

Montag, 04. Mai 2020, Münchner Merkur - Nord / Lokalteil

Ein Korridor der Hoffnung

Autobahnparallele soll B 471-Anlieger entlasten – Landkreis forciert Machbarkeitsstudie

VON ANDREAS SACHSE

Landkreis – Alle wollen sie die Autobahnparallele. Anlieger-Gemeinden der B471 sollen so entlastet werden. Ein sogenanntes Lastenheft, das nun im Kreisausschuss vorgestellt wurde, skizziert den groben Trassenverlauf beidseitig der A 99 im Münchner Osten und soll demnächst in eine Machbarkeitsstudie „B471-neu“ münden. Doch das Vorhaben braucht seine Zeit.

Putzbrunns Rathauschef, Edwin Klostermeier (SPD), ist gewohnt, sich in Geduld zu üben. „In 14 Jahren als Bürgermeister habe ich gelernt, dass es in der Politik manchmal langsam und sehr zäh vorangeht.“ Schon im November 2017 hatte der Kreisbauausschuss die Machbarkeitsstudie für seinerzeit 140 000 Euro auf den Weg gebracht.

Von Aschheim bis Hohenbrunn sollte die Autobahnparallele die mit täglich bis zu 19 000 Kraftfahrzeugen überlastete B 471 von Durchgangs- und Schwerlastverkehr befreien. Voriges Frühjahr berief das Landratsamt ein Planungsteam ein. Das Ergebnis liegt den Gemeinden seit Januar vor: ein Korridor, etwa 100 Meter beidseitig der A 99. Wünsche der Gemeinden sind Klostermeier zufolge berücksichtigt worden.

„Es hat schon etwas gedauert“, sagt Klostermeier, der seit Jahren zur Eile mahnt. Den Bürgermeister sorgt das Wachstum der Ost-Gemeinden, dass irgendwann kein Platz mehr sei, für die neue B 471. Tatsächlich fertiggestellt wurde bisher lediglich ein Teilstück auf Aschheimer Flur. Seinerzeit auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie aus 2004 und des

nachfolgenden Raumordnungsverfahrens von 2005. Diese Studie ist inzwischen veraltet. „Und jetzt, da es endlich so weit ist, fällt die neue Machbarkeitsstudie in eine Zeit der Unsicherheit“, moniert Klostermeier.

Der Landkreis und die Anlieger-Gemeinden sind sich einig, die B 471-neu südwärts bis Ottobrunn zu verlängern, im Norden Ismaning einzubeziehen. Hier warnt Bürgermeister Alexander Greulich (SPD) vor Stückwerk: „Die Trasse muss in einem Guss geplant werden.“ Er verweist auf Knotenpunkte, künftige „Flaschenhälse“ am Isarufer, der Krake bei Birkenhof und dem Anschluss an die M3. „Es muss vernünftige Lösungen geben, den Verkehr staufrei abfließen zu lassen.“

Durch die Baustellen auf der A 99 im Osten hat sich die Situation auf der B 471 seit 2017 zugespitzt. „Vor allem der Lastverkehr macht uns zu schaffen,“ sagt Vize-Landrätin Annette Ganssmüller-Maluche (SPD) aus Ismaning und erhebt die B 471-neu daher zum „Zukunftsprojekt für den Osten“.

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) ist ebenfalls an Bord. 2018 entdeckte der PV die gegenwärtige, irgendwann entlastete B 471 als ideale Ergänzung seines Radwegekonzepts. Der Vorschlag, die alte Bundesstraße für Radfahrer und Expressbusse freizugeben, wird von den Ost-Gemeinden geteilt.

Bleibt die Frage der Finanzierung: Auch wenn der Bund sich sträubt, parallel zur Bundesautobahn eine neue Bundesstraße zu bezahlen, ist Landrat Christoph Göbel (CSU) zuversichtlich, ihn dennoch in die Pflicht zu nehmen: „Schließlich hat der Staat ein Interesse an einem funktionierenden Straßennetz.“ Auf keinen Fall will Göbel eine „neue Straße, die kommunale Gelder kostet“.

Die alte Trasse dagegen könnte sich Göbel heruntergestuft als Kreisstraße vorstellen. Die Gemeinden hätten es endlich in der Hand, über Lkw-Verbote und Tempolimits zu entscheiden. „Das wäre sinnvoll.“