

München West

Vor dem Verkehrskollaps Unterföhrings Bürgermeister will den Autobahn-Ringschluss immer wieder aufs Tapet bringen

Wie Tentakel einer mächtigen Krake reichen die Äste der S-Bahn-Linien von der Münchner Innenstadt nach außen. Doch die Trassen passen nicht mehr zu den Pendlerströmen: Jetzt sollen Experten aus der Schweiz helfen

Von Martin Mühlfenzl

München . Nur wer viel Geduld mitbringt, wird sich des Themas Verkehr ohne große Bauchschmerzen annehmen können. Das gilt für all jene, die jeden Morgen über verstopfte Straßen und Autobahnen in Richtung Arbeitsplatz pendeln; das trifft gleichermaßen auf Politiker und Planer zu, die eben diese Staus beseitigen und alternative Beförderungsmöglichkeiten ausbauen wollen. Autobahn-Südring, zweite Stammstrecke, Ausbau der A99, Expressbusse. Die Liste der Projekte in der Landeshauptstadt und im Landkreis ist lang; die der Probleme kaum kürzer.

Einer der Lösungsansätze verbirgt sich seit Jahren hinter dem Begriff Tangential-Verbindung. Also einem quer angelegten Brückenschlag zwischen Kommunen auf dem ausschließlich sternförmig angelegten Münchner S-Bahn-Netz. Der sogenannte S-Bahn-Nordring gehört zu den wichtigsten Vorhaben im Münchner Norden, um die Region verkehrstechnisch zu entlasten und als herausragenden Wirtschaftsstandort zu sichern. In der Verkehrskonferenz des gesamten Münchner Nordens hat Stephan Reiß-Schmidt, Stadtdirektor der Landeshauptstadt, vergangene Woche nun diese Trasse wieder ins Spiel gebracht.

Eine Ost-West-Verbindung vom Landkreis Fürstfeldbruck über den Kreis Dachau, den Rangierbahnhof München-Nord, Milbertshofen, Freimann bis zum Anschluss an die bestehende S-Bahn-Trasse in Trudering: Eine Tangentiale, die den Landkreis München zwar nur leicht auf Unterföhringer Gemeindegebiet touchiert . aber tatsächlich tangiert.

Wie die Tentakel einer mächtigen Krake reichen die Äste der S-Bahn-Linien von der Münchner Innenstadt nach außen; die Anordnung der Trassen ist Ausdruck der Pendlerströme längst vergangener Zeiten: Lange Zeit fuhren Arbeitnehmer fast ausschließlich aus dem Umland in die Stadt zum Arbeiten . heute etwa, sagt Münchens Landrat Christoph Göbel (CSU), pendelten morgens deutlich mehr Menschen in den Landkreis als aus ihm heraus. Das trifft vor allem auf die Boom-Kommunen im Norden zu. Auf die Hochtechnologie- und Medienstandorte Unterföhring, Ismaning und Unterschleißheim, aber auch auf die Universitätsstadt Garching.

In Unterföhring etwa arbeiten nahezu doppelt so viele Menschen wie die Gemeinde Einwohner hat. sMit unseren 18000 Arbeitsplätzen begrüßen wir natürlich jeden Vorschlag, der die Verkehrssituation entspannt%sagt Bürgermeister Andreas Kemmelmeier (PWU). sDer Nordring ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt für die Region. Aber er ist auch nur ein Baustein.%Denn noch sei der Verkehr auf der Straße über den Landkreis München mehr als ungleichmäßig verteilt, sagt Kemmelmeier . und verweist auf eine Debatte, die im Süden Münchens immer wieder als längst beerdigt bezeichnet wird, von den Nord-Bürgermeistern hingegen konsequent weitergeführt wird. sWir werden immer wieder auch den Autobahn-Südring anstoßen%sagt Kemmelmeier über ein Projekt, das insbesondere in den Gemeinden Pullach und Grünwald vehement abgelehnt wird. sAuch wenn ich den Ringschluss wahrscheinlich nicht mehr erleben werde, setze ich mich weiter dafür ein%sagt der Unterföhringer Rathauschef. Wie auch für den Ausbau des Föhringer Rings, der als Bestandteil der Tangente 5-Nord eine der wichtigen Einfallstraßen aus dem Münchner Norden in Richtung Äußerer Ring der Landeshauptstadt darstellt . seit Jahrzehnten kämpft die Kommune um einen vierspurigen Ausbau des Föhringer Rings, da dieser ob seiner exponierten Lage in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A9 vollkommen überlastet ist.

Bedeutende Industriestandorte reihen sich von Karlsfeld im Landkreis Dachau über Unterschleißheim und Ismaning bis Unterföhring von West nach Ost aneinander; heute sind die wichtigsten Verbindungen auf dieser Linie der Münchner Autobahnring sowie der Äußere Ring. sDiese Verbindungen reichen aber schon heute längst nicht mehr aus%sagt Münchens Landrat Göbel. Der Landkreis wünscht sich daher bei der Weiterentwicklung seiner Infrastruktur auch den Blick von außen. Daher hat der Kreis das renommierte Zürcher Unternehmen Ernst Basler+Partner mit der Erstellung einer Studie für den Landkreis beauftragt. Mit dieser, sagt Göbel, sollten Verkehrsströme untersucht, Konzepte für die sogenannte Intermodalität . also das Zusammenspiel von mindestens zwei Verkehrsarten . entwickelt, Möglichkeiten der Elektromobilität vorangetrieben werden.

Die Herausforderungen seien auch und gerade im Landkreis München mit seinem engmaschigen Straßennetz und den insgesamt acht Autobahnen, die die Region durchschneiden, enorm. sVor allem, wenn es darum geht, den Umstieg der Menschen auf öffentliche Angebote wie Bus oder Bahn anzupeilen. Und genau das muss ja unser Ziel sein%so Göbel. Die Zusammenarbeit mit dem Schweizer Planungsbüro, das von Mitarbeitern der Technischen Universität München unterstützt wird, sei daher genau der richtige Ansatz, sagt der Landrat: sDenn wenn es um moderne Verkehrskonzepte in großen Agglomerationen geht, sind uns die Schweizer einfach weit voraus.%

Ein S-Bahn-Nordring wäre sinnvoll, um das öffentliche Verkehrsnetz zu entlasten. Foto:Hartmut Pöstges

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 06. Oktober 2015, Seite 8