



Bezirksausschuss
des 15. Stadtbezirkes
der Landeshauptstadt
München
Trudering-Riem

Landeshauptstadt München, Direktorium,
Friedenstr. 40 81660 München

Vorsitzender:
Dr. Georg Kronawitter
Tangastr. 28
81827 München
Telefon: (089) 43 98 78 55
Telefax: (089) 43 98 78 57
E-Mail: ba@georg-kronawitter.de

I. an die Stadtratsfraktionen
von SPD, CSU, GRÜNEN/Rosa Liste, FDP

II. Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- z.Hd. Hern Klaus Dengler -

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedensstraße 40
81660 München
Telefon (089) 233 – 6 14 84
Telefax (089) 233 – 6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
30.10.2007

Ihr Zeichen
6153-I-3402-146

Datum
06.11.2007

**Schnelle Flughafenanbindung (Magnetschwebbahn oder
Schiene, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 11053)**
Unser Zeichen: (Top 5.3/11/07)

Sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,
sehr geehrte Frau Stadtbaurätin Dr. (I) Merk,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem nimmt zur o.g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung:

- es trifft nicht zu, dass sich der BA 15 Trudering-Riem explizit **gegen** eine MSB Hauptbahnhof – Flughafen ausgesprochen hat, vielmehr hat er sich stets **für** eine Verbesserung der Schienen-Anbindung des Flughafens ausgesprochen. Insoweit legen wir auf eine Korrektur Ihrer Ausführungen auf S. 36 großen Wert.
- Erfreulicherweise hat die LHM mittlerweile auf unsere Rüge in der letzten Stellungnahme reagiert, warum man bis dahin die Vorschläge der Nord-Allianz-Gemeinden für eine schnelle Schienenanbindung städtischerseits nicht aufgegriffen habe. Es wäre dann aber fair gewesen, den Anstoß unseres BAs hier zu erwähnen.
- Da sich unser BA weiterhin aufgrund seiner örtlichen Lage nicht unmittelbar zur MSB äußern will – angesichts des von OB Ude mehrfach genüsslich zitierten Tenors des Von-Trotha-Straßen-Urteils des VG München sind wir nur für Angelegenheiten legitimiert, die auf unseren jeweiligen Stadtbezirk begrenzt sind – äußern wir uns nur im folgenden zur Schienenanbindung, deren östliche Varianten (inkl. Ringschluss Erding) uns örtlich berühren.
- Leider hat es die LH München versäumt, ihren MExpress-Vorschlag seit seiner Präsentation vor über eineinhalb Jahren zu konkretisieren und mit einem belastbaren

U-Bahn: Linie 5
Haltestelle Ostbahnhof
S-Bahn: alle Linien
Haltestelle Ostbahnhof
Linien 2, 3, 4, 8
Haltestelle Leuchtenbergring

Straßenbahn: Linie 19
Haltestelle Ampfingstraße
Bus: Linie 144
Haltestelle Ampfingstraße
Linie 54, 100
Haltestelle Haidenauplatz

Bus: Linien
55, 145, 152, 155, 159
Haltestelle Ostbahnhof
Linie 146
Haltestelle
Ostbahnhof (Friedenstraße)

Internet:
<http://www.muenchen.de>
<http://www.muenchen.info/ba15/>

Betriebs- und Finanzierungskonzept zu unterfüttern. Welche finanziellen Zusagen gibt es vom SPD-geführten Bundesfinanzministerium und Bundesverkehrsministerium? Insofern drängt sich der Verdacht auf, dass es sich hier um ein der Sache überhaupt nicht dienliches Potemkinsches Dorf handelt. Von der Administration der Metropole einer Metropolregion erwarten wir ein belastbareres Konzept als das vorgelegte.

- Die LHM hat aber auch konkret Anlass, ihre **ur-eigenen Hausaufgaben** zu machen. Denn wenn man eine Streckengenehmigung für die U4-Vollendung und damit für den dringenden Lückenschluss zum Nordast der Flughafen-S8 seit 1989 in den städtischen Schreibtischen verkümmern lässt, braucht man sich nicht wundern, wenn dann andere Verantwortungsträger nach anderen, stadunabhängigen Lösungen suchen.
- Die U4-Vollendung hätte es erlaubt, ab Engelschalking oder Johanneskirchen eine **echte Expressbahn** zum Flughafen pendeln zu lassen, ohne auf eine wenig realistische Komplett-Untertunnelung dieser Bahntrasse angewiesen zu sein.
- Greift man zusätzlich den Vorschlag des **VCD Kreisverband München** von 2002 auf (<http://vcd-m.org/archiv/2002/zweisystembahn.pdf>) und **verknüpft** U4 und S8 betrieblich, dann könnte man die Express-S8U4 umsteigefrei ins Stadtzentrum bis zum Hbf führen. In Hamburg geht so was, warum nicht in München? Diese Lösung hätte ökonomisch u.a den Vorteil, dass der ohnehin schwach ausgelastete U4-Ost-Ast endlich eine ordentliche verkehrliche Bedeutung bekäme.
- Mit der U4-S8-Variante würde auch die unselige Kopplung einer Express-S-Bahn mit dem **2. S-Bahn-Stammstreckentunnel** aufgehoben. Unser BA hat mehrfach darauf hingewiesen, dass der 2. Stammstreckentunnel verkehrlich – u.a. wegen des Verzichtes auf den 10-Minuten-Takt - und ökonomisch (Faktor unter 1,0) mindestens so kritisch zu sehen ist wie die geplante MSB. Auch OB Ude kennt die von vielen Verkehrsfachleuten geäußerten Bedenken für dieses derzeit auch nicht finanzierbare Projekt. Es drängt sich der Verdacht auf, dass das nibelungenhafte Festhalten der LHM am 2. Stammstreckentunnel weniger mit der S-Bahn zu tun hat, sondern es eher darum geht, eine wesentliche Stütze des MExpress-Konzeptes nicht zu verlieren.

Fazit:

Unserem BA ist weiterhin an einer Verbesserung der ÖV-Situation gelegen, er setzt sich aber gegen alle wahlkampforientierten Instrumentalisierungsversuche zur Wehr und fordert den Stadtrat auf, dies ebenso zu tun und insbesondere die eigenen Hausaufgaben (s. U4 / S8) zu erledigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kronawitter
BA-Vorsitzender