

**Zeitschrift:** Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses

**Herausgeber:** Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

**Band:** 92 (2001)

**Heft:** 7

**Artikel:** Pünktlicher und energieeffizienter Betrieb von Metros und S-Bahnen

**Autor:** Baier, Torsten

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-855682>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Pünktlicher und energieeffizienter Betrieb von Metros und S-Bahnen

## Der Metromiser als Hilfsmittel für Planung und Fahrempfehlungen

Die Reduzierung des Energieverbrauchs hat in allen europäischen Ländern nicht zuletzt durch verschiedene Klimagipfel und staatliche Verpflichtungserklärungen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen Aktualität erlangt. Sollten die Energiepreise steigen, ist in den nächsten Jahren auch mit einem Anstieg des Anteils

der Energiekosten an den Betriebskosten aller Verkehrssysteme zu rechnen. Vor diesem Hintergrund bemühen sich Hersteller und Betreiber seit geraumer Zeit um Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs und damit auch der Umweltbelastung. Wichtige Weichen

*Torsten Baier*

werden dabei schon bei der Planung gestellt. Hier setzt Siemens mit seinem seit Mitte 2000 von Siemens Transportation Systems als Unterstützung bei der Erstellung von Fahrplänen und zur Optimierung der Zugfahrten angebotenen Metromiser an. In ersten Versuchen bei Metros und S-Bahnen wurden namhafte Einsparungen beim Fahrenergieverbrauch erzielt.

### Das Konzept des Metromiser

Der Metromiser ist ein System, welches sowohl Fahrplanersteller als auch die Fahrer aktiv unterstützt. Diese erhalten vom Metromiser aktuelle und situationsbezogene Empfehlungen, die es erlauben, den Energieverbrauch eines Zuges sowohl bei der Fahrplanerstellung als auch im Betrieb zu berücksichtigen. Oberste Priorität behalten dabei in jedem Fall Pünktlichkeit und betriebliche Anforderungen.

Im Rahmen der bisherigen Erprobungen und Anwendungen der Metromiser-Technologie bei Metros und S-Bahnen wurden Senkungen des Fahrenergieverbrauchs von 10–25% nachgewiesen. Bei Stadtbahnen mit Ampelkreuzungen muss im Einzelfall geprüft werden, welchen Einfluss Fahrplangestaltung und rote

Ampeln auf das Einsparungspotenzial haben.

In allen Fällen ging mit diesen Einsparungen eine deutliche Steigerung der Pünktlichkeit an Bahnhöfen und Schlüsselstellen wie Linienverzweigungen einher. Schon erste Testfahrten im Mai 2000 haben gezeigt, dass der Siemens-Metromiser in der Lage ist, über eine Rollempfehlung – der Antrieb wird im Leerlauf betrieben – einen Zug bis auf drei Sekunden oder weniger an seinen Fahrplan heranzuführen. Basis dafür sind im Sekundentakt ermittelte und somit jederzeit aktuelle Empfehlungen zum Fahrverhalten. Hierzu wird auf dem Fahrzeug der ideale Rolleinsatzzeitpunkt vor dem nächsten betrieblichen Halt berechnet und dem Fahrer angezeigt, wobei aktuelle Verspätungen oder Verfrühungen sowie die individuellen Rolleigenschaften (Rollwiderstand) des jeweiligen Fahrzeugs berücksichtigt werden.

Diese Maximierung der Rollphasen vor den betrieblichen Haltepunkten ist eine wesentlich effizientere Methode zur Anpassung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten bei wechselndem Fahrgastaufkommen als die häufig verbreitete Variation von Haltezeiten.

Die Grundlagen des Metromiser wurden an der Universität von Südastralien (Adelaide) im Rahmen eines gross angelegten Forschungsprogramms zur Reduktion des Energiebedarfs im Schienenverkehr entwickelt. Siemens Transportation Systems (Verkehrstechnik) hat eine exklusive Lizenz zur Vermarktung dieser Forschungsergebnisse erworben.

Der Metromiser ist bei Metros, S-Bahnen sowie Stadtbahnen mit vom Individualverkehr getrennter Gleisführung einsetzbar. Die Traktionsart beeinflusst die erzielbaren Einsparungen dabei nur wenig. Selbst bei Elektrotraktion mit regenerativer Rückspeisung konnten in Versuchen noch überraschend hohe Einsparungen erzielt werden.

### Ergebnisse bisheriger Erprobungen und Einsätze

Konzept und Aufbau des Metromiser sind nicht neu. An der Universität von Südastralien (Adelaide) wird seit mehr als zehn Jahren am Thema Metromiser gearbeitet. 1991 wurden alle Züge der

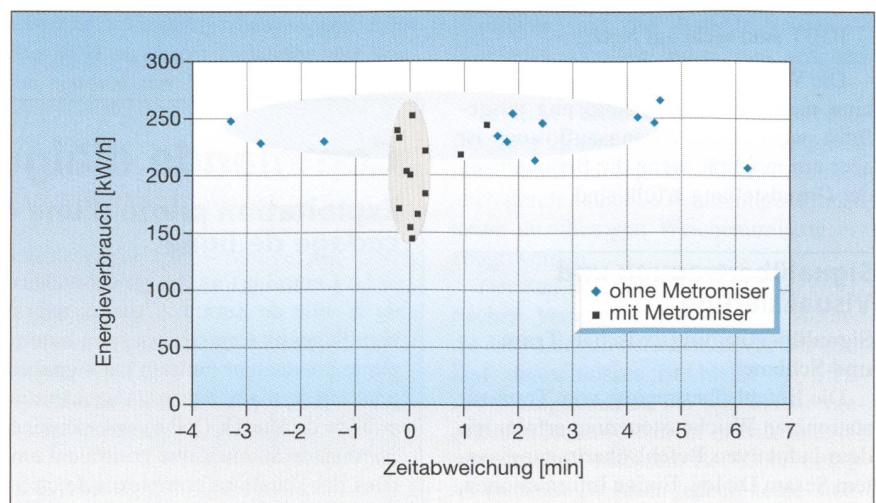


Bild 1 Verbesserung von Pünktlichkeit und Energieverbrauch (Messergebnisse aus Brisbane)

lokalen S-Bahn (fünf Linien) mit Metro-miser-Systemen ausgestattet. Während einer zweijährigen Einsatzphase wurden im dieselelektrischen Betrieb je nach Linie und projektierten Daten von 12–20% des Dieseltreibstoffs eingespart.

Umfangreiche Erprobungen bei anderen Betreibern in Australien, Kanada und England haben diese Ergebnisse bestätigt. Alle Untersuchungen haben auch die drastische Verbesserung der Pünktlichkeit bestätigt. Bild 1 zeigt ein entsprechendes Diagramm, in dem Energieverbrauch und Pünktlichkeit bei einer Fahrt von etwa 42 Minuten dargestellt werden. Darin werden Fahrten ohne Metromiser Fahrten mit Metromiser gegenübergestellt. Es ist leicht zu erkennen, dass die Streuung der Zeitabweichungen und der Energieverbrauch bei Einsatz des Metro-miser deutlich geringer waren.

**Planbarkeit des Fahrplans begünstigt Reduktion des Energieverbrauchs**

Zwischenzeitlich liegen auch Ergebnisse von Tests bei einem deutschen Stadtbahnbetrieb vor. Hier zeigt sich, dass der Metromiser für seine Funktion unbedingt planbare, das heisst berechenbare Fahrtverläufe benötigt. Ampelkreuzungen, Verspätungen durch Netzeinflüsse und vor allem der Umfang der Befolgung der vom Metromiser gegebenen Empfehlungen wirken sich auf die erzielbaren Energieeinsparungen aus.

**Funktionsprinzip**

Das System Metromiser besteht aus zwei Komponenten: Dem Time Table Optimiser (TTO), einer unter Windows NT laufenden Software, mit der vorhandene Fahrpläne hinsichtlich ihrer Energieeffizienz überprüft und modifiziert werden können, und der On-Board Unit (OBU), einem Bordrechner aus der Ibis-Familie<sup>1</sup> von HPW<sup>2</sup>, welche dem Fahrer während der Fahrt den optimalen Roll-einsatzzeitpunkt anzeigt.

**Der Time Table Optimiser**

Der Time Table Optimiser hat zwei Kernfunktionen:

- Optimierung von Fahrplänen
- Erstellung der Initialkonfiguration für den Bordrechner (OBU)

Zur Optimierung der Fahrpläne werden Daten über das Beschleunigungs- und Rollverhalten des Zuges, die topologischen Daten und die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Linie eingegeben. Für beliebige Umlaufzeiten (natürlich grösser oder gleich der Mindestfahrzeit) erstellt der TTO einen energieoptimalen Fahr-

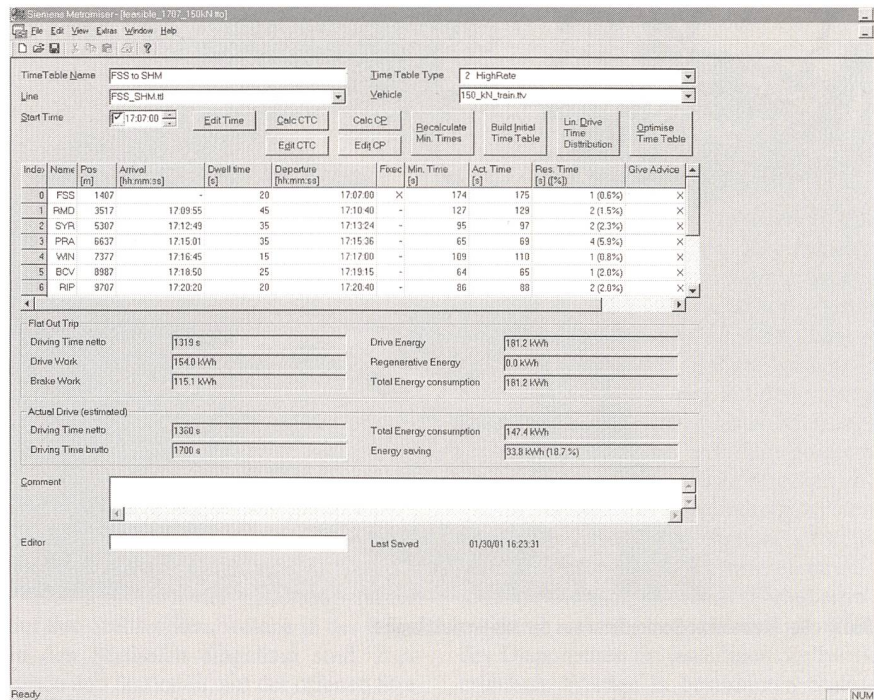


Bild 2 Beispiele für die Darstellung von Fahrplänen

plan unter der Annahme, dass der Zug einem Geschwindigkeitsprofil mit maximalen Rollphasen folgt. In der Praxis vorhandene Rahmenbedingungen wie feste Umsteigebeziehungen an bestimmten Stationen werden dabei vom Bediener gekennzeichnet und vom Programm berücksichtigt. Es entsteht ein energieoptimaler Fahrplan, der in den vorgegebenen Netzfahrplan passt (Bild 2). Der Datentransfer von und zu übergeordneten Fahrplanerstellungssystemen für Netze erfolgt per Hand oder über ein Konvertierungsprogramm. Da es für jeden Zug und jede Linie jeweils einen optimalen Fahrplan gibt, ist diese Optimierung nur einmal notwendig. Wird im folgenden Sommer- oder Winterfahrplan die Ab-

fahrtszeit bei gleich bleibender Umlaufzeit verschoben, ist keine neue Berechnung mit dem TTO erforderlich.

Der TTO verwendet bei seinen Berechnungen schnelle iterative Simulationsmodule, die erprobte Optimierungsalgorithmen enthalten<sup>3</sup> [1]. Die verwendete Simulation ist keine allgemeine Fahrdynamik- oder Zuglaufsimulation, sondern eine speziell unter dem Gesichtspunkt der Energieoptimierung erstellte Software.

Die Qualität des TTO lässt sich dem Bild 3 entnehmen. Es stellt die rechnerisch ermittelte Verspätung über eine 18 km lange S-Bahn-Linie der gemessenen Verspätung einer willkürlich ausgewählten Fahrt gegenüber. Wie zu erken-

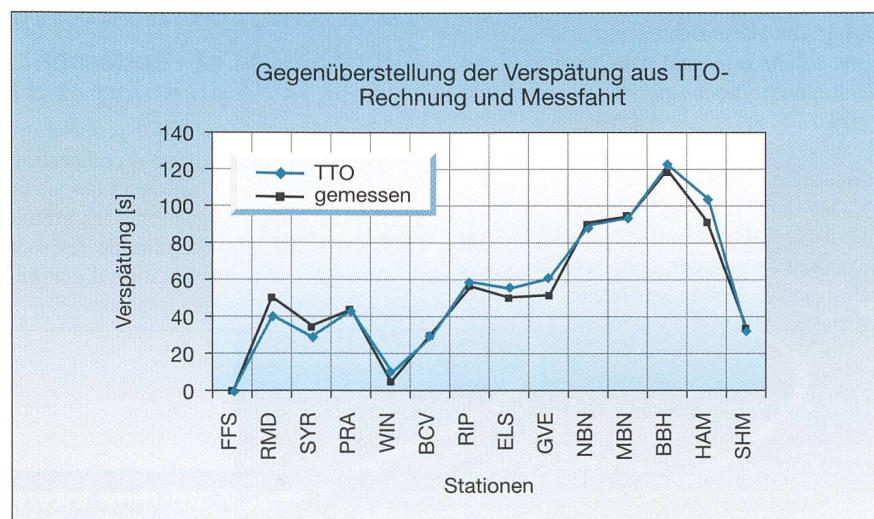


Bild 3 Vergleich der rechnerischen und tatsächlichen Zugverspätung über eine 18 km lange Linie

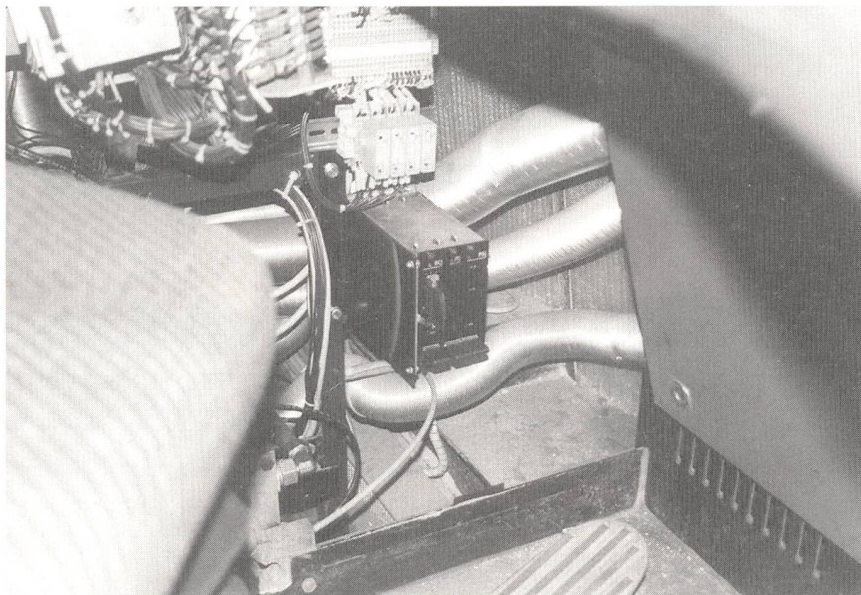


Bild 4 Der Metromiser-Bordrechner aus der Ibis-Produktfamilie

nen, sind Rechenergebnis und Messergebnis weitgehend konform. Mit solchen Simulationen lassen sich vorhandene wie künftige Fahrpläne (oder Zugtypen) optimieren.

#### Die On-board Unit

Ist der Fahrplan einmal energieoptimiert, muss er zum Erreichen einer Energieeinsparung auch im Betrieb umgesetzt werden. Da der energieoptimale Fahrplan maximale Rollphasen voraussetzt, benötigt der Fahrer auch ein Hilfsmittel, welches ihm entsprechendes Fahrverhalten erlaubt. Hierzu wird auf dem Fahrzeug ein Bordrechner – die OBU – installiert (Bild 4). Sie kommuniziert mit dem Fahrer über ein abgesetztes Terminal (ATM) aus der Ibis-Produktfamilie oder über andere Systeme. Die Fahrempfehlung wird zum Beispiel mittels einer zentral im Bereich des Tachos platzierten Lampe angezeigt, die dem Fahrer mitteilt, dass er jetzt rollen kann und dabei den nächsten Haltepunkt noch pünktlich erreichen wird.

#### Parameter für die Optimierung

Die angezeigten Fahrempfehlungen werden von der OBU auf Basis von gespeicherten Daten über Strecke, Fahrzeug und Fahrplan sowie auf Basis der aktuellen Uhrzeit, Geschwindigkeit und

Position ermittelt. Ein wesentliches, patentiertes<sup>4</sup> und Siemens-lizenziertes Merkmal der OBU ist die Fähigkeit, das Rollverhalten des individuellen Fahrzeugs zu erfassen und für die Berechnungen während künftiger Fahrten abzuspeichern. Die Fahrempfehlungen werden daher schon nach kurzer Zeit nicht mehr mit «theoretischen», sondern mit im Betrieb erfassten fahrzeugindividuellen Parametern berechnet. Diese Funktion wurde entwickelt, um den unterschiedlichen Rolleigenschaften von Fahrzeugen auch gleicher Baureihen Rechnung zu tragen, da die Verwendung von Standardparametern in der Regel für 95% der Fahrzeuge zu suboptimalen Fahrempfehlungen führt.

Für Bahnbetreiber mit vorhandener Ibis-Ausstattung ist ein Ibis-Metromiser verfügbar. Dieser wird voll in die vorhandene Ibis-Ausrüstung eingebunden. Die Eingabe von Kurs und Linie oder auch die Verschiebung von Fahrplänen muss nicht mehr manuell vom Fahrer vorgenommen werden. Der Metromiser erhält hier die entsprechenden Informationen bereits.

#### Stand der Markteinführung

Die Erprobungen der Prototypen des Metromiser sind abgeschlossen [2]. Das System hat Einsatzreife bewiesen. Derzeit werden für mehrere Nahverkehrsbetriebe Tests vorbereitet und Budgetangebote erstellt. Mit einem ersten Auftrag rechnet Siemens Transportation Systems nach Durchführung der anstehenden Tests im Sommer dieses Jahres. Weiterentwicklungen für Anwendungen bei der Fernbahn und im Frachtverkehr werden diskutiert.

#### Literatur

- [1] P. G. Howlett, P. J. Pudney: Efficient Train Control. London: Springer-Verlag, 1995.
- [2] <http://www.Metromiser.de>

#### Adresse des Autors

Siemens Transportation Systems, Siemens AG, TS AR SD PM, Ackerstrasse 22, D-38126 Braunschweig; Dipl.-Ing. Torsten Baier, [torsten.baier@ts.siemens.de](mailto:torsten.baier@ts.siemens.de)

<sup>1</sup> Ibis = Integriertes Bordinformations-System

<sup>2</sup> Tochtergesellschaft der Siemens AG

<sup>3</sup> Lösung von Differentialgleichungssystemen

<sup>4</sup> Patente der Firma Techsearch Inc. in Australien, Kanada und den USA

## Le Metromiser de Siemens

### Ponctualité et rendement de l'exploitation grâce à des conseils de planning et d'itinéraire

Le système Metromiser proposé depuis l'an 2000 par Siemens Transportation Systems est un auxiliaire d'élaboration des horaires de trains et d'optimisation du trafic ferroviaire. L'article ci-dessus présente les fonctions et les avantages de ce système et décrit également les premières expériences faites: les premiers essais effectués sur des chemins de fer métropolitains et RER ont démontré que les réductions de consommation d'énergie de traction atteignaient 10 à 25%.