

IGS -Press

Informationsblatt der
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

8. JAHRGANG

April/Mai 2007



35 Jahre S-Bahn München 1972 - 2007

IN DIESER AUSGABE

Vereinsnachrichten	Seite 2
Vereinsnachrichten / Sonderfahrt	Seite 3
Rund um die S-Bahn	Seite 4
Rund um die S- und U-Bahn	Seite 7
Impressum / Einst & jetzt	Seite 8

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Kronstadter Straße 50, 81677 München.

Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn-muenchen.de



Jahreshauptversammlung

Am Samstag, den 24.2.2007 fand die Jahreshauptversammlung der IG S-Bahn statt. Aufgrund eines ausgeschiedenen Mitgliedes des Vorstandes musste der Beisitzer für Studienfahrten und Publikationen an diesem Tag neu besetzt werden. Hierzu wurde Gerhard Hauptmann gewählt, der davor das Amt des stellvertretenden Schatzmeisters inne hielt. Als Ersatz hierfür wurde Florian Listl als neuer stellvertretender Schatzmeister gewählt. (gh)

Termine:

02.04.2007	Stammtisch im "Meisterverein" am Ostbahnhof ab 17 Uhr
05.05.2007	Sonderfahrt mit ET 420 001 zum Münchner Flughafen
08.05.2007	Stammtisch im "Meisterverein" am Ostbahnhof ab 17 Uhr
04.06.2007	Stammtisch im "Weißes Bräuhaus" in Berg am Laim



Sonderfahrten 2007

Auch 2007 finden wieder zahlreiche Sonderfahrten mit dem historischen S-Bahn-Triebwagen ET 420 001 sowie Bahnfeste in und um München statt. Hier schon vorab das Programm (ohne Gewähr):

- 05.05.07: Rundfahrt mit ET 420 001 zum Flughafen München
- 26.05.07: 150 Jahre Maximiliansbahn (Holzkirchen - Rosenheim)
- 16.06.07: Rundfahrt XXXXL mit ET 420 001
- 08.07.07: 100 Jahre FTZ Freimann
- 21.07.07: Rundfahrt mit ET 420 001 zum Ammersee
- 11.08.07: Rundfahrt mit ET 420 001 zum Ammer- und Starnberger See
- 08.09.07: Rundfahrt mit ET 420 001 zum Starnberger See
- 14.09. bis 16.09.07: 1000 Jahre Stadt Fürth
- 13.10.07: Rundfahrt mit ET 420 001 zum Flughafen

Nähere Informationen zu den Fahrten gibt es in den nächsten Ausgaben der IGS-Press.



ET 420 001 soll schöner werden

Getreu diesem Motto suchen wir für den ET 420 001 alte Netzpläne des Münchner Schnellbahnnetzes von der Anfangszeit 1972 bis heute zur Reproduktion. Ziel dieser Aktion ist es, im Innenraum von ET 420 001 verschiedene Netzpläne auszustellen, um den Entwicklungsstand des Münchner U- und S-Bahnnetzes dokumentieren zu können. Wer hier alte Netzpläne besitzt, die sich zur Reproduktion eignen und uns diese leihweise zur Verfügung stellen kann, meldet sich bitte baldmöglichst beim Vorstand.

Große Sonder-Rundfahrt im historischen S-Bahn-Zug ET 420 001

am Sa, 5. Mai 2007 :

Strecke: Ostbahnhof - Giesing - Deisenhofen - Solln - Pasing - Malching - Olching
Rangierbahnhof Nord - Feldmoching - Flughafen - Johanneskirchen - Ostbahnhof

Höhepunkte der Tour:

- * Foto-Langsamfahrt über die Großhesseloher Brücke
- * ca. 1-stündiger Fotoaufenthalt an der ICE-Strecke München-Augsburg
- * Sonderfahrt durch den Rangierbahnhof Nord
- * ca. 1-stündige Vorfeldrundfahrt am Münchner Flughafen

Fahrpreis pro Person: 22,00 € (keine weiteren Ermäßigungen)

Im Fahrpreis sind folgende Leistungen enthalten:

- * Sonderfahrt im ET 420 001 laut Programm
- * ca. 1-stündige Vorfeldrundfahrt am Münchner Flughafen
- * Gruppen-Tischreservierung im Flughafenrestaurant „Airbräu“ (Mittagessen nicht im Preis enthalten!)

Abfahrt am Ostbahnhof um 8:35 Uhr Gleis 11, Ankunft Ostbahnhof um 15.38 Uhr.
Bitte buchen Sie Ihre Tickets ab 16.04.2007 über das S-Bahn Kundencenter im Hauptbahnhof (Zwischengeschoss).



ET 420 001 in Pasing auf dem Weg zum Flughafen München. Foto: G. Hauptmann



Streckenausbau bei der S-Bahn München

Zur Zeit laufen bei der Münchner S-Bahn wieder umfangreiche Bauarbeiten zur Verbesserung der Pünktlichkeit der S-Bahnen.

Die größte Baumaßnahme findet seit kurzem auf der S1 am Abzweig Nymphenburg statt. Dort wird ein neues Kreuzungsbauwerk errichtet, um die S1 kreuzungsfrei aus der Strecke München - Landshut ausfädeln zu können. Durch dieses Bauwerk behindert die S1 in Richtung Innenstadt nicht mehr die Regionalzüge Richtung Landshut. Diese Baumassnahme soll bis Dezember 2008 abgeschlossen sein.

Ebenfalls wird auf der S2-Ost gebaut. Dort werden im Moment zusätzliche Blocksignale zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben aufgestellt, um den Betriebsablauf zu verbessern und zusätzliche S-Bahnen anbieten zu können. Diese sollen spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 angeboten werden. Dann werden zwischen Markt Schwaben und Ostbahnhof in der Früh-HVZ Express-S-Bahnen ohne Halt in Poing, Grub, Heimstetten, Feldkirchen, Berg am Laim und Leuchtenbergring verkehren.

Auf der Stammstrecke zwischen Donnersbergerbrücke und Laim soll Ende diesen Jahres mit dem Bau der neuen Station "Friedenheimer Brücke" auf Höhe der gleichnamigen Brücke begonnen werden. Dies ist die erste neue Station auf der Stammstrecke seit der S-Bahneröffnung im April 1972 und erschließt das neue Baugebiet am Birketweg. Fertigstellung soll Ende 2008 sein. Durch die längeren Fahrtzeiten der S-Bahnen auf der Stammstrecke werden auch einige Westlinienäste mancher Linien getauscht.



An dieser Stelle wird die neue Station "Friedenheimer Brücke" entstehen.

Foto: G. Hauptmann

(gh)

S-Bahn Stuttgart - Mehr Manpower am Morgen

Vier Konzerne haben sich um die Ausschreibung der S-Bahn Stuttgart beworben. Darunter namhafte Anbieter wie die DB Regio Baden-Württemberg (S-Bahn Stuttgart), Veolia Verkehr GmbH (ehemals Connex), Arriva und Keolis (SNCF). Pünktlichkeit steht mit an oberster Stelle bei der Ausschreibung. Zwar gehört die S-Bahn Stuttgart zur Spitzengruppe auf diesem Gebiet, aber in der morgendlichen HVZ sinkt die Pünktlichkeit zeitweise auf unter 90 % (verspätet gelten Züge ab 2:59 Minuten). Einzelmaßnahmen wie die Verlegung von PZB-Magneten, die Erhöhung der Geschwindigkeit im Stammstreckentunnel und Springer an den Endbahnhöfen sorgen für Entspannung im Betriebsablauf. Die „täglich 5 Minuten“ konnten damit aber nicht vollständig aufgefangen werden.

Rund um die S-Bahn



Um die morgendliche Abfertigung in der Hauptverkehrszeit zu beschleunigen, geht die S-Bahn Stuttgart nun neue Wege. Im Rahmen eines Testlaufs werden fünf Service-Mitarbeiter - die ansonsten bei der Ticketkontrolle tätig sind - eingesetzt, die am Stuttgart Hbf (tief) auf Gleis 101 die Reisenden in den Zug begleiten. Zu den Aufgaben gehören aber auch das gleichmäßige Verteilen der Fahrgäste am Bahnsteig, insbesondere am hinteren Zugteil am Abgang Fernbahnhof. Durch Einpendler mit Regional- und Fernzügen, die dann auf die S-Bahn im Tiefbahnhof in Richtung Stadtmitte umsteigen, kam es in der Vergangenheit regelmäßig zu Behinderungen im Betriebsablauf. Verspätungen bis zu 7 Minuten waren die Folge oder Züge der Linien S4 bis S6 mussten im Hauptbahnhof (oben) wenden, um die Betriebssituation wieder zu entspannen. Hinzu kommt, dass sich im morgendlichen Gedränge regelmäßig Personen in den Lichtschranken der BR 423 aufhalten, wodurch die Türen erst mit Verspätung oder nach Aufforderung durch den Lokführer schließen.



Service-Mitarbeiter sorgten während der Fussball-WM 2006 für eine pünktliche Abfertigung.
Foto: M. Robold

Während der Fußball-WM waren Servicekräfte im Einsatz die Fahrgäste in die Züge begleiteten. Die guten Erfahrungen die hierbei gemacht wurden - es kam nur zu geringsten Verspätungen - waren mit entscheidend, dies nun auch während dem morgendlichen HVZ (06.30 Uhr bis 09.00 Uhr) zu testen.
Kommentar:

Ich habe mir schon vor einigen Jahren die Mühe gemacht, die Einsteigevorgänge zu beobachten. Es ist jeden Morgen das gleiche Bild. Gestresste Reisende eilen zur letzten noch offenen Tür um die S3 zum Flughafen zu bekommen. Bang! Wieder einer in der Lichtschranke und wieder schließt die Tür nicht. Alle gehen etwas zurück, damit die Tür schließen kann. Und dann? Wieder ein Reisender drängt hinein. Die Sekunden verstreichen. Doofe Reisende? Nein, gute Technik schlecht angebracht. Was macht ein Türsensor im Fahrgastraum? Er gehört dahin, wo die Tür überwacht werden soll, in das Türblatt! Eben wie im 420Plus. Denn auch die Reisenden denken, der Sensor ist in der Tür. Eine gute Idee war der gelbe Strich auf dem Boden. Man sieht ihn leider immer weniger. Daher mein Tipp liebe S-Bahn Stuttgart: Der gelbe Streifen muss wieder her! Und auf dem Strich noch in roten Leuchtbuchstaben der Text „Lichtschranke freihalten!“ . Dann klappt´s auch mit der pünktlichen Abfertigung... (mr)

423 005 wieder in Betrieb

Nach seinem Unfall in Renningen (Strecke S6 Weil der Stadt - Stuttgart) am 21.10.02 traf 423 005 nach vierjähriger Pause in Berlin mit Aufarbeitung und neuem Lack nun wieder in Plochingen ein. Somit sind alle bisher Verunfallten 423er, ausser 423 025, der verschrottet wurde, wieder im Einsatz. (gh)



Modifizierungen im S-Bahn-Netz NRW

Der Verwaltungsrat des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) hat im Rahmen seiner in Dortmund stattfindenden Sitzung die Weichen für eine Modifizierung im S-Bahn-Netz gestellt. So beschlossen die Mitglieder eine Trassenbestellung zum 10. April, die ein modifiziertes S-Bahn-System im 20-Minuten-Takt zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember ermöglicht. Mit im Gesamtpaket ist auch eine Erneuerung der Fahrzeugflotte, die zu einer verbesserten Pünktlichkeit im gesamten Netz führen wird. Trotzdem werden Ausdünnungen des S-Bahn-Angebotes nicht ganz zu verhindern sein. Die Modifizierungsmaßnahme dient zur Senkung der Kosten, die im Zuge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel entstanden sind.

Der VRR analysiert bereits seit einigen Monaten gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Möglichkeiten einer Modifizierung des S-Bahn-Netzes. Zielsetzung der Gespräche war und ist eine betriebliche Optimierung im Bereich des Fahrzeugeinsatzes bei S-Bahnen sowie eine Stabilisierung des Netzes für verbesserte betriebliche Abwicklung. Im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB AG ist die Investition in 84 neue S-Bahn-Züge ab 2008 bereits festgeschrieben worden. Um zukünftig alle S-Bahn-Linien mit den neuen Fahrzeugen auszustatten, sollen weitere Investitionen durch die DB AG in bis zu 17 Fahrzeugen erfolgen.



Modell des neuen ET 422 für die S-Bahn Rhein-Ruhr

Foto: VRR

Dadurch ergibt sich, dass alle S-Bahn-Linien im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit Fahrzeugen der Baureihe 422/423 ausgestattet werden. Lediglich Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten werden mit anderen Fahrzeugen ausgestattet. „Durch diese Maßnahmen in Verbindung mit einzelnen Leistungsreduzierungen streben wir eine deutliche Kostenreduzierung im S-Bahn-Betrieb an“, erläutert Martin Husmann, Vorstandssprecher des VRR, das Konzept. „Durch die Verbesserung der betrieblichen Abwicklung und der Reduktion der verkehrenden S-Bahn-Linien im Nordkopf des Düsseldorfer Hauptbahnhofs funktioniert das gesamte System wesentlich stabiler, und die Pünktlichkeit der einzelnen Linien wird verbessert“, so Husmann weiter.

Linienverlaufsänderungen und Taktausdünnungen

Neben dem Einsatz der neuen Fahrzeuge wird es auch zu Linienverlaufsänderungen in Düsseldorf sowie zu Taktausdünnungen in nachfrageschwachen Abschnitten kommen. Geplant ist, zwischen Düsseldorf Wehrhahn und Düsseldorf Hauptbahnhof die



Anzahl der S-Bahn-Fahrten pro Stunde von heute zwölf auf neun S-Bahn-Fahrten zu reduzieren und trotzdem dieselbe Angebotsdichte auf den Hauptrelationen anzubieten. Dies wird möglich, indem die S1 den südlichen Verlauf der S7 bis Solingen übernimmt. Der nördliche Teil der S7 bis zum Flughafen Terminal wird durch die S11 übernommen. „Die S7 wird also innerhalb der Neukonzeption nicht entfallen, sondern lediglich durch die S1 und S11 mitbedient“, beschreibt Husmann die Maßnahmen im Düsseldorfer Raum. „Beide Linienverläufe, die S1 und S11 werden die ersten sein, die ab 2008 sukzessive mit den neuen Fahrzeugen ausgestattet werden sollen“, so Husmann weiter. (VRR)

Modernisierung der Münchner U-Bahnwagen Typ A

Wegen den andauernden Probleme mit den Drehgestellen der Münchner C-Wagen (C 1.9) und der damit verbundenen Abstellung hat sich die MVG entschlossen, ihre U-Bahnwagen vom Typ A einer Frischzellenkur zu unterziehen um sie für einen verlängerten Betriebseinsatz fit zu machen. Das Modernisierungsprogramm umfasst neben einer Neulackierung in den aktuellen MVG-Farben auch eine Erneuerung der Inneneinrichtung. Dessenweiteren werden die Fallblattanzeiger gegen moderne elektronische Anzeigen ausgetauscht, innen bekommen sie ein FIS analog zum C-Wagen. In einem weiteren Schritt wird die anfällige herkömmliche Spitzenbeleuchtung durch LED's ersetzt. Als ersten A-Wagen, der in den Farbtopf gefallen ist, hat es 6236/7236 erwischt, der sich seit kurzem auch schon im normalen Betriebseinsatz befindet. Für das Modernisierungsprogramm sind alle A-Wagen ab der Bauserie A 2.3 vorgesehen und bis Ende 2008 soll es abgeschlossen sein. (gh)



Obwohl der Umbau des ersten A-Wagens noch nicht abgeschlossen ist, musste er am 31.3.2007 als Fußball-Verstärkerzug auf der U6 aushelfen. So konnte 236 an diesem Tage zum ersten Mal beobachtet werden. Foto: G. Hauptmann



Furth (bei Deisenhofen)

Der unbesetzte Haltepunkt Furth (bei Deisenhofen) ist an der eingleisigen Strecke München Ost - Deisenhofen (- Holzkirchen) am 15.05.1934 in Betrieb gegangen. Ab dem 28.05.1972 wurde Furth von der neuen Münchner S-Bahnlinie S2 (Petershausen - Holzkirchen) bedient. Die gestiegenen Fahrgastzahlen und der hier geplante 10-Minuten-Takt in der HVZ machten einen zweigleisigen Ausbau unumgänglich. Das zweite Gleis nahm man am 13.09.2003 mit Bahnhofsfesten und einer Parallelfahrt von 420 001 und 423 234 offiziell in Betrieb, was den Betriebsablauf vereinfachte, da die Züge nun nicht mehr ihre Verspätung auf den Gegenzug übertragen konnten. Die Einführung des 10-Minuten-Taktes nach Deisenhofen und der damit verbundene Wechsel dieser Strecke zur S5 erfolgten am 12.12.2004. (gh)



Im Winter 1974 fährt ein unbekannter 420er als S2 Petershausen in den noch eingleisigen Haltepunkt Furth ein.

Foto: R. Fuchs/Sammlung G. Hauptmann



32 Jahre später ist 423 156 als S5 Deisenhofen im nun zweigleisigen Haltepunkt Furth am 15.06.06 anzutreffen.

Foto: G. Hauptmann

IMPRESSUM

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Kronstadter Straße 50, 81677 München. Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn-muenchen.de. Bankverbindung: Sparda Bank München eG, BLZ 70090500, Kto-Nr. 2473070. Namentlich gekennzeichnete Artikel/Fotos unterliegen dem Urheberrecht und dürfen nur nach vorheriger, schriftlicher Genehmigung, sowie unter Nennung des Namens für andere Medien (print und/oder elektron.) verwendet werden. Kommentare beinhalten die Meinung des Verfassers und nicht der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

Redaktion: Markus O. Robold (mr), Gerhard Hauptmann (gh) Christian Hirschmann (ch).

V.i.s.d.P.: Frank Schwabe (fs)

Titelbild: Fotos von Hannes Diersch, Reinhard Fuchs, Harald Sladkowsky und Gerhard Hauptmann

Fotos Seite 2: Christian Hirschmann (2x), Gerhard Hauptmann (1x)

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe der IGS-Press ist am 20.5.2007

Änderungen wie Anschrift bei Wohnungswechsel, E-Mail, Telefonnummer oder Bankdaten sind dem Vorstand bitte unverzüglich mitzuteilen!!