

Stadtbahn für München?

Abdruck eines Artikels aus
der PRO BAHN Post 8/96

Ein Tangentialbahnsystem für den Münchner Norden

Seit einiger Zeit wird an einigen Stellen im Raum München und auch bei PRO BAHN über Stadtbahnen diskutiert. Einige sich aus diesen Diskussion ergebenden Möglichkeiten wurden unter anderem in dem Artikel "Stadtbahnvisionen" in der PRO BAHN Post 11/95 vorgestellt.

Angeregt durch die von uns organisierten Fahrten eines Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuges in Oberbayern, sind die Diskussionen wieder aufgeflammt. Zusätzlich zu den in oben angegebenem Artikel dargestellten Konzepten haben sich auch neue Aspekte ergeben. Diese betreffen unter anderem Möglichkeiten für Tangentialverbindungen im Norden der Stadt München.

Schon seit einigen Jahren wird gefordert für solche Tangentialverbindungen den bestehenden Eisenbahn-Nordring zu nutzen. Dabei stellt unter anderem die Frage, welche Fahrzeuge dort zum Einsatz kommen sollen. Bisher stand für solche Zwecke eigentlich nur das auf den S-Bahn-Linien eingesetzte Fahrzeug ET420 zur Verfügung.

Wenn man die Nordring-Diskussion mit der Stadtbahn-Diskussion verknüpft, erkennt man, daß ein Einsatz eines Fahrzeuges ähnlich des Karlsruher Stadtbahnwagens für Tangentialverbindungen zusätzlich Möglichkeiten eröffnet.

Zum einen ist das Fahrzeug kleiner als der ET420 und das Platzangebot ist dadurch flexibler dem Bedarf auf Tangentialverbindungen anzupassen. Zum anderen können durch die Möglichkeit des Wechsels von reinen Eisenbahnstrecken auf Straßenbahn-ähnliche Streckenabschnitte neue Verknüpfungen gebildet werden.

Beispielhaft seien im folgenden drei ganz verschiedene mögliche Linienwege genannt, die gemeinsam den Kern eines Tangentiallinien-Systems bilden könnten:

- I Riem (Neue Messe) - Trudering - Daglfing - Johanneskirchen - Nordring - Moosach - Pasing - Freiham**
- II Hauptbahnhof - Dachauer Straße - Olympiastadion (ehem. S Bahnhof) - Nordring - Fröttmanning**
- III Oberschleißheim (mit Halt am Schloß Schleißheim) - Feldmoching - Nordring - Milbertshofen - Münchner Freiheit**

Hierbei verbindet die erste Linie mit der Neuen Messe und dem geplanten Wohn- und Gewerbegebiet Freiham zwei wesentliche Entwicklungsschwerpunkte über eine klassische Tangentialverbindung. Der Abschnitt Pasing - Freiham könnte gemeinsam mit einer normalen Trambahn auf einer neu zu errichtenden Abschnitt befahren werden.

Die zweite Linie ist eine Mischung aus Radial- und Tangentiallinie. Durch Anschluß an Betriebshof und Werkstatt der Stadtwerke München in Fröttmanning ergeben sich interessante Möglichkeiten.

Die dritte Linie nutzt Teile einer durch ehemaliges Bundeswehrgelände laufenden projektierten Trambahnlinie Scheidplatz - Milbertshofen - Hasenberg.

Es sei noch einmal betont, daß die genannten Linienvorschläge nur eine von verschiedenen Möglichkeiten darstellen und auch nur jeweils einen ungefähren Trassenkorridor beschreiben. Während das in der PRO BAHN Post 11/95 vorgestellte Konzept sich überwiegend mit dem unmittelbaren Umland von München beschäftigte, bilden die nun dargestellten Möglichkeiten die Ergänzung des damaligen Konzeptes durch Tangentiallinien, die überwiegend auf Münchner Stadtgebiet verlaufen.

