

Die Busfahrer, die ihren Job abschaffen

MOBILITÄT Im Gewerbepark fahren seit Monaten autonome Busse. Aus rechtlichen Gründen müssen jederzeit Fahrer an Board sein. Noch.

VON DANIEL PFEIFER

REGENSBURG. Roland Hofmanns Daumen schwebt über dem schwarzen Steuer-Knubbel des Xbox-Spielecontrollers, jederzeit bereit für jenen Moment der Gefahr, in dem er die Kontrolle übernehmen muss. Einen Moment, der nicht kommen wird.

Hofmann ist einer von vier Fahrern der beiden Emilia-Busse, die seit neun Monaten vollautonom ihre Runden im Gewerbepark Regensburg drehen. Weil das deutsche Recht verbietet, Busse komplett eigenständig fahren zu lassen, muss ein ausgebildeter Busfahrer an Bord sein. Also sitzt Hofmann vor seinem Knubbel, vier Stunden am Stück – knapp 16 identische Runden, immer im Kreis. Hofmann blickt aus dem Fenster, während sein kleiner, weißer Bus am künstlichen See des Gewerbeparks entlangfährt. Am Ufer watscheln Enten. In 15 Minuten wird er sie wiedersehen. Und 15 Minuten später wieder. Derselbe See, dieselben Enten.

Automatische Vollbremsung

Gerade fährt Hofmann Runde Nummer vier, seit er um 10 Uhr seinen Fahrbetrieb begonnen hat. Den Xbox-Controller, der in den Emilia-Bussen das Lenkrad ersetzt, hat er beiseitegelegt. Gerade ist der Bus leer, Menschen sind an diesem grauen Montagmorgen ohnehin kaum unterwegs. Eine Wolke verdunkelt die letzten Sonnenstrahlen, von einem Kirschbaum fallen Blütenblätter. Der kleine weiße Bus macht eine Vollbremsung. Seine Sensoren hatten ein Auto erkannt, das ihm die Vorfahrt nehmen wollte. Die Information raste über die Lasersensoren, in die Emilia rundherum eingekleidet ist, über den leise surrenden Zentralrechner direkt in die Bremsen.

Der Computer des Busses hat auf fast alle Gefahren seine Lieblingsantwort: Vollbremsung. Und zwar so abrupt, dass es jeden unangeschnallten Fahrgast erst einmal durch den Bus schleudern würde. Roland Hofmann hingegen steht da, als hätte er seine Schuhe mit einer Nagelpistole an den Boden getackert. Sein rechtes Knie knickt nur leicht ein, fast automatisch, um den Stoß abzdämpfen. Hofmann kennt seine Emilia.

Er weiß auch, dass sie nicht perfekt ist. Und noch nicht wirklich eigenständig. Jede Schicht beginnt in einer alten Reifenwerkstatt, wo die Emilias über-



Mit Krawatte, Hemd und Stift in der Brusttasche: Roland Hofmann erkennt man direkt als Busfahrer. Er ist einer der Operatoren der autonomen Busse im Gewerbepark Regensburg.

FOTOS: DANIEL PFEIFER



In seinem Leben hatte Robert Hofmann noch nie einen Xbox-Controller in der Hand. Inzwischen hat er sich an ihn gewöhnt.

nachten. Die ersten Handgriffe sind alles andere als autonom: Hofmann startet den Bus mit einem Schlüssel, steckt das Ladekabel aus, wickelt es fein säuberlich auf und öffnet manuell das Garagentor. Die ersten Meter steuert er das Gefährt komplett selbst, bis es auf der vorprogrammierten Route übernimmt. Doch selbst dann ist die Arbeit der Fahrer nicht unbedingt getan.

„Zickst du jetzt ein bisschen?“, fragt Robert Hofmann seine Emilia, als plötzlich rote Warnblinker auf dem Steuer-

EMILIA

Das Projekt: Emilia läuft seit rund neun Monaten. Unter der Leitung des Stadtwerks ist es weniger eine Verkehrslinie als ein Forschungsprojekt. Und ein Zeichen: Regensburg lässt sich technologisch nicht abhängen.

Die Strecke: Die Busse fahren unter der Woche von 10 bis 14 Uhr in einer 1,1 Kilometer langen Ring-Route durch den Gewerbepark. Neben dem Operator ist Platz für acht Personen. Die Fahrt ist kostenlos.

Die Fahrer: Fahrer oder „Operators“ beantworten immer gerne Fragen von Fahrgästen. Im Mai können sich wieder neue Operators bewerben.

bildschirm aufleuchten. „Was stört dich denn jetzt, hm? Warum findest du die Blackbox nicht?“, fragt er sein Fahrzeug. Manchmal ist Emilia etwas „bockert“, wie Hofmann es nennt. Er entscheidet sich für einen bewährten Computer-Trick: Er fährt den Bus herunter und startet ihn neu. Und siehe da: Alles funktioniert, die Fahrt geht endlich los. Als Fahrer oder Operator muss er mehr Informatiker als Busfahrer sein, hat Hofmann in den vergangenen Monaten festgestellt.



Die Emilias stechen optisch im Gewerbepark heraus. Auch, weil sie keine Front und kein Heck haben: Sie können in beide Richtungen fahren.

Deshalb wurde auch eine Zusatzausbildung vorausgesetzt, vom Hersteller des Busses Nayva selbst. Und weil diese Firma aus Frankreich stammt, war ein Teil der Ausbildung für Robert Hofmann auf Französisch, mit Hilfe eines Dolmetschers. Dabei ging es vor allem um die Technik, denn fahren kann Hofmann. Und wie. Seit 33 Jahren, also seit er 23 war, fährt er in Regensburg Bus. Auch heute noch, denn die tägliche, vierstündige Autofahrt reicht nicht, um auf seine Stunden zu kom-

men. An diesem Tag hat er eine Schicht in der dieselbetriebenen 77er-Linie hinter sich, ab 6.15 Uhr am Sallerner Berg. Also im lauten Schulbusbetrieb.

Dagegen ist die Fahrt im vollelektrischen Technik-Wunder Emilia sehr ruhig. Runde neun: ein Fahrgast. Kaum hat er den Gurt angelegt, beginnen die beiden ein Gespräch. „Mit dem Controller kannst du den Bus lenken?“ fragt der junge Mann ungläubig. Roland Hofmann bejaht. Er habe es auch nicht geglaubt, hatte er doch in seinem Leben davor nie einen Spielecontroller in der Hand: „Am Anfang dachte ich, ich lerne es nie mehr.“ Die beiden sprechen auch kurz darüber, warum sämtliche Kameras im Bus mit schwarzem Gewebeklebeband abgeklebt sind. Datenschutz, erklärt Hofmann. Der Rest der Fahrt verläuft still. Kurz nachdem der Fahrgast ausgestiegen ist, macht Hofmann eine Raucherpause an einem kleinen Grünstreifen, außer Reichweite der Rasensprinkler, die gerade ihren Tröpfchenregen gegen Emilia sprühen.

Ein Treffen der Busfahrer

„Na Roland, lässt dich wieder umeinander fahren?“, ruft es plötzlich aus dem Parkplatz nebenan. Mit breitem Grinsen spaziert Werner Kamionka auf Roland Hofmann zu. Kamionka ist ein Kollege, auch er Busfahrer der alten Schule. Kurz mustert er Emilia. „Für mich wär das nix“, sagt er zu Hofmann. Wie viele Busfahrer ist er skeptisch. Acht ließen sich anfangs in Regensburg für Emilia weiterbilden, davon sind noch vier übrig. „Mal sehen, vielleicht mach ich diese Runde bis zu meiner Rente“, antwortet Hofmann. Das glaubt Kamionka nicht: Die Stadt werde aufs Ganze gehen müssen, raus aus dem Gewerbepark, rein in die Wohngebiete. Und dann brauche es größere Busse. „Nein, nein, mehr Busse, die häufiger fahren! Größer werden die nicht“, widerspricht Hofmann.

Er müsse jetzt aber wieder los, sagt er und steigt zurück in die Emilia. Ob er diesen Job wirklich bis zu seiner Rente machen wird, ist unsicher. Doch er glaubt: Bis 2030 werde die Entscheidung fallen, ob autonomes Fahren in Deutschland normalisiert wird. Dann bräuchte es auch Robert Hofmann und seine Kollegen nicht mehr, dann könnte der Bus von einer Zentrale aus gesteuert werden, wie in einem Computerspiel. Und zwar egal ob von Regensburg oder von Frankreich aus, wo der Hersteller Nayva sitzt. „Dann steig ich aber nicht mehr ein, wenn kein Fahrer dabei ist“, hatte kürzlich ein Fahrgast zu Robert Hofmann gesagt.

Hofmann nimmt den Xbox-Controller wieder in die Hand und steuert Emilia zurück in ihre Reifenwerkstatt. Es ist 14 Uhr, Ende der Schicht. Morgen fängt alles wieder von vorne an. Selbe Route. Selber See, selbe Enten.