



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
Ortsgruppe Kassel

Kassel, 2. November 2020

PRESSEMITTEILUNG

GDL Kassel: Studie aus London weckt Interesse - Sind autonome Züge am Ende?

Mit großem Interesse hat der Vorstand der Ortsgruppe Kassel der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer eine Meldung aus Großbritannien zur Kenntnis genommen: Im Streit um zusätzliche Finanzmittel für das Unternehmen Transport of London (TfL), welches in der Millionenstadt die U-Bahn („Tube“) betreibt hatte der britische Premierminister Johnson gefordert, dass es diese Gelder nur geben würde, wenn die Züge auf einen automatischen Betrieb umgestellt würden. Die Position zweier britischen Gewerkschaften, welche dies im Vorfeld abgelehnt hatten wird nun durch ein internes Papier von TfL gestützt: Danach wäre nicht mit Einsparungen, sondern mit erheblichen Mehrkosten in Höhe von 7,5 Milliarden Euro zu rechnen.

Michael Kleinemeier, Vorsitzender der Ortsgruppe Kassel hierzu: „Die GDL hat sich technischen Neuerungen nie verschlossen, sondern diese im Sinne der durch uns vertretenen Berufsgruppen stets kritisch und konstruktiv begleitet. Auch wir sind - wie unsere britischen Kollegen - nicht davon überzeugt, dass sich mit autonomen Zügen ein Mehrwert für die Reisenden und Frachtunternehmen schaffen ließe.“

Das Netz der Londoner U-Bahn ist in seinen Grundzügen fast 160 Jahre alt und über 400 Kilometer lang, zudem verlaufen die meisten Strecken unterirdisch in einem separaten Betriebsbereich ohne störende Einflüsse von außen. Dies ist bei den meisten der über 33.000 Kilometer Bahnstrecken in Deutschland anders, welche weitgehend oberirdisch verlaufen und nicht eingezäunt oder Ähnliches sind, so dass die Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge hierzulande vermutlich ein Vielfaches dessen kosten würde, was man in London ermittelt hat.

Patrick Rehn, verkehrspolitischer Sprecher der Ortsgruppe Kassel: „Uns ist bewusst, dass es bereits zahlreiche teils erfolgreiche Versuche und Projekte rund um den Globus gibt und in einzelnen Regionen bereits Züge hoch- oder vollautomatisiert unterwegs sind. Dies sind bislang allerdings keine flächendeckenden Verkehre und Streckennetze, zudem ist es in Deutschland und unseren Nachbarländern durch eine

Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuge nicht bis schlecht möglich diese bis zu einem festen Stichtag umzurüsten. Neben Fahrzeugen von Museumsbahnen und Vereinen besitzen auch viele Staatsbahnen und Privatunternehmen noch Lokomotiven und Züge, welche in den 1960er oder 1970er Jahren hergestellt wurden und einen wichtigen Anteil an der Durchführung des täglichen Bahnbetriebs haben. Diese müssten also auch teilweise ersetzt oder für viel Geld umgerüstet werden.“

Die GDLer aus Kassel sehen die mit den aus Versuchen und Projekten bereits erlangten Kenntnisse und verbundenen Chancen durchaus aber auch als positiv an: Sie zeigen, dass die Infrastruktur noch einen erheblichen Schub in Sachen Ertüchtigung und Ausbau braucht. Rehn: „Wir befürchten, dass ansonsten der zweite vor dem ersten Schritt gegangen wird, wenn in einem ohnehin schon stark strapazierten Netz Techniken eingesetzt werden, welche bereits in der heutigen Anwendung zu Leistungseinschränkungen führen. Unsere Kollegen sehen dies bereits heute beim neuen europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS, wo Fahraufträge mit erheblich längeren Zeiten übertragen werden, als dies bei normalen Lichtsignalen der Fall ist die immer noch als Rückfallebene vorhanden sind.“

Kleinemeier ist jedoch überzeugt, dass technische Unterstützung eine wichtige Hilfe dabei ist das System Schiene leistungsfähiger und umweltfreundlicher zu machen: „Bereits heute gibt es Fahrassistenz-Systeme, welche mithilfe vorher errechneter Daten dem Lokführer genaue Fahrempfehlungen geben um möglichst gut mit seinem Zug betrieblich hochbelastete Streckenabschnitte und Bahnhöfe durchfahren zu können. Wenn dadurch beispielsweise der Halt eines 2000 Tonnen schweren Güterzuges oder eine ICEs aus Tempo 200 verhindert werden kann sorgt dies nicht nur für kürzere Fahrzeiten, sondern es werden auch weniger andere Züge behindert, welche mitunter ähnlich einem Stau-Effekt auf der Straße ebenfalls zum Halten kommen würden. So werden die Strecken besser genutzt, durch das Vermeiden von Halten und Anfahren wird Energie gespart und die Anwohner der Strecken entlastet.“

Zu den notwendigen Investitionen zählen die GDLer aus Kassel beispielsweise auch die flächendeckende Einführung von Assistenz-Systemen für die Fahrdienstleiter, welche diese bei der Organisation von Zug- und Rangierfahrten in den Bahnhöfen und auf den Strecken unterstützen sowie schnellere Ein- und Ausfahrmöglichkeiten in Überholungen. Kleinemeier: „Es macht nur begrenzt Sinn, wenn ich einen 700 Meter langen Güterzug mit 40 km/h in und aus eine Überholung fahren lassen muss und der überholende ICE bereits einen Signalabschnitt vorher deswegen zum Halten kommt.“

Rehn richtet seinen Appell daher abschließend an die lokale, Landes-, Bundes- und europäische Politik sowie die Forschung: „Nicht alles was technisch möglich ist macht am Ende auch aus finanzieller Sicht Sinn. Statt weiterhin in das Ersetzen der Lokführer

Milliarden zu versenken fordern wir den Ausbau der Assistenz-Systeme, welche das Personal bei ihrer verantwortungsvollen Aufgabe unterstützt, die Bahnen sicherer, zuverlässiger, leistungsfähiger und schneller machen und einen massiven Ausbau der Infrastruktur. Die Technik mag dem Menschen besonders bei einem spurgeführten System wie der Eisenbahn im Normalbetrieb überlegen sein, doch im Störfall sollten sich Personen und Güter nicht selbst überlassen sein. Denn im Falle des Stillstandes eines Zuges aufgrund technischer oder anderer Probleme sind unweigerlich auch die Züge dahinter und möglicherweise davor betroffen.“