

Bahnunterführung in Neubiberg rückt näher



Dieses Bild soll bald der Vergangenheit angehören. Denn der Bahnübergang wird durch eine Unterführung ersetzt. Das Verkehrschaos soll sich dann zumindest an dieser Stelle entspannen.

© Hettich

Nur noch eine Variante kommt in Frage

Bahnunterführung in Neubiberg rückt näher

- von Harald Hettich

Die Pläne der Gemeinde Neubiberg für eine verschwenkte Bahnunterführung im Verlauf der Hauptstraße und unter den S-Bahngleisen hindurch haben erneut Fahrt aufgenommen. In der Gemeinderatssitzung wurde jetzt einstimmig beschlossen, den „Dialogprozess“ mit allen Handlungsbeteiligten weiter anzuschieben und zu intensivieren.

Neubiberg – Wichtige Eckdaten zeichnen sich bereits recht klar ab. Aufgrund der technischen Vorgaben soll nur noch die Variante einer verschwenkten Lösung zwischen Floriansanger und Äußerer Hauptstraße planerisch weiterverfolgt werden. Für den innerörtlichen Bereich nahmen die Räte positiv auf, dass durch eine Unterführung unter den Bahnanlagen wohl kein weiterer, überregionaler Verkehr nach Neubiberg verfrachtet würde. Auch müsste die Hauptstraße im Zuge der rund eineinhalbjährigen Bauzeit nicht während der gesamten Bauphase, sondern „lediglich“ acht bis zehn Monate voll gesperrt werden.

Allerdings würde sich die verkehrliche Problematik unweit westlich wohl deutlich verschärfen. Im Bereich der Kreuzung von Äußerer Hauptstraße, der Staatsstraße 2078 von und nach München-Perlach und einer aufgrund neuer Bundeswehr-Uni-Zufahrt verkehrlich deutlich aufgewerteten Trasse „Auf der Heid“ rechnen die Verkehrsgutachter des Büros Ingevost hier nicht nur mit deutlich längeren Rückstaus und Ampelwartezeiten. Vor allem dürfte laut Einschätzung der Experten auf Sicht „die Kapazitätsgrenze dieser Kreuzung überschritten werden“. Die umfangreichen Wohn- und

Gewerbebaumaßnahmen der Stadt München entlang der Carl-Wery-Straße weiter nördlich im Verbund mit einem neuen U-Bahnbetriebshof an der Stadtgrenze und einem eklatanten Bevölkerungsanstieg im südlichen Landkreis insgesamt dürfte diesen Kreuzungsschnittpunkt im heutigen Zuschnitt deutlich überlasten.

Auf Bürgermeister Günter Heyland (Freie Wähler N@U) dürfte ein intensiver Dialogprozess zukommen. Gespräche mit den Nachbarkommunen München und Ottobrunn, mit den Straßenverkehrsbehörden, vor allem aber auch mit der Deutschen Bahn stehen an. Aufgrund der schwierigen Planung, weiteren technischen Erhebungen und intensiveren verkehrlichen Untersuchungen muss bei einer Realisierung wohl langfristig gedacht werden. Zumal den Räten die Erhebungen der Verkehrsgutachter nicht exakt genug waren und das Büro Ingevost erweiterte Untersuchungen auch an benachbarten Kreuzungsschnittpunkten kostenfrei zusagte.

Die Projektkosten dürften für Neubiberg ohnehin noch üppig ausfallen. Zu den 8,5 Millionen avisierten reiner Baukosten, bei denen die Gemeinde neben Freistaat und Bahn wohl ein Kostendrittel zu tragen hätte, kämen hohe Infrastrukturkosten, Grunderwerbs- und Baukosten im Umfeld der Maßnahme auf die Gemeinde zu. Zahlen mochte Heyland noch nicht nennen.

Über dem Gesamtprojekt schwebt auch die Langzeitforderung einer Taktverdichtung und eines zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn zwischen München und Aying. „Die dann noch schneller getakteten Schließzeiten der Schranken wären dann nicht mehr zu vermitteln“, betonte Nicola Gehringer (CSU), die wie andere auch mit Blick auf schnellere Zu- und Abfahrtsbeziehungen der Freiwilligen Feuerwehr am benachbarten Floriansanger auch aus Sicherheitsüberlegungen entschieden für das Unterführungsprojekt argumentierte.

Aber auch bei der S-Bahn-Taktverdichtung dürfte Geduld gefragt sein. „Nicht vor 2035 soll damit begonnen werden“, hat Rathauschef Heyland aus staatlichen Stellungnahmen entnommen. Dann müsse ohnehin an vier Übergängen gleichzeitig untertunnelt werden. Je zweimal in Neubiberg und auch in Ottobrunn. Grundsätzlich steht dem Projekt „Höhenfreilegung“ unter dem S-Bahnstrang der Hauptstraße nichts entgegen. „Die Planungen der Stadt rund um das Perlacher Tor bringen die Kreuzung der Staatsstraße zum Kollabieren, nicht die Untertunnelung der S-Bahn in Neubiberg“, brachte Verkehrsexperte Christian Fahnberg von Ingevost die Thematik auf den Punkt.