

"Verlängerung der U-Bahnlinie 5 bis nach München-Pasing: Lieber das Machbare als ein St.-Nimmerleins-Projekt". Der (vollständige) Leserbrief von Heinbert Janze an die SZ:

München, 23.11.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

Endlich hört die larmoyant unwürdige Münchner Bettelei nach Bundes- und Landeszuschüssen für den zweiten S-Bahn-Tunnel auf. Endlich nehmen wir Münchner jetzt - vertreten durch OB Dieter Reiter und 2. Bürgermeister Josef Schmid - das Projekt selbst in die Hand und planen pragmatisch einen - zwar nicht ganz perfekten - aber dafür bezahlbaren Bypass zur S-Bahn-Stammstrecke aus dem Olympiajahr 1972: die U-5 Verlängerung von Laim nach Pasing. Die U-5-Verlängerung von Laim nach Pasing ist durchaus eine preisgünstige und relativ schnell zu realisierende Alternative zum zweiten S-Bahn-Tunnel. Dieser zweite S-Bahn-Tunnel soll schon jetzt mindestens 2.500 Mio " kosten, dagegen die U-Bahn-Verlängerung nur ca. 360 Mio ", also weniger als 15% (!) des teuren Tunnels. Es muß endlich Schluß sein mit den schon viel zu lange aufgelisteten, nicht abgearbeiteten Verkehrsproblemen durch den Bremser zweiter S-Bahn-Tunnel.

Es braucht endlich einen politisch Verantwortlichen, der sich mit der unangenehmen Wahrheit aus der Deckung traut, uns Münchner nicht mehr von Jahr zu Jahr - seit nunmehr 2 Dekaden - auf den Tunnelbau zu vertrösten, denn es werden keine Milliarden Euro und mehr (wir wollen ja diese Gelder vom Bund finanziert haben) in ein Münchner ÖPNV-Projekt gesteckt, wenn in anderen Ballungsräumen oder in der Provinz weitaus dringendere Verkehrsnotstände zu beheben sind. Jedem wachen auswärtigen Besucher, der mit der Münchner S-Bahn fährt, fallen doch sofort unsere ungenutzten Kapazitäten auf. Wer, wie die Münchner S-Bahn, auch noch für jedermann erkennbar, ein Drittel an Kapazitätsreserven im System hat (es fahren selbst im Berufsverkehr fast nur Zwei-Triebwagen-Vollzüge, kaum Drei-Triebwagen-Langzüge), der braucht wahrlich keine Bundes- und Landesmittel für den teuren Tunnel-Ausbau einfordern. Das Problem liegt (peinlich!) an den fehlenden Triebwagen - also nicht am fehlenden zweiten Tunnel. Es sind einfach nicht genügend ET 423 vorhanden - um die bedrohlich bedrängende Enge in den S-Bahnen zu vermeiden.

Das jetzt propagierte Bypass-System zur S-Bahn-Stammstrecke, die U-5 vom Ostbahnhof über den Odeonsplatz, Karlsplatz, Hauptbahnhof, Laim nach Pasing, sollte dann in Pasing auch noch alle potentiellen Optionen für die Landkreise im Münchner Westen (M, FFB und STA) ausschöpfen können:

In Pasing dann keinen teuren unterirdischen U-Bahnhof, sondern die viel preiswertere oberirdische Einfädelung der U-Bahn in die beiden S-Bahnsteige östlich des Pasinger Bahnhofs, analog der Einfädelung 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 im Münchner Westen langersehnten ganztägigen 10-Minutentakt endlich realisieren - bis zu den vier Endpunkten des 10-Minutentaktes (S-3 Maisach, S-4 Buchenau nach drei bis viergleisigem Ausbau, S-6 Gauting, S-8 Weißling) in den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg. Damit wäre auch der neue Münchner Stadtteil

Freiham problemlos schnellbahnmäßig erschlossen. Der Landkreis München würde nicht nur im Westen von der S-U-Bahn bis Gauting profitieren, sondern auch im Osten: Der 10-Minutentakt Richtung Neubiberg/ Ottobrunn auf dem jetzigen östlichen Linienast der S 7 wird - ganz einfach - schon jetzt 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. Das Problem "U-Bahnen auf S-Bahngleisen" ist schon längst technisch einwandfrei gelöst. In Hamburg fährt die Gleichstrom-S-Bahn S-3 (mit "Stromschiene" neben den Gleisen, vergleichbar der Münchner U-Bahn) ganz automatisch ab der Stadtgrenze in Hamburg-Neugraben dann mit Oberleitung im normalen DB-Wechselstromnetz mit ihren Triebwägen ET 474.3 ins Hamburger Umland nach Buxtehude und Stade - absolut kein Problem, nur ein moderater Umbau bisheriger Triebwägen!

Die Umsetzung dieser aufgezeigten Problemlösungen wird jetzt aber nur als reine Chefsache gelingen. Die "Eigentümer" der Münchner S- und U-Bahn, nämlich (sehr verkürzt ausgedrückt) Bundesverkehrsminister Dobrindt und OB Reiter müssen diese Maßnahmen-Politik gemeinsam wollen und dann - mit klaren unternehmerischen Vorgaben - unmißverständlich ihre jeweilige operative Ebene mit der Umsetzung beauftragen, zusammen mit dem Besteller und Bezahler von ÖPNV-Leistungen in Bayern (Bayerische Eisenbahn Gesellschaft BEG, an der verantwortlichen Spitze Verkehrsminister Herrmann und sogar Ministerpräsident Seehofer). Die Notwendigkeit der Chefsache ist deshalb gefordert, weil die operative Ausführungsebene (Geschäftsführung) von S-Bahn (DB) und U-Bahn (MVG), deren Kreativität leider bisher darauf ausgerichtet war, warum die U-Bahn nach Pasing nicht gebaut werden kann und darf, klare Vorgaben braucht, damit sie sich nicht in unternehmerische Kompetenzstreitigkeiten und Eifersüchteleien verstricken. Den kognitiven Boykott einer U-Bahn auf S-Bahngleisen im Münchner Westen durch die MVG-Geschäftsführung kann man gut erkennen: Die Behauptung, dass in eine S-Bahn 1600 Leute passen, in die U-Bahn aber nur 920, ist polemisch unfair, denn hier wird bei der S-Bahn der Drei-Triebwagen-Langzug als Vergleich herangezogen, nicht aber der auch meistens real im Berufsverkehr eingesetzte Zwei-Triebwagen-Vollzug. Dieser hätte eine Kapazität von 1/3 weniger, also ähnlich der U-Bahn mit 920 Leuten. Diese Verschleierungs-Tricks sind zwar alle menschlich verständlich, doch notfalls müssen dann neue, unbelastete und unvoreingenommene Geschäftsführer die gestellten Aufgaben übernehmen.

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

Die Realisierung muß nur politisch gewollt sein !

Mit den besten Grüßen,

Heinbert Janze
Diplom-Kaufmann (und langjähriges Mitglied der DVWG "Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft")

eMail: Heinbert.Janze@t-online.de