

München

Grabenkämpfe

Nicht nur Stammstrecken-Gegner, auch der Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft hält die Tunnelplanungen der Bahn für fehlerhaft. Beim Umsteigen in die U-Bahn führe das Konzept zu Staus im Untergrund und gefährlich überfüllten Bahnsteigen

Von Marco Völklein

Planungen, die auf überholten Fahrgastzahlen basieren. Menschenmassen, die sich in unterirdischen Gängen drängeln, und Passagiere, die auf überfüllten Bahnsteigen kaum Platz finden - für Martin Runge ist die Sache klar: Nicht nur am Hauptbahnhof, aber gerade dort, offenbaren die Pläne der Deutschen Bahn zum zweiten S-Bahn-Tunnel 'gravierende Mängel'. 'Desolat' sei das, was die Bahn da entworfen habe. Von 'Fehlplanungen grandiosen Ausmaßes', spricht der Fraktionschef der Landtags-Grünen.

Auch wenn Herbert König, Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), solche Worte nicht benutzen würde - im Grunde sieht er es ähnlich. König ist zwar, im Gegensatz zu Runge, für den zweiten S-Bahn-Tunnel, doch mit dem, was die Bahn am Hauptbahnhof plant, ist auch König ganz und gar nicht einverstanden. Er hofft nun, dass sich die Bahn auf die Verbesserungsvorschläge der MVG einlässt.

Konkret stören sich König und seine Fachleute an den geplanten Übergängen vom bestehenden U-Bahn-Netz zum zweiten S-Bahn-Tunnel. Der soll in Ost-West-Richtung quer unter der bestehenden Station von U1/2 unter dem Bahnhofsvorplatz verlaufen. Über ein zentrales Zugangsbauwerk, den Nukleus, sollen die Fahrgäste von der zweiten S-Bahn-Röhre auf eine Zwischenebene gelangen - und von dort in die U-Bahn wechseln. Das Problem aus Königs Sicht: Die Fahrgastmassen würden genau dort auf die U-Bahn-Passagiere treffen, wo es jetzt schon eng zugeht - in einem Zwischengeschoss unter dem Bahnhofsvorplatz. Von 'Überstauung' sprechen die MVG-Planer. Hinzu kommt: Bei einer Überlastung des U-Bahnhofs muss die U-Bahn-Wache die Zugänge abriegeln können; das sei beim Vorschlag der Bahn aber kaum möglich, sagt König. Macht man den Zugang dicht, stehen die Menschenmassen plötzlich im Zugangstunnel - keine angenehme Situation. Nicht erst seit der Massenpanik bei der Love Parade in Duisburg im Sommer 2010 wollen Verkehrsplaner solche Situationen möglichst vermeiden.

Daher schlagen die MVG-Planer eine andere Lösung vor: Demnach sollen die Fahrgäste im Nukleus möglichst weit nach oben fahren, auf die Ebene direkt unter dem Straßenniveau. Dort sollen sie hinübergehen in das bestehende Sperrengeschoss der MVG unter dem Bahnhofsvorplatz. Auf dieser Ebene könnten sich die Umsteiger besser verteilen, sagt König: Sie können dann entweder über die bestehenden Rolltreppen wieder hinunter zu U1/2 fahren - oder über ein drittes Treppenhaus nach unten gelangen, das die MVG-Planer nun vorschlagen. Diese Treppe, die im Nordwesten des Bahnhofsvorplatzes nach unten führen soll, hätte aus Königs Sicht nicht nur den Vorteil, dass man so einen weiteren Zugang hat, um die Massen zu entzerren. Vielmehr könnten die MVG-Leute dort auch bei einer Überlastung der Station sämtliche Zugänge schließen, ohne dass die Menschen im Tunnel stehen. Sie könnten auch an die Oberfläche ausweichen. Nachteil dieser Lösung: Die Passagiere wären länger unterwegs. Weshalb Tunnelkritiker Runge von diesem Vorschlag gar nichts hält - und den geplanten Tunnel am liebsten gleich ganz beerdigen würde.

Überlastungsprobleme sieht die MVG zudem beim Übergang von der neuen S-Bahn-Röhre zur U4/5 - insbesondere zur Wieszeit, während der die Station ohnehin oft überlastet ist. Die Bahn plant einen Verbindungsstollen vom Nukleus direkt unter den bestehenden Bahnsteig von U4/5. Von dort sollen die Menschen über Roll- und normale Treppen auf den Bahnsteig gelangen. Für König ist das inakzeptabel: Aus seiner Sicht nehmen die Zu- und Abgänge zu viel Platz auf dem Bahnsteig weg. Gerade zur Wieszeit benötige die MVG dort aber jeden Zentimeter. Die Bahn hat zwar reagiert und schmalere Brüstungen an den Abgängen sowie schmalere Rolltreppen vorgesehen - aber das ist nicht nur für Tunnelskeptiker Runge 'völlig unzureichend'. Auch König sieht darin keine Lösung. Die MVG-Planer schlagen daher vor, den Stollen statt unter die Mitte unter das westliche Bahnsteigende zu führen und dort die Zugänge nach oben zu buddeln - sie würden dann unter den bestehenden Treppenanlagen herauskommen. 'Das ist nicht trivial', räumt König ein, und müsste noch konkreter ausgetüfelt werden. Aus seiner Sicht aber ist das der einzige Weg, um eine Überlastung der U-Bahn zu verhindern. Die Bahn verspricht, die MVG-Vorschläge prüfen zu wollen. Allerdings tobt der Streit bereits seit 2009 - bislang ohne Ergebnis. Können sich die Planer nicht einigen, muss am Ende das Eisenbahn-Bundesamt als Genehmigungsbehörde entscheiden.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 15. Januar 2013, Seite 35