

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Schäuble, sehr geehrter Herr Bundesminister
Dobrindt,

der Haushalt des Verkehrsministeriums ist wegen der unaufschiebbaren,
lebensnotwendigen Reparatur- und Erhaltungsinvestitionen in die bisherige
Verkehrsinfrastruktur mehr als angespannt und deshalb nach absoluten Prioritäten
zu strukturieren. Hingegen sind Steuergelder/ Bundesmittel für den
zweiten Münchner S-Bahntunnel Investitionen in ein unnötiges Luxusprojekt, da noch
im bisherigen S-Bahn-System ein Drittel Kapazitätsreserven sowie preiswerte und
schnell zu realisierende Alternativen zum teuren zweiten Tunnel vorhanden sind. Im
Nachgang erhalten Sie meinen Brief an den bayerischen
Ministerpräsidenten und den beiden zuständigen Ministern sowie meinen Leserbrief
vom 9. April in der Süddeutschen Zeitung zu diesem Thema.

Mit herzlichen Grüßen aus München

Ihr
Heinbert Janze
Diplom-Kaufmann (und langjähriges Mitglied der Deutschen
Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft DVWG)

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,
sehr geehrter Herr Staatsminister Dr. Söder,

den bayerischen Steuerzahlern aus Franken, Schwaben, der Oberpfalz und
Niederbayern sowie großen Teilen Oberbayerns - von den bundesdeutschen
Steuerzahlern ganz zu schweigen - ist kaum vermittelbar, wenn ihr Steuergeld in ein
immer teurer werdendes Münchner Luxusprojekt, den zweiten S-Bahntunnel,
verbuddelt wird - besonders, wenn gleichzeitig die Münchner S-Bahn doch noch ein
Drittel Kapazitätsreserven aufweist und durch preiswerte und schnell zu realisierende
Maßnahmen noch erhebliche Attraktivitätssteigerungen für München und
das Umland zu ermöglichen sind. Im Nachgang übersende ich Ihnen im Original
meinen heute in der Süddeutschen Zeitung zu diesem Thema veröffentlichten
Leserbrief, da die SZ aus Platzmangel zwar meine Analyse, aber nicht den
(politischen) Lösungsvorschlag des Problems abdrucken konnte. Für Rückfragen
Ihrerseits stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

Heinbert Janze
Diplom-Kaufmann (und langjähriges Mitglied der Deutschen
Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft DVWG)

München, 08.04.2014

Sehr geehrter Herr Szymanski, sehr geehrter Herr Herr Völklein, sehr geehrte Damen und Herren,

In Ihren aktuellen Berichten der letzten Woche zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke kommen Sie immer sehr schnell zur "etwas anderen Grechtchenfrage": wie hast du´s mit den Kosten - und mit deren Finanzierbarkeit? Jetzt sollen die Kosten schon bei 2,57 Milliarden Euro liegen ("S-Bahn-Tunnel wird immer teurer" vom 3. April), unabhängige Verkehrssachverständige sprechen sogar von knapp 4 Milliarden Euro ("Seid vergraben, Millionen!" vom 3. April und "Seehofer warnt vor einem Finanzgrab" vom 4. April). Der von Freistaat und Bahn geforderte Risikopuffer von 500 Mio. → ist mit der neuen Kostenschätzung schon innerhalb eines Jahres verbraucht und müßte nochmals - die eklatanten Kostenüberschreitungen nach Auftragsvergabe von Stuttgart 21 und der NBS Nürnberg - Ingolstadt lassen grüßen - auf die neuen 2,57 Mrd. → draufgesattelt werden, so dass wir schon jetzt rechnerisch bei über 3 Milliarden Euro angekommen sind. Warum werden wir Bürger von den Politikern wie kleine Kinder behandelt, bei denen Mami und Papi sich nicht trauen, einen unbezahlbaren Weihnachts-Herzens-Wunsch abzulehnen - und deshalb immer von Jahr zu Jahr aufs nächste Weihnachten vertrösten?

Tatsache ist: Kein Bundesfinanzminister und kein Bundesverkehrsminister, auch wenn er aus Bayern kommt, wird es wagen, wird sich trauen, 1,5 Milliarden Euro und mehr (wir wollen ja die Hälfte vom Bund finanziert haben) in ein Münchner ÖPNV-Projekt zu stecken, wenn in anderen Ballungsräumen oder in der Provinz weitaus dringendere Verkehrsnotstände zu beheben sind. Die Koordinaten für den Bundesverkehrshaushalt stehen zwischen den beiden Polen "neue Schuldenbremse im Grundgesetz" und "unaufschiebbare, lebensnotwendige Reparatur- und Erhaltungsinvestitionen in die bisherige Verkehrsinfrastruktur" unumstößlich fest. Der zweite S-Bahn-Tunnel ist aus übergeordneter, gesamtdeutscher Bundesperspektive ein reines Münchner Luxusprojekt, für das keine Bundessteuermittel realistisch fließen werden. Ebenso ist es den bayerischen Steuerzahlern aus Franken, Schwaben, der Oberpfalz und Niederbayern, vermutlich auch großen Teilen Oberbayerns, nur schwer vermittelbar, wenn ihr Geld in ein unnötiges Münchner Prestige-Projekt - im wahrsten Wortsinn - verbuddelt werden soll.

Münchner Luxusprojekt, unnötiges Prestige-Projekt? 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 S-Bahn-Kapazitäts-Ausbau einfordern. Dies liegt aber nicht am S-Bahn-Tunnel-System an sich, denn die weitsichtigen Planer der S-Bahn-Stammstrecke haben die Drei-Triebwagen-Langzüge in ihrem damaligen Fahrplankonzept schon vor 50 Jahren eingeplant, sondern es liegt (peinlich!) an den fehlenden Triebwagen. Es sind einfach nicht genügend ET 423 vorhanden - um die bedrängende Enge in den S-Bahnen zu vermeiden - und um wenigstens bis zur Hälfte der Streckenlänge der S-Bahn-Außenäste (z.B. bei der S 2 bis Dachau im Westen und bis Markt Schwaben im Osten) Langzüge und von dort - einen Triebwagen abgekoppelt und im nächsten Umlauf zurück - weiter bis zu den Zielendpunkten im Beispiel Petershausen und

Erding dann als Zwei-Triebwagen-Vollzüge fahren zu lassen. Die zusätzlichen Triebwagen bräuchten wir aber auch bei einem zweiten S-Bahn-Tunnel. Warum nicht auch schon jetzt für den herkömmlichen ersten Tunnel - oder will man dieses ersten Tunnel schlecht reden, damit der zweite Tunnel notwendig erscheint?

42 Jahre nach den unvergessenen Olympischen Spielen in München sollten wir uns in München und Bayern auf uns selbst besinnen, nur solche Maßnahmen planen, die auch finanziell problemlos umgesetzt werden können: Worauf?

Auf die Ertüchtigung der alten S-Bahn-Stammstrecke aus dem Jahr 1972 durch ein zuverlässiges modernes Zugleitsystem mit zusätzlichen Triebwagen für die notwendigen Langzüge sowie durch ein preisgünstigen Bypass-System zur alten Stammstrecke, das bereits schon zu mehr als Dreivierteln erstellt, also nur noch das letzte Viertel relativ schnell und preiswert (in Relation zum zweiten S-Bahntunnel) zu realisieren ist. Man muß 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. Im jüngsten Kommunal-Wahlkampf um den Münchner Oberbürgermeister haben sich die grüne OB-Kandidatin Sabine Nallinger und der CSU OB-Kandidat Josef Schmid schon eindeutig für die U-Bahn nach Pasing ausgesprochen - die ÖDP und die Freien Wähler sind auch gegen den zweiten S-Bahntunnel. Nur die Münchner SPD windet sich noch, weil Alt-OB Ude sich vehement apodiktisch und kompromisslos für die zweite S-Bahn-Stammstrecke und damit automatisch gegen die U-Bahn nach Pasing ausgesprochen hat.

Der finanztechnische Grund hierfür: Beide Tunnel, U-Bahn und zweiter S-Bahntunnel, schließen sich fördertechnisch 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. Auch deshalb sollten wir uns schnellstens vom zweiten S-Bahntunnel verabschieden und uns kreativ der U-Bahn nach Pasing zuwenden - zumal die Verlängerung der U-Bahn von Laim nach Pasing nur 270 Millionen Euro kostet (vgl. "U-5-Verlängerung soll oberirdisch enden", SZ vom 17./18. November 2012, Seite R1), also ca. 10% der Kosten (!) des zweiten-S-Bahntunnels - und damit sofort finanzier- und umsetzbar.

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 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 langersehten ganztägigen 10-Minutentakt endlich realisieren - bis zu den Endpunkten des 10-Minutentaktes in den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg: S 3 und die neue U 13 bis Maisach, S 4 und die neue U 14 bis Buchenau (zuvor jedoch noch drei- bis viergleisiger Streckenausbau), S 8 und die neue U 18 bis Weßling (via Freiham!) und S 6 und die neue U 16 bis Gauting. Der Landkreis München würde hierbei nicht nur im Westen von der S 6 und der neuen U 16 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 frühere Problem "U-Bahnen auf S-Bahngleisen" ist schon längst gelöst. Spätestens eine Exkursion zum Hamburger Verkehrsverbund zeigt uns allen, daß dies problemlos funktioniert: 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!

Und warum sollte - muß sogar - die U-Bahn auf den S-Bahngleisen westlich von Pasing fahren und nicht etwa umgekehrt die S-Bahn auf den U-Bahngleisen östlich von Pasing durch den U 5 U-Bahntunnel in die Münchner Innenstadt? Weil das kürzere Längenmaß der U-Bahnsteige gegenüber den S-Bahnsteigen dies zwingend vorgibt: der Langzug der U-Bahn mit seinen sechs Wägen und die darauf abgestimmte U-Bahn Bahnsteiglänge ist leider etwas kürzer als der Zwei-Triebwagen-Vollzug der S-Bahn.

Die Umsetzung dieser aufgezeigten Problemlösungen wird jetzt aber nur als reine Chefsache gelingen. Die "Eigentümer" der Münchner S- und U-Bahn, nämlich (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 auch 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 - schon gar nicht eine Weiterführung Richtung Westen auf S-Bahngleisen, klare Vorgaben braucht, damit sie sich nicht in unternehmerische Kompetenzstreitigkeiten und Eifersüchteleien verstricken. Dies ist zwar alles menschlich verständlich, doch notfalls müssen dann neue, unbelastete und unvoreingenommene Geschäftsführer die gestellten Aufgaben übernehmen.

Der befürchtete Verkehrskollaps, wenn die zweite S-Bahnöhre nicht gebaut wird, gerade auch im Hinblick auf die zusätzlichen Verbindungen aus dem weiteren Umland, aus Rosenheim, Augsburg etc. ("Bauen oder beerdigen" vom 5./6. April), ist eher unwahrscheinlich. Auch hier kann eine Exkursion, diesmal zur Züricher S-Bahn oder nach Berlin (RE 2 Cottbus - Berlin - Wismar der ODEG ostdeutsche Eisenbahn) lehrreich sein, denn mit den dort eingesetzten KISS-Zügen (KISS steht für: komfortabler, innovativer, spurtstarker S-Bahn-Zug) werden drei- vier und sechsteilige Doppelstock-Triebwagen-Züge mit 160 km/h (auf der Wiener Westbahn sogar 200 km/h) und extremer Anfahrtsbeschleunigung eingesetzt, die die bisherigen Triebwagen und Züge, jetzt aber mit mehr als doppelter Kapazität (es können bis zu möglichen 12-Wagen-Zügen verbunden werden) ersetzen. Die russischen Eisenbahnen haben mit der KISS-Version "Aeroexpress" schon einen sehr

komfortablen Flughafenshuttle für Moskau bestellt.

Auch in München ließe sich sogar eine schnelle Flughafen-Express-S-Bahn (S-EX) mit 28 Minuten Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen schon in das bisherige System integrieren (9 Minuten Hauptbahnhof - Ostbahnhof und 19 Minuten für die 32,5 km lange Strecke Ostbahnhof - Flughafen). Wir brauchen uns nur eine S-Bahnlinie vorstellen, die vom Westen her kommt und bis zum Ostbahnhof sich in den Takt der S-Bahn-Stammstrecke einfügt. Ab Ostbahnhof - hier haben wir jetzt noch Kapazitäten frei, weil vom Westen her 7 Linien kommen, ab Ostbahnhof aber nur 5 Linien weiterführen - fährt dann die neue Express-S-Bahn (S-EX) nonstop ohne jeglichen Zwischenhalt mit max.160 km/h ab der Linkskurve zwischen Leuchtenbergring und Daglfing zum Flughafen. Der Münchner Flughafen könnte dann mit der Marketing-Aktion werben:

"In 28 Minuten: mit KISS und S-EX vom Hauptbahnhof zum Flughafen"

Es muß endlich Schluß sein mit den schon viel zu lange aufgestauten, nicht abgearbeiteten Verkehrsprobleme durch den "Bremsen" Zweiter S-Bahntunnel. Ich bin mir sicher, daß mit einer Umsetzung der aufgezeigten Vorschläge - gerade auch in Zeiten knapper öffentlicher Kassen - eine erhebliche und schnelle Attraktivitätssteigerung im ÖPNV für München und den angrenzenden Landkreisen zum low budget erreicht wird. .

Die Realisierung muß nur politisch gewollt sein !

Mit den besten Grüßen,

Heinbert Janze
Diplom-Kaufmann