auch Bestandteil der Aufgabenstellung für den Architekturwettbewerb hätte werden sollen.

### **Basilika für Züge**

1849 war der Münchner Centralbahnhof eingeweiht worden. Fassade und Portikus erinnerten mehr an eine Basilika als an einen Bahnhof. Im zweiten Weltkrieg wurden große Teile zerstört. In den 50er Jahren beseitigte man außer den heute noch stehenden Flügelbauten auf der Nord- und Südseite alle Überreste aus der Bürklein-Ära und errichtete einen funktionalen Hauptbahnhof. Welche architektonische Aura den einstigen Münchner Centralbahnhof gekennzeichnet habe, könne bis zum heutigen Tag in der Maximilianstraße besichtigt werden, wo Bürklein zum ersten Mal den sogenannten Maximilianstil entwickelt habe, so Gauweiler und Bauer

Beim „Bahnhof für das 21. Jahrhundert“ spielt Bürklein allerdings keine Rolle mehr. Die Einbeziehung der ursprünglichen Fassade war nicht einmal in der Aufgabenstellung erwähnt, obwohl Mehdorn geäußert hatte, dass man Gestaltungsvorschläge mit Zitaten der Bürklein-Fassade erwarte. In keiner der Architekturarbeiten ist sie vorgekommen. Diese Art von Retro-Architektur hatte bei der Jury selbst als Idee keine Chance. Bei der Präsentation der preisgekrönten Entwürfe wurde das Bürklein-Thema mit keinem Wort erwähnt.

Der Erhalt der historischen Flügelbauten sei dagegen wesentlicher Bestandteil des Wettbewerbs gewesen, sagt Stadtbaurätin und Preisrichterin Christiane Thalgott. Aber die Bürkleinfassade des ehemaligen Bauwerks würde heute nicht mehr in die deutlich umfangreicheren Dimensionen eines Neubaus passen: „Die kann man nicht einfach aufblasen.“

Mit dem neuen Bahnhof solle ein Wahrzeichen unserer Heimat geschaffen werden, so Gauweiler und Bauer. Nürnberg, Frankfurt, Köln, Budapest, Paris/Gare de l-Est seien nur einige wenige Beispiele, in denen Ankunft und Abfahrt zum Erlebnis würden, „in dem ich erfahre, wo ich bin.“ Diese Erkenntnis sei nicht allein für Reisende wichtig, sondern auch für die künftigen Geschäftsinhaber in dem neuen Bahnhof. Die Besinnung auf und Zitate der Erinnerung an den alten Bürkleinschen Bahnhof sowie der Mut zu einem innovativen Baukonzept führten zu einem zukunftsträchtigen Bahnhof für München.

Die typische Gleishalle bleibe ja erhalten, sagt Thalgott. Wer aus dem Zug aussteige, erkenne auch in Zukunft den Bahnhof wieder. Entscheidend für das Lokalkolorit seien außerdem die Fassaden im Umfeld des Bahnhofs, die Reisende bei der Ankunft erlebten. Eine wichtige Rolle spielt für die Stadtplanung die Neugestaltung des Vorplatzes; hier brauche man deutliche Verbesserungen.

(© Süddeutsche Zeitung vom 10.12.2003,  
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/artikel/287/23264/>