

Artikel publiziert am: 10.12.2013 - 08.00 Uhr

Artikel gedruckt am: 11.12.2013 - 15.53 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/mit-puenktlichkeit-sind-nicht-zufrieden-3263585.html>

S-Bahn-Chef im Interview

Mit der Pünktlichkeit sind wir nicht zufrieden

München - Nach einigen sehr guten Monaten im Sommer hat sich die Pünktlichkeit der S-Bahn im November erneut verschlechtert. Dazu ein Gespräch mit dem Chef der Münchner S-Bahn, Bernhard Weisser.



© Reinhard Kurzendörfer

Seit Anfang 2009 Chef bei der S-Bahn München: Bernhard Weisser.

Herr Weisser, die Pünktlichkeit der S-Bahn war im November noch einmal schlechter als im Oktober. Was läuft verkehrt?

Es stimmt. Wir sind nicht zufrieden mit der Pünktlichkeit von Oktober bis heute. Im Oktober lag die prozentuale Pünktlichkeit bei 90,3 Prozent. Damit waren wir schon nicht zufrieden. Wir sind es natürlich auch nicht mit dem November-Wert, der nur 90,1 Prozent beträgt. An dem Tag, als am Marienplatz das Kabel mit der Linienzugbeeinflussung angebohrt wurde, sank die Pünktlichkeit sogar auf 77,3 Prozent. Ärgerlich.

Woran liegt's?

Lassen Sie mich zunächst festhalten, woran es nicht lag: am Winter! Die niedrige

Pünktlichkeit hatte nichts mit Frost, Eis und Schnee zu tun. Den einen Grund für die Verspätungen gibt es nicht. Im Oktober und November gab es mehrere gravierende Störfälle, die wir nicht beeinflussen konnten und die uns die Statistik verhaselt haben. Zum Beispiel Personen im Gleis. Damit sind nicht Suizide gemeint, sondern wirklich Menschen, die leichtfertig, absichtlich oder unabsichtlich, zum Teil alkoholisiert oder in geistig verwirrtem Zustand, auf den Gleisen gehen und dann aufwändig gesucht und entfernt werden müssen. Auch spielende Kinder tauchen leider immer wieder an oder auf den Gleisen auf. Bis November hatten wir 2013 insgesamt 271 Fälle – 32 mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Völlig atypisch war in den beiden letzten Monaten auch die Zahl der Notarzteinsätze mit insgesamt 50 gegenüber 39 im Jahr 2012 – an einem Tag waren es sogar gleich vier Stück innerhalb von 70 Minuten, und alle auf der Stammstrecke. Das bringt natürlich den Fahrplan durcheinander.

Was können Sie tun?

Unser Ziel muss es sein, die Abläufe bei Störfällen noch weiter zu beschleunigen. Eines unserer Kernthemen wird 2014 sein, zum Beispiel bei Notarzteinsätzen schneller zu helfen. Nicht bei jedem Notarzteinsatz handelt es sich gleich um einen Herzinfarkt im Zug; oft haben die Fahrgäste nur Kreislaufprobleme und werden ohnmächtig. In weniger gravierenden Fällen können entlang der Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof unsere eigenen Serviceteam-Mitarbeiter an den Bahnsteigen helfen.

Können die das?

Unsere Zugabfertiger in den Glaskanzeln haben schon heute überwiegend eine Ersthelfer-Ausbildung. Wir wollen sie aber noch einmal zusätzlich schulen und mit Material ausstatten. Wir werden die vorliegenden Fälle genau analysieren, und zwar akribisch. Es gibt fast immer Ansatzpunkte, um die Situation besser in den Griff bekommen zu können. Noch präzisere Meldungen zum Beispiel durch unsere Lokführer, bei denen meistens die Hilferufe über die Notruftaste in den S-Bahnen eingehen. Es ist auch ein Unterschied, ob eine „Person im Gleis“ rasch über ein Gleis huscht und dann in der Böschung verschwindet. Oder ob dieser Mensch wirklich längs der Gleise geht und dauerhaft gefährdet ist. Bisher wird hier nicht immer ausreichend unterschieden. Die Gleise werden gesperrt und die Bundespolizei sucht die Strecke ab. Dass das dauert, ist einsichtig. Wir werden an einem Runden Tisch mit allen Beteiligten erörtern, wo wir die Abläufe verbessern können.

Hängt die mangelnde Pünktlichkeit auch mit Problemen bei der Infrastruktur zusammen?

Generell würde es uns natürlich helfen, wenn es den Ausbau des Bahnknotens München mit dem Kernstück 2. Stammstrecke geben würde. Auch den raschen Ausbau der Sendlinger Spange würden wir begrüßen und gegen einen neuen Haltepunkt an der Poccistraße hätten wir nichts einzuwenden, obwohl er den zweiten Tunnel sicher nicht ersetzen würde.

Gemeint waren eher unzuverlässige Stellwerke.

Nein, da gibt es keine großen Probleme mehr. Das Stellwerk am Ostbahnhof funktioniert zuverlässig. Auch das Elektronische Stellwerk Pasing läuft außerordentlich gut.

Es gibt also auch Dinge, die sich verbessern.

Auf jeden Fall. Ich will nichts schön reden. Aber die Zahl der so genannten Ausfallkilometer ist gesunken, und zwar deutlich. Das bedeutet: Wenn es einen Störfall gibt, dann schaffen wir es besser, damit umzugehen. Es fallen dann weniger Züge aus. Zum Vorteil des Kunden werden verspätete Züge vermehrt bis zum Endpunkt durchgeführt – sie müssen weniger häufig vorzeitig wenden. Auch die Zahl der Verspätungsminuten insgesamt ist rückläufig. Es ist aber richtig, wir haben die Schallmauer sechs Minuten häufiger durchbrochen – dann zählt ein Zug statistisch als verspätet. Davon unabhängig bleibt es unser Ziel, möglichst jeden Zug planmäßig zu fahren.

Könnten mehr Züge eingesetzt werden, damit die Fahrgäste eine Sitzplatzgarantie bekommen?

Erlauben Sie mir zu dieser Frage einen grundsätzlichen Hinweis: Eine Sitzplatzgarantie im Stadtbereich München können wir unseren Fahrgästen aufgrund der hohen Nachfrage in der Hauptverkehrszeit nicht geben. Das gilt für die S-Bahn München ebenso wie für Metropoli-Verkehre in vergleichbaren Großstädten. Wir haben 238 Triebzüge. Damit ist eine planmäßige und, ich betone, an der Nachfrage orientierte Zugbildung gewährleistet. Dass dreiteilige Langzüge aufgrund von plötzlichen Engpässen zu zweiteiligen Vollzügen schrumpfen, ist selten geworden. Wenn ab Dezember 2014 auf der elektrifizierten Linie A Altomünster-Dachau modernisierte Züge der älteren S-Bahn-Generation ET 420 mit Baujahr 1997 eingesetzt werden, haben wir eine Flotte, die ausreichend ist, um die steigende Nachfrage zu befriedigen.

Das Gespräch führte Dirk Walter

Artikel lizenziert durch © merkur-online

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.merkur-online.de>