



## Da hilft nur der Griff zur Bibel

**Was bei S-Bahn-Störungen zu tun ist, hat die Bahn in einem dicken Ordner niedergelegt - weil der Streit über den Ausbau nach wie vor tobt, wird dieser Ordner wohl noch lange gebraucht**

Von Marco Völklein

Jeder Mitarbeiter, der in der dreistöckigen abgedunkelten Leitstelle der Bahn an der Donnersberger Brücke sitzt, hat an seinem Arbeitsplatz einen dicken Ordner. Sie nennen ihn 'die Bibel'. Jeder Fahrdienstleiter, jeder Disponent, jeder Mitarbeiter, der Fahrgäste informieren soll, muss darauf zurückgreifen. Und zwar immer dann, wenn auf der S-Bahn Stammstrecke in der Münchner Innenstadt eine größere Störung eintritt. Wenn also zum Beispiel eine S-Bahn wegen eines Notarzteeinsatzes die Schienen blockiert. Oder wenn wegen einer Störung am Ostbahnhof keine Signale gestellt werden können. Je nach Schwere des jeweiligen Vorfalles rufen die Notfallmanager der Bahn die nötigen Maßnahmen aus. Und die sind eben in jenem dicken Ordner erfasst. In der Bibel der Münchner Bahn.

In den vergangenen Tagen mussten die Bahner an der Donnersberger Brücke öfter mal zur Bibel greifen. Am Montag behinderte ein Notarzteeinsatz am Marienplatz den Verkehr, vergangene Woche bremsten ein defekter Zug am Stachus, ein falscher Feueralarm und ein gestörtes Sicherungselement im Stellwerk Unterföhring die S-Bahn-Fahrgäste aus. Immer wieder ziehen Not- oder Ausfälle Störungen auf den Schienen nach sich.

Immerhin: Den Winter will die Bahn nun in den Griff kriegen. Mit einem Aktionsprogramm möchten die Konzernmanager verhindern, dass in diesem Winter Weichen wieder festfrieren oder Züge länger in die Werkstatt stehen, weil die Techniker sie nicht schnell genug vom Eis befreien können. Bayernweit hat der Konzern an 63 stark befahrenen Stellen die Weichenheizungen aufgerüstet und leistungsstärker gemacht - etwa jede vierte davon befindet sich im Großraum München. Zudem stehen rund um die Landeshauptstadt laut Bahn 250 Mitarbeiter bereit, auszurücken und mit Schaufel und Spitzhacke den festgefahrenen und gefrorenen Schnee aus den blockierten Weichen zu holen. Jedoch haben auch am gestrigen Dienstag erneut Weichenstörungen Verspätungen von bis zu 15 Minuten verursacht. Die Züge der S1 rauschten, von Moosach kommend, ohne Halt bis zum Münchner Hauptbahnhof durch und endeten im Starnberger Flügelbahnhof. Dort mussten Reisende zum Flughafen auch einsteigen.

Daher ist Fahrgastvertretern das Winteraktionsprogramm der Bahn lange nicht genug. So sieht Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn neben dem Konzern auch die Politik gefordert: 'Für eine nachhaltige Reduzierung der Störfälle muss das Gleisnetz ertüchtigt werden', fordert er. Dies ließe sich schon durch relativ einfache Bauarbeiten erreichen. Als Beispiel nennt Barth den Ausbau der Sendlinger Spange und deren Anbindung an den Bahnhof Laim. Bei Störungen könnten die S-Bahnen von dort nach Sendling umgeleitet werden, wo die Passagiere in die U-Bahn umsteigen könnten. Doch vor allem die Staatsregierung starre, wie auch die Münchner Stadtspitze, stets nur auf den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke durch die Innenstadt - und verzögere so kleinere Maßnahmen, klagt Barth. Tatsächlich ist das Verkehrsministerium derzeit damit beschäftigt, das Geld für den Bau der Röhre aufzutreiben und einen Bau- und Finanzierungsvertrag auszuhandeln. Noch im Dezember soll es so weit sein, verspricht Minister Martin Zeil (FDP). Tunnelgegner wie der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge sind dagegen skeptisch. Aus ihrer Sicht haben weder Bund noch der Freistaat genügend Geld.

Mit seiner Kritik steht Barth nicht allein. Auch die Grünen und die Freien Wähler im Landtag, die FDP im Münchner Stadtrat, der Bund Naturschutz und viele andere Gruppen - darunter die Bürger in Haidhausen - argumentieren so. Denn immer, wenn es um die Probleme der Münchner S-Bahn geht, streiten die Diskutanten umgehend über die zweite Tunnelröhre, die vom Leuchtenbergring über Ostbahnhof, Marienhof und Hauptbahnhof nach Laim führen soll. Die Befürworter versprechen sich von ihr vor allem eine Entlastung der bisherigen Stammstrecke und eine Ausweichmöglichkeit bei Störungen, die andernfalls das gesamte Netz in Mitleidenschaft ziehen. Zudem bilde die Röhre die nötige Basis für einen weiteren Ausbau des Schienenverkehrs im Großraum München. Die Gegner warnen hingegen davor, bei geschätzten Baukosten von zwei Milliarden Euro eine riesige Summe in einem Tunnelbauwerk zu verbuddeln; das Geld könne letztlich sinnvoller in den Ausbau der Außenbereiche gesteckt werden.

Und so flogen auch am vergangenen Mittwoch im Münchner Stadtrat mal wieder die Fetzen. Spannend war vor allem, dass die Stadtpolitiker, allen voran die Grünen, vehement darauf pochten, dass auch Regionalzüge durch die zweite Röhre fahren. Denn derzeit sieht das Konzept nur vor, dass mit dem neuen Tunnel pro Stunde drei S-Bahnen mehr durch die Innenstadt fahren werden als bisher. Gegner führen dies immer wieder als Argument gegen die teure Investition an. Die Grünen, in deren Reihen viele von ihnen sind, drängen daher darauf, dass in die Röhre auch Regionalzüge fahren können, die mehr Fahrgäste aus dem Umland (auch jenseits des jetzigen MVV-Bereichs) in

die Innenstadt bringen. Bahn und Freistaat versichern stets: Solche Züge werden rollen - nur gibt es sie noch nicht. Entsprechende Fahrzeuge müssen erst entwickelt werden.

Weil dieser Streit weiter tobt, ist derzeit nur eines klar: Bis die S-Bahn besser wird - egal ob mit oder ohne zweite Röhre - werden die Bahner an der Donnersberger Brücke noch oft zu ihrer Bibel greifen müssen.

Quelle: [Süddeutsche Zeitung](#)

Nr.278, Mittwoch, den 01. Dezember 2010 , Seite 38

Fenster schließen 