



**Giesing: Bezirksausschüsse lassen sich von Verkehrsberatern informieren**

## Planspiele in der Südring-Debatte

**Die Alternative zur zweiten Stammstrecke könnte nach vorsichtigen Schätzungen schon 2018 voll ausgebaut sein**

Von Peter Oberstein

und Thomas Kronewiter

Verbindungen in den Osten und Westen der Stadt, neue Brücken und vor allem Lärmschutz - das könnte ein S-Bahn-Südring den Giesingern bringen. Eine Planung, die all dies verspricht, stellte Martin Vieregg vom Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler den interessierten Lokalpolitikern in den Stadtbezirken 17 (Obergiesing) und 18 (Untergiesing-Harlaching) vor. Nach Viereggs Berechnungen würde eine Erweiterung der bestehenden Trassen mit einem Viertel der Kosten auch noch erheblich günstiger sein als der Bau des umstrittenen Tunnels durch die Innenstadt.

Falls Stadt und Staatsregierung sich anders als bisher doch für einen Südring entscheiden sollten, können die Anwohner der Teutoburger Straße in Untergiesing nur darauf hoffen, dass dann an der Bahnlinie möglichst viel umgestaltet wird. Denn nur bei einem "erheblichen baulichen Eingriff" würde das Bundesimmissionsschutzgesetz gelten, das erheblich geringere Lärmgrenzwerte festlegt als etwa bei der sogenannten Lärmsanierung. Die Vorschläge des Planungsbüros wären in dieser Hinsicht genau im Interesse der Anwohner. Es regt etwa an, die Brücken östlich der Isar komplett neu zu bauen. Dementsprechend würde das Bundesimmissionsschutzgesetz gelten, und an der Bahnlinie an der Teutoburger Straße eine Lärmschutzwand entstehen. An mehreren Stellen in Obergiesing würden Wälle derart abgegraben, dass sich die S-Bahn lärmschluckend in den Hang schmiegen würde. Besseren Schutz vor Schall brächten zudem die Brückenneubauten, aber auch die Begradigung der östlich der Isar kurvigen Bahntrasse. Vieregg: "In den Kurven sind die Züge besonders laut."

Nach seinen Planungen entstünden neue Anschlüsse zwischen Regionalzügen und S-Bahnen, der Kolombusplatz profitierte von zusätzlichen Fußweg-Verbindungen zwischen den Quartieren durch Vernetzungen zwischen der U- und S-Bahn. Am Nockherberg hätte die Integration mehrerer Trambahn-Strecken Charme. Fahrplankonflikte gäbe es im Vollausbau für den Fernverkehr auch nicht mehr, die Fahrzeiterparnis gegenüber dem Status Quo betrüge eine Minute. Eine Zeitspanne, die der Verkehrsplaner nicht gering verstanden wissen will: Das Projekt "München 21" mit seiner Weiterführung des bisherigen Sackbahnhofs brächte, so Vieregg, auch nur drei Minuten Fahrzeitverkürzung. Die Anbindungen an den Ostbahnhof und die Innenstadt würden für viele Giesinger via Südring besser: Vom Kolombusplatz nach Laim rechnet Vieregg nur mehr sieben Minuten, zum Ostbahnhof nur mehr zwei Minuten Fahrzeit.

Ein Südring würde aber auch weitere Belastungen bringen. Alle fünf Minuten würde eine S-Bahn über diese Trasse fahren. In den Hauptverkehrszeiten käme es alle zweieinhalb Minuten zu einem zusätzlichen "Lärmereignis", wie es der Planer ausdrückt. Ganz zu schweigen von den sechs Bauphasen, in denen immerhin so gewaltige Ereignisse stattfänden wie zum Beispiel der Abriss und Neubau der Pilgersheimerbrücke.

Viereggs Vorschläge sind bisher reine Planspiele. Der Verkehrsplaner hat keinen Auftrag von Kommune oder Staat. Er hofft, dass seine Berechnungen gegebenenfalls angekauft werden. Zudem ist es auch so, dass für den Südring anders als für einen zweiten Tunnel keine Daten aus Planfeststellungsverfahren vorliegen. Vieregg kommt daher nur aufgrund von Schätzungen zu Gesamtkosten von 400 Millionen Euro für diese Ausbauvariante. Mit 1,6 Milliarden Euro soll dagegen der Tunnel durch die Innenstadt zu Buche schlagen. Der Vollausbau des Südrings wäre nach vorsichtigen Schätzungen der Verkehrsplaner 2018 abgeschlossen. Zum Vergleich: Für die zweite Stammstrecke wird derzeit mit 2022 gerechnet.

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.45, Dienstag, den 24. Februar 2009 , Seite 40

Fenster schließen ☒