

Albert Scheller, Frank Kutzner:

2. Stammstrecke München, zentrales Element des Bahnknotenkonzeptes (ETR, Eisenbahntechnische Rundschau, Mai 2015)

Das hier vorgestellte Konzept beschreibt eine Ausweitung des heutigen S-Bahn-Betriebs auf die gesamte Region unter Einbeziehung aller Regionalstrecken.

Es ist eine Verallgemeinerung des bisher diskutierten ÜFEX (Überregionaler Flughafen Express)-Prinzips. Regionalzüge fahren jetzt nicht mehr nur von Nürnberg, Augsburg/Ulm und Lindau zum Flughafen, sondern aus allen Richtungen durch die Innenstadt, genauer durch den geplanten Tieftunnel. Als Endpunkte kommen Pfaffenhofen, Altomünster, Buchloe, Weilheim/Kochel, Wolfratshausen, Lenggries/Tegernsee/Bayrischzell, Wasserburg, Rosenheim, Dorfen hinzu.

Über tatsächliche Angebotsausweitungen außerhalb des S-Bahn-Bereichs lassen sich keine Aussagen machen, da ja nur der in den Tunnel gestopfte Verkehr abgebildet ist. Über Infrastrukturanpassungen bzgl. der Einbindung des bisherigen Regionalverkehrs schweigt sich der Artikel ebenfalls aus.

Dabei wird unterstellt, dass der Südabzweig am Ostbahnhof existiert. Ganz nebenbei findet man auch noch die alten S20 und S27. S11 und ÜFEX fahren nun offiziell bis Schwaigerloh! und die Erding-S-Bahn (jetzt S3) bis Freising.

Die Regional-S-Bahnen im Einzelnen:

- S1X Landshut ó Leuchtenbergring
- S2A Altomünster ó Lenggries / Tegernsee (erfordert Südabzweig)
- S2X Pfaffenhofen (Hallertau) ó Bayrischzell (erfordert Südabzweig)
- S3X Dorfen ó Augsburg
- S4X Pasing ó Wasserburg
- S5X Herrsching ó Rosenheim
- S6X Erding ó Weilheim / Kochel
- ÜFEX Augsburg ó Schwaigerloh
- ÜFEX Buchloe / Landsberg ó Schwaigerloh.

Kritikpunkte:

Wenn man einen Regionalverkehrstunnel haben will, muss man einen solchen planen, sprich: an der Stadtgrenze an die Regionalzug-Gleise anbinden, 400m lange Bahnsteige, die 76 cm hoch sind. Alles andere vergrößert nur das Chaos. Der jetzt geplante Tunnel leistet das nicht! Das Bahnsteighöhenproblem ist noch ungelöst.

Und vor allem: Wenn die MVG schon Umsteige- Probleme bei 12 Zügen im Tieftunnel sieht, wie sieht das dann erst bei von 26 Zügen pro Stunde ausgespuckten Fahrgastmengen aus? Mit anderen Worten: Diese Fahrgastmengen aus der Region sind nur zu bewältigen, wenn gleichzeitig ein S-Bahn-Südring für Entlastung sorgt.

Das Fahrplankonzept:

Selbst wenn dieses anspruchsvolle Konzept in der Theorie funktioniert, stellt sich die Frage, wie es in der Praxis aussieht. Es bestehen derart viele Abhängigkeiten, dass ein einziger verspäteter Zug in Bad Tölz oder Wasserburg alles durcheinander bringt. 40 Jahre hat man bei der DB dahin gearbeitet und geplant, die S-Bahn auf eigene Gleise zu verlegen und

unabhängig zu machen. Nun ist es genau umgekehrt - man bringt mit aller Gewalt die finstersten Abhängigkeiten ins System: immer mehr eingleisige Strecken (neu hinzu kommen: Landsberg, Weilheim, Kochel, Bayrischzell/Langgries/Tegernsee, Wasserburg) ohne jegliche Redundanz im Verspätungsfall (wie nun neu in Altomünster durch Rückbau der Ausweiche Markt Indersdorf), übelster Mischverkehr (Rosenheim!!!! mit Güterverkehr, 3 Fernverkehrslinien nach Budapest/Klagenfurt/Verona, 2 Regionalverkehrslinien + Verstärker; also holt man Verspätungen, die beim RailJet in Budapest oder beim EC in Bologna entstehen, in das S-Bahn-Netz), Engpässe an den Knoten (z.B. Ebersberg), nicht kreuzungsfreie Überleitungen von S-Bahn auf Regionalverkehr (z.B. neu in Grafing). Von einer Entflechtung Pasing ist nicht die Rede - der Westkopf wird DAS Nadelöhr im S-Bahn-Netz. Es ist zu befürchten, dass kaum noch ein Zug pünktlich sein wird - oder man baut entsprechende Fahrzeitpuffer ein, die die Fahrzeiten entsprechend verlängern.

Der Fahrplan wird ziemlich kompliziert werden. Die Zeiten, als man wusste, "meine" S-Bahn fährt z.B. Minute -04 (und damit automatisch -24 und -44), sind dann vorbei. Ohne Fahrplan-App geht da nichts mehr. Zudem weiß man nie, ob der nächste Zug in der alten oder neuen Stammstrecke abfährt - de facto fährt man immer bis Laim oder Leuchtenbergring und schaut dann, ob etwas daherkommt, was zufällig da hält, wo man hin will.

Durch die Express-S-Bahn wechselt das Angebot in HVZ und NVZ, Freiam in München bekommt einen 15-Min-Takt (der von Germering her schon voll ist, in der SVZ wohl Takt 30?) und nur bedingt brauchbar für einen 20.000-Einwohner-Stadtteil. Die ähnlich große Messestadt Riem hat alle 5 Minuten eine (volle) U-Bahn (SVZ alle 10 Minuten).

Fazit: Auf dem Papier sieht das aufgezeigte System nach einer eierlegenden Wollmilchsau aus, in der Praxis wird es extrem problembelastet und labil sein.

Über eine ernst zu nehmende Projektfinanzierung kann wohl erst mit Neuauflage des GVFG bzw. nach der Bundestagswahl 2017 diskutiert werden ó bis dahin macht möglicherweise die U5-Verlängerung nach Pasing den 2.S-Bahn-Tunnels obsolet, zumindest noch fragwürdiger als er jetzt schon ist.