

S-Bahn-Stammstreckenmodernisierung – Halbzeit erreicht

Arbeiten liegen im Zeitplan – 35 Mio. Euro bereits verbaut

(München, 31. August 2003) Am 11. Januar 2003 begannen die Modernisierungsarbeiten entlang der S-Bahn-Stammstrecke in München. Den Anfang machten dabei die Bauarbeiter im S-Bahn-Tunnel zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof. Dazu waren und sind Totalsperrungen von Samstagabend 20.00 Uhr bis Montag 4.00 Uhr notwendig. Im März konnte dann auch jahreszeitbedingt mit den Bauarbeiten im Außenbereich der Stammstrecke zwischen Hackerbrücke und Pasing begonnen werden. Für diese Arbeiten war und ist es erforderlich, dass ein Gleis gesperrt wird. Der Zeitplan wurde bisher korrekt eingehalten und der S-Bahn-Betrieb konnte nach den baubedingten Sperrungen immer pünktlich aufgenommen werden. In den ersten acht Monaten wurden 35 Mio. Euro verbaut. Die Gesamtinvestition für die Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke beläuft sich auf 90 Mio. Euro. Finanziert wird diese Maßnahme aus dem 266 Mio.-Euro-Ausbauprogramm, das zwischen dem Freistaat Bayern und der Deutschen Bahn AG vereinbart worden ist.

„Die Modernisierungsarbeiten entlang der S-Bahn-Stammstrecke haben die Halbzeit erreicht. Wir haben allen Grund uns bei den Fahrgästen und den Bürgern Münchens herzlich zu bedanken“, so Klaus-Dieter Josel, bayerischer Bahn-Chef bei der heutigen Baustellenbesichtigung mit Staatsminister Otto Wiesheu. Im Vorfeld der Bauarbeiten wurde von Skeptikern prophezeit, dass München diese Behinderungen und Ersatzmaßnahmen nicht verstehen und akzeptieren würde. Die Fahrgäste sind hier anderer Meinung. In mehreren Umfragen haben sich die Münchner positiv zur Modernisierung der Stammstrecke und den notwendigen Ersatzmaßnahmen geäußert.

Im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke wird ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) in der Betriebszentrale an der Donnersbergerbrücke und ein neues Signalsystem erstellt. Außerdem wird auf Deutschlands meist befahrener Bahnstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof eine Linienzugbeeinflussung (LZB) eingebaut. Die LZB ermöglicht die Fahrt auf elektronische Sicht und damit einen kürzeren Abstand zwischen den Zugfahrten. Mit diesen neuen Einrichtungen sind ab Dezember 2004 in der Stunde 30 Zugfahrten je Richtung, statt bisher 24 Fahrten, möglich.

Halbzeitbilanz

In den ersten acht Monaten sind entlang der Stammstrecke rund zwölf Kilometer Kabelkanäle verlegt worden. Darin befinden sich 163 Kilometer Kabel. 77 neue Signale sind bereits montiert und 25 neue Signalschränke aufgestellt. Für das neue Signalsystem sind bereits 143 Achszähler und 100 Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen mit 300 Magneten eingebaut worden. Bis zu 120 Bauarbeiter und Techniker sind bei diesen Arbeiten täglich im Mehrschichtbetrieb im Einsatz.

„Wir sind mit dem bisherigen Bauablauf sehr zufrieden. Der Zeitplan wurde voll eingehalten. Nach den baubedingten Sperrungen konnte der S-Bahn-Verkehr immer pünktlich aufgenommen werden“, sagte Siegfried Lämmermeyer, DB Netz-Niederlassungsleiter für Bayern, bei der heutigen Tunnelbesichtigung.

Sperrpausen

Bis 20. September 2003 werden die Bauarbeiten im bekannten Umfang fortgesetzt.

Vom 20.09. bis einschl. 05.10.03 ruhen die Arbeiten. Somit steht zum Oktoberfest den Fahrgästen die S-Bahn ohne Einschränkungen für die An- bzw. Abreise zur Verfügung.

Auch während der kommenden Adventszeit werden die Arbeiten ausgesetzt. Damit können die Fahrgäste für die Weihnachtseinkäufe die S-Bahn ohne Behinderungen nutzen.

Erst am 10. Januar 2004 (Samstagabend) werden die Wochenendarbeiten und am 12.01.2004 die werktäglichen Arbeiten wieder aufgenommen.

Nach dem Oktoberfest und bis zum ersten Adventwochenende (06.10. – 29.11.03) werden die Bauarbeiten in dem bekannten Umfang durchgeführt.

Weitere Bautätigkeit

Die Arbeiten entlang der Stammstrecke werden im Tunnel voraussichtlich Ende Februar 2004 und im Außenbereich Anfang April 2004 beendet. Sperrungen und Einschränkungen sind dann nicht mehr notwendig. Anschließend werden die neuen Anlagen von den Baufirmen an die DB AG übergeben. Im Anschluss daran werden die Prüfarbeiten der Bahn und des Eisenbahn-Bundesamtes durchgeführt. Ende August 2004 ist die Inbetriebnahme des neuen Elektronischen Stellwerks „Stammstrecke“ vorgesehen. Nach dem Oktoberfest 2004 finden noch die Rückbauarbeiten der alten Anlagen statt.

Daten zur S-Bahn-Stammstrecke in München



| [Download](#)

Deutsche Bahn AG
Horst Staimer
Pressesprecher für Bayern
Horst.Staimer@bahn.de

medienbetreuung.bayern@bahn.de

Daten zur S-Bahn-Stammstrecke in München

Deutschlands meist befahrene Bahnstrecke – Nadelöhr für den S-Bahn-Verkehr München – Über 1 100 Zugfahrten werktäglich

Streckenlänge:

Pasing – Ostbahnhof 11,4 km

davon Tunnelbereich 4,2 km

Neubau:	Bereits durchgeführte Arbeiten
200 km Signalkabel	163 km
45 km Fernmeldekabel	39 km
12 km Kabelkanal	12 km, Arbeit abgeschlossen
139 Signale	77
189 Achszählkreise	143
132 Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen	100
90 Mio. Euro Investition	35 Mio. Euro

Horst Staimer
 Pressesprecher für Bayern
 Tel. 089 1308-1499
 Fax 089 1308-1901
medienbetreuung.bayern@bahn.de
www.bahn.de/presse

Informationskampagne zur Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke

(München, 31.08.03) Schon vor Beginn der Bauarbeiten entlang der Stammstrecke in München startete die S-Bahn München GmbH eine umfangreiche Informationskampagne zu den Einschränkungen im S-Bahn-Betrieb. Als Baustellenmaskottchen ist dabei Maxl Maulwurf im Einsatz. Diese Figur, zahlreiche Servicemitarbeiter und Informationsbroschüren informierten die Fahrgäste in den letzten acht Monaten über die Behinderungen und die Fahrmöglichkeiten. Rund 450 000 Euro hat die S-Bahn dafür bisher investiert.

Mit dem Einsatz von bis zu 120 Servicekräften im Mehrschichtbetrieb informierte die S-Bahn die Kunden vor Ort. Dazu diente auch eine Info-Broschüre, die zwischenzeitlich in der dritten Auflage erhältlich ist. Der neue Internetauftritt der S-Bahn (www.s-bahn-muenchen.de) wurde ebenfalls als Informationsmöglichkeit von den Fahrgästen sehr häufig genutzt.

„Für uns bedeutete die Stammstreckensperrung im Hinblick auf die Kundeninformation eine große Herausforderung. Umfragen haben gezeigt, dass wir mit unserem hohen Personaleinsatz und dem Ersatzprogramm bei vielen Fahrgästen gute Noten erzielt haben“, so Michael Wuth, Geschäftsführer der S-Bahn München GmbH.

Es hat sich aber auch gezeigt, dass nicht alle Angebote angenommen werden. Die Tram 29 – sie wurde nur während den Wochenendsperrungen eingesetzt – wird nach dem Oktoberfest nicht mehr unterwegs sein. Diese Linie war nur sehr schwach nachgefragt. Der Bus-Shuttle zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof war dagegen immer gut ausgelastet.

Eine offensive Begleitung der Bauarbeiten betreibt Maxl Maulwurf. Innerhalb von wenigen Wochen konnten die Münchner diese Figur mit der Baustellentätigkeit bei der S-Bahn in Verbindung bringen. Immer häufiger wurde im Service Center der S-Bahn nach Artikeln von Maxl Maulwurf, wie z. B. Plakate oder Hinweisschilder, gefragt. Inzwischen gibt es ihn auch als Plüschtier im Service Center zu kaufen.

Horst Staimer
Pressesprecher S-Bahn München
Horst.Staimer@bahn.de

medienbetreuung.bayern@bahn.de

Halbzeit beim S-Bahn-Umbau. Zeit für unser Dankeschön an Sie!

Wir haben allen Grund, uns bei unseren Fahrgästen und den Bürgern Münchens zu bedanken: Trotz Tunnelsperrungen im S-Bahn-Verkehr am Wochenende, des Umstiegs auf Ersatzbusse und sonstiger Einschränkungen für die Modernisierung des S-Bahn-Systems haben sehr viele Menschen Verständnis gezeigt. Immer wieder haben wir deutliche Zustimmung für die umfangreichen Modernisierungsarbeiten erfahren. Beim Umbau sind wir übrigens schon ein sehr gutes Stück vorangekommen. Zum Halbzeitstand einige aktuelle Informationen:

Wir liegen voll im Zeitplan.

Voraussichtlich schon Ende Februar werden die Arbeiten so weit fertig sein, dass die S-Bahnen wieder ohne Tunnelsperrungen fahren können. Ende 2004 kann dann die Kapazität der Strecke auf stündlich 30 Züge je Richtung gesteigert werden – 20 Prozent mehr als bisher. Das bringt deutliche Entlastungen für das Herzstück des Münchner S-Bahn-Systems. Von Anfang an haben wir alle Hebel in Bewegung gesetzt, um einen schnellstmöglichen Ausbau zu erreichen. Rund 120 Bauarbeiter und Techniker arbeiten im Mehrschichtbetrieb rund um die Uhr. Bis heute wurden bereits technische Einrichtungen im Gesamtwert von 35 Millionen Euro installiert, darunter 163 Kilometer Kabel, 143 Achszähler, 100 Geschwindigkeitsprüfabschnitte, 77 Signale und 25 Signalschranken. Insgesamt werden 90 Millionen Euro für den Umbau investiert.

Oktoberfest: Die Arbeit ruht, damit der Verkehr ungehindert fließen kann.

Zum Oktoberfest brauchen die Fahrgäste in München ihre S-Bahn mehr denn je. Deshalb werden wir die Arbeiten vom 20.9. bis 5.10.2003 ruhen lassen. Das bedeutet: Die S-Bahn fährt wie gewohnt zur Wies'n-Zeit, ohne Einschränkung. Allen Wies'n-Besuchern wünschen wir viel Spaß. Apropos: Auch während der kommenden Adventszeit werden wir an den verkehrsstarken Wochenenden auf Tunnelsperrungen verzichten, damit jeder die S-Bahn für die Weihnachtseinkäufe optimal nutzen kann. Am 10. Januar werden wir unsere Wochenendarbeiten wieder aufnehmen.

Das sollten Sie wissen:

Tunnelsperrungen bis Ende Februar 2004

- jeweils Samstag 20.00 Uhr bis Montag 4.00 Uhr

Tunnelsperrung aufgehoben

- während des Oktoberfestes vom 20.9. bis 5.10.2003
- an Adventswochenenden, über Weihnachten und Neujahr bis einschließlich 4. Januar 2004

Aktuelle Informationen:

Internet: www.s-bahn-muenchen.de

Hotline: 0 18 05/66 10 10

Service-Center: München Hauptbahnhof

Unser nächstes Ziel: Tunnel frei ab Ende Februar.

Wenn alles so gut wie bisher weiterläuft, hat sich unser erheblicher Planungsaufwand gelohnt. Worauf es auf alle Fälle ankommt: München hat schon bald eine noch leistungsstärkere S-Bahn. Für die erforderlichen Einschränkungen bitten wir Sie bis dahin noch um etwas Geduld. Und bleiben Sie Ihrer S-Bahn weiter treu – es lohnt sich.