



Artikel publiziert am: 27.03.2012 - 12.49 Uhr

Artikel gedruckt am: 28.03.2012 - 19.03 Uhr

Quelle: <http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/muenchner-s-bahn-sind-ihre-problemzonen-2254484.html>

Münchner S-Bahn: Das sind ihre Problemzonen

München - Das Münchner S-Bahn-Netz ist schon jetzt überlastet, aber es wird noch schlimmer. Wir zeigen die drei Problemzonen, durch die Verspätungen programmiert sind:



Die Problemzonen der S-Bahn - zum Vergrößern **HIER KLICKEN** (javascript: idOpenNewWindow('http://www.tz-online.de/bilder/2012/03/26/2254484/2035833586-sbahn_plan.jpg',674,497,0,0);)

Die Deutsche Bahn geht in die Offensive! Bayerns DB-Regio-Chef Norbert Klimt und Bernhard Weisser forderten am Montag im Münchner PresseClub nicht nur die Realisierung der zweiten Stammstrecke, sondern auch einen Ausbau des derzeit 442 Kilometer langen Streckennetzes. Weisser: „Wir brauchen ein komplett eigenes S-Bahn-Netz wie in Hamburg.“ Hintergrund: Das Münchner S-Bahn-Netz ist schon jetzt überlastet. Für die nächsten Jahre wird eine Zunahme von derzeit 820 000 auf täglich eine Million Fahrgäste erwartet (tz berichtete exklusiv). Das sind die drei Problemzonen, durch die Verspätungen programmiert sind:

- 1. Die Stammstrecke (blau markiert):** Mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung, die in der Hauptverkehrszeit voll besetzt sind, ist die Kapazität mehr als ausgereizt. „Bei Störungen haben wir null Pufferzeit. Ohne zweite Röhre wird es dauerhaft Verspätungen geben“, warnt Weisser.
- 2. Die Mischverkehrsstrecken (gelb eingefärbt):** Die S-Bahn muss sich wie zwischen Pasing und Geltendorf die Gleise mit Regional-, Fern- und Güterverkehr teilen. Weisser: „Hier brauchen wir eigene Gleise.“
- 3. Eingleisige Abschnitte (rot gekennzeichnet):** Weil man nie mit dem Erfolg der S-Bahn gerechnet hatte (1972 erwartete man täglich 250 000 Fahrgäste), blieben mehrere Strecken wie Markt Schwaben–Erding eingleisig. Folge: Ist ein Zug verspätet, fängt sich der Gegenzug, der am Kreuzungsbahnhof warten muss, auch eine Verspätung ein.

Obwohl auf stark belasteten Linien teilweise nur zweiteilige, überfüllte Vollzüge statt Dreiteiler unterwegs sind, sieht Weisser erst für die Zukunft einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf. Ob die neuen Züge aber noch von der DB beschafft werden, weiß niemand. 2017 läuft der Verkehrsvertrag zwischen Freistaat und DB aus. Bis dann wird das Netz womöglich ausgeschrieben. Verschiedenen Konzernen wie Veolia mit Heino Seegers Oberlandbahn sagt man bereits jetzt Interesse nach, Linien zu übernehmen.

K.-H. Dix

Artikel lizenziert durch © tz-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.tz-online.de>