

München

Seltsames Gerät, große Wirkung Grüne stellen Nahverkehrskonzept vor Über

Pfingsten herrscht traditionell Bauhochbetrieb im Schienennetz der Bahn

Wegen einer defekten Gleisstopfmaschine gerät der S-Bahn-Fahrplan den gesamten Dienstag über massiv aus dem Takt. Und dann meldet auch noch die U-Bahn eine Betriebsstörung

Von Marco Völklein

Erich Brzosa, der für München zuständige Manager bei der Bahntochter DB Netz, gab sich merklich zerknirscht am Dienstagvormittag. Bis Montagmittag sei die Gleisbaustelle zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring absolut nach Plan verlaufen, sagte Brzosa. Dann aber habe eine Spezialmaschine ihren Geist aufgegeben. Deshalb musste die Bahn das eigentlich nur für das lange Pfingstwochenende geplante Notprogramm bis weit in den Montag hinein verlängern. Und zehntausende Kunden verärgern. Wir entschuldigen uns dafür bei den S-Bahn-Fahrgästen, sagte Brzosa.

Seiner Darstellung nach hatten die beauftragten Baufirmen am Montag eine defekte Gleisstopfmaschine aus der laufenden Baustelle herausnehmen müssen. Die Deutsche Bahn (DB) hatte von Freitagabend an vier Weichen und 300 Meter Gleis im Ostbahnhof sowie in Richtung Leuchtenbergring austauschen lassen. eigentlich sein routinemäßiger Vorgang, wie Brzosa betont. Die Baufirmen waren seinen Angaben zufolge bis Montag gut im Plan, sodass die Arbeiten eigentlich, wie vorgesehen, in der Nacht von Montag auf Dienstag hätten abgeschlossen werden sollen. Dann aber fiel die Maschine aus. Die sorgt dafür, dass. nachdem die Arbeiter die neuen Gleise und Weichen verlegt haben. der Schotter unter den Schienen und Schwellen verdichtet und das Gleis korrekt ausgerichtet wird. Können die Gleisstopfarbeiten nicht ausgeführt werden, darf die Strecke nicht befahren werden. Der Ausfall der Spezialmaschine, sagt Brzosa, wirbelte unseren Zeitplan völlig durcheinander.

Rasch war klar, dass die DB von einer anderen Baustelle eine Ersatzmaschine abziehen musste. Das gestaltete sich aber schwieriger als gedacht: Denn über Pfingsten herrscht traditionell Bauhochbetrieb im Schienennetz der Bahn. Auf einer Schienenbaustelle hinter Augsburg wurden die DB-Leute dann fündig. dort gab es nicht nur einen Gleisstopfzug, sondern auch das zur Bedienung nötige Personal. Am Dienstagnachmittag sollten Menschen und Maschine nach München gebracht werden.

Die Fahrgäste wurden unterdessen per E-Mail auf massive Behinderungen vorbereitet: Weil am Ostbahnhof weniger Gleise zur Verfügung standen, fuhren am Dienstagmorgen lediglich zwei Linien durch den S-Bahn-Tunnel. Später kamen weitere Linien hinzu, andere aber wurden gebrochen oder fielen. wie die S20. komplett aus. Am Ostbahnhof hätten nur noch etwa 80 Prozent der Kapazität zur Verfügung gestanden, am Leuchtenbergring seien es nur 50 Prozent gewesen, ebenso in der Ein- und Ausfahrt zum S-Bahn-Werk in Steinhausen, erklärte ein DB-Sprecher. Da sind die Engpässe. Ein Bahnkunde schimpfte unterdessen im Internet: Wieder einmal Chaos. Das einzige, was bei der S-Bahn wirklich pünktlich kommt, sind die ständigen Tarifierhöhungen.

Hieß es zunächst, die Misere werde bis Dienstagmittag dauern, so zeichnete sich rasch ab, dass dieser Zeitplan wohl nicht zu halten sein wird. Am Nachmittag teilte der Konzern mit, dass der S-Bahn-Verkehr erst wieder am Mittwoch zu Betriebsbeginn planmäßig aufgenommen wird. Weitere Verzögerungen allerdings soll es nicht geben, versicherte ein Bahnsprecher auf Nachfrage: Bis Mittwochfrüh kriegt der neue Trupp das auf jeden Fall hin.

Für zusätzliche Komplikationen im Münchner Nahverkehrsnetz sorgte dann auch noch eine Betriebsstörung bei der U-Bahn. Gegen 12 Uhr hatten Techniker einen Schienenschaden auf der Strecke der U3 und U6 auf Höhe des Sendlinger Tors ausgemacht. Fachleute rückten an und begutachteten den Schaden, reparierten diesen auch anschließend. dennoch ließ die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) die U3 etwa zweieinhalb Stunden lang von Fürstenried West kommend nur bis zur Implerstraße fahren, aus Moosach kommend war für die U3-Züge bereits an der Münchner Freiheit Schluss. Die U6 fuhr laut MVG weitgehend planmäßig.

Ohnehin werden die Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr sich in den nächsten Wochen und Monaten auf einige baustellenbedingte Behinderungen einstellen müssen. So lässt die MVG seit Dienstag Gleise und Weichen auf der sogenannten Tram-Stammstrecke zwischen Stachus und Sendlinger Tor austauschen. Bis weit in den Herbst hinein sind Umleitungen und Linienunterbrechungen vorgesehen. Zudem wird während der Pfingstferien am U-Bahnhof Implerstraße eine Rolltreppe ausgetauscht. Die stadtauswärtigen Züge Richtung Fürstenried West (U3) und Klinikum Großhadern (U6) können deshalb bis Freitag, 27. Mai, nicht an der Implerstraße halten. Infolge der Sperrung stehen dort nicht mehr die mindestens erforderlichen Flucht- und Rettungswege etwa für den Fall einer Evakuierung zur Verfügung. Daher darf die MVG den Bahnsteig aus Sicherheitsgründen nicht anfahren. Die Grünen im bayerischen Landtag fordern bis zum Jahr 2030 einen Zehn-Minuten-Takt im Münchner S-Bahn-Verkehr sowie die Verdopplung der Fahrgastzahlen auf mehr als 1,5 Millionen täglich. Dazu hat die Partei bei dem Verkehrsplaner Thomas Kantke und dem Eisenbahningenieur Stefan Baumgartner ein Konzept S-Bahn München 2030 entwickeln lassen. Darin fordern die beiden Planer unter anderem erneut den (Teil-)Ausbau des Bahn-Südrings sowie zahlreiche weitere Verbesserungen im gesamten Münchner S-Bahn-Netz. Um zum Beispiel eine schnelle Zugverbindung von der Innenstadt zum Flughafen zu realisieren, sieht ihr Konzept eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Neulustheim und Neufahrn für 1,2 Milliarden Euro vor. Auf der

könnten dann S-Bahnen in weniger als 18 Minuten zum Airport rauschen, wie Kantke betont.

Markus Ganserer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen, forderte von der Staatsregierung beim S-Bahn-Ausbau Weitsicht statt Tunnelblick. Die gut 3,1 Milliarden Euro für den geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel unter der Innenstadt sowie weitere Milliarden für ohnehin notwendige Ausbaumaßnahmen sollte der Freistaat lieber in das Konzept der Grünen stecken. Wichtig sei es, sich nicht nur auf die Innenstadt zu konzentrieren, sondern auch auf die bestehenden Außenäste, so Ganserer. Dort würden fast 90 Prozent der Störungen entstehen, etwa weil Bäume ins Gleis krachten, Signale ausfielen oder S-Bahnen sich die Gleise mit Regional-, Fern- und Güterzügen teilen müssten und so Verspätungen in das Netz der S-Bahn hineintragen.

Ein ähnliches Konzept hatten Kantke und Baumgartner bereits vor einigen Jahren vorgelegt. und damals bereits diverse Verbände wie beispielsweise den Bund Naturschutz, den Verkehrsclub Deutschland und den Fahrgastverband Pro Bahn hinter sich versammelt. Es sieht einen durchgehenden Zehn-Minuten-Takt auf allen Linien im stadtnahen Bereich vor, zudem eine Verdoppelung des Zugangebots. Dazu müsste die Deutsche Bahn ihren Bestand an S-Bahnen in München von derzeit etwa 250 auf 400 aufstocken. Außerdem sieht das Konzept mehr als 60 kleinere wie größere Baumaßnahmen vor. unter anderem den zweigleisigen Ausbau der Strecke von Grafing Bahnhof nach Ebersberg, den viergleisigen Ausbau der Strecke Buchenau. Grafrath sowie den Ausbau der S8-Ost auf vier Gleise zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Alles in allem veranschlagen sie dafür Investitionskosten von drei Milliarden Euro. mvö

Das ist der Übeltäter! , wenn man so will: Dienstagfrüh hatten Arbeiter die defekte Gleisstopfmaschine am S-Bahn-Werk in Steinhausen abgestellt. Sie verdichtet Schotter unter den Schienen und richtet das Gleis korrekt aus. Foto:Pp

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 18. Mai 2016, Seite 30