

Die Geisterbahn von Lyon

von Erna Subklew

Vor ungefähr zehn Jahren, als wir anlässlich unserer „jumelage“ wieder einmal in Lyon weilten, überraschten uns unsere Gastgeber damit, nicht wie sonst mit dem Bus Lyon zu erkunden, sondern dieses Mal dazu die U-Bahn zu benutzen.

Die Lyoner U-Bahn

Für uns Frankfurter war eine U-Bahn nun wirklich nicht etwas, was man unbedingt gesehen haben musste, hatten wir doch in unserer Stadt zu diesem Zeitpunkt schon mindestens vier U-Bahn-Linien, die unser Stadtgebiet durchkreuzten. Zugegeben, die Lyoner U-Bahn war noch ausgesprochen neu und glänzte vor Sauberkeit. Ja und dann stellte es sich heraus, sie hatte keinen Fahrer! Man konnte bis ganz vorn in die Spitze gehen und in den dunklen Tunnel hineingucken. Hundert Sekunden nach dem Öffnen der Türen schlossen sich diese auch wieder, und der Zug setzte sich in Bewegung. Es war kein Hochgefühl in mir ob dieses Wunderwerks der Technik, eher ein flaes Gefühl im Magen, was würde wohl bei einem Unfall passieren?

U-Bahnen in anderen Städten

Inzwischen weiß ich, dass der erste Versuch mit einer fahrerlosen U-Bahn in Berlin bereits im Jahre 1974 gestartet worden war, schon eine ganze Weile vor Lyon und dass man wegen Geldmangels und dem nicht weiteren Ausbau des Schienennetzes die gewonnenen Erkenntnisse des Modellversuchs vielleicht anderen überlassen muss.

Aber zunächst sind seit meiner ersten Fahrt mit der Geisterbahn in Lyon auch in anderen Städten Probelinien eingerichtet worden: In Barcelona, in Paris, in Sao Paulo und nicht zuletzt in Nürnberg. Hier fährt seit fünf Jahren auf einer Linie, der U 5, eine fahrerlose U-Bahn.

Technik der Zukunft

Man nimmt an, dass im Jahre 2050 70 Prozent der Bevölkerung in Städten wohnen werden. Das bedeutet eine ungeheure Zunahme des Verkehrs, eine Erweiterung und Mehrbelastung des Schienennetzes. Das kann man in konventioneller Technik aber nur leisten, wenn man auch die nötigen Arbeitskräfte hat.

Wir können uns sicherlich noch erinnern an die Tage in Mainz, als wegen der Urlaubszeit und der Krankheit mehrerer Eisenbahner Züge in einer Landeshauptstadt gestrichen werden mussten. Hätte man damals hier schon den fahrerlosen Zug gehabt, hätte man jede 100 Sekunden eine Bahn auf den Weg schicken können, ohne zusätzliche Arbeitskräfte zu brauchen.

Durch die bessere Nutzung der Infrastruktur, die automatische Zugsteuerung, die besseren Sicherheitssysteme, die schnellere Abfertigung der Züge ist eine kurzfristige Steigerung des Einsatzes zusätzlicher Züge ohne zusätzliche Menschen möglich.

Weitere Vorteile

Weitere Vorteile der fahrerlosen Bahn sind die Optimierung der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge. Dadurch kommt es zu einer Verbesserung der CO²-Bilanz. Neben der äußerst geringen Anzahl von Bediensteten bringt der Einsatz der neuen Züge eine Einsparung an ungefähr 15 Prozent der Kosten. Allerdings muss man im Auge behalten, dass diese Züge eine intensivere Wartung benötigen. Hier könnten also die an anderer Stelle eingesparten Arbeitskräfte eingesetzt werden. Ein anderes Arbeitsgebiet wäre der Service auf den Bahnsteigen.

Diese von Siemens konzipierten Züge sollen außerdem sehr pünktlich sein.

Vielleicht könnten sie helfen das beschädigte Bild der Bahn in Bezug auf Pünktlichkeit, wieder positiv zu gestalten.

Weitere Informationen finden Sie unter:

http://www.focus.de/reisen/bahn/deutschlands-erste-fahrerlose-u-bahn-nuernberg-feiert-fuenfjaehriges-bestehen-der-geisterbahn_aid_1013785.html

Auch das Ausland interessiert sich:

<http://www.siemens.com/press/de/feature/2013/infrastructure-cities/2013-10-riyadh.php>

Kommentare