



Die vier Baustellen der Bahn

Der Betrieb auf der Stammstrecke läuft derzeit alles andere als stabil - der Konzern will das in diesem Jahr ändern

Von Marco Völklein

Die Tücken der Technik hielten am Montagabend mal wieder Tausende S-Bahn-Pendler auf, die eigentlich nach der Arbeit rasch nach Hause wollten. Ein Rechner der Bahn sorgte dafür, dass nur einige wenige Linien die Stammstrecke passieren konnten. Immer wieder kommt es in den Stellwerken entlang der Stammstrecke zu Problemen; die S-Bahn-Nutzer verlieren allmählich die Geduld. Die Bahn verspricht Abhilfe; gleich an mehreren Punkten setzt sie an. Ein Überblick:

Das Stellwerk Ostbahnhof

In regelmäßigen Abständen sorgt das 1969 gebaute Stellwerk für Verdruss bei Bahnern wie Pendlern. Das Hauptproblem: Fällt in den Steueranlagen, mit denen die Stellwerker die Signale ansteuern, nur ein kleiner Bereich aus, liegt das gesamte Stellwerk lahm. Die Bahn will nun die Technik 'in mehrere Module aufspalten', so Technik-Manager Volker Hentschel. Tritt künftig ein Problem auf, fallen nur Teilbereiche aus - und nicht mehr das gesamte Stellwerk, das auch noch den Zugverkehr am Leuchtenbergring und im Abschnitt bis nach Giesing steuert. Zudem will die Bahn die Stromversorgung in dem Stellwerk aufrüsten und Kabel erneuern. Spätestens bis zum Herbst will die Bahn das Stellwerk umgerüstet haben - dann soll es besser laufen.

Die Zugsteuerung

Für die Störung am Montag war ein Ausfall der Zugnummern-Meldeanlage verantwortlich. Dieser Computer sorgt dafür, dass im Regelbetrieb die S-Bahnen automatisch durch die Gleisanlagen auf der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof geführt werden; die Mitarbeiter im Stellwerk an der Donnersberger Brücke überwachen nur den Betrieb. Fällt der Rechner jedoch aus, müssen die Fahrdienstleiter den Betrieb von Hand regeln - und das ist bei der dichten Zugfolge kaum zu stemmen. Die Bahn will daher einen zweiten Rechner dazustellen; er soll bei einem Ausfall nahtlos anspringen und die Zugsteuerung übernehmen.

Die Züge im Tunnel

Damit die S-Bahnen im Tunnel dicht an dicht fahren können, hat die Bahn vor einigen Jahren schon eine sogenannte Linienzugbeeinflussung (LZB) eingebaut. Diese zeigt dem Lokführer an, wie dicht er auf den vor ihm fahrenden Zug auffahren kann. Auch der LZB-Rechner fällt immer mal wieder aus; auch diesen will die Bahn durch einen zweiten Rechner verstärken, der im Notfall anspringt. Insgesamt wird die Bahn für diese drei Maßnahmen zwei Millionen Euro investieren.

Das Stellwerk Pasing

Bevor jedoch die Techniker die beiden Zusatzrechner auf der Stammstrecke einbauen können, muss die Bahn das neue elektronische Stellwerk in Pasing in Betrieb nehmen. Das ist für das Wochenende 13./14. August geplant. Es soll mehrere alte Stellwerke im Münchner Westen ersetzen - und auch dort einen stabileren Betrieb garantieren. 'Erst wenn Pasing in Betrieb genommen ist, können wir die anderen Rechner anflanschen', sagt Bahn-Manager Hentschel. Bis zum Winter soll das geschehen sein. Zuvor allerdings müssen sich die Bahnreisenden in Pasing auf einiges gefasst machen: Bei der Inbetriebnahme im August schaltet die Bahn das alte Stellwerk ab - und benötigt dann 72 Stunden, um das neue in Betrieb zu nehmen. Für mindestens 24 Stunden bedeutet das, dass in und um Pasing kein Zug mehr fahren wird.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.68, Mittwoch, den 23. März 2011, Seite 40

Fenster schließen 