



Vision vom Seilbahn-Shuttle

Fachleute diskutieren im Münchner Forum den 'Plan B' - für den Fall, dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht kommt

Was kommt, wenn die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht kommt? Die Frage nach dem 'Plan B' wollen zwar viele in der bayerischen Staatsregierung und im Münchner Rathaus nicht hören - dennoch könnte sie sich bald stellen. Geht München nämlich leer aus bei der Kür der Austragungstätte für die Olympischen Winterspiele 2018, wird sich wohl auch der Bau der zweiten S-Bahn-Röhre zumindest verzögern. Und was dann?

Ein Gegenkonzept haben am Donnerstagabend im Münchner Forum die beiden Verkehrsplaner Stefan Baumgartner und Thomas Kantke präsentiert. Sie setzen wie viele Gegner der zweiten Röhre unter anderem auf den Ausbau des Bahn-Südrings und die Verlängerung der U5 nach Pasing. So weit, so bekannt. Ein paar weitere Ansätze sind dagegen neu - und zum Teil äußerst visionär.

Dazu gehört etwa eine Seilbahn, die sich die Planer in Koblenz abgeschaut haben. Dort verbindet eine solche Bahn die Stadt mit einem Plateau auf der anderen Rheinseite. Zunächst sollte die Bahn nur für die diesjährige Bundesgartenschau laufen; nun gibt es aber Gespräche, sie auch dauerhaft zu nutzen. Baumgartner und Kantke wollen eine ähnliche Bahn vom S-Bahnhof Engelschalking über Riem zum U-Bahnhalte Messestadt-West führen. Messebesucher könnten dann, so ihr Plan, vom Flughafen mit der S8 nach Engelschalking fahren, dort in die Seilbahn umsteigen - und unterm Strich in 35 Minuten in der Messe sein. 'Damit könnte es der öffentliche Nahverkehr auf dieser Strecke endlich mit Auto und Taxi aufnehmen', sagt Kantke. 40 Millionen Euro würde der Bau der Seilbahn kosten. 4200 Fahrgäste könnte sie pro Stunde und Richtung transportieren.

Eine weitere Idee der Planer: Eine Neubaustrecke zum Flughafen, die etwas weiter westlich parallel zur bisherigen S1 verläuft, dabei aber Orte wie Unter- und Oberschleißheim nicht tangiert. Auf dem Münchner Stadtgebiet sollen die Züge von einer Stelle westlich des Nymphenburger Schlossparks in einem Tunnel (unter dem Hartmannshofer Park) bis zum Rangierbahnhof geführt werden. Über diese Neubautrasse sollten, so der Vorschlag, die Regional-, Fern- und Güterzüge gen Norden fahren; auf der bisherigen S-1-Strecke bliebe somit mehr Platz für zusätzliche S-Bahnen - inklusive einer Express-Variante zum Flughafen.

Um das sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtete Münchner Nahverkehrsnetz zu ergänzen, schlagen die Planer eine Tram-Südtangente vor, die die bisher von der Stadt geplante Nord- und Westtangente ergänzen könnte. Diese sollte von der Aidenbachstraße, wo künftig ja die Westtangente enden soll, über Thalkirchen zur Brudermühlbrücke führen und dann weiter durch die Welfenstraße zum Ostbahnhof, durch Berg am Laim bis nach Daglfing. Ende der achtziger Jahre habe die Stadt das schon mal geprüft, sagt Kantke. Man habe sich dann aber dagegen entschieden, 'weil angeblich eine Tram auf der Brudermühlbrücke nicht ging'. Marco Völklein

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.111, Samstag, den 14. Mai 2011, Seite 38

Fenster schließen