

Alternatives S-Bahnkonzept für München: Teilausbau Südring

Ziel dieses Fahrplankonzeptes ist die konsequente Minimierung der Reisezeiten, das durch die folgenden drei Maßnahmen erreicht wird:

- Einführung des reinen **10-Minuten-Taktes** tagsüber **auf allen S-Bahnlinien**
- konsequente **Realisierung von Direktanschlüssen**
- **kreuzungsfreier Ausbau der Gleisanlagen** zur Vermeidung von Verspätungen

Da das Münchner S-Bahnnetz westlastig ist, wird die erforderliche Kapazität in der Innenstadt durch die von Westen auf München zulaufenden Strecken bestimmt. Der gewünschte 10-Minuten-Takt auf den sechs S-Bahnstrecken von Freising / Flughafen, Petershausen / Altomünster, Mammendorf (bisher: Nannhofen), Geltendorf, Herrsching und Tutzing ergibt 36 S-Bahnzüge pro Stunde und Richtung. Hinzu kommen noch jeweils drei S-Bahnzüge aus Geretsried (bisher: Wolfratshausen) und Deisenhofen (S27), so dass insgesamt 42 S-Bahnzüge pro Stunde München aus westlicher Richtung erreichen und wieder verlassen.

Mit der „Linienzugbeeinflussung“ (LZB) und dem nachzurüstenden „Automatischen Fahren und Bremsen“ (AFB) können auf der S-Bahnstammstrecke 37,5 Züge pro Stunde und Richtung abgefertigt werden. Das vorgestellte Konzept sieht dort lediglich 33 Züge pro Stunde und Richtung vor. Sechs Züge pro Stunde und Richtung (Linien S13 und S16) können auf dem Südring fahren, wobei zwischen München Süd (Poccistraße) und München Ost (Ostbahnhof) ein viergleisiger Ausbau entbehrlich ist, wenn auch dort die LZB zusätzlich eingebaut wird. Die nunmehr ganztägig im 20-Minuten-Takt verkehrende S27 aus Deisenhofen endet wie bisher im Starnberger Bahnhof (München Hbf., Gleis 35/36). Dadurch entsteht zwischen Solln und Donnersbergerbrücke ein ganztägiger 10-Minuten-Takt.

Die bisher zwischen Pasing und Deisenhofen verkehrende S20 wird durch Direktanschlüsse am Heimeranplatz zwischen der S7 und der S13 sowie der S27 und der S16 ersetzt. Dazu wird der Bahnhof Heimeranplatz kreuzungsfrei und viergleisig ausgebaut, um ein gleichzeitiges und unabhängiges Ein- und Ausfahren zweier S-Bahnzüge in gleicher Fahrtrichtung zu ermöglichen. Dieses System, das bereits an den U-Bahnhöfen Innsbrucker Ring und Scheidplatz praktiziert wird, ermöglicht den Fahrgästen, zwischen beiden Zügen ohne Zeitverlust am gleichen Bahnsteig umzusteigen (Korrespondenz).

Darüber hinaus werden auch an den Bahnhöfen Pasing und Leuchtenbergring sowie in Laim Direktanschlüsse eingerichtet. Die beiden in Pasing korrespondierenden S-Bahnzüge der Linien S3 und S16 beziehungsweise S6 und S13 treffen sich erneut 20 Minuten später am Bahnhof Leuchtenbergring. Die S3 und die S6 fahren über die bestehende Stammstrecke über Hauptbahnhof, wogegen die S16 und die S13 zeitgleich über den Südring geleitet werden. Dieses **System der doppelten Korrespondenz** hat die Deutsche Bundesbahn bereits im System **IC '79** ab 1979 in Köln Hbf und in Dortmund Hbf realisiert. Hierbei fuhr ein Zug über Duisburg und Essen und der andere über Wuppertal und Hagen.

Die Direktanschlüsse in Laim zwischen der S1 und der S13 beziehungsweise der S1 und der S16 ermöglichen zusammen mit der Korrespondenz am Heimeranplatz neue bequeme Tangentialverbindungen ohne Zeitverlust. Insbesondere erhält damit der Münchner Südwesten eine um 15 Minuten schnellere Verbindung zum Flughafen. In Deisenhofen wird zudem der Anschluss zwischen der S27 aus Richtung Solln zur S2 in Richtung Holzkirchen und umgekehrt gewährleistet. Daraus ergibt sich folgendes Liniennetz:

- S1 Freising – Neufahrn – Hauptbahnhof – Kreuzstraße
Flughafen – Neufahrn – Hauptbahnhof – Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- S2 Petershausen – Dachau – Hauptbahnhof – Holzkirchen
Altomünster – Dachau – Hauptbahnhof – Deisenhofen
- S3 Mammendorf – Hauptbahnhof – Ebersberg
- S13 Maisach – Südring – Grafing Bahnhof
- S4 Geltendorf – Hauptbahnhof – Erding
Grafrath – Hauptbahnhof – Markt Schwaben
- S5 Herrsching – Hauptbahnhof – Ostbahnhof
Weßling – Hauptbahnhof – Ostbahnhof
- S6 Tutzing – Hauptbahnhof – Ismaning – Flughafen
- S16 Gauting – Südring – Ismaning
- S7 Geretsried – Wolfratshausen – Solln – Hauptbahnhof – Ostbahnhof
- S27 Deisenhofen – Solln – Hauptbahnhof, Gleis 35/36

10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit	
S1 Neufahrn	S1 Höhenkirchen-S.
S2 Dachau	S2 Deisenhofen
S3/S13 Maisach	S3/S13 Grafing Bahnhof
S4 Grafrath	S4 Markt Schwaben
S5 Weßling	S5 Ostbahnhof
S6/S16 Gauting	S6/S16 Ismaning
S7/S27 Solln	S7/S27 Donnersbergerbr.

10-Minuten-Takt zur Normalverkehrszeit	
S1 Neufahrn	S1 Ottobrunn
S2 Dachau	S2 Deisenhofen
S3/S13 Lochhausen	S3/S13 Trudering
S4 Puchheim	S4 Riem
S5 Germering	S5 Ostbahnhof
S6/S16 Planegg	S6/S16 Ismaning
S7/S27 Solln	S7/S27 Donnersbergerbr.

Darüber hinaus wird jeder Endbahnhof – mit Ausnahme von Altomünster – vom Betriebsbeginn bis zum Betriebsschluss im 20-Minuten-Takt bedient.

In den Bahnhöfen Laim und Heimeranplatz werden jeweils vier Gleise, im Ostbahnhof acht Gleise und am Leuchtenbergring sechs Gleise ausschließlich von der S-Bahn benutzt. Die Realisierung dieser Bahnhofsumbauten sowie der kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelungen kostet etwa 600 Millionen Euro, was gegenüber dem zweiten S-Bahntunnel eine Ersparnis von zwei Dritteln bedeutet.