

Airport-Anbindung: Jetzt sogar doppelstöckig

Neues Konzept: Trasse für S-Bahn, Regional- und ICE-Züge sowie Flughafen-Express

MÜNCHEN Mit einer „eierlegenden Wollmilchsau“ wollen die Planer Karlheinz Rößler und Martin Vieregk den gordischen Knoten um die Anbindung des Flughafens durchschlagen. In Eigenregie haben die Ingenieure das „Projekt Nordtunnel“ ausgearbeitet.

Eine Trasse für S-Bahn, Regional- und ICE-Züge plus Airport-Express, schnelle, direkte Verbindungen von der Innenstadt zum Airport (13 bis 17 Minuten), die Lösung von sieben akuten Verkehrsproblemen (etwa die Realisierung der Schnellzug-Magistrale, Paris-Wien und des Regional-Express Hauptbahnhof-Flughafen-Mühlendorf): Die Trasse, die an der Hackerbrücke beginnen und unterirdisch bis zum Güterbahn-

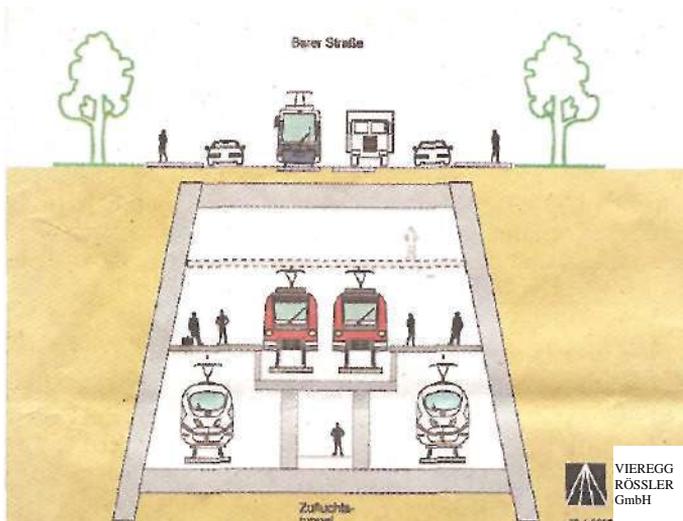
Nordring führen soll, ist multifunktional. Ein zweiter Tunnel ist für Freimann geplant, ein dritter für Garching - dort soll auch noch die Autobahn unter die Erde gelegt werden.

Das Projekt enthält Regional-Express-Bahnhöfe an der Münchner Freiheit und in Garching, S-Bahnhöfe an den Pinakotheken, der Münchner Freiheit und der Parkstadt Schwabing. „Damit wird der Nordtunnel zur dritten Stammstrecke“, so die Planer. Unausgesprochen steht dahinter die Botschaft: Eigentlich würde der Nordtunnel die zweite Stammstrecke überflüssig machen - speziell, wenn ergänzend der Südring ausgebaut würde. Und die von der SPD angeschobene U9 auch.

Auch an einen Bahnhof an der Allianz-Arena haben Rößler und Vieregk gedacht - für 40 Millionen Euro. Insgesamt würde das Projekt Nordtunnel knapp 2,5 Milliarden kosten. So viel, wie einst für den Transrapid geplant war...

Gute Noten gab's für die Pläne schon von der Rathaus-FDP. „Ein hervorragender Vorschlag“, so deren Chef Michael Mattar.

Rudolf Huber



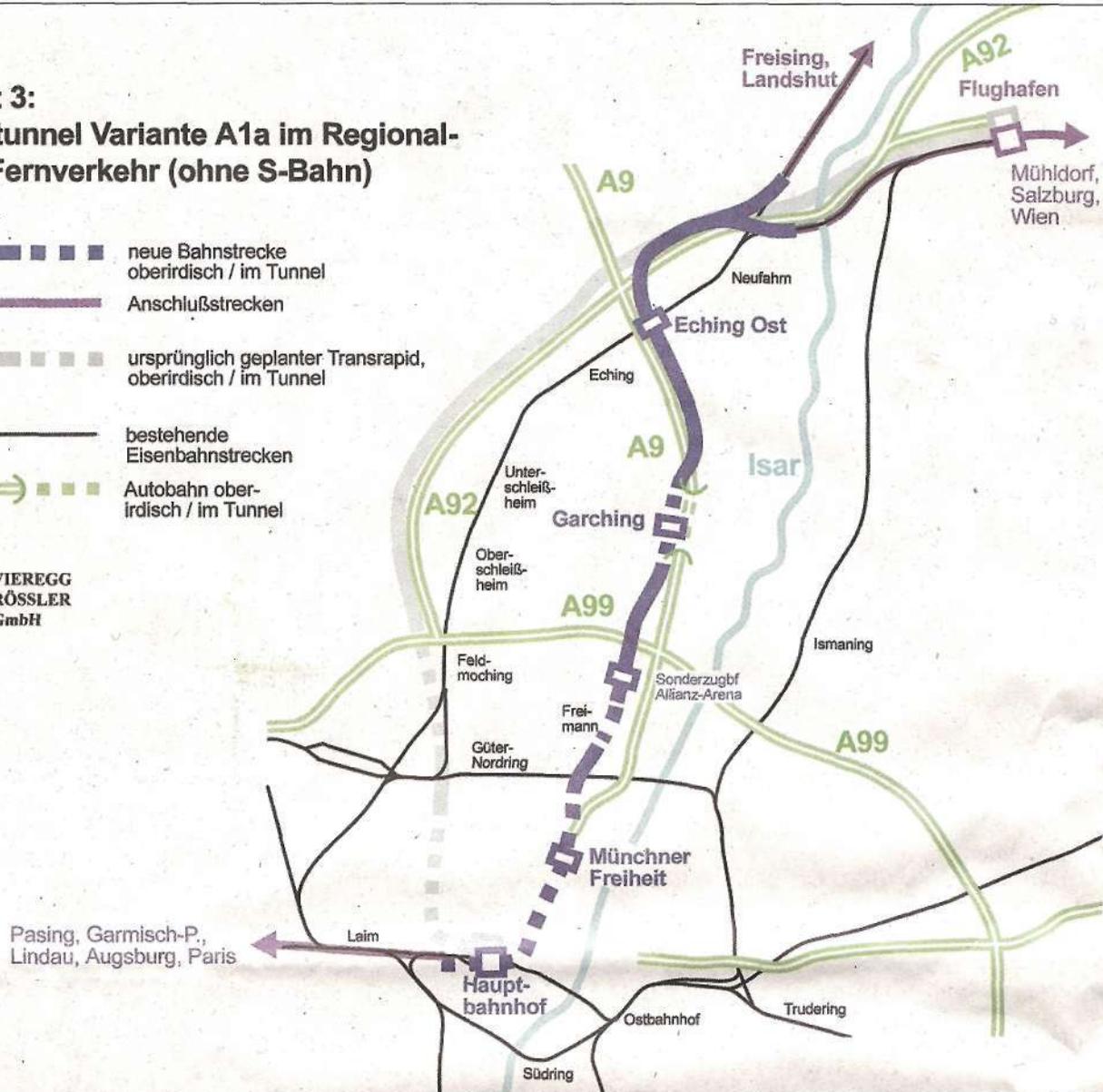
Doppelstöckig und mit Zufluchts-Tunnel: die S-Bahn- und ICE-Haltestelle an den Pinakotheken in der Barer Straße.

Chart 3: Nordtunnel Variante A1a im Regional- und Fernverkehr (ohne S-Bahn)

-  neue Bahnstrecke oberirdisch / im Tunnel
-  Anschlussstrecken
-  ursprünglich geplanter Transrapid, oberirdisch / im Tunnel
-  bestehende Eisenbahnstrecken
-  Autobahn oberirdisch / im Tunnel

**VIAREGG
RÖSSLER
GmbH**

30.1.2009



Ein Tunnel (blau) für sieben akute Verkehrsprobleme: An der Hackerbrücke geht's los, dann so direkt wie möglich zum Flughafen.