

Bürgerinitiative S-Bahn-Tunnel Haidhausen
- Herrn Vors. Hans-Peter Eder –
Kirchenstr. 90 81675 München

München, 17.09.2006

Alternative zur zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke:

**kein Baustellenchaos in der Münchner City inkl. Haidhausen dank unkonventionellem Bypass durch die U-Bahn-Trasse vom Ostbahnhof nach Laim (-Pasing):
zweite Röhre bereits zu mehr als 2/3 fertiggestellt;
1.550.000.000 EUR (1,55 Milliarden) eingespart;
10 Min. Taktaufallen S-Bahn Linien durch modifizierte U-Bahnen ohne Einschränkungen möglich**

Sehr geehrter Herr Eder,

diese - auf den ersten Blick - etwas reißerischen Überschriften entpuppen sich bei näherer Betrachtungsweise als absolut realistische Möglichkeiten.

Da ich mir sicher bin, dass diese o.g. Lösungsvorschläge zur "alternativen zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke" auch für Sie und die Bürger Haidhausens von Interesse sind, übersende ich Ihnen die Kopie eines gleichgerichteten Schreibens an den **Bundesverkehrsminister**, den **bayerischen Verkehrsminister** und den **Münchner Oberbürgermeister** zu Ihrer Information - mit der Bitte um Ihre flankierende Unterstützung dieser Vorschläge.

Für Rückfragen Ihrerseits stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



HEINBERT JANZE
Diplom-Kaufmann

Oselstraße 27
D-81245 München
Tel./Fax 089-82 07 1 4 1 4

Mobil 0160/90 16 34 72

Einschreiben

Einschreiben

Einschreiben

Persönlich

Persönlich

Persönlich

Herrn Bundesminister
Wolfgang Tiefensee
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstr 44
10115 Berlin

Herrn Staatsminister
Erwin Huber
Bay. Staatsministerium für Wirt-
schaft, Verkehr, Infrastruktur
Prinzregentenstr. 28
80525 München

Herrn Oberbürgermeister
Christian Ude
Landeshauptstadt München
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

München, 09.09.2006

**Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke:
bereits zu mehr als 2/3 fertiggestellt, 1.550.000.000 EUR (1,55 Milliarden) eingespart,
kein Baustellenchaos in der Münchner City, 10 Min. Takt auf allen S-Bahn Linien**

Sehr geehrte Herren,

diese - zugegeben - auf den ersten Blick reißerische Überschrift entpuppt sich bei näherer Betrachtungsweise als absolut realistische Möglichkeit. Man muss nur tabufrei und ohne „Schere im Kopf die vorhandene Infrastruktur mit dem möglichen Synergiepotential kombinieren.

Komplexe Lösungen können manchmal ganz einfach sein:

Die Lösung des Problems kommt von der U-Bahn her.

Bereits jetzt besteht zur S-Bahn-Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Laim eine fast parallele U-Bahnlinie (U5) mit nahezu identischen Fahrzeiten und der Verknüpfung zur S-Bahn in den Stationen Ostbahnhof, Stachus und Hauptbahnhof (s. Skizze in der Anlage, rot = S-Bahn, blau = U-Bahn). Diese U-Bahnlinie muss nur, wie auch von der LH München mittel- bis langfristig geplant und in den Münchner Stadtplänen bereits eingezeichnet, über den bisherigen Endpunkt Laimer Platz hinaus bis Pasing verlängert werden. In Pasing sollte dann diese U-Bahn jedoch nicht in einem teuren unterirdischen Bahnhof enden, sondern oberirdisch, östlich der Pasinger S-Bahnsteige 4/5 und 6/7 in die S-Bahntrasse eingefädelt werden, analog zur Ein-/Ausfädung der Wolfratshausener S-Bahnlinie 7 bzw. der BOB-Bahn westlich des S-Bahnhofs „Donnersberger Brücke“.

Westlich von Pasing fährt dann die U-Bahn - ergänzend zum 20 Minutentakt der S-Bahn - auf den S-Bahngleisen bis zu den vorgesehenen vorläufigen Endpunkten des 10 Minutentaktes: S4 Maisach, S8 Buchenau/ Grafrath, S5 Gilching/Weßling, S6 Gauting/ Starnberg.

Durch den neuen Bypass zur S-Bahn Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Pasing für die vier vorgenannten Linien entstehen so die nötigen freien Trassenkapazitäten eines möglichen 10 Minuten-Taktes für die übrigen - nicht Pasing anlaufenden - S-Bahn-Linien S1, S2 und S7.

Warum also nicht die Münchner U-Bahn auf S-Bahngleisen fahren lassen? Beide beliebten Nahverkehrssysteme haben die gleiche Spurweite (1435 mm), unterscheiden sich jedoch technisch im Antrieb (Wechselstrom bei der S-Bahn aus der Oberleitung und Gleichstrom bei der U-Bahn aus der separaten Stromschiene) und im Zugsicherungssystem. Diese Unterschiede bereiten jedoch heutzutage keine Schwierigkeiten mehr und sind bereits gelöst: Mehrere Lokomotivtypen, z. B. E189, ÖBB Taurus fahren länderübergreifend in verschiedenen Wechselstrom- und Gleichstromnetzen und sind auch für die unterschiedlichen Zugsicherungssysteme der jeweiligen Bahnnetze ausgestattet. In Hamburg fährt in Kürze die **Gleichstrom-S-Bahn** (mit Stromschiene, vergleichbar der Münchner U-Bahn) außerhalb des Gleichstromnetzes auch mit Oberleitung im normalen DB-Wechselstrom-Streckennetz von Neugraben bis nach Buxtehude mit den für zwei Systeme um-/ neugebauten Triebwägen ET474³. Was in Hamburg möglich ist, sollte auch in München machbar sein!

Die Vorteile der alternativen Bypass-Tunnellösung mit Hilfe der U5 gegenüber der ursprünglich geplanten zweiten S-Bahn-Röhre liegen auf der Hand:

- Viel schnellere Realisierung des S-Bahn 10 Minutentaktes, weil nur noch ein kurzes Stück im Münchner Westen und nicht in der gesamten Münchner City der Tunnel für die Trasse gebaut werden muss.
- Mindestens Einsparung der bislang veranschlagten 1,55 Milliarden Euro (wahrscheinlich in Wirklichkeit noch mehr, vgl. Münchner Merkur, MM, vom 04.08.2006), wenn man davon ausgeht, dass die U-Bahnstrecke von Laim nach Pasing sowieso gebaut werden sollte und die relativ geringen Mehrkosten für die benötigten Zweisystem-U-Bahnzüge durch das Einsparen des teuren unterirdischen Pasinger U-Bahnhofes kompensiert werden.
- Keine aufschiebenden Einwände mehr durch den Bundesrechnungshof (vgl. MM und Süddeutsche Zeitung, SZ, vom 04.08.2006).
- Kein die Geschäfte und Gewerbetreibenden schädigendes, lang anhaltendes Baustellenchaos (Lärm, Abgase, Staub, Lkw's) in der Münchner City und Haidhausen.

Keine statische Gefährdung der Münchner Frauenkirche durch die Untertunnelung (vgl. SZ vom 26.01.2006).

- Ermöglichung des 10 Minuten-Taktes pro Linie in der Münchner Innenstadt **und** auf den Aussenästen, was bei der bisher angedachten Lösung durch den 2. S-Bahntunnel fahrplan technisch nicht möglich ist:
Die Attraktivität der S-Bahn beruht auch zum Teil auf der für jedermann merkbaren Abfahrtszeit des Taktfahrplans. Man muss sich nur eine Abfahrtsminute merken und kann sich aufgrund des 20 oder 10 Minutentaktes alle anderen Abfahrtszeiten jederzeit analog ausrechnen. Dieses wichtige kundenfreundliche Marketinginstrument wird durch die bislang geplante 2. Tunnelröhre mit ihren lediglich 2 Stationen am Hauptbahnhof und am Marienplatz konterkariert; denn statt der 15 Minuten von Laim bis zum Ostbahnhof brauchten die S-Bahnen dann nur noch 9,5 Minuten (vgl. SZ vom 21.12.2004). Dies bedeutet, dass der kundenfreundliche merkbare 10 Minutentakt pro Linie entweder in der Innenstadt oder auf den Aussenästen verloren geht, weil ja je Linie beim geplanten 10 Minuten-Takt abwechselnd auf der Stammstrecke und durch die 2. Röhre gefahren werden soll.

Keine Konzentration auf nur 2 Bahnhöfe in der Innenstadt, sondern weiterhin eine gleichmäßige Verteilung von Bahnhöfen über die gesamte Linienstrecke in der Stadt.

- Kein für klaustrophobisch veranlagte Fahrgäste furchterregender Abstieg zum geplanten neuen S-Bahnhof „Hauptbahnhof“, der noch weitaus tiefer liegt, als *der* schon steile, tiefe Abstieg zur U-Bahn am Marienplatz.
- Ermöglichung des 10 Minuten-Taktes auch auf dem östlichen Linienast der S6 Richtung Neubiberg/ Ottobrunn, da die U5 am Endbahnhof „Neuperlach Süd“ parallel zum S-Bahnsteig endet und ohne großen technischen Aufwand auf die S-Bahntrasse Richtung Kreuzstraße hinübergeführt werden kann.

Es lassen sich noch mehr Vorteile aufzeigen, aus Platzgründen soll aber in diesem Stadium hierauf verzichtet werden.

Und die Nachteile? Es gibt eigentlich keine wesentlichen, außer einem:
Eine als Alternative zum 10 Minuten-Takt angedachte Variante von Express-S-Bahnen ist mit dieser vorgeschlagen Lösung nicht realisierbar.

Ich schreibe diesen gleichlautenden Brief, meine sehr geehrten Herren, persönlich an Sie Drei, weil Sie die „Eigner“ der S- und der U-Bahn und der „Besteller“ der Fahrleistungen sind. Es kommt also besonders auf Sie an, dass diese aufgezeigte unkonventionelle Idee in die Realität umgesetzt werden kann. Ich bitte Sie, diese Idee auch aus dem Parteienstreit herauszuhalten, denn sie ist keiner Partei zuzuordnen.

Meine sehr geehrten Herren, ich bin mir sicher, dass mit einer Realisierung der aufgezeigten Lösungsvorschläge - gerade auch in Zeiten knapper Kassen - eine weitere Attraktivitätssteigerung im Öffentlichen Personennahverkehr für München und die angrenzenden Landkreise zum low budget erreicht werden kann. **Die Realisierung muss nur politisch gewollt sein!**

Für Rückfragen Ihrerseits bzw. mehr detaillierte Erläuterungen zum aufgezeigten Vorschlag bin ich gerne bereit.

Mit freundlichem Grüßen



Heinbert Janze

P.S.: Noch kurz zu meiner Person, damit Sie wissen, aus „welcher Ecke“ diese Vorschläge kommen:

Habe in den 70iger Jahren an der LMU Wirtschaftswissenschaften studiert, mit Schwerpunktfächern Verkehr/ Öffentliche Wirtschaft und Marketing, Diplomarbeit über ein DB-ÖPNV Thema, während der Semesterferien 16 Monate im Betriebs- und Verkehrsdienst bei der DB. Nach dem Studium tätig in der Automobilverbands Branche bis hin zum stv. Generalsekretär und Vorstand einer Verkehrsversicherung. In den 90iger Jahren Wechsel als Sanierer von Unternehmen der Freien Wohlfahrtspflege, erfolgreich -trotz knapper finanzieller Ressourcen - mit unkonventionellen Maßnahmen jenseits des mainstreams. Seit 2003 Geschäftsführer eines sozialen Dienstleistungsunternehmens mit über 600 Mitarbeitern. Die Verbindung zur Verkehrsbranche ist nicht nur durch die Mitgliedschaft in der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) und der Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik gewahrt, sondern auch durch die hobbymäßige Beschäftigung mit den einschlägigen aktuellen Fachzeitschriften.

