

**Betreff:** Anmerkungen und Anregungen zu Ihrem Artikel/ Bericht in der SZ vom 17./18. März 2012: "Grüne: Zweiter Tunnel ist ein `Phantom`"

München, 21.03.2012

Sehr geehrter Herr Völklein, sehr geehrte Damen und Herren,

Wenn der Freistadt Bayern und/ oder die LH München die 2,2 Milliarden Euro (plus den üblichen Kostensteigerungen) für den zweiten S-Bahn-Tunnel nicht selbst finanzieren wollen - und das wollen sie ja bekannterweise nicht - sondern sie wollen sich die Hälfte und mehr vom Bund finanzieren lassen, so ist der "**Zweite Tunnel nicht nur ein `Phantom`" (SZ vom 17./18. März 2012)**, sondern vielmehr **mausetot**

Kein Bundesverkehrsminister und auch kein Bundesfinanzminister, egal von welcher politischen Couleur der nächsten oder sogar übernächsten Bundesregierung, wird es wagen, wird sich trauen, eine Milliarde Euro und mehr in ein Münchner ÖPNV-Projekt zu stecken, wenn - bei der allseits bekannten knappen Kassenlage - in anderen Ballungsräumen oder in der Provinz weitaus dringendere ÖPNV-Notstände zu beheben sind. Der zweite S-Bahn-Tunnel ist aus übergeordneter, gesamtdeutscher Bundesperspektive ein reines Münchner Luxusprojekt, für das keine Bundessteuermittel realistisch fließen werden.

**Münchner Luxusprojekt** ? Geschäftsfreunde aus Berlin, Frankfurt und NRW haben mir kürzlich - als wir während der Rush-hour auf dem S-Bahnsteig am Hauptbahnhof standen und dort die jeweils nächsten 14 S-Bahnen Richtung Ostbahnhof und Pasing angezeigt wurden - süffisant gesteckt, wer, wie die Münchner S-Bahn, noch erkennbar ein Drittel Kapazitätsreserven (alle angezeigten Züge waren 2-Wagen-Vollzüge, kein einziger 3-Wagen-Langzug) im S-Bahn-System habe, der brauche wahrlich keine Bundesmittel für den S-Bahn-Kapazitäts-Ausbau. Recht haben sie!

Haben wir Münchner denn gar keinen Stolz, kein Ehrgefühl mehr, daß wir - wie bislang - der Bundesknete hinterher wuiseln, um von Minister Ramsauer ein ums andere Mal bei der Bundesfinanzierung für den zweiten S-Bahn-Tunnel (verständlicherweise) hingehalten und getröstet werden. Wer sind wir eigentlich? Haben wir DAS wirklich nötig? Hoffentlich endlich NEIN!

Im Jahr 40 nach den unvergessenen Olympischen Spielen in München sollten wir uns in München und Bayern auf uns selbst - und niemand anders - besinnen, nur auf uns selber bauen:

Worauf? Auf die Ertüchtigung der alten S-Bahn-Stammstrecke aus dem Jahr 1972 durch einen **preisgünstigen Bypass**, der bereits schon zu Dreivierteln erstellt, also nur noch das letzte Viertel relativ schnell und preiswert zu realisieren ist. Man muß IHN, diesen Bypass, nur politisch wollen!

Gemeint ist die - schon mehrfach - geforderte Verlängerung der jetzigen U-Bahn-Linie 5 "Neuperlach Süd-Ostbahnhof-Stachus-Hauptbahnhof-Laimer Platz" bis nach Pasing.

Und dann in Pasing - als attraktives "Sahnehäubchen" obendrauf - keinen teuren unterirdischen U-Bahnhof, sondern die viel preiswertere **oberirdische Einfädelung der U-Bahn in die S-Bahnsteige** östlich des Pasinger Bahnhofs, analog der

Einfädelerung der Wolfratshausener S 7 und der BOB-Bahn westlich des S-Bahnhofs "Donnersberger Brücke" in die S-Bahn-Stammstrecke.

Westlich von Pasing könnte dann sogar die U-Bahn auf den S-Bahngleisen durch Addition von S- und U-Bahn den von den Bürgern langersehnten **ganztägigen 10-Minutentakt** endlich realisieren - bis zu den Endpunkten in den **Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg**: S 3 Maisach, S 4 Buchenau (zuvor jedoch noch drei- bis viergleisiger Streckenausbau), S 8 Weßling (via Freiam!), S 6 Gauting. Der **Landkreis München** würde hierbei nicht nur im Westen von der S 6 profitieren, sondern auch im Osten: **Der 10-Minutentakt Richtung Neubiberg/ Ottobrunn** auf dem jetzigen östlichen Linienast der S 7 wird - ganz einfach - schon dadurch ermöglicht, daß die U 5 am bisherigen Endbahnhof "Neuperlach Süd" parallel und höhengleich zum S-Bahnsteig endet und ohne größeren technischen Aufwand - es müßte nur eine Weiche eingebaut werden - auf die S-Bahngleise Richtung "Kreuzstraße" hinübergeführt werden kann.

Aber **U-Bahnen auf S-Bahngleisen**, geht das denn überhaupt? Spätestens eine Exkursion zum Hamburger Verkehrsverbund zeigt uns allen, daß dies problemlos funktioniert: In Hamburg fährt die Gleichstrom-S-Bahn (mit "Stromschiene", vergleichbar der Münchner U-Bahn) außerhalb des innerstädtischen Gleichstromnetzes auch mit Oberleitung im normalen DB-Wechselstromnetz mit ihren um-/ neugebauten Triebwägen ET 474.3 nach Buxtehude - absolut kein Problem!

Und warum wird dieser preisgünstige **"U-Bahnbypass mit Sahnehäubchen"** dennoch - bislang - den Münchner und den umliegenden Landkreis Bürgern vorenthalten, obwohl er nur **weniger als 20% des zweiten S-Bahntunnels kostet**, also von Bayern und München allein - ohne den Bund - zu finanzieren und in weitaus kürzerer Zeit zu bauen wäre? Zwei gravierende, aber überwindbare Gründe verhindern dies - bislang:

1.) Ein **finanztechnischer Grund**: Beide Tunnel schließen sich förderlich gegenseitig aus. Es kann nur ein Tunnel finanziell gefördert werden, denn gemäß den Förderrichtlinien im ÖPNV muß das zu fördernde Projekt einen Kosten-Nutzen-Faktor von größer als 1 aufweisen. Die U-Bahn nach Pasing allein würde dieses Kriterium erfüllen, zusammen mit einem zweiten hypothetischen S-Bahntunnel würde dieser Faktor jedoch auf unter 1 sinken, weil beide Tunnel sich gegenseitig konkurrenzieren würden. Da aber der Bundeszuschuß für den zweiten S-Bahntunnel auf den "St-Nimmerleinstag" (s.o.) verschoben ist, sollten wir diese S-Bahnrohre endgültig abschreiben und uns kreativ der U-Bahn nach Pasing zuwenden.

2.) Ein **psychologisch-kommunikativer Grund**: Viele populäre politische Entscheidungsträger, wie z.B. die beiden "Alpha-Tiere" MP Seehofer und OB Ude und deren "Knappen und Hintersassen", haben sich unzweideutig für den zweiten S-Bahntunnel - und damit gegen den U-Bahnbypass - ausgesprochen. Es ist für sie deshalb nicht leicht, auf Gründen der "Gesichtswahrung" ihre persönliche - in diesem Fall - sture und starre, althergebrachte Meinung zu überdenken und den aktuellen Tatsachen anzugleichen. Ein Selbstbewußtsein à la Altbundeskanzler Konrad Adenauer " was schert mich mein Geschwätz von gestern, wenn ich heute neue Erkenntnisse habe" wäre dem U-Bahnprojekt nach Pasing natürlich sehr hilfreich.

Ein anderes Problem ist zwar ärgerlich, aber dennoch zu vernachlässigen: Die

"Knappen" auf der operativen Ausführungsebene von S-Bahn (DB) und U-Bahn (MVG) verwenden ihre kognitive Kreativität leider nur darauf, warum die U-Bahn nach Pasing nicht gebaut werden kann und darf - schon gar nicht eine Weiterführung Richtung Westen auf S-Bahngleisen. Dies ist zwar alles menschlich verständlich - und hier singt U-Bahnchef Herbert König ganz besonders inbrünstig die Liedstrophen seines jetzigen Aufsichtsrats-Vorsitzenden - aber spätestens nach der nächsten OB-Wahl wird sich dies ändern. Wenn dann die "Eigentümer" (verkürzt ausgedrückt) von U- und S-Bahn, nämlich der neue Münchner OB und der Bundesverkehrsminister, die U-Bahn nach Pasing und deren Fortsetzung in den Münchner Westen auf DB-Gleisen politisch wollen, weil auch die Bürger diese schnelle und preisgünstige Verbesserung im MVV-System einfordern werden, so geht es nur noch um das "wie" und nicht mehr um das "ob überhaupt". Optimal wäre es für uns Münchner - wenn wir im bevorstehenden nächsten Jahr, dem Wahljahr, uns etwas wünschen, erwarten könnten - wenn der Freistaat Bayern, als "Besteller und Bezahler" von ÖPNV-Leistungen, die Koordinierung von DB und MVG bei der U-Bahn auf S-Bahngleisen übernehme. Nur Illusion, nur Phantastereien? Schau'n wir mal!

Ob es dann ein neu zu gründendes Kombi-Unternehmen aus MVG und DB geben wird, das die Betreiberschaft für die neue bipolare U-Bahn übernimmt, oder die bisherige U-Bahnbetreiberin MVG fährt mit ihren U-Bahnen - wie andere Privatbahnen in Bayern auch - auf den DB-Gleisen westlich von Pasing und östlich von Neuperlach Süd, ist zweitrangig.

Ich bin mir sehr sicher, daß mit einer Umsetzung der aufgezeigten Vorschläge - gerade auch in Zeiten knapper Kassen - eine erhebliche und schnelle Attraktivitätssteigerung im ÖPNV für München und die angrenzenden Landkreise zum **low budget** erreicht wird.

### **Die Realisierung muß nur politisch von den Eignern gewollt sein!**

Deswegen sind die **nächste OB-Wahl**, aber auch die Bundestagswahl und die Landtagswahl im nächsten Jahr für uns Bürger geradezu ein Geschenk. Die U-Bahn nach Pasing wird - zumindest im **OB-Wahlkampf** - ein bestimmendes Element sein. Diejenigen Kandidaten, die sich nicht auf Bundesvertröstungen verlassen wollen, sondern selbstbewußt eine schnelle Münchnerisch-bayerisch finanzierte Umsetzung angehen werden - und damit endlich Schluß machen mit den schon viel zu lange aufgestauten, nicht abgearbeiteten, Verkehrsprobleme durch den "Bremser" Zweiter S-Bahntunnel, werden bei der Wahl im Vorteil sein.

### **Chapeau! Advantage: U-Bahn Pasing!**

Mit den besten Grüßen,

Heinbert Janze  
Diplom-Kaufmann