



Der Traum vom Glaspalast: Die Simulation zeigt den Siegerentwurf der Architekten „Auer + Weber“ für den Umbau des Hauptbahnhofs.

FKN

# Hauptbahnhof könnte billiger werden

Der Bremsklotz Stammstrecke scheint gelöst. Seehofers Eingeständnis bringt neue Bewegung in die Pläne für den Nahverkehr. Auch das Projekt Hauptbahnhof könnte aus dem Dornröschenschlaf erwachen. Ohne zweite Röhre wird der Umbau womöglich schneller und billiger.

VON THOMAS SCHMIDT

Die Architekten müssen zurück an den Zeichentisch. Dabei waren sie doch eigentlich gerade fertig. Ende März lieferten die Planer von „Auer + Weber“ ihren frisch überarbeiteten Entwurf für den Umbau des Münchner Hauptbahnhofs bei der Bahn ab. Ein prächtiger Palast aus Glas und

Stahl – samt einem 40 Meter tiefen Schacht als Portal für die zweite Stammstrecke. Die aber ist – nach aktueller politischer Großwetterlage – tot. Innerhalb der CSU formiert sich zwar Widerstand (siehe Text unten), Ministerpräsident Horst Seehofer aber hat bereits das Totenglöckchen geläutet.

Die Suche nach Alternativen für den Nahverkehr hat wieder Fahrt aufgenommen. „Die Stammstrecke war der große Bremsklotz für den Bahnverkehr“, sagt Andreas Nagel von der „Aktion Münchner Fahrgäste“. Jetzt scheint die Bremse gelöst zu sein. Das könnte auch neuen Schwung bringen für den Bahnhof. „Es muss endlich etwas passieren“, sagt Nagel.

Angesichts des politischen Gezeters will sich die Bahn noch nicht in die Karten blicken lassen. „So lange keine offizielle politische Entschei-

dung zur zweiten Stammstrecke vorliegt, hat die Bahn keine Veranlassung, die Pläne zu ändern“, sagte ein Sprecher gestern unserer Zeitung. Natürlich macht sich die DB längst Gedanken darüber, wie es weitergeht, wenn die Röhre nicht kommt. Sagen will man dazu aber kein Sterbenswörtchen.

Der Tod der Stammstrecke könnte den Umbau des Bahnhofs im besten Fall beschleunigen, hofft Nagel. Zumindest dann, wenn sich Politik und Bahn endlich einig werden. Denn mit dem Wegfall der zweiten Röhre fallen auch die Pläne für einen gigantischen Tiefbauflach. Ein Experte, der nicht genannt werden will, bestätigt: „Das wäre ein riesiger Zeitgewinn.“ Nicht nur, weil der 40-Meter-Schacht obsolet wäre, sondern auch, weil man mit dem Hochbau früher beginnen könnte.

Gut möglich, dass das grob geschätzt 350 Millionen Euro teure Vorhaben jetzt sogar günstiger wird.

Bislang ist die Stammstrecke ein fester Bestandteil der Pläne von „Auer + Weber“. Das bedeutet aber nicht, dass die Architekten ihren kompletten, preisgekrönten Entwurf jetzt in den Papierkorb stopfen müssen, betont Projektplaner Moritz Auer. „Man müsste natürlich Teilbereiche überdenken“, sagt er. „Es ist aber nicht so, dass man das Gebäude nur mit Stammstrecke bauen könnte. Das geht auch ohne.“

Es geht nur nicht ohne eine Entscheidung. Und die zieht sich. „Auer + Weber“ hatten ihren Siegerentwurf bereits im Jahr 2003 vorgestellt – damals schwebte noch der Transrapid durch die Köpfe der Planer. Drei Jahre später präsentierten sie eine überarbeitete Fassung – ohne Transrapid, mit neuem

Zugang zur Stammstrecke. Es folgte ein Krach mit der Bahn, die den Glaspalast zu teuer fand. Das ambitionierte Vorhaben fiel in einen Dornröschenschlaf. Im Mai 2007 verkündete die DB sogar, der Bahnhof bleibe, wie er ist. Das schier unendliche Gezerre um die Stammstrecke wirkte zusätzlich wie Valium.

Durch das Drängen der Stadt kam wieder Leben in die Sache. Im Mai 2011 stellte die Bahn einen eigenen Vorschlag im Rathaus vor, der mit dem „Auer+Weber“-Entwurf kaum noch etwas zu tun hatte. Es kam zum Eklat. Die Stadträte quittierten den Entwurf mit lauten Buh-Rufen. Die Bahn ruderte daraufhin zurück und suchte nach einem Kompromiss. Den haben „Auer+Weber“ nun vorgelegt. Wieder mit Stammstrecke. Nur ein paar Wochen, bevor die Politik die Röhre begrub.