

Matthias Hintzen, 04.10.2019:

Münchener S-Bahn-Trassen: Probleme der Außenstrecken

Zuviel Mischverkehr, dh zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise nötig:

- S1 Laim – Neufahrn
- S2 Berg am Laim – Markt Schwaben
- S4 Pasing – Buchenau
- S8 Zamdorf – Johanneskirchen

Es handelt sich ausgerechnet um die 4 Äste mit den meisten Fahrgästen im S-Bahn-Netz, dh die S-Bahn kann per definitionem nicht effizient arbeiten.

Wären die Außenstrecken ausgebaut, so könnte auf allen 5 Ost-Ästen schon heute alle 10' gefahren werden; ohne zusätzliche Fahrten durch die Stammstrecke oder über einen Südring. 10-Minuten-Takt heißt 6 Fahrten pro Stunde; 6 x 5 Außenäste = 30 Fahrten pro Stunde auf der Stammstrecke, genau wie heute. 6 Fahrten pro Stunde sind während der Sommerferien 2018 auf der Strecke Ostbahnhof-Flughafen tatsächlich gefahren worden, als die Strecke über Schleißheim gesperrt war, offenbar ohne große Probleme (jedenfalls der Presse nach zu schließen). De facto muß während dieser Zeit aber der eine oder andere Güterzug über den Südring geschickt worden sein, der normalerweise über den Nordring fährt...

Eingleisig sind:

- S2 Markt Schwaben – Erding
- S2 Dachau - Altomünster
- S6 Grafing Bahnhof - Ebersberg
- S7 Höllriegelskreuth – Wolfratshausen
- S7 Giesing – Kreuzstraße
- S8 Weßling – Herrsching

Eingleisig parallel zu zwei Regional-und Fernbahngleisen:

- S2 Dachau – Walpertshofen und Röhrmoos – Petershausen
- S3 Maisach - Mammendorf

Prioritär sind eindeutig die erstgenannten viergleisigen Ausbauten; unter den zweigleisigen sind dies Markt Schwaben – Erding, Weßling – Seefeld und Giesing – Höhenkirchen.

Die Entmischung vom Güterverkehr ergibt sich dadurch von selbst.

Vorschlag: Warum eigentlich nicht zweigleisige Tunnel bauen für alles, was nicht S-Bahn ist? Würde zb Zamdorf –Johanneskirchen oder Laim – Feldmoching deutlich einfacher und billiger machen. (zur Not übrigens auch Poccistraße – Ostbahnhof.) S-Bahnen sind nicht sehr laut; und das teuerste am Tunnelbau sind die Bahnhöfe....(und warum soll man als Fahrgast ständig in den Keller geschickt werden...?!)

Und zur aktuellen Situation: wenigstens ist der Umbau Laim im Gange; wenn man schnellstmöglich was erreichen will, heißt das: Sendlinger Spange mit Anbindung an den

S-Bahnhof Laim forcieren; dann ist ein 10-Minuten-Takt nach Gauting möglich; de facto als Verlängerung der heutigen S20, die dann selbstverständlich im 20-Minuten-Takt fahren und in S16 umbenannt werden muß.. (Westkreuz – Gauting: viergleisig seit einhundertneunzehn Jahren, aber kein 10-Minuten-Takt).

Wem das zu popelig ist: Wenn man am 10-Minuten-Takt festhalten will, muß man anderenfalls bis zur Tieftunnel-Fertigstellung warten, um den 10-Minuten-Takt nach Gauting zu bekommen- es ist eben das einzige Stückchen Luft, das gegenwärtig im Netz vorhanden ist...