DB NETZE

Der neue Münchner Hauptbahnhof

Das Tor zur Stadt

Eine Stadt und ihr Bahnhof

Das Empfangsgebäude

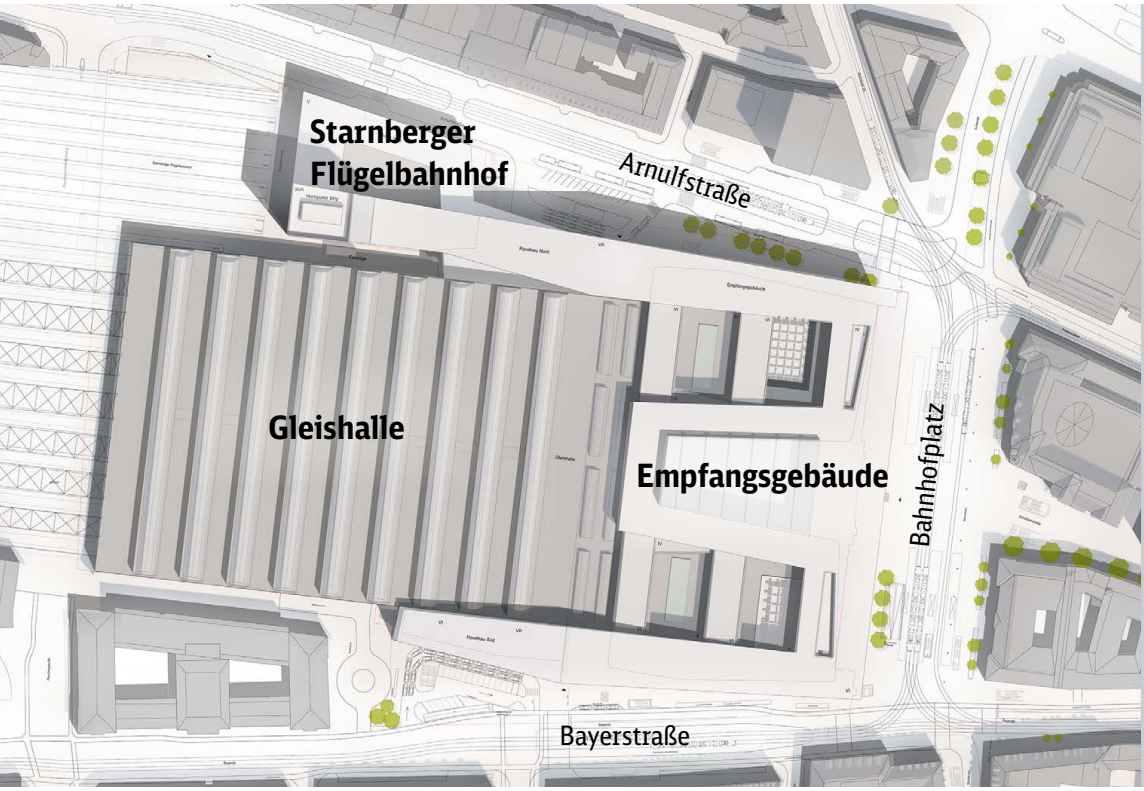
Der Starnberger Flügelbahnhof

Die 2. Stammstrecke München

Modernisierungsmaßnahmen

Vorplätze

Die Basis der Zukunft.



Lageplan des neuen Münchner Hauptbahnhofs

Eine Stadt und ihr Bahnhof

Die Menschen in München sind zurecht stolz auf ihre Stadt. Sie verbindet in einmaliger Weise Tradition und Moderne, ist wirtschaftlich erfolgreich und reich an kulturellen Highlights. Auch deshalb ist München immer in Bewegung: Jedes Jahr kommen Millionen von Besuchern in unsere Stadt, Hunderttausende fahren jeden Tag von oder nach München zur Arbeit, und allein am Münchner Hauptbahnhof sind täglich rund 450.000 Menschen unterwegs – Pendler, Fernreisende und Geschäftsleute ebenso wie Münchner Bürgerinnen und Bürger.

Für Gäste von außerhalb ist der Hauptbahnhof oft der erste Eindruck, den sie von München bekommen. Die Menschen, die hier leben und arbeiten, kennen den Bahnhof hingegen oft schon viele Jahre. Einigkeit herrscht unter den meisten Nutzern darüber, dass der Hauptbahnhof – jenseits der denkmalgeschützten Gleishalle – in seinem aktuellen Bauzustand der Rolle als Tor zu München, der „Weltstadt mit Herz“, nicht mehr gerecht wird.

Steigende Ansprüche und mangelnde Einbindung

Das erste, was dem aufmerksamen Besucher auffällt, ist das in die Jahre gekommene innere und äußere Erscheinungsbild der Gebäude. Es zeugt davon, dass der Hauptbahnhof ursprünglich mit den bescheidenen Mitteln der Nachkriegszeit geplant und gebaut und anschließend immer wieder punktuell aus- und umgebaut wurde.

Aber seit langem steigt die Zahl der täglichen Nutzer und damit steigen auch die Ansprüche an den Hauptbahnhof – sei es in seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt, als Warte-, Arbeits- und Einkaufsumgebung oder als zentrales Element der Münchner Innenstadt, das auf die angrenzenden Stadtviertel ausstrahlt.

Obwohl er mitten im Zentrum der Stadt und des öffentlichen Verkehrs liegt, ist der Hauptbahnhof kaum mit seiner Umgebung verbunden – im Gegenteil: Zusammen mit den stark befahrenen Bahnhofsvorplätzen wirkt das massive Empfangsgebäude wie eine Barriere zwischen den ankommenden Reisenden und der weltberühmten Achse vom Stachus über die Kaufingerstraße bis zum Marienplatz.

Eine einmalige Gelegenheit

Wir haben heute parallel zum Bau der 2. Stammstrecke, deren neue unterirdische Station am Hauptbahnhof direkt unter dem heutigen Empfangsgebäude sein wird, die große Chance, den Hauptbahnhof grundlegend neu zu gestalten; als verbindendes Element zwischen Gästen und Nutzern einerseits sowie Altstadt und umgebenden Vierteln andererseits. Als leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsdrehscheibe für den Nah- und Fernverkehr. Und als repräsentatives und attraktives Tor zu einer weltoffenen Stadt, auf das die Menschen in München mit Recht stolz sein können.

Wie, warum und was wir, die Deutsche Bahn, gemeinsam mit der Landeshauptstadt München im und am Hauptbahnhof planen, möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen.

Das Empfangsgebäude

Ein Empfangsgebäude soll die Menschen im Bahnhof willkommen heißen. Derzeit wirkt die Halle allerdings eher abweisend: Der Besucher findet auf dem Weg von den Gleisen zum Bahnhofplatz eine Halle mit teils verschlossenen Schalterfenstern vor. Zu den Seiten zweigen Passagen ohne Tageslicht ab, die wie Sackgassen wirken. Zuschnitt und Nutzung vieler Verkaufsflächen wirken ebenso improvisiert wie die bunte Mischung aus Bauweisen und -materialien.

Historisches Wachstum

Nachdem das ursprüngliche Empfangsgebäude im Krieg großenteils 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.

Bestandssituation

Das Ergebnis ist ein Hauptbahnhof, der aus betrieblicher Sicht funktioniert – Stand heute. Mit weiter steigenden Nutzerzahlen wird es immer schwieriger, dies sicherzustellen, und schon heute bleibt der Bahnhof in vielen Belangen weit hinter seinen Möglichkeiten zurück. Bereiche, die etwa der Gepäck- oder Postlagerung dienten, wurden irgendwann nicht mehr benötigt und umgenutzt. Sie sind heute Teil des öffentlichen Bahnhofsbereichs – allerdings oft als dunkle, schlecht einsehbare Gänge und Ecken. Dementsprechend negativ beeinflussen sie das subjektive Sicherheitsgefühl der Besucher und Reisenden. Die „gewachsene“ Wegeführung macht die Orientierung für Besucher schwer. Flächen für den Einzelhandel entsprechen vielfach in Größe und Zuschnitt nicht den Ansprüchen der Ladenbesitzer. Außerdem sind die Instandhaltungskosten für das Gebäude aufgrund seines Alters und seiner Bauweise überdurchschnittlich hoch.

Eine bessere Verbindung

Im Gegensatz zu modernen Bahnhöfen in anderen Großstädten ist der Münchner Hauptbahnhof „blind“: Wer sich im

Daten und Fakten zum neuen Empfangsgebäude

- **Baubeginn:** abhängig von Genehmigungsverfahren und Baufortschritt Station 2. Stammstrecke
- **Bauzeit:** rund 5 Jahre
- **Baukosten:** vsl. in dreistelliger Millionenhöhe, abhängig vom Verlauf des Vergabeverfahrens
- **Finanzierung:** nach derzeitigem Stand Deutsche Bahn AG (über 70 % der Gesamtkosten), Bund
- **7 oberirdische Vollgeschosse** mit Serviceeinrichtungen der DB, Einzelhandel, Gastronomie, Tagungs-, Event- und Bürobereichen
- **2 Tiefgeschosse,** u.a. mit 200 Pkw-Stellplätzen
- **Abmessungen Empfangsgebäude**
  - Länge (einschl. Randbauten, Ost-West-Richtung) ca. 200 m
  - Breite (Nord-Süd-Richtung) ca. 190 m
  - Höhe ca. 35 m
  - Grundfläche ca. 15.560 m²
- **Abmessungen Empfangshalle:**
  - Länge ca. 80 m
  - Breite 42 bis 27 m

Bahnhof befindet, erhält kaum eine Sichtverbindung zum umgebenden Stadtviertel. Tritt man auf die Vorplätze, steht man unmittelbar zwischen Tram- und Buslinien oder an vielbefahrenen Straßen. Statt eine dynamische Verbindung zur Stadt herzustellen, wirken Empfangsgebäude und Vorplätze wie Barrieren zwischen den Reisenden am Bahnhof und der Stadt um sie herum.

Diese Trennwirkung hebt das neue Empfangsgebäude auf. 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 Metall und Glas, 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 setzen wir auf ressourcenschonende und energieeffiziente Verfahren und Materialen.

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 dort 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. Und in Kombination mit der 2. Stammstrecke kommen die Reisenden deutlich schneller als bisher zu vielen Zielen im Stadtgebiet, im Münchner Umland oder zum Flughafen.

Die weitere Planung

Für den Bau der neuen unterirdischen S-Bahn-Station müssen große Teile des aktuellen Empfangsgebäudes abgerissen werden. Dadurch bietet sich die Gelegenheit, den hier skizzierten Neubau parallel zu errichten, um die Einschränkungen für die Reisenden und Anwohner zeitlich auf ein Minimum zu reduzieren. Das bedeutet aber auch, dass alle Planungen und Arbeiten an den beiden Großprojekten eng koordiniert und aufeinander abgestimmt werden müssen – nach derzeitigem Stand ist eine Überschneidung der Bauzeit von circa drei Jahren geplant.

Im Herbst wird der Antrag für das Planfeststellungsverfahren zum Neubau des Empfangsgebäudes beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht, an dessen Ende die Erteilung des Baurechts steht.

„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 mehrfach weiterentwickelt.

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.

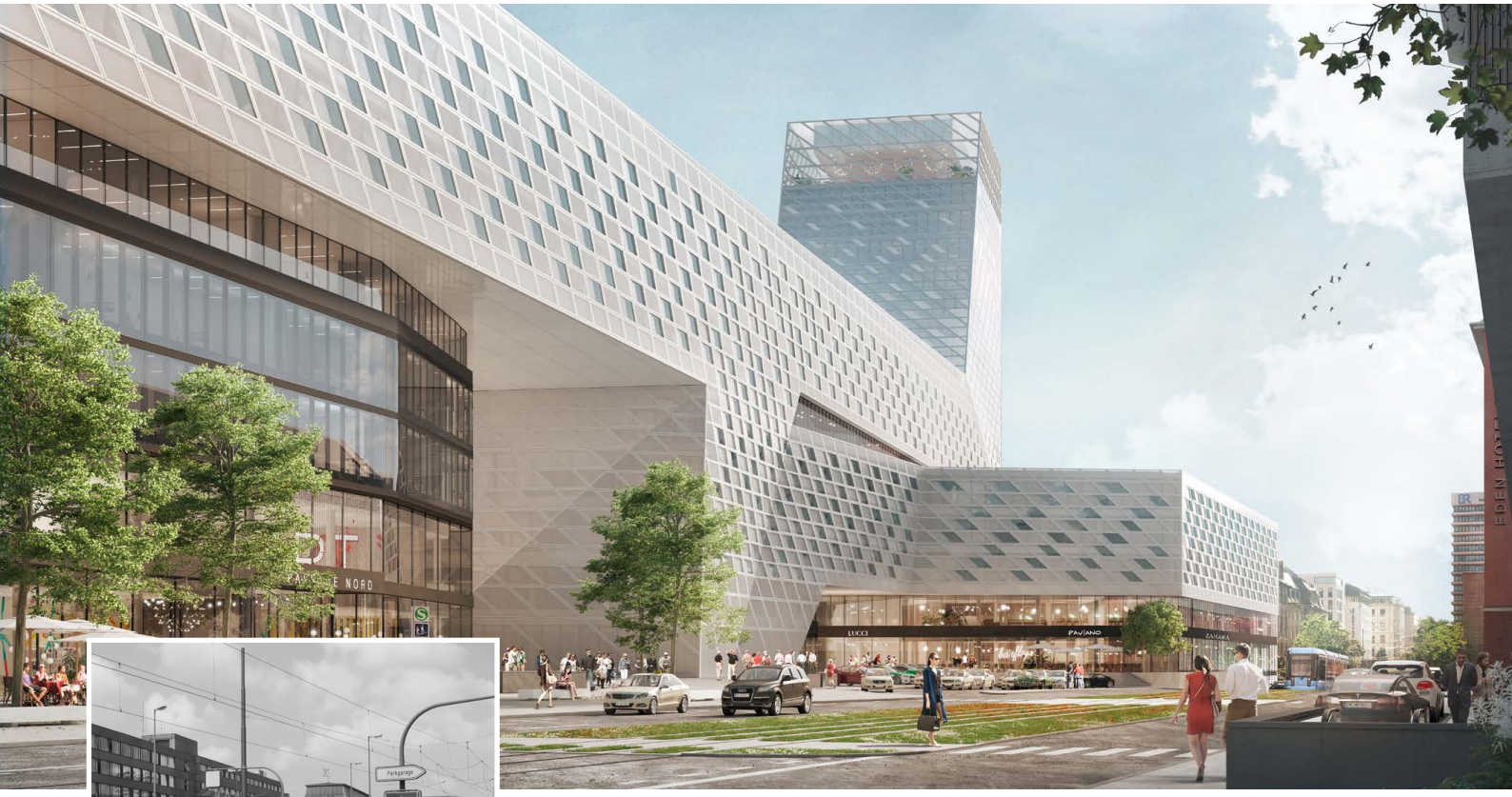
Leerstand und Stillstand

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. Auch das Kinder- und Jugendmuseum kann wieder dort Platz finden. 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.

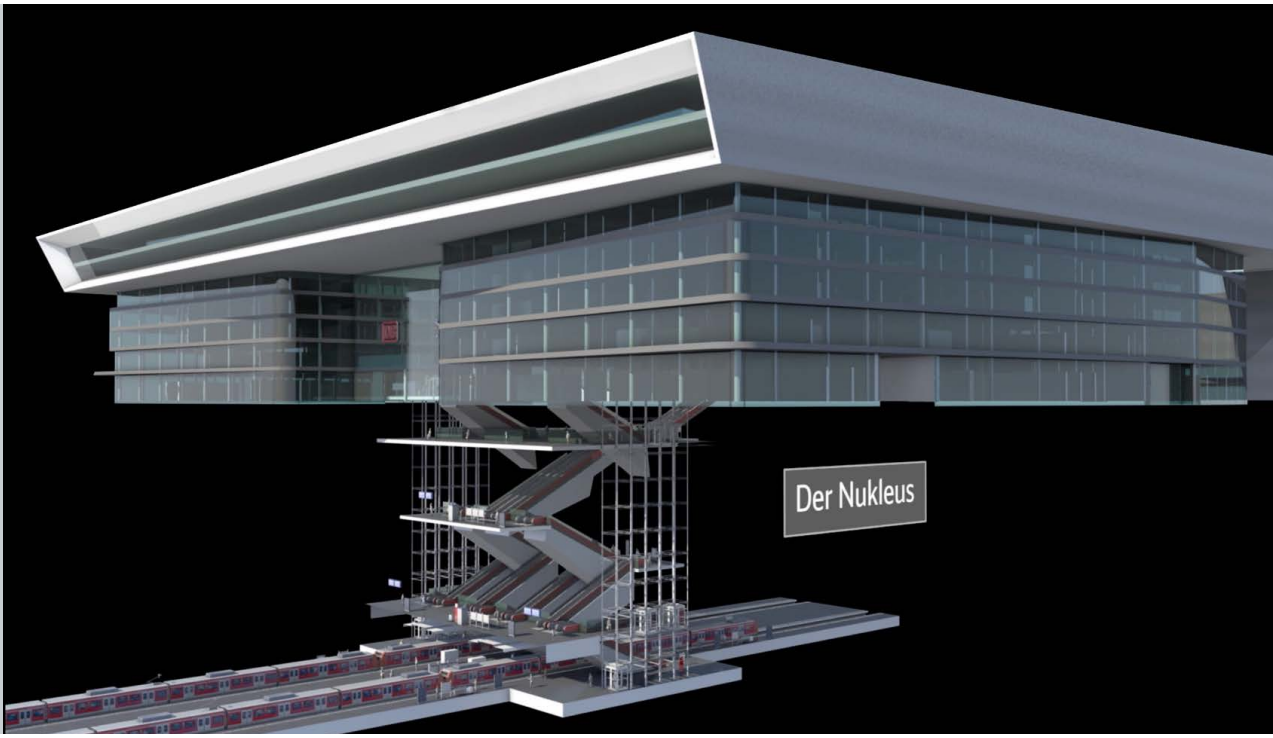
Die weitere Planung

Für den Rückbau ist ein Planfeststellungsbeschluss nötig. Die Unterlagen für das entsprechende Verfahren werden derzeit überarbeitet und Mitte 2018 erneut eingereicht. Anschließend kann das Verfahren offiziell eingeleitet werden.

Im März 2018 haben wir den Antrag auf Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens (B-Plan) eingereicht. Der zuständige Stadtratsausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat im Juni 2018 die Anwendung dieses sogenannten „beschleunigten Verfahrens“ beschlossen. Im nächsten Schritt findet die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Hierbei werden die Planunterlagen für einen Monat dargelegt und die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit, Anregungen vorzubringen. Ein Termin zur Öffentlichkeitsbeteiligung wird voraussichtlich im Herbst stattfinden.

Daten und Fakten zum neuen Starnberger Flügelbahnhof

- **Baubeginn:** abhängig von Genehmigungsverfahren, frühestens ab 2023
- **Bauzeit:** rund 3 Jahre
- **Baukosten:** vsl. in dreistelliger Millionenhöhe, abhängig vom Verlauf des Vergabeverfahrens
- **Finanzierung:** nach derzeitigem Stand fast ausschließlich Deutsche Bahn AG
- **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



Visualisierung der neuen S-Bahn-Station unter dem Hauptbahnhof, mit Zugangsbauwerk („Nukleus“)

Die 2. Stammstrecke München

Gut 40 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten S-Bahn-Linien stößt die vorhandene Stammstrecke an ihre Grenzen. Konzipiert wurde sie für bis zu 250.000 Fahrgäste täglich, mittlerweile nutzen sie rund 850.000 Menschen täglich – Tendenz steigend.

Überfüllte Züge und Wartezeiten sind für viele Pendler und Reisende, besonders zu den Stoßzeiten, ein Ärgernis. Hinzu kommt, dass die Stammstrecke derzeit ein Nadelöhr im Netz darstellt und Störungen dort sich oft auf das gesamte S-Bahn-Netz auswirken.

Infrastruktur für die nächsten Generationen

Die 2. Stammstrecke schafft langfristig die nötigen Kapazitäten, um Menschen aus dem gesamten Stadtgebiet und dem Umland auch in Zukunft zuverlässig, schnell und umweltfreundlich in die Innenstadt zu bringen. Die neue Strecke ermöglicht Taktverdichtungen, Regional- und Express-S-Bahnen, beispielsweise zum Flughafen. Außerdem kann künftig die eine Stammstrecke als Ausweichstrecke dienen, wenn auf der anderen eine Störung auftritt.

Kernstück der neuen Stammstrecke ist ein rund 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. Aufgrund der Vorgaben des Brand- und Katastrophenschutzes werden die beiden neuen Gleise in getrennten Röhren geführt. Die Gesamtlänge der beiden Tunnelröhren beträgt deshalb rund 14 Kilometer. Zudem werden an drei zentralen Verkehrsknotenpunkten in der Innenstadt neue unterirdische Stationen gebaut: am Ostbahnhof, am Marienhof und am Hauptbahnhof.

Die 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof

Die neue S-Bahn-Station der 2. Stammstrecke am Hauptbahnhof liegt rund 40 Meter unter dem heutigen 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 kommen sie 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 müssen große Teile des heutigen Empfangsgebäudes abgerissen werden. Die Planungen aller Bauprojekte am Hauptbahnhof hängen eng zusammen und müssen professionell miteinander koordiniert werden. Mögliche bauliche Entwicklungen im Bereich des Hauptbahnhofs werden dabei schon berücksichtigt, auch wenn sie derzeit noch nicht konkret beplant werden.

Das ist eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Es bietet aber vor allem die einmalige Chance, den neuen Hauptbahnhof zu dem modernen, leistungsfähigen und zukunftssicheren Zentrum des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu machen, das München heute und in Zukunft braucht.

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

Modernisierungsmaßnahmen

Wie bei jeder Immobilie gilt auch beim Hauptbahnhof: Wenn ein Gebäude langfristig funktionieren und erhalten bleiben soll, muss es kontinuierlich instandgehalten, 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 Nutzer die bestmögliche Umgebung für ihre Reise, ihren Einkauf oder ihre Arbeit vorfinden.

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 in den letzten Monaten 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.

Viele dieser Modernisierungsmaßnahmen sind mit Einschränkungen für die Reisenden verbunden, auch wenn wir versuchen, sie so gering wie möglich zu halten. Aber in der Summe sind sie der Garant dafür, dass der Münchner Hauptbahnhof trotz seines Alters alle betrieblichen Herausforderungen auch in Zukunft meistern kann.

Die Vorplätze

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

Im Zuge des Neubaus sollen die Vorplätze verkehrlich neu geordnet und

gestaltet werden. Die Planungen für den Bahnhofplatz liegen im Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt München. Auf Basis einer Konzeptstudie mit mehreren möglichen Varianten hat der Stadtrat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit vertieften Untersuchungen und der Erstellung eines abgestimmten Verkehrskonzepts beauftragt.

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

Unser Versprechen an Sie

Wir stellen Ihnen in dieser Broschüre drei Großprojekte im Herzen von München vor, die sich zeitlich und räumlich überschneiden. Baumaßnahmen dieses Ausmaßes haben zwangsläufig Auswirkungen auf Sie als Reisende, Pendler, Anwohner und Bürger – in manchen Bauphasen mehr, in manchen weniger. Das ist uns als Planer und Bauherren bewusst und wir bitten schon heute um Ihr Verständnis dafür.

Wir versichern Ihnen, dass wir von der Planung bis zur Fertigstellung alles tun, um die Unannehmlichkeiten für Sie so gering wie möglich zu halten. Dabei werden wir stets sorgfältig abwägen zwischen möglichst geringen punktuellen Einschränkungen und einer Minimierung der Gesamtbauzeit.

Der Fern- und Regionalverkehr wird während der Bauzeit weitestgehend aufrechterhalten, das gleiche gilt für die S- und U-Bahn.

Über alle Sperrungen und Umleitungen werden wir Sie frühzeitig und umfassend informieren. Zentrale Online-Plattform für den Neubau des Hauptbahnhofs ist unsere Website www.hbf-muc.de. Dort finden Sie künftig auch Hinweise auf alle weiteren Informationsmöglichkeiten, sobald diese bereitstehen.

Sie möchten mehr erfahren?

- Weitere Informationen zum neuen Hauptbahnhof finden Sie online unter **www.hbf-muc.de** sowie zur 2. Stammstrecke unter **www.2.stammstrecke-muenchen.de**
- Besuchen Sie auch unseren Infocube im Hauptbahnhof, direkt am Querbahnsteig
- Schreiben Sie uns an **info@hbf-muc.de**

Impressum

Herausgeber:
DB Station&Service AG
Richelstraße 3
80634 München

www.hbf-muc.de
E-Mail: info@hbf-muc.de

Fotos:
Lothar Mantel (Bestandsbilder S. 3, S. 5, S. 7 mitte), Marc Schäfer (S. 4), Stoiber Productions/DB AG (S. 6), DB Netz AG (S. 7 oben), Waler – Fotolia (S. 7 unten), Auer Weber Assoziierte GmbH (alle anderen Motive)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Juli 2018