

Probleme bei der MVV

## Störungen bei der S-Bahn: Woran es wirklich hakt

Von Thomas Gautier, aktualisiert am 26.04.2012 um 14:43



Stau, Ärger, Verspätungen, Verdruss: die Probleme bei der S-Bahn. Foto: dpa

**Endlich bewegt sich was bei der zweiten Stammstrecke in München. Die AZ dokumentiert, warum das derzeitige S-Bahn-Netz einfach nicht funktionieren kann.**

**MÜNCHEN** - Die Fahrgastzahlen haben sich seit dem Start im Jahr 1972 mehr als verdreifacht – von 240 000 auf 800 000.

**Der Takt wird immer dichter:** Die angebotenen Zugkilometer haben sich seit 1972 verdreifacht (ein Plus von 207 Prozent). Die Länge des S-Bahn-Netzes ist seit der Betriebsaufnahme 1972 aber nur um ein Fünftel (22 Prozent) gewachsen – die Folge: Mehr Züge stauen sich auf zu wenig Gleisen.

**Alle zwei Minuten fährt ein Zug:** Mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit ist die S-Bahn-Stammstrecke die am dichtesten befahrene Eisenbahnstrecke in Deutschland.

**Die Stammstrecke ist am Anschlag:** Laut Bahn sind die Grenzen der Infrastruktur erreicht. In Spitzenstunden werden sie sogar regelmäßig überschritten, so die Bahn. Die Züge überschritten schon im Regelbetrieb Soll-Fahrplanzeiten und verbrauchten dabei eingeplante

Zeit-Puffer. Ein Sprecher: "Hier liegt die häufigste Ursache für die Verspätungen von S-Bahnen. Rund 60 Prozent seien darauf zurückzuführen.

Der Rest – 40 Prozent – der Verspätungen werden unmittelbar von Schäden, **Störungen und Betriebsfehlern** verursacht:

14 Prozent gehen auf "externe Faktoren" wie **Notarzteinsätze**, Personen im Gleis oder gefährliche Ereignisse zurück. 2011 gab es 24 Notarzteinsätze, 237 Sperrungen wegen "Personen im Gleis" und 47 Suizide oder Suizidversuche.

1 Prozent entstehen im **Schienennetz**, etwa durch Baustellen, Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik (Stellwerk, Signale), an Weichen sowie Fahrbahnen oder Überleitungen.

Zehn Prozent entstehen im **Stahrbetrieb**. "Das sind Haltezeitüberschreitungen beim Fahrgastwechsel, Fahrzeugstörungen und versäumte Übergänge von Triebfahrzeugführern aus verspätet ankommenden Zügen", so ein Sprecher.

**Commuter bremsen Züge aus:** Bei längeren Störungen auf der Stammstrecke übernehmen Störfallprogramme die Kontrolle. Züge wenden vorzeitig oder fahren abseits der Stammstrecke oberirdisch zum Hauptbahnhof. Das soll Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz reduzieren. In den vergangenen fünf Jahren stieg die Zahl dieser Störfallprogramme von 1 (2007) auf 37 (2011) – mehr als doppelt so viel.

**Wer außerhalb wohnt, kommt öfter zu spät:** Ein Drittel der Außenäste im S-Bahn-Netz sind eingleisige Strecken oder Mischverkehrsstrecken, bei denen sich die S-Bahn Gleise mit Fern-, Regional- oder Güterzügen teilt. Hier müssen sich S-Bahnen an bestimmten Kreuzungsbahnhöfen begegnen und auf andere Züge achten. Da führen kleine Störungen zu größeren Verspätungen: "Ist ein Zug zu spät, wendet er oft schon vor dem Endbahnhof, um die Verspätung reinzuholen", sagt ein Sprecher. "Dadurch kommt es auf den weniger nachgefragten Außenästen der S-Bahn-Linien dann zu Teilausfällen von Zügen."

**Züge werden als ungenügend gewertet**, wenn sie mehr als fünf Minuten von der Fahrplan-Sollzeit abweichen. 2012 beträgt die Gesamtpünktlichkeit bisher 93,8 Prozent. 2011 lag sie bei 94,1 Prozent, 2010 bei 93,8 Prozent. Damit sei man "selbst nicht zufrieden", so ein Bahnsprecher.