

| Originalversion |

Thema

Der Groll des Verkehrsministers

Die vielen Verspätungen seien nicht hinnehmbar, sagt Martin Zeil. Sein Problem: Weil die Bahn dem Bund gehört, könne der Freistaat 'technische Verbesserungen nicht erzwingen'

Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil dringt darauf, dass die Bahn die Probleme im Münchner S-Bahn-System zügig löst. Am Ende, sagt er, helfe nur mehr Geld für die Infrastruktur.

Herr Zeil, wir schreiben das Jahr 2011 im Hightech-Land Bayern, in der Siemens-Stadt München - wie kann es da bitte sein, dass ständig technische Störungen die S-Bahn lahmlegen?

Das finde ich auch sehr unbefriedigend - dies habe ich auch bei dem von mir einberufenen Runden Tisch mit der Bahn sehr deutlich gesagt. Es müssen jetzt die vermeidbaren Probleme, etwa bei den Stellwerken, zügig gelöst werden. Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar. Immerhin soll es einen deutlichen Fortschritt geben, wenn das Elektronische Stellwerk Pasing in Betrieb geht; das sollte zur Stabilisierung beitragen. Allerdings kommen derzeit auch manche Dinge zusammen, für die die S-Bahn nichts kann: Blitze in Stellwerken, Notarztsätze...

Aber im vergangenen Jahr ging laut Statistik jede zweite S-Bahn-Störung auf Mängel des Schienennetzes zurück.

Das ist in der Tat so. Deshalb müssen unsere Forderungen so rasch wie möglich erfüllt werden. Neben dem Pasinger Stellwerk heißt das: Für die Stammstrecke muss es einen zusätzlichen Steuerrechner als Absicherung geben, auch das Stellwerk am Ostbahnhof muss DB Netz kurzfristig stabilisieren. Zwar ist dort die Fehleranalyse schwierig bei einer 30Jahre alten Technik. Aber das muss jetzt geleistet werden. Zudem haben wir einen Maßnahmenplan zur Beseitigung vieler kleinerer Schwachstellen wie Weichenstörungen gefordert. Der muss innerhalb des nächsten halben Jahres abgearbeitet werden, noch vor dem Winter.

Na ja, im Juni 2010 haben Sie sich schon mal mit der Bahn auf einen Maßnahmenkatalog für die Winterprobleme geeinigt, im Winter gab es dann so viele Verspätungen wie nie.

(Lacht.) Das war sicher nicht die Folge unserer Maßnahmen... Aber Sie haben recht: Der Winter war alles andere als zufriedenstellend, es gab viel zu viele vermeidbare Fehler.

Und davor, im März 2010, gab es den ersten Runden Tisch, auch damals haben Sie ähnlich forsche Forderungen aufgestellt wie jetzt. Da sich nichts geändert hat: Sind Sie als Minister machtlos?

Wir können technische Verbesserungen nicht erzwingen, wir können nur Gespräche führen und bei Verspätungen Strafzahlungen gegen die Verkehrsunternehmen verhängen. Auf die Infrastrukturunternehmen der Bahn können wir nicht unmittelbar durchgreifen. Das ist ein Problem des Systems. Dafür ist der Bund zuständig.

Das heißt: Die Bahn kann Ihnen auf der Nase rumtanzen, obwohl der Freistaat ihr für den Nahverkehr viel zahlt.

Auf der Nase tanzen die mir nicht rum, aber das System ist so, wie es ist. Das Thema Netz können nur die Bundesnetzagentur und der Bund als Verantwortlicher für die Schieneninfrastruktur lösen. Und man muss bei alledem sehen: Der Hauptengpass ist die Überlastung der Stammstrecke, was auch in die Außenäste der S-Bahn ausstrahlt. Deshalb kämpfe ich ja für die zweite Stammstrecke, die würde viele der Probleme lösen. Andernfalls doktern wir nur an Symptomen herum.

Aber gesetzt, die zweite Stammstrecke kommt und die Stellwerke sind ähnlich zuverlässig wie heute, dann: Gute Nacht.

Mit ihr wären auch technisch deutliche Verbesserungen verbunden - das ist eingeplant. Letzten Endes haben wir heute eine Infrastruktur aus den Jahren 1972 und folgende, die zwar technisch immer wieder fortgeschrieben wurde, aber in den zurückliegenden Jahren ist hier zu wenig gemacht worden. Bei der ganzen Diskussion über die Finanzierung der Bahn und ihre Gewinnabführung an den Bund war mein Credo daher: Es muss mehr Geld für die Infrastruktur bei der Bahn bleiben, sonst werden wir diese Probleme nie lösen.

An Pönalen, also Strafzahlungen bei Verspätungen, hat der Freistaat im vergangenen Jahr mit 24 Millionen Euro bayernweit so viele wie nie verhängt. Aber sind sie vielleicht noch zu niedrig?

Das Problem ist das System: Betroffen sind davon zunächst nur die Verkehrsunternehmen, die das nur zum geringen Teil über die Nutzungsentgelte an die Netzbetreiber weitergeben können. Man müsste überprüfen, ob dieses System stimmig ist, weil wir in Sachen Netz immer mit einem Partner verhandeln, mit dem wir direkt keine vertraglichen Beziehungen haben.

Wie könnte man das System ändern?

Entscheidend ist, dass wir insgesamt mehr Geld für die Infrastruktur ausgeben. Da sitzen ja keine bösen Menschen, die nichts tun wollen. Sie müssen wegen der angespannten Finanzlage aber aus ihrer Sicht Prioritäten setzen. Da liegt der Schlüssel.

Höhere Strafen zu verhängen, würde nichts bringen?

Jedenfalls nicht direkt, denn damit treffe ich den, der unpünktlich ist. Und wenn er das wegen einer Weiche oder eines Stellwerks ist, treffe ich den Falschen.

Interview: Kassian Stroh

Quelle

Verlag	Süddeutsche Zeitung
Publikation	München
Ausgabe	Nr.124
Datum	Montag, den 30. Mai 2011
Seite	46

| Schließen |