

Sehr geehrter Herr Völklein, sehr geehrte Damen und Herren,

Sie schreiben zu recht im Münchner Teil der SZ von heute: "Spätestens im Herbst, wenn wieder Probleme bei der S-Bahn auftreten werden", wird das S-Bahn-Problem wieder mal offensichtlich - und ich stimme Ihnen gerne zu, daß die S-Bahn eine gute und verlässliche Ergänzung zur S-Bahn-Stammstrecke benötigt. Was Sie leider Ihren Lesern jedoch verschweigen und damit vorenthalten: Um das häufige S-Bahn-Chaos auf der S-Bahn-Stammstrecke zu verringern oder gar auszuschließen gibt es - neben der zweiten S-Bahnrohre oder dem Südring - noch eine dritte realistische, dazu preiswerte Alternative:

Diese dritte Alternative ist bereits zu mehr als zwei Dritteln zwischen Ostbahnhof und Pasing (U-5) fertiggestellt. Die Vorteile dieser "Bypasslösung" zur S-Bahn Stammstrecke aus dem Jahr 1972 - mit Hilfe einer "bipolaren U-Bahn" (mit Gleichstrom im U-Bahnnetz und mit Wechselstrom auf den Außenästen der S-Bahn, wie in Hamburg bereits seit mehreren Jahren erfolgreich praktiziert) liegen eigentlich für jedermann auf der Hand:

- 1.) Schnelle und extrem preisgünstige Lösung für die restliche Trassenerstellung (die Kosten sind marginal im Vergleich zu den von Ihnen zitierten 1.63 Mrd. Euro für die zweite S-Bahnrohre, so daß für andere wichtige Verkehrs-Investitionsvorhaben in Bayern viel mehr Geld vorhanden ist).
- 2.) Keine die Bewohner und die Geschäfte sowie Gewerbetreibenden schädigendes, lang anhaltendes Baustellenchaos (Lärm, Abgase, Staub, LKW's) in der Münchner City und in Haidhausen.
- 3.) Keine Konzentration auf nur zwei Umsteigebahnhöfe in der City (Hauptbahnhof und Marienplatz, "Einwand Dr. Mattar"), sondern weiterhin eine gleichmäßige Verteilung von Bahnhöfen über die gesamte Innenstadt.
- 4.) 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.
- 5.) Ermöglichung eines echten 10-Minuten-Taktes pro Linie, sowohl in der Münchner Innenstadt als auch auf den jeweiligen Außenästen, was bei der bisher geplanten Lösung durch die zweite S-Bahnrohre fahrplantechnisch unmöglich ist.

Und die Nachteile gegenüber der zweiten S-Bahnrohre? Es gibt keine wesentlichen Nachteile, außer einem eher psychologischen, kommunikativen Problem: Viele populäre politische Entscheidungsträger - übrigens, wie auch die SZ - haben sich schon frühzeitig für die zweite S-Bahnrohre ausgesprochen. Es ist für sie deshalb nicht leicht, aus Gründen der "Gesichtswahrung" ihre persönliche Meinung nochmals zu überdenken und dann mit den zum Teil neu zu gewichteten Argumenten ihre Meinung auch zu ändern.

Es ist gewiß, daß mit einer Realisierung der aufgezeigten Bypass-Lösung - gerade auch in Zeiten knapper Kassen - eine erhebliche und schnelle Attraktivitätssteigerung im Öffentlichen Schienen-Personenahverkehr (SPNV) für München und die angrenzenden Landkreise zum low budget erreicht wird.

Die Realisierung muß nur politisch gewollt sein - auch zum Wohl anderer bayerischer Verkehrsprojekte!

Nehmen Sie mich bitte beim Wort! Als Anhang übersende ich Ihnen meine realistischen, überprüfbaren Vorschläge hierzu, die ich schon im März 2010 an den Bayerischen Ministerpräsidenten sowie an seinen Verkehrsminister geschickt habe - allerdings ohne jegliche Antwort, wie Sie sich sicherlich denken können.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit den besten Grüßen

Heinbert Janze