

Kommt jetzt der große Ring?

Die Forderung kommt wie ein Paukenschlag und könnte neue Bewegung in die Diskussion über die Zukunft des Öffentlichen Nahverkehrs in München bringen: Münchens Top-Arbeitgeber BMW fordert einen S-Bahn-Anschluss bei seinem Technologiezentrum FIZ, das kräftig erweitert werden soll!

An der Knorrstraße werden in den nächsten 50 Jahren im FIZ von BMW an die 15 000 Arbeitsplätze entstehen (siehe rechts). Doch wie sollen die vielen Menschen dorthin kommen? Die Straßen im Münchner Norden sind schon jetzt zu den Zeiten des Berufsverkehrs hoffnungslos überfüllt. Vor allem die Beschäftigten aus der nördlichen Nachbarschaft Münchens haben kaum direkte Anschlüsse im Nahverkehr. Derzeit diskutiert man im Rathaus über einen neuen Autobahnanschluss an die A92, auch eine neue Tram von Am Hart zum Kieferngarten ist im Gespräch, ebenso eine U-Bahn-Verbindung zwischen der U2 und der U6. Die Straßenanbindung kann kein Allheilmittel sein, eine Tram wiederum könnte wiederum nicht Anreiz genug für Pendler bieten, das Auto stehen zu lassen. Die U-Bahn-Spange wiederum droht unrentabel zu sein.

Dabei gibt es eine bestehende Bahnlinie, die direkt am FIZ vorbeiläuft – den Nor-

dring der Bahn, der bislang dem Güterverkehr vorbehalten ist. Allerdings sind diese Gleise mit denen der S8 im Osten und der S1 und auch der S2 im Westen verbunden. Fünf der sechs Architektenteams, die am Wettbewerb für die FIZ-Erweiterung im Rennen sind, planen dort einen S-Bahn-Halt. Und Herbert Grebenc, bei BMW zuständig für die Immobilien, sagt zur SZ:

„Wir wünschen uns einen S-Bahn-Anschluss.“ Doch derzeit fahren dort keine S-Bahnen, sie könnten aber jederzeit, das bestätigt die Bahn, von Westen und Osten über den Nordring geschickt werden.

Die Rathaus-CSU forderte den Nordring schon vor 20 Jahren, allerdings vergeblich. „Schön, dass BMW endlich Schwung in die Debatte bringt“, so Andreas Nagel von

der Aktion Münchner Fahrgäste. „Ein Nordring könnte die Stammstrecke ebenso entlasten wie der Südring.“

Paul Bickelbacher von den Grünen geht noch einen Schritt weiter: „Man könnte die Züge auch aus Landshut oder von Augsburg kommend direkt zum FIZ schicken.“

JOHANNES WELTE



BMW: 15 000 neue Jobs

Auf dem Gelände der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne im Münchner Norden will BMW sein bestehendes Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) erweitern. Ursprünglich plante hier die Stadt 1400 Wohnungen. 2011 beschloss der Stadtrat, dass BMW das Gelände für seine Entwicklungsabteilung nutzen darf. Auf 59 Hektar sollen bis 2025 an die 15 000 neue Jobs entstehen. Schon jetzt arbeiten im FIZ rund 20 000 Menschen, insgesamt beschäftigt BMW in München 34 000 Mitarbeiter.





Utopie oder bald Realität? Ein S-Bahn-Ring, der die Wohn- und Gewerbegebiete im Norden erschließt und im Süden wie hier an der Poccistraße Züge halten lässt Foto: Haag

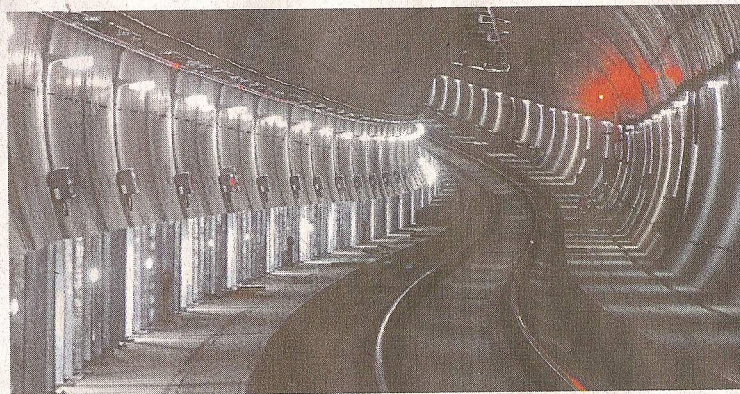
2. Stammstrecke läuft die Zeit davon

Kommt sie – oder kommt sie nicht? Der zweiten Stammstrecke droht die Zeit davonzulaufen. Das Budget, das Bund, Freistaat, Stadt und Bahn bislang für den Bau des zweiten Tunnels zur Verfügung gestellt hatten, geht von einer Inbetriebnahme 2019 aus. Ob das noch einzuhalten ist, bezweifeln selbst Mitarbeiter der Bahn.

Derzeit geht die Bahn schon von einer Inbetriebnahme im Jahr 2020 aus. Voraussetzung dafür wäre aber, dass noch heuer vorbereitenden Baumaßnahmen begonnen werden. So müssten etwa am Marienhof die Leitungen im Boden umgelegt werden. Eigentlicher Baubeginn wäre dann nächstes Jahr.

Doch von den drei Bauabschnitten wurde bislang nur der mittlere am Marienhof genehmigt. Die Unterlagen für den westlichen Abschnitt am Hauptbahnhof hat die Regierung von Oberbayern gerade erst an das Eisenbahnbundesamt (EBA) weitergeleitet, die Unterlagen für den Abschnitt Ost sollen bis Ende Mai folgen. Nach Prüfung der Unterlagen erlässt das EBA den Planfeststellungsbeschluss – das ist die Baugenehmigung. Die kann wiederum beklagt werden, wovon auszugehen ist. Außerdem wird das EBA Auflagen erlassen, die das Projekt verteuern.

„Daher können wir derzeit keine verbindlichen Prognosen



Der Zeitplan für den 2. S-Bahn-Tunnel ist eng gestrickt. Geht es nächstes Jahr nicht los, reicht das bewilligte Geld nicht aus Foto: dpa

zum Baubeginn machen“, so Bayerns Innenminister Joachim Herrmann zur *tz*. Herrmann weiter: „Ich hoffe aber für die Zukunftsfähigkeit des Münchner S-Bahn-Systems, dass wir noch

in 2015 mit dem Bau beginnen können.“ Die Kosten für die zweite Stammstrecke wurden laut Herrmann von der Bahn auf Grundlage einer Inbetriebnahme 2019 mit 2,047 Milliarden

Euro angegeben. „Ferner ist ein Risikobudget von 500 Millionen Euro vorgesehen.“ Eine von ihm bei der Obersten Baubehörde eingerichtete Expertengruppe habe die Zahlen der Bahn bestätigt. Die von der Bahn „für interne Zwecke“ ermittelte Zahl von 2,57 Milliarden Euro habe laut Herrmann „nichts mit tatsächlichen Kostensteigerungen zu tun“.

Dabei seien die Preissteigerungen bei einer späteren Inbetriebnahme berücksichtigt worden. Herrmann: „Für eine endgültige Finanzierungsentscheidung des Freistaats warten wir aber eine abschließende Kostenermittlung auf der Basis der im Laufe des Jahres 2014 erwarteten Planfeststellungsbeschlüsse und erster Ausschreibungsergebnisse der Hauptbaumaßnahmen ab.“

J. WELTE