



## Im Nordtunnel zum Flughafen

### Planungsbüro stellt neue ICE-taugliche Variante vor

Von Dominik Hutter

In der Debatte um eine schnelle Flughafenanbindung wartet das Münchner Planungsbüro Vieregg-Rößler mit einem weiteren Vorschlag auf: dem "Nordtunnel", der wie die aktuell diskutierte U 9 vom Hauptbahnhof über Münchner Freiheit zur Fußballarena führen soll, aber für Fern- wie Regionalzüge und S-Bahnen gleichermaßen geeignet wäre. "Das ist die eierlegende Wollmilchsau", schwärmt Martin Vieregg. Bisher werde für die Lösung der Münchner Verkehrsprobleme auf lauter nicht miteinander abgestimmte Einzelprojekte gesetzt - mit einer neuen, sieben Kilometer langen Röhre ließe sich hingegen das meiste in einem Aufwasch erledigen.

Der verkehrliche Nutzen werde aller Voraussicht nach so groß ausfallen, dass sich die notwendigen Investitionen - immerhin rund 2,45 Milliarden Euro - rasch volkswirtschaftlich amortisierten, betonte Karlheinz Rößler am Freitag bei der Vorstellung der Pläne. Zudem könne auf die zweifellos kostspielige U 9, den viergleisigen Ausbau der S 1 und sogar die derzeit zurückgestellte Tieferlegung des Hauptbahnhofs, "München 21", verzichtet werden.

Kernpunkt des Konzepts ist ein etwa sieben Kilometer langer Tunnel, der nahe des Hauptbahnhofs beginnt und an den Pinakotheken vorbei Richtung Münchner Freiheit und zur Parkstadt Schwabing führt. Diese Lösung hatte auch in der am Mittwoch vorgestellten Studie des Freistaats eine Rolle gespielt, war dann aber aussortiert worden - im Rennen blieb allerdings eine relativ ähnliche Lösung, die "Zentral-Trasse" vom Marienplatz über Münchner Freiheit und Fröttmaninger Arena gen Airport. Sie entspricht in ihrem nördlichen Abschnitt weitgehend dem Vieregg-Rößler-Konzept. Nach der Idee der beiden Planer könnten über den Weg Nordtunnel-Arena-Garching-Flughafen sowohl ICE als auch Regionalzüge und ein Airport-Express im 15-Minuten-Takt ins Erdinger Moos rollen. Der dazugehörige, sechsgleisige unterirdische Stopp am Hauptbahnhof verhindert, dass das Stadtzentrum von den Fernlinien gen Airport abgeschnitten wird. Zusätzlich wäre der bisherige Sackbahnhof endlich auch für den Durchgangsverkehr geeignet - und damit fit für die europäische Magistrale Paris-München-Wien-Bratislava.

Weil sich auf der Strecke der komplette Regionalverkehr gen Freising/Landshut unterbringen ließe, könnte auf den dann deutlich leereren Schienen über Feldmoching und Neufahrn die S 1 ohne jeden zusätzlichen Ausbau im Zehn-Minuten-Takt rollen, erklärt Rößler. Die Züge auf der neuen Strecke sollen an der Münchner Freiheit, in Garching sowie - bei Fußballspielen - an der Fröttmaninger Arena halten.

"Damit sich eine solche Investition rentiert, muss natürlich viel los sein auf der Strecke", betont Vieregg. Durch den Nordtunnel sollen deshalb auch S-Bahnen rollen - als "dritte Stammstrecke" in Nord-Süd-Richtung, die zugleich die U-Bahnlinien 3 und 6 entlastet. Die S-Bahn könnte auf S 7-Pfaden von Solln zum Hauptbahnhof und dann durch den Nordtunnel rollen. Gestoppt würde an den Pinakotheken, der Münchner Freiheit und in der Parkstadt Schwabing, dann schwenkt die Strecke auf den bestehenden Nordring ein und führt über

Freimann nach Unterföhring. Der Tunnel soll so ausgelegt werden, dass das wegen der Geschwindigkeiten komplizierte Miteinander von S-Bahn, Regionalverkehr und ICE problemlos funktioniert. Vieregg: "Wir hoffen nun, dass die Politik diesen Ball aufgreift".

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.25, Samstag, den 31. Januar 2009 , Seite 50

Fenster schließen ✕