

Entlastung im S-Bahnverkehr

Der Nordring – Projekt mit Maß und Ziel

Die Diskussionen über die Zukunft des Münchner S-Bahn-Netzes haben eine seltsame Eigendynamik: in dem Grade, wie die Einwohnerzahl Münchens in die Höhe schnell und bei geplagten Pendlern der Schrei nach mehr Transportkapazität immer lauter wird, desto mehr scheinen sich die Verantwortlichen bei Bahn und Freistaat zurückzulehnen.

Jüngstes Beispiel: die eigentlich für 2017 vorgesehene Ausschreibung des Münchner S-Bahn-Netzes wurde erstmal auf 2024 verschoben, nennenswerte Ausbaumaßnahmen über den zweiten S-Bahn-Tunnel hinaus wurden nicht beschlossen.

Dieser Tunnel soll in den Augen der Deutschen Bahn und der Bayerischen Bahnbürokratie immer noch das Allheilmittel für das große Münchner S-Bahn-Netz sein ó wohin Tunnelgegner das Projekt mit seinem Potential für Pannen, gerade beim Thema Brandschutz, bereits mit dem Berliner Flughafen auf eine Stufe stellen. Nur ganz nebenbei bemerkt, ziehen sich Planungs- und Genehmigungsverfahren seit langen Jahren wie Kaugummi dahin und wer das Ganze bezahlen soll, ist, nach ebenfalls vielen Volten und Hauruck-Aussagen von Ministerpräsident Seehofer, Verkehrsminister Joachim Hermann und diverser Bahn-Oberen immer noch gänzlich unklar.

In diese trübsinnige Szenerie hat der Landtagsabgeordnete Michael Piazzolo von den Freien Wählern nun einen neuen Vorschlag zum Ausbau der Münchner S-Bahn ins Spiel gebracht: den Nordring. §Wir brauchen dringend neue Impulse für den Nahverkehr ó insbesondere im stark wachsenden Norden, sagt Piazzolo auf einem Pressetermin am 15. Februar im Bayerischen Landtag.

Nun ist der Vorschlag der Verkehrsplanungsaffinen Öffentlichkeit zwar nicht gänzlich neu, doch die Freien Wähler haben immerhin im Vorfeld ein §Grobkonzept beim Planungsbüro Vieregg und Rößler in Auftrag gegeben, um be-

lastbare Fakten vorweisen zu können.

In Kürze kann man das Projekt Nordtunnel folgendermaßen umreißen: der bereits bestehende Nordring, auf dem momentan nur Güterzüge unterwegs sind, soll auch für eine Nutzung durch S-Bahnen geöffnet werden. Gebaut wurde diese Trasse im Vorfeld der Olympiade 1972 und damals auch von S-Bahn-Zügen genutzt, die die Station §Olympiastadion anfahren. Von Pasing über die Knorrstraße und Freimann bis Trudering und den Ostbahnhof könnte so die neue Strecke §eine absolut sinnvolle Ergänzung für das S-Bahn-System in München darstellen, so Piazzolo. Dabei verweist der Landtagsabgeordnete auf die entsprechende Studie von Vieregg-Rößler, die dem Projekt einen §hohen, direkt verkehrsentlastenden Nutzen beimisst. Münchner Fahrgäste, die vom Westen der Stadt in den Norden wollten, müssten dann nicht mehr über das Stadtzentrum fahren, könnten sich ein §Ums-Eck-Umsteigen sparen.

In diesem Zusammenhang verweist Piazzolo darauf, dass durch den geplanten zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel gerade kein verkehrsentlastender Nutzen mehr entstehen würde, da in der Innenstadt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Personenverkehr bereits bei 85 Prozent liege ó eine weitere Steigerung somit kaum mehr möglich sei.

Großes Interesse an einer Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Münchner Norden hätte auch BMW ó zumal der Konzern langfristig eine Ausweitung des Forschungsstandorts in Milbertsho-

fen plant, der die Zahl der bisherigen 34 000 Konzernmitarbeiter im Innovationszentrum und in Lieferbetrieben vor Ort um nochmals 10.000 erhöhen würde.

Da der Norden aufgrund der größten Flächenreserven und der Umwandlung großer ehemals militärischer Areale in Baugebiete seit Jahren die intensivste Bautätigkeit aufzuweisen hat, wächst hier der Bedarf an zusätzlichen Verkehrskapazitäten auch am stärksten.

Ein weiterer Vorteil: im Gegensatz zu einem ebenfalls möglichen Ausbau des Südrings müsse sich der S-Bahn-Verkehr auf einem Nordring die Gleise aber nicht mit dem gesamten Zug-Fernverkehr teilen. Auch pekunär macht der Nordring eine gute Figur: auf 500 Millionen Euro beziffert das Planungsbüro Vieregg und Rößler die Kosten für einen S-Bahn-tauglichen Ausbau der Gleise inklusive Bahnhöfen. Zum Vergleich: für den Tunnel der zweiten S-Bahn-Stammstrecke veranschlagt die Bahn bereits jetzt gut drei Milliarden Euro.

Die Verantwortlichen aus Politik und der DB AG haben im Prinzip die Wahl: entweder sie streiten sich in fünf Jahren immer noch über die Finanzierung des zweiten Stammstreckentunnels, während das Münchner S-Bahn-Netz dem Kollaps entgegenreibt, oder sie besinnen sich auf ein finanziell überschaubares Projekt mit Maß und Ziel wie den Nordring und widmen sich mit dem übrigen Geld auch endlich den vielen machbaren Verbesserungen (Ausbau eingleisiger Strecken, neue Züge, Ringschluss Erding-Flughafen u.s.w., siehe dazu auch der §Plan A des Münchner Aktionsbündnisses S-Bahn unter

www.tunnelaktion.de), die die
Münchner S-Bahn wirklich voran-
bringen, und viele Pendler
glücklich machen würden.

Markus Wagner