

München, 21.01.2018

Sehr geehrter Herr Schubert, sehr geehrte Damen und Herren, liebe SZ-Redakteure,

"U-BAHN-BAU - Es braucht schnelle Lösungen". Schon diese Überschrift im Kommentar von Andreas Schubert vom 18.01.2018 bringt die Problematik zielgenau auf den Punkt: Die angedachte U9 mag sinnvoll sein, sie steht aber erst der nächsten Generation in 20 Jahren (oder noch später?) zur Verfügung. Davon können wir uns aber jetzt nichts "abbeißen" - aber jetzt, absolut kurzfristig, allerspätestens in vier bis sechs Jahren, brauchen wir zusätzliche Kapazitäten, damit die unwürdigen und unzumutbaren aneinander-gequetschten "Ölsardinen-Büchsen-Zustände" (in U6 und U3 sowie U2 während der Rushhour) in der Münchner City endlich beendet werden können. Die letzten 20 Jahre sind hier leider im politischen Hickhack vertan und verschlafen worden. Es ist in dieser Zeit nichts mehr an gravierend-neuen Kapazitäten in der Innenstadt geschaffen worden - aber neue Einwohner in großer Zahl!

Fragt man verantwortungsvolle Verkehrsplaner, wie kurz- bis mittelfristig Problemlösungen erfolgreich angegangen und umgesetzt werden können, so kommt eine klare Prioritätenfolge zur Antwort: "ORGANISATION vor TECHNIK vor BETON".

ORGANISATION: Warum nimmt man nicht schon ab nächsten Fahrplanwechsel das vorhandene einspurige Betriebsgleis von der Implerstraße (U6) zur Schwanthalerhöhe (zur nicht so voll ausgelasteten U4) als neue Verbindungslinie U9 im 10-Minuten Takt, um den völlig überlasteten Umsteigeknoten Sendlinger Tor für Fahrten vom Münchner Westen zum Hauptbahnhof etwas zu entlasten? Zugegeben, für Vertreter der "reinen Fahrplan-Lehre" ist dies ein Graus, da an der Schwanthalerhöhe "Kopfmachen" angesagt wäre. Aber es muß ja nicht (wie am Ostbahnhof mit der S 3 und S 7) zwei Minuten dauern, weil erst dort der neue Lokführer für den Richtungswechsel einsteigt. Wie wär's denn, liebe MVG, wenn hier der Lokführer (genauer gesagt: U-Bahnführer) schon an der Implerstraße hinten einsteigt, um dann sofort an der Schwanthalerhöhe in Richtung Hauptbahnhof losfahren zu können? Bitte mal kognitive Phantasie für durchaus etwas verzwickte Organisations-Probleme einsetzen - es würde sich für uns Münchner lohnen!

TECHNIK: Das geplante und gebaute Signal- und Sicherheitssystem für unsere "Olympia-U-Bahn" aus 1972 ist fast ein halbes Jahrhundert alt und wird heute für einen Fahrzeugabstand (Fahrplan-Frequenz) von minimal 2 1/2 Minuten (150 Sekunden) genutzt. Wie wär's denn, liebe MVG, mit einer "Entdecker-Exkursion" samt Gedankenaustausch mit den U-Bahn-Kollegen in London, Moskau und Tokio? Dort fahren die U-Bahnen im 90 Sekunden-Takt. Diese Exkursion würde vom Rechnungshof sicher nicht als "Lustreise" abqualifiziert, sondern als wünschenswert-notwendige Fort- und Weiterbildung für's Gemeinwohl bewertet, für mehr ÖPNV-Lebensqualität hier in München - wenn dann die technisch mögliche Mehrkapazität von 30%+ hier bei unserer U-Bahn auch endlich dabei herauskäme.

BETON: Wenn das beste Verkehrssystem im Innern von Millionenstädten von New York bis München, nämlich die Untergrundbahn, für neue Trassen nicht schnell genug zur Verfügung steht, um unhaltbare Verkehrsnotstände zeitnah zu beseitigen, so muß Plan B als zweitbeste Lösung herangezogen werden: die oberirdische Trambahn. Sie ist mit dem Faktor 3 bis 4 schneller als die U-Bahn zu realisieren und kostet nur ein Zehntel pro Strecke.

Wie wär's denn, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister und liebe CSU- und SPD-Regierungs-Fraktionen, wenn Sie die MVG endlich beauftragen würden, so schnell wie

irgendwie planerisch und ausführentechnisch möglich - ohne die bisherigen hinterhältigen Bremsversuche - die schon unselig lang diskutierte Westtangente (Romanplatz - Aidenbachstraße) und Nordtangente (Schwabing - Bogenhausen durch den Englischen Garten) fix zu bauen. Und dann noch die "neue Südtangente" von der Aidenbachstraße nach Harlaching/ Giesing hin zur Tram 25 - und schon hätten wir die lang ersehnte und längst benötigte Metro-Ring-Tram M 1 mit unschlagbaren 12 attraktiven Umsteigeknoten zur S- und U-Bahn: Romanplatz - S-Laim - U-Laimer Platz - U-Holzapfelkreuth - U-Aidenbachstraße - U-Thalkirchen (Tierpark) - U-Wettersteinplatz - U-Silberhornstraße - S-Rosenheimer Platz - U-Max-Weber-Platz - (Englischer Garten) - U-Giselastraße - U-Hohenzollernplatz - U-Rotkreuzplatz - Romanplatz. Und der ganz besondere Vorteil dieser attraktiven Metro-Ring-Tram? Man bräuchte endlich - um von einem äußeren Stadtteil zum anderen äußeren Stadtteil zu fahren - nicht mehr in den überlasteten fünf City S-U-Umsteigeknoten: Hauptbahnhof, Karlsplatz, Marienplatz, Sendlinger Tor und Odeonsplatz umzusteigen, sondern kann zeitlich bequemer - statt der bisherigen Umsteige-Radialverbindungen in die Stadtmitte - neu durch die die Verkehrsströme absorbierende Metro-Ring-Tram sein Ziel meistens schneller erreichen.

LAST BUT NOT LEAST: Die DB muß - wegen der vom Stadtrat neu favorisierten U-Bahn-Linie "Implerstraße - Hauptbahnhof - Münchner-Freiheit" - die Pläne am Hbf für das neue Empfangsgebäude und die Querung der zweiten Tieftunnel-Stammstrecke überarbeiten (SZ vom 18.01.2018: "Vierte U-Bahn-Stammstrecke"). Dies hat aber zur logischen Konsequenz, dass der bereits genehmigte Planfeststellungs-Bescheid, für diesen Abschnitt der zweiten Stammstrecke, hinfällig wird - sich folglich zwangsweise weitere erhebliche zeitliche Verzögerungen für den zweiten S-Bahn-Tunnel ergeben würden, also eine unauflösbare Zwickmühle zwischen zeitlichen Prioritäten bei S- und U-Bahn-Planungen.

Wenn aber schon neu für den zweiten Tunnel geplant werden muß, dann bitte auch richtig und mit aktuellem, neu formulierten Hintergrund: Die neu geplante Münchner Philharmonie südlich des Ostbahnhofs hat bislang keinen attraktiven ÖPNV-Zugang - z.B. im Vergleich zum Gasteig durch den Nordausgang vom S-Bahnhof "Rosenheimer Platz". Hier sollten jetzt - aktuell durch die Philharmonie-Planungen - die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht mehr am Leuchtenbergring in die alte erste Stammstrecke einmünden, sondern sie sollte neu in einem 90-Grad-Winkel den Ostbahnhof unterqueren. Hierdurch gibt es so den - notwendigen - bequemen neuen "ÖPNV-Ostbahnhof-Südausgang" für die neue Philharmonie - und folglich dann auch das Einschwenken des zweiten S-Bahn-Tunnels neu in den südlichen Neben-Außenast der alten Stammstrecke (S 3 und S 7) Richtung Giesing - eine notwendige strategische Umplanung zu Gunsten der Philharmonie.

Mit besten Grüßen,

Heinbert Janze

--

Heinbert Janze  
Diplom-Kaufmann