

Komplett neues

Die Tunnelaktion war immer der Meinung, dass wir diesen für Haidhausen so schädlichen konzeptionslosen Tunnelbau nicht auf Kosten anderer Stadtviertel verhindern wollen. Etwa nach Art eines Sankt-Florians-Ping-Pong Also haben wir Arbeit und Geld investiert, um gute Lösungen für die Verkehrsprobleme im Bereich des Münchner S-Bahn-Netzes zu suchen, vorzustellen, bekannt zu machen.

Noch Ende Januar war die Grundstimmung im Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung lähmende Ratlosigkeit: Neunzig Vorschläge, wie Münchens Verkehrsprobleme zu lösen wären, und nix passt zusammen. Stückwerk, entstanden aus Versuchen, die Gründungskrankheit des Münchner Flughafens Franz Josef Strauß zu kurieren: Seine fehlende Fernbahn-Anbindung.

Gleichzeitig wurde deutlich: Die von der Bahn geplante 2. S-Bahn Stammstrecke hätte mit ihren vier Tunnelröhren durch Haidhausen die vorhandenen Probleme auf absurde Art verstärkt, und dafür unser Viertel auf Jahre hinaus in eine nahezu unbewohnbare Baustellen-Wüste verwandelt. Der Ostbahnhof, immerhin einer der wichtigsten Umsteige-BahnHöfe Bayerns, von den S-Bahnen aus Erding und Ebersberg abgehängt? Fast alle stadtrandnahen Viertel und Gemeinden von einem Drittel der S-Bahn-Züge abgekoppelt? Geht's noch? So eine Planung ist schlimmer als gar keine.

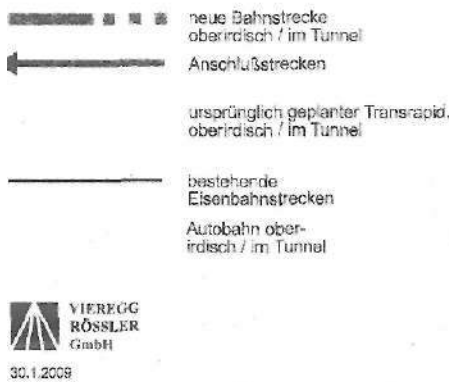
Dazu berichtete BILD München am 14. Februar unter "Chaos-Planung. Neuer Wirrwarr um 2. S-Bahn-Tunnel", dass zugunsten des Ostbahnhofs der Haidhauser Ostabschnitt des 2. Stammstrecken-Tunnels neu überplant werden könnte. Die Planer der Deutschen Bahn hatten wohl eine 6 im Zwischenzug. Wenn die so weiter machen, sind sie im Jahr 2016 immer noch am Pläne zeichnen. Ja mei.

Deutlicher wurde, dass der einst schlecht gerechnete Südring sehr viel billiger als die Tunnels zu ver-

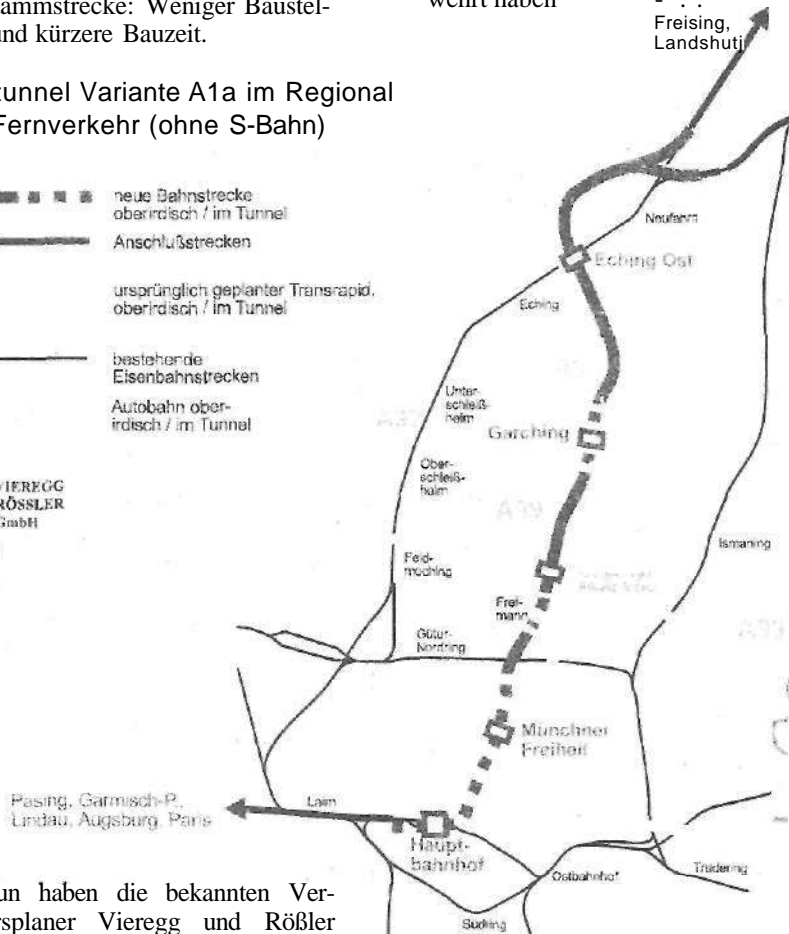
wirklichen wäre. Er kann in vielen von einander unabhängigen Schritten ausgebaut werden. Pläne gibt es. Die neue Südringplanung wird von den Bezirksausschüssen der betroffenen Stadtbezirke positiv aufgenommen. Sie hat Lärmschutz auf der gesamten Strecke. Alle lauten Stahlbrücken werden durch leise Betonbrücken ersetzt. Besonders interessant finden die BAs die neuen S-Bahn-Stationen Poccistraße und Kolumbusplatz. Sie bringen große Fahrzeitverkürzungen nach Westen und Osten (rund eine Viertelstunde).

Sehr vorteilhaft gegenüber den 9 Kilometern der Tunnelversion der 2. Stammstrecke: Weniger Baustellen und kürzere Bauzeit.

Nordtunnel Variante A1a im Regional und Fernverkehr (ohne S-Bahn)



VIEREKG RÖSSLER GmbH
30.1.2009



Nun haben die bekannten Verkehrsplaner Vieregg und Rößler den gordischen Knoten zerschlagen. Am 30.1.09 traten sie mit einem sehr attraktiven, ganzheitlichen Entwurf an die Öffentlichkeit. Ihr Konzept „Nordtunnel München“ bietet eine schnelle Schienenverbindung zum Flughafen und Lösungen für 6 weitere Verkehrsprobleme:

1. München braucht einen Ersatz für den gescheiterten Transrapid.

2. Eine Entlastungsstrecke fehlt für U3/U6. Gedacht war bisher an den Bau einer U9. Wäre auch eine teure Riesenbaustelle.
3. Fehlen einer direkten Schienenanbindung des Münchner Nordens zu Hauptbahnhof und Flughafen. Zusätzliche Gleise fehlen für einen 10-Minuten Takt auf S1 der München-Neufahrn. Diskutiert wurde bisher ein viergleisiger Ausbau mitten durch die Ortschaften, oder Neubau entlang der A92. Übel. Das wäre dieselbe Trasse wie für den Transrapid, gegen die sich die bedrohten Anwohner zu Recht, und erfolgreich, gewehrt haben

4. Vermisst wird ein Konzept, wie die Europa-Magistrale Paris-Wien-Bratislava durch München und über den Flughafen geleitet werden könnte. Die Idee einer "Pasinger Schleife" würde den Hauptbahnhof abhängen.

Es gibt im Hauptbahnhof keine Durchgangsgleise zur Vermeidung des "Kopfmachens", d.h. Fernzüge fahren rückwärts raus. Gedacht war bisher an ei-

Verkehrskonzept

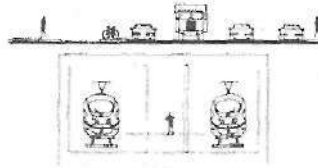
für München

nen Fernbahntunnel "München 21" vom Hauptbahnhof unter der Station Sendlinger Tor hindurch zum Ostbahnhof.

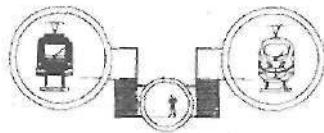
- Gefordert wurde eine zweite leistungsfähige Schienenanbindung zum Fußballstadion. Bis jetzt dachte man an einen Abzweig der U2 ab "Am Hart".

Diese Probleme werden im Nordtunnel-Entwurf sehr elegant gelöst. Er verbindet Hauptbahnhof und Flughafen mit einem auf direkter Linie nach Norden, führenden Tunnel. Im Stadtbereich ist er sieben Kilometer lang. Weil die Umwege über den Münchner Osten oder

Oberflächennaher Rechtecktunnel (offene Bauweise) im Bereich Freimann



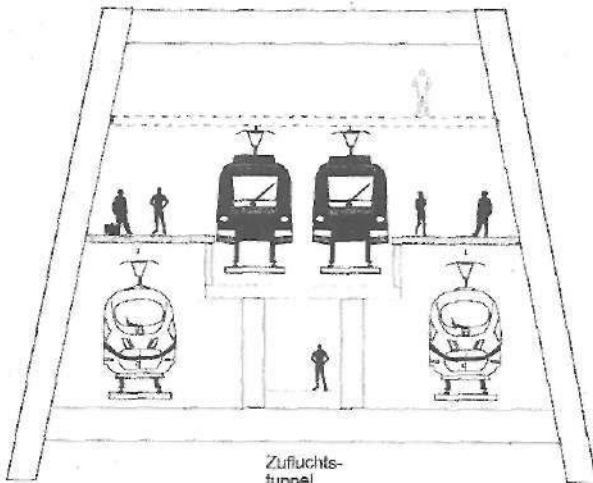
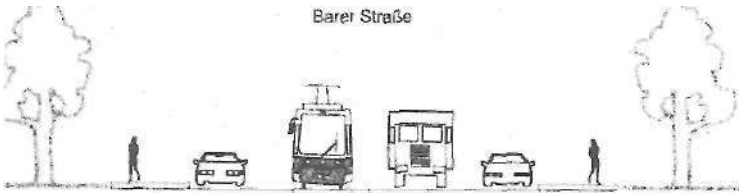
Bergmännischer Tunnel im Schildvortrieb Leopoldstraße nördlich Münchner Freiheit



Nordtunnel München: S-Bahn

Pinakotheken

Barer Straße



Zufuchts-tunnel



Westen wegfallen, sind sensationell kurze Fahrzeiten möglich. Der Nordtunnel kann von den verschiedensten Zugarten befahren werden: Airport-Express-Züge, Regional-Express-Züge München - Regensburg - Passau und München - Flughafen - Mühldorf, sowie von den ICEs und TGVs der Magistrale Paris - Stuttgart - München-Hbf - München-Flughafen - Wien Bratislava. Dazu neue S-Bahn-Linien.



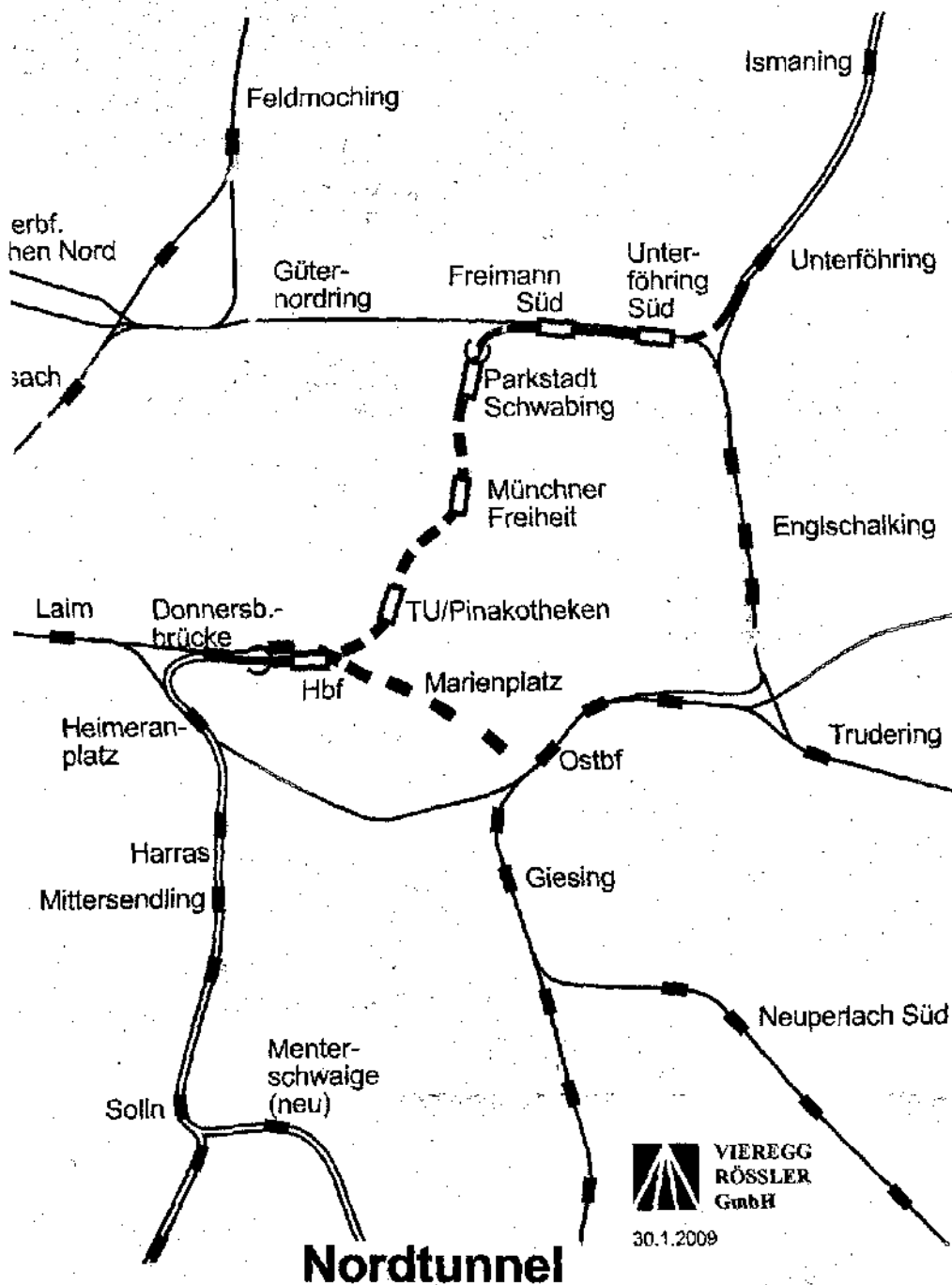
Der Nordtunnel beginnt sechsgleisig unter der Halle des Hauptbahnhofes. Die Streckentunnels sind zweigleisig, die Bahnhöfe viergleisig, weil sich sonst Züge vor den Bahnhöfen aufstauen würden. Regional- und Fernzüge halten 2 Minuten, die S-Bahn hat kürzere Haltezeiten und ist spurtstärker. Unterm Strich sind alle Zuggattungen im zweigleisigen Abschnitt des Nordtunnels gleich schnell; es ist kein Stau zu befürchten. Die S-Bahn hält an den Pinakotheken, wo die anderen Zugarten eine Etage tiefer durchrauschen, dann an der Münchner Freiheit und in der Parkstadt Schwabing. So entsteht mit dem Nordtunnel eine

3. S-Bahn-Stammstrecke:

Von Menterschweige oder Solln führt sie auf bestehenden Gleisen über Donnersberger Brücke und Hackerbrücke, wo sie in den Nord-

- Neuer S-Bahnstation
- neue S-Bahn-Strecke oberirdisch / im Tunnel
- bestehende Bahnstrecke wird der neuen Nord-Süd-Stammstrecke zugeordnet
- Mögliche weitere Ergänzungsstrecken
- Bahnstrecke mit S-Bahnstation
- S-Bahn Tunnelstrecke
- U-Bahn

Nordtunnel Fahrzeiten



**Nordtunnel
als Dritte S-Bahn-
Stammstrecke**

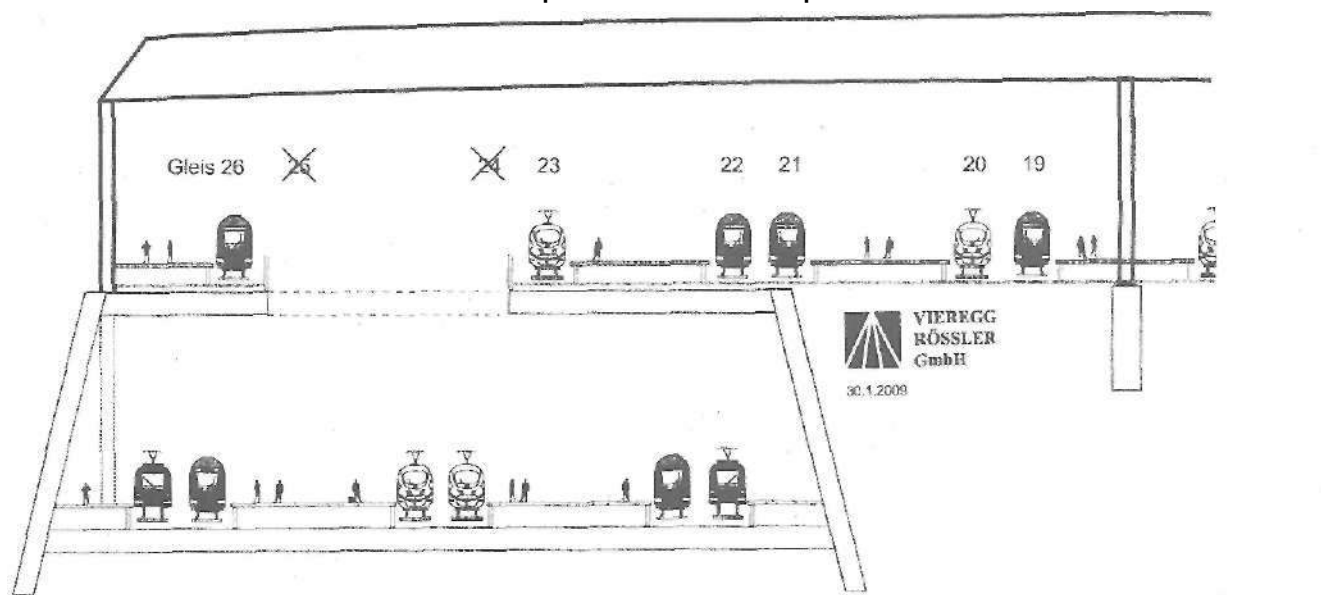
tunnel einfädelt, zum Hauptbahnhof und, siehe oben, bis Parkstadt Schwabing. Dort geht es oberirdisch weiter auf neuen S-Bahn-Gleisen, neben dem vorhandenen Nordring, zur Station Freimann Süd am Tatzelwurm, und weiter zur Station Unterföhring Süd nahe Heizkraftwerk. In Unterföhring werden die bestehenden S-8-Gleise zum Flughafen erreicht. Der Airport-Express brauchte vom Hauptbahnhof zum Flughafen 17 Minuten. ICE oder TGV brauchten 13 Minuten. Der MAEX und der Humpel-Express auf ihren Umwegen können da nicht mithalten. Da die Regionalzüge von Landshut nach München ab Neufahrn auf der neuen Trasse entlang der A9 direkt nach München fahren, verbleibt nur noch die S 1 auf der bestehenden Strecke, die dann ohne zusätzliche Gleise im 10-Minuten-Takt fahren kann. Ihre Anwohner können dann ebenso tief ausschnaufen wie die Haidhauser.

Kombiniert mit dem Südring und der alten Stammstrecke ergeben sich für die Benutzer der Öffentlichen Verkehrssysteme des Münchner Raumes riesige Vorteile. Gestiegt werden sie, wenn an der Münchner Freiheit und in Garching Regional-Express-Bahnhöfe entstehen für die Boom-Region im nördlichen Umland.

Die Realisierung dieses Entwurfes wäre für Münchens künftige Entwicklung ein Glücksfall. Auch längerfristig kann München dann mit nur einem großen Tunnelprojekt auskommen: Dem Nordtunnel. Der Bau von U9 und die unsinnigen Haidhauser Tunneln hätten sich dann erledigt.

Volker Böhm

Nordtunnel München: 6-gleisiger Durchgangsbahnhof unter der Haupthalle des Hauptbahnhofs



Zugtyp	von Hbf nach...	Einsparung in Prozent Fahrzeit im Vergleich zu heute in Minuten	
ICE/TGV	Flughafen	13	69%
— . — Airport-Express	Flughafen	17	60%
Regional- zug	Garching	9	70%
	Freising	17	37%
	Münchner Freiheit	3	77%
S-Bahn	Pinakotheken	2	85%
	Parkstadt Schwabing	6	76%

HIER FINDEN SIE DIE HN:

Verkaufsstellen

Folgende Läden bieten die HN zum Kauf an:
BAUERNMARKT: Marienhilfplatz (am Samstag)
BÜCHER: **ABBA**, St.-Wolfgang-Platz 11; **Bücher Lentner**, Balanstraße 14; **Buchhandlung Wilma Horne**, Wörthstraße 18; **Haidhauser Buchladen**, Weißerburger Straße 29
CAFÉ: **Hausmunk**, Pariser Straße 22
FRISÖR: **Versus**, Haidenauplatz 2
GETRÄNKE UND ZEITSCHRIFTEN:
Verweyen/Rödl, Steinstraße 55
NATURKOST & DRITTE-WELT-WAREN: **Grüner Markt/Drogerie**, Weißerburger Straße 5; **Lebascha**, Breisacher Straße 12; **obori**, Lothringer Straße 15; **Sapino**, Balanstraße 10
PAPIER- & SCHREIBWAREN: **Cameirao**, Wörthstraße 9; **Kokolores**, Wörthstraße 8; **Kopp**, Kellerstraße 15; **Reinhardt**, Einsteinstraße 129; **Rothmayer**, Wörthstraße 45; **Roth**, Wörthstraße 17
ZIGARETTEN UND ZEITSCHRIFTEN:
Albrecht, Kuglerstr. 2/Eingang Einsteinstr.; **Cornelia Asam**, Seeriederstraße 17; **Engl**, Elsässer Str. 26; **Kiosk Brams**, Kirchenstr. 1; **Lotto-Laden**, Innere-Wiener-Str. 50; **Prestige Presents**, Weißerburger Platz 1
An folgenden Orten befinden sich „stumme Verkäufer“:
Rosenheimer Platz, auf der Seite des Kinos; **Café cafiko**, Breisacher Str. 6; **fortuna cafébar**, Sedanstraße 18/Ecke Metzstr.; **Haidhausen Museum**, Kirchenstr. 24; **HEI** (außer Sa), Wörthstr. 42 Rgb.; **Hinterhofcafé**, Sedanstr. 29; **Kalami**, Kellerstr. 45; **Melz7**, Metzstr. 7; **Ramo**, Pariser Str. 38; **Stadtteilladen** Breisacher Str. 12; **Wiesengrund**, Elsässer Str. 22; **Zum Kloster**, Preysingstraße 77

← **Abozettel**

Wir sind käuflich