



EISENBAHNFREUNDE KRITISIEREN ABGEWÄHLTEN MARTIN ZEIL

## Abgang eines Ankündigungsministers

„Arbeitsamt statt Landtag“ (17. September), „Liberale nach Bayern-Wahldebakel“ (16. September)

Mit dem Ausscheiden der FDP aus dem Landtag geht auch die fünfjährige Amtszeit von FDP-Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil zu Ende. Für die S-Bahn München, in der immerhin 60 Prozent der Beförderungsfälle des Schienenpersonennahverkehrs in ganz Bayern abgewickelt werden, sieht die Bilanz des Wirtschaftsministers äußerst dürrig aus. Zeil wird daher wohl als Ankündigungsminister in die Annalen eingehen. Ein paar Beispiele:

Seit mindestens 2010 herrscht Triebwagenmangel im Münchner S-Bahnsystem (SZ Fürstfeldbruck, 6. Juli 2011: „Der Bahn fehlen Züge für die S4“). Auf den stark belasteten Strecken nach Geltendorf und Erding ist das Platzangebot in den Hauptverkehrszeiten schlechter als 1992. Nach Abschluss der Elektrifizierung Dachau-Altomünster im Dezember 2014 gibt es zu wenig Triebwagen, so dass die Halbstundenzüge in Dachau wenden müssen, statt wie angekündigt über die Stammstrecke

zum Ostbahnhof zu verkehren. Das Wirtschaftsministerium hat bisher kein Zukunftskonzept, wie dieser Triebwagenmangel beseitigt werden soll. Von den für 2014 versprochenen Zügen aus Köln wurde nichts mehr gehört.

Im Herbst 2010 lässt Zeil den viergleisigen Ausbau der S4 von Pasing bis Buchenau, für den bereits 2007 eine Umweltverträglichkeitsstudie vorlag, aus dem Förderprogramm des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr streichen und wirft somit den Planungsprozess um mindestens drei Jahre zurück.

Ein Jahr später wurde der viergleisige Ausbau zwischen Berg am Laim und Markt Schwaben von Wirtschaftsminister Zeil offiziell begraben.

Für einen viergleisigen Ausbau der am stärksten belasteten Strecke zwischen Moosach und Freising/Flughafen liegen noch nicht einmal Vorplanungen vor. Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Sendlinger Spange wurde bis heute nicht eingeleitet, obwohl das Wirtschaftsministerium im Dezember 2011 den Baubeginn des nur zehn Millionen Eu-

ro teuren Projektes für 2012/13 angekündigt. Im März 2012 verkündet Zeil bei der Veröffentlichung des positiv ausgefallenen Nutzen-Kosten-Gutachtens für den viergleisigen Ausbau Pasing-Richenau stolz: „Tür für den Ausbau ist geöffnet“. Geschehen ist bisher nichts, außer dass Zeil eine ominöse Arbeitsgruppe zur Optimierung einsetzt, welche nach mehr als 18 Monaten noch immer zu keinem Ergebnis gekommen ist.

Die Projekte Dachau-Altomünster, Wolfraatshausen-Geretsried, Neufahrner Gegenkurve, Sendlinger Spange und Erdinger Ringschluss haben sich unter Zeils Herrschaft alle um viele Jahre verzögert.

Auch Zeils Lieblingsprojekt, die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München, kommt nicht voran, obwohl der Ankündigungsminister im November 2012 verlauten ließ: „Der Weg für die zweite Stammstrecke ist frei.“ Noch immer gibt es keine offizielle Bestätigung, dass die Finanzierung der zweiten Stammstrecke durch den Bund (in Kategorie A des Gemeindefinanzierungsgesetzes aufgenommen) gesichert ist.

Seinem Ruf als Ankündigungsminister wurde Zeil ein weiteres Mal gerecht. Zwar wurde sein Antrag auf Verlängerung der Finanzierung von Nahverkehrsprojekten durch den Bund im Bundesrat angenommen, was Zeils PR-Einstuzage mit „nächste Hürde zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms geschafft“ betitelt. Allerdings haben Zeils Parteifreunde in der Bundesregierung den Gesetzesentwurf im Juni bache ab geschickt.

Minister Zeil warf seinen Vorgängern in der Prinzregentenstraße zu Recht vor, dass sie bei der Münchner S-Bahn außer Sprüchen nichts erreicht hätten. Zeils Leistungs-Ausweis ist jedoch keinesfalls besser. Selbst der Deutsche Bahnkundenverband ist auf Zeils Sprüche hereingefallen, und hat ihm Ende August den Schienenverkehrspreis 2013 für „... herausragende Leistungen in Bundes- und Landespolitik um den Bahnverkehr“ überreicht. Diese Urkunde kann sich Zeil nur übers Bett hängen.

Dr. Bernd Aberer, Olching  
Dr. Manfred Sengl, Puchheim  
Dr. Ralf Wiedenmann, Zell/Schweiz