



-Press

Informationsblatt der
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

18. JAHRGANG

Ausgabe 3/2017



IN DIESER AUSGABE

Vereinsnachrichten / Termine

Rund um die S-Bahn

Impressum

Seite 2

Seite 5

Seite 7

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Postfach 31 01 23, 80101 München.

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



IGS-Grillfest

Zusammen mit den Münchner U-Bahn Freunden fand das Grillfest der IGS am 8. Juli 2017 am Tennisplatz in Steinhausen statt.

Zahlreiche Mitglieder beider Vereine folgten der Einladung und feierten bis tief in die Nacht hinein ein rauschendes (unter anderem wegen des Regens) Fest.

IGS-Kalender 2018

Für das Jahr 2018 wird wieder ein IGS-Kalender erstellt.

Hierzu werden noch dringend gute Fotos gesucht, die den Betrieb der Münchner S-Bahn von Anfang an bis zum heutigen Tage (auch Vorlaufbetrieb) zeigen. Speziell für die Monate Juni, Juli und November. Wer entsprechendes Material zur Verfügung stellen kann und möchte meldet sich bitte bei Gerhard Hauptmann.



Fotos: H.Diersch

Termine

- | | |
|---------------------------|--|
| 04.09.2017 | Stammtisch ab 18:00 Uhr, Almwirt Haar, Wasserburger Str. 29 in Haar b. München, Bus 241 und 243 Haltestelle Haar, Leibstraße |
| 09.10.2017 | Stammtisch ab 18:00 Uhr, Restaurant "Mehlfeld", Gardinistr. 98a, U6 Haderner Stern |
| 06.11.2017 | Stammtisch ab 18:00 Uhr, "FreiZeit", Tübinger Straße 10, U5, Tram 18, Bus 130 Haltestelle Westendstraße |
| 04.12.2017 | Stammtisch ab 18:00 Uhr, "Ewiges Licht", Wälsungenstraße 1, Tram 16, 17, Bus 62 Haltestelle Steubenplatz |
| 09.12.2017/
10.12.2017 | Fahrplanwechsel |



Ausbau S-Bahnwerk München Steinhausen

Mit einem symbolischen Spatenstich haben der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann, Münchens Zweiter Bürgermeister Josef Schmid sowie der DB-Konzernbevollmächtigte für Bayern, Klaus-Dieter Josel die Arbeiten für die Erweiterung der S-Bahn-Abstellanlage in München-Steinhausen gestartet.

"Beim Bahnausbau in der Region München machen wir jetzt Tempo", betont Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern. Nach der Neufahrner Kurve und der Zweiten Stammstrecke ist nun das dritte große Vorhaben im Bau", stellt Josel fest.

"Zur Inbetriebnahme der Zweiten S-Bahn-Stammstrecke werden wir deutliche Leistungsausweitungen bei der Münchener S-Bahn bestellen", kündigt Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann an. "Um Platz für die zusätzlichen Züge zu schaffen, erweitern wir die zentrale Abstellanlage im S-Bahn-Netz", stellt Herrmann heraus. "Mit dem Startschuss für die Zweite Stammstrecke können wir auch netzer-gänzende Maßnahmen endlich in Angriff nehmen. Aus früheren Aktionsprogrammen sind überdies rund die Hälfte der 13 vom Freistaat angestoßenen Projekte in Planung, Umsetzung oder bereits in Betrieb."

"In unserer dynamisch wachsenden Stadt hat der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur höchste Priorität", ergänzt Josef Schmid, Zweiter Bürgermeister der Landeshauptstadt München. "Ich freue mich über den heutigen Baubeginn für ein Projekt, das die Münchener S-Bahn leistungsfähiger macht", so Schmid.



So leer wie auf diesem Foto sind die Abstellgleise in Steinhausen nicht immer. Daher muss das Werk ausgebaut werden.

Foto: G.Hauptmann

Die S-Bahn-Abstellanlage Steinhausen wird um sechs zusätzliche Abstellgleise erweitert. Um Platz für die Anlage zu schaffen, wird die Trasse der S8 zwischen den Stationen Leuchtenbergring und Daglfing um einige Meter nach Süden verlegt. Dies geschieht auf der Fläche eines ehemaligen Güterbahnhofs. Nachbarn und Anwohnern sind von diesem Ausbau nicht betroffen. Das Vorhaben kostet rund 71,5 Mio. €, die größtenteils aus Landesmitteln im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanziert werden.

Das Vorhaben ist Teil des gemeinsamen Konzeptes von Freistaat Bayern und Deutscher Bahn für den Bahnausbau in der Region München. Es sieht vor, die Eisenbahninfrastruktur in München und Umgebung in den nächsten Jahren mit Investitionen in Milliardenhöhe auszubauen. Wichtigste Ziele sind die Erweiterung der Kapazitäten im S-Bahn-Netz, die bessere Anbindung des Flughafens München, der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie die Erschließung neuer Potenziale durch neue Strecken und zusätzliche Stationen.

(Pressemeldung Deutsche Bahn, 13.07.17).



Innendesign der Münchner 423er wird modernisiert

Im Auftrag des Freistaats modernisiert DB Regio in den kommenden drei Jahren die bestehende Fahrzeugflotte der S-Bahn München. Dabei wird der Innenraum der 238 Fahrzeuge vom Typ ET 423 umgestaltet. Angesichts der stark wachsenden Bevölkerung im Großraum München ist es das wesentliche Ziel des Modernisierungsprojekts, die Kapazität der Fahrzeuge besser auszuschöpfen und die Betriebsstabilität zu erhöhen. So soll beispielsweise ein offeneres Raumkonzept mit breiteren Durchgängen den Passagierfluss verbessern. Der transparente Innenraum mit neuem Lichtkonzept sowie mehr Festhaltungsmöglichkeiten sorgen für zusätzliche Sicherheit. Neue, großflächige Monitore informieren künftig in Echtzeit über den Fahrtverlauf der Züge sowie über Umsteigemöglichkeiten, Störungen und Fahrplanänderungen im Rahmen von Bauarbeiten.

Über das Modernisierungsprojekt informierten im Rahmen einer Pressekonferenz die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und die S-Bahn München, ein Betrieb der DB Regio AG. Johann Niggel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG, hob das rasante Wachstum im Großraum München als Ausgangspunkt des Projekts hervor: „Mit jeder neuen Studie werden die Prognosen zum Bevölkerungswachstum weiter nach oben korrigiert. Diese steigende Nachfrage trifft auf ein S-Bahn-System, das bereits am Kapazitätslimit angelangt ist. Erst mit Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2026 werden aber mehr S-Bahnen durch München fahren können. Diese knapp zehn Jahre müssen wir überbrücken.“ Dafür muss vor allem der Innenraum der Fahrzeuge an die steigende Nachfrage angepasst werden. Nur so kann den Fahrgästen der S-Bahn München für diesen Zeitraum ein zeitgemäßes Fahrzeug angeboten werden. „Wir haben das Auslaufen des bisherigen Verkehrsvertrags mit der DB Regio AG und die Verhandlungen zum Übergangsvertrag genutzt, um die Modernisierung auf den Weg zu bringen. Absolute Priorität bei diesem Modernisierungsprojekt haben mehr Kapazitäten und eine höhere Betriebsstabilität. Wir müssen so weit wie möglich die Situation vermeiden, dass Fahrgäste wegen überfüllter S-Bahnen nicht mitfahren können. Gleichzeitig wollen wir im Rahmen des Möglichen auch die Qualität weiter verbessern, zum Beispiel mit einem neuen Fahrgastinformationssystem“, erklärt Johann Niggel. Umgesetzt wird die Modernisierung von der S-Bahn München, der die Fahrzeuge gehören. Den Auftrag dazu erteilte der Aufsichtsrat der BEG.

Mit der Neugestaltung des Innenraums soll vor allem der Passagierfluss verbessert und damit die Kapazität der Fahrzeuge besser ausgeschöpft werden. Derzeit konzentrieren sich die Fahrgäste meist im Einstiegsbereich, während die Durchgänge zwischen den Sitzgruppen zu wenig genutzt werden. Dadurch kommt es auch häufig zu Verzögerungen beim Ein- und Ausstieg. Diese Sekunden summieren sich insbesondere auf der Stammstrecke zu deutlichen Verspätungen. Eine detaillierte Analyse des Fahrgastverhaltens ergab auch, dass selbst bei vollbesetzten Zügen viele Sitzplätze frei bleiben, etwa weil sie mit Gepäckstücken belegt sind oder Gepäck den



Zugang versperrt. Ausgehend von diesen Erkenntnissen erarbeitete die BEG gemeinsam mit der S-Bahn München sowie der auf Industriedesign spezialisierten Agentur Neomind ein Konzept zur Umgestaltung der Fahrzeuge, das vielerlei Beschränkungen bestmöglich berücksichtigt, die es bei einer Modernisierung von Bestandsfahrzeugen zu beachten gilt. Das Modernisierungskonzept bezieht unter anderem die Ergebnisse von einschlägigen Experteninterviews, Marktforschungen und Fahrgastbefragungen mit ein.

Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann: „Der stetig wachsende Großraum München braucht eine leistungsfähige S-Bahn. Bis die Bestandsflotte ab Mitte der 2020er-Jahre sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt werden kann, stellt die Modernisierung sicher, dass die vorhandenen Kapazitäten der Fahrzeuge wesentlich besser ausgeschöpft werden. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb, bis nach Eröffnung der 2. Stammstrecke deutlich mehr S-Bahnen im Großraum München fahren können.“

Offeneres Raumkonzept, weniger Blockaden, verbesserte Qualität



Im Rahmen der Modernisierung wird ein großzügigeres Raumkonzept umgesetzt. Konkret werden die Windfänge transparenter gestaltet und im Einstiegsbereich schmaler, um die Durchgänge zu den Sitzgruppen zu weiten.

Künftig besteht die Möglichkeit, größeres Gepäck direkt neben dem Sitz abzustellen. In den veränderten Einstiegsbereichen sind zusätzliche und verbesserte Stehplatzmöglichkeiten mit Haltepilzen vorgesehen. Um dieses Raumkonzept umzusetzen, wird die Zahl der Sitzplätze reduziert, von 192 auf 166 Sitzplätze je Fahrzeug. Zudem wird ein Großteil der Sitze schwebend angebracht, um darunter zusätzlichen Stauraum für Gepäck zu schaffen. Durch den verbesserten Passagierfluss und die Möglichkeit, Gepäckstücke neben bzw. unter dem Sitz zu deponieren, kommt es zu weniger Blockaden,



und die Zahl der tatsächlich genutzten Sitzplätze steigt. Im Ergebnis führen diese Maßnahmen zu einer besseren Verteilung der Fahrgäste über das gesamte Fahrzeug. Die Gesamtkapazität pro Fahrzeug erhöht sich von 544 auf 612 Plätze.

Der Mehrzweckbereich an beiden Enden der Fahrzeuge wird ebenfalls umgebaut, um Konflikte zwischen Radfahrern, Rollstuhlfahrern, Personen mit Kinderwagen und

Rund um die S-Bahn



anderen Fahrgästen zu verringern. Zusätzlich zeigen Piktogramme auf dem Boden, welche Bereiche für welche Nutzung vorgesehen sind. Angrenzend an die beiden Führerstände wird ein Familien- und Gruppenbereich eingerichtet. Dort sind die Sitze als Eckbank angeordnet, so dass selbst größere Gruppen Platz finden. Große Piktogramme über den Türen machen die Mehrzweckbereiche bereits von außen deutlich erkennbar.

Über großflächige Monitore an den Decken wird ein neues Fahrgastinformationssystem die Passagiere über den Fahrtverlauf, Umsteigemöglichkeiten und Abweichungen vom Regelbetrieb auf dem Laufenden halten. Die Informationen werden in Echtzeit zur Verfügung stehen. So können die Fahrgäste, beispielsweise bei Störfällen auf ihrer Strecke, gegebenenfalls ihre Reiseroute kurzfristig und zügig ändern. Neue, digitale und farbige Anzeigen außen am Zug zeigen das Zugziel sowie wichtige Zwischenstationen an und verbessern so die Orientierung der Fahrgäste.



Für mehr Sicherheit sorgen Haltepilze im Einstiegsbereich und verbesserte Festhaltungsmöglichkeiten an den Sitzen. Der transparent gestaltete, vollständig einsehbare Fahrzeuginnenraum und der Einsatz moderner LED-lichttechnik verbessern das Sicherheitsgefühl merklich.

Straffer Zeitplan

Die 238 Fahrzeuge vom Typ ET 423 wurden in den Jahren 2000 bis 2005 in Betrieb genommen. Der serienmäßige Umbau der Fahrzeuge erfolgt ab Frühjahr 2018. Neben der Modernisierung des Innenraums werden die Fahrzeuge technisch gewartet, außen neu lackiert und mit Graffitienschutz versehen. Die Fahrzeuge werden nacheinander aus dem Betrieb genommen, in den Werken der DB Fahrzeuginstandhaltung in Nürnberg und Krefeld überarbeitet und anschließend wieder eingesetzt.



Rund um die S-Bahn



Modernisierung der gesamten Fahrzeugflotte soll 2020 komplett abgeschlossen sein. „Der Zeitplan ist straff, damit die Fahrgäste möglichst schnell in den Genuss der Verbesserungen kommen“, sagt Heiko Büttner, Geschäftsleiter der S-Bahn München, die das Modernisierungsprojekt im Auftrag der BEG umsetzt. „Wir wollen bereits im Frühjahr 2018 den Musterzug fertig haben und danach mit der serienmäßigen Modernisierung aller 238 Fahrzeuge beginnen. Es ist das größte Fahrzeugmodernisierungsprojekt der DB und ein toller Auftrag für unsere Werke Nürnberg und Krefeld der DB Fahrzeuginstandhaltung.“



Um die Stärke der Fahrzeugflotte während der Modernisierungsphase zu halten, werden parallel zu den heute bereits verkehrenden 15 Fahrzeugen des Typs ET 420 bis zu weitere 21 gebrauchte Fahrzeuge desselben Typs in die Flotte integriert. Sie werden nach Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen die S-Bahn-Flotte verstärken. Die modernisierten Fahrzeuge des Typs ET 423 werden bis Mitte der 2020er-Jahre im Münchner S-Bahn-System fahren. Danach ist vorgesehen, sie sukzessive durch Neufahrzeuge zu ersetzen.

Text und Bilder: Pressemitteilung der BEG



IMPRESSUM

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Postfach 31 01 23, 80101 München. Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn-muenchen.de. Bankverbindung: Sparda Bank München eG, IBAN DE64 7009 0500 0002 4730 70 . 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: Christian Hirschmann (ch), Stephanie Gottstein (sg), Gerhard Hauptmann (gh), Hannes Diersch (hd), Monika Hauptmann (mh), Tobias Windmüller (tm), V.i.s.d.P.:Guido Schweitzer (gs)

Titelbild: Seit Ende Juni 2017 werden die Münchner 420er an Wochenenden auf der S2 Erding - Petershausen/Altomünster eingesetzt. Am 24. Juni 2017 steht 420 470 mit 420 465 in Heimstetten. Foto: Alexander Hauptmann

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