

Sehr geehrter Herr Richter,

vielen Dank für Ihre Ideen.

ich kann hier noch nicht erschöpfend antworten, aber erlauben Sie mir folgende Hinweise:

- in der Urplanung 1938 wäre das Münchner Schnellbahnsystem aus einem Guss gewesen - eine Berliner S-Bahn mit Oberleitung (z. B. nach Garching)
- nach dem Krieg wurde 1960 ein Kompromiss geschlossen:
 - + die N-S-Strecken wuerden als SWM-U-Bahn gebaut
 - + die O-W-Strecke als V-Bahn spätere S-Bahn-Stammstrecke
- der erste Chef des Münchner U-Bahn-Baus, Dr. Zimniok hat nachgewiesenermaßen dafür gesorgt, dass die Münchner U-Bahn sehr bahn-kompatibel ist.
Beleg: <http://www.georg-kronawitter.de/1952/a-z/zimniok.html>
- demnach wurde zweisystemfahrzeuge schon Mitte der 1960er Jahre vorausgesehen
- heutige Zweisystemfahrzeuge sind Stand der Technik - dank den Fortschritten in der Halbleitertechnologie ist der Overhead im Fahrzeug zu vernachlässigen
- dort wo heute auf Außenstrecken alle 20-Minuten ein S-Langzug verkehrt, würde ein U-Bahnzug 10-Minuten-Taktverstärker eine Kapazitätserhöhung um 60% bewirken - das reicht in jedem Fall auf absehbare Zeit (http://www.georg-kronawitter.de/1952/a-z/index_2system.html)
- insofern habe ich hier Dissens mit meinem Mitstreiter Stefan Baumgartner, da ich der Meinung bin, dass 2-system-U-bahnen das Strukturproblem im Münchner S-Bahnsystem definitiv lösen würden - mit Ausnahme der S1. Hierfür habe ich aber die neue Pariser Doppelstock-S-Bahn Mi 09 als Lösungsansatz aufgeboten.
- eine Umrüstung von U-Bahntunnels ist vor diesem Hintergrund nicht nötig.

Mit freundlichen Grüßen aus München-Trudering

Dr.-Ing. Georg Kronawitter

Mobil: 0170 381 41 86

Tel: (089) 43 98 78 55 - Fax: (089) 43 98 78 57

Tangastraße 28 81827 München

www.georg-kronawitter.de