



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Presse](#) > [Pressemitteilungen](#)

Pressemitteilungen

Neue S-Bahnlinie S5, Teilung der S7

24. April 2024

- Freistaat und Deutsche Bahn weiten Angebot ab Dezember aus
- Neustart der S5 und Teilung der S7 kommen
- Verkehrsminister Bernreiter: „Größte Linienerneuerung im Münchner S-Bahnnetz seit 15 Jahren!“

Der Freistaat Bayern und die DB wollen die Münchner S-Bahn besser und stabiler machen. Dazu haben sich beide auf ein Comeback der Linie S5 geeinigt. Schon ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 sollen unter dieser Liniennummer durchgehende Züge zwischen den Stationen Kreuzstraße und Pasing beziehungsweise Germering-Unterpfaffenhofen, mit Einfahrten bis Weßling, verkehren. Im Kontext dieser Linienreform wird auch die bisherige S7 modifiziert und endet dann aus Wolfratshausen kommend oberirdisch am Münchner Hauptbahnhof. Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter: „Insgesamt weiten wir damit das Angebot der Münchner S-Bahn deutlich aus und entlasten gleichzeitig die S-Bahn-Stammstrecke. Davon erwarte ich mir einen klaren Qualitätsschub für die Fahrgäste!“ Der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr den S-Bahn- und Regionalverkehr im Freistaat organisiert, hat für dieses Projekt nun das Signal auf Grün gestellt.

„Ich bin insgesamt sehr guter Dinge, dass diese Sondermaßnahme greifen wird und die Mittel gut investiert sind. Die Qualität bei der Münchner S-Bahn hat zuletzt, wie auch im bundesweiten Bahnverkehr, sehr nachgelassen. Gerade die S7 ist wegen der weitgehenden Einleisigkeit problematisch. Daher bestand ganz klarer Handlungsbedarf, ein ‚Weiter-so‘ habe ich nicht mehr akzeptiert“, so Verkehrsminister Bernreiter.

Heiko Büttner, Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn München ergänzt: „Es ist toll, dass der Freistaat hier gemeinsam mit uns neue Wege geht. Das Comeback der S5 ist die größte Neuerung in unserem Liniennetz seit Jahrzehnten und eine echte Win-Win-Situation. Wir machen die heutige S7 zuverlässiger und entsprechen mit der Aufteilung auch den Wünschen der Landkreise und Anrainerkommunen. Gleichzeitig reduzieren wir die Belastung unserer Hauptschlagader Stammstrecke in den Spitzenzeiten und machen damit das gesamte S-Bahn-System stabiler. Davon erwarten wir uns positive Effekte auf die Zuverlässigkeit, von denen all unsere Fahrgäste profitieren. Ein wichtiger Baustein für eine Starke Schiene in der Metropolregion München.“

Christoph Göbel, Landrat des Landkreises München: „Im Sinne der Fahrgäste, insbesondere entlang der beiden Äste der heutigen S7, aber auch im Gesamtnetz, begrüße ich jede Maßnahme, die dazu beiträgt, den Betrieb zu stabilisieren und wieder mehr Verlässlichkeit der S-Bahn zu erreichen. Nur so ist der ÖPNV in der Region München – und die S-Bahn ist nun einmal sein Rückgrat – eine alltagstaugliche

Option für die Bürgerinnen und Bürger. Mit der beschlossenen Linienteilung und Umstrukturierung ist zwar für manche Relation nun ein Umstieg erforderlich, die Vorteile für die Pünktlichkeit und die Stabilität des Gesamtsystems durch die Entlastung der Stammstrecke überwiegen jedoch meines Erachtens deutlich.“

Josef Niedermaier, Landrat des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen: „Die fehlende Zuverlässigkeit der S7 ist wegen der vielen Verspätungen und Ausfällen in den letzten Jahren für die Fahrgäste aus unserem Landkreis zu einem großen Ärgernis geworden. Deshalb begrüßen wir die Änderungen an der S7 sehr und hoffen, dass die Verbindungen insgesamt wieder stabiler und attraktiver werden. Mein großer Dank gilt dem Freistaat und der Bahn, welche die Anregungen aus der Region aufgenommen und diese pragmatisch und schnell umgesetzt haben.“

Die Linie S5 verbindet künftig Kreuzstraße mit Pasing und wird im Netzplan petrolblau dargestellt. An Wochentagen wird sie in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags bis Germering-Unterpfaffenhofen bzw. Weißling verlängert und sorgt dort zusammen mit den Zügen der S8 für den Zehn-Minuten-Takt in den gewohnten Fahrzeiten. In Pasing gibt es mit dieser fünften S-Bahn-Linie ein Viertel mehr Fahrtmöglichkeiten als bisher. Dies stärkt die innerstädtische Ost-West-Achse und trägt auch der dynamischen Siedlungsentwicklung im Umfeld der Bahnstationen Pasing, Laim und Hirschgarten Rechnung.

Die Linie S7 fährt künftig nicht mehr durch die Stammstrecke, sondern nur noch zwischen Wolfratshausen und dem Münchner Hauptbahnhof, wo sie oberirdisch auf Gleis 36 ankommt. Den Halt Hackerbrücke kann sie dadurch nicht bedienen. Fahrgäste können an der Station Donnersbergerbrücke am selben Bahnsteig komfortabel zu den anderen S-Bahn-Linien umsteigen. Zudem ist die heutige S7 von allen Linien am besten an die U-Bahn angebunden: Umstiege sind in Obersendling (U3), am Harras (U6) und am Heimeranplatz (U4 + U5) möglich. „Schon bei kleinen Verspätungen der heutigen S7 gerät der fein austarierte Fahrplan auf den eingleisigen Abschnitten ins Wanken, was sich schnell auf die gesamte Linie und Stammstrecke auswirken kann. Mit der neuen Aufteilung lassen sich diese Folgeeffekte reduzieren. Da die künftige S7 am Hauptbahnhof endet, ist sie außerdem nicht mehr von Beeinträchtigungen auf der Stammstrecke betroffen. Dadurch erreichen Fahrgäste auch Busanschlüsse an Knotenpunkten wie zum Beispiel in Solln oder Höllriegelskreuth zuverlässiger“, erklärt Thomas Prechtl, Sprecher der Geschäftsführung der BEG.

In der Münchner S-Bahn-Stammstrecke sinkt in den Hauptverkehrszeiten die Zahl der Fahrten im Abschnitt zwischen Donnersbergerbrücke und Ostbahnhof um drei Züge je Stunde und Richtung, da die S7 wegfällt und die neue S5 die Fahrzeiten der 10-Minuten-Takt-Züge der S8 nutzt. Dafür wird es mehr Fahrten mit Langzügen geben.

Im Jahr 2023 sind bei der Münchner S-Bahn lediglich 90 Prozent der Züge pünktlich gewesen. Auf dem Westast der Linie S7 betrug die Pünktlichkeitsquote gar nur 87,9 Prozent, auf dem Ostast 90,4 Prozent. Zudem waren 2023 bei der Münchner S-Bahn 8,4 Prozent der Zugleistungen ausgefallen. 2021 hatten im Münchner S-Bahn-Netz die Pünktlichkeitsquote 92,7 Prozent und die Ausfallquote 6,6 Prozent betragen, 2022 lauteten die entsprechenden Werte 90,1 Prozent und 6,0 Prozent. Die hier aufgeführten Pünktlichkeitsquoten beziehen sich auf eine Verspätung ab sechs Minuten.

Die Linie S5, die es seit Beginn der Münchner S-Bahn-Ära 1972 gegeben hatte, war Ende 2009 durch die Inbetriebnahme des neuen S-Bahnhofs München Hirschgarten und der damit erfolgten Umstrukturierung und Umbenennung der S-Bahn-Linien als Linienbezeichnung entfallen. Vor ihrem Wegfall hatte sie zuletzt die Strecke von Herrsching bis Holzkirchen bedient.

Die beigefügte **Grafik** können Sie gerne für Ihre Berichterstattung verwenden (Quelle: BEG).

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

