

17.02.2010 11:00 Uhr

Ostbahnhof

Mit Gleiswechsel gegen den Tunnel-Stau

Am Ostbahnhof startet die S 1 von Ende März an auf einem anderen Bahnsteig: Rückstaus sollen so verhindert werden.

Von Dominik Hutter

Für viele Fahrgäste zählt es schon fast zum Alltag: das nervige Stop-and-go im S-Bahn-Tunnel, das als unerwünschte Nebenwirkung des neuen Linienkonzepts seit Mitte Dezember auffällt. Schuld an den vielen Rückstaus ist die Überlastung des Ostbahnhofs, dessen Gleise derart dicht belegt sind, dass für verspätete Züge oft kein Platz mehr frei ist.

S-Bahn-Chef Bernhard Weisser will nun beim "kleinen Fahrplanwechsel" am 28. März nachbessern. Dann wird der Verkehr stadteinwärts neu organisiert - was für die Fahrgäste bedeutet, dass sie sich an andere Abfahrtsgleise am Ostbahnhof gewöhnen müssen.

Als Störenfried Nummer eins im komplizierten Fahrplangefüge haben Experten die Linie S1 ausgemacht, die derzeit noch von Gleis 3 ihre Tour gen Freising und Flughafen antritt. Auf diesem Gleis geht es jedoch so beengt zu, dass die Züge der S1 mit schönster Regelmäßigkeit schon am Startpunkt mit Verspätung losrollen - die sich während der Fahrt noch verschlimmert und schließlich in der S-Bahn-üblichen Kette von Ursache und Wirkung das "Rückstauphänomen" vor dem Ostbahnhof mitauslöst, wie Weisser berichtet.

Die Planer haben deshalb alle Stadteinwärts-Züge neu auf die Gleise 1 bis 3 verteilt, mit etwas mehr Luft zwischen den einzelnen Abfahrten. Die S1 startet künftig von Gleis 2 - Gewohnheitstiere aufgepasst, dieses Gleis liegt an einem anderen Bahnsteig!

Die Gleiswechsel-Aktion am Palmsonntag ist freilich nur eine von mehreren Maßnahmen, mit denen Weisser gegen den Tunnelstau vorgeht. Bereits umgesetzt sind einige Verbesserungen im nahe gelegenen Betriebswerk Steinhausen, vor dessen Zufahrt die Züge oft warten müssen. Diese Staus bilden eine zusätzliche Belastung für das Gleisfeld an Leuchtenbergring und Ostbahnhof. "Man merkt einfach, dass unser Betrieb immer öfter die Kapazitätsgrenze erreicht", erzählt Weisser. Die Stammstrecke sei voll. Dennoch ist der S-Bahn-Chef im Großen und Ganzen mit der Pünktlichkeit der rot-silbernen Züge zufrieden. 2009 habe es deutlich weniger Verspätungen gegeben als noch 2008, und auch das neue Linienkonzept habe sich insgesamt bewährt. Auffällig sei jedoch, dass die S-Bahn immer häufiger nach Störfallprogrammen unterwegs ist - im Schnitt zweimal pro Monat. "Das ist ein signifikanter Anstieg."

Störfallprogramme werden vor allem bei Gleissperrungen erforderlich - verursacht beispielsweise durch Notarzteinsätze. Deren Zahl nehme ebenfalls



Durchschnittlich zweimal pro Monat fährt die S-Bahn nach einem Notprogramm. Schuld ist nicht zuletzt die steigende Zahl von Notarzteinsätzen im Zug.
(Foto: Rumpf)

stark zu, berichtet Weisser. Unter anderem, weil erschöpfte Teenager-Mädchen oder junge Frauen frühmorgens einfach in der S-Bahn zusammenklappen. Übermüdet und ohne Frühstück, da macht dann oft der Kreislauf nicht mehr mit.

Weisser schätzt, dass deutlich mehr als die Hälfte aller S-Bahn-Verspätungen durch Einflüsse "von außen" entstehen: Notarzteinsätze, Personenunfälle, und gar nicht selten blieben die Züge viel zu lange am Bahnsteig stehen, weil Fahrgäste entweder absichtlich die Türen blockieren oder auch versehentlich in der Lichtschranke stehenbleiben.

Zu den bahninternen Verspätungsursachen zählen vor allem Weichen- oder Stellwerksstörungen. Auf der Strecke liegegebliebene Züge spielten nur eine untergeordnete Rolle.

(SZ vom 17.02.2010/sonn)

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

Copyright © sueddeutsche.de GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH
Artikel der Süddeutschen Zeitung lizenziert durch DIZ München GmbH. Weitere
Lizenzierungen exklusiv über www.diz-muenchen.de