

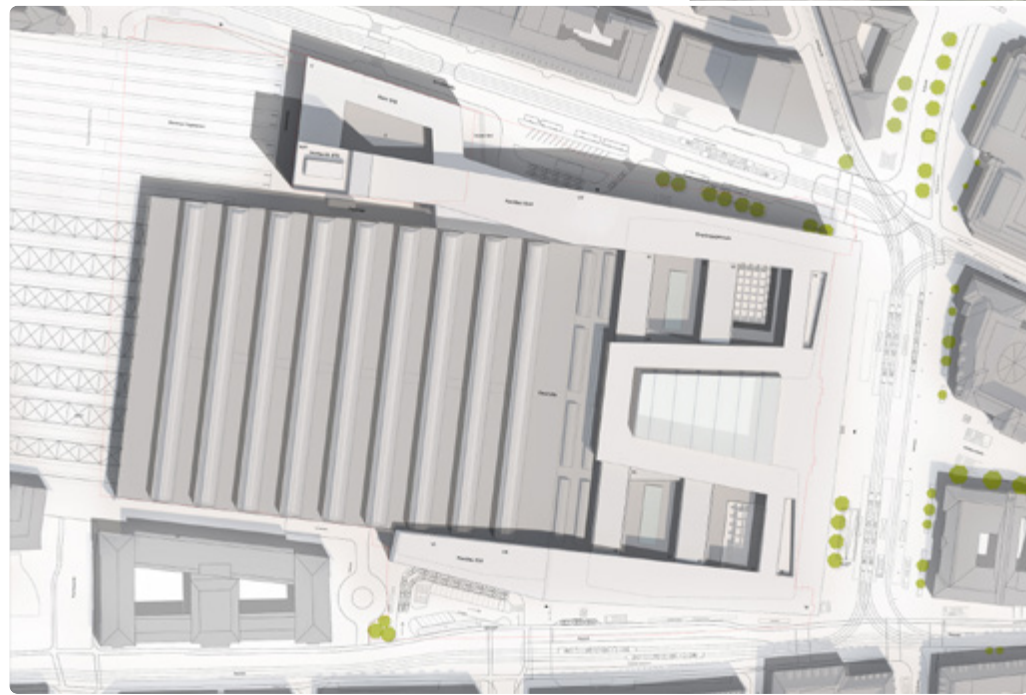


Der neue Münchner Hauptbahnhof

Eine leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe



Das große Investitionsprogramm
für Mobilität und Klimawende.



Eine Stadt und ihr Bahnhof

Vom Stachus kommend geht man heute durch die Schützenstraße zum Münchner Hauptbahnhof. 1840, als der erste Bahnhof eröffnet wurde, lag dieser noch weiter westlich. An der Stelle des heutigen Bahnhofs residierte die Königlich privilegierte Schützengesellschaft von 1406 mit ihrem Schützenhaus. Doch die Beschwerden – sowohl über die weite Entfernung des Bahnhofs zur Stadt als auch über den Lärm der Schützen – bewogen König Ludwig I. zu einem Entschluss: Es braucht einen neuen Bahnhof und die Schützengesellschaft bekommt einen neuen Standort.

Friedrich Bürklein, der spätere Architekt des Maximilians, der Maximilianstraße und vieler weiterer stadt- bildprägender Bauten und Fassaden, erhielt den Auftrag, einen „Centralbahnhof“ zu errichten. 1848 ging dieser in Betrieb. Die Bahnhofshalle hatte fünf Gleise, war 111 Meter lang, 29 Meter breit und 20 Meter hoch. Doch schon bald war der Bahnhof zu klein. Es gab immer wieder Anbauten, Erweiterungen und letztendlich die beiden Flügelbahnhöfe. 1921 gingen der Starnberger und Holzkirchner Flügelbahnhof in Betrieb und der gesamte Bahnhof erhielt mit 36 Gleisen seine größte Ausdehnung.

Über hundert Bombentreffer Anfang 1945 machten einen Zugbetrieb weitestgehend unmöglich. Nach Kriegsende wurden Teile abgebrochen, vieles repariert und einiges neu gebaut. Wichtigster Neubau: die heute denkmalgeschützte Haupthalle 1960, das sogenannte Krupp-Dach. Als „quer zu den Gleisen liegende, im Querschnitt trapezförmige Kastenträger und seitlich angelehnte Oberlichter“ wird die Konstruktion in der Denkmalliste beschrieben. Das 200 Meter lange und 140 Meter breite Dach, das 16 Gleise überspannt, kommt mit nur einer Reihe Mittelstützen aus und besitzt neun Oberlicht-Reihen mit insgesamt 6.000 Glasscheiben.

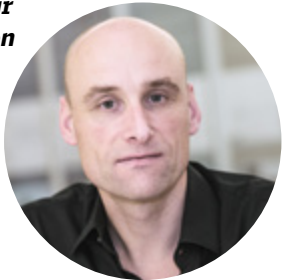
Als die Deutsche Bahn nach der Entscheidung, das Sammelsurium an Nachkriegsbauten durch einen Neubau zu ersetzen, mit dem Abbruch des Gebäuderiegels am Bahnhofplatz begann, weinte diesem niemand eine Träne nach. Im Gegenteil. Das alte Empfangsgebäude war nach außen hin blind, indem es eine Sichtbeziehung zur Stadt verhinderte, und von außen wurde es als abweisend empfunden. Statt eine dynamische Verbindung zur Stadt herzustellen, wirkten Empfangsgebäude und Vorplätze wie Barrieren zwischen den Reisenden am Bahnhof und der Stadt um sie herum.

Mit den Neubauten bekommt München wieder einen lebens- und liebenswerten Bahnhof, aber vor allem auch eine neue leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe mit Aufenthaltsqualität.



„Mit dem Neubau des Empfangsgebäudes und des Starnberger Flügelbahnhofes bietet sich die Möglichkeit, den Münchner Hauptbahnhof und sein Umfeld gesamtheitlich neu zu interpretieren und aufzuwerten. Aus der räumlichen Nähe und der funktionalen Verknüpfung von hochmodernen Verkehrsmitteln zu verdichteten urbanen Aktivitäten wird eine eigenständige, unverwechselbare Typologie entwickelt. Der Bahnhof wird als differenzierte Gesamtfigur konzipiert, die über ihre Dimension und Architektur die Sonderstellung und Erkennbarkeit des Bahnhofes im Stadtgefüge stärkt.“

Moritz Auer, Geschäftsführer
Auer Weber Assoziierte GmbH



Das Architekturbüro Auer Weber ging 2006 als Gewinner aus einem städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb zum neuen Hauptbahnhof hervor. In enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn wurden die Entwürfe mehrmals weiterentwickelt.

Das Empfangsgebäude

Hell, freundlich, sauber und lichtdurchflutet. Ein Ort zum Wohlfühlen und Verweilen, aber auch zum Ankommen und Abreisen. So wird sich das neue Empfangsgebäude des Münchner Hauptbahnhofs gestalten. Die Wahrnehmung wird eine völlig andere sein als die des Konglomerates an Vorgängerbauten, die ein über Jahrzehnte entstandenes Stückwerk dargestellt haben.

Historisches Wachstum

Nachdem das ursprüngliche Empfangsgebäude im Krieg größtenteils zerstört und anschließend abgerissen wurde, konnte 1960 der Neubau mit den begrenzten Mitteln der Nachkriegszeit fertiggestellt werden. Über Jahrzehnte wurden Erweiterungen, Modernisierungen und Umbauten vorgenommen, jeweils den aktuellen Erfordernissen und Ressourcen entsprechend, aber ohne das Gebäude ganzheitlich neu zu konzipieren. Das Ergebnis war ein Hauptbahnhof, der aus betrieblicher Sicht funktionierte. Mit weiter steigenden Nutzerzahlen wurde es immer schwieriger, dies sicherzustellen, und der Bahnhof blieb in vielen Belangen weit hinter seinen Möglichkeiten zurück.

Die Abbruch- und Neubauphase wird den Münchnerinnen und Münchnern, den Fahrgästen und Mitarbeitenden der Deutschen Bahn sowie der anderen Verkehrsunternehmen einiges an Geduld und immer wieder geänderten Wegeführungen abverlangen. Der Betrieb muss schließlich weitergehen und auch die denkmalgeschützte Gleishalle – mit ihrer 30.000 Quadratmeter großen Dachfläche und

der Spannweite von zweimal 70 Metern über alle Bahnsteige hinweg – bleibt bestehen, während alle anderen Bauten sukzessive abgebrochen und von Grund auf neu gebaut werden.

Münchens Mega-Mobilitätsdrehscheibe

„Von Grund auf neu gebaut“, das heißt, das Bauwerk beginnt in 70 Metern Tiefe mit den Fundamenten einer neuen S-Bahn-Station, dem Haltepunkt der 2. Stammstrecke. Deren Bahnsteige befinden sich dann in 41 Metern Tiefe in Ost-West-Richtung. Darüber entsteht in Nord-Süd-Richtung ein Vorhaltebauwerk für eine neue U-Bahn-Station im Auftrag der Landeshauptstadt München. Ebenfalls entstehen im Untergrund diverse Technik- und Funktionsräume sowie Stellplätze für Autos und Fahrräder. Der Münchner Hauptbahnhof, bereits heute Deutschlands größter Bahnhof nach Anzahl der Gleise, bekommt zu den bestehenden drei S- und U-Bahn-Stationen damit zwei weitere Stationen, die zusammen mit einer intelligenten Wegeführung dafür sorgen, dass hier eine der leistungsfähigsten Mobilitätsdrehscheiben Europas entsteht. Darüber, quasi als Sahnehäubchen, wird anschließend das neue Empfangsgebäude errichtet.

Das neue Stadtfoyer

Nach dem Entwurf des Münchner Architekturbüros Auer Weber, der den Planungen zugrunde liegt, wird das neue Empfangsgebäude ein „Stadtfoyer“, das diesen Namen verdient: eine transparente Fassade, fast vollständig aus Glas und Metall, wirkt trotz ihrer Größe leicht im Stadtbild und schafft direkte Sichtverbindungen zwischen der Umgebung und dem Gebäudeinneren. Auch das Dach wird lichtdurchlässig gestaltet und versorgt die darunter liegenden Geschosse großflächig mit Tageslicht. Der helle, transparente Charakter des neuen Gebäudes strahlt ebenso positiv auf die angrenzenden Viertel aus wie seine klaren Konturen. Bei Bau und Betrieb wird auf ressourcenschonende und energieeffiziente Verfahren und Materialien gesetzt.

Innere Werte

Die Aufteilung und Gestaltung der Innenräume orientiert sich ganz klar an den Menschen, die im Hauptbahnhof ankommen, umsteigen, warten oder arbeiten: Es wird Ruhezonen geben und bessere Einkaufsmöglichkeiten, gut geschnittene Ladenflächen, Eventbereiche sowie ein noch besseres Serviceangebot der DB. Die Wegeführung im Gebäude wird vollständig neu konzipiert und so angelegt, dass die Nutzer schnell und intuitiv an ihr Ziel gelangen. In Kombination mit der 2. Stammstrecke kommen die Reisenden deutlich zügiger als bisher zu vielen Zielen im Stadtgebiet, im Münchner Umland oder zum Flughafen.

Daten und Fakten

- 7 oberirdische Geschosse mit Reisezentrum, Information, Fundbüro, DB Lounge, Einzelhandel, Gastronomie, Tagungs-, Event- und Bürobereichen, Sicherheitseinrichtungen und Servicestellen
- 2 Untergeschosse mit über 600 Fahrrad- und knapp 200 Pkw-Stellplätzen
- Länge in Ost-West-Richtung ca. 200 Meter
- Breite in Nord-Süd-Richtung ca. 190 Meter
- Höhe ca. 35 Meter
- Grundfläche ca. 15.560 Quadratmeter



Der Starnberger Flügelbahnhof

Während des Krieges weitgehend zerstört, entstand auf den Überresten bis 1950 der neue Starnberger Flügelbahnhof. 2015 gingen Bilder des Gebäudes um die Welt, die die Ankunft und Erstversorgung von 20.000 Geflüchteten ebenso zeigten wie die Hilfsbereitschaft vieler Münchnerinnen und Münchner.

Leerstand und Stillstand

Seit seiner Eröffnung vor gut 65 Jahren hat der Flügelbahnhof stetig an Bedeutung verloren. Zunächst schleichend durch den Neu- und Ausbau der Gleishalle und des Empfangsgebäudes. Dann rapide ab 1972 durch den Siegeszug der S-Bahn, in dessen Verlauf sich der Verkehr aus dem Umland immer mehr in den Untergrund verlagerte.

Auch heute verkehren am Starnberger Flügelbahnhof zahlreiche Züge. Das zugehörige Gebäude wird jedoch, abgesehen vom Kinder- und Jugendmuseum, seit vielen Jahren nicht mehr regelmäßig genutzt. Vielmehr liegt das Bahnhofsgebäude am nördlichen Rand des Hauptbahnhofs brach. Ein scharfer Kontrast zur lebhaften Maxvorstadt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, der den Stillstand am Bahnhof umso deutlicher werden lässt.

Highlight mit Weitblick

Wir haben heute die Chance, das Bahnhofsareal ganzheitlich neu zu gestalten, und am Starnberger Flügelbahnhof ist die Notwendigkeit besonders groß, ihn zu reaktivieren und eine lebendige Verbindung zum angrenzenden Viertel zu schaffen.

Das neue Basisgebäude wird zusammen mit dem geplanten Hochpunkt Menschen aus nah und fern anziehen. Denn am Starnberger Flügelbahnhof entstehen neben Serviceeinrichtungen auch Büro- und Gewerbeflächen, Räume für Gastronomiebetriebe sowie Parkflächen für Autos und Fahrräder. Die Leute, die diese neuen Möglichkeiten nutzen, werden auch die angrenzenden Straßen mit Leben füllen.

Für die Anwohner und Gewerbetreibenden am Flügelbahnhof bedeutet der Neubau ein neues architektonisches Erkennungsmerkmal Münchens direkt vor ihrer Haustür: Den fast 70 Meter hohen Hochpunkt am westlichen Ende des Komplexes. In ihm findet die Reihe markanter Hochbauten ihren Abschluss, die von der Donnersberger Brücke bis zum Bahnhof reicht. In der weiterentwickelten Planung von Auer Weber, die im Oktober 2017 mit großer Zustimmung von der Stadtgestaltungskommission angenommen wurde, ist eine „Krone“ enthalten: Das oberste Geschoss soll gastronomisch genutzt werden und wird in diesem Rahmen frei zugänglich sein.



Bestandssituation

Daten und Fakten

- Baubeginn: abhängig vom Genehmigungsverfahren, frühestens ab 2026
- Bauzeit: rund 5 Jahre
- Abmessungen Basisgebäude:
 - 5-geschossiges Basisgebäude, bestehend aus 2 Sockelgeschossen und 3-geschossigem Überbau
 - 2 Untergeschosse mit Tiefgarage
 - Höhe ca. 20 m
 - Länge (Ost-West-Richtung) ca. 90 m
 - Breite (Nord-Süd-Richtung) ca. 60 m
 - Grundfläche Ebene 0 (Erdgeschoss) ca. 4.000 m²
- Abmessungen Hochpunkt:
 - 17 oberirdische Vollgeschosse
 - Höhe ca. 69 m (gemessen ab Oberkante Bahnsteig)
 - Grundfläche: 25x30 m im obersten Geschoss

Die weitere Planung

Für den Abbruch des nicht mehr benötigten Bestandsgebäudes ist ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nötig. Die Zustimmung wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt im April 2022 mit dem Planfeststellungsbeschluss gegeben. Für den Neubau des Gebäudekomplexes erfolgt ein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren bei der Landeshauptstadt München. Im Mai 2023 hat der Stadtrat den Bebauungsplan für den Neubau des Gebäudes gebilligt. Damit wurde die Vorentscheidung für das nötige Baurecht getroffen. Im nächsten Schritt wird der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan durch den Stadtrat erwartet.

Aktuell wird beim Starnberger Flügelbahnhof der Bauantrag für den Neubau und die Ausführungsplanung erstellt. Bereits jetzt finden auf dem Querbahnsteig des Starnberger Flügelbahnhofs bauvorbereitende Maßnahmen statt: Leitungen und Kabel verlegt die DB so um, dass die späteren Hauptbaumaßnahmen problemlos durchgeführt werden können. Zudem wird für die Bauzeit unter anderem ein neues Wetterschutzdach und eine neue Treppe zur Arnulfstraße errichtet. Nach derzeitigem Planungsstand rechnen wir mit einer Bauzeit für die Hauptbaumaßnahme von rund fünf Jahren.



Die 2. Stammstrecke München

Die 1972 zu den Olympischen Spielen eröffneten S-Bahn-Linien Münchens sind mit ihren täglich rund 950.000 Fahrgästen an der Belastungsgrenze angekommen. Das Nadelöhr ist die in den 1960er Jahren in offener Bauweise gebaute Stammstrecke, durch die in Spitzenzeiten pro Fahrtrichtung alle zwei Minuten ein Zug fährt. Um dem Wachstum der Stadt und der Region und damit dem steigenden Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln gerecht zu werden, wird auf rund elf Kilometern zwischen den Bahnhöfen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten eine 2. Stammstrecke gebaut. Diese wird die bestehende Stammstrecke entlasten, neue Kapazitäten schaffen, im Störfall eine Ausweichmöglichkeit bieten und gleichzeitig die Einführung eines neuen Express-S-Bahn-Systems ermöglichen.

Drei Stationen, kürzere Fahrzeiten

Kernstück ist ein sieben Kilometer langer Tunnel, der den Hauptbahnhof und den Ostbahnhof miteinander verbindet. Der Tunnel verschwindet von Laim kommend kurz vor der Donnersbergerbrücke unter der Erde und taucht zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring wieder an der Oberfläche auf. Neben den beiden Umsteigestationen Laim und Leuchtenbergring, die bei laufendem Betrieb neu gebaut werden, werden auch drei unterirdische Stationen Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof komplett neu gebaut. Mit nur drei Stationen ermöglicht die neue Stammstrecke deutlich kürzere Fahrzeiten. Die Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen – Hauptbahnhof, Marienplatz/Marienhof und Ostbahnhof – sind mit allen Zügen erreichbar. In Laim und am Leuchtenbergring kann zwischen den S-Bahnen am gleichen Bahnsteig barrierefrei umgestiegen werden.

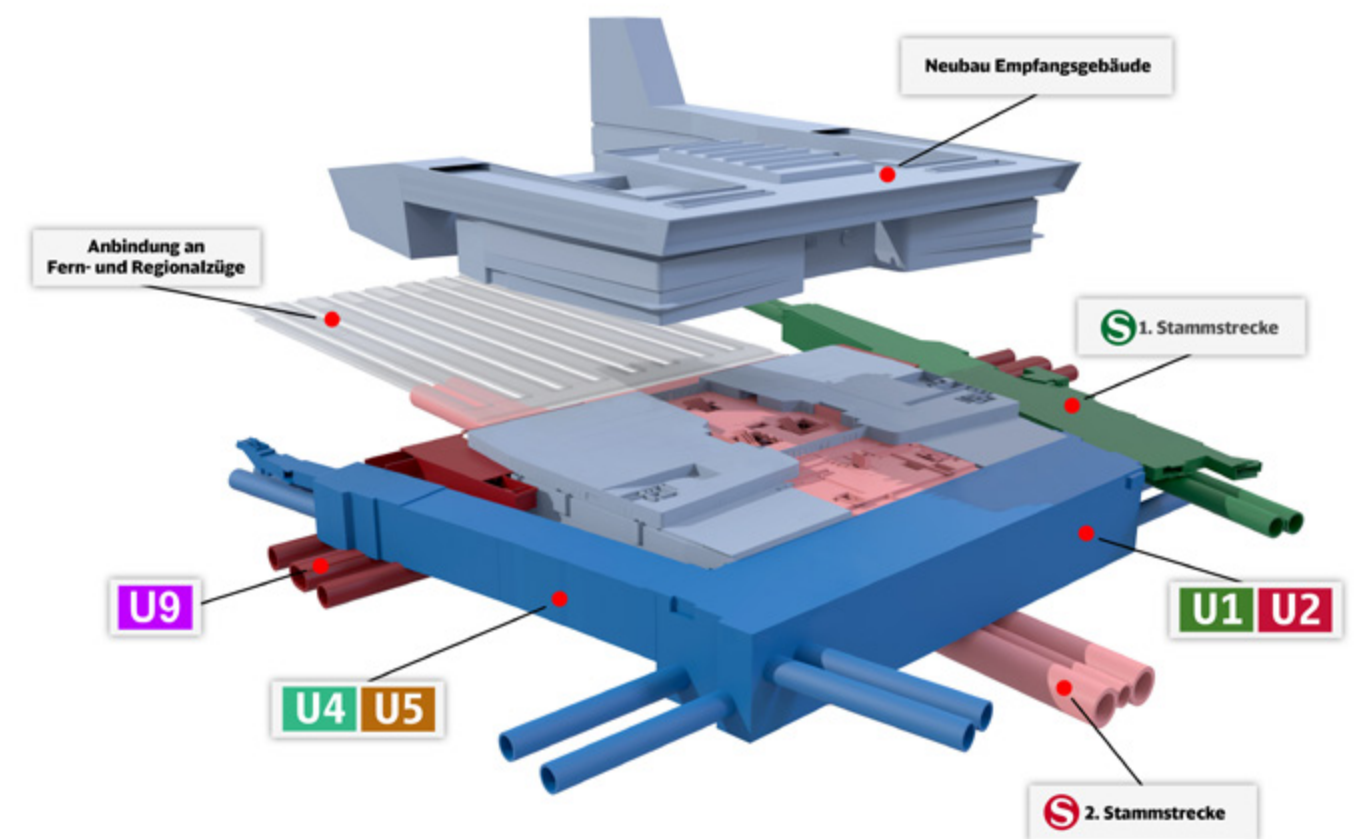
Die 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof

Die neue S-Bahn-Station der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof liegt rund 41 Meter unter dem Empfangsgebäude. Zu dieser neuen Station und allen weiteren Ebenen gelangen die Fahrgäste direkt und bequem über einen zentralen Hauptzugang, den sogenannten „Nukleus“. Über Schnellaufzüge und zahlreiche Rolltreppen gelangt man zügig zu allen U- und S-Bahn-Linien im Hauptbahnhof. So wird das Umsteigen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln einfach.

Für den Bau des Nukleus und der neuen Station wurde zunächst die ehemalige Schalterhalle abgebrochen. In dieser Baugrube entsteht nun die neue unterirdische Station mit den Bahnsteigröhren. Die Landeshauptstadt

München möchte zur Kapazitätserweiterung im Münchner U-Bahn-Netz eine Nord-Süd-Verbindung, die U9, mit Halt am Hauptbahnhof bauen. Im Rahmen der „Integrierten Gesamtlösung“ wird deshalb ein sogenanntes Vorhaltebauwerk für die zukünftige Station der U9 gemeinsam mit dem Bau der Station der 2. Stammstrecke realisiert. Durch die gemeinsame Planung und Umsetzung aller Bauprojekte am Hauptbahnhof wird dieser zu einem modernen, leistungsfähigen und zukunftssicheren Zentrum des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs für München.

Ausführliche Informationen und aktuelle Meldungen zum Bau der 2. Stammstrecke München finden Sie unter www.2.stammstrecke-muenchen.de





Bahnhofsvorplätze



Modernisierungsmaßnahmen

Wie bei jeder Immobilie gilt auch beim Hauptbahnhof: Wenn ein Gebäude langfristig funktionieren und erhalten bleiben soll, muss es kontinuierlich instand gehalten, saniert und modernisiert werden. Für alte Gebäude, die oft um- und ausgebaut wurden und möglicherweise nicht die beste Bausubstanz besitzen, trifft dies umso mehr zu. Deshalb sind am Hauptbahnhof ständig und an vielen verschiedenen Stellen Arbeiten im Gang, die sicherstellen, dass die Fahrgäste und Kunden die bestmögliche Umgebung für ihre Reise, ihren Einkauf oder ihre Arbeit vorfinden.

Daher muss auch am Münchner Hauptbahnhof – trotz des neuen Empfangsgebäudes – immer wieder an vielen Stellen gearbeitet werden. Vieles davon findet für die Öffentlichkeit nicht sichtbar statt. Dennoch steigern alle Maßnahmen den Komfort, verbessern die Orientierung oder gewährleisten die Sicherheit der Menschen im Hauptbahnhof.

Andere Projekte sind während der Umsetzung, aber vor allem in ihrem unmittelbaren Nutzen für die Reisenden klar erkennbar. Ein aktuelles Beispiel sind die Maßnahmen an den Bahnsteigen des Holzkirchner Flügelbahnhofs. Sie wurden auf 76 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht. Damit ist nun ein stufenloser Zustieg in die Züge möglich – ein großer Gewinn, vor allem für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen.

Zwei Projekte in den kommenden Jahren sind die Grundenerneuerung des denkmalgeschützten Gleishallendaches und der Bau eines neuen Daches über dem Querbahnsteig. Auch die Bahnsteiganlagen am Starnberger Flügelbahnhof stehen auf der To-do-Liste.

Viele dieser Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen sind mit Einschränkungen für die Reisenden verbunden, auch wenn wir versuchen, sie so gering wie möglich zu halten. In der Summe sind sie jedoch der Garant dafür, dass der Münchner Hauptbahnhof alle betrieblichen Herausforderungen auch in Zukunft meistern wird.

Zum Münchner Hauptbahnhof gehören neben den Gebäuden und Gleisanlagen drei Plätze: im Osten der Bahnhofplatz als Verbindung zu Stachus und Altstadt, im Norden der Vorplatz an der Arnulf- und im Süden der Vorplatz an der Bayerstraße. Besonders für die Anwohnenden, aber auch für die Reisenden spielen sie eine zentrale Rolle, weil sie das Bindeglied zwischen Bahnhof und Stadt darstellen.

Im Zuge des Neubaus sollen der Bahnhofplatz und die beiden Vorplätze verkehrlich neu geordnet und gestaltet werden. Die Planungen für den Bahnhofplatz liegen im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt München.

In einer Konzeptstudie wurden Varianten zur Verkehrsführung und zur Aufteilung der Funktionen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs erarbeitet. Sie waren die

Grundlage für die Entscheidung des Münchner Stadtrats für einen autofreien Bahnhofplatz. Auf Basis der Konzeptstudie hat der Stadtrat 2021 das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit vertieften Untersuchungen und der Erstellung eines Gestaltungskonzepts beauftragt.

Die übergreifenden Ziele der Untersuchungen sind die Aufwertung aller Platzflächen, eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt sowie die bessere Vernetzung von Fern- und Nahverkehr.

Der neue Münchner Hauptbahnhof – Die Basis der Zukunft

Sie möchten mehr erfahren?

- Weitere Informationen zum neuen Hauptbahnhof finden Sie unter **www.hbf-muc.de** sowie zur 2. Stammstrecke unter **www.2.stammstrecke-muenchen.de**
- Melden Sie sich für unseren Anwohner-Newsletter an unter **www.2.stammstrecke-muenchen.de/newsletter**
- Folgen Sie uns auf Instagram (@2_stammstrecke) und Youtube (@2StammstreckeMunchen)
- Schreiben Sie uns an **info@hbf-muc.de**
- Schauen Sie jederzeit auf der Baustelle vorbei **www.2.stammstrecke-muenchen.de/webcams.html**



Impressum

Herausgeber
Deutsche Bahn AG
Arnulfstraße 27
80335 München

Fotos:
Lothar Mantel (Bestandsbilder
S. 5 und S. 7 Mitte),
Marc Schäfer (S. 5),
Stoiber Productions/DB AG (S. 9),
Auer Weber Assoziierte GmbH
(alle anderen Motive)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Februar 2024