

Sofortmaßnahmen für die S-Bahn München

Nachdem seit über 10 Jahren keine weiteren Verbesserung bei der Münchner S-Bahn mehr neu begonnen wurden, wird das Ende der Hängepartie jetzt absehbar. Nun muss angepackt werden, was machbar ist und den S-Bahn-Kunden Vorteile bringt. Ein Bahnsteig an der Poccistraße für den Regionalverkehr ist sofort machbar. Der Umbau des Bahnhofs Laim mit Umweltverbundröhre und Anbindung der Sendlinger Spange sollte ebenfalls sofort beginnen, wird aber tendenziell später fertiggestellt werden. Mit diesen beiden Maßnahmen kann der Südring bereits provisorisch genutzt werden. Um die S-Bahn-Verkehre störungsfreier zu machen muss zeitgleich eine Verbesserung der Gleisführung in Pasing erfolgen.

Der nächste, möglichst parallel zu beginnende Schritt ist dann der weitere Ausbau des Südrings für die S-Bahn. Hierzu gehört eine kreuzungsfreie Führung der Trasse Laim – Südring am Heimeranplatz mit bahnteiggleichem Umsteigen zur S7. Richtung Osten schließt sich der Vollausbau des Bahnhofs Poccistraße und das sukzessive Verlegen der S-Bahn auf eigene Gleise an. Spätestens dann muss auch der Ostbahnhof zur Aufnahme der neuen Verkehrsführung umgestaltet sein. Im Endausbau wird der Südring durch einen Halt am Kolumbusplatz ergänzt.

Maßnahmen auf den Außenstrecken dürfen dabei nicht hinter die innerstädtischen Schwerpunkte Pasing, Laim, Südring und Ostbahnhof zurückgestellt werden. Im Stadtgebiet ist in erster Linie Daglfing – Johanneskirchen zu nennen, im Umland stechen die Probleme auf der S1 heraus. Weitere Schritte zur Entmischung der S-Bahn von anderen Verkehren sind auf allen Strecken ohne eigene S-Bahn-Gleise notwendig.

Bahnhof Laim

Die mit Abstand wichtigste Einzelmaßnahme ist der Umbau des Bahnhofs Laim auf vier Gleise inklusive Bau der Umweltverbundröhre (analog wie dies für den zweiten Tunnel vorgesehen war).

In den umgebauten Bahnhof Laim kann die Sendlinger Spange über die heute bereits bestehenden Querungen der Gleisachse Hauptbahnhof – Pasing östlich des Bahnhofs einfach angebunden werden. Von den derzeit verlegten sechs Gleisen dienen drei der Güterverkehrsstrecke Laim – Südring; hier kann auf ein Gleis verzichtet werden, da die Strecke im Anschluss lediglich zweigleisig ist (so auch in der Untersuchung durch Schübler-Plan und Lahmeyer im Auftrag des Wirtschaftsministeriums). Die drei anderen Gleise dienen als Zufahrt zwischen ICE-Abstellung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Laim und dem ICE-Betriebswerk; dort könnte ebenso auf ein Gleis verzichtet werden. Damit ist die Unterquerung der Gleisachse Hauptbahnhof – Pasing ohne kostenaufwändigen neuen Tunnel möglich.

Die Sendlinger Spange wird mit der Verbindung zur S-Bahn-Stammstrecke in Laim wesentlich leistungsfähiger, und es ist im Störfall ebenso wie im Normalfall ein deutlich attraktiveres Angebot möglich.

Der bisher für das Gleis 1 in Pasing reservierte Bereich könnte damit auch zugunsten eines oberirdischen U-Bahnhofs freigegeben werden, wenn die Sendlinger Spange bereits in Laim endet. Dies würde erstmals die realistische Perspektive einer U-Bahn-Verlängerung nach Pasing eröffnen.

Die Einbindung der Sendlinger Spange kann so erfolgen, dass die spätere Realisierung eines Tieftunnels und dessen Einbindung in Laim offengehalten wird.

Bahnsteige Poccistraße

Bahnsteige an der Poccistraße würden einen zusätzlichen Regionalverkehrshalt ermöglichen. Zudem könnten bei Störfällen oder auch geplanten Sperrungen wie in diesem Sommer dort S-Bahnen die zentralen U-Bahn-Linien U3/6 erreichen.

Heimeranplatz

Am Heimeranplatz muss die Sendlinger Spange mittels eines gemeinsamen Bahnsteigs mit der S7 verknüpft werden. Nur dies erlaubt die effiziente und fahrgastfreundliche Nutzung der Infrastruktur, und ist auch im U-Bahn-Bereich so üblich. Zusammen mit dem Umbau in Laim wäre damit die Sendlinger Spange durchgehend zweigleisig und bietet gerade auch im Störfall eine wesentlich höhere Kapazität als heute an. Durch eine Einfädlung am Heimeranplatz wird zudem künftig auch der wichtige Umsteigeknoten Harras von der Sendlinger Spange erreicht.

Der Umbau des Bahnhofs Heimeranplatz kann auch bereits vor und unabhängig von der fahrplanmäßigen Nutzung des Südringes für die S-Bahn erfolgen. In diesem Fall ist der Bau des S-Bahn-Südrings offenzuhalten.

Westkopf Bahnhof Pasing (Richtung Allgäu)

Am Westkopf des Bahnhofs Pasing gibt es einen eingleisigen Abschnitt, den sich die S-Bahnen von Geltendorf mit den Regional- und Fernverkehrszügen von und nach dem Allgäu teilen. In Vorgriff auf den viergleisigen Ausbau der Strecke nach Geltendorf muss diese Staustelle entschärft werden.

Für die Zusammenführung der Strecken aus dem Allgäu und dem Werdenfelser Land ist ein weiterer Bahnsteig notwendig, so dass künftig die Züge ins Werdenfelser Land und ins Allgäu vom Gleis 2 abfahren, und auf den Gleisen 3 bzw. 4 ankommen. Dies wäre analog der Regelung bei der Streckenzusammenführung am Bahnhof Laim oder auch bei der Münchner U-Bahn.

Kleinere Optimierungsmaßnahmen

An vielen Außenstrecken lassen sich durch kleinere Optimierungsmaßnahmen (beispielsweise zusätzliche Signale, für höhere Geschwindigkeiten geeignete Weichen, Auflassen von Bahnübergängen) Verbesserungen erreichen, die in Summe zu einer deutlichen Stabilisierung des S-Bahn-Systems beitragen. Beispielsweise kann heute die S1 nicht im am stärksten nachgefragten Bereich zwischen Oberschleißheim und Neufahrn wenden. Dies führt bei Baustellen und Störungen dazu, dass ausgerechnet dort keine S-Bahn fährt. Durch die Signalisierung der Wendemöglichkeit in Lohhof könnte dies behoben werden. Für diese und ähnliche Maßnahmen sind im Gesamtnetz 200 Millionen Euro bereitzustellen, die allerdings Stück für Stück über mehrere Jahre verwendet werden können.

Unabhängige S-Bahn-Gleise

Auf den Strecken nach Geltendorf, Freising, und Markt Schwaben sind die S-Bahnen vom sonstigen Eisenbahnverkehr zu trennen. Jede dieser Maßnahmen ist für sich alleine sinnvoll und muss unabhängig von Ausbaumaßnahmen im Stadtgebiet von München vorangetrieben werden. Zwischen Johanneskirchen und Daglfing ist die Trennung von S-Bahn- und Güterverkehr für das weitere Funktionieren des Bahnknotens Münchens enorm wichtig. Dies wurde daher auch bereits im Münchner Stadtrat diskutiert und erlaubt unter anderem einen 10-Minuten-Takt auf dem Nordast der Linie S8.

Die Linie S1 nach Freising liegt bei den Fahrgastzahlen unter den führenden Linien und ist zugleich extrem störanfällig, da die S-Bahn sich die Gleise mit dichtem Regional- und Güterverkehr teilen muss. Die hohen Einwohnerzahlen entlang der S1 liefern zusammen mit wichtigen Industriebetrieben in diesem Bereich ein Fahrgastpotenzial, das schon lange einen 10-Minuten-Takt rechtfertigt. Mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens ist nicht nur durch das Wirtschaftswachstum in der Flughafenregion zu rechnen, sondern nach der Elektrifizierung Hof - Regensburg auch durch stark zunehmenden Güterverkehr. Der Ausbau der Bahnstrecke München - Neufahrn ist daher zwingend erforderlich. PRO BAHN hat hierzu schon vor über 15 Jahren eine Umgehungsstrasse entlang der A92 vorgeschlagen, was auch die Lärmproblematik deutlich entschärfen würde.

Ausbau Zulaufstrecken

Immer wieder werden Verspätungen durch den Regionalverkehr in das S-Bahn-System eingetragen, da die Zulaufstrecken nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen entsprechen. Daher sind dort Ausbauten notwendig, so beispielsweise der zweigleisige Ausbau der Strecke München – Mühldorf. Zwischen Tutzing und Murnau wäre ein zweigleisiger Ausbau sinnvoll, als erster Schritt kann der Wiedereinbau von Kreuzungsstationen wie Diemendorf erfolgen.