



## Am absoluten Limit

### Um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten, wollen die Verantwortlichen der S-Bahn alle Reserven des Systems mobilisieren

Von Dominik Hutter

Sekunden gesucht: Um trotz gravierender Engpässe und weiterhin steigender Fahrgastzahlen noch einen stabilen Betrieb bieten zu können, will S-Bahn-Chef Bernhard Weisser nun die letzten Reserven des Systems mobilisieren. "Alzu viele Möglichkeiten gibt es nicht mehr", gesteht er. Deshalb soll nun nach einzelnen Sekunden geforscht werden, die die Züge bei ihrer Tour durch den Tunnel möglicherweise noch einsparen können. Der kleine Zeitpuffer könnte dann beim Bewältigen von Verspätungen helfen, hofft Weisser, der freilich vor allzu hoch gesteckten Hoffnungen warnt: Das S-Bahn-System laufe Tag für Tag "am absoluten Limit, mehr geht nicht". Eine echte Entlastung für die Fahrgäste sei frühestens 2017/18 mit Eröffnung eines zweiten Stammstreckentunnels zu erwarten, für den der S-Bahn-Chef ausdrücklich warb.

Bis dahin aber muss man sich mit Details beschäftigen. So will Weisser durch eine deutlichere Markierung der lichtschrakenüberwachten Einstiegsbereiche ein bisschen Zeit herauschinden - Sekunden, die der Zug früher losfahren kann, weil niemand mehr die Tür blockiert. Derartige Kleinigkeiten addierten sich im Laufe eines Tages zu Stunden, die man im engen Fahrplangefüge gut brauchen könne. Ein weiterer Trick, um kürzere Stopps an den Bahnhöfen zu erreichen: verstärkter Personaleinsatz. Das klingt zunächst nach den aus Japan bekannten Türschubsern. Gemeint ist aber zusätzliches Abfertigungspersonal, das von Herbst an auch an Hackerbrücke, Donnersbergerbrücke und in Laim für zügiges Fortkommen der S-Bahnen sorgen soll - nach dem Muster der Tunnelstationen. Und vielleicht lässt sich auch das Fahrttempo auf freier Strecke noch steigern, wenn Leit- und Sicherungstechnik modernisiert sowie günstigere Signalstandorte gefunden werden.

Am 28. März will Weisser zudem, wie bereits berichtet, die Gleisbelegung am Ostbahnhof verändern. Dann soll die S 1 gen Freising und Flughafen von Gleis 2 starten (heute Gleis 3), die S 8 nach Herrsching von Gleis 1 (heute Gleis 2). Beim heutigen System bremsen sich die Züge schon bei kleineren Verspätungen gegenseitig aus - dies gilt als eine der Ursachen für die ebenso lästigen wie häufigen Tunnelstaus.

Weisser wappnet sich mit seinem Mut zum Detail für harte Zeiten. Denn bei der ohnehin überlasteten S-Bahn würden in den kommenden zehn Jahren bis zu 400 000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag erwartet. Gleichzeitig nehme die Zahl der Eingriffe von außen, also Notarzteinsätze, Sperrungen wegen Personen im Gleis oder auch Bombenalarme, stark zu. 2009 etwa habe man doppelt so oft wie 2008 ohne eigenes Verschulden auf Notprogramme umschalten müssen. Dass die Pünktlichkeit im vergangenen Jahr trotzdem bei 95 Prozent lag, bezeichnet Weisser als großen Erfolg. In der Statistik werden jedoch nur Verspätungen jenseits der fünf Minuten gezählt.

Ein Scheitern der Pläne für einen zweiten S-Bahn-Tunnel, so betonte Weisser, sei "nicht verantwortbar". Der Organismus S-Bahn erleide derzeit ständig "Verkehrsinfarkte" und werde anschließend reanimiert, um bis zum nächsten Zusammenbruch wieder zu funktionieren. Das sei "auf Dauer nicht bekömmlich". Da der Blutdruck kontinuierlich weiter ansteige, helfe nur noch ein Bypass weiter.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.65, Freitag, den 19. März 2010 , Seite 56

Fenster schließen 