

Transrapid: von der S-Bahn nichts gelernt

oder

Der kurze Traum vom 10-Minuten Takt

Zur Beurteilung eines Nahverkehrssystems ist das Verhalten unter starken Beanspruchungen wichtiger als die technischen Spitzenleistungen. Die Fahrgäste wollen die Gewähr haben, sicher und rechtzeitig bedient zu werden. Sie sollen nicht bangen und vorsichtshalber einen Zug früher fahren müssen.

Kleine Defekte oder Störungen sind bei intensiver Nutzung nicht vollständig zu vermeiden. Dies gilt umso mehr bei stark automatisiertem Betrieb mit anspruchsvoller Elektronik. Ein gutes System hat aber ausreichend Ausweichmöglichkeiten und Reservekapazitäten, um die Auswirkungen dieser kleinen Störungen zu begrenzen und bald wieder in einem sicheren Betrieb fahren zu können.

Dies sind zuallererst ausreichend Weichen, um die - aus welchen Gründen auch immer – stehen gebliebenen Züge überholen zu können. Die Fahrgäste des blockierten Zuges verlieren zwar 10 Minuten, haben aber die Gewissheit, mit dem nächsten Zug weiter fahren zu können. Alle anderen Züge sind nur minimal behindert und können mit kleinen Abweichungen normal weiter fahren.

Im S-Bahnsystem gibt es nicht überall genügend Weichen, um diesen Idealzustand zu gewährleisten. Ihr Einbau ist eine überschaubare Kostensumme. Bei einem Einzelbetrag von ca. 100.000 Euro wäre mit einer Summe von 10 Millionen Euro schon ein Qualitätssprung zu erreichen.

Beim Transrapidprojekt sind die technischen Rahmenbedingungen gänzlich verschieden. Eine „Weiche“ ist ein riesiges Bauwerk für sich. Ein über 100 m langer Betonbalken muß langsam zur Seite bewegt werden. Dazu bedarf es einer Reihen von hydraulischen Pressen. Die Einschätzung der Planer, die Weichen als Quelle von Störungen identifizieren, wird hiermit verständlich. In der Folge wurden nur Abzweigungen in den Betriebshof vorgesehen.

Die Kostenersparung würde sich aber im Alltag fatal auswirken. Kleine Störungen blockieren eine „Spur“ vollkommen, so dass nur auf der anderen im Pendel-Notbetrieb gefahren werden kann. Aus dem 10-Minutentakt wird im Optimalfall ein 30-Minutentakt. Ein defektes Fahrzeug auf ein Abstellgleis zu schleppen, wird in den meisten Fällen ein äußerst schwieriges Manöver sein. Die Störung wird für unbestimmte Zeit anhalten. Es ist zu befürchten, dass eine Störung bis zum jeweiligen Betriebsende in der Nacht anhalten wird.

Damit fällt das Argument des Zeitvorteils für die Vielflieger wie ein Kartenhaus in sich zusammen.