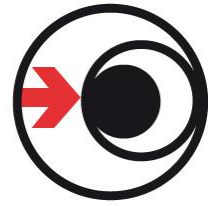




Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

**MÜNCHNER
FORUM**
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



München, 23.10.2019

Stellungnahme des AAN im Münchner Forum zum Bau des U9 Bahnhofs am Hauptbahnhof (Stadtratsbeschluss vom 23.10.2019)

U29 – Bauleistungen für U9 am Hauptbahnhof schnellstmöglich nutzen, um das Angebot auf der U2 zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching zu verbessern

U29 in Stichpunkten

- Die U9 würde die radiale Struktur des Münchner Schnellbahnnetzes – und damit die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste in der Innenstadt – weiter verstärken.
- Alternativen zur U9 – in Form einer Kombination von S-Bahn-, U-Bahn- oder Straßenbahnstrecken - sind nicht untersucht worden.
- Da keine Alternativen untersucht wurden, konnte auch nicht über solche entschieden werden.
- Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats beschloss am 23.10.2019 den Rohbau des U9 Bahnhofs am Hauptbahnhof.
- Um aus dieser Ausgabe (ca. 400 Mio. Euro) eine sinnvolle Investition zu machen, muss dieser Bahnhof zur schnellstmöglichen Verbesserung des U-Bahnbetriebs verwendet werden.
- Da die U2 nördlich des Hauptbahnhofs den höchsten Überfüllungsgrad und den unzuverlässigsten Betrieb im U-Bahnnetz aufweist, bietet sich zur Entlastung die Verbindung vom U-Bahnhof Theresienstraße zum Hauptbahnhof (U9) an.
- So können Verstärkerzüge auf der U2 nach Feldmoching mit einer U29 (Hauptbahnhof (U9) – Feldmoching) eingesetzt werden.
- Damit kann – neben der Taktverdichtung auf 2-Minuten-Takt– auch ein stabilerer Betrieb auf der U2 angeboten werden.
- Der Bau der U-Bahn vom neuen U9 Bahnhof Hauptbahnhof zur Theresienstraße ist im Rahmen des Baus der U9 ohnehin geplant – es entstehen also keine zusätzlichen Kosten.

Eine Anmerkung vorab

Der AAN war und ist nicht der Ansicht, dass die U9 die beste Lösung für das Hauptproblem des Münchner U-Bahnnetzes ist – der Überlastung des Stadtzentrums. Dieses Problem lässt sich vor allem durch den Neubau von Tangenten – sei es als Tram oder als Schnellbahn (S-Bahn Nordring) lösen. Andererseits gilt es, aus dem vom Stadtrat gesetzten Rahmenbedingungen den besten Nutzen für die Fahrgäste zu erzielen.

Der Münchner Stadtrat entschied, den Rohbau der U9 am Hauptbahnhof zu Kosten von 400 Millionen Euro zu realisieren.

Da die Entwicklung und Untersuchung von entscheidungsreifen Tangenten-Konzepten (vgl. oben) spätestens seit 2008 systematisch vernachlässigt wurde, lagen dem Stadtrat keine Alternativen vor, über die er abstimmen konnte.

Um aus den Ausgaben für den U9 Bahnhof am Hauptbahnhof eine sinnvolle Investition zu machen, die baldmöglichst (und nicht erst nach 2037) den Münchner Fahrgästen zugutekommt, schlägt der AAN das nachfolgend beschriebene Konzept der U29 vor.

Dieses sieht vor:

- Schnellstmögliche Realisierung der Verbindung vom Hauptbahnhof zur Theresienstraße (diese ist ohnehin Planungsbestandteil der U9)
- Betrieb von Verstärkerzügen zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching (ab Theresienstraße auf der heutigen U2)

U29 – Nutzung des Bahnhofsrohbaus

Die U29 bietet die Möglichkeit, die Vorleistung für die U9 – den Rohbau des U9 Bahnhofs am Hauptbahnhof - möglichst früh für die Entlastung des U-Bahnnetzes zu nutzen.

Die Verbindung vom Hauptbahnhof zur Theresienstraße ist als erstes Teilstück einer U9 zu realisieren. Der Hauptbahnhof wird zum Wenden für von Norden kommende Verstärkerzüge der U2 genutzt. So können Verstärkerzüge zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching gefahren werden, das Angebot in diesem Abschnitt kann stark verbessert werden.

Die Inbetriebnahme hat spätestens mit der Fertigstellung des S-Bahntiefunnels zu erfolgen – und nicht erst 2037. Es handelt sich hier um die wichtigste neu zu bauende U-Bahnstrecke.

Vorteile

- Zur Inbetriebnahme der U29 ist lediglich der relativ kurze Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof zur Theresienstraße zu errichten. Dessen Realisierung ist ohnehin im Rahmen des Baus der U9 geplant, es entstehen somit keine verlorenen Investitionen.
- Die U2 ist heute schon stark überlastet: Die U1 und U2 Richtung Norden trennen sich bereits am Hauptbahnhof, d.h. auf der U2 steht nur das Taktangebot wie z.B. auf der U3 südlich Implerstraße zur Verfügung. Das ist für die Erschließung West-Schwabings und des Bereichs am Frankfurter Ring zu wenig. Die U29 kann das Taktangebot hier deutlich verbessern (d.h. verdoppeln). Somit bietet die U29 eine deutliche Angebotsverbesserung und eine Stabilisierung des Betriebs auf der U2 Nord.

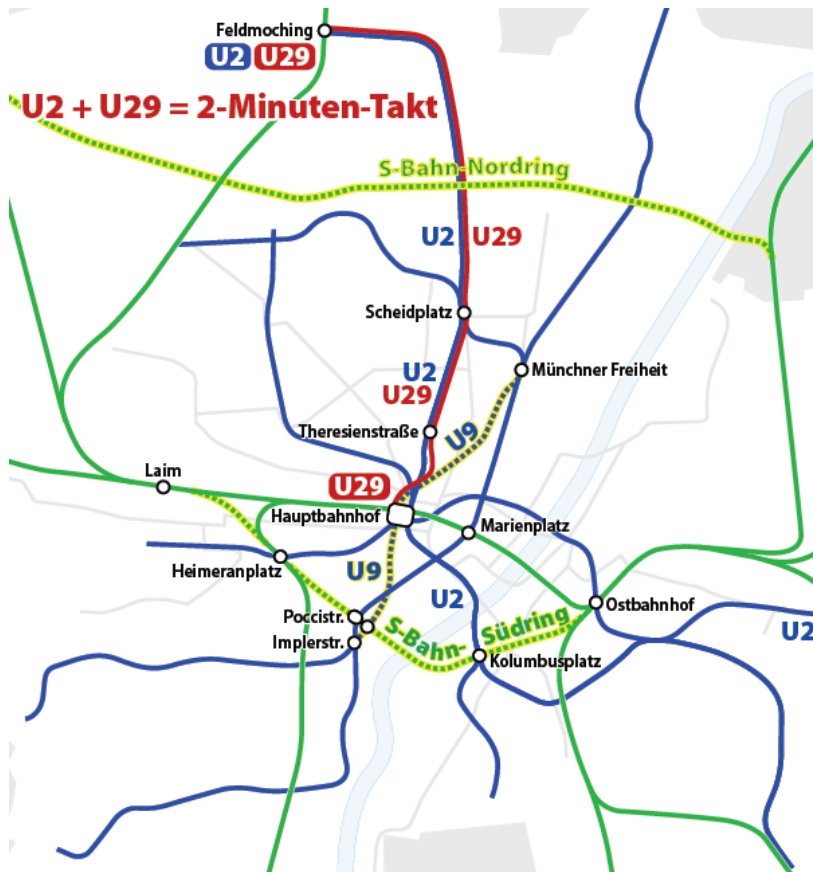


Bild 1: Führung der U29 zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching
Grafik: Maximilian Dörrbecker, München

Betriebskonzept der U29

- Ziel ist ein 2 Minutentakt zwischen Theresienstraße und Feldmoching, d.h. U2 und U29 verkehren jeweils alle 4 Minuten.
- Dafür sind ausreichende Wende- und Abstellanlagen für die U29 am Hauptbahnhof erforderlich.
- Grundsätzlich ist es keine Ideallösung, dass U2 und U29 am Hauptbahnhof von verschiedenen U-Bahnhöfen abfahren. Andererseits steigen am Hauptbahnhof viele Fahrgäste von S-Bahn oder Regionalverkehr in die U-Bahn um. Von diesen Fahrgästen werden vermutlich viele eine leere, am Bahnsteig bereitstehende U29 bevorzugen. Somit ergibt sich eine gute Verteilung der Fahrgastströme.
- Durch geeignete Disposition ist sicherzustellen, dass bei Verzögerungen auf der U2 Richtung Norden am Hauptbahnhof bereitstehende Züge die Taktlücken auffüllen. Dies erfordert entsprechende Abstellanlagen und Fahrzeugreserven.

Vergleich der Entlastung der U2 zu einer Entlastung der U3/6

- Durch den zur Fußball WM 2006 erfolgten Umbau des U-Bahnhofs Marienplatz (zusätzliche Bahnsteigtunnel) ist auf der U3/6 die Situation deutlich unkritischer als auf der U2.

- Trambahnalternativen sind im Bereich Ludwig-, Leopold- und Lindwurmstraße leichter zu realisieren als bei der U2.
- Bei der U2 wollen viele Fahrgäste bis mindestens Frankfurter Ring fahren – bei der U3/6 fahren viele Fahrgäste nur bis Giselastraße oder Münchner Freiheit – auch dies erleichtert die Einführung von Trambahnalternativen.

Zu klärende Punkte beim Bau des U9 Bahnhofs Hauptbahnhof

- Die Gleisanlagen der U9 am Hauptbahnhof sind so zu bauen, dass eine leistungsfähige Wendemöglichkeit für Züge, die von der Theresienstraße kommen, entsteht. Im Planfall wendet alle 4 Minuten ein Zug, im Störfall steht weniger Zeit zur Verfügung. Darauf müssen die Anlagen ausgelegt sein.
- Wichtig ist eine vollständige Trennung des Betriebs der U29 von einem späteren Betrieb der U9, d.h. es sind eigene Gleise für die U29 zwischen Hauptbahnhof und Theresienstraße erforderlich.
- Abstellanlagen ausreichender Kapazität sind erforderlich, auch um Zugausfälle auf der U2 ausgleichen zu können (vgl. Betriebskonzept).
- Bei einem späteren Bau der U9 ist davon abzuraten, die U29 über Hauptbahnhof hinaus nach Süden zu verlängern, da dann wieder Abhängigkeiten mit der U9 entstehen – und somit über die U29 sich Abhängigkeiten (sprich: Übertragung von Störungen) zwischen U9 und U2 ergeben.

Ausbau der Trambahn während der Bauzeit der U9 und der U29

Während der Bauzeit der U9 sind langjährige massive Betriebseinschränkungen im bestehenden U-Bahnnetz zu erwarten. Deshalb ist der Neu- bzw. Wiederaufbau von Trambahnstrecken im Innenstadtbereich erforderlich. Auch nach Fertigstellung der U9 können diese Strecken eigenständige Verkehrsaufgaben erfüllen (Kurzstreckenfahrten, Oberflächenfeinerschließung). Insbesondere im Bereich Pocci- und Implerstraße ist aufgrund der geplanten Auflassung des U-Bahnhofs Poccistraße eine bessere Erschließung an der Oberfläche erforderlich. Dafür ist die Trambahn in der Lindwurmstraße am besten geeignet.

Blockade anderer Projekte durch die U9

Ähnlich wie der S-Bahntiefunnel seit Jahrzehnten den Ausbau der S-Bahnstrecken blockiert, könnte die U9 den Ausbau von Bus und Tram sowie die Umverteilung von MIV-Flächen zugunsten von Rad, Bus und Tram blockieren. Sie erweckt den Eindruck, die Verkehrsprobleme im Alleingang lösen zu können. Falls die Kommunalpolitik so desinteressiert am ÖPNV Ausbau bleiben würde wie in den letzten Jahren, wäre der perfekte Vorwand gefunden, außer dem Bau der U9 nichts zu tun.

Anhang:

Probleme des U-Bahnnetzes und der U9

Der wesentliche konzeptionelle Fehler des Münchner U-Bahnnetzes ist, dass es als Ersatz des Trambahnnetzes und nicht als Ergänzung geplant und gebaut wurde.

Die Folgen daraus sind:

- Die Haltstellenabstände sind zu klein für eine Schnellbahn, zu groß zur Flächenerschließung.
- Das Netz besteht aus drei Stammstrecken, die Linienüberlagerungen reduzieren die Fahrplanstabilität (gegenseitige Übertragung von Störungen) – dadurch ist die Zugfolge auf max. 30 Züge/Stunde limitiert (wenn diese überhaupt erreicht werden kann).
- Die Tangenten wurden vernachlässigt, dadurch ist das Schnellbahnnetz in der Innenstadt überlastet.
- Die drei Stammstrecken treffen sich in drei Bahnhöfen (Odeonsplatz, Hauptbahnhof, Sendlinger Tor), die dann auch entsprechend überlastet sind.

Die geplante U9 würde die Ausrichtung des Münchner Schnellbahnnetzes auf die Stadtmitte verstärken – dies würde zu einer noch stärkeren Überlastung der Schnellbahnhöfe in der Münchner Innenstadt führen. Die U9 würde jenes Problem – die Überlastung der Innenstadt durch fehlende Tangenten - verstärken, das sie zu lösen vorgibt. Der Bau der U9 (zur Entlastung der U-Bahn im Innenstadtbereich) wäre die logische Folge aus dem Bau des S-Bahntiefentunnels (der dazu führt, dass mehr Fahrgäste zum Hauptbahnhof und Marienplatz gelangen). Da der Stadtrat 2010 den Bau des S-Bahntiefentunnels beschlossen hat, ist es konsequent, wenn er nun Baumaßnahmen zur Erstellung der U9 beschließt.

Das nachfolgende Bild 2 zeigt den Widerspruch zwischen der Stadtentwicklung und der ÖPNV Planung in München – neue Wohn- und Gewerbegebiete sind am Stadtrand geplant, die U9 erschließt aber nur das Stadtzentrum.

Alternativen zur U9 – z.B. in Form einer Kombination von S-Bahn-, U-Bahn- oder Straßenbahnstrecken – sind nicht untersucht worden.

Ähnlich wie der S-Bahntiefentunnel seit Jahrzehnten den Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken blockiert, könnte die U9 die Umverteilung von MIV-Flächen zugunsten von Rad, Bus und Tram blockieren. Sie erweckt den Eindruck, die Verkehrsprobleme im Alleingang zu lösen.

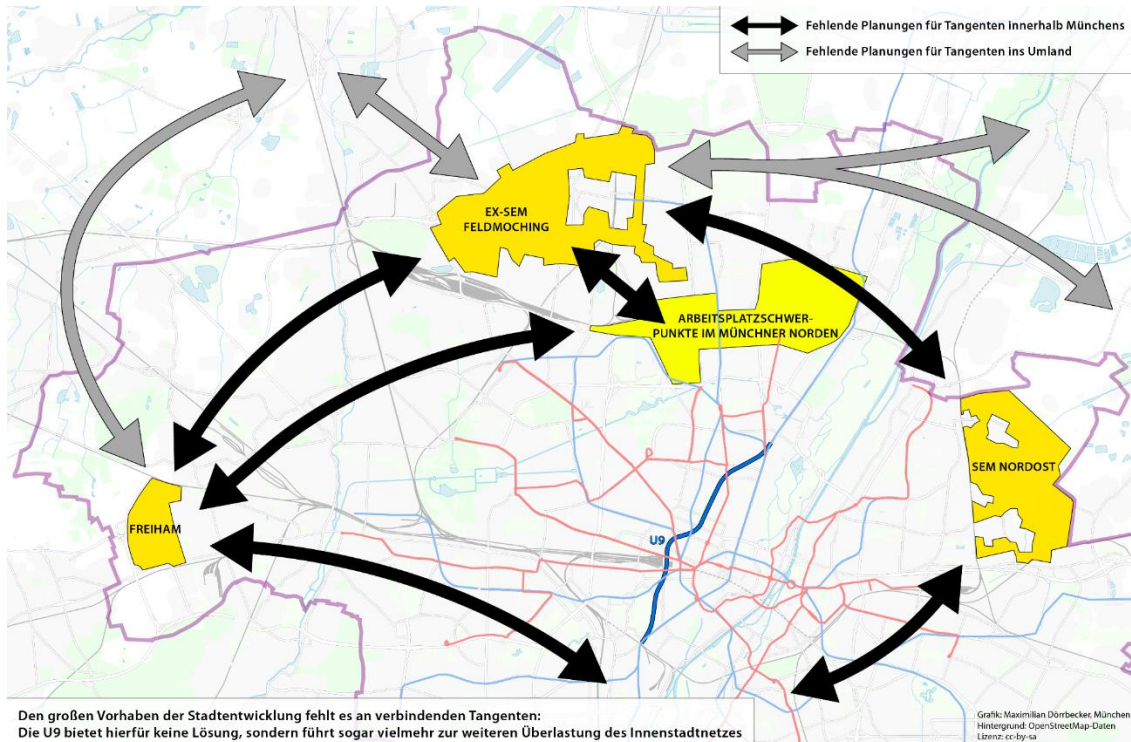


Bild 2: Widerspruch zwischen der Stadtentwicklung und der ÖPNV Planung in München

Alternativen zur U9

- Tangenten, Tangenten, Tangenten!
- Ertüchtigung des bestehenden U-Bahnnetzes auf 2-Minutentakt auf allen Linien.
- Ausbau des Nordrings für S- und Regional-Bahn um direkte Fahrten aus Stadt und Umland – unter Umgehung des Hauptbahnhofs – v.a. in die Entwicklungsgebiete im Münchner Norden zu ermöglichen.

Ausbau des Trambahnnetzes im Münchner Norden

- Ausbau des Trambahnnetzes (siehe Bild 3) – Tangenten und Entlastung der U-Bahn vom Kurzstreckenverkehr: Leopold- und Lindwurmstraße, Maxvorstadt, Tangenten – sowohl hilfreich während der Bauzeit der U9, als auch danach, als auch ohne U9.
- Ausbau des Tramnetzes im Münchner Norden (vgl. auch <https://muenchner-forum.de/wp-content/uploads/2018/04/Standpunkte-4-2018.pdf#page=22>) (evtl. erforderlich, Link in Browser zu kopieren)

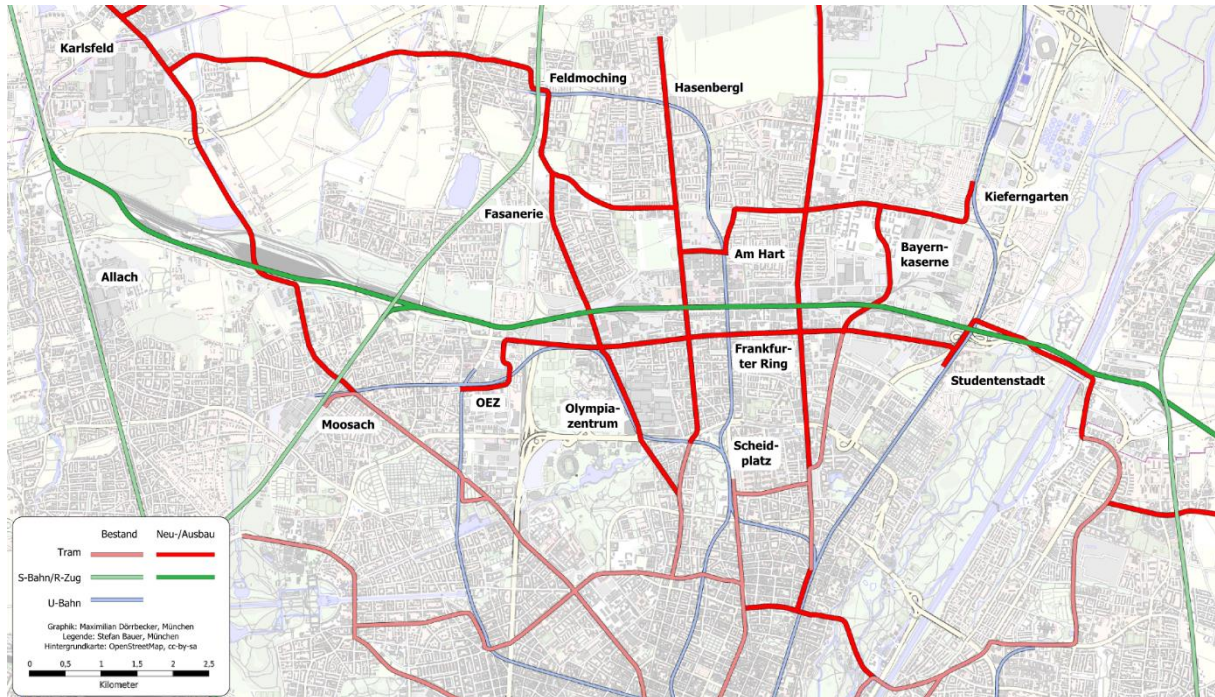


Bild 3: Münchner Norden: Trambahnnetzausbauten für mehr Querverbindungen

Weitere Artikel zur U9

Maier, Berthold: [U9 – drei Aspekte zur vertiefenden Betrachtung](#) in Standpunkte 07.2018, S. 35-38

AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) im Münchner Forum: [Fakten zur U9: Prioritär sind Querverbindungen und Tangenten; nicht weitere Tunnel im Stadtzentrum.](#) Januar 2018

(evtl. in beiden Fällen erforderlich, Link in Browser zu kopieren)