

# S-BAHN-GLEISE RUND UM MÜNCHEN

Zu einer ungewöhnlichen Sonderfahrt mit der Olympia-S-Bahn ET 420 001 hatte das Münchner Forum, Arbeitskreis Schienenverkehr, und der Festring Perlach im Rahmen des Jubiläums „1225 Jahre Perlach“ für Samstag, den 17. Oktober 2015, eingeladen. Die Fahrt ging auf Gleisen um München und durch das Hachinger Tal, auf denen die S-Bahn normalerweise nicht verkehrt.

Viele S-Bahnen stehen in München still, wenn im Tunnel auf der Münchner Stammstrecke etwa ein Notarzt im Einsatz ist oder ein Stromabnehmer seinen Dienst versagt. Die Fahrgäste warten meist geduldig bei Sonne oder Regen auf den Bahnsteigen, viele nachfolgende S-Bahn-Züge fallen aus – bis auf die Flughafen-S8, die als Schleichweg den „Südtring“ nutzen darf. Wie lange lassen wir unsere Geduld noch strapazieren? Warum erdulden wir klaglos die Folgen des Investitionsstaus, seitdem die Bahn die Fehlplanung des teuren TransRapid-Projekts beerdigt

Wagen nahmen allein Teilnehmer/innen aus dem 1225-jährigen Perlach und weitere Gäste aus den Kommunen im Hachinger Tal ein. Für jeden der drei Wagen hatten wir S-Bahn- und Planungs-Fachleute vom Münchner Forum und den Mitveranstaltern hinzugebeten, um den Fahrgästen während der Fahrt notwendige Erklärungen zu geben. Kaum dass wir beim Start die im „Plantreff“ des Planungsreferats ausgestellten Pläne zum neuen Hauptbahnhof knapp erläutern konnten, waren wir schon in Laim und fuhren zwischen Lärmschutzwänden hindurch, den Nymphenburger Park rechts liegend nur erahnend, über Allach, um dort in den Güter-Nordring einzubiegen, südlich vorbei am neuen Rangierbahnhof und den Güterbahnhöfen Nord, Milbertshofen und Freimann. Florian Listl von der IGS-Bahn gab uns die notwendigen Erklärungen zur Strecke, und Thomas Kantke von der Planungsgruppe Baumgartner-Kantke-Schwarz (BKS) machte sich dafür stark, dass neben der S-Bahn auf dem Nordring auch damit zu verknüpfende Trambahn-Linien die Siedlungsgebiete im Münchner Norden und die geplanten

Forschungszentren und Werksbereiche von BMW anbinden sollten.

Ab Johanneskirchen folgten wir der Flughafenlinie S8, östlich davon gelegen das künftige Entwicklungsgebiet Engelschalking-Johanneskirchen, und erreichten über Berg am Laim und das S-Bahn-Instandhaltungswerk in Steinhausen den Ostbahnhof. Das Gütergleis nutzend gelangten wir nach Giesing, zweigten am Fasangarten nach Perlach ab, wo auch der Neubiberger Erste Bürgermeister Günter Heyland zusteigen konnte. Mit einer auf der eingleisigen Strecke der S7 und von dieser im Regelbetrieb selten unterbotenen kurzen Fahrzeit erreichten wir ohne weiteren Halt Kreuzstraße. Dort wechselten wir auf das Gleis der Mangfalltalbahn. Durch bunte Wälder und entlang grüner Weiden, vorbei an schmucken Siedlungen kamen wir dann nach Holzkirchen. Hier

Foto: Wolfgang Beyer



Olympia-S-Bahn ET 420 001 im Bahnhof Holzkirchen

hat?

Wir haben uns in die Spur gesetzt und sind im historischen Münchner S-Bahn-Zug ET 420 001 auf vorhandenen Gleisen vom Hauptbahnhof um 9.30 Uhr gestartet, über den Nordring zum Ostbahnhof, auf dem Gleis der S7-Ost über den Ostbahnhof, Perlach und Kreuzstraße nach Holzkirchen gefahren. Zweigleisig ging es von Holzkirchen über Giesing auf der S3-Ost-Strecke zurück, um vom Ostbahnhof über den Südtring wieder zum Hauptbahnhof zu gelangen. Eine dreistündige und dennoch kurzweilige Fahrt für über 160 interessierte S-Bahn-Freunde und Gäste, mit Sonnenschein zur Brotzeit in Holzkirchen und durch bunt belaubte Herbstwälder im Hachinger Tal.

Die drei Wagensegmente der S-Bahn waren von den Fahrtteilnehmern gut besetzt. Einen ganzen



Gleisfeld vor dem Hauptbahnhof

konnte unser Zug trotz regen Betriebes der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und des Meridian auf einem Ausfahrtgleis stehen bleiben und wir uns während einer gut halbstündigen Pause mit Brezen, Kaffee und anderem versorgen.

Zurück ging es durch die Gebiete des Hofoldingen und des Perlacher Forstes, vorbei am Infineon-Gelände im Fasanenpark bei Unterbiberg. In kurzer Zeit erreichten wir wieder den Ostbahnhof. Nach dem „Kopfmachen“, der Wende der Fahrtrichtung, passierten wir auf dem Südring den U-Bahnhof Kolumbusplatz und den Südbahnhof in Nähe des U-Bahnhofs Poccistraße, beide noch ohne Bahnsteige für Regional- und S-Bahnzüge zum Umsteigen zwischen den U- und S-Bahnen. Aus betrieblichen Gründen musste unser Sonderzug Gütergleise des Bahnhofs Laim nutzen und dort wenden, um uns zurück in den Starnberger Bahnhof am Hauptbahnhof zu bringen.

Die Fahrgäste stellten zufrieden fest, dass wir mit

diesem über 40 Jahre alten Museumszug etwa 117 km in der kurzen Reisezeit von rd. 3 Stunden auf den bereits im 19. Jahrhundert trassierten und seitdem vorhandenen Gleisen zurückgelegt hatten. Man hörte die übereinstimmende Ansicht, dass die Fahrtroute endlich zur 2. S-Bahn-Stammstrecke „Südring“ und zur 3. S-Bahn-Stammstrecke „Nordring“ umgehend ausgebaut werden sollte, um den Münchner S-Bahnnutzern und den Pendlern aus der Region lange Umwege über das Zentrum zu ersparen, um neue Umsteigeknoten im ÖPNV mit U-Bahn, Tram und Bussen zu schaffen und vor allem damit auch Ausweichstrecken bei den häufigen Störungen im dichtbefahrenen Innenstadtunnel der 1. Stammstrecke anzubieten.

Wir möchten uns für das Gelingen dieser anregenden Fahrt bedanken bei den Organisatoren und Helfern im Münchner Forum, im Festring Perlach, bei der Münchner Bank und beim MVV für die Unterstützung, bei den S-Bahn-Initiativen in Haidhausen und im Hachinger Tal an der S7 Ost, bei den Fahrgast-Verbänden und ganz besonders bei den Betreibern des Zuges von der IGS-Bahn und bei der S-Bahn München.

WOLFGANG BEYER

*Dr.-Ing. Wolfgang Beyer ist Leiter des Arbeitskreises Schienenverkehr des Münchner Forums*

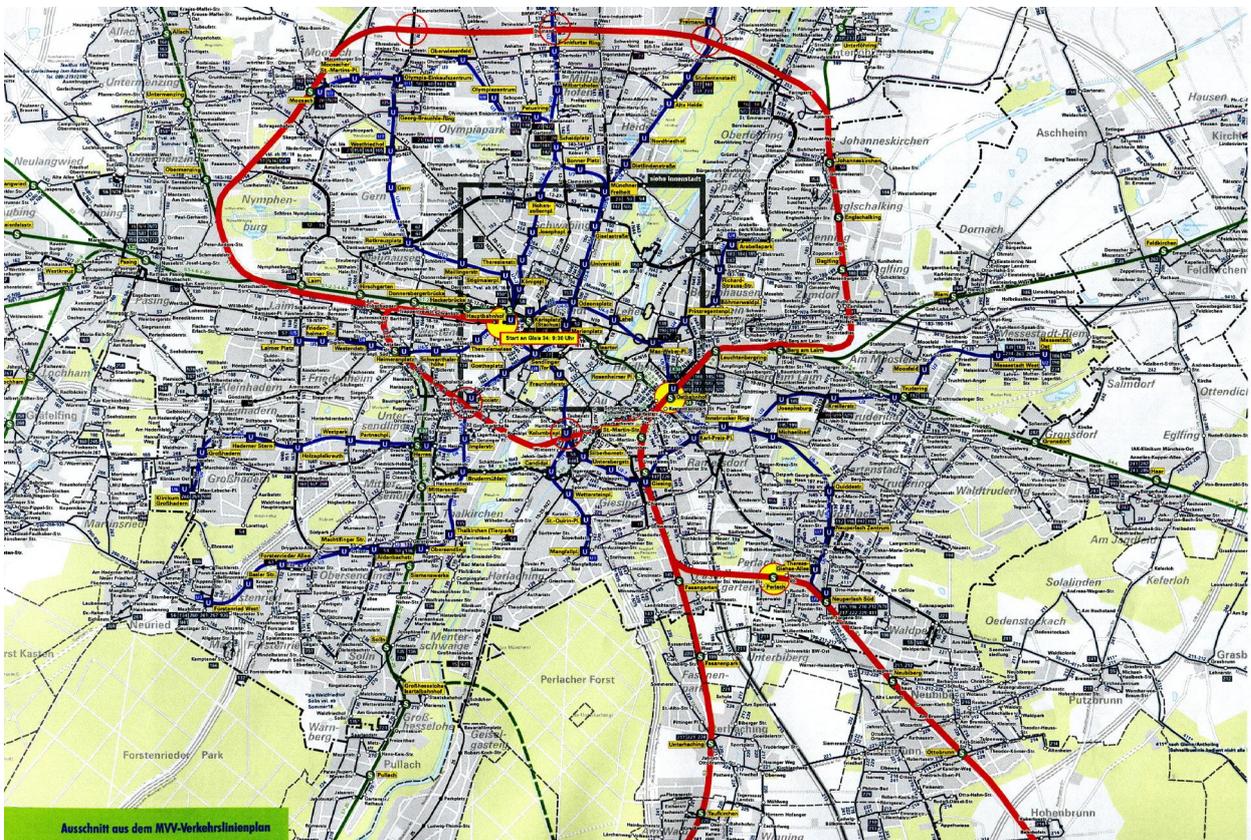


Abbildung: Rundfahrt-Trasse um München am 17.10.2015