




Haben Sie Fragen? Wir sind gerne für Sie da!

 MVG Hotline: 0800 344 22 66 00
gebührenfreie Servicenummer

Herausgeber: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Mobilitätskommunikation
80287 München

Fotos: Kerstin Groh, Markus Hackl, Marcus Schlaf, Micha Pawlitzki, RPB Rückert GmbH, Landeshauptstadt München
und Archiv SWM/MVG sowie Sammlung FMTM e.V. (Peter Wagner, Fred Lindinger)

Gestaltung: HOCH 3 GmbH

Druck: SWM Hausdruckerei

Stand: März 2022

Artikelnummer: 139419

... und 2022 feiern wir außerdem:

50 JAHRE MVV

U 50 Jahre U-Bahn in München



27,4 km

machen die U6 zu Münchens längster U-Bahnlinie vor der U2 (24,4 km)

460 2.000 U-Bahnfahrten wickelt die MVG täglich für ihre Fahrgäste ab

U-Bahnfahrer*innen gehören zum MVG-Team

110.000 km Gesamtleistung hat ein Zug pro Jahr

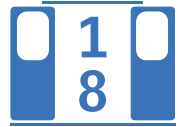
95 km misst das öffentlich zugängliche U-Bahnnetz

64.800 Bauteile hat ein Zug vom Typ C2

95% jedes C2-Zugs können nach dessen Ausmusterung recycelt werden

80.000 Fahrstraßen

werden pro Tag durch die Stellwerke eingestellt



Fahrgasttüren hat ein sechsteiliger U-Bahnzug auf jeder Fahrzeugsseite

8 2022 Signale steuern den U-Bahnbetrieb

Linien gibt es derzeit, zwei davon sind Verstärkerlinien (U7 und U8)

439 Mio. Fahrgäste waren 2019 mit der U-Bahn unterwegs, 2020 wegen Corona nur 251 Mio.

> 1.500 Beschäftigte arbeiten bei der MVG für den Betriebszweig U-Bahn

103,1 Kilometer ist das U-Bahnnetz inklusive Wendeanlagen und Verbindungsgleisen lang

1.435 mm beträgt die Spurweite der U-Bahn

750 Volt

Gleichspannung benötigen die U-Bahnzüge zum Fahren

5 bar Luftdruck braucht ein U-Bahnzug, um alle Druckluftbremsen zu lösen

600 km ist das Streckenkabelnetz (Kupfer) im U-Bahnbereich lang

1,7 km ist der längste innerstädtische Bahnhofabstand (Michaeliabad – Quiddestraße)

513 m ist der kürzeste Bahnhofabstand (Josefplatz – Theresienstraße)

0,5 Meter fahren die Münchner U-Bahn-Rolltreppen pro Sekunde

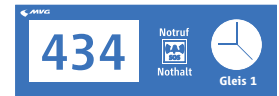
1 Bahnhof wurde bisher umbenannt – Messegelände in Schwanthalerhöhe (1998)

57 Meter ist die längste Rolltreppe lang (Karlsplatz, Ausgang Lenbachplatz)

121 Defibrillatoren gibt es; damit wurden bisher über 30 Menschenleben gerettet

940 Plätze bietet die neuste U-Bahn-Generation vom Typ C2

14 Stellwerke zählt die Münchner U-Bahn, zwei davon elektronisch



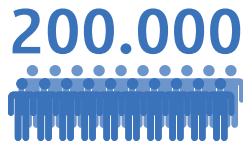
Zugzielanzeiger zeigen an den Bahnsteigen die nächsten Abfahrten an

45 Gleichrichterwerke sichern die Fahrstromversorgung der U-Bahn

2040 Wartungen finden pro Jahr an Zügen statt, außerdem 440 Revisionen

1x verlässt die U-Bahn das Stadtgebiet (nach Garching)

120 m sind die U-Bahnsteige in der Regel lang



200.000 Fahrgäste nutzen täglich den stark frequentierten Streckenabschnitt Odeonsplatz – Universität

716 U-Bahnwagen gehören zur Flotte der MVG

20.000 Ersatzteile bietet das Hochregallager in Fröttmanning auf 55.000 Lagerplätzen

504 Weichen zählt das U-Bahnnetz

100 Bahnhöfe zählt das U-Bahnnetz (Kreuzungsbahnhöfe doppelt gezählt)

6 U-Bahnhöfe liegen oberirdisch (auf der U5 und U6)



34,8 km/h beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit der U-Bahnzüge

80 km/h ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit im U-Bahnnetz

90 Züge sind im Berufsverkehr im Spitzeneinsatz

0 Strecken oder Bahnhöfe wurden jemals stillgelegt

215.000 qm Bodenfläche und über 40.000 qm Treppenfläche im Netz müssen laufend gereinigt werden

2 Mal unterfährt die U-Bahn die Isar (südlich Fraunhoferstraße und Lehel)

4 Monate dauert die Ausbildung als U-Bahnfahrer*in in der MVG-Fahrschule

176 Aufzüge gibt es in der U-Bahn; jede Station ist stufenfrei erreichbar

34 Meter unter der Erde liegt die tiefste Stelle der U-Bahn (zwischen Stachus und Odeonsplatz)



In den 60er- und 70er-Jahren entwickelte sich München rasant. Vieles von damals prägt die Stadt bis heute: die Fußgängerzone, der Olympiapark mit seinen Sportstätten, markante Bauwerke wie das Klinikum Großhadern oder das BR-Hochhaus ... und die U-Bahn.

Unterirdisch gut

Die Idee, den Verkehr in den Untergrund zu verlegen, gab es seit der Jahrhundertwende immer wieder. So auch nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Staus auf den Straßen länger und länger wurden.

Ab 1965 entstanden die ersten U-Bahntunnel und -Bahnhöfe. 1971 hieß es dann erstmals: »Bitte zurückbleiben!« Die U6 ging in Betrieb. Beschleunigt durch die Vergabe der Olympischen Spiele folgte 1972 die Olympiastrecke U3.

Gut für uns und unsere Stadt

Heute ist die U-Bahn aus München nicht mehr wegzudenken. Sie befördert nicht nur mehr als eine Million Menschen pro Tag, sondern bewahrt die Stadt auch vor dem Verkehrskollaps. Das Netz ist derzeit rund 100 Kilometer lang und kommt auf 100 U-Bahnhöfe.

Eine Verbindung fürs Leben

Die U-Bahn bringt Berufstätige zur Arbeit, Kinder in die Schule, Fußballfans ins Stadion und Verliebte zueinander. Sie zeigt Touristen die Stadt, fährt Familien zum Tierpark und Sonnenhungrige ins Grüne. Es gibt viele Gründe, »Thank U« zu sagen und der U-Bahn alles Gute zum 50. Geburtstag zu wünschen.

Dieses Heft stellt die ersten 17 Bahnhöfe aus der Anfangszeit der U-Bahn vor, bietet einen Rückblick auf die letzten fünf Jahrzehnte und einen Ausblick. Wir wünschen viel Freude beim Lesen! Mehr Informationen: mvg.de/ubahn



Wissenswertes

- Die Münchner U-Bahn ist gelebte Elektromobilität. Die Züge fahren seit 1971 mit Strom und seit 2018 mit Ökostrom.
- Im Unterschied zur Oberleitung der Trambahn erfolgt die Stromversorgung der Münchner U-Bahn mittels einer seitlich im Gleisbereich montierten Stromschiene. Über am Zug befestigte Stromabnehmer gelangt der Strom in die Fahrzeuge.
- Zur Hauptverkehrszeit am Morgen und am Nachmittag sind die meisten Fahrgäste unterwegs. Deswegen sind zu diesen Zeiten rund 90 Züge im Einsatz.
- Im Fahrsystem LZB (Linienzugbeeinflussung) fahren U-Bahnen weitestgehend automatisiert. Parallel zu den Gleisen verlegte Kabel übermitteln Fahraufträge, Höchstgeschwindigkeit und Bremsweg induktiv an die Fahrzeuge.

50 Jahre U-Bahn in München: eine Chronologie

London macht 1863 den Anfang. Berlin ist 1902 der Vorreiter in Deutschland und Hamburg folgt 1912. So gesehen hat München eine vergleichsweise junge U-Bahn.

Grünes Licht gibt es 1964: Der Stadtrat entscheidet sich gegen eine Unterpflaster-Straßenbahn. Stattdessen soll gleich eine »echte« U-Bahn gebaut werden. Die Arbeiten beginnen am 1. Februar 1965 in derungerstraße.

1967: Aufnahme des Probetriebs

Es geht schnell voran: Bereits am 6. Juli 1967 startet der Probetrieb zwischen Nordfriedhof und Studentenstadt **A**. Am 19. Oktober 1968 findet sogar ein »Tag der offenen Tür« an der Teststrecke statt.

Verantwortlich für die Planung und den Bau ist das U-Bahn-Referat unter Leitung von Dr. Klaus Zimniok. Es zählt 1972 rund 260 Beschäftigte. Die Finanzierung des U-Bahnbaus übernimmt die Münchner Tunnelgesellschaft mbH (MTG).

1971: Startschuss im Zeichen von Olympia

Am 19. Oktober 1971 um 10 Uhr wird die zunächst zwölf Kilometer lange »Nord-Süd-Linie 6« zwischen Goetheplatz, Marienplatz und Kieferngarten feierlich eröffnet. Rechtzeitig zu den Olympischen Sommerspielen erfolgt am 8. Mai 1972 die Streckenfreigabe für den vier Kilometer langen U3-Abschnitt zwischen Münchner Freiheit **B** (hier noch im Bau) und Olympiazentrum.

Neun Jahre nach ihrer Eröffnung wächst die U-Bahn 1980 über die U3/U6 hinaus: Die U8 zwischen Scheidplatz, Hauptbahnhof und Neuperlach Süd geht in Betrieb (heute U2 und U5). Das Netz ist damit ca. 35 Kilometer lang. 1981 befördern die SWM-Verkehrsbetriebe erstmals mehr Fahrgäste mit der U-Bahn als mit der Tram.



80er-Jahre: Wachstum in alle Richtungen

1983 erreicht die U1 den Rotkreuzplatz. Ab 1984 wird die U4/U5 schrittweise weiter ausgebaut. Parallel dazu wächst der Betriebsbahnhof in Fröttmaning: Er wird in den 80er-Jahren zur Technischen Basis erweitert. 1989 ist das Grundnetz im Kern vollendet und bereits über 60 Kilometer lang.

Der seit den 60er-Jahren gebaute A-Wagen prägt die Gründerjahre der U-Bahn und gehört bis heute zum typischen Erscheinungsbild. Ab 1988 gehen die verbesserten B-Wagen in den Regelbetrieb. 1992 fahren bereits über 250 Millionen Fahrgäste mit der U-Bahn.

1995: Münchner U-Bahn bis Garching

Am 25. September 1995 geht Münchens 500. U-Bahnwagen **C** in Betrieb. Ende Oktober 1995 wird die U6 nach Garching-Hochbrück verlängert, die Bahnhöfe Garching **D** und Garching-Forschungszentrum folgen 2006. Ab Ende 2002 kommt der moderne Gliederzug vom Typ C1 **E** mit über 900 Fahrgastplätzen zum Einsatz.

2010: (Keine) Endstation in Moosach

Das Jahr 2010 markiert den vorläufigen Abschluss des U-Bahnbaus: Am 11. Dezember wird die U3 vom Olympia-Einkaufszentrum zum Moosacher Bahnhof verlängert. Seitdem ist keine U-Bahnstrecke mehr im Bau. In Moosach zieren riesige Pflanzenbilder die Bahnsteigwände **F**.

Bei der individuellen Gestaltung von U-Bahnhöfen ist der Königsplatz **G** 1980 der Vorreiter: Nachbildungen berühmter Gemälde und Skulpturen zieren dort die Bahnsteigebene. Die zur Gartenbauausstellung 1983 eröffneten U6-Stationen am Westpark bringen Farbe in den Untergrund. Ab Mitte der 90er-Jahre gleicht keine Bahnhofsgestaltung mehr der anderen.





Erneuerung im Mittelpunkt

Gleichzeitig rückt die Sanierung der U-Bahn verstärkt in den Fokus. Einige in die Jahre gekommene U-Bahnhöfe werden erneuert und umgestaltet, allen voran die Stationen Münchner Freiheit **H** (2009), Hauptbahnhof **I** (2014) und Marienplatz **K** (2015). Noch bis 2023 wird der U-Bahnhof Sendlinger Tor modernisiert und ausgebaut.

Einige weitere Stationen aus der Anfangszeit sollen über die nächsten Jahre ebenfalls saniert werden. Aufwendige Gleis- und Weichen-erneuerungen machen zunehmend Vollsperrungen erforderlich. Sie sind Voraussetzung dafür, dass die U-Bahn auch in den nächsten Jahrzehnten leistungsfähig bleibt.

Die Corona-Krise schränkt die Handlungsspielräume für den ÖPNV seit 2020 stark ein. Die finanziellen Auswirkungen der Pandemie führen dazu, dass viele Vorhaben geprüft und vorübergehend zurückgestellt werden müssen, bis sie wieder finanziert werden können.

Gliederzüge statt A- und B-Wagen

Die Erneuerung der U-Bahn-Flotte **L** wird so weit wie möglich fortgesetzt: Die Züge vom Typ A und B kommen schrittweise auf das Abstellgleis. Sie sollen bis in die 30er-Jahre hinein durch moderne Gliederzüge ersetzt werden, die auch wesentlich mehr Platz bieten als die Altwagen.

Das U-Bahnnetz soll in den kommenden Jahren auch wachsen. Geplant ist unter anderem, die U6 vom Klinikum Großhadern nach Martinsried zu verlängern. Die U5 soll in Zukunft vom Laimer Platz zunächst bis zum Pasinger Bahnhof fahren. Im Münchner Nahverkehrsplan finden sich zahlreiche weitere Ideen für Neubaustrecken, die geprüft werden.



Entlastung in Sicht

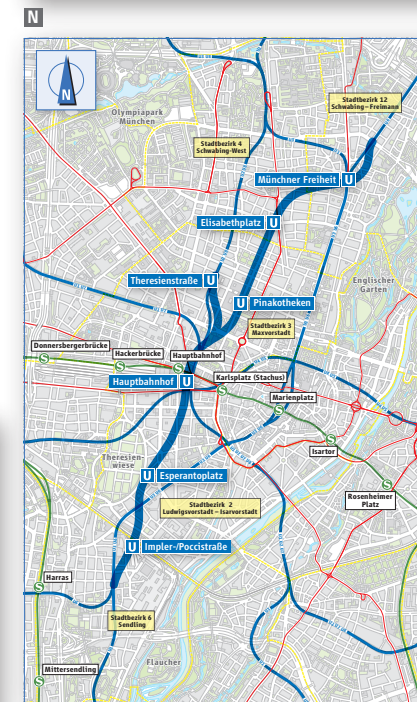
Die größte Herausforderung bleibt jedoch, die U-Bahn da zu entlasten, wo vor 50 Jahren alles begann: in der Innenstadt. Die geplante Neubaustrecke U9 **N** soll das Netz im Stadtzentrum ab Ende der 30er-Jahre massiv entlasten, den U-Bahn-Betrieb stabilisieren und neue Direktverbindungen herstellen, etwa vom Hauptbahnhof zur Allianz Arena.

Neues Betriebszentrum

Voraussetzung für den Ausbau der U-Bahn ist ein zweites Betriebszentrum **M** mit zusätzlichen Abstellgleisen und Werkstätten. Dieser soll in den nächsten Jahren in Neuperlach Süd gebaut werden und nach seiner Fertigstellung bis zu 30 U-Bahnzüge beheimaten.

Bereits im Herbst 2021 wurde das neue MVG-Betriebszentrum **O** eröffnet. U-Bahn, Tram und Bus bekamen damit erstmals einen gemeinsamen Leiterraum. Die Steuerung des ÖPNV und die Fahrgastinformation werden damit erheblich verbessert.

Auf die nächsten 50 Jahre!



Kieferngarten U6

Die U-Bahnstation Kieferngarten ist eine von sechs oberirdischen Haltestellen. Sie hat vier Gleise, weil hier auch die Betriebsstrecke zur Technischen Basis in Fröttmaning beginnt. Der dortige U-Bahn-Betriebshof besteht ebenfalls seit 1971.



Heute durchlaufen die Züge in den Werkstätten rund 2.500 Wartungen und Revisionen pro Jahr.

Tram-Verbindung in Aussicht

Bis zur 1994 erfolgten Eröffnung des U-Bahnhofs Fröttmaning war der U-Bahnhof Kieferngarten 23 Jahre lang Endhaltestelle. In den Jahren 2013 und 2014 wurde die Station erneuert und barrierefrei ausgebaut. Richtung Innenstadt fahren die U-Bahnzüge von hier über die fast 450 Meter lange Heidemannbrücke.

Durch die Verlängerung der Tram 23 wird der U-Bahnhof künftig an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Fahrgäste können dann mit der Tram Richtung Bayernkaserne und zum U2-Bahnhof Am Hart fahren.

Studentenstadt U6

Der Abschnitt von der Studentenstadt bis zum Nordfriedhof wurde bereits ab 1967 im Probebetrieb angefahren. 1969 nahm hier die erste U-Bahnfahrerin (31 Jahre alt) der Verkehrsbetriebe ihren Dienst auf. Der Name des Bahnhofs geht auf



die benachbarte Wohnsiedlung für Studierende zurück (Ausgang C). Die Straßen in der »StuSta« sind nach Mitgliedern der Widerstandsgruppe »Weiße Rose« benannt.

Zwischen Wohnanlage und U-Bahn verläuft die Ungererstraße. Der Ingenieur August Ungerer (1860 – 1921) eröffnete 1886 die erste elektrische Tram-bahn Münchens, um sein Schwimmbad, das heutige Ungererbad, mit der Münchner Freiheit zu verbinden.

Der oberirdische Bahnhof ist wie fast alle Stationen der Anfangsjahre sehr schlicht gestaltet und rein funktional ausgelegt. Züge aus Richtung Innenstadt kommen kurz vor dem U-Bahnhof ans Tageslicht. Daher gehört eine Sonnenbrille zur Dienstausrüstung im Fahrdienst.

Freimann U6

Der U-Bahnhof sollte ursprünglich Harnierplatz heißen. Er liegt direkt an der Autobahn A9. Die U-Bahnstation wurde in den Jahren 2006 bis 2009 erneuert, barrierefrei ausgebaut und besser an den auf der anderen Seite der Nürnberger Autobahn gelegenen alten Ortskern angeschlossen (Ausgang D). Dort steht auch die Mohr-Villa. Das heutige Kulturzentrum diente früher unter anderem als Postkutschenstation und Direktionsgebäude der Reichsbahn.

U-Bahn mit Eisenbahn-Anschluss

Zwischen den Bahnhöfen Freimann und Studentenstadt liegt der einzige Gleisanschluss der U-Bahn zum Netz der Deutschen Bahn. Er existiert seit 1969. Darüber werden beispielsweise neue U-Bahnzüge und Baumaterialien angeliefert.

Am 19. Dezember 2007 stürzte ein Kleinlastwagen an der Ungererstraße in den Gleisstroch der U-Bahn und blockierte die Strecke. Der Unfall endete zum Glück glimpflich.



Alte Heide U6

Der U-Bahnhof Alte Heide liegt am Nordfriedhof und sollte ursprünglich auch so heißen. Der heutige Name entspricht einer alten Landschaftsbezeichnung, die auch der benachbarten Wohnsiedlung aus den 1920er-Jahren ihren Namen gab. Vor der Eröffnung der U-Bahn befand sich nördlich des Bahnsteigs bereits ein Werkstattgleis, um die U-Bahnzüge während des Testbetriebs ab 1967 warten zu können.

Gestaltung nach Baukasten-Prinzip

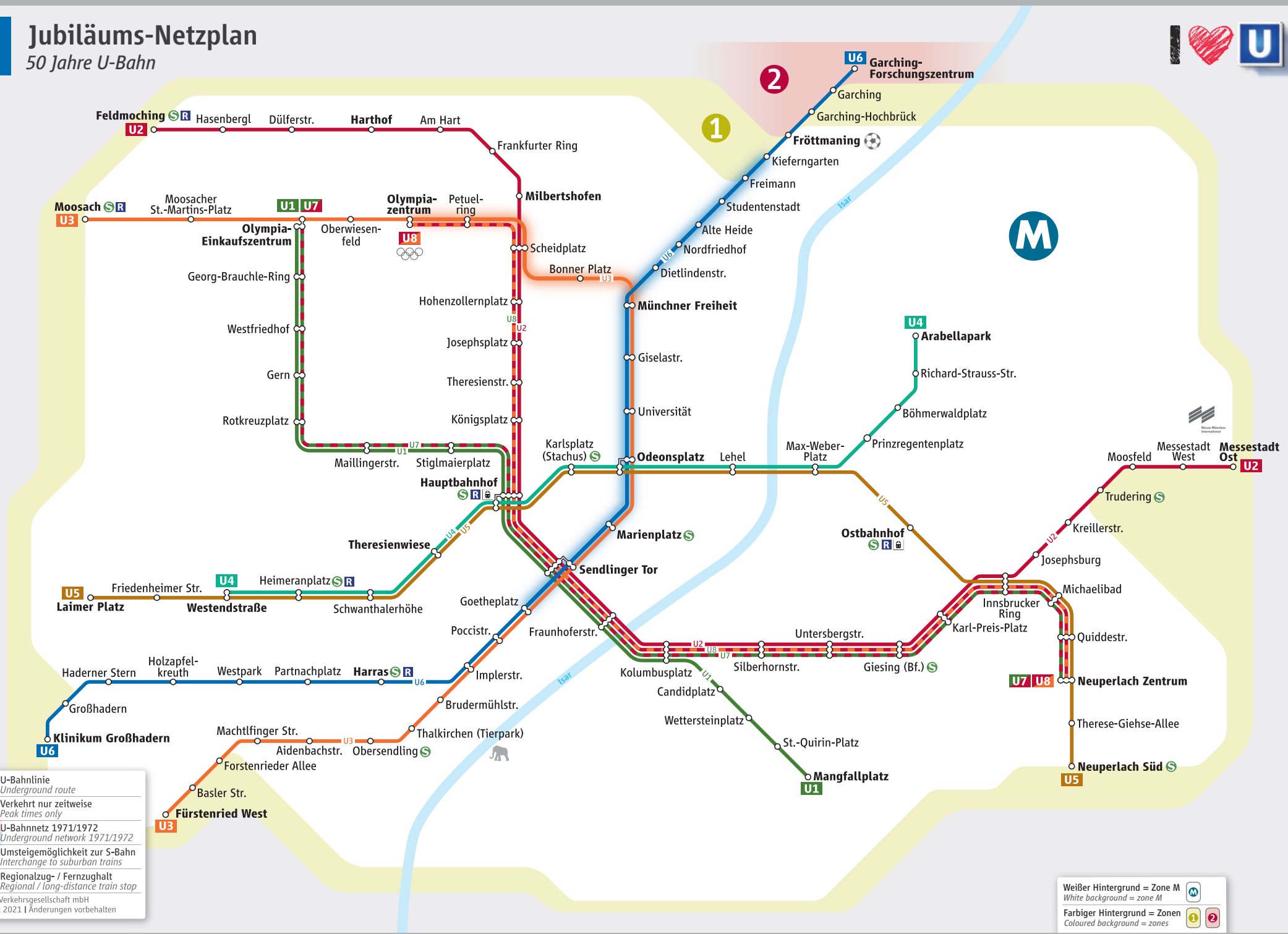
Die Gestaltung der U-Bahnstation folgt dem Baukasten-Prinzip der Anfangsjahre nach Entwürfen von Paolo Nestler (1920 – 2010). Der moderne Nordausgang zur Domagkstraße wurde erst 2002/03 nachgerüstet (Ausgang A). Noch vor der offiziellen Eröffnung der U-Bahn konnte die

Öffentlichkeit die Bahnhöfe bereits zu verschiedenen Gelegenheiten erkunden. So fand beispielsweise 1971 an der Alten Heide eine Modenschau am Bahnsteig statt.



U Jubiläums-Netzplan

50 Jahre U-Bahn



Weißer Hintergrund = Zone M
White background = zone M

Farbiger Hintergrund = Zonen
Coloured background = zones

Nordfriedhof U6

Der U-Bahnhof sollte ursprünglich den Namen Schenkendorfstraße erhalten. Hier begann der U-Bahnbau am 1. Februar 1965. Ein Stahlträger mit Inschrift an der Ungererstraße erinnert daran. Gestalterisch war der U-Bahnhof Vorbild für fast



alle anderen Stationen der ersten Strecke. Das Bild zeigt, wie sich die Planer den U-Bahnbetrieb Mitte der 60er-Jahre vorstellten.

Der auffällige Steg über die Gleise wurde, wie die Aufzüge, nachträglich eingebaut. Er verbindet den Lift auf dem stadtauswärtigen Bahnsteig mit dem Aufzug auf der anderen Seite, welcher bis an die Oberfläche führt. An der östlichen Bahnsteigwand ist ein sog. Hilfsgerätewagen montiert. Er dient der Feuerwehr bei Einsätzen als Materialtransporter.

Der U-Bahnhof Nordfriedhof wurde wie die benachbarten Stationen in offener Bauweise errichtet, also in einer Baugrube. Im Stadtzentrum kam dagegen der »stählerne Maulwurf« zum Einsatz, um die U-Bahntunnel zu bohren.

Wissenswertes

- Ohne unsere 14 **Stellwerke** würden sich die U-Bahnen keinen Millimeter bewegen. Von dort werden Fahrstraßen eingestellt, Weichen gesteuert und Signale geschaltet. Ein ausgeklügeltes Zugsicherungssystem sorgt dafür, dass die Züge nur dort fahren, wo sie unterwegs sein dürfen. Falls ein Zug beispielsweise über ein rotes Signal rollt, wird er automatisch gebremst.
- Seit 20 Jahren sind Münchens U-Bahnhöfe mit **Defibrillatoren** ausgerüstet. Die kleinen unscheinbaren Geräte haben seither viele Menschen vor dem plötzlichen Herztod bewahrt. 2001 wurde das erste Gerät am Marienplatz installiert, mittlerweile sind 121 Defis auf alle U-Bahnhöfe verteilt – sie befinden sich stets in den roten Notfallsäulen.
- Auch Schienen brauchen Pflege. Daher ist regelmäßig ein sogenannter **Schienenschleifzug** im Netz unterwegs. Dabei bearbeiten rotierende Schleiftöpfe die Schienen und erneuern das Profil, damit die Züge ruhig unterwegs sind und gleichzeitig die Lebensdauer der Gleise erhöht wird. Weil das mit Lärm, Funken und Schmutz verbunden ist, finden die Arbeiten in der Betriebsruhe statt.
- In vielen **Filmen** spielen unsere Fahrzeuge eine tragende Rolle. Kennen Sie zum Beispiel den Film »Zuckerbaby« mit Marianne Sägebrecht? In dem Streifen verliebt sie sich unsterblich in die Stimme eines U-Bahnfahrers. Auch in zahlreichen München-Tatorten sind unsere Bahnhöfe und Fahrzeuge eine beliebte Kulisse!

Dietlindenstraße U6

Der U-Bahnhof und die gleichnamige Straße wurden nach Prinzessin Dietlinde (1888 – 1889) benannt, einer Tochter König Ludwig III. Sie wurde nur ein Jahr alt. Die Bahnsteigsäulen tragen hellgrüne Kacheln und geben dem Bahnhof trotz der Einheitsbauweise ein charakteristisches Merkmal.

Aus der gleichen Zeit wie der U-Bahnhof stammt der »Fuchsbau«, ein auffälliger und damals aufsehenerregender Terrassen-Betonbau von Architekt Ernst Maria Lang (Ausgang E). Zum Ungererbad kommt man über den Ausgang A im Norden.

Neubaustrecke U9 in Planung

Zwischen den U-Bahnhöfen Dietlindenstraße und Münchner Freiheit steht ein drittes Gleis zur Verfügung, auf dem U-Bahnzüge abgestellt werden

können. In diesem Abschnitt soll künftig die Neubaustrecke U9 abzweigen. Sie stellt auch eine neue Direktverbindung zwischen Allianz Arena und Hauptbahnhof her.



Münchner Freiheit U3 U6

Der U-Bahnhof Münchner Freiheit erstrahlt seit 2009 in neuem Glanz: Gelb verkleidete Wände, Spiegel und Lichtkassetten an den Decken, blau illuminierte Säulen und gläserne Brüstungen sorgen für Helligkeit und Transparenz. Der Bahnhof trägt



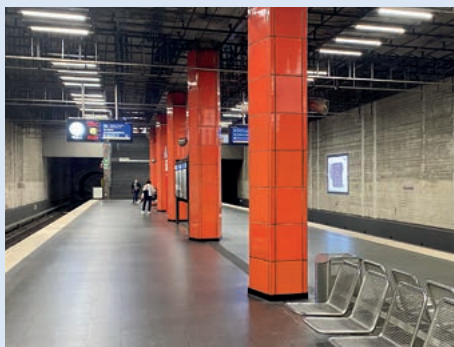
die Handschrift des Lichtdesigners Ingo Maurer (1932 – 2019). Das Orange der Stationsschilder an der Wand greift die traditionelle Linienfarbe der U3 auf. Die blauen Stationsschilder repräsentieren die auf den Innengleisen verkehrende U6. Der Abschnitt wird täglich von rund 700 Zügen passiert. Über dem südlichen Tunnelleingang befindet sich ein Kunstwerk von Jürgen Reipka (1936 – 2013).

Tram-Nummern für die U-Bahn

Die Liniennummern U3 und U6 ergaben sich übrigens daraus, dass die U-Bahn hier die früher auf der Leopoldstraße verkehrenden Tramlinien 3 und 6 ersetzte. Ein Comeback der Straßenbahn in der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Franz-Joseph-Straße ist geplant, um die U-Bahn in diesem Abschnitt zu entlasten.

Giselastraße U3 U6

Nur 579 Meter liegen zwischen der Münchner Freiheit und der Giselastraße. Das ist der kürzeste Bahnhofsabstand auf der U6. Am längsten ist die Distanz zwischen zwei Bahnhöfen im Norden der U6: Zwischen Fröttmaning und Garching-Hoch-



brück liegen 4,2 Kilometer. Der Bahnname erinnert an Erzherzogin Gisela von Österreich (1856 – 1932), Tochter von Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth. Wo sie früher wohnte, steht heute der »Schweinchenbau« der Ludwig-Maximilians-Universität. Durch das rosa Gebäude führt eine Treppe zur U-Bahn, mit fünf Medaillons, die Absolventen der Universität zeigen (Ausgang F).

Neugestaltung geplant

Der U-Bahnhof wird derzeit saniert. Anschließend soll auch das Erscheinungsbild der Station aufgefrischt werden. Geplant ist ein heller und großzügig wirkender Raum, der ohne Wand- und Deckenverkleidungen auskommt. Die charakteristischen roten Keramikplatten an den sechseckigen Bahnsteigsäulen bleiben erhalten.

Universität U3 U6

Orangefarbene gekachelte Rundsäulen machen den U-Bahnhof unverwechselbar. Markant ist außerdem die freitragende Treppe im südlichen Bahnsteigbereich, die erst nachträglich zusammen mit einem Aufzug eingebaut wurde.

Kunst im Zwischengeschoss

Wer den Aufgang auf der gegenüberliegenden Seite nutzt, entdeckt im Zwischengeschoss eine Galerie hinter einer 20 Meter langen Glasfront. Sie wird seit 1989 als Ausstellungsfläche von der Akademie der Bildenden Künste genutzt. Außerdem gibt es hier die U-Bahn-Galerie des Bezirksausschusses Maxvorstadt.

Die nördlichen Zugänge des Bahnhofes sind in die Ecktürme des Universitätsgebäudes an der Ludwig-

straße integriert (Ausgang A und B). Damit besteht eine direkte Verbindung zwischen U-Bahnhof und Ludwig-Maximilians-Universität. So prachtvoll ist kein anderer U-Bahn-Eingang in München!



➔ Wussten Sie schon, dass ...

- ... unsere U-Bahnen mehrfache Millionäre sind? Der durchschnittliche Zug fährt im Schnitt 4,5 Millionen Kilometer in seinem Leben.
- ... bei der U-Bahn auch nachts keine Ruhe herrscht? Wenn die Züge nicht fahren, kümmern sich nach Betriebsschluss verschiedene Bautrupps an allen Ecken und Enden des Netzes um Modernisierung und Instandhaltung.
- ... rund 460 Kolleg*innen im Fahrdienst der MVG unsere U-Bahnen steuern? Die Fahrchulausbildung dauert etwa vier Monate. Dabei wird auf »echten« Zügen ebenso geschult wie auf unseren beiden Fahr simulatoren.
- ... für die Münchner U-Bahn Taucher arbeiten? Über die Hälfte der Münchner U-Bahn-Strecke verläuft durch das Grundwasser. Damit das Wasser nicht in die U-Bahntunnel läuft, muss es über ein Rohrsystem – die sogenannten Düker – umgeleitet werden. Die Taucher spüren Verstopfungen in den Rohrsystemen auf und beseitigen sie.
- ... die Rolltreppen zur Theresienwiese während des Oktoberfestes zeitweise schneller laufen, um den Andrang zu bewältigen (0,68 statt 0,5 m/s)?



Odeonsplatz U3 U6 U4 U5

Der U-Bahnhof Odeonsplatz liegt unter der südlichen Ludwigstraße, flankiert von Hofgarten, Residenz, Feldherrnhalle und Theatinerkirche. Er ist nach dem Konzertsaal (Odeon) benannt, der bis ins Jahr 1944 an der Westseite des Platzes stand. Die Nähe zur Theatinerkirche erforderte während des Tunnelbaus Stützmaßnahmen für das Kirchenfundament.

Als Turmbahnhof konzipiert, beherbergt der Odeonsplatz zwei Bahnsteigebenen und vier Gleise. Der U3/U6-Bereich ist geprägt von der sachlichen Formensprache der 1970er-Jahre, in der rot geflieste Säulen für Akzente sorgen. Im südlichen Zwischengeschoss befinden sich ein Wandmosaik des Künstlers Karl Knappe (1884 – 1970) sowie eine bepflanzte Glasvitrine.

Die zwei getrennten Richtungsbahnsteige der U4/U5 wurden erst 1986 eröffnet und sind jeweils röhrenförmig. Zwischen den weißen Wandverkleidungen finden sich einige Wandbilder, die Monumentalbauten der Umgebung darstellen.



Marienplatz U3 U6

Der U- und S-Bahnhof im Herzen der Altstadt zählt zu den meistfrequentierten der Stadt. Hier wurde die U6 1971 eröffnet. Bei der anschließenden Festveranstaltung im »Schwabinger Bräu« traten die »Hot Dogs«, die Münchner Bläserbuben sowie Ma-



ria und Margot Hellwig auf. 1.600 Ehrengäste waren geladen. Anders als die übrigen Stationen der Anfangszeit wurde der Marienplatz nicht durch Paolo Nestler gestaltet. Stattdessen kreierte Alexander von Branca (1919 – 2011) mit durchgängigen Wandverkleidungen in leuchtendem Orange sowie tiefblauen Fliesen ein ikonisches Design, das 2020 sogar auf einer Briefmarke verewigt wurde.

Die beiden U-Bahnsteige wurden zur Fußball-WM 2006 durch Erweiterungstunnel vergrößert. 2012 bis 2015 erhielt das Zwischengeschoss ein neues Gesicht. Der Lichtkünstler Ingo Maurer gestaltete die rot leuchtende Lichtdecke als neues Markenzeichen der Station. Bis 2004 koordinierte die Leitstelle von hier aus den U-Bahn-Betrieb. Heute befindet sich das Betriebszentrum in Moosach.

Goetheplatz U3 U6

Der U-Bahnhof ist Teil des Lindwurm隧unnels zwischen Goetheplatz und Sendlinger Tor. Er wurde von 1938 bis 1941 für eine damals geplante Nord-Süd-S-Bahn gebaut. Die Bahnsteige sind deswegen rund 15 Meter länger als in den anderen U-Bahn-



höfen. Auch die Tunnelröhren sind größer dimensioniert und mit Wandnischen ausgestattet. Darin sollten ursprünglich die Oberleitungsmasten für die S-Bahn aufgestellt werden.

Im Krieg diente der Lindwurm-tunnel als Luftschutzkeller. Auch Schwammerl wurden dort gezüchtet. Später lief er voll Wasser. Erste Erkundungsfahrten vor Baubeginn der U6 fanden deswegen mit einem Boot statt.

Der Goetheplatz war im Jahr 2000 Ausgangspunkt für ein ganz besonderes U-Bahn-Projekt: Aus den Lautsprechern schallte hier und an einigen weiteren U-Bahnhöfen in der Innenstadt klassische Musik, u. a. von Mozart und Vivaldi, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Sendlinger Tor U3 U6 U1 U2

Noch bis 2023 wird der U-Bahnhof unter laufendem Betrieb modernisiert, barrierefrei ausgebaut und um zwei Zugangsbauwerke erweitert. Das ist nötig, weil der Bahnhof aufgrund der hohen Fahrgastzahlen aus allen Nähten platzt. Durch den Umbau wächst die Station um rund 3.000 qm. Das entspricht ca. der Größe des Sendlinger-Tor-Platzes.

Glanz in Gelb und Blau

Der Turmbahnhof besteht aus der Ebene für die U3/U6 (seit 1971) sowie zwei darunter verlaufenden Tunnelröhren für die U1/U2 (seit 1980). Zur Unterscheidung kommen unterschiedliche Leitfarben zum Einsatz, die im Zuge des Umbaus noch intensiviert werden: Blau bei der U3/U6 und Gelb bei der U1/U2. Das Zwischengeschoss erhält künftig eine Ladenpassage mit schwarz gehaltener Decke

und markanten Leuchtkörpern. Es gibt übrigens – wie am Odeonsplatz auch – keine Gleisverbindungen zwischen den Ebenen. Ein Tausch von Fahrzeugen zwischen den Linien ist nur mit größeren Umwegen möglich.



Bonner Platz U3

Die U-Bahnhöfe der Olympialinie U3 gingen gut drei Monate vor der Eröffnung der Olympischen Sommerspiele in Betrieb, am 8. Mai 1972. Namensgeber für den Bonner Platz war die damalige Hauptstadt der Bundesrepublik. Die Station sollte daher eine gewisse Weltläufigkeit ausstrahlen.

Adam und Eva hinterm Gleis

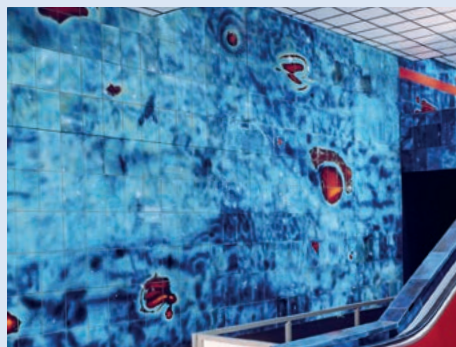
Aus diesem Grund sind die Wände hinter den Gleisen mit großstädtischen Motiven von Christine Stadler (1922 – 2001) verziert. Dort finden sich etwa eine Bank, ein Zoo, eine Brauerei, eine Bäckerei und ein Rathaus sowie ein Konzertsaal. Wer genau hinschaut, entdeckt auch Adam und Eva. Die Bahnsteigsäulen sind wie auch am Petuelring mit Granitplatten verkleidet. Übrigens: Der Bonner Platz gehört zu den wenigen U-Bahnhöfen im Netz,

die keine direkte Verbindung zu anderen Verkehrsmitteln (Bus, Tram, S-Bahn) haben. Die Stationen der »Olympialinie« (von Münchner Freiheit bis Olympiazentrum) stehen heute unter Denkmalschutz.



Scheidplatz **U2** **U3**

Dr. Karl Friedrich Scheid (1906 – 1945) ist Namensgeber des Platzes sowie des U-Bahnhofs. Er war Psychiater und Neurologe sowie Oberarzt im Schwabinger Krankenhaus. Der Mediziner gehörte zur Widerstandsgruppe »Freiheitsaktion Bayern«.



Er wurde 1945 von den Nationalsozialisten erschossen. Der Scheidplatz ist ein viergleisiger Kreuzungsbahnhof und ermöglicht den Umstieg zwischen U2 und U3 am selben Bahnsteig. Besonders auffällig sind die leuchtend blauen Majolikafliessen an den Tunnelleingängen und im Zwischengeschoss, auf denen rote Verzierungen in Form von Meerestieren zu sehen sind.

Die Sichtbetonwände am Bahnsteig bieten ebenfalls Kunst: Hier sind Reliefdarstellungen von Waki Zöllner (1935 – 2015) eingearbeitet. Sie zeigen im Originalmaßstab abgebildete U-Bahnzüge, die wie durch Fenster betrachtet werden.

Am Scheidplatz befindet sich eines von insgesamt 14 Stellwerken der U-Bahn.

Petuelring **U3**

Der Petuelring ist benannt nach der Familie Petuel aus dem Münchner Norden. Ihre Mitglieder waren erfolgreiche Geschäftsleute und engagierten sich auch für wohlthätige Zwecke.

Ludwig Petuel senior (1839 – 1911) machte nicht nur in Hopfen und Malz, sondern betrieb Ende des 19. Jahrhunderts auch die erste Motoromnibuslinie Münchens. Ludwig junior (1870 – 1951) und seine Frau Karoline (1873 – 1956) setzten sich für ältere Menschen ein. Ihre Stiftung hilft Bedürftigen bis heute.

Sichtbeton mit goldenen Ornamenten

Die damals typische Sichtbetonoptik der Bahnsteigwände wird durch 20 Reliefdarstellungen mit goldenen Ornamenten aufgelockert. Sie stammen

von der Bildhauerin Christine Stadler. Grün gemusterte Fliesen an den Aufgängen geben der Station eine individuelle Note. Noch grüner ist der 1911 eröffnete Luitpoldpark nebenan (Ausgang A).



Olympiazentrum **U3**

Hier herrschte vom 26. August bis 11. September 1972 Hochbetrieb: Zu den Olympischen Sommerspielen nutzten gut 60 Prozent der Sportfans die neue Münchner U-Bahn. Um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen, wurde die Station viergleisig



angelegt. Davon profitiert der U-Bahn-Betrieb bei Großveranstaltungen im Olympiastadion bis heute.

Sonnen im Untergrund

Die Reliefdarstellungen in den Bahnsteigwänden stammen von dem Bildhauer Waki Zöllner. Die Kreise repräsentieren die Dynamik der U-Bahn. Ihre Anordnung erinnert an den Lauf der Sonne. 2007 wurde die U3 zum Olympia-Einkaufszentrum verlängert, 2010 nach Moosach.

Der U-Bahnhof Olympiazentrum liegt direkt unter der Oberfläche und kommt daher ohne Zwischengeschosse aus. Er ist bis heute das Tor zum Olympiapark und bietet sich damit als Ausgangspunkt für Besichtigungen an (Ausgang B). Die dortige Elektrobuslinie 144 fährt wie die U-Bahn mit Ökostrom.

➔ Wissenswertes

- Bei unseren **Durchsagen** steht Information an erster Stelle: welche Haltestelle als Nächstes kommt, ob es Betriebsstörungen gibt oder ob man nur kurz im Tunnel steckt, »es aber gleich wieder weitergeht«. Die Durchsagen unserer Fahrer*innen sorgen aber auch für Lacher bei den Fahrgästen.

Zur Weihnachtszeit kann es da schon mal durch die Lautsprecher klingen: »Bei der U-Bahn ist es nicht wie bei eurem Adventskalender, liebe Kinder: Bei uns im Zug dürft ihr alle Türchen gleichzeitig aufmachen!« Oder wenn es am Bahnhof Theresienwiese von den Kanzelsprechern zum Oktoberfest tönt: »Jetzt fährt ein, meine Damen und Herren, das längste Fahrgeschäft der Wiesn! Es ist 100 Meter lang und hat 18 Türen!«

- **Fundstücke:** In unserem MVG Fundbüro kommen Kuscheltiere, Schirme und Schlüssel an. Zu den unglaublichsten Dingen gehörten: ein wertvoller Goldbarren, ein Paar Krücken – wohl nach Spontanheilung unnötig geworden – sowie ein Crosstrainer, den jemand im U-Bahnzug »vergessen« hat ... Fundstücke, die niemand abholt, werden regelmäßig versteigert. Wann es wieder so weit ist, steht auf mvg.de.

