

München

Schwieriger Anschluss

Die MVG warnt vor Gedränge am Hauptbahnhof, falls der zweite Tunnel gebaut wird

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) warnt in einem Brief an den Stadtrat davor, dass die zweite Stammstrecke sich am Hauptbahnhof nicht problemlos an das bestehende U-Bahn-System ankoppeln lässt. Die MVG befürchtet, dass dort zu viele Menschen, die mit der S-Bahn ankommen, auf die Bahnsteige von U 1/2 beziehungsweise U 4/5 drängen könnten. Denn diese sind - gebaut in den 1970er Jahren - nach Ansicht der MVG nicht ausreichend groß, um die zusätzlichen Fahrgäste, die der zweite Tunnel bringen wird, aufnehmen zu können. In seinem Brandbrief an den Stadtrat kündigt MVG-Chef Herbert König deshalb an, 'im laufenden Planfeststellungsverfahren Einspruch gegen den aktuellen Planungsstand zu erheben'. Er setzt auf die Unterstützung der Stadträte, um 'schnellstmöglich eine Planungsänderung durch die Deutsche Bahn zu fordern'.

Damit spitzt sich der Streit zwischen der MVG und der Deutschen Bahn um die Planungen beim Bau des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnels unter der Münchner Innenstadt weiter zu. Seit 2009 ringen MVG- und Bahn-Ingenieure um eine für beide Seiten akzeptable Lösung. Immer wieder habe man auf gravierende Mängel und Probleme hingewiesen, heißt es bei der MVG. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) hatte beide Seiten im Januar 2010 sogar zu einem Gespräch in sein Amtszimmer geladen. Doch bislang gibt es keine Einigung. Die MVG-Planer fühlen sich und ihre Bedenken nicht ernst genommen, in einigen Punkten schlicht ignoriert. Bei der Bahn wiederum heißt es, man habe mit der MVG in diesem Punkt einen Dissens.

Konkret stören sich König und seine Verkehrsplaner vor allem an den Übergängen von der künftigen zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu den U-Bahnlinien der MVG. Am Hauptbahnhof sowie am Ostbahnhof sollen solche Verknüpfungspunkte entstehen. Normalerweise stimmen sich die Planer von Bahn und MVG eng miteinander ab; schließlich sollen Busse, S-, U- und Trambahnen eng verzahnt sein. Doch bei der Frage, wie die S-Bahn-Haltestelle der zweiten Stammstrecke am Hauptbahnhof an die beiden U-Bahnlinien angebunden wird, gehen die Meinungen und Ansichten weit auseinander.

Die Bahn habe bei ihren Planungen nur Fahrgastzuwächse bis zum Jahr 2020 einkalkuliert und ein Betriebskonzept zugrunde gelegt, dass weitere Fahrgastzuwächse und zusätzliche Züge nicht berücksichtige, schreibt König. Darauf hätten die MVG-Planer seit 2009 immer wieder hingewiesen. Reagiert habe die Bahn allerdings nicht. Noch immer seien die Anlagen so konzipiert, dass - insbesondere zu den Spitzenzeiten - Bahnsteige überfüllt und Treppenanlagen überlastet würden. Vor allem im Falle einer Evakuierung, etwa bei einem Brand, könnte es zu Problemen kommen. 'Eine Überlastung kann daher nicht akzeptiert werden', appelliert der MVG-Chef an die Bahn. Als Alternative schlagen König und seine Fachleute weitere Zugänge von der Oberfläche und Umplanungen im Gängegewirr unter der Erde vor. Das führe zu 'etwas verlängerten Umsteigewegen', ermögliche aber eine 'betriebssichere Abwicklung', schreibt König weiter. 'Auch die Situation für den Evakuierungsfall verbessert sich deutlich.'

Ob sich die Bahn auf den Vorschlag einlässt, ist offen. Zumal König selbst einräumt, dass eine solche Lösung von Gutachtern erst noch geprüft und der 'Evakuierungsfall noch genauer simuliert werden' müsste. Tunnelkritiker wie der Stadtrat Georg Kronawitter (CSU) werfen der Bahn 'kräftige Beratungsresistenz' vor. Statt den Kollaps zu vermeiden, wie von den Tunnelbefürwortern immer wieder behauptet, scheine das Projekt zumindest bei der U-Bahn 'die Überlastungserscheinungen' vielmehr 'deutlich zu verschärfen', schimpft er. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 04. Januar 2013, Seite 43