

Suche nach verlorener Zeit

SZ-Leserin Brigitte Steinmetz aus Eichenau ist selbständige Unternehmerin und regelmäßiger S-Bahn-Fahrgast. Deren Ärger bringt sie auf den Punkt: 'Unpünktliches Arbeiten, schlechter Service, aber höhere Preise - wenn ich mit meinen Kunden so umgehen würde, würden die mir sofort aufs Dach steigen.' Die alltägliche Wut der Pendler - S-Bahn-Geschäftsleiter Bernhard Weisser und Betriebsmanagerin Regina Steger können sie durchaus verstehen. Über 800000 Menschen nutzen täglich die S-Bahn und damit ein System, das Anfang der siebziger Jahre auf 420000 Fahrgäste ausgerichtet worden war. Die Modernisierung in diesem Jahrzehnt habe die S-Bahn besser und pünktlicher, damit aber auch attraktiver gemacht, sagt Weisser. Die Zahl der Fahrgäste ist daher in den vergangenen Jahren erneut gestiegen, das System damit aber noch anfälliger geworden. Eine festgefrorene Weiche, ein Notarzteinsatz, ein Fehlalarm - und schon droht der Kollaps. Viele Weichen werden inzwischen beheizt, Gleise erneuert und alle S-Bahnen bis zum nächsten Herbst komplett mit zusätzlichen Besandungsanlagen ausgestattet. Doch die störungsfreie S-Bahn könne es auch dann nicht geben.

Zumal noch ein völlig unberechenbarer Faktor hinzukommt: der Fahrgast selbst. Sebastian Stier aus Aying kritisiert denn auch, dass Bahnen sehr oft länger als geplant an den Haltepunkten stehen, weil die Türen wegen der Fahrgäste nicht schließen. Weisser will dieses Problem im Februar angehen: Dann will der S-Bahn-Chef eine Kampagne unter dem Motto 'Sekunden suchen - Zeit finden' starten. Die Fahrgäste stehen häufig in den Eingangsbereichen der Türen und gehen nicht weiter in den Zug hinein; die Lichtschranken an den Zugängen verhindern dann, dass sich die Türen schließen. 'Viele Fahrgäste kennen offenbar die Problematik nicht', sagt Weisser. Mit der Kampagne will er die Fahrgäste darauf hinweisen - 'und bei dem Thema gemeinsam mit ihnen einen Schritt nach vorne gehen'.[kc/mvö](#)

Information ist Glückssache

Wenn die Züge schon nicht pünktlich fahren, dann sollten wenigstens die Fahrgäste richtig informiert werden. Doch auch in diesem Winter funktioniert das nicht immer und überall. Vor allem nicht auf Bahnhöfen außerhalb der Stadt. 'Warum klappt es so selten, dass auf den S-Bahnhöfen in der Region vernünftige Infos durchgesagt werden?', monierte ein User im Chat mit dem S-Bahn-Chef. Bernhard Weisser erklärt das so: 'Im Außenbereich ist im Gegensatz zur Stammstrecke jeweils ein Mitarbeiter für die Ansage an mehreren Haltepunkten zuständig. Bei größeren Störungen, kann es vorkommen, dass an einzelnen Haltepunkten Ansagen verspätet oder gar nicht erfolgen.' Ein automatisches Ansagesystem soll diese Lücke schließen. Weisser verspricht: 'Eine Verbesserung steht mit hoher Priorität auf unserer Agenda.'

Glückssache seien auch die Zeitangaben bei den Anzeigetafeln, kritisierte ein anderer Leser bei [sueddeutsche.de](#): 'Man hat oft den Eindruck, die Minutenangabe funktionierte nur pi mal Daumen.' Weisser kennt das Problem: 'Die angezeigten Zeiten, werden an Messpunkten im Gleis erhoben. Auf dieser Basis werden Prognosen berechnet und angezeigt. Fährt ein Zug bis zum nächsten Messpunkt etwas langsamer, kann es zu Anzeigen kommen, die von der tatsächlichen Betriebslage abweichen.' Nicht erklären kann er das Kuriosum, das SZ-Leser Wolfram Zwick vom Marienplatz berichtet: Nahezu alle Uhren zeigen dort unterschiedliche Zeiten. Weisser gesteht, selbst schon darauf hereingefallen und umsonst zum Zug gelaufen zu sein. Er verspricht, das Thema rasch mit der für die Stationen zuständigen Bahn-Tochterfirma zu klären. [kc/mvö](#)

Abgehängt im Außenraum

Da wohnt man offiziell im S-Bahnbereich und ist im Notfall doch abgeschnitten. Das Problem haben die Pendler an den äußersten Außenästen des S-Bahnnetzes, zum Beispiel an der S7 zur Kreuzstraße und an der Linie A. Dort verkehren die Züge außerhalb der Stoßzeiten nur im Stundentakt. Wenn es im Winter Betriebsstörungen gibt, wird daraus schon mal ein Zwei-Stunden-Takt, wie Leser Erik Grassl aus Großhelfendorf schildert: 'Der Zug endet dann schon in Aying statt in Kreuzstraße, die S-Bahn schafft es aber nicht, dann wenigstens den nächsten bis zur Endstation fahren zu lassen.' Die Folge: Regelmäßig müssten Eltern ihre frierenden Kinder in Aying mit dem Auto abholen.

Ähnliche Erlebnisse schildert Peter Kottermair aus Markt Indersdorf. Wer mit der S-Bahn verspätet aus München komme und in Dachau in die Linie A umsteigen wolle, sehe oft nur noch die Rücklichter des Zugs. 'Warum kann man nicht einfach anordnen, dass die Lokführer warten müssen?', fragt Kottermair.

'Diesen beiden Fällen', räumt Betriebsmanagerin Regina Steeger ein, 'müsste die S-Bahn noch einmal konkret

nachgehen.' 'Aber gerade bei Großstörungen können die Disponenten, die das entscheiden müssen, nicht jeden einzelnen Zug im Blick haben', verteidigt sie die Kollegen. Grundproblem sei, dass der Betrieb im S-Bahn-Kerngebiet Vorrang habe. 'Wir müssen versuchen, in so einer Situation das Gesamtsystem zu stabilisieren. Deshalb fahren wir erheblich verspätete S-Bahnen nicht bis zum Endbahnhof, sondern lassen sie früher wieder umdrehen.' Wenn die Linie A in Dachau zu lange warte, klappten auch alle anderen Anschlüsse bis Altomünster und der Rücklauf nach Dachau nicht mehr.kc

Besserer Takt für alle

Einen grundsätzlich besseren Takt auf den Außenästen fordert Wolfram Zwick aus Ebersberg. Er geht regelmäßig ins Theater. Sein Problem dabei: In den späten Abendstunden fahren die S-Bahnen nach Ebersberg nur alle 60 Minuten. 'Die Leute fahren mit dem Auto bis nach Grafing oder Kirchseeon - das ist ja nicht im Sinne des Umweltschutzes.'

S-Bahn-Chef Weisser nahm die Anregung des SZ-Lesers auf: 'Wir sitzen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft regelmäßig am Tisch - da werde ich das ansprechen.' Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellt und bezahlt im Auftrag des Freistaats die Nahverkehrszüge bei der Bahn und deren Konkurrenten, also auch die S-Bahn-Züge. Die BEG bestimmt somit, wann und wo wie viele Züge fahren - und sie hat auch die Geldmittel zur Verfügung, um dies alles zu bezahlen. Sollten entsprechend viele Fahrgäste zusätzliche Verbindungen einfordern - zum Beispiel am späten Abend nach Ebersberg -, dann werde die Bahn 'entsprechend nachziehen', versichert Weisser. mvö

Stehplatz garantiert

Regelmäßig fährt Bernd Kreiller mit der S-Bahn um 7.48 Uhr von Planegg nach München. Und regelmäßig ärgert er sich: Während die S-Bahn zuvor ein Langzug ist, in dem jeder Fahrgast bequem einen Sitzplatz findet, fährt sein Zug stets mit einem Wagen weniger. Die Folge: Er und viele andere müssen bis zur Innenstadt stehen. 'Warum kann die S-Bahn nicht wenigstens bis nach 8 Uhr lange Züge einsetzen?', fragt er. Betriebsmanagerin Regina Steger verweist auf Fahrzeugumläufe: Wollte man allen Fahrgästen die ganze Hauptverkehrszeit über in der Innenstadt eine Sitzplatzgarantie geben, bräuhete es für alle Linien deutlich mehr Wagen - was aber am Geld scheitert: Eine Zuggarnitur kostet rund vier Millionen Euro. Ziel ist es, allen, die im Bereich der Außenäste einsteigen und längere Fahrtzeiten haben, einen Sitzplatz anbieten zu können. Im innerstädtischen Bereich müsse man den Pendlern Stehplätze zumuten.kc

Quelle: Süddeutsche Zeitung
Nr.280, Freitag, den 03. Dezember 2010 , Seite 40