

München West

Weichenstellung Die Trasse wäre ein temporärer Ersatz für die zweite Stammstrecke

Gemeinsam mit den Kommunen der Landkreise München, Freising und Dachau will die Landeshauptstadt endlich den S-Bahn-Nordring vorantreiben, um die Region zu entlasten und Arbeitsplätze zu sichern

Von Wolfgang Eitler

München. Die Landeshauptstadt möchte bereits im nächsten Jahr die Weichen für einen S-Bahn-Nordring stellen, der über Olching im Landkreis Fürstenfeldbruck und den Stadtbezirk Allach weit in den Münchner Norden führen soll. Die Trasse besteht bereits; allerdings wird sie ausschließlich für den Güterverkehr verwendet. Anfang des Jahres 2016 will die Stadt eine Studie in Auftrag geben, mit dem Ziel, entlang dieser Strecke eine neue S-Bahnlinie aufzubauen. Damit konkretisieren sich Pläne, die seit geraumer Zeit diskutiert werden. Der S-Bahn-Nordring würde die Verkehrssituation vom Flughafen über die Landkreise München, Freising und Dachau bis nach Fürstenfeldbruck erheblich verbessern. Er würde Tausenden von Pendlern den umständlichen und zeitraubenden Weg über die Innenstadt zu den großen Unternehmen und Konzernen im Münchner Norden ersparen.

Wie der Stadtdirektor des städtischen Planungsreferats, Stephan Reiß-Schmidt, auf der ersten Verkehrskonferenz des gesamten Münchner Nordens darlegte, ist bereits ein Konsortium geplant, das sich dieses Projekts federführend annimmt. Ihm sollen neben der Stadt der Münchner Verkehrsverbund und der Freistaat Bayern angehören, der vermutlich durch die Oberste Baubehörde des Innenministeriums vertreten wird. Die Idee des S-Bahn-Nordrings wird seit Jahren diskutiert, dank BMW allerdings nun mit viel mehr Nachdruck. Das Forschungs- und Innovationszentrum des Automobilkonzerns (FIZ) soll bis 2050 mit zusätzlich 15000 Arbeitsplätzen ausgebaut werden. Das Nahverkehrssystem in der bestehenden Form könnte einen solchen Andrang kaum bewältigen, der Nordring verspricht Abhilfe. BMW fordert ihn unmissverständlich. Entlang der Strecke liegen weitere große Arbeitgeber wie Knorrbremse oder der Europark. Ihre Mitarbeiter bekämen eine attraktive Alternative zur Anfahrt mit dem Auto.

Zugleich wäre sie ein zeitlich befristeter Ersatz für eine zweite Stammstrecke, wie der Dachauer Landrat Stefan Löwl (CSU) darlegte. Denn alle Statistiken und wirtschaftlichen Prognosen weisen seiner Ansicht nach daraufhin, dass der Norden die zentrale wirtschaftliche Region für den gesamten Münchner Raum bleibt. Die Prognose über die Anzahl zusätzlicher Arbeitsplätze bis zum Jahr 2025 ist bereits vergangenes Jahr mit 110000 neuen Stellen eingetroffen. Löwl sagte: „Der Norden ist der größte Wachstumsraum. Dort sind 260000 Menschen beschäftigt; im Süden sind es 60 000.“

Spätestens seit der Wohnungsbaukonferenz, zu der München 180 Kommunen der Region in diesem Jahr geladen hatte, ist klar, dass der Verkehr mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten kann. Vor allem wurde von vielen Seiten moniert, dass die einzelnen Kommunen und Landkreise als geschlossene Einheiten Straßen und Nahverkehrskonzepte planten, ohne die Auswirkungen zu berücksichtigen. Wenn beispielsweise Dachau tatsächlich eine Ost- und Nordumfahrung schaffen würde, würden die Staus über die B471 noch weiter Richtung Autobahn 99 und der Anschlussstelle Oberschleißheim verlagert. Deswegen fiel der Beschluss zu einer eigenen Verkehrskonferenz für den Norden Münchens, an der 40 kommunale Vertreter aus der Landeshauptstadt sowie aus den Landkreisen Freising, München und Dachau teilnahmen.

Wie intensiv die Wechselwirkungen tatsächlich sind, belegt der Plan der Landeshauptstadt, die Schleißheimer Straße zu untertunneln und im Norden auf die Autobahn zu führen. Dadurch soll eigentlich der innerstädtische Verkehr Richtung BMW und den weiteren Unternehmen entzerrt werden. Aber eben diese Maßnahme hätte auch für den Landkreis Dachau erhebliche Vorteile. „Erst dann würde eine Nord-Ost-Umfahrung der Großen Kreisstadt rentabel“, sagte Landrat Löwl. Da mehr als zehn Prozent aller Pendler täglich in diese Richtung müssten, wäre der Anschluss über die A99 Richtung Schleißheimer Straße für sie ideal. Zurzeit quälen sich täglich 60000 Autos quer durch Karlsfeld und Moosach.

Deshalb plädierten Stadtdirektor Reiß-Schmidt und der Dachauer Kreisbaumeister gemeinsam für eine „Plattform, auf der künftig sämtliche Pläne und Ideen vorgestellt und harmonisiert werden“. Ein solches Gremium gibt es noch nicht. Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum soll einen Vorschlag entwickeln, wie die 40 Kommunen des Münchner Nordens zusammenarbeiten und auch die nötigen Kompromisse finden können. Reiß-Schmidt wünscht sich zusätzlich seinen politischen Lenkungsreis „damit die Ergebnisse nicht total unverbindlich“ bleiben.

Bis April 2016, also einen Monat vor der nächsten zentralen Wohnungsbaukonferenz, soll geklärt sein, wie diese Zusammenarbeit definitiv gestaltet wird. Parallel dazu sollen einige konkrete Projekte so weit vorangetrieben werden, dass sie entscheidungsreif sind. Dazu zählen Dachaus Landrat Löwl und Stadtdirektor Reiß-Schmidt beispielsweise einen verbindlichen Plan für ein Radwegeschnellnetz im Münchner Norden. Der Anteil der Radfahrer liegt bei durchschnittlich 20 Prozent aller Verkehrsteilnehmer. Tendenz massiv steigend. Die Vertreter der 40 Kommunen haben in einer Dachauer Erklärung ihren Willen zur interkommunalen Zusammenarbeit bekräftigt.

Die A99 ist überlastet und ein Nadelöhr im Münchner Norden. Foto: Claus Schunk

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 05. Oktober 2015, Seite 43