

## München City

### Die Bahn lenkt ein

#### Statt der heftig kritisierten Billigvariante will der Konzern nun doch den Hauptbahnhof nach Plänen von Auer+Weber bauen

Von Marco Völklein

München - Die Deutsche Bahn will beim geplanten Neubau des Hauptbahnhofs nun doch versuchen, den preisgekrönten Entwurf des Architektenbüros Auer+Weber umzusetzen. Darauf haben sich Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) und der Technikvorstand der Bahn, Volker Kefer, bei einem Spitzentreffen in Berlin verständigt. Kefer habe ihm zugesagt, in Kürze auf das Büro Auer+Weber+Assoziierte zuzugehen und bis Herbst eine Lösung zu finden, sagte Ude der Süddeutschen Zeitung. Ein Bahnsprecher bestätigte das. Über die Ergebnisse dieser Verhandlungen soll dann abschließend bei einem neuerlichen Treffen im Herbst geredet werden, an dem laut Ude auch Bahn-Chef Rüdiger Grube teilnehmen soll. Der OB wertete das Ergebnis des Gesprächs als 'vollen Erfolg'.

Vorausgegangen war dem Treffen ein heftiger Streit zwischen der Bahn und dem Stadtrat. Der Konzern hatte im Frühjahr erklärt, beim geplanten Neubau des Bahnhofsgebäudes auf den preisgekrönten Auer+Weber-Entwurf verzichten zu wollen. Stattdessen hatte die Bahn ein eigenes Konzept für einen 'funktionalen Neubau' vorgelegt. Dieses sei wesentlich günstiger als der Entwurf von Auer+Weber. Das Münchner Büro hatte vor Jahren einen Gestaltungswettbewerb gewonnen und mit seinem Vorschlag nicht nur die Jury, sondern auch die Stadträte begeistert. Der Entwurf der Bahn wurde bei der Präsentation im Mai dagegen von zahlreichen Stadträten als 'Flickwerk' und 'Kaufhausarchitektur' gescholten; ein hoher Bahnmanager wurde sogar ausgebuht, weil er konkrete Fragen der Stadträte zu Planung und Kostenkalkulation nicht beantworten wollte.

Die Frage nach den Baukosten dürfte auch nach dem Gespräch mit Ude ein Konfliktthema zwischen Bahn und den Architekten bleiben. Laut Ude hat die Bahn ihm zwar 'Zahlenmaterial mit Endsummen' unterbreitet. 'Nachvollziehbare Zwischenschritte fehlen aber.' Daher sei es nun an der Bahn, zusammen mit Auer+Weber eine Lösung im Kostenstreit zu finden. Das Münchner Büro hat immer wieder betont, sein Entwurf könne auch für weit weniger Geld als die ursprünglich genannten etwa 350 Millionen Euro realisiert werden; dazu müsste der Entwurf leicht umgeplant werden. Das Grundkonzept bliebe aber erhalten.

Daran ist auch der Stadt gelegen. Denn das Planungsreferat hatte heftige Kritik an dem 'funktionalen Neubau' der Bahn geübt. So wollte der Konzern - um die Kosten zu drücken - bei den Übergängen von den Fernbahnsteigen zur U-Bahn sowie zur bestehenden Stammstrecke sparen. Dort könnte es dann eng werden, hatten die städtischen Planer bemängelt. Auch der Durchgang von der Bahnsteighalle zum Bahnhofsvorplatz sei zu eng gefasst. Denn um höhere Mieteinnahmen zu erzielen, hatte die Bahn in ihrem neuen Entwurf größere Ladenflächen vorgesehen - und diesen Platz von den ursprünglich eingeplanten Flächen für die Fußgänger und Reisenden abgeknipst. Laut Ude hat die Bahn nun zugesagt, die aus seiner Sicht 'unverzichtbaren Verbesserungen' bei den Verknüpfungspunkten und den Passagierströmen zu berücksichtigen. 'Der Bahn ist klar, dass sie zwar zur Erfüllung wirtschaftlicher Vorgaben, aber auch zur Erfüllung verkehrlicher Anforderungen verpflichtet ist', so Ude.

Ein Problem bleibt: Die Bahn kann den Neubau erst nach Fertigstellung der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke angehen. Denn dazu muss am Hauptbahnhof ein großes Zugangsbauwerk errichtet werden - und erst wenn das steht, kann die Bahn das neue Empfangsgebäude darauf bauen. Unklar ist aber bisher, ob der Bund seinen Anteil von einer Milliarde Euro für den zweiten Tunnel bereitstellt. Ude verlangte daher eine Entscheidung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) bis Herbst - und wird dabei unterstützt von der Münchner CSU: 'Wir sind nicht bereit, uns erneut auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verträsten zu lassen', sagte Fraktionschef Josef Schmid. (Seite 3, Kommentar)

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 13. Juli 2011, Seite 37