

Sehr geehrter Herr Müller

Merkur, 13.11.2015: <http://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/airport-prueft-einen-eigenen-schnellzug-trasse-s1-mm-5862599.html>

Wieder einmal übernimmt die Presse ungeprüft die Behauptung von Bahn und Staatsregierung, die Express-S-Bahn zum Flughafen würde den 2. Stammstreckentunnel voraussetzen, da die bestehende Stammstrecke bereits voll ausgelastet ist mit 30 Zügen pro Stunde in den Hauptverkehrszeiten. Am Ostbahnhof enden und starten jedoch neun S-Bahnzüge pro Stunde, die ohne weiteres als Flughafen-Express-S-Bahn weiter verkehren könnte. Darauf haben wir bereits am 15.7.2013 im Artikel "2. Stammstrecke: Sieben Legenden und die Realität: eine Replik zur Version der Staatsregierung" hingewiesen (<http://www.railblog.info/?p=7701>). Einzig der 4-gleisige Streckenausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen müsste endlich im Angriff genommen werden. Allerdings kommt dieses Massnahme nicht voran, Bahn und Staatsregierung schaffen es ja nicht einmal, den Streckenausbau auf 140 km/h - eines der ominösen Projekte des 13-Punkte-Sofortprogramms - voranzubringen. Siehe Artikel vom 2.10.2015: "Beschleunigung der Flughafenlinie S8: Staatsregierung hat Überblick verloren": <http://www.railblog.info/?p=14073>.

Auf einer zweigleisigen Mischverkehrsstrecke (Moosach-Freising: 30.9 km, Moosach-Neufahrn: 20.6 km) mit S-Bahnzügen im 20-Minuten-Takt, und Regionalzügen ebenfalls im 20-Minuten-Takt noch eine Express-S-Bahn zum Flughafen im 10-Minuten-Takt unterzubringen, ist völlig illusorisch. Ohne Ausbau wird es einfach nicht gehen.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. Ralf Wiedenmann  
Müliwiesstr. 77  
CH-8487 Zell ZH  
Schweiz

---

Sehr geehrter Herr Hutter,

Zum Flughafenexpress über die S8 muss folgendes erwähnt werden:

1. Im Gegensatz zur Jubelhomepage 2. Stammstrecke ( [www.2.stammstrecke-muenchen.de/nutzen/nutzen-fuer-muenchen-und-die-region](http://www.2.stammstrecke-muenchen.de/nutzen/nutzen-fuer-muenchen-und-die-region)) gibt es noch keinerlei Planung für den 4-gleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen (siehe SZ, 15.10.2015: [www.sueddeutsche.de/muenchen/thema-des-tages-flughafen-express-unter-die-erde-1.2691661](http://www.sueddeutsche.de/muenchen/thema-des-tages-flughafen-express-unter-die-erde-1.2691661) ). Hier haben wir das gleiche Schlamassel wie bei den für das Betriebskonzept der 2. Stammstrecke notwendigen Baumassnahmen ausserhalb der Stammstrecke Pasing-Leuchtenbergring. Auch bei diesen Baumassnahmen, welche als netzergänzende Massnahmen zur 2. Stammstrecke bezeichnet werden, kommt die Planung praktisch nicht voran (siehe [www.railblog.info/?p=14166](http://www.railblog.info/?p=14166)).

2. Staatsregierung hat Überblick bei Beschleunigung der Flughafenlinie S8 völlig verloren: <http://www.railblog.info/?p=14073>

3. Glauben Sie nicht den Lügen von Bahn und Staatsregierung, dass ein Flughafenexpress über die S8 nur über eine 2. Stammstrecke möglich wäre. Ein 10-Minuten-Takt bis Ismaning oder eine Express-S-Bahn zum Flughafen ist auch ohne 2. Stammstrecke möglich. Lesen Sie hier weiter: <http://www.railblog.info/?p=13189> . Der bestehende S-Bahntunnel ist zwar ausgelastet, aber am Ostbahnhof enden die S8-Verstärker des 10-Minuten-Taktes, die S1 von Freising und die S2-Verstärker des 10-Minuten-Taktes. Alle diese neun Züge pro Stunden könnten als Express-S-Bahn zum Flughafen weiter verkehren, auch ohne 2. Stammstrecke. Von den 30 S-Bahnzügen, welche in den HVZ am Ostbahnhof ankommen, enden neun am Ostbahnhof (3 S1 von Freising, 3 S8-Verstärker von Germering, 3 S2-Verstärker von Dachau).

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Wiedenmann  
Präsident IG Tösstallinie  
Müliwiesstr. 77  
CH-8487 Zell ZH