



Marodes Netz verursacht Verspätungen

Jede zweite S-Bahn-Störung geht auf Probleme bei Stellwerken oder Signalen zurück - Politiker fordern mehr Investitionen

Von Marco Völklein

München - Stellwerksausfälle, Signalstörungen und festgefrorene Weichen - etwa jede zweite Störung bei der Münchner S-Bahn geht auf Mängel im Schienennetz der Bahn zurück. Das zeigt eine Auswertung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die der Süddeutschen Zeitung vorliegt. Die BEG bestellt und bezahlt im Auftrag des Freistaats die Nahverkehrszüge in Bayern, also auch die S-Bahnen. Lediglich jede vierte Störung wird durch Dritte verursacht, darunter fallen Personenunfälle oder Kinder, die auf den Gleisen herumtoben. Etwa jede fünfte Störung geht auf Fahrzeugprobleme bei der S-Bahn oder Fehler des Personals zurück.

Die Störfallstatistik zeigt, dass die Pünktlichkeitswerte der S-Bahn im Dezember 2010 'einen absoluten Tiefpunkt' erreicht haben - der Wert sackte deutlich unter 50 Prozent, Verspätungen waren also eher die Regel als die Ausnahme. Wie sehr der Winter der S-Bahn generell zu schaffen macht belegt die Statistik auch für die Monate Januar und Februar 2010. Weichenstörungen hatten damals laut BEG zu häufigen Verspätungen geführt, erst 'ab März stabilisierten sich die Pünktlichkeitswerte wieder', heißt es. Konkrete Zahlen gibt es nicht.

Die Frage der Ursachen für die jeweilige Störung spielt eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, wie sich die Lage bei der S-Bahn verbessern lässt. Denn allzu oft verschanzen sich die Verantwortlichen der Bahn hinter dem Geflecht von Tochterfirmen. So verantwortet zwar die S-Bahn München den Betrieb der Züge; für die Strecken, Stellwerke und Signale ist aber die Bahntochter DB Netz zuständig. Das Problem ist: Fallen die Pünktlichkeitswerte bei der S-Bahn unter eine bestimmte Marke, verhängt die BEG zwar Strafgebühren gegen die S-Bahn; auf den Betreiber des Netzes, also DB Netz, hat sie jedoch keinen direkten Zugriff. 'Denen kann die BEG nicht auf die Füße treten', sagt Andreas Barth vom Fahrgastverband Pro Bahn. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) fordert daher, auch hier einen 'Qualitätsfaktor' einzuführen - und so den Druck auf den Netzbetreiber zu erhöhen.

Kritiker monieren zudem, dass die Münchner S-Bahn hochprofitabel ist für die Bahn, diese aber nicht genügend investiert. 'Die S-Bahn beschert dem Konzern fette Gewinne', sagt der Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Runge. Man könne aber nicht erkennen, dass die Bahn entsprechend Geld in das Münchner Netz stecke. 'Da passiert absichtlich nichts, um ein Argument für den Bau der zweiten Stammstrecke zu haben', sagt Tunnel-Gegner Runge. Auch Barth fordert eine 'grundlegende Ertüchtigung des Netzes'. Im Sommer erst hatte Minister Zeil mit der Bahn vereinbart, zusätzliche Rückfallsysteme zu errichten - fällt ein Stellwerksrechner aus, könnte so ein zweiter einspringen. 'Doch bislang ist da offenbar nichts geschehen', kritisiert Barth. Zeil will nun noch einmal nachfassen, 'die Geschehnisse dieses Winters engstens abarbeiten und die Bahnspitze spätestens im April zu einem weiteren Treffen einladen'. Dabei müsse auch über zusätzliche Reserven etwa bei Zügen und Personal geredet werden.

Wie sich Störungen gesamtwirtschaftlich auswirken, hat das Basel Institute of Commons and Economics berechnet. Kommen 100000 Fahrgäste an einem Tag eine halbe Stunde zu spät, entstehen Kosten von 1,5 Millionen Euro pro Tag. Wie viele Fahrgäste tatsächlich täglich frierend am Bahnsteig stehen, weiß aber niemand. Die Ökonomen berücksichtigen bei ihrer Rechnung die Opportunitätskosten, also Ausgaben, die entstehen, weil die öffentliche Hand ihrer Aufgabe unzureichend nachkommt. (Kommentar)

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.27, Donnerstag, den 03. Februar 2011, Seite 33

Fenster schließen