

# U-Bahn in Wien: Fahrerlos, aber nicht „mensenlos“

2023 geht mit dem ersten Teilstück der U5 Wiens erste vollautomatische U-Bahn-Linie in Betrieb. Neuland betritt man nicht – in mehr als 30 Städten weltweit gibt es bereits fahrerlose Metro-Linien. Sie versprechen Sicherheit, Zuverlässigkeit und kürzere Intervalle.

Christa Minkin

Wien – Losfahren, Geschwindigkeit einstellen und zurücklehnen – das können die Wiener U-Bahn-Fahrer schon jetzt. Die Garnituren fahren – bis auf jene der Linie U6 – fast automatisch. Trotzdem ist menschliche Expertise gefragt: etwa beim Einfahren in die Station oder wenn der Fahrer darauf achten muss, dass niemand an den Türen rüttelt, bevor er abfährt. Auf Hindernisse kann der Zug auch nicht selbstständig reagieren, der Fahrer muss im Notfall bremsen.

Das soll sich in Zukunft ändern, denn die U5, deren erstes Teilstück 2023 in Betrieb geht, soll Wiens erste vollautomatische U-Bahn-Linie werden. Sie wird dann – vereinfacht ausgedrückt – von der Leitstelle in Erdberg ferngesteuert. Das teilten Öffi-Stadträtin Renate Brauner (SPÖ) und Wiener-Linien-Geschäftsführer Gün-

ter Steinbauer am Dienstag mit. Für das neue System müssen auch die Haltestellen entsprechend umgestaltet werden. Die Bahnsteige werden mit Glaswänden vollständig von den Schienen abgetrennt und mit Türen ausgestattet, die sich nur dann öffnen, wenn ein Zug in der Station steht.

Die U5 bietet die „einmalige Chance“, in das neue System in „überschaubarem Rahmen sanft einzusteigen“, sagte Steinbauer. Denn sie wird anfangs nur auf rund fünf Kilometern verkehren; die Trasse wird aus neuen und bereits vorhandenen Streckenabschnitten und Stationen bestehen.

Mit der fahrerlosen U-Bahn wolle man auf das wachsende Wien und die steigenden Fahrgastzahlen reagieren – bis 2020 könnten diese bei einer Milliarde jährlich liegen. Die Wiener Linien versprechen sich kürzere, regelmäßige Intervalle sowie weniger

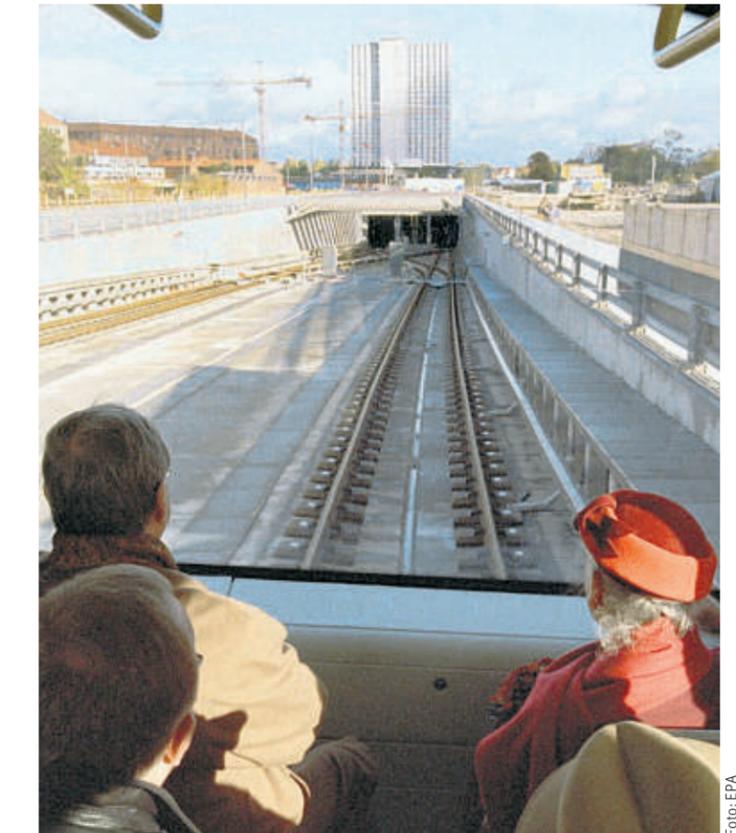
Betriebsstörungen. Die neuen Züge könnten im 90-Sekunden-Takt fahren. Heute liege das Maximum bei zweieinhalb Minuten. Die Verweildauer in der Station, Geschwindigkeit oder Takt könnten – auch in Ausnahmesituationen wie großen Sportevents – flexibler angepasst werden.

Für Ramon Malla, Direktor der automatischen Metrolinien in Barcelona, ist die Sicherheit das stärkste Argument. Die fahrerlose Technik schließe menschliches Versagen aus. Die abgeriegelten Bahnsteige versprechen weniger Zwischenfälle, was auch einen verlässlicheren Betrieb ermögliche. Und das Sorge nicht nur bei den Passagieren, sondern auch bei den Mitarbeitern für mehr Zufriedenheit, so Malla. Die vollautomatischen Metro-Linien gibt es in der spanischen Metropole seit 2009.

## Fahrerlos seit 30 Jahren

Weltweit wurden die ersten Systeme vor rund 30 Jahren in Betrieb genommen – mittlerweile gibt es sie in mehr als 30 Städten, wobei Asien mit 40 Prozent aller fahrerlosen Linien Spitzenreiter ist. Die europäische Statistik führt Frankreich an, wo sich ein Fünftel der automatisierten Strecken befindet. U-Bahnen ohne Fahrer gibt es weiters etwa in Italien (Rom, Turin), Deutschland (Nürnberg), Dänemark (Kopenhagen) oder Ungarn (Budapest).

„Fahrerlos bedeutet nicht menschenlos“, sagte Steinbauer am Dienstag. Weil Fahrgäste „lieber mit Menschen als mit Automaten sprechen“, werden Mitarbeiter der Wiener Linien als Ansprech-



So ein Ausblick wie in Kopenhagen bleibt den Passagieren in Wien verwehrt. Die fahrerlosen U-Bahnen werden Fahrerkabine haben.

Foto: EPA

partner und für Problemsituationen in den Zügen mitfahren oder in den Stationen unterwegs sein. Niemand müsse befürchten, seinen Job zu verlieren. Die Streckenverlängerung schaffe zusätzliche Arbeitsplätze und der Umstieg auf Vollautomatik ein neues Jobprofil. Das konnte Roman Hebenstreit, den Chef der Eisenbahngewerkschaft, nicht beruhigen: „Ja, aber warum macht man's dann überhaupt?“, fragte er via Aussendung.

Die europaweite Ausschreibung für die 45 neuen Garnituren soll laut Brauner in den nächsten Wochen erfolgen. Wer den Zuschlag bekommt, wird Ende 2016 feststehen. Die ersten Testfahrten

sind für 2018 geplant. Eine Fahrerkabine wird es weiterhin geben, denn die neuen Modelle sollen auch im konventionellen Streckennetz eingesetzt werden und mehrere „Silberpfeile“ ersetzen.

Das erste U5-Teilstück kostet knapp eine Milliarde Euro – Stadt und Bund teilen sich die Kosten. Die Mehrkosten für den Umstieg auf die fahrerlose Variante werden auf ein bis zwei Prozent geschätzt.

Auf eine mögliche Skepsis der Fahrgäste reagiert man bei den Wiener Linien entspannt mit einem Rückblick: „Früher fuhr ja auch ein Liftboy im Aufzug mit.“

Internationale Beispiele fahrerloser Metros: [derStandard.at/Panorama](http://derStandard.at/Panorama)

## U5 – Wiens erste vollautomatische U-Bahn-Linie

- ▶ Betrieb ohne Fahrer
- ▶ Glaswand mit Türen am Bahnsteig
- ▶ Bestellung von bis zu 45 neuen Zügen



## Auch Traiskirchen bekommt ein Zeltlager

Vorarlberger Polizei ermittelt wegen Brandsatz in der Nähe von Flüchtlingsquartier

Wien – Das Innenministerium kommt der Forderung des Traiskirchner Bürgermeisters Andreas Babler (SPÖ) zur Reduzierung der Zahl der Flüchtlinge im Erstaufnahmelaager nach. Insgesamt wird die Zahl der Personen in dem Lager um 640 reduziert. Allerdings wird für 480 Personen ein Zeltla-

ger in Traiskirchen errichtet – am Mittwoch werden 60 Zelte auf dem Gelände der Sicherheitsakademie errichtet. Babler hält die Zeltstadt für rechtswidrig, das Ministerium geht davon aus, dass es sich bei Zelten um keine Gebäude handle, also keine Genehmigung nötig wäre.

Ein Anschlag passierte in Dornbirn: Kaum waren am Montag die ersten von 80 syrischen Flüchtlingen in eine Messehalle eingezogen, kam es zum ersten Polizeieinsatz. Mitarbeiter der Messe hatten Dienstag Brandspuren an einer anderen Halle bemerkt. Die Polizei bestätigt, dass „eine oder mehrere Glasflaschen mit brennbarer Flüssigkeit“ gegen die Mauer einer Halle geworfen wurden. Ob der Brandsatz gegen die Flüchtlinge im Notquartier gerichtet war, sei jedoch nicht gesichert.

In Kärnten scheiterte der Plan des Innenministeriums, in Villach eine Zeltstadt errichten zu lassen. Die Feuerwehr Villach sollte für das Ministerium eine Notunterkunft aufbauen. Landeshauptmann Peter Kaiser (SPÖ) erfuhr über die Feuerwehr davon und ließ das Vorhaben abbrechen. Kärnten wolle weder eine Zeltstadt noch ein Erstaufnahmезentrum in der Kaserne Bleiburg, ließ Kaiser Innenministerin Johanna Mikl-Leitner (ÖVP) wissen.

Auch aus Wien kommt Kritik am Innenministerium: „Die Zeltstädte müssen weg“, fordert Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ). Die Ministerin würde von den Ländern ohnehin unterstützt. Häupl bekommt Unterstützung von Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou (Grüne): „Rot und Grün haben hier eine klare Linie: Menschen auf der Flucht, die um ihr eigenes und das Leben ihrer Familien fürchtend an unsere Türen klopfen, verdienen unsere Solidarität und Unterstützung.“

Auch Bundeskanzler Werner Faymann (SPÖ) sprach sich im Pressefoyer für faire Unterbringung aus. (jub, APA)

Mit größter Bestürzung haben wir vom Ableben von Herrn

## Harald Posch

dem Vorsitzenden des Rates unserer Organisation, der European Space Agency (ESA), erfahren.

Herr Posch hat in seiner langjährigen erfolgreichen und wirkungsvollen Tätigkeit für die österreichische Raumfahrtindustrie, als Leiter der österreichischen Agentur für Luft- und Raumfahrt sowie in entscheidenden Funktionen innerhalb der ESA, das nationale und europäische Weltraumengagement herausragend mitgeprägt.

Wir würdigen seine großen Verdienste und betrauern einen warmherzigen, aufopferungsvollen Freund. Unsere Gedanken in diesen schweren Stunden sind bei seiner Familie.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der European Space Agency (ESA)

Jean-Jacques Dordain  
Generaldirektor

Paris im Juni 2015

Wir bedauern zutiefst, mitteilen zu müssen, dass

## Harald Posch

am Donnerstag, den 21. Mai,  
nach kurzer, schwerer Krankheit verstorben ist.

Harald Posch hat sich große Verdienste um die Weltraumforschung und -technologie in Österreich und in ganz Europa erworben. Er war maßgeblich daran beteiligt, dass sich Österreich in den letzten Jahren zu einem aktiven Partner bei einer Vielzahl von Weltraumprojekten und -missionen entwickelt hat. Seit 1. Juli 2014 leitete er als erster Österreicher den ESA-Rat, das höchste Entscheidungsgremium der Europäischen Weltraumagentur.

Harald Posch war uns allen ein herausragendes Vorbild und von allen geschätzter Kollege. Alle, die ihn kannten und mit ihm zusammenarbeiten durften, erlebten ihn als engagiert und streitbar in der Sache, aber vor allem auch als charismatischen und gleichzeitig humorvollen Menschen und Freund. Harald Posch hinterlässt eine große Lücke. Unser ganzes Mitgefühl gilt seiner Familie.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie  
Bundesminister Alois Stöger

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Österreichischen  
Forschungsförderungsgesellschaft FFG  
Henrietta Egerth und Klaus Pseiner

Wien im Juni 2015