

[Verkehr](#)

Weichenstellung für den S-Bahn-Südring

In der zweiten Jahreshälfte könnte bereits über das Projekt entschieden werden

Frank Müller und Michael Knopf

(SZ vom 04.01.1994) - Und sie bewegt sich doch: Bei der Suche nach einer Medizin gegen den Infarkt des S-Bahn-Netzes ist gestern eine Vorentscheidung gefallen. Nur der bisherige Bundesbahn-Südring hat eine Chance, zur neuen - zweiten - Stammstrecke der S-Bahn neben dem Innentunnel zwischen Hackerbrücke und Ostbahnhof zu werden. Planungs- und Umweltschutzreferat haben bereits eine entsprechende 'Machbarkeitsstudie' in Auftrag gegeben, wie das Rathaus am Montag meldete. Ergebnisse sollen noch in diesem Jahr vorliegen.

Das Problem ist seit langem bekannt, und auch eine Lösung wußte man: Auf der Stammstrecke der S-Bahn zwischen Laim und Ostbahnhof geht es arg eng zu; jede Störung legt alles lahm; eine Verbesserung des Angebots - die Verkürzung der Taktzeiten zum Beispiel - scheitert schon allein an diesem Nadelöhr.

Es bedürfte also einer zweiten West-Ost-Verbindung im Süden, auch zur Verknüpfung mit der U-Bahn. Grundsätzlich hat sich der Stadtrat schon längst dafür ausgesprochen; nun unternimmt das Rathaus immerhin den ersten Schritt: In einer Untersuchung soll zunächst geklärt werden, wie der Ausbau der vorhandenen Gleise technisch aussehen könnte und was er kosten würde.

Anschließend, in der zweiten Jahreshälfte vermutlich, könnte bereits über das Projekt entschieden werden. Die neue S-Bahn-Route würde die bestehende Trasse des DB-Südrings nutzen, der die Stammstrecke bei der Donnersbergerbrücke verläßt und durch Westend, Sendling und Giesing zum Ostbahnhof führt. Über ihn rollen bislang die DB-Züge vom Hauptbahnhof Richtung Salzburg.

Voraussetzung für einen S-Bahn-Betrieb wäre ein umfangreicher Ausbau. Vorläufige Schätzungen sprechen von 400 Millionen Mark Gesamtkosten. Bisherige Konzepte waren von drei Bahnhöfen auf der neuen Trasse ausgegangen.

Neben dem bereits bestehenden S-Bahn-Verknüpfungspunkt mit der U4/U5 am Heimeranplatz wären dies Poccistraße (mit Anschluß an die U3 und U6) sowie Kolumbusplatz (U1/U2).

Endgültig aus dem Rennen dürfte damit der Plan sein, parallel zum bestehenden Innentunnel der S-Bahn eine zweite Röhre zu graben, um die Stammstrecke zu entlasten. Dies hätte ein Vielfaches der Südring-Kosten erfordert. Planungsreferats-Sprecher Cornelius Mager erteilte dieser Idee aber auch eine prinzipielle Absage: 'Ein zweiter Tunnel würde eines der Hauptprobleme unseres S-Bahn-Netzes festschreiben, nämlich die Stern-Struktur.'

Mit dem Südring dagegen würde sich die S-Bahn neue Einzugsgebiete erschließen, so Mager weiter. Die neue Trasse wäre - wenn sie denn kommt - der zweite große Modernisierungsschub für die S-Bahn.

Bereits im vergangenen Jahr hatte die DB von Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann den Planungsauftrag für ein neues Signalsystem im S-Bahn-Tunnel bekommen. Von diesem verspricht sich die Bahn einen Zehn-Minuten-Takt auf wenigstens drei S-Bahn-Linien, weil künftig 33 statt der heute möglichen 24 Züge pro Stunde durch den Tunnel geschleust werden könnten. Die Gesamtkosten dieses Projekts: 250 Millionen Mark.

- **Verkehr** - Die Münchner S-Bahn - Glücksfall oder Trauerspiel?
- **Transrapid** - In sieben Minuten zum Flughafen?
- **Verkehr** - Die Trambahn - Renaissance einer Legende
- **Verkehr** - Der Mittlere Ring - im Kreisverkehr um die City
- **Verkehr** - Der Autobahnring A 99 - Kreismagistrale des Südens
- **Fahrradfahrer** - Eine Stadt auf zwei Rädern
- **Verkehr** - Die umstrittensten Projekte der Stadt

[Artikel drucken](#) | [Fenster schließen](#)