

München

Die S-Bahn anders denken

Nordring könnte Entlastung bringen, sagen die Freien Wähler

Die Freien Wähler bringen erneut den Ausbau des Bahn-Nordrings in die Diskussion über die Zukunft des Münchner S-Bahn-Systems ein. Dazu hat der Münchner Abgeordnete Michael Piazolo beim Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rößler eine Konzeptstudie erstellen lassen. In der wird ein Ausbau der Strecke von Pasing über die Trasse der S1 nach Moosach, weiter über den Bahn-Nordring bis nach Trudering empfohlen. Der Nordring wird derzeit fast ausschließlich von Güterzügen befahren, zu den Olympischen Spielen 1972 rollten dort mal S-Bahnen zum mittlerweile stillgelegten Bahnhof an der Olympia-Pressesstadt. Insgesamt könnten an der Strecke acht neue S-Bahn-Stationen entstehen. unter anderem eine östlich des geplanten Neubaugebiets an der Berduxstraße, eine an der Knorrstraße auf Höhe des BMW-Forschungszentrums, das erweitert werden soll, sowie eine östlich des bestehenden S-Bahnhofs Berg am Laim auf dem Gelände eines ehemaligen Rangierbahnhofs.

Piazolo will damit seine Anregung geben, wie man das S-Bahn-System erweitern könnte ohne ständig über den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel zu streiten. Wir wollen versuchen, auch mal anderes zu denken sagt der Landtagsabgeordnete und fordert den Freistaat auf, sich die Überlegungen in einer tiefergehenden Untersuchung genauer anzusehen. Verkehrsberater Martin Vieregg versichert, seine Überlegungen seien weit gediehen und auch mit realen Kostenansätzen hinterlegt. So kalkuliert er mit Gesamtkosten von 500 Millionen Euro für den Ausbau der gesamten Strecke, da kein Privatgrund erworben werden müsste und die zusätzlichen Gleise und Brücken auf Bahn-eigenem Gelände errichtet werden könnten. In die Kosten eingerechnet sind laut Vieregg nicht nur die acht neuen Stationen, sondern auch eine zusätzliche Isarbrücke bei Unterföhring, ein kurzer Bahntunnel zwischen der Lerchenau und Moosach sowie zwei größere Brückenbauwerke inklusive zweistöckiger S-Bahnhöfe an der Berduxstraße sowie in Berg am Laim.

Ausdrücklich nicht eingerechnet hat Vieregg in seinen Kostenansatz den viergleisigen Ausbau der S-8-Trasse zwischen Dagfing und Johanneskirchen. Das haben wir vorausgesetzt, dass dies kommt sagt er. Der Stadtrat hatte sich vor Jahren bereits für eine unterirdische Ausführung dieser Erweiterung ausgesprochen. Seither allerdings ist in der Sache kaum etwas geschehen; vor allem wegen der hohen Kosten für diese Tunnellösung, die die Stadt auf 500 bis 700 Millionen Euro taxiert.

Piazolo hofft nun, dass insbesondere die Unternehmen im Norden sich die Vorschläge anschauen und auf die Staatsregierung zugehen. Tatsächlich hatte BMW bei der Vorstellung seiner Erweiterungspläne für sein Forschungszentrum klar gemacht, dass ein zusätzlicher S-Bahnhof am Firmengelände wünschenswert wäre. Seither sind jedoch keine weiteren Details zu einer solchen Planung bekannt geworden; der Freistaat prüft noch, ob sich eine S-Bahn-Anbindung für BMW realisieren lässt. Piaolo meint, mit einem Ausbau des Nordrings könnte zudem die Fixierung des S-Bahn-Systems auf das Münchner Zentrum aufgebrochen werden. Wer derzeit beispielsweise aus dem Landkreis Fürstenfeldbruck kommend zu seinem Arbeitsplatz im Münchner Norden will, der muss zunächst ins Zentrum fahren und dort auf die U-Bahn wechseln. Piaolo: Dieses Ums-Eck-Umsteigen ist einer der großen Schwachpunkte des Münchner S- und U-Bahn-Systems. Marco Völklein

**Zu den Olympischen Spielen 1972 fuhrn S-Bahnen über den Nordring zum Bahnhof an der Pressesstadt.
Foto: Florian Peljak**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 16. Februar 2016, Seite 33