

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

U29 in Stichpunkten

- Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats beschloss am 23.10.2019 den Rohbau des U9 Bahnhofs am Hauptbahnhof
- Um aus dieser Ausgabe (513 Mio. Euro gemäß aktuellem Mehrjahresinvestitionsprogramm) 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 einer Taktverdichtung– 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

U9 – die wichtigste Maßnahme im U-Bahnnetz:

- Die U9 ist notwendig zur Stabilisierung des Betriebes und für weitere Taktverdichtungen auf der U3 und U6
- Die U29 ist essentiell für die Entlastung und Taktverdichtung der U2 zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching
- Ohne die U9/U29 sind sowohl Funktion und Leistungsfähigkeit als auch künftige Taktverdichtungen des U-Bahnnetzes in der Innenstadt akut gefährdet!

Die Stabilisierung des U-Bahnbetriebs in der Innenstadt durch die U9/U29 ist wichtiger als der Bau von U-Bahnstrecken am Stadtrand!

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-Bahntiefentunnels 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. Somit bietet die U29 eine deutliche Angebotsverbesserung und eine Stabilisierung des Betriebs auf der U2 Nord.

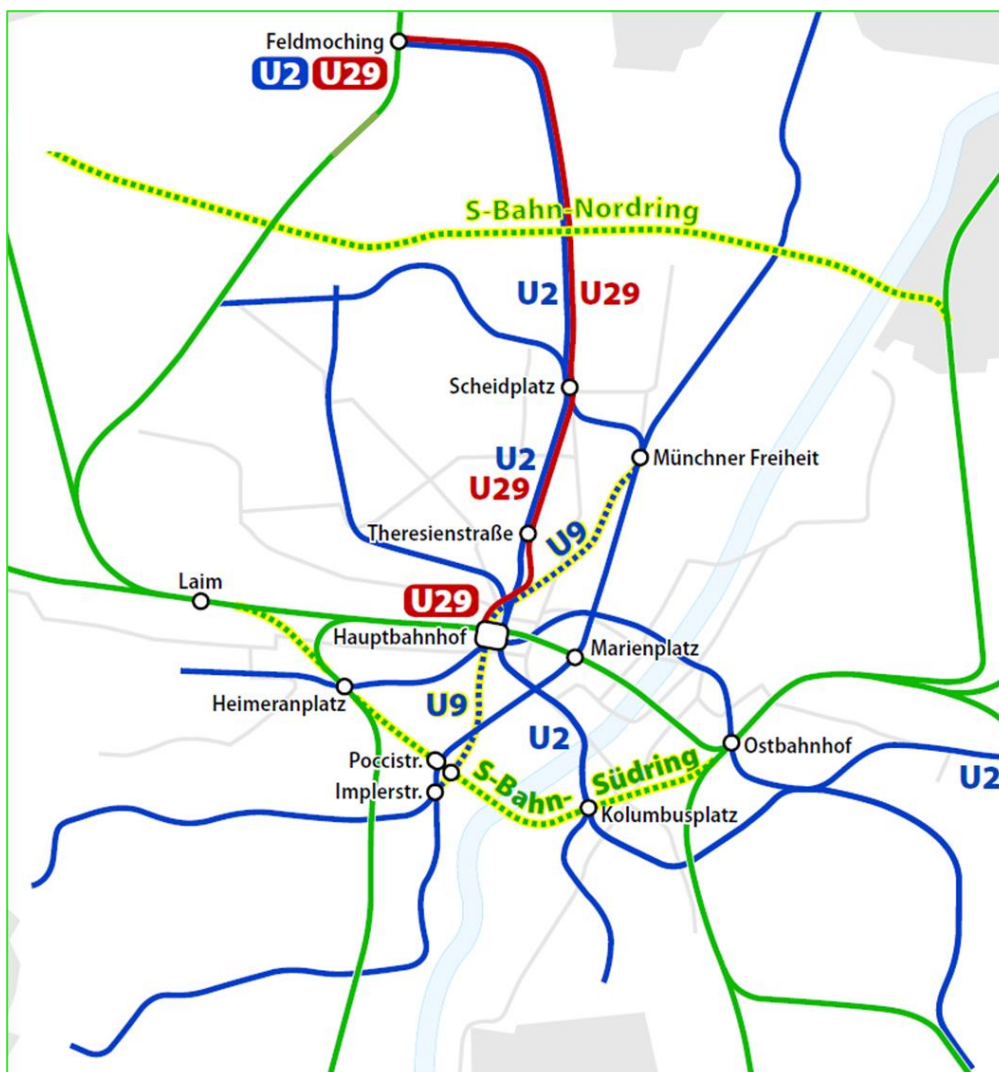


Bild: Führung der U29 zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching
Grafik: Maximilian Dörrbecker, München

Betriebskonzept der U29:

- Für die geplante Taktverdichtung auf der U2 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 (Planfall: Alle 4 Minuten wendet 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 erforderlich¹. 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.

¹ vgl. Antrag der GRÜNEN vom 6.9.2019 (<https://gruene-fraktion-muenchen.de/muenchen-faehrt-tram-gruene-offensive-zum-ausbau-trambahnnetzes/>) bzw. Stadtratsvorlage zum Nahverkehrsplan https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6278313