

Artikel publiziert am: 07.11.11

Datum: 08.11.2011 - 08.35 Uhr

Quelle: <http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/s-bahn-alles-passieren-muss-tz-1478227.html>

S-Bahn: Was alles passieren muss

München - 800.000 Menschen fahren täglich mit der S-Bahn zur Arbeit. Das bringt das Verkehrsmittel an seine Belastungsgrenzen. Lesen Sie hier je zehn Forderungen an Politik und Bahn: Das muss sich ändern!



© Leiprecht

10 Forderungen an die Politik:

- 1) Die zweite Stammstrecke: Ohne zweite Röhre wird auch in Zukunft jede kleine Störung auf der Stammstrecke zu einer mittleren Katastrophe führen. Der Bypass ist aber auch nötig, um angesichts des erwarteten Bevölkerungswachstums in der Metropolregion zwischen Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim Regional-Bahnen über die zweite Röhre direkt nach München und teilweise zum Flughafen zu schicken.
- 2) Die Express-S-Bahn: Die Planungen laufen bereits. Es ist ein Anachronismus, dass sich die Flughafen-S-Bahn zwischen Trudering und Johanneskirchen die zwei Gleise mit dem gesamten Güterverkehr aus Richtung Norddeutschland und vom Rangierbahnhof Richtung Balkan und Brenner teilen müssen. Der viergleisige Ausbau zur besseren Anbindung des Airports mit einer Express-S-Bahn muss daher oberste Priorität genießen.
- 3) Nadelöhr Ostbahnhof: Fünf Gleise für bis zu 60 S-Bahnen in der Stunde (wobei zwölf Züge jeweils die Fahrtrichtung ändern und ein Gleis jeweils mehrere Minuten blockieren) sind viel zu wenig. Ohne Ausbau wird es auch künftig auf der Stammstrecke häufig zu Verspätungen kommen.
- 4) Nadelöhr Pasing: Der Westkopf des Bahnhofs muss dringend erweitert werden: Richtung Geltendorf müssen sich alle Regionalzüge und die S-Bahnen Richtung München ein kurzes Gleisstück teilen. Ohne Ausbau bleibt auch hier eine Quelle von Verspätungen bestehen.
- 5) Neufahrner Spange und Erdinger Ringschluss: Für eine bessere Anbindung Nordbayerns durch direkte Züge zum Airport müssen die lange geplanten Gleisverbindungen endlich finanziert und gebaut werden.

-) Pasinger Spange: Fast vergessen, aber auf alle Fälle nötig, falls sich die zweite Stammstrecke verzögert, um auch aus Richtung Augsburg einen Flughafen-Express einführen zu können.
-) Entmischung von Strecken: Regional-, S-Bahn und Güterverkehr müssen sich noch immer die Gleise teilen: Viele Verspätungen sind die Folge. Die Münchner S-Bahn braucht wie das Berliner oder Hamburger Netz konsequent eigene Gleise. Am dringendsten ist der lange geforderte und immer wieder verschobene Ausbau der Strecken Ostbahnhof-Markt-Schwaben sowie Pasing-Buchenau (-Geltendorf).
- 8) Keine eingleisigen Strecken:** Schon der frühere S-Bahn-Chef Michael Wuth forderte regelmäßig, aber vergeblich den konsequenten, zweigleisigen Ausbau eingleisiger Abschnitte wie Markt Schwaben-Erding zur Vermeidung von Verspätungen.
-) Verlängerung der S7: Auch hier dümpelt der lange geforderte Ausbau der S-Bahn nach Geretsried wegen lokaler Streitigkeiten vor sich hin. Hier würde ein Machtwort der Staatsregierung nicht schaden.
- 10) Mehr Züge:** Der Freistaat und seine Bayerische Eisenbahngesellschaft müssen den 10-Minuten-Takt im Verdichtungsraum auf allen Linien bestellen. Der jetzige 10-Minuten-Takt nur zur Früh- und Nachmittagsspitze ist längst von der Fahrgastentwicklung überholt.

So sieht's im Stellwerk aus

10 Forderungen an die Bahn:

- 1) Automatische Ansagen, elektronische Anzeigen:** Beide werden computergesteuert. Leider stimmen beide vor allem im Störfall nur selten. Die Software ist veraltet, das System funktioniert auch nach zehn Jahren nicht richtig. Hier muss die Bahn den Mut zur Neuentwicklung haben.
- 2) Anszagezentrale:** Die Informationen der Mitarbeiter sind unzureichend und teilweise optisch schlecht aufbereitet. Die Computer sind nur eine mäßige Unterstützung. Besonders kritisch: Bei Baustellen müssen sich die Mitarbeiter die relevanten Informationen erst aus mehreren Unterlagen zusammensuchen. Fehlende oder falsche Ansagen sind deshalb kein Wunder. DB-Station Service hat das Problem erkannt und erarbeitet derzeit mit der S-Bahn Lösungen.
- 3) Zu wenig einsatzbereite Züge:** Weil die Bahn sich den Ausbau der Werkstatt in Pasing sparen wollte, werden die neuen Triebwagen für die Augsburg und Passauer Strecke im S-Bahn-Werk Steinhausen zusätzlich gewartet, das dafür eigentlich gar nicht die Kapazität hat. Zugausfälle bei der S-Bahn wegen fehlender Wartungskapazität sind die Folge. Das wird auch durch 30 zusätzliche Mitarbeiter nicht besser. Forderung: Entweder baut die DB Steinhausen aus (was lange geplant ist) oder das Werk Pasing.
- 4) Stellwerk Ostbahnhof:** Zwei Störungen pro Woche mit großen Verspätungen auf der Stammstrecke stellen die Pendler auf eine harte Probe. Statt der kosmetischen Reparaturen am Uralt-Stellwerk aus den 60er-Jahren muss endlich ein Neubau her.
- 5) Neuordnung der Linien:** Seit der Neuausrichtung des Linienkonzepts durch die Inbetriebnahme des neuen Alts-Mirsgarten im Jahr 2001 ist der Wurm im System. Im Westen stauen sich morgens S1, 2 und 4 in Laim. Am Ostbahnhof sorgen die rasch hintereinander Richtung Innenstadt wendenden Züge der S7 und S3 für Verspätungen.
 -) Mehr Triebwagen: Der Fahrzeugbestand muss dringend aufgestockt werden. Es kann nicht sein, dass die S-Bahn beispielsweise auf der am stärksten in einer Richtung frequentierten Linie, der S 4, teilweise nur zweiteilige Vollzüge statt dreiteiliger Langzüge einsetzt.
 -) Bessere Verknüpfung S-Bahn und Regional-Bus: Die kleinen Verspätungen unter sechs Minuten spielen derzeit für die S-Bahn keine große Rolle, weil sie an den Besteller keine Strafe zahlen muss. Eine Minutenpünktlichkeit ist aber nötig, weil in der Region oft nur fünf Minuten Übergang zum Anschlussbus bestehen. Hat die S-Bahn drei Minuten Verspätung, ist der Bus weg. Der nächste fährt oft erst 40 Minuten später.
- 8) Baufahrpläne:** Die Information über anstehende Bauarbeiten und Fahrplanänderungen ist deutlich schlechter geworden. Maxl Maulwurf, das Baumaskottchen, versteckt sich zusehends.

□) Längere Züge am Wochenende: Zur Erhöhung der Konzernrendite fahren seit einiger Zeit am Wochenende auf einigen Linien nur noch Kurzzüge, sodass die Fahrgäste stehen müssen. Kundenservice schaut anders aus.

10) Bahnhöfe, Toiletten: Manche Stationen sind in einem grauenvollen Zustand, von Behindertengerechtigkeit keine Rede. □ier muss noch viel passieren. Auch kann es nicht sein, dass viele Stationen keine Toilette (mehr) haben. Die Verantwortung auf die Gemeinden zu schieben ist eine Frechheit, wenn der DB-Konzern zugleich jährlich zwei Milliarden Euro Gewinn macht.

□nglisch □ □rterbuch für Bahnmitarbeiter

Fotostrecken aus München

Region □ 0



Massenkarambolage auf der A8 bei □olzkirchen

München □ 15



Sexy: Die Partybilder der vergangenen Tage

Region □ 3



Tödlicher Unfall auf der B388