

München

Tücken der Technik

Mit einem ganzen Maßnahmenkatalog will die Bahn bis Ende 2012 die Pannen auf der Stammstrecke in den Griff bekommen

Von Marco Völklein

Mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen will die Deutsche Bahn die Zahl der Technik-Pannen bei der S-Bahn reduzieren - und so für mehr Pünktlichkeit sorgen. Vor allem die störungsanfällige Technik auf der Stammstrecke und im Stellwerk am Ostbahnhof wollen die Bahn-Manager in den nächsten Monaten aufrüsten. 'Bis Ende 2012 werden diese beiden Ursachen für Störungen beseitigt oder signifikant reduziert sein', verspricht der zuständige Bahn-Manager Volker Hentschel. Was die Bahn konkret machen will - hier ein Überblick:

Zusätzliche Computersysteme

Damit die S-Bahnen auf der Stammstrecke dicht an dicht fahren können, hat die Bahn zwei Computersysteme im Einsatz: Zum einen die sogenannte Zuglenkung, die jeden Zug mit einer Nummer versorgt und ihn (laienhaft gesprochen) von Stellwerk zu Stellwerk weiterreicht. Zum zweiten gibt es noch die Linienzugbeeinflussung (LZB). Die sorgt dafür, dass die Züge in engen Abständen durch den Tunnel kommen. Beide Systeme fielen in der Vergangenheit immer wieder aus. Dann mussten die Fahrdienstleiter in den Stellwerken die Züge quasi von Hand durch den Tunnel schleusen - das dauerte lange, Verspätungen türmten sich auf.

Künftig soll es für diese beiden Großcomputer jeweils Ersatzrechner geben, die sofort einspringen, wenn der eigentliche Rechner ausfällt. Für den Zuglenkrechner gibt es einen solchen zweiten Computer bereits, für die LZB soll es von Dezember an soweit sein. Dann wird eine neue Software aufgespielt und der Redundanzrechner gestartet, so Hentschel.

Getrennte Steuerungskreise

Am Ostbahnhof ist ein Stellwerk aus den siebziger Jahren im Betrieb - das ist eigentlich nichts Ungewöhnliches, die Bahn hat bundesweit zum Teil weit ältere Anlagen laufen. Dennoch gibt es immer wieder Probleme am Ostbahnhof, im Schnitt etwa einmal im Monat. Der Grund: Tritt in einem Teilbereich des Stellwerks ein Fehler auf (etwa auf dem Ast nach Giesing), fällt das komplette Stellwerk aus, dann lassen sich auch die Äste nach Riem, Trudering und Daglfing nicht mehr befahren. 'Das ist so konstruiert', sagt Hentschel. Die Bahn wird das ändern: Sie wird die Stellwerkstechnik in einzelne Unterbereiche aufsplitten - fällt ein Teilbereich aus, sind dann nicht gleich alle anderen betroffen. Das Ganze stellt sich allerdings als komplizierter dar als angenommen und muss auch mit dem Hersteller Siemens gelöst werden - daher zieht sich die Sache voraussichtlich noch bis Ende des Jahres 2012 hin.

Schnellere Abfertigung

Zur Hauptverkehrszeit befahren 60 Züge pro Stunde die S-Bahn-Stammstrecke. Damit das klappt, dürfen die Bahnen an den Bahnhöfen nur 30 bis 45 Sekunden halten - oft aber stehen sie länger, weil Fahrgäste noch in die Türen springen und die Türen sich nicht schließen. In den Tunnelbahnhöfen wird das Problem seit längerem schon so gelöst: Dort gibt es in den Frühstunden und am Nachmittag Aufpasser ('Abfertiger' genannt), die den Bahnsteig überwachen und dem Lokführer ein Signal geben - der schließt die Türen dann zwangsweise und kommt so rascher los. Dieses Verfahren will die Bahn von Mitte Dezember an zusätzlich an der Hackerbrücke, der Donnersbergerbrücke und in Laim einführen - und so wertvolle Sekunden gewinnen. Die technischen Vorarbeiten laufen, das Personal wurde bereits geschult, kündigt S-Bahn-Chef Bernhard Weisser an.

Bessere Disposition

Bei einem Störfall gerät das gesamte S-Bahn-System durcheinander - um dies künftig besser und schneller ordnen zu können, will Weisser eine 'rechnergesteuerte Betriebsleitung' aufbauen. Zudem sollen die S-Bahnen mit dem Ortungssystem GPS ausgestattet werden. Weiterer Vorteil: Mit den dadurch gewonnenen Daten sollen die Fahrgäste bei einer Störung besser informiert werden, beispielsweise über Anzeigetafeln oder Durchsagen. Allerdings ist noch offen, wie sich das System technisch umsetzen lässt, was es genau kostet - und wer es bezahlt. Diese Fragen will Weisser bis Mitte nächsten Jahres geklärt haben. Wann die neue Technik stehen könnte, dazu wollte er noch keinen Termin nennen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 19. Oktober 2011, Seite 35