



SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

Antragsteller
Reinhard Bernsdorf

Fraktionsmitglieder:
Brigitta Bacak
Reinhard Bernsdorf
Thomas Hampel, Fraktionssprecher
Sebastian Kratzer
Marianne Langer, stellv. Fraktionssprecherin
Tamara Randlshofer

München, 19. Juli 2017

Überlegungen zur U9

Antrag:

Es soll seitens der MVG/Baureferat ausführlich dargelegt werden, wie diese U-Bahnlinie technisch realisiert werden soll und warum eine Alternative weder geprüft noch in Angriff genommen wird, bevor man ein Projekt mit weit über einer Milliarde Euro in Bewegung setzt und sich in den Köpfen verfestigt. Gibt es eine Machbarkeitsstudie?

Begründung:

Wenn man eine weitere Linie zwischen der Implerstraße und der Münchner Freiheit plant, die nicht auf den vorhandenen Strecken fahren soll, dann stellen sich mehrere Fragen. Sollen wenigstens Teile von vorhandenen Strecken genutzt werden oder soll die gesamte Strecke neu gebaut werden? Bei einem vollständigen Neubau muss im Bereich des Hauptbahnhofes die U4/ U5, die bisherige Stammstrecke und der künftige 2. Stammstreckentunnel unterquert werden. Da der 2. Stammstreckentunnel bereits in etwa 45 Meter Tiefe geplant ist, müsste die U9 noch deutlich tiefer verlegt werden mit all den bereits diskutierten Sicherheitsproblemen wie z. B. Fluchtwege, Rauchgasabzüge, Ausfall der Aufzüge und Rolltreppen, die schon beim 2. Stammstreckentunnel wesentliche Bedeutung hatten, sich aber bei einer U9 noch deutlich verstärken würden. Alternativ müsste die Strecke der U9 im Bereich des Hauptbahnhofes parallel versetzt zur U2/U7 verlegt werden um nicht in den sehr tiefen Bereich zu müssen.

Im Bereich südlich des Hauptbahnhofes sind die vorhandenen U-Bahnen (U4/U5 und U3/U6) in weniger als 400 Meter zu erreichen.

Im Bereich nördlich des Hauptbahnhofes sind die U-Bahnen (U2 und U3/U6) in maximal 600 Meter zu erreichen, deshalb fährt dazwischen die Straßenbahn der Linie 28 und teilweise 27. Also ist das gesamte Gebiet per ÖPNV recht gut erschlossen.

Also geht es ausschließlich um die starke Belastung der U3/U6 in den Hauptverkehrszeiten.

Bevor man aber etwa 1,5 Milliarden Euro verbaut, sollte man sich dringend überlegen, welche technischen Möglichkeiten es gibt, auf der vorhandenen Strecke mehr Personen zu transportieren. Da bietet sich die Linienzugbeeinflussung (LZB) an. Derzeit fährt die U-Bahn mit einem Takt von 120 Sekunden. Durch ein dichteres Netz an Signalen könnte man den Takt auf wenigstens 100 Sekunden steigern um so mehr U-Bahnzüge in der

Hauptverkehrszeit fahren zu lassen. Dies ergäbe eine Steigerung der Transportkapazität um fast 17% und so eine deutliche Entspannung der täglichen Belastung in der Hauptverkehrszeit. Die notwendigen Umrüstkosten und die –zeit sind nicht zu vernachlässigen bewegen sich aber im Bruchteilbereich eines Neubaus.

Auch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit bzw. Vermeidung von Ausfällen würde etwas zur Entlastung beitragen.

Da in diesem Innenstadtbereich selbst über einen längeren Zeitraum nicht mit einem deutlichen Zuwachs an Wohnungen und damit Bürger zu rechnen ist, sollte es sich lohnen die Transportkapazität auf den vorhandenen Linien zu erhöhen.

Anmerkung:

Eine U9 würde im Wesentlichen bereits vorhandene U-Bahn-Nutzer; eine U5 nach Freiam neue U-Bahn-Nutzer bewegen und damit den Großstadtverkehr entlasten.

Eine U9 müsste im Boden aufwendig gebohrt werden; eine U5 nach Freiam könnte größtenteils in offener Bauweise und dadurch deutlich kostengünstiger errichtet werden.

Reinhard Bernsdorf