

24.01.2013

Das teure "Wasserschloss"

Viel Glas, viel Licht: In der Ladengalerie soll eine helle und freundliche Atmosphäre herrschen. In den gläsernen Raum mit den großen Kreuzen soll später die Mobilitätszentrale einziehen. Genau gegenüber (mit dem kleinen Vordach) wird die McDonalds-Filiale platziert. Foto: Jens Priedemuth

Von Marc Kolbe

Der "normale" S-Bahn-Fahrer nimmt den Bad Homburger Bahnhof von innen noch immer als simplen Brettversschlag wahr – führt der Weg zu den Gleisen doch derzeit durch einen Löwengang aus Sperrholz. Kaum zu glauben, dass das historische Gemäuer in rund fünf Monaten in altem – oder eher neuem – Glanz erstrahlen soll. Noch immer wird in jeder Ecke gewerkelt, doch wer ein geschultes Auge hat, erkennt die Fortschritte. Denn sind erst mal die Leitungen und Fußböden verlegt, "geht es ganz schnell", sagt die leitende Architektin, die Diplom-Ingenieurin Adriane Gunzer.

"Wenn alles glatt läuft, eröffnen wir den Bahnhof noch vor dem Poesie & Literaturfestival Anfang Juni", sagt Kurdirektor Ralf Wolter, der in Personalunion auch Vorsitzender der Bahnhofs GmbH ist. Trotz aller Hindernisse – Entwässerung und die Klage eines Nachbarn – liege man im Zeitplan. Wolter: "Wir haben erst seit 14 Monaten ein freies Baufeld." Allerdings werde es nicht zu einer "filetierten Eröffnung" kommen. Will heißen: Sind noch nicht alle Pächter mit dem Ausbau ihrer Läden fertig oder andere Arbeiten noch nicht

abgeschlossen, "dann eröffnen wir eben später", so Wolter weiter.

Mit 18 Millionen Euro war die Baumaßnahme zunächst taxiert, bei 22,8 Millionen wird sie jetzt landen. Grund für die Mehrausgaben ist in erster Linie die komplizierte Entwässerung unter dem Bahnhof. "Wir wussten vorher, dass dort Wasser ist, aber nicht, wie viel", erklärt Wolter, der das Gebäude als "Wasserschloss" bezeichnet. Das Gemäuer sei zum Teil unterspült gewesen. Also mussten eine aufwendige Drainage-Leitung und ein Tiefentunnel gebohrt werden – kostenintensive Maßnahmen.

Das Wasser unter und im Bahnhof speist sich im Wesentlichen durch drei Quellen. So sickert Regenwasser von den Gleisanlagen Richtung Bahnhof. "Die Gleise verfügen nur über eine einfach strukturierte Entwässerung", erklärt der Kurdirektor. Die zweite Quelle ist eine echte Quelle, die im Bereich des Fürstenbahnhofs liegt. Wolter: "Die drückt so richtig Wasser ins Gebäude." Hinzu kommt, dass das Areal rund um den Bahnhof früher ein Feuchtwiesen-Gebiet war, in dem sich vor allem im Frühjahr das Schmelzwasser aus dem Taunus sammelt. "Dabei ist das Gebäude über Jahre hinweg immer wieder unterspült worden", so Wolter.

Ein Politikum stellen die Mehrkosten übrigens nicht dar. Im Finanzausschuss wurde das Thema gerade mal zwei Minuten behandelt. Und auch die Rathauspitze sieht keinen Grund zu intervenieren. Die von Wolter genannten Gründe – auch die Klage eines Nachbarn hatte rund eine halbe Million Euro Mehrkosten verursacht – seien, so OB Michael Korwisi (Grüne), "absolut plausibel und nachvollziehbar". Zudem sei dem Magistrat und den Fraktionschefs bereits 2011 bekannt gewesen, dass die Maßnahme teurer werden würde. Allerdings kannte man damals noch keine konkreten Zahlen.

Während der Bauphase ist der Bahnhof in elf Arbeitsbereiche eingeteilt. Vor allem in den Bereichen 9 (der Wintergarten der Gastronomie) und 10 (Ladenpassage) sind die Fortschritte am besten zu erkennen. Beide

Abschnitte sind Anbauten an das bisherige Gebäude. Dabei wurden die bisherigen Außenmauern zu Innenmauern umfunktioniert. Auffällig: Es wird viel mit Glas gearbeitet. "Unser Ziel ist es, ein Maximum an Transparenz zu schaffen", erklärt Gunzer. Im Bereich 10 kann man bereits die einzelnen Ladengeschäfte erahnen. Betritt man diesen Abschnitt über den 24-Stunden-Eingang, findet sich rechter Hand die Mobilitätszentrale, gegenüber sind die Räume für die McDonalds-Filiale und die Bäckerei.

In den kommenden Wochen sollen nach und nach die alten Bleiglasfenster geliefert werden. Allein im Bereich 8 (Sozial- und Aufenthaltsräume in den Obergeschossen) müssen 18 Fenster eingesetzt werden. Das Restaurant ist fast fertig, kommende Woche soll der Parkettboden verlegt werden. In der Küche wird bereits am Fußbodenaufbau gearbeitet.

Apropos Fußboden: Damit der ehemalige Speicher unter dem Dach künftig als Kulturspeicher genutzt werden kann, war einiges an deutscher Ingenieurskunst notwendig. "Wir mussten auf den bisherigen Boden noch eine Betondecke legen. Die wirken jetzt im Sandwich", erklärt Gerd Gröschl, der ebenso wie Gunzer für Mailänder Consult arbeitet. Und damit der Fußboden unter der Last nicht wegbricht, musste der Druck über Streben auf die Außenmauern geleitet werden. Generell hat der Speicher die Architekten vor Probleme gestellt. So mussten etliche Holzstützen beseitigt werden. Neu eingezogene Stahlrahmen und unzählige Knotenbleche sorgen jetzt für die Stabilität des Dachstuhls.