



Es wird eng

Die zweite Stammstrecke bringt zusätzliche Pendler zum Hauptbahnhof - die U-Bahn-Stationen dort sind dann zu klein

München - Auch Verkehrsplaner kennen die Bilder von der Loveparade in Duisburg, von der sich stauenden Menschenmenge in einem engen Tunnel. Und von den Toten und Verletzten, die zu beklagen waren, als nicht mehr genügend Platz da war für die Besucher der Großveranstaltung. Nun sind die Planer der Stadtwerke München (SWM) weit davon entfernt, vor solchen Folgen zu warnen. Dennoch schwingt Besorgnis mit, wenn sie vom möglichen Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke reden. Dann nämlich könnten im morgendlichen Berufsverkehr zu viele Menschen auf die Bahnsteige der U-Bahn am Hauptbahnhof drängen. Oder es könnte sein, dass beim Oktoberfest die Zugänge zu einzelnen U-Bahnanlagen gesperrt werden müssten - und die Menschen dann irgendwo in den unterirdischen Gängen am Münchner Hauptbahnhof stecken.

Derzeit laufen nicht nur die Finanzverhandlungen für die zweite Stammstrecke auf Hochtouren (siehe oben); auch die Planer sind voll beschäftigt. Normalerweise stimmen sich die Ingenieure der Bahn und die der SWM eng ab - schließlich sollen die Fahrgäste die Einrichtungen beider Verkehrsunternehmen nutzen und gut umsteigen können. Doch bei der Frage, wie der S-Bahn-Haltepunkt der zweiten Stammstrecke am Hauptbahnhof an die beiden U-Bahnlinien angebunden wird, gehen die Meinungen und Ansichten weit auseinander. Bereits vor einem Jahr wiesen die SWM-Planer die Bahn auf gravierende Mängel und Probleme hin. Oberbürgermeister Christian Ude lud beide Seiten im Januar 2010 zu einem Gespräch in sein Amtszimmer. 'Mehrere Male haben wir die Bahn auf die Probleme hingewiesen', sagt Herbert König, Chef der Stadtwerke-Tochter Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Doch bislang fühlen sich seine Planer nicht ernst genommen, in einigen Punkten schlicht ignoriert.

Vor allem eine Frage beunruhigt die SWM-Ingenieure: Wie lässt sich verhindern, dass zu viele Menschen, die mit der S-Bahn aus dem Umland an die Haltepunkte am Hauptbahnhof gebracht werden, auf die Bahnsteige von U1/2 beziehungsweise U4/5 drängen. Denn diese sind - gebaut in den 1970er Jahren - nach Ansicht der SWM-Verkehrsplaner nun nicht mehr ausreichend groß, um die zusätzlichen Fahrgäste, die die zweite Stammstrecke bringen wird, aufnehmen zu können. Schon heute drängen sich im morgendlichen Berufsverkehr die Menschen auf den Bahnsteigen von U1/2 neben den Auf- und Abgängen sowie den Aufzügen. Die Ingenieure sprechen an diesen Stellen von den nötigen 'Durchgangsbreiten', die nicht mehr ausreichend seien. Zudem besteht die Gefahr, dass die Rolltreppen die Fahrgäste nicht schnell genug wegschaffen können - was zum Problem wird, wenn bereits der nächste Zug einfährt und neue Passagiere auf die Bahnsteige entlässt. 'Bis heute hat die Bahn auf diese Einwände keine Antworten', klagt König. Schlimmer noch: Geschehe nichts, sei auch der Zwei-Minuten-Takt bei der U-Bahn gefährdet, den König vom Jahr 2014 an einführen will - gibt es Engpässe auf den Bahnsteigen, können die Züge nicht in so kurzen Abständen rollen. Daher müsse man sich zumindest eine Lösung einfallen lassen, wie die Verkehrsleiter der MVG bei einem überfüllten Bahnsteig sinnvoll die Zugänge sperren könnten. Doch auch dazu gebe es derzeit keine Vorschläge, sagt König. Zumal es einem Bahnnutzer kaum zuzumuten sein wird, jeden Morgen im Berufsverkehr ein paar Minuten vor einem gesperrten U-Bahnhof zu stehen - und zu warten, bis wieder Platz auf dem Bahnsteig ist.

Die Bahn ist bei diesem Thema 'noch nicht so weit, wie wir eigentlich sein wollten' - das zumindest hat Planungsleiter Albert Scheller zuletzt im Münchner Stadtrat eingeräumt. Der Konzern werde die Dinge nun im weiteren Verlauf der Planungen und vor allem in der Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt 'strukturiert abarbeiten', erklärte ein Sprecher der Bahntochter DB Projektbau. Dazu werde es weitere Anhörungen geben, bei denen auch die SWM ihre

Einwände vorbringen könnten. 'Abgebügelt oder gar zur Seite gelegt ist da jedenfalls nichts', versichert der Sprecher. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.278, Mittwoch, den 01. Dezember 2010, Seite 38

fenster schließen 