



Deutsche Bahn AG:

Bahn fahren auf eigene Gefahr?

Technik-basiertes Abfertigungs-verfahren“ in der Kritik

Von Klaus Groß

➤ „Die Türen schließen selbsttätig“, tönt der Lautsprecher, und niemand schaut hin – auch der Triebfahrzeugführer nicht. Er hat weder Rückspiegel noch kann er aus dem Fenster sehen. Wie sicher ist die neue Technik, die den Blick aus dem Fenster überflüssig machen soll?

Unfälle unvermeidbar?

Bonn Hbf, 20. Juni 2001: Eine ältere Dame möchte mit der Regionalbahn Richtung Euskirchen fahren. In dem Augenblick, als sie ihren Fuß in den Zug setzt – ein „Talent“ VT 644 – schließt die Tür und trifft die Dame so unglücklich, dass sie taumelt und in den Einstiegsraum stürzt. Dabei zieht sie sich einen Knochenbruch zu. Nach ihrer Genesung wandte sie sich nicht nur an ihren Rechtsanwalt, sondern auch an PRO BAHN Rhein-Sieg, zumal die Formulierungen in einem Schreiben der DB den Eindruck erweckten, die Dame hätte durch Unkenntnis der Technik das Unglück selbst verschuldet. Unter Hinweis darauf, dass keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorgelegen habe,

weist die DB jeglichen Anspruch auf Schmerzensgeld zurück.

Auf den Protest von PRO BAHN gegen Stil und Inhalt dieses Schreibens antwortete die Haftpflichtgruppe von DB Regionalbahn Rhein-Ruhr mit juristischer Untermauerung der Aussagen des vorherigen Schreibens: „Hin und wieder kommt es dadurch zu Unfällen, dass Fahrgäste mit der Wirkungsweise von vollautomatischen Türen nicht genügend vertraut sind.

Solche Unfälle ... sind im Prinzip unvermeidbar.“ Im Anschluss wird diese Aussage mit verschiedenen Gerichtsurteilen belegt.

Weiter heißt es in dem Schreiben: „Wird eine Tür beim Ein- bzw. Aussteigen geöffnet, schließt sie sich nach drei bis sechs Sekunden selbsttätig. Im Einstiegsbereich der Türen befinden sich Sensoren, die Personen und Gegenstände im Ein-

stiegsbereich erfassen und die Tür so lange geöffnet halten, bis sich niemand



Bilderläuterung oben:

- 1** Sicher wie eine Fahrstuhlür? Einen klaffenden Spalt und eine Stolperstufe bietet der Elektrotriebwagen 425.
- 2** Selbst an speziell für diesen Fahrzeugtyp gebauten Bahnsteigen kann man ins Stolpern geraten: der Diesel-S-Bahn-Triebwagen 644 an einer Haltestelle des „Haller Willem“ zwischen Bielefeld und Dissen.
- 3** Schiebetritte schließen beim Triebwagen 644 den Spalt. Bei anderen Fahrzeugtypen geht der Sturz ins Bodenlose.

mehr im Türbereich befindet. Schließen die Türen in dem Moment, in dem ein Reisender einsteigen möchte, und wird er von ihnen eingeklemmt, so öffnen sich die Türen selbsttätig. Die Funktionsweise der automatischen Türen entspricht moderner Technik. Ähnlich funktionierende Türen befinden sich in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens (Fahrstühle, Kaufhäuser usw.).

Die technische Ausstattung der Türen sowie der gesamten Fahrzeuge der Bahn unterliegen den Vorschriften der EBO (Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung). Die Fahrzeuge werden vor der Erstzulassung durch das EBA (Eisenbahnbundesamt) abgenommen und überprüft. Die Technik der reversierenden Türen entspricht diesen Vorschriften und ist zugelassen.“

Zugtür gleich Fahrstuhlür?

In diesem Zusammenhang muss zunächst angemerkt werden, dass PRO BAHN-Mitglieder beim S-Bahn-Triebzug ET 423 auch schon kürzere Türöffnungszeiten gestoppt hatten; als in dem zitierten Schreiben erwähnt. Auf diesen Tatbestand, der insbesondere für ältere Fahrgäste und solche mit Gepäck ein Problem darstellt, aufmerksam gemacht, antwortete DB Regionalbahn Rheinland, man wolle das im Rahmen von Wartungen in den Griff bekommen; die Türen seien werksseitig auf Öffnungszeiten von fünf bis sechs Sekunden eingestellt. Die Differenz zum Minimalwert von drei Sekunden in der juristischen Belehrung ist hier schon auffällig.

Einer Diskussion im Internet-Forum „de.etc.bahn.eisenbahn“ war zu entnehmen, dass es durch dieses so genannte technik-basierte Abfertungsverfahren auch andernorts bereits zu einem Sturz

gekommen ist, wobei ebenfalls eine ältere Dame Gefahr lief, in den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante zu geraten. Darüber hinaus wurden mehrfach einsteigewillige Fahrgäste wegen zu kurzer Türöffnungszeiten auf dem Bahnsteig stehen gelassen, weil der Zug nach dem Schließen der Türen einfach abfuhr.

Der oben zitierte Vergleich der DB mit Fahrstühlen hinkt gewaltig: Erstens gibt es bei Fahrstühlen keine Stufen wie beim ET 425 oder VT 644 und zweitens keinen 10–30 Zentimeter breiten Spalt. Wenn der gerade erwähnte Sturz nicht von mehreren Personen beobachtet worden wäre, dann hätte er fatale Folgen haben können. Denn offensichtlich muss der Triebfahrzeugführer beim technik-basierten Abfertungsverfahren vor der Abfahrt keinen Blick mehr auf den Bahnsteig werfen, wie die Fälle der stehen gelassenen Fahrgäste belegen. Die Genehmigung eines solch gefährlichen Verfahrens durch das Eisenbahnbundesamt war sicher vorschnell.

Für jeden Zug ein anderes Abfertungsverfahren

Die DB AG scheint sich der Verlässlichkeit dieses Verfahrens selbst nicht ganz sicher zu sein. Denn sonst gäbe es bei den Abfertungsverfahren wohl keine so große Variationsbreite, wodurch die Kunden sich aber vor immer neue Situationen gestellt sehen. Die folgende Aufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit:

- Achtungspfeiff des Zugbegleiters vor dem Schließen der Türen (herkömmliche lokbespannte Züge außer S-Bahnen, im VRS aber auch bei der S 12)
- Lautsprecherdurchsage des Triebfahrzeugführers: „Zurückbleiben(bitte)!“ (bei den älteren S-Bahn-Triebzügen ET 420)

- Akustische Warnung (mehrfaches Piepen) kurz vor und während des Schließvorgangs (lokbespannte S-Bahn-Züge außer VRS-S 12, außerdem: Diesel-Triebzug VT 642 „Desiro“)
- Optische Warnung (blinkendes Licht) im Einstiegsraum oberhalb der Tür kurz vor und während des Schließvorgangs (neue S-Bahn-Triebzüge ET 423, Nahverkehrstriebzüge ET 425/426)
- Keinerlei Vorwarnung vor dem Schließen der Türen (Diesel-Triebzug VT 644 „Talent“)

Die Tatsache, dass beim VT 642 – gleichzeitig mit dem VT 644 bestellt – das Schließen der Türen akustisch angekündigt wird, belegt, dass offensichtlich auch die DB vom Schließen der Türen ohne Vorwarnung nicht vollständig überzeugt ist.

Im Interesse der Sicherheit: Piepen und Blinken!

Es muss an dieser Stelle eingeräumt werden, dass das häufige Piepen durchaus auch nervtötend sein kann, insbesondere, wenn die Grundstellung der Türen „geschlossen“ ist und sie bei längerem Bahnsteighalt für jeden einzelnen einsteigenden Fahrgast geöffnet werden und anschließend von Piepen begleitet wieder schließen. Dies fällt sicher ebenso in die Kategorie „Geräuschmüll“, wie die vom Autor kritisierten Geräuschtypen (der Fahrgast 2/02 S. 41 ff.). Aber: Dieses Piepen wurde damals bewusst nicht in die Kritik einbezogen, weil es der Sicherheit dient. Der eigentliche Schließvorgang der Tür muss aber gar nicht von Piepen begleitet werden. Es reicht aus, wenn unmittelbar vor dem Schließen drei kurze Pieptöne abgestrahlt werden.

Da das Einsteigen in einen Nahverkehrszug sowohl für Seh- als auch für Hörbehinderte gefahrlos sein sollte, bräuchte nach Ansicht des Autors eine Kombination aus Piepen und Blinken ein Optimum an Sicherheit. Auf jeden Fall muss das EBA die Genehmigung für das Schließen der Türen ohne Ankündigung wieder zurücknehmen. Das Einsteigen in einen Zug ist schließlich mit anderen Gefahren verbunden als das Betreten eines Fahrstuhls.



Bei anderen Bahnen weiterhin Vorschrift: Nur mit einem Blick aus dem Fenster lässt sich die notwendige Sicherheit garantieren.