

München

BMW will neuen S-Bahn-Anschluss

Der Autokonzern baut sein Forschungszentrum FIZ massiv aus. Bis 2050 soll es dort 15000 weitere Mitarbeiter geben. Um eine Verkehrslawine zu verhindern, soll das Areal besser an den Nahverkehr angebunden werden

Von Marco Völklein

Der Automobilhersteller BMW fordert vom Freistaat einen eigenen S-Bahn-Anschluss im Münchner Norden, um sein Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), das erheblich ausgebaut werden soll, besser an den Nahverkehr anzubinden. Fünf der sechs Architektenentwürfe, die nun in die Endauswahl gekommen sind, sehen einen solchen Halt an der bestehenden Gütertrasse vor. Völlig offen ist aber, bis wann ein neuer Bahnhof errichtet werden könnte . und vor allem: welche Linie dort halten soll.

Bislang wird die Trasse nördlich des Frankfurter Rings nur von Güter- und Nachtzügen befahren. Die Strecke gilt als wichtiger Zulauf für den Rangierbahnhof im Nordwesten; zudem umfahren viele Güterzüge etwa auf ihrem Weg zum Brenner oder in das oberbayerische Chemiedreieck über den Nordring die Münchner Innenstadt. Auch den Werks- und Lieferverkehr zu BMW sowie die Belieferung des Heizkraftwerks Nord mit Kohlezügen wickelt die Bahn über diese Trasse ab. Die nächsten S-Bahn-Äste sind die S1 im Westen sowie die S8 im Osten. sWir hätten sehr gerne einen S-Bahn-Anschluss%, sagt Herbert Grebenc, zuständig für sämtliche Immobilien im BMW-Konzern. Konkrete Gespräche mit dem Freistaat oder der Stadt habe man aber noch nicht geführt.

Bis zum Jahr 2050 will der Konzern sein bestehendes FIZ an der Knorrstraße innerhalb eines Areal zwischen Schleißheimer Straße, Güterbahnlinie, Knorr- und Rathenastraße deutlich erweitern. So sollen im nördlichen Bereich unter anderem Werkshallen entstehen, in denen Prototypen und Entwicklungsfahrzeuge gefertigt werden. Zudem will der Konzern zahlreiche Bürobauten errichten und bis 2050 etwa 15000 zusätzliche Mitarbeiter dort beschäftigen. Schon jetzt arbeiten 20000 der 34000 in München beschäftigten BMW-Mitarbeiter im bestehenden FIZ. Dazu kommen Zulieferbetriebe mit weiteren 10000 Mitarbeitern. Um sich ausdehnen zu können, hat der Konzern bereits einen Teil der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne nördlich des bisherigen FIZ gekauft. Weitere Flächen südlich und westlich des bestehenden Standorts will BMW noch erwerben.

Mehr als 100 Architekturbüros hatten sich um den Auftrag für die Neugestaltung beworben. Zunächst wurden von einer Jury zwölf Entwürfe ausgewählt. Aus diesen wählte die Jury am vergangenen Freitag sechs, die nun in die engere Auswahl kommen. Sie werden mit den jeweiligen Architekten erneut abgestimmt . am 25. September soll der Gewinnerentwurf gekürt werden. Am Samstag hatte BMW zu einem sBürgerdialog% geladen, um Anwohnern die Vorschläge der Architekten zu präsentieren. Dabei wurde rasch deutlich: Vor allem die zu erwartende Verkehrsbelastung bereitet vielen Anrainern Sorgen.

So sehen fast alle Entwürfe große Flächen für Parkplätze oder -häuser vor, damit die Beschäftigten zu ihren Arbeitsplätzen gelangen können. Zudem müssen auf dem Areal gut 10000 Test- und Versuchsfahrzeuge untergebracht werden. Während allerdings einige Entwürfe den Großteil der Parkplätze entlang der Schleißheimer Straße anordnen, verteilen andere die Parkplätze wild über das Areal . was zur Folge haben würde, dass sich dann sehr viel Autoverkehr nicht nur auf der Schleißheimer Straße, sondern auch auf der Knorrstraße abspielen dürfte. Bislang fährt nach Angaben des Schweizer Verkehrsplaners Patrick Ruggli, der von BMW zu dem Projekt hinzugezogen wurde, etwa jeder zweite Beschäftigte mit dem eigenen Auto zum FIZ, der Rest verteilt sich auf Busse und Bahnen, Fahrrad oder auf Beschäftigte, die zu Fuß zur Arbeit gehen. Ziel sei es zwar, den Anteil des Nahverkehrs deutlich zu erhöhen, sagt Verkehrsplaner Ruggli. Viele Anwohner befürchten dennoch eine Verkehrslawine in ihrem Viertel. Zumal unklar ist, ob und wie genau die geplante Verlängerung der Schleißheimer Straße bis zum Autobahnring A99 kommen wird.

Umstritten ist zudem die geplante Trambahnverbindung durch den Münchner Norden. Die Stadt und die Münchner Verkehrsgesellschaft wollen von der U-Bahn-Station Kieferngarten kommend eine Querspange bis zum U-Bahnhof Am Hart führen. Einige Architekten schlagen vor, diese Trasse sogar weiterzuführen beispielsweise durch die Knorrstraße nach Süden bis zum angedachten neuen S-Bahnhof. Bei einigen Anwohnern allerdings, auch das wurde am Samstag deutlich, stößt die Tram auf Widerstand. Zumal die BMW-Chefs es eh lieber sähen, wenn die bestehende U2 ausgebaut und der Takt verdichtet würde.

Im Rathaus setzen sich zudem viele für eine U-Bahn-Spange zwischen U2 und U6 ein . diese Idee allerdings hatte die Stadt prüfen lassen und vor allem aus Kostengründen verworfen. BMW-Manager Grebenc jedenfalls versprach, dass es ohne ein tragfähiges Verkehrskonzept die baulichen Entwicklungen nicht geben wird%. Bislang allerdings waren die Verkehrsplaner um den Schweizer Fachmann Ruggli allenfalls kursorisch eingebunden, hieß es am Samstag. Das werde sich nun, in der zweiten Phase, indes deutlich ändern.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 12. Mai 2014, Seite 39