

MVG Information für die Medien

9.2.2017

Mehr Platz, mehr Licht, mehr Farbe: U-Bahnhof Sendlinger Tor wird erweitert und modernisiert

Die U-Bahn-Modernisierung erreicht eine neue Dimension: Die Stadtwerke München (SWM) erneuern ab März 2017 einen der wichtigsten U-Bahnhöfe im Netz der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) – die U-Bahnstation Sendlinger Tor. Erstmals wird ein derart komplexer Knotenpunkt mit zwei Bahnsteigebenen und Sperrengeschoss unter laufendem Betrieb komplett saniert, modernisiert, umgestaltet, barrierefrei ausgebaut, brandschutztechnisch ertüchtigt sowie erweitert.

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des teilweise über 45 Jahre alten Bauwerks steht bei dem Umbau im Mittelpunkt. Innerhalb von sechs Jahren soll bis 2022 ein Zukunftsbahnhof entstehen. Die ersten sichtbaren Vorbereitungen für die im März beginnenden Hauptbaumaßnahmen laufen in diesen Tagen an. Die Kosten werden auf ca. 150 Millionen Euro taxiert.

Ausgangspunkt für die Erneuerung war – neben der Kapazitätsfrage – vor allem der Bauwerkszustand. Eindringende Chloride haben sich über die vergangenen Jahrzehnte in den Beton „gefressen“ und die Bauwerkshülle, insbesondere im Bereich der Bauwerksfugen und Zugänge, in Mitleidenschaft gezogen. Zusätzlich ist die gesamte technische Ausstattung erneuerungsbedürftig. An einer umfangreichen Sanierung führt kein Weg vorbei.

Ausgefeilte Planung

Ingo Wortmann, SWM Geschäftsführer Verkehr und MVG-Chef: „Mit dem Umbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor setzen wir die Erneuerung unseres inzwischen bis zu 50 Jahre alten Netzes planmäßig fort. Wir werden Schäden am Bauwerk beseitigen, die Leistungsfähigkeit und damit auch die Sicherheit erhöhen und die Bauzeit dafür nutzen, das abgenutzte Erschei-

Herausgeber

Stadtwerke München GmbH
Pressestelle
Telefon: +49 89 2361-5042
E-Mail: presse@swm.de
www.swm.de

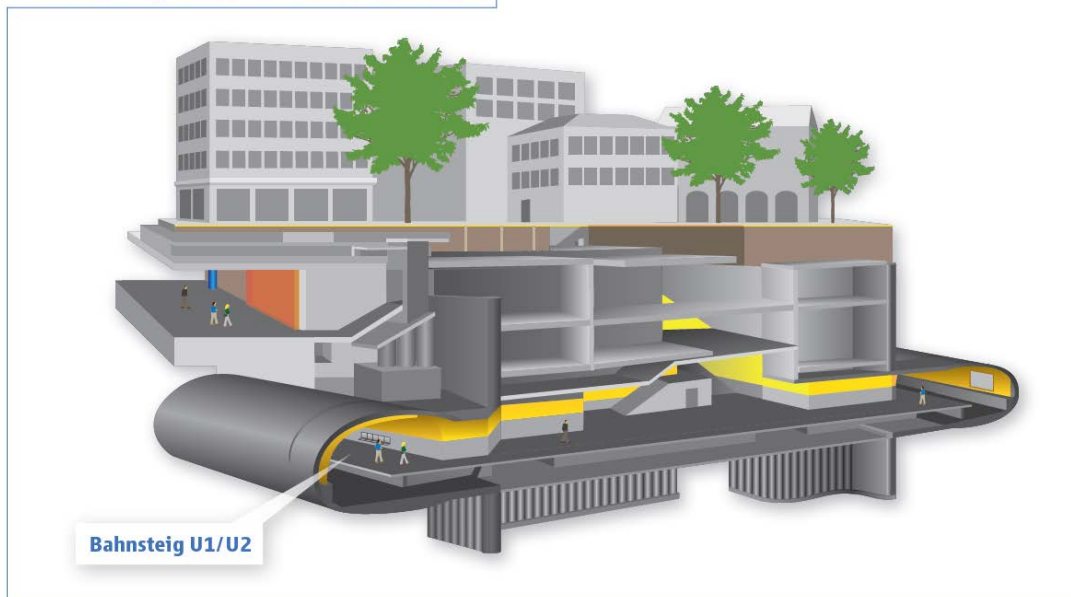
Redaktion

Pressereferent Bereich MVG
Matthias Korte
Telefon: +49 89 2361-6042
E-Mail: korte.matthias@swm.de
www.mvg.de

MVG Information für die Medien

nungsbild zu modernisieren. Wie das funktioniert, haben unser Fachleute in den Bahnhöfen Münchner Freiheit, Hauptbahnhof und Marienplatz bereits erfolgreich unter Beweis gestellt. Allerdings gehen wir mit dem Bahnhof Sendlinger Tor nun das bisher komplexeste und bedeutsamste Projekt an. Erstmals sind hier auch zwei übereinanderliegende Bahnsteigebenen betroffen. Das wird nicht ohne Einschränkungen zu schaffen sein. Unsere Fachleute haben jedoch eine ausgefeilte Planung aufgesetzt, mit der der U-Bahnbetrieb zu jeder Zeit aufrechterhalten werden kann. Wir werden dabei auch weiterhin großen Wert auf eine rechtzeitige und transparente Information der Öffentlichkeit legen.“

Umbau U-Bahnhof Sendlinger Tor Erweiterungsbauwerk Sonnenstraße



DER MASTERPLAN

Entlastung an Engstellen: Erweiterung für mehr Kapazität

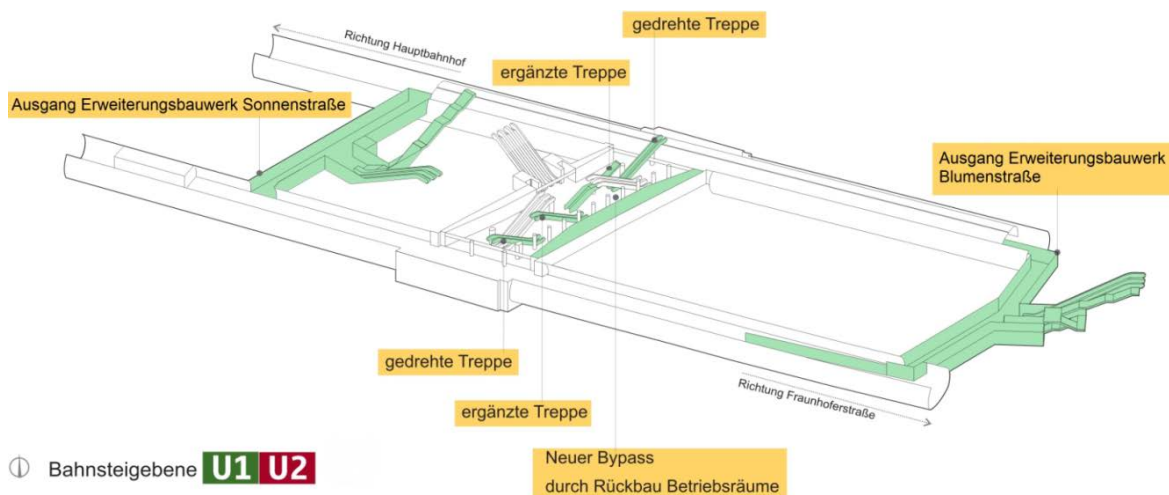
Der U-Bahnhof Sendlinger Tor ist im Zuge der seit vielen Jahren steigenden Fahrgastzahlen zu einer Engstelle im MVG-Netz geworden. Insbesondere beim Umsteigen zwischen den Bahnsteigebenen (unten U1/U2, darüber U3/U6) entstehen Rückstaus und Wartezeiten. Der Platzmangel wird teilweise verursacht, teilweise verstärkt dadurch, dass sich die Fahrgastströme insbesondere im Zulauf zu den zentral gelegenen Treppenanlagen überschneiden und gegenseitig behindern.

MVG Information für die Medien

Ausweichmöglichkeiten gibt es nicht. Nachdem eine Erweiterung des Bahnhofs aus Platzgründen (direkt angrenzende Nachbarbebauung) nicht möglich ist, musste eine andere Lösung zur Beseitigung der bestehenden Engpässe gefunden werden. Geplant sind folgende Umbauten:

1. Der Bypass: Auf Ebene der U1/U2 wird mehr Platz für die Fahrgäste geschaffen, indem die Betriebsräume im Verbindungsgang zwischen den beiden Bahnsteigröhren auf ein Minimum zurückgebaut werden. Der neue Bypass bewirkt in Kombination mit dem geplanten Umbau der zentralen Treppenanlage (siehe nächster Punkt) auch eine Entzerrung der Fahrgastströme.

2. Der Treppen-Dreh: Herzstück der Entlastungsmaßnahmen ist der Umbau des zentralen Umsteigebereichs zwischen U1/U2 und U3/U6. Die dort vorhandenen Treppen werden neu angeordnet und erweitert, so dass sich die Fahrgastströme besser auf die verschiedenen Treppen verteilen und damit Staus und Querungen auf beiden Bahnsteigebenen weitgehend vermieden werden.



3. Neue Erweiterungsbauwerke: Zwei neue Erweiterungsbauwerke zwischen den beiden Röhren der U1/U2, die als zusätzliche Ausgänge dienen, werden für weitere Entlastung sorgen. Über den Neubau am Nordende der Bahnsteigröhren können Fahrgäste von beiden U1/U2-Bahnsteigen künftig das Sperrengeschoss an der Sonnenstraße erreichen, ohne den Zentralbereich durchqueren zu müssen. Wer das neue Erweiterungsbauwerk am Südende der Bahnsteigröhren nutzt, ge-

MVG Information für die Medien

langt direkt an die Oberfläche (Blumenstraße/Ecke Wallstraße). Beide Erweiterungsbauwerke – Sonnenstraße und Blumenstraße – umfassen auch Betriebs- und Technikräume.

Flankierend werden außerdem folgende Verbesserungen realisiert:

- Die bestehenden **Zugänge am Sendlinger Tor** (vor dem Kino) **und zur Müllerstraße** werden erweitert. Damit entsteht jeweils Platz für eine zweite Rolltreppe, um die Leistungsfähigkeit in diesen Bereichen weiter zu verbessern.
- Der U-Bahnhof erhält im **neuen Erweiterungsbauwerk Blumenstraße** einen zusätzlichen Aufzug.
- Die **beiden bestehenden Aufzüge von den Bahnsteigen der U1/U2**, die heute im Sperrengeschoss enden, werden bis an die Oberfläche zum nordöstlichen Sendlinger-Tor-Platz verlängert. Dies erspart den Nutzern der Lifte weite Fußwege und verbessert die barrierefreie Erschließung.
- Darüber hinaus werden im Zuge des **Umbaus alle bestehenden Rolltreppen und Aufzüge** ausgetauscht, die in absehbarer Zeit erneuerungsbedürftig sind. Letztere werden im Rahmen der Erneuerung auch beschleunigt, was ebenfalls die Leistungsfähigkeit verbessert.

Barrierefreier Ausbau: Höhere Bahnsteige, neues Leitsystem

Neben den neuen Aufzügen und Rolltreppen verbessert sich die barrierefreie Erschließung der U-Bahnstation auch durch folgende Maßnahmen:

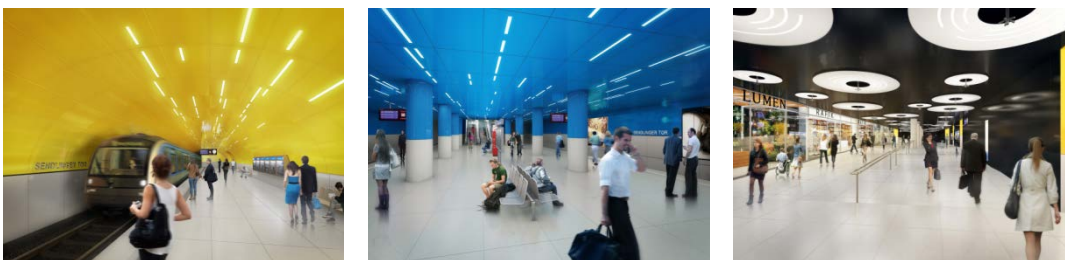
- Die **Bahnsteige** werden um jeweils fünf Zentimeter angehoben, um ein möglichst stufenloses Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.
- Die **Rampe** im Sperrengeschoss wird verbreitert und auf eine dem heutigen barrierefreien Standard entsprechende Neigung neu ausgelegt.
- Ferner kommt ein **taktiler Leitsystem** für Sehbehinderte inklusive Handlaufbeschriftungen.

Der neue Look: Bahnhof mit Durchblick

Wesentlicher Teil der Gesamtmaßnahme ist auch die vollständige Neugestaltung und Aufwertung des Erscheinungsbildes in allen drei Ebenen – ähnlich wie zuletzt in den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und Marienplatz (dort nur in den Sperrengeschossen). Der Bedarf ist unübersehbar: Der Bahnhof ist in die Jahre gekommen.

MVG Information für die Medien

Er wirkt an vielen Stellen unfreundlich, abgenutzt und unübersichtlich. Um die Station gestalterisch wieder auf Vordermann zu bringen, greifen die SWM auf den Siegerentwurf des 2012/2013 durchgeführten Gestaltungswettbewerbs zurück.



Die neue Optik knüpft an die vertraute Gestaltung mit prägnanter Farbgebung auf den Bahnsteigebenen an (Gelb und Blau) und entwickelt diese als raumbildendes Element weiter. Zentrales Kennzeichen im Sperrgeschoss mit seiner künftig schwarz gestalteten Decke wird ein klar definierter Hallenraum mit gut zu findenden ÖPNV-Zugängen und attraktiven Ladengeschäften sein. Eine wesentliche Rolle spielt das neue Beleuchtungskonzept auf LED-Basis. Die moderne Farb- und Lichtgestaltung wird in Kombination mit der „aufgeräumten“ Raumgestaltung für mehr Übersichtlichkeit, Orientierung und Sicherheit sorgen und die Aufenthaltsqualität verbessern. Neu gestaltet werden insgesamt knapp 5.000 qm Wände (ca. 4.100 qm Emaille, ca. 750 qm Naturstein), ca. 7.100 qm Decke (Emaille) und ca. 7.500 qm Boden inkl. Treppen (Naturstein).

DER BAUABLAUF

Obleich an der Oberfläche und im bestehenden U-Bahnhof umfangreiche Arbeiten erfolgen, werden sich die Einschränkungen dank ausgefeilter Planung in engen Grenzen halten. So können an der Oberfläche fast alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden; eine besondere Umleitung des Individualverkehrs macht dies möglich.

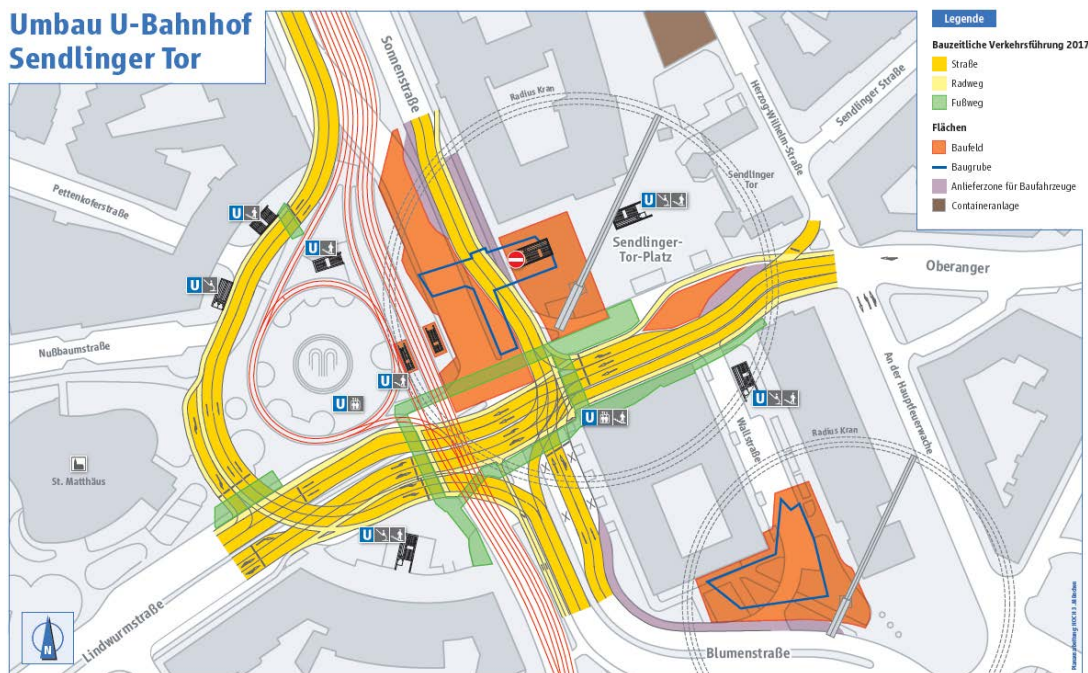
Auch im U-Bahnhof wurde bei der Planung Wert darauf gelegt, dass der Betrieb möglichst uneingeschränkt weiterlaufen kann: Der Umbau erfolgt umlaufend mit kleinen Wanderbaustellen, sodass zu jeder Zeit ausreichend Flächen und Treppen für die Fahrgäste zur Verfügung stehen und der U-Bahnbetrieb nur in Randzeiten oder am Wochenende eingeschränkt werden muss.

MVG Information für die Medien

Seit 2015 haben wesentliche Vorabmaßnahmen stattgefunden, um die nun benötigten Baufelder zur Herstellung der Erweiterungsbauwerke Sonnenstraße (Nordwest-Ecke des Sendlinger-Tor-Platzes) sowie Blumenstraße (Wallstraße, hinter der Kreissparkasse) freizumachen. Dazu wurden vor allem Kabel, Leitungen und Kanäle verlegt. Der Weg ist nun frei für den Beginn der Hauptbaumaßnahmen.

Das passiert 2017

Umbau U-Bahnhof Sendlinger Tor



Bevor die Bagger kommen, muss die Baustelle eingerichtet werden. Sichtbar sind vor allem folgende Aktivitäten:

- Seit Montag, 6. Februar entsteht eine **Baustellenunterkunft (Container)** an der Herzog-Wilhelm-Straße. Diese werden die SWM sowie die beauftragten Firmen samt Bauleitung als Besprechungs- und Aufenthaltsräume nutzen.
- Ab Montag, 13. Februar werden **erste Straßenbauarbeiten** stattfinden, um die ab Montag, 10. April erforderliche Verlegung der Sonnenstraße in Höhe Sendlinger-Tor-Platz vorzubereiten.

MVG Information für die Medien

- Darüber hinaus werden in den nächsten Tagen **erste Baumaschinen bereitgestellt** (z. B. Bohrpfahlgeräte).

Die Verlegung der Sonnenstraße ist notwendig, weil die Baugrube für die Herstellung des Erweiterungsbauwerks Sonnenstraße entsprechenden Platz benötigt. Dies tangiert vor allem den Autoverkehr, der vom Karlsplatz (Stachus) kommt. Dieser wird ab Montag, 10. April für ca. zwei Jahre über die Zufahrt zur Nußbaum- und Pettenkoflerstraße und die westliche Platzfläche zwischen dem Brunnen und der Matthäuskirche umgeleitet. Zu diesem Zweck wird der Bereich zwischen Brunnen und Kirche in den nächsten Tagen asphaltiert und damit zu einer provisorischen Fahrbahn umgebaut.

Zusätzlich ergeben sich für den Autoverkehr 2017 und in ähnlicher Form auch im Jahr 2018 folgende Änderungen:

- Von Norden kommend steht für die Rechtsabbieger von der Sonnen- in die Lindwurmstraße nur eine Spur zur Verfügung.
- Von Osten kommend werden Linksabbieger vom Oberanger in die Blumenstraße für die gesamte Bauzeit über „An der Hauptfeuerwache“ umgeleitet. Ferner entfällt zeitweise eine Geradeausspur zur Lindwurmstraße.
- Von Westen kommend entfällt eine eigenständige Linksabbiegespur.
- Von Süden kommend muss auch die Blumenstraße zeitweise verengt werden, sodass jeweils von Frühjahr bis Herbst eine Geradeaus- und eine kombinierte Geradeaus-Rechts-Abbiegerspur zur Verfügung stehen. In der restlichen Zeit verbleiben zwei Geradeaus- und eine separate Rechtsabbiegespur.

Die Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden aufrechterhalten bzw. analog zur Straßenführung provisorisch verlegt.

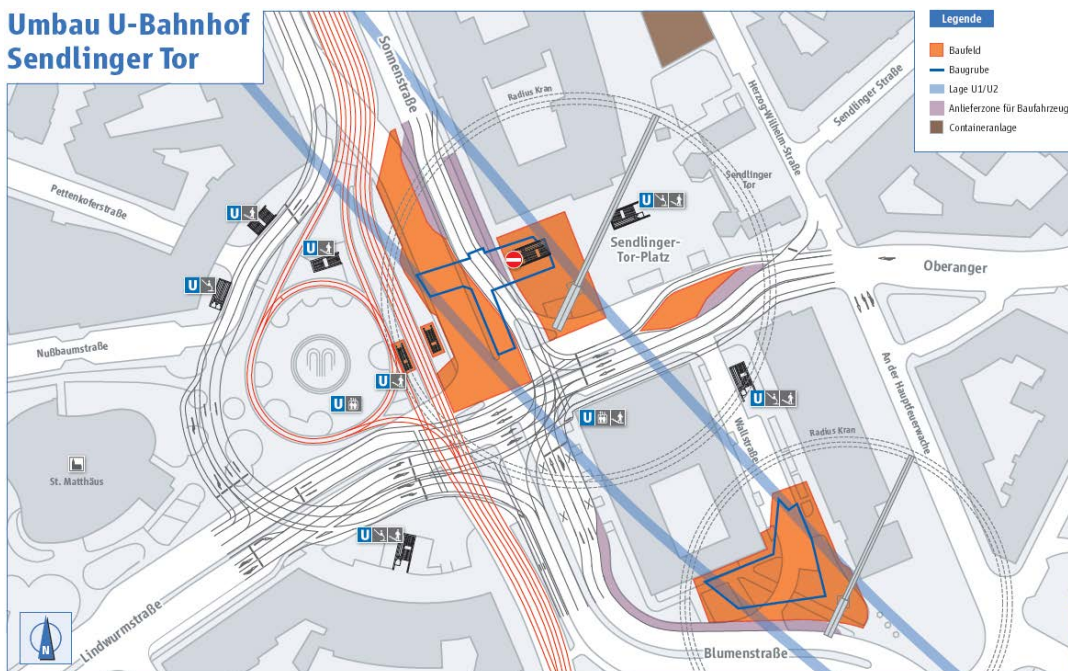
Baubeginn am Sendlinger-Tor-Platz im März

Bereits im März werden am Sendlinger-Tor-Platz die ersten Tiefbauarbeiten zur Vorbereitung der dortigen Baugrube beginnen, bevor das Baufeld an der Sonnenstraße nach der Verkehrsumlegung zum 10. April (siehe oben) komplett bearbeitet werden kann. Das Baufeld zur Herstellung des Erweiterungsbauwerks Sonnenstraße ist auch die Ursache dafür, dass der dort bestehende U-Bahn-Zugang in Richtung Sonnenstraße (Festtreppe) vorübergehend geschlossen werden muss

MVG Information für die Medien

(die gegenüberliegenden Treppen Richtung Sendlinger Tor bleiben geöffnet). An der Blumenstraße sollen die Bauarbeiten bereits Ende Februar starten.

Umbau U-Bahn-Station Sendlinger Tor



Bohrpfahlgeräte im Einsatz

Die beiden Erweiterungsbauwerke, die die Bahnsteige der U1/U2 an deren Enden miteinander verbinden und neue Aufgänge schaffen, werden überwiegend in der so genannten **Bohrpfahldruckbauweise** und zum Teil in offener Bauweise hergestellt. Das bedeutet, dass der Umriss der späteren Bauwerke zunächst mit Bohrpfehlern umrandet wird. Dazu werden als erstes sog. Bohrrohre in den Baugrund eingedreht, bei gleichzeitigem Ausbohren des Erdreiches. Nach Erreichen der Endtiefe (max. 30 Meter) erfolgt das Einbringen von Beton in die Verrohrung zur Herstellung der Wände. Danach wird in Teilen der Deckel (spätere Abschlussdecke des Bauwerks) hergestellt. Anschließend kann unter dem Deckel und innerhalb der Bohrpfehlwand der Boden ausgehoben werden. Um die Bohrpfehlwände für die Dauer der Aushubarbeiten zu stabilisieren, erfolgt eine **Rückverankerung** im umgebenden Boden. Dazu werden insgesamt ca. 130 Verpressanker mit einer Gesamtlänge von ca. 3.000 Metern hergestellt. Die maximale Vorspannkraft eines Ankers entspricht dem 60-fachen Gewicht eines handelsüblichen Mittelklassenwagens. Die Bohrpfehlwände haben eine Fläche von insgesamt 6.750 qm, was in etwa einem Fußballfeld entspricht). Der Bodenaushub umfasst 12.000 m³ (Sonnenstraße) bzw. 15.000 m³ (Blumenstraße).

MVG Information für die Medien

2017 finden parallel zur Herstellung der Baugruben für die beiden Erweiterungsbauwerke außerdem folgende Arbeiten im U-Bahnhof statt:

- **Sanierung erster Teile des bestehenden Bauwerksdeckels** (= „Dach“) sowie von ersten Bauwerksfugen
- **Sanierung der Aufgänge** zur Tramhaltestelle
- Erste, zumeist kleinteilige **Rückbaumaßnahmen** in den bestehenden Betriebsräumen sowie auf öffentlichen Flächen (z. B. Deckenverkleidung)
- **Rückbau der Technik in den bestehenden Betriebsräumen** an der zentralen Treppenanlage zwischen U1/U2 und U3/U6 zur Vorbereitung des späteren „Treppen-Drehs“

U1/U2 zeitweise eingleisig

Auf den beiden Bahnsteigen der U1/U2 beginnt der Umbau ebenfalls bereits heuer. Geplant sind dort vor allem folgende Arbeiten:

- Teilweise **Demontage der gelben Wandverkleidung**
- **Einbau von zusätzlichen Stützwänden** an den Bahnsteigenden zur Vorbereitung der Durchbrüche zu den beiden geplanten Erweiterungsbauwerken

Während dieser Arbeiten im bzw. am Gleisbereich kann der Zugverkehr auf den U-Bahnlinien U1 und U2 am Sendlinger Tor zeitweise nur eingleisig abgewickelt werden. Dies wird auf den Fahrplan – vorbehaltlich Zustimmung der Genehmigungsbehörde – voraussichtlich folgende Auswirkungen haben:

- **Ab Sonntag, 9. April** verkehren beide Linien an zahlreichen Abenden nach ca. 22 bzw. 23 Uhr vorzeitig im 20- statt 10-Minuten-Takt fahren.
- Gleiches gilt **ab voraussichtlich Juli** für zehn komplette Wochenenden (freitags, ca. 22 bzw. 23 Uhr bis einschließlich sonntags).
- Die Außenäste werden teilweise häufiger bedient. Einzelheiten und die genauen Fahrpläne wird die MVG rechtzeitig veröffentlichen.

Parallel zur Modernisierung des U-Bahnhofs werden außerdem die Tramgleise am Sendlinger Tor erneuert. Die Wendeschleife steht von Montag, 10. April (Beginn Osterferien) bis Mitte Juni zur Erneuerung an, anschließend bis zum Ende der Sommerferien die Gleisanlage im Bereich der Haltestelle.

MVG Information für die Medien

Baulogistik ... unter laufendem Betrieb

Grundsätzlich lässt sich der Bauablauf mit der von den Modernisierungen der U-Bahn-Sperrengeschosse Hautbahnhof und Marienplatz bekannten Vorgehensweise vergleichen. Das bedeutet: In allen drei Ebenen werden einzelne Bereiche mit Bauzäunen abgetrennt, in denen zeitgleich saniert und modernisiert wird. Ist ein Bereich fertig, wandert die Baustelle weiter zum nächsten Bereich. So ergibt sich Stück für Stück ein neuer Bahnhof. Die Baustellenlogistik für ein Bauwerk dieser Dimension stellt jedoch eine besondere Herausforderung dar. Die Belieferung der Baustelle erfolgt von oben wie von unten: An der Oberfläche werden – neben den Baugruben zur Herstellung der beiden Erweiterungsbauwerke – zwei größere Baustelleneinrichtungsflächen hergestellt, wo Lkw die Materialien anliefern. Der Ein- und Aushub erfolgt anschließend mit Kränen. Besonders für tiefere Bauwerksebenen und sperrige Teile wie z.B. Fahrtreppen ist der An- und Abtransport über die Schiene vorgesehen. Aus der Notwendigkeit, den Bahnhof für den Umbau nicht einfach zusperrern zu können, und der Komplexität der erforderlichen Baumaßnahmen ergibt sich zwingendermaßen die Gesamtbauzeit über etwa sechs Jahre bis voraussichtlich 2022.

Das passiert 2018

Im nächsten Jahr geht es an den Rohbau der Erweiterungsbauwerke. Ferner werden die beiden Neubauten an die bestehenden U1/U2-Röhren angeschlossen.

Oberfläche

- **Rohbau der beiden neuen Erweiterungsbauwerke** in den durch Bohrpfahldeckelbauweise hergestellten Baugruben
- Fortsetzung der **Sanierung des Deckels** des U-Bahnbauwerks und der Bauwerksfugen; im Windschatten: Erneuerung weiterer Tramgleise (v.a. Überfahrt Lindwurmstraße)
- **Erneuerung des Aufzugs** zur Tram-Wendescheife
- Umleitung Individualverkehr zwischen Brunnen und Kirche ähnlich 2017

Sperrengeschoss

- **Wanderbaustelle** zur Sanierung und Erneuerung der gesamten Ebene ähnlich wie zuletzt im U-Bahnhof Marienplatz

MVG Information für die Medien

Ebene U3/U6

- **Rückbau der Verkleidung** hinter den Gleisen mit eingleisigem Betrieb zu bestimmten Zeiten (analog U1/U2 2017, siehe oben)
- **Beginn Wanderbaustelle** zur Erneuerung von Deckenverkleidungen usw.

Ebene U1/U2

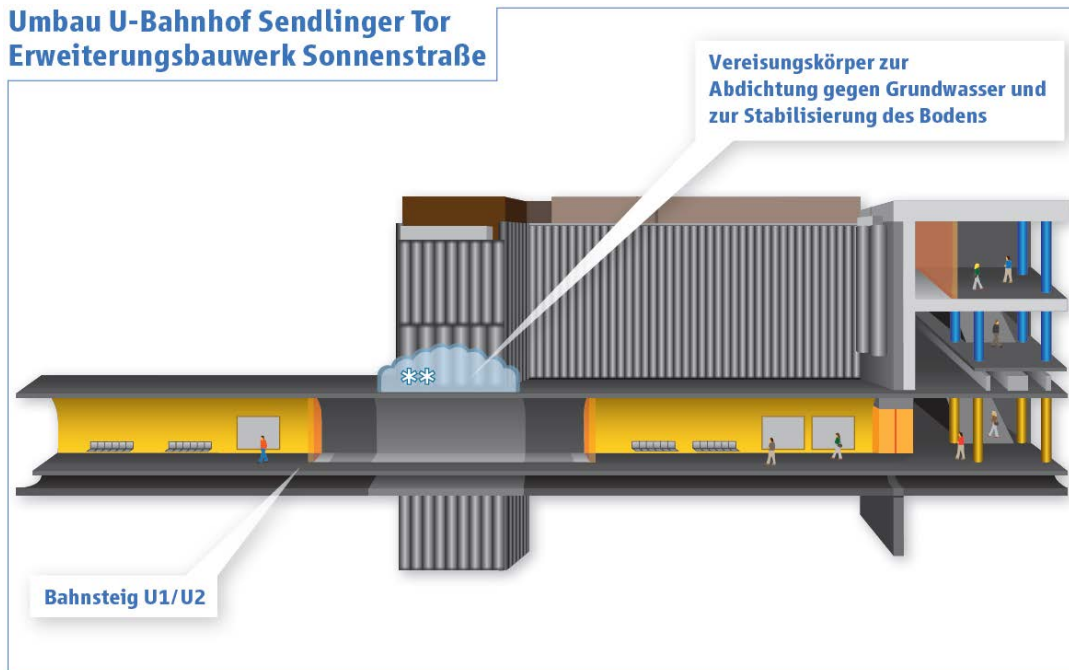
- **Anschluss der beiden neuen Erweiterungsbauwerke** an die bestehenden U-Bahnrohren mittels Vereisung
- Beginn **Wanderbaustelle** zur Erneuerung von Deckenverkleidungen usw.

Vereisung

Die größte Herausforderung beim Bau der Erweiterungsbauwerke besteht darin, in knapp 20 Metern Tiefe den Anschluss der Neubauten an die bestehenden U-Bahnrohren zu bewerkstelligen. Dies wird – wie etwa bei der Erweiterung des U-Bahnhofs Marienplatz vor einigen Jahren – bergmännisch im Schutze einer Vereisung des Baugrunds geschehen. Die Baugrundvereisung ist ein Bauverfahren im Tiefbau, bei dem das im Baugrund befindliche Porenwasser durch den kontinuierlichen Entzug von Wärmeenergie so weit abgekühlt, dass dieses gefriert. Der gefrorene Baugrund wird dadurch verfestigt und wasserundurchlässig. Der Vorteil des Verfahrens liegt im hohen Sicherheitsniveau aufgrund der absoluten Dichtigkeit des Frostkörpers. Die Ausdehnung des Frostkörpers wird messtechnisch mittels Temperaturfühlern zuverlässig überwacht. Der Gefrierprozess erfolgt mit Hilfe von flüssigem Stickstoff mit -196°C , der in so genannten Vereisungslanzen verdampft und an das Erdreich abgegeben wird. Dadurch entstehen um die Gefrierrohre zylinderförmige Frostkörper, die sich mit den Gefrierkörpern der benachbarten Gefrierrohre verbinden. Insgesamt werden zum Anschluss der beiden neuen Erweiterungsbauwerke vier Durchbrüche mit etwa 2.000 Meter Gefrier- und Temperaturmessbohrungen und einem Frostkörpervolumen von 1.200 m^3 gefrorenem Boden hergestellt. Dazu sind ca. 4.000 Tonnen flüssiger Stickstoff erforderlich.



MVG Information für die Medien



Das passiert 2019 und 2020

In den Jahren 2019 und 2020 sind folgende Meilensteine geplant:

- Ausbau und **Inbetriebnahme des Erweiterungsbauwerks Sonnenstraße** (neue direkte Verbindung U1/U2-Ebene – Sperrgeschoss)
- **Inbetriebnahme des neuen Bypasses** neben der zentralen Treppenanlage zwischen U1/2 und U3/U6
- Beginn des **Umbaus der zentralen Treppenanlage** zwischen U1/U2 und U3/U6
- **Erneuerung der Wandverkleidungen** auf der U3/U6-Ebene
- **Wanderbaustellen** im Bereich der Bahnsteige und Einbau der neuen gelben Verkleidung hinter den Gleisen der U1/U2
- Wiedereröffnung des erneuerten U-Bahn-Zugangs zur Sonnenstraße sowie **Sanierung der weiteren U-Bahn-Aufgänge** inkl. **Erweiterung der Aufgänge** Müllerstraße und Sendlinger Tor um jeweils eine Rolltreppe
- **Erneuerung des Aufzugs** zwischen Sperrgeschoss und Sparkasse

MVG Information für die Medien

- Individualverkehr: nur noch Umleitung für Rechtsabbieger aus der Sonnen- in die Lindwurmstraße



Umleitung beim Umsteigen

Die größten Einschränkungen für die Fahrgäste der U-Bahn sind ab Ende 2019 zu erwarten. Dann wird die gesamte Treppenanlage für den Umstieg zwischen U1/U2 und U3/U6 sukzessive umgebaut. Je nachdem, welche Treppe gerade aus-, um- oder neu eingebaut wird, müssen Fahrgäste mitunter längere Umwege in Kauf nehmen. Beispiel: Umsteiger, die mit der U1/U2 ankommen und ein Stockwerk nach oben zu den Linien U3/U6 wechseln möchten, werden dann über das neue Erweiterungsbauwerk Sonnenstraße und das Sperrengeschoss zum Bahnsteig der U3/U6 geleitet. Der direkte Weg über die zentrale Treppenanlage steht wegen des Umbaus nicht zur Verfügung.

Das passiert 2021 und 2022

2021 und 2022 geht der Umbau in den Endspurt. Geplant sind unter anderem folgende Schritte:

- Ausbau und **Eröffnung des neuen Erweiterungsbauwerks Blumenstraße**
- **Verlängerung der beiden U1/U2-Lifte** aus dem Sperrengeschoss an die Oberfläche (Sendlinger-Tor-Platz)
- Fertigstellung des Umbaus im Sperrengeschoss, Ausbau der neuen Läden
- Abschluss des Umbaus im zentralen Umsteigerbereich („Treppehdreh“)

MVG Infocontainer am Sendlinger Tor

Die MVG plant, am Sendlinger Tor einen MVG Infocontainer aufzustellen. Dort können sich alle Interessierten während der Bauzeit aus erster Hand über den

MVG Information für die Medien

Umbau informieren. Die Eröffnung ist im April vorgesehen, Aktuelle Infos zur Modernisierung des U-Bahnhofs Sendlinger Tor finden Sie im Internet unter: www.mvg.de/sendlinger-tor

Hinweis: Die Abbildungen stehen unter www.swm.de/presse zur Verfügung.

ZAHLEN & DATEN (ca.-Angaben)

150.000	Fahrgäste pro Tag (Ein-/Aus-/Umsteiger), davon etwa die Hälfte Umsteiger
1.500	U-Bahn-Abfahrten pro Tag (= jede Minute)
13	Linien kreuzen: 6 U-Bahnlinien (U1/U2/U7/U8, U3/U6) 5 Tramlinien (16, 17, 18, 27, 28) 2 Buslinien (Bus 52, 62)
19.10.1971	Inbetriebnahme Linie U3/U6
18.10.1980	Inbetriebnahme Linie U1/U2/U7/U8
4.700 m ²	Nettogrundfläche Sperrgeschoss, davon 4.100 m ² öffentlich
1.500 m ²	Bahnsteigebene U3/U6
1.900 m ²	Bahnsteigebene U1/U2/U7/U8
Bauherr	Stadtwerke München (SWM)

Wesentliche Planungsbeteiligte:

SSF Ingenieure (Ingenieurbau / Tragwerksplanung), Raupach + Bohn / Ingo Maurer (raumb. Ausbau / Lichtplanung), pwb – Prof. Weiß & Bisani (Bauablauf- / Bauleistungsplanung), Zilch + Müller Ingenieure (Sanierungsplanung), Planungsbüro Silberbauer (TGA Elektro- und Meldetechnik), Kofler Energies (TGA Versorgungstechnik HLSK), Baustein GmbH (Projektsteuerung)

Wesentliche Ausführungsbeteiligte aktuell:

Ed. Züblin AG (v.a. Ingenieurbau, Spezialtiefbau), Karl Bachl GmbH Co KG (v.a. Sanierung Ingenieurbauwerk), Lindner GmbH (v.a. Schadstoffsanierung), Resch + Haupt GmbH (Vorab-Elektro)