

Südostbahn startet Testphase

Passagierzug fährt teilautomatisch, Lokführer-Verband warnt vor Risiken

Zum ersten Mal wird in der Schweiz ein regulärer Passagierzug mithilfe eines Assistenzsystems gesteuert. Die Gewerkschaft kritisiert, dass die Arbeit für das Personal zu monoton werde.

Publiziert heute um 05:30 Uhr, Irina Kisseloff

In Kürze:

Die Südostbahn testet als erstes Schweizer Bahnunternehmen automatisierte Fahrassistenzsysteme im Passagierverkehr.

Zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau unterstützt die neue Technik das Lokpersonal.

Das System verspricht 10 Prozent weniger Energieverbrauch durch optimierte Fahrweise.

Die Lokführergewerkschaft kritisiert erhöhte Risiken durch monotonere Arbeitsabläufe.

Was bei Autos längst Standard ist, wird nun zunehmend im Bahnverkehr versucht: Dass elektronische Assistenzsysteme die Lokführerinnen und Lokführer bei der Steuerung der Züge unterstützen. Die SBB haben bisher Tests zur Fernsteuerung von Rangierloks durchgeführt und vor acht Jahren eine Nacht-Testfahrt mit einem Intercity.

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) startet nun den schweizweit ersten Test im Normalbetrieb, auf einem offenen Bahnnetz, mit Passagierzügen. In einem einjährigen Versuch wird ab Mitte Juni oder Anfang Juli ein «automatisiertes Fahrassistenzsystem» getestet.

Das Bundesamt für Verkehr hat vor kurzem die Bewilligung erteilt. Der Test erfolgt mit Regionalzügen der Linie S31 der SOB im Kanton Schwyz, auf der Strecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau.

Beim Test der SOB, die auch am linken Zürichseeufer fährt, ist das Lokpersonal weiterhin «an Bord», die Verantwortung bleibt beim Menschen. «Das automatisierte System unterstützt das Lokpersonal beim Beschleunigen, Bremsen oder Anhalten», sagt Armin Weber, CEO der Südostbahn. Der Zug stoppt automatisch bei entsprechenden Signalen oder Haltestellen.

«Energieverbrauch reduziert sich»

Von den Fahrassistenz-Systemen erhofft sich die SOB eine höhere Effizienz: «Durch gleichmässigeres Fahren verbessert sich die Pünktlichkeit und der Energieverbrauch reduziert sich.» Die optimale Geschwindigkeit erlaube es, mit mehr Zügen in kürzeren Abständen zu fahren. Die Kapazität auf dem bestehenden Netz könne so also ohne einen teuren Ausbau der Infrastruktur erhöht werden. «Gleichzeitig sinkt der Energieverbrauch um bis zu 10 Prozent.»

Die Funktionsweise ist laut SOB-Chef Weber vergleichbar mit Assistenzsystemen im Auto wie beispielsweise dem Tempomaten. Mit einem grossen Unterschied: Im Auto sorgen Kameras und Radar für das Erfassen der Umgebung. Bei der Bahn haben die Assistenzsysteme noch keine Kameras und keinen Radar. Sie überwachen Tempoangaben und ob die Signale auf der Strecke auf Grün oder Rot stehen oder eine reduzierte Geschwindigkeit signalisieren. Verirrt sich eine Kuhherde auf die Gleise, ist es nach wie vor der Mensch, der eine Notbremsung einleiten müsste.

Genau diesen Punkt kritisiert der Verband Schweizer Lokomotivführer (VSLF). Mit den Assistenzsystemen werde die

Arbeit der Lokführerinnen und Lokführer noch monotoner, was ihre Aufmerksamkeit beeinträchtigt. Raoul Fassbind, Präsident der Lokführergewerkschaft VSLF, sagt dazu: «Dass gleichzeitig die volle Verantwortung für die sichere Führung eines Zugs beim Lokpersonal bleibt, ist risikoreich.»

Entlastung der Lokführer erhofft

SOB-Chef Armin Weber entgegnet, die SOB beurteile dies weder als risikoreicher noch als unattraktiv für das Lokpersonal. Mit den automatisierten Fahrassistenten werde vielmehr eine Entlastungsmöglichkeit für das Personal geschaffen, «bei mindestens gleichem Sicherheitsniveau». Denn es gebe Situationen, in denen der Stress und der zeitliche Druck beim Lokpersonal hoch seien, «auf anspruchsvollen Strecken mit vielen Geschwindigkeitswechseln und Steigungen beispielsweise».

Der Monotonie werde gemäss Weber entgegengewirkt, indem die Lokführerin oder der Lokführer weiterhin für das Öffnen der Türen an den Haltestellen verantwortlich sei, das Ein- und Aussteigen überwache und danach das Assistenzsystem zum Weiterfahren wieder aktiviere. Das geschehe auf der Strecke Biberbrugg – Arth-Goldau im Schnitt alle vier bis sechs Minuten.

Auf die Rolle und die Verantwortung des Lokpersonals hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor der Bewilligung des Tests ein besonderes Augenmerk und verlangte zusätzliche Angaben zum Spannungsfeld Mensch-Technik-Organisation. «Diese Nachweise hat die SOB nun erbracht», sagt BAV-Mediensprecher Michael Müller. Damit sei der Test bewilligt und die einjährige Testphase könne starten.

Gewerkschaft sieht Steuergelder vergeudet

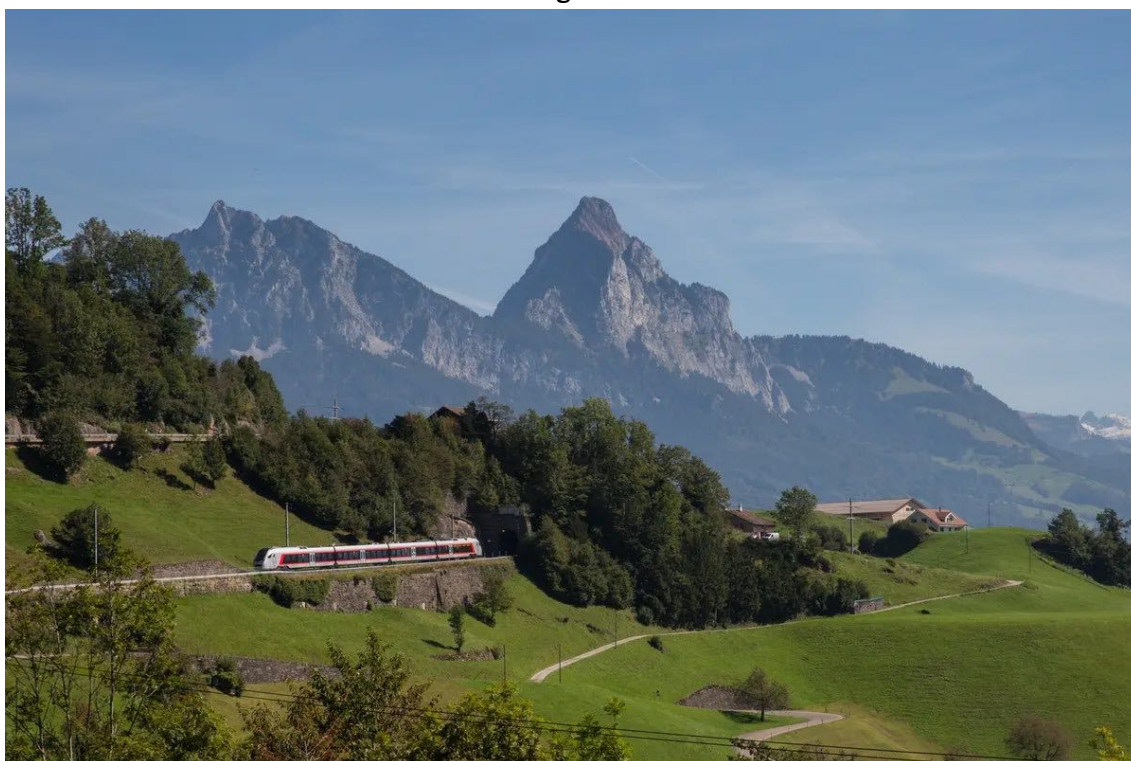
«Keinen wirklichen Mehrwert durch den Test» erkennt die Lokführergewerkschaft VSLF. Präsident Raoul Fassbind sagt, die Erkenntnis, dass ein automatisches System einen Zug steuern könne, sei seit Jahren vorhanden. Und gut ausgebildetes Lokpersonal könne die Erwartungen an das neue System in Bezug auf Pünktlichkeit und Energieeffizienz «locker toppen»: Der VSLF ordnet den Versuch deshalb als «Vergeudung von Steuergeldern» ein.

Laut dem Bundesamt für Verkehr seien die spezifischen Tests jedoch nötig, um die Auswirkungen der Automatisierung auf das Fahrpersonal erfassen und analysieren zu können. Die Erkenntnisse aus dem Test bei der SOB würden im Anschluss der ganzen Branche zur Verfügung gestellt.

Für die Passagiere ändert sich vorerst nichts, auch wenn ab Juni oder Juli die Lokführer zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau das Assistenzsystem einschalten. SOB-Chef Weber geht davon aus, dass die Reisenden nicht merken werden, dass ein automatisiertes Assistenzsystem den Zug fährt. Und auf einigen Fahrten wird auch während der einjährigen Testphase kein Assistenzsystem eingeschaltet sein. Denn das Lokpersonal entscheidet, ob es das System aktivieren will oder nicht.



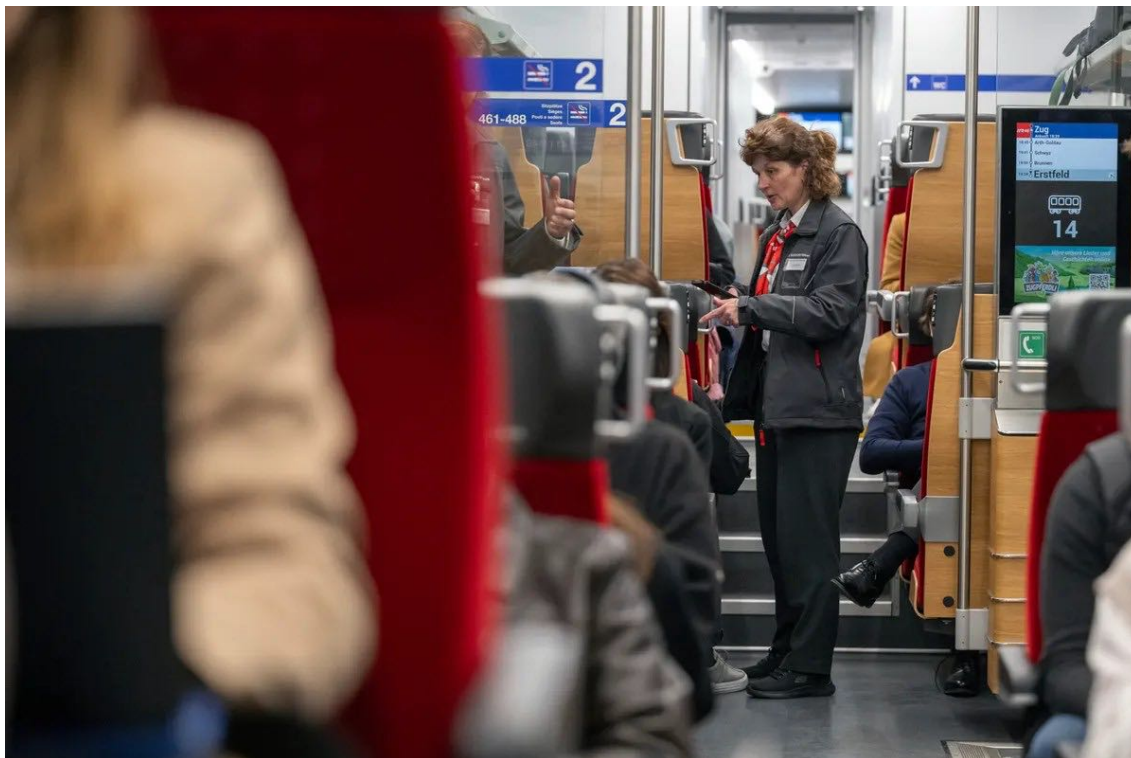
Ein Mitarbeiter der SOB im Führerstand eines Zugs. Foto: Verband öffentlicher Verkehr



Ein Zug der SOB auf der Strecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau, auf der der Test durchgeführt wird. Foto: SOB



Ein SOB-Zug vor der Werkstatthalle der Südostbahn in Samstagern bei Richterswil.Foto: Sabine Rock



Die Reisenden sollen von der Umstellung nichts merken.Foto: Urs Jaudas