



Sardinien im Untergrund

Auf einigen Strecken ist die U-Bahn an der Kapazitätsgrenze angelangt, doch alle Lösungen für das Problem sind nur langfristig umsetzbar

Von Marco Völklein

300000 Besucher beim Kirchentag oder auch nur 70000 Fans an einem Samstag auf dem Weg ins Stadion in Fröttmaning - da wird es eng in der U-Bahn. Aber nicht nur zu diesen Großereignissen drängen sich die Menschen im Untergrund. Gerade während der zuletzt arg verregneten Tage herrschte in den Waggonen und den Stationen Sardinien-Enggefühl. Insbesondere auf den Linien U3 und U6 sowie auf U1 und U2 wird es eng. 'In Spitzenzeiten stoßen wir an unsere Kapazitätsgrenze', sagt Herbert König, Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Doch wie kommt München raus aus dem Dilemma? Es gibt zwar verschiedene Lösungen. Aber die haben alle einen oder mehrere Haken. Die SZ gibt einen Überblick:

Lösung 1: Dichter Takt

Derzeit fahren die Züge auf den stark nachgefragten Strecken im Berufsverkehr bereits im Zweieinhalb-Minuten-Takt. Mit einem Zwei-Minuten-Takt ließe sich die Kapazität auf den innerstädtischen Kernstrecken um bis zu 20 Prozent erhöhen. Das Problem ist aber: Die Münchner kommen nicht schnell genug in die Züge rein und wieder heraus, so dass diese nicht rechtzeitig aus der Station fahren können. In den U-Bahn-Tunneln entsteht damit ein Stau. Japanische Mega-Citys lösen das Problem, indem sie Mitarbeiter abstellen, die die Menschen in die Waggonen 'hineinquetschen'. Doch davor schreckt die MVG noch zurück. Zudem müssten die Abfahrtszeiten an den äußeren Ästen der Linien angepasst werden - was alles sehr kompliziert ist. Derzeit untersucht ein Schweizer Ingenieurbüro gerade, ob dies machbar wäre.

Lösung 2: Mehr Züge

Selbst wenn das Schweizer Büro feststellt, dass sich der Takt irgendwie steigern ließe, stellt sich ein weiteres Problem: Die zusätzlichen Züge werden nur in der Innenstadt benötigt, nicht aber am Stadtrand. Diese Verstärkerzüge müssten also in Innenstadtnähe wenden, kurz nachdem sie die Engpassbereiche passiert haben - auf der Linie U2 zum Beispiel kurz nach den Haltestellen Giesing oder Innsbrucker Ring. Diese Wendestellen gibt es aber nicht; und es ist auch fast unmöglich, sie nachträglich einzubauen. Die MVG hat dies bereits untersucht. Ganz abgesehen davon, dass neue Züge erst beschafft werden müssten, was einige Zeit in Anspruch nimmt. Und unklar ist auch, wer diese neuen Züge letztlich bezahlen soll. Die Zuschüsse vom Bund und vom Freistaat für neue Fahrzeuge wurden nach Auskunft von MVG-Chef Herbert König zuletzt gekürzt. Hinzu kommt: Neue Züge bräuchten neues Personal. Und auch das kostet Geld.

Lösung 3: Bahnhofsumbau

Nicht nur in den Zügen wird es eng, auch auf den Bahnsteigen. Vor allem die U-Bahn-Stationen Hauptbahnhof, Sendlinger Tor und Odeonsplatz sind tendenziell überlastet. Lediglich im U-Bahnhof Marienplatz hat die MVG sich selbst und den Fahrgästen durch die breiteren Bahnsteige Luft verschafft. Eine Idee sähe so aus: Zusätzliche Seitenbahnsteige wie bei der S-Bahn am Marienplatz, Stachus und Hauptbahnhof würden die Lage entspannen - und dazu führen, dass die Passagiere rascher aus- und einsteigen und die Züge schneller den Bahnhof wieder verlassen können. Doch Untersuchungen des Baureferats haben gezeigt: Am Sendlinger Tor zum Beispiel steht das dreigeschossige Kellerbauwerk der Kreissparkasse der U-Bahn im Weg. Und bei einer Erweiterung der Station am Hauptbahnhof käme die U-Bahn der geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke in die Quere. Derzeit lässt die MVG untersuchen, ob es zumindest dort nicht noch eine Lösung gibt. Das Ergebnis ist aber offen.

Lösung 4: Neue Linie

Um die U3 und U6 zu entlasten, denkt MVG-Chef König an den großen Wurf: an eine neue Linie. Die U9, so der Arbeitstitel, würde nach den ersten Planungen an der Imploder- oder Poccistraße aus dem bestehenden Streckennetz abzweigen und über Theresienwiese, Hauptbahnhof, das Pinakothekenviertel weiter quer durch Schwabing zur Münchner Freiheit führen (Grafik, Foto: Rumpf). Problem: Bistlang ist die U 9 nicht mehr als eine vage Idee. Der Stadtrat konnte sich nicht dazu durchringen, Planungsreferat und MVG mit der Konzeption einer solchen Linie zu beauftragen. Und auch hier stellt sich natürlich die Frage nach der Finanzierung. Fachleute schätzen die Kosten auf 250 bis 360 Millionen Euro. Bis die U9 tatsächlich rollen wird, dürften mindestens zehn bis 20 Jahre vergehen - wie bei Großprojekten dieser Art üblich.

Lösung 5: Neue Trambahnen

Das Hauptproblem des Münchner Nahverkehrs ist, dass die Netze von U- wie S-Bahn aufs Zentrum ausgerichtet sind. Wer etwa von Bogenhausen nach Neuhausen will, muss in die Innenstadt - und damit durch die überlasteten Röhren in der City. Nach den Vorstellungen der Stadtplaner sollen neue Trambahnlinien die Stadtviertel tangential verbinden: im Westen eine Linie vom Romanplatz über Laimer Bahnhof und die Fürstenrieder Straße zum U-Bahnhof Aidenbachstraße. Und im Norden eine Linie vom Effnerplatz durch den Englischen Garten und die Franz-Josef-Straße zum Elisabethplatz, um dann auf bestehenden Tramschienen bis Neuhausen weitergeführt zu werden. Das Problem: Auch diese Projekte sind in einer frühen Planungsphase; sie brauchen Zeit. Die Münchner werden sich wohl weiter in die U-Bahn quetschen müssen. (Kommentar)

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.141, Mittwoch, den 23. Juni 2010 , Seite 43

Fenster schließen »