

Sehr geehrter Herr Falkenhagen,

besten Dank für Ihre Idee, der ich folgende Zielsetzungen entnehme:

- Stationen in der Innenstadt und am Südring
- kombinierte Führung mit jeweils westlichem Teil eines "City-Tunnels via Sendlinger Tor" und eines S-Bahn-Südrings
- Berücksichtigung der Westlastigkeit des Münchner S-Bahn-Netzes für eine zusätzliche Stammstrecke in Hufeisenform mit zwei westlichen Anbindungen
- Verknüpfung mit allen U-Bahnlinien

Hinsichtlich der Stammstrecke(n) ähneln Ihre Überlegungen dem S-Bahn-Netz Sydney (Sydney Trains, ex Cityrail), wobei dort aufgrund eines (bisher) fehlenden Metronetzes insgesamt 3 S-Bahn-Stammstrecken sowie aufgrund fehlender Zulaufstrecken von Meereseite mit 4 Streckenästen am Hauptbahnhof (Sydney Central) vorzufinden sind:

<http://www.railmaps.com.au/sydney.htm>

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/08/CityRail\\_Sydney\\_2006.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/08/CityRail_Sydney_2006.png)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Sydney\\_Trains](https://de.wikipedia.org/wiki/Sydney_Trains)

(Anm.: Die Expressfahrten der S-Bahn-Sydney entsprechen funktional in etwa den schnellen Regionalzügen im Raum München, wobei der Großraum Sydney mit etwa 4,6 Mio. Einwohner größer als der Großraum München mit bald 3,0 Mio. Einwohner ist und zudem fast nur auf der westlichen Hälfte der Kernstadt liegt, was folglich erheblich längere Reiseweiten zur Folge hat und daher eine Express-S-Bahn auf eigenen(!) Gleisen rechtfertigt.)

ó zunächst gehe ich abweichend von Ihrem Vorschlag von einer \_zweigleisigen\_ Führung aus ó

Ihr Vorschlag enthält folgende Vorteile:

- genügend verfügbare Fahrplantrassen auf der Westseite
- ausreichend verfügbare Fahrplantrassen auf der Ostseite wie heute
- direkte Führung aller S-Bahnlinien Richtung Innenstadt
- bessere Erschließung der Isarvorstadt per Stadtschnellbahn (ähnlich wie bis in die 1960er Jahre durch die ehemals geplante 4. U-Bahn-Stammstrecke der damaligen "U8" vorgesehen)
- im Prinzip Berücksichtigung des PFA 1 des 2. S-Bahn-Tunnels weitgehend denkbar

Jedoch sehe ich auch folgende Nachteile:

- Überkapazitäten auf der Westseite
- keine Zusatzkapazitäten auf der Ostseite
- folglich endende S-Bahnen in Laim/Pasing (von/nach Schleife über Südabschnitt)
- keine durchfahrenden Fahrgäste aufgrund Schleifenform
- Südabschnitt Laim ó Isarvorstadt würde nur durch wenige Fahrgäste genutzt
- sehr hohe Baukosten im Abschnitt Donnerbergerbrücke ó Isarvorstadt ó Poccistraße/Südbahnhof

ó nun Reduzierung auf \_eingleisige\_ Führung gemäß Ihrer Überlegung ó

Eine eingleisige Schleifenfahrt ähnelt dem funktionalen Aufbau des (...wieder Australien...) "Melbourne Underground Rail Loop", dem ineinandergeschachtelten System der 4 eingleisigen Stammstrecken-Schleifen des S-Bahn-Netzes Melbourne, was kapazitätsmäßig einem viergleisigen Stammstrecken-Ring entspricht:

<http://www.railmaps.com.au/melbourn.htm>

[https://en.wikipedia.org/wiki/City\\_Loop](https://en.wikipedia.org/wiki/City_Loop)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Railways\\_in\\_Melbourne](https://en.wikipedia.org/wiki/Railways_in_Melbourne)

<http://smg.photobucket.com/user/ooompaloompa123/media/transport/melbtransit/historic/melb70-85-cloop4.jpg.html>

[http://www.hothousedesign.com.au/images/work/maps/metro\\_platform\\_information.png](http://www.hothousedesign.com.au/images/work/maps/metro_platform_information.png)

<http://www.ptua.org.au/tips/loop/all/>

zusätzliche Vorteile des eingleisigen Vorschlags gegenüber der zweigleisigen Ausführung sind:

- Einsparung von ca. 40% der Baukosten (nicht 50% ó da Stationszugänge und Notausstiege nur unwesentlich reduziert werden können)
- keine endenden S-Bahnen in Laim/Pasing

beibehaltene Vorteile des eingleisigen Vorschlags gegenüber der zweigleisigen Ausführung sind:

- Variante A: Beibehaltung der direkten Führung der S-Bahnen in die Innenstadt bzw. aus der Innenstadt in Lastrichtung (vormittags im Uhrzeigersinn, nachmittags entgegen des Uhrzeigersinns)
- Variante B: ganztags einheitliches Fahrplanschema (durch Befahrung der Schleife nur in einer Fahrtrichtung)

zusätzliche Nachteile des eingleisigen Vorschlags gegenüber der zweigleisigen Ausführung sind:

- Variante A: Schnellbahnanbindung der Isarvorstadt entgegen der Lastrichtung betreffen Isarvorstadt ó Innenstadt, folglich zwei Fahrplanschemata je Betriebstag, zudem mit Betriebspause auf Seite Donnersbergerbrücke während Wechsel der Fahrtrichtung (mind. 15 Minuten bei ó nur zwecks Wechsel der Fahrtrichtung ó zweigleisiger Trassierung auf dem S-Bahn-Südring, mind. 25 Minuten bei durchgehend eingleisiger Trassierung)
- Variante B: Schnellbahnanbindung der Isarvorstadt nur in einer Fahrtrichtung; direkte Führung der S-Bahnen über die Schleife nur in eine Fahrtrichtung (d.h. nur für eine der beiden Verkehrsspitzen optimiert)

Vergleich Ihres eingleisigen Vorschlags mit einem S-Bahn-Südring:

- Vorteile: direkte Innenstadtanbindung, ggf. nur ein Gleis für S-Bahn auf dem Südring
- Nachteile: deutlich höhere Baukosten der ein S-Bahn-Südring, deutliche betriebliche Nachteile durch Führung in einer Fahrtrichtung -oder- wechselndem Betriebschema

Fazit

Von daher erachte ich Ihre Überlegung aus betrieblichen Gründen als wenig zielführend und aus investitionspolitischen Gründen für ungünstig gegenüber einem S-Bahn-Südring.

Anm. betreffend S-Bahn-Südring:

Dieser wurde bisher nur im "Nullausbau" (kein Streckenausbau, kann betrieblich gar nicht funktionieren) und im "Maximalausbau" (unnötig teuer gegenüber allen anderen sinnvollen Vorschlägen) untersucht und damit bisher abgelehnt; jedoch gibt es sinnvolle Varianten: den "Teilausbau" (vgl. [stadtkreation.de/suedring](http://stadtkreation.de/suedring)) und perspektivisch evtl. dem "Vollausbau" (durchgehend eigene S-Bahngleise unter Umwandlung zweier Bestandsgleise im Messtunnel zwischen Heimeranplatz und Poccistraße ó d.h. dort keine Tunnelerweiterung notwendig).

Beste Grüße nach Berlin/München,

Stefan Baumgartner

-----  
Dipl.-Ing. Stefan Baumgartner  
Eisenbahningenieur  
- Integrale Systemplanung  
- Eisenbahnbetrieb und -infrastruktur  
- Leit- und Sicherheitstechnik