

München, 19.08.2018

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

2 Mrd. € und mehr für Ingenieursträume (SZ vom 14./15.08.2018, Seite R3: "Im Tunnel nach Norden") zur Verbesserung der S1 Richtung Freising? Ja, geht's noch? Da werden schon ca. 4 Mrd. € für den Bau des S-Bahn-Tief隧nells als 2. Stammstrecke in München - parallel zur ersten Stammstrecke - ausgegeben, obwohl der Südring als 2. Stammstrecke - plus Ausbau Richtung Harras - nur max. 20% kosten würde. Wir Münchner sind nicht allein in Bayern. Merken wir denn nicht, dass all die Münchner Vorhaben ein "Null-Summen-Spiel" zu Lasten der übrigen notwendigen ÖPNV-Projekte in Bayern - z.B. S-Bahn Regensburg - sind? Jeder Abgeordnete aus der - pardon - bayerischen Provinz muß sich doch fragen lassen, ob er den finanziellen Luxus-Ausbau der S-Bahn in München zu Lasten seines Wahlkreises weiterhin absegnen kann, wenn es denn auch preiswertere/ sparsamere - und dennoch wirkungsvolle - S-Bahn-Alternativen für die Landeshauptstadt gibt:

Wie wäre es denn, statt des teuren "Tunnels nach Norden", die Güterzug-Verbindungsbahn von Feldmoching (S1) zum Nordring für den ÖPNV zu nutzen? Man bräuchte nur die stillgelegte Verbindungskurve an der Einleitung zum Nordring auch wieder Richtung Osten, also Richtung BMW, aufleben lassen - und schon hätten wir den langersehnten 10-Minuten-Takt für die prosperierenden Orte Oberschleißheim, Unterschleißheim, Lohof, Eching und Neufahrn. Mit der glaubwürdigen Zusage, für diese Gemeinden einen 10-Minuten-S-Bahn-Takt zu errichten (alle 20 Minuten, wie bisher, als S1 - und alle 20 Minuten über den Nordring und BMW Richtung S8 nach Johanneskirchen und dort von Osten her in die Stammstrecke einfahren), ließen sich die notwendigen Maßnahmen für einen drei- bis viergleisigen Ausbau der S1-Strecke zwischen diesen Orten (hier können dann künftig schneller durchfahrende Züge die langsameren S-Bahnen mit ihren Unterwegshalten überholen) auch politisch ermöglichen. Der viergleisige Ausbau der S4-Ost von Trudering nach Grafing Bahnhof oder der S3-West von Lochhausen nach Maisach haben doch gezeigt, wie es geht.

Und noch ein weiterer Vorteil: jetzt ließen sich auch "BMW-Regional-Express-Züge" von Dingolfing und Regensburg direkt zu BMW via Nordring führen - und dann weiter via Ost zum Hauptbahnhof. Und die Kosten? Da keine aufwendigen langen Tunnel konstruiert und gegraben werden müßten - die oberirdischen Trassen sind vorhanden - liegen die Kosten, konservativ geschätzt, bei nur ca. 20% der von den Ingenieuren geschätzten 2 Mrd. € und mehr für den "Tunnel nach Norden".

Und noch ein kognitives Schmankerl für pffiffige, innovationsfreudige Ingenieure: Wie wäre es denn, die U1 über die bisherige Endstation "Olympia-Einkaufszentrum" nur 750 Meter nach Norden bis zum Nordring/ Güterzug-Verbindungsbahn zu verlängern? Wir könnten dann alle 20 Minuten mit der U1 Richtung Feldmoching und dann weiter bis Neufahrn sowie alle 20 Minuten auf dem Nordring zu BMW und weiter zur S8 nach Johanneskirchen fahren.

U-Bahn auf S-Bahn-Gleisen - geht das denn mit den verschiedenen Strom- und Sicherungs-Systemen von S- und U-Bahn? Kein Problem, eine Exkursion nach Hamburg macht's uns doch vor: Dort fährt die S3 in der Innenstadt mit Gleichstrom (DC) aus der "Dritten Schiene"/ Stromschiene - analog zu unserer Münchner U-Bahn - und ab HH-Neugraben fährt diese Bahn dann weiter mit Wechselstrom (AC) aus der normalen DB-Oberleitung Richtung Buxtehude - Stade. Das wär doch - endlich mal wieder - was Kreativ-Innovatives für unseren arg-gebeutelten Münchner-ÖPNV: Die erste U-Bahn in Deutschland auf S-Bahngleisen!

Mit besten Grüßen,

Heinbert Janze