



Dr. Georg Kronawitter

MITGLIED DES STADTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

---

Herrn  
Hans Peter Göttler  
Leiter der Verkehrsabteilung  
Bay. Staatsministerium für  
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
80538 München

30.10.2009

### **Stadtratshearing zur Münchner S-Bahn**

Ihr Schreiben vom 28.10.2009

Sehr geehrter Herr Göttler,

vielen Dank für Ihre ausführliche Erwiderung auf meine Pressemitteilung vom 16.10.2009 zum Thema S-Bahn-Hearing.

Ich habe Ihre Argumente geprüft und komme zu dem Schluss, dass ich in der Tat bei Punkt 3 einen Fehler gemacht habe, vom gewohnten 20-Minuten-Takt auszugehen anstatt den 15-Minuten-Takt für die S1 im Planfall ohne „Flughafen Express Light“ (FEL) zugrunde zu legen.

Ich bedaure diesen Fehler und habe ihn auf der Pressemitteilung auf meiner Heimatseite bereits ausgebessert und kenntlich gemacht. Dort ist auch wunschgemäß Ihr Schreiben vom 28.10.2009 hinterlegt, so dass Interessierte beide Infos haben. Gerne werde ich auch noch gegenüber dem ursprünglichen Empfängerkreis unseren seitherigen Briefwechsel kommunizieren.

Gleichwohl ändert dieser Fehler zu einem nachrangigen Aspekt nichts an der Hauptsache, weswegen ich auch so deutlich Position bezogen habe.

Ich stelle in der Hauptsache fest:

- Erst durch die Antwort auf meine Stadtratsanfrage vom 29. Mai 2009 und damit Monate nach der Anhörung im Rathaus wurde die Information geliefert, dass in der exorbitanten Zahl von 65.000 Fahrgästen im Planfall "2. S-Bahnstrecke" das FEL-Fahrgastaufkommen in Höhe von 10.000 zusätzlichen Fahrgästen miteingerechnet sind. Diese wichtige Information wurde auf keiner "Folie" Ihres Vortrages beim Hearing gegeben. Alle Teilnehmer mussten somit den Eindruck gewinnen, dieser Fahrgastzuwachs auf der S1 sei ausschließlich der verkehrlichen Attraktivität der 2. Stammstrecke geschuldet.
- Ihre Aussage, dass „nach damaligem Sachstand“ (März 2009) ein FEL „vernünftigerweise“ zu berücksichtigen gewesen sei, der den 2. Tunnel nutzen würde, lässt sich so nicht aufrechterhalten. Ausweislich der Präsentation der 1. Stufe des Flughafengutachtens am 29.01.2009 (Folie 28) war dies lediglich eine von drei Nahver-

## S-Bahn

kehrsvarianten. Eine zweite Variante („NV2“) war ein Nahverkehrsexpress, der von der Haupthalle aus startet. Es wäre also das Mindeste gewesen, diese differenzierte Modellierung in die Folie 3 Ihres Vortrags auch so aufzunehmen.

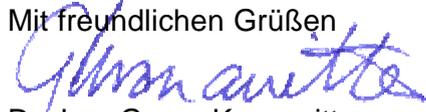
- Konsequenter Weise hätten Sie aber auch auf die Zahl von 45.700 Fahrgästen im Planfall ohne 2. Stammstrecke die 10.000 Fahrgäste des FEL hinzuzählen müssen, sofern man die Variante NV2 unterstellt.
- Nach dem Aus des TRANSRAPIDs waren bei wichtigen Akteuren Betriebsformen des FEL ohne Nutzung der S-Bahn-Stammstrecke(n) vorherrschend. So hat sich die Geschäftsführung der Flughafen München GmbH am 4.10.2008 gegenüber der Presse eindeutig positioniert:  
*'Für Airport-Chef Michael Kerkloh ist Wiesheus „Humpel-Express“ nur ein Zwischenschritt: „Mittelfristig brauchen wir einen richtigen Flughafen-Shuttle.“ Diesen Zug mit mehr Service und Komfort und einer Bordkartenausgabe will die Flughafengesellschaft selber betreiben. Durchführen soll ihn die Bayerische Oberland-Bahn. Erste Gespräche mit Geschäftsführer Heino Seeger haben bereits stattgefunden.'*  
Quelle: [www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/express-s-bahn-kommt-schon-2009-94200.html](http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/express-s-bahn-kommt-schon-2009-94200.html)  
Es wäre mir neu, dass die BOB über S-Bahn-Fahrzeuge verfügt.
- Auf den Punkt gebracht: Nur ein „richtiger“ Flughafen-Shuttle - wie es ihn ja an vielen Großflughäfen schon gibt (z.B. Heathrow, Narita) - mit einem maßgeschneiderten Fahrzeug- und Service-Konzept war das Ziel von Hauptakteur FMG und nicht eine Express-S-Bahn. Die FMG hätte sich zugetraut, den Zug eigenwirtschaftlich zu betreiben, womit er ohnehin aus sämtlichen SPNV-Förderregularien herausgefallen wäre.
- Ganz in diesem Sinne haben sowohl Flughafen-Chef Kerkloh als auch Bahn-BKL Josel auch jetzt noch beim letzten "Talk am Tower" am 12.10.2009 argumentiert. Demnach sei das derzeitige Hauptmanko von MUC die mangelhafte Anbindung an das Fernbahnsystem und konkret an den Münchner Hauptbahnhof. Ich darf wiederholen, dass Herr Josel ausdrücklich einen FEL mit direktem Start aus der Haupthalle des Hbf erwähnte, der somit den Übergang für Fernbahn-Passagiere erst attraktiv gestaltet.
- Es mag ja sein, dass Herr Josel im Nachgang Ihnen gegenüber aus übergeordneten unternehmenspolitischen Aspekten heraus diese Version nun als Übergangslösung bezeichnet. Am 12.10. wurde dies nicht so kommuniziert.
- Ihren Hinweis auf das Einvernehmen mit der DB AG bzgl. Führung eines FEL über den 2. Tunnel nehme ich zwar zur Kenntnis, gehe aber davon aus, dass Ihnen selbst klar ist, dass diese Option derzeit nicht belastbar ist. Insbesondere auch deshalb nicht, weil ja seit Jahren verbindliche Betriebskonzepte für den Planfall MIT auf sich warten lassen.
- Start/Ende am Hauptbahnhof: Ein FEL-Shuttle könnte realistischerweise allein schon am Hbf die prognostizierten 10.000 täglichen Fahrgäste generieren. Der bei einer Führung durch den 2. Tunnel einzig noch mögliche zusätzliche Halt am Marienhof wäre im Gegenzug mit einer erheblichen Verschlechterung der Übergangsbeziehung am Hbf und damit für die Fernbahnpassagiere verbunden - wegen der extremen Tiefe einer FEL-Tunnel-Station am Hauptbahnhof. Und am Ostbahnhof ist die konventionelle Verbindung mit der S8 heute schon schneller als es ein FEL über die West-Variante wäre.

## S-Bahn

- Ebenfalls nicht nachvollziehen kann ich Ihren Punkt 4. Ich habe in meiner Pressemitteilung sehr wohl auf die 10% Fahrgastzuwachs hingewiesen, aber eben nur am konkreten Beispiel S1 von 41.500 auf 45.700 (+10,1%).
- Im Gegenzug kann ich darauf verweisen, das auch Ihre Replik wie alle früheren Verlautbarungen nicht darauf eingeht, dass die existierende Stammstrecke selbst in der morgendlichen HVZ durch Ausnutzung der vollen Zugbehängung sage und schreibe 33% Reserven hat. Reserven, die keinen zusätzlichen S-Bahnzug durch den Tunnel erfordern. Warum wird diese Tatsache hartnäckig negiert?
- Auch die nachgewiesene Tatsache, dass die Stammstrecke durch die Inbetriebnahme der U5 seit 1988 um durchschnittlich 12% entlastet wurde, wird von Ihrer Seite nie erwähnt. Statt dessen erfolgt die stereotype Feststellung, dass der Bau der 2. Stammstrecke unumgänglich sei.

Ich zähle vor diesem Hintergrund auf Ihr Verständnis, dass ich in der Hauptsache bei meiner Position bleibe.

Mit freundlichen Grüßen



Dr.-Ing. Georg Kronawitter  
Mitglied im Stadtrat und im BA 15 Trudering-Riem  
der Landeshauptstadt München