

Stadtrat Georg Kronawitter bringt kombinierte Münchner U/S-Bahn ins Gespräch:

„Die U5 nach Pasing macht den 2. S-Bahn-Tunnel entbehrlich“

1,6 Milliarden Euro und mehr für den zweiten S-Bahn-Tunnel sind hinaus geworfenes Geld, wenn man die unstrittige Entlastung der Ost-West-Schienenverbindung auch für ca. 250 Millionen Euro haben kann, sagt CSU-Stadtrat Georg Kronawitter und verweist dabei auf die Schätzkosten für die Verlängerung der U5 nach Pasing. Neue U-Bahn-Züge wolle die MVG demnächst ohnehin anschaffen, sagt Kronawitter. In einem Brief an den bayerischen Finanz-Staatssekretär Franz Pschierer fordert der in Trudering amtierende Stadtrat, diese Züge mit zwei Stromsystemen so auszurichten, dass sie ab Pasing auf S-Bahn-Gleisen weiter fahren könnten. Denn einen Schienen-Engpass gebe es nur im Münchner Westen. Der Osten sei gut versorgt.

„Aufgrund der letzten Ertüchtigung des S-Bahn-Systems (520 Mio. DM des Freistaates 2001 bis 2005)“, schrieb Kronawitter, „liefert die ‚alte‘ Stammstrecke stabil 30 S-Bahn-Züge pro Stunde am Ostbahnhof ab, was vollkommen ausreichen würde, um *alle* fünf S-Bahn-Außenäste des Münchner Ostens – die S2, S4, S5, S6 und S8 – mit dem lang ersehnten und versprochenen Zehn-Minuten-Takt zu bedienen. Der Münchner Osten benötigt seit 2005 keinen 2. S-Bahntunnel mehr, sondern den raschen Ausbau seiner S-Bahnaußenäste nach Ismaning, Markt Schwaben und Höhenkirchen – Siegertsbrunn. Mit anderen Worten: Das angebliche Leistungsproblem der bisherigen Stammstrecke konzentriert sich seit 2005 ausschließlich auf den Münchner Westen – der Münchner Osten („rechts der Isar“) hat kein Leistungsdefizit mehr.“

Die bis Pasing zu verlängernde U4/5 könnte ab Pasing auf S-Bahn-Gleisen weiterfahren

Breibt man die U4/5 nach Pasing mit Zwei-System-Fahrzeugen, so Kronawitter weiter, kann man auf den bislang noch im 20-Minuten-Takt betriebenen S-Bahn-Ästen S6 und S8 den gewünschten 10-Minuten-Takt zwischen Pasing und Gauting (S6) sowie Pasing und Fürstenfeldbruck (S8) durch „rückverlängerte“ Zweisystem-U4/5-Züge darstellen. Hierfür reicht ein 10-Minuten-Takt auf der U-Bahn, der ohnehin den ganzen Tag gegeben ist – dies alles verbunden mit einer hervorragenden Innenstadt- und U-Bahnanbindung, ohne den vorhandenen S-Bahntunnel zu belasten!

täuscht. In der 80. Sitzung (am 30. Juni 1969) des Haushaltsausschusses des Bayerischen Landtags bescheinigte der Präsident des Bayerischen Obersten Rechnungshofes, Gotthard Brunner der Stadt »Weitsichtigkeit«: Die Untersuchungen haben ergeben, daß die vom U-Bahn-Referat gewählte Lösung durchaus vertretbar ist, weil kein Zweifel besteht – was von der Bundesbahn bestätigt wurde – daß es technisch möglich wäre, in der Zukunft ein Fahrzeug zu entwickeln, das in der Lage ist, die Schienensysteme im U-Bahn-Bereich und im Bundesbahn-Bereich zu befahren. Diese Lösung wäre ein Fortschritt und ein evidenten Vorteil. Denn die Möglichkeit eines späteren Betriebsverbundes zwischen U-Bahn und S-Bahn steht zwar im Augenblick nicht zur Debatte, kann aber später durchaus akut werden.«

Diese Lösung lässt sich nach Kronawitters Überzeugung rasch umsetzen und ist invariant gegen übergeordnete Planungen zum Bahnknoten München, da im inneren Bereich der Stadt auf vorhandene U-Bahnstrukturen zurückgegriffen werden kann. Auch neue Lösungen wie der Nordtunnel werden offengehalten, sehr im Unterschied zum 2. S-Bahntunnel. „Wir haben es in der Hand“, ist Kronawitter überzeugt, „die Früchte der seinerzeitigen Weitsicht von Stadt und Freistaat zu ernten – oder am Baum verdorren zu lassen“.

Vor ziemlich genau 40 Jahren habe die Stadt eine derartige betriebliche Verknüpfung von U- und S-Bahn bewusst offen gehalten, weil schon damals klar war, dass sie etliche Vorteile aufweisen würde. Als Beleg hat Kronawitter ein Zitat aus einem Buch des früheren U-Bahn-Pioniers Klaus Zimniok ausgegraben (Text links). Damals musste sich das U-Bahnreferat öffentlich rechtfertigen, warum es größere Tunnelquerschnitte für die U-Bahn vorgesehen hatte als es technisch notwendig war. Diese Kombination von U- und S-Bahn, so Kronawitter, löst die verkehrlichen Aufgaben des 2. Stammstreckentunnels zu einem Bruchteil seiner Kosten. Die eingesparten Mittel insbesondere des Freistaates Bayern können an anderen Baustellen des Schienensystems in Bayern zeitnah eingesetzt werden – „und derer gibt es ja genug!“

GBr