



Fotos: Engel

*Türen am
Triebwagen:
So sicher wie
Fahrstuhltüren?*

Technik und Fahrgast:

Sicherheitslücke auch im Gesetz?

Technik-basiertes Abfertungsverfahren in der Diskussion

➤ Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat zum Artikel „Bahnfahren auf eigene Gefahr“ – *derFahrgast* 3/02 Seite 21 f. – von Klaus Groß Stellung genommen. Das EBA merkt an, dass eine Genehmigung des technik-basierten Abfertigungsver-

fahrens (TAV) nicht erforderlich sei. Damit stellt sich heraus: Betriebsformen, die für die Sicherheit der Fahrgäste relevant sind, werden nicht geprüft und beaufsichtigt – eine gefährliche Lücke im deutschen Eisenbahnwesen.

Das EBA schreibt an *derFahrgast*:

Der Beitrag von Herrn Klaus Groß zum technischen Abfertungsverfahren (TAV) in Ihrer Zeitschrift *derFahrgast*, Heft 31, 2002 enthält aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes Fehler und Fehlinterpretationen.

Das technik-basierte Abfertungsverfahren (TAV) wird seit mehr als 40 Jahren bei Straßenbahnen, Stadtbahnen und Bussen erfolgreich angewandt. Zahlreiche nichtbundeseigene Eisenbahnen, die auf ihren Strecken straßenbahnähnliche Fahrzeuge einsetzen, haben dieses Verfahren für den Eisenbahnverkehr übernommen. Die Sicherheit dieses Verfahrens ist somit nachgewiesen. Soweit diese NE (nichtbundeseigene Eisenbahnen, d. Red.) Verkehrsleistungen auf der Eisenbahninfrastruktur des Bundes erbringen, kommt das TAV auch auf Eisenbahnen des Bundes zur Anwendung.

Auf Antrag der DB Regio AG hat das EBA festgestellt, dass das TAV die gesetzlichen Anforderungen, insbesondere § 45 Abs. 4 EBO erfüllt. Eine Genehmigung wurde nicht erteilt, weil hierfür keine rechtliche Grundlage existiert. Vielmehr liegt die Ausgestaltung und die Anwendung eines Abfertigungsverfahrens im unmittelbaren Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Auf Grund der Konformität des TAV mit den gesetzlichen Anforderungen sowie aus Gründen der Gleichbehandlung mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen war das TAV vom EBA im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nicht zu beanstanden. Eine andere Entscheidung des EBA wäre ermessensfehlerhaft und damit rechtswidrig gewesen. Der Vorwurf von Herrn Groß, das EBA habe bei der „Genehmigung“ des TAV vorschnell gehandelt, entbehrt somit jeder Grundlage und wird zurückgewiesen.

Im Übrigen teilt das Eisenbahn-Bundesamt die sicherheitliche Bewertung von Herrn Groß nicht: Während beim früheren Abfertungsverfahren immer wieder tödliche Unfälle zu verzeichnen waren, schließen die technischen Komponenten des TAV den menschlichen Fehlerfaktor auf der Seite des Zugpersonals aus. Das TAV ist somit tendenziell eher als sicherer zu bewerten. Die Erfahrungen zeigen weiterhin, dass durch TAV neben der Sicherheit auch die Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit wesentlich verbessert wird. Insofern leistet das TAV einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt von Nebenstrecken. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Autor diesen für den Leserkreis von *derFahrgast* wichtigen Aspekt unerwähnt lässt.

Die Anregung, das Türenschießen durch ein akustisches Signal anzukündigen, liegt beim EBA vor und wird geprüft. Bedenken bestehen noch hinsichtlich einer erwarteten gerin-

gen Wirksamkeit auf Grund des Gewöhnungseffekts und der damit einhergehenden Umweltbelastigung, insbesondere während der Tagesrandlagen. Da das TAV bei Straßenbahnen, Bussen und Eisenbahnen angewandt wird, strebt das EBA eine mit Verkehrsunternehmen und Fachverbänden abgestimmte Vorgehensweise an.

Wie der Autor Ihres Berichts sieht auch das EBA einen Handlungsbedarf zur Begrenzung bzw. Reduzierung der Spaltbreite zwischen Bahnsteigen und Fahrzeugen, nicht zuletzt auch im Hinblick auf einen hindernisfreien Zugang für Behinderte. Eine Sachverhaltsermittlung, die das EBA im Jahr 2000 durchgeführt hat, hat indes ergeben, dass die Divergenzen bei Infrastruktur und Fahrzeugen erheblich sind, so dass eine Harmonisierung allenfalls langfristig im Zuge europäischer Regelungen möglich erscheint.

Der Präsident des Eisenbahnbundesamtes Horst Stuchly

Dazu schreibt Klaus Groß, Autor des Artikels:

Der Autor des Beitrags „Bahnfahren auf eigene Gefahr“ war dem Irrtum erlegen, dass sicherheitsrelevante Einrichtungen und Maßnahmen – hierzu zählt nach seiner Ansicht auch das Abfertungsverfahren – genehmigungspflichtig seien. Er nimmt mit Befremden zur Kenntnis, dass hier offensichtlich Gewohnheitsrecht vor Sicherheit geht.

In dem Schreiben des EBA bleibt ein wesentlicher Unterschied zwischen dem TAV bei Straßenbahnen, für das offensichtlich Gewohnheitsrecht besteht, und dem bei der DB unerwähnt: Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge besitzen einen Rückspiegel oder es werden, wie bei der Wuppertaler Schwebebahn, stattdessen Kameras und Monitore zur Bahnsteigbeobachtung eingesetzt. Dennoch hat es im Bereich von Stadtbahnstrecken tödliche Bahnsteigunfälle gegeben, weil Personen vom anfahrenden Zug mitgeschleift wurden oder zwischen zwei Triebwagen eines Zuges gerieten und überrollt wurden. Völlig ungefährlich ist das TAV im Stadtbahnbereich demnach auch nicht. Und die DB meint, auf die Bahnsteigbeobachtung gänzlich verzichten zu können, und hat dabei offensichtlich noch Rücken- deckung vom EBA.

Aufgrund der aus dem DB-Bereich bisher bekannt gewordenen weniger schweren Unfälle und Beinahe-Unfälle stellt der Autor in Abrede, dass das bei der DB praktizierte TAV tendenziell eher als sicherer zu bewerten sei als das herkömmliche Verfahren: Für das DB-TAV fehlt bisher ein ausreichend langer Beobachtungszeitraum.

Eine Anmerkung zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit durch das TAV: Beides wäre sicher zu begrüßen, wenn dies ansonsten fahrgastfreundlich realisiert worden wäre. Eben dies wird in dem Artikel aber in Abrede gestellt, nicht nur wegen der Sicherheitsaspekte, sondern auch, weil die fehlende Bahnsteigbeobachtung durch Personal schon mehrfach dazu geführt hat, dass einsteigewillige Personen wegen zu kurzer Türöffnungszeiten einfach auf dem Bahnsteig stehen gelassen wurden.

Der Autor hat selbst darauf hingewiesen, dass die Ankündigung des Türenschiessens durch ein akustisches Signal aufgrund der Umweltbelastigung problematisch sein kann. In der Abwägung Sicherheit gegen Umweltbelastigung ist aber stets der Sicherheit die höhere Priorität einzuräumen. Es käme schließlich auch kein vernünftiger Mensch auf die Idee, der Eisenbahn die Betätigung des Signalhorns an technisch ungesicherten Bahnübergängen zu verbieten. Wenn das EBA einen Gewöhnungseffekt bei denen konstatiert, die durch das akustische Signal gewarnt werden sollen (einen solchen Effekt bestreitet der Autor), ist es inkonsequent, diesen Gewöhnungseffekt nicht gleichzeitig auch den erheblich weiter entfernt wohnenden Anliegern zu unterstellen.

Der Autor begrüßt, dass das EBA Handlungsbedarf zur Begrenzung bzw. Reduzierung der Spaltbreite zwischen Bahnsteigen und Fahrzeugen sieht. Er hofft, dass hinsichtlich einer Harmonisierung „allenfalls langfristig im Zuge europäischer Regelungen“ nicht gleichbedeutend ist mit „nie“.

Klaus Groß

Der Blick zurück ist bei der Straßenbahn möglich – wo ist der Rückspiegel bei den Eisenbahntriebwagen?



Der Kommentar:

Den Fahrgast aus dem Blick verloren?

Genau genommen spielen sich beim Abfahren eines Zuges zwei Aktionen ab, die auseinander gehalten werden müssen: das Schließen der Tür einerseits und der Abfahrtsbefehl andererseits. Gegen das automatische Schließen der Türen ist wenig einzuwenden, wenn die Technik Hindernisse hinreichend erkennt und Fahrgäste nicht einklemmt und die Zeit bis zum Schließen nicht zu kurz ist. Eine automatisch schließende Schiebetür ist sicherer als die zuknallenden Drehtüren der alten Eisenbahn. Doch man kann täglich auf den Bahnsteigen beobachten, dass die Türen der Elektrotriebwagen der Baureihen 423 bis 426 viel zu früh schließen und Fahrgäste in Panik versetzen. Oft genug bleiben sie hilflos auf dem Bahnsteig zurück. Inzwischen ist auch bekannt, dass die Türautomatik kleinere Hindernisse wie Blindenstöcke nicht erkennt. Der eigentliche Knackpunkt ist der Abfahrtsbefehl. Darf sich der Triebwagenführer blindlings auf seine Technik verlassen? Darf er den Fahrgast, der nicht schnell genug zur Tür gerannt ist, stehen lassen? Darf er auf diese Art und Weise Behinderte dis-



kriminieren? Darf er ignorieren, dass in der Tür eine Hundeleine, eine Rucksackkordel eingeklemmt ist und auf dem Bahnsteig jemand steht, der verzweifelt versucht, die Tür wieder aufzumachen? Darf der Fahrzeugführer – im wahrsten Sinne des Wortes – den Fahrgast aus dem Blick verlieren? Das ist eine Frage an das Selbstverständnis der Verkehrsunternehmen und des Eisenbahnbundesamtes zugleich.

Rainer Engel

Anzeige

Bitte einsteigen



Ihr Zug kommt nicht von allein.

PRO BAHN e.V.
Ihr Fahrgastverband

PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74,
D-80336 München, Tel.: 0 89/544 56 213 – Fax: 0 89/544 56 214
PRO BAHN im Internet: www.pro-bahn.de
E-Mail: info@pro-bahn.de

➤ Die Bereitschaft, mit Bahn und Bus zu fahren, ist groß. Doch ob Ihr Zug auch morgen und im nächsten Jahr kommt, hängt nicht allein davon ab, ob sich genug Fahrgäste einfinden.

Ihr Zug braucht eine Lobby.
Nur mit politischem Einfluß kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs gesichert und verbessert werden. Deshalb haben sich Fahrgäste zu PRO BAHN zusammengeschlossen.

PRO BAHN bringt Ihren Zug in Fahrt.
PRO BAHN erarbeitet Konzepte und Gutachten und verhandelt mit Entscheidungsträgern über die Zukunft von Bahn und Bus. PRO BAHN berät Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs im Sinne der Fahrgäste. Mit PRO BAHN ist schon mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

Verbraucherschutz kommt nicht von allein.
Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

PRO BAHN ist Ihre Lobby.
PRO BAHN schafft Öffentlichkeit. In den Medien vom Fernsehen bis zur Lokalzeitung tritt PRO BAHN für die Interessen der Fahrgäste ein. Die PRO BAHN Zeitung „*derFahrgast*“ stellt grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dar. Damit verändert PRO BAHN das Denken und Handeln derer, die für Ihren Zug, Ihren Bus zuständig sind.

Steigen Sie ein bei PRO BAHN.

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (34 € jährlich) 1/03

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____