

«Geisterzüge» sind immer noch (ferne) Zukunft

Der automatisierte Fahrbetrieb macht schnelle Fortschritte und bietet Chancen. Doch den Lokführer wird er noch nicht so schnell ersetzen.

Peter Hummel Für die meisten Bahnbenutzer ist «ATO» noch ein unbekannter Begriff – für viele Bahnbetreiber hingegen eine Realität in gar nicht mehr so ferner Zukunft. Das Kürzel steht für «Automatic Train Operation» und bezeichnet den automatisierten Fahrbetrieb, bei dem der Zug von einem Rechner gesteuert wird. Um Medien- und Branchenvertretern einen Überblick zu verschaffen, veranstalteten die Bahnjournalisten Schweiz (BJS) eine Informationstagung in St. Gallen zu diesem bislang noch abstrakten Thema. Elf Befürwortern von Bahnunternehmen und -industrie stand mit Hubert Giger, Präsident des Verbandes Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF), ein einziger Skeptiker gegenüber.

Mitorganisator Peider Trippi gab zuerst einen internationalen Überblick über ATO in den Anwendungen GoA2 bis GoA4 («Grade of Automatisation» = Automatisierungsstufen). Aktuell sind das immerhin 17 Projekte, und zwar nicht «irgendwo in der weiten Welt», sondern mehrheitlich in Europa und damit auch in nächster Nähe der Schweiz. Die Projekte sind auch nicht erst in Planung, sondern bereits in Betrieb oder kurz davor.

Dann stellten die Referenten von je fünf Meterspur- und Normalspurbahnen Projekte in der Schweiz vor, und die beiden Vertreter von Alstom und Siemens gewährten einen internationalen Überblick. Das Wie und das Wann wurden ausführlich dargelegt – das Warum kam aber viel zu wenig zur Sprache: Worin liegt der Nutzen von führerlosen Zügen?

Natürlich gibt es gute Gründe, welche die Bahnunternehmen und die Bahnindustrie für ATO anführen können: Mehr Effizienz, mehr Pünktlichkeit, mehr Kapazität auf der Schiene, mehr Sicherheit und im Endeffekt eine höhere Wirtschaftlichkeit. Hubert Giger stellte diese Argumente allerdings in Frage. Insbesondere die nun vor der Einführung stehende Version GoA2 spare weder Personal noch Kosten ein, erhöhe keine Kapazitäten und bringe nicht mehr Sicherheit – im Gegenteil: «Weil der Lokführer nur noch überwachen darf, be-



Der Historische Saal im Bahnhof St. Gallen bot den grösstmöglichen Kontrast zum Zukunftsthema «ATO». Bild: Peter Hummel

stehe die Gefahr mangelnder Fahrpraxis. Er bleibt in der Verantwortung, aber sein Beruf wird noch monotoner, als er wegen immer gleicher Fahrzeuge und gleicher Strecken ohnehin schon geworden ist.» Für den VSLF-Präsidenten ist GoA2 «die dümmste Variante von ATO».

Jonas Böhler, Teilprojektleiter ATO bei der SOB, musste zwar eingestehen: «Mehr Überwachung statt Bedienung, das ist für den Lokführer vielleicht nicht attraktiv.» Doch die SOB als Schweizer ATO-Pionier will nach ausgiebigen Tests noch dieses Jahr auf zwei Strecken den kommerziellen Betrieb nach GoA2 starten.

Schnellerer Fahrgastwechsel

In vielen Punkten einig mit Giger war der selbstständige Berater Matthias Handschin von RailConsult, vertrat aber punkto Sicherheit eine andere Ansicht: Er führte eine deutsche Statistik zu Beinahe-Unfällen an, bei der das Überfahren eines Hauptsignals die grösste Gefahr darstellt. Lenke dagegen der ATO-Rechner, würden solche Signalüberfahrungen eliminiert. An der BJS-Tagung wurden noch weitere punktuelle Vorteile angeführt, etwa immer gleiches,

punktgenaues Halten in den Bahnhöfen, was den Fahrgastwechsel beschleunigen mag. Und es herrschte Konsens, dass GoA4 für monotone Zugbewegungen allseits Akzeptanz finden kann, beispielsweise die Fahrten durch Waschstrassen, Depotbewegungen und womöglich die öden Tunnelfahrten der Autoverladezüge. Ein ebenso sinnvoller ATO-Einsatz ist bei einer praktisch hindernisfreien Strecke wie Rheineck – Walzenhausen gegeben, wo der neue führerlose Triebwagen nicht nur den Halbstundentakt ermöglicht, sondern gar die drohende Stilllegung verhindert.

Bleibt die Gretchenfrage, ob die Passagiere führerlosen Zügen vertrauen und diese benützen werden. Nun, bei U-Bahnen ist das keine Frage mehr, da ist die Automatisierung praktisch Standard geworden. Doch fahren solch computergesteuerte Züge auch gleich angenehm, wenn ein Algorithmus die Bremskurven bestimmt? Gegenüber der technologiegläubigen Mehrheit der Referenten setzte Hubert Giger zum Schluss nochmals einen deutlichen Kontrapunkt: «Ich behaupte, ich fahre jeden Zug komfortabler und erst noch effizienter als der ATO-Rechner.»