

Sitzungsvorlage Nr. 339/2019

Verkehrsausschuss

am 26.06.2019



Verband Region
Stuttgart

05.06.2019 - VA-33919.docx

470 - VA-Ö - 339/2019

zur Beschlussfassung

- Öffentliche Sitzung -

Zu Tagesordnungspunkt 4

S-Bahn - ÖPNV – Einsatz von Spiegeln und/oder Fahrzeugkameras zur Absicherung von Fahrgästen u.a. Antrag der FDP-Fraktion vom 20.10.2018

Mit Beschluss der Regionalversammlung vom 05.12.2018 wird dem in Anlage 1 angeführten Antrag der FDP nicht zugestimmt. Das Gremium beschließt alternativ, dass die Geschäftsstelle über entsprechende Maßnahmen im S-Bahn-Bereich berichtet. Hervorzuheben ist dabei, dass es sich bei den angesprochenen Anlagen um betriebliche Anlagen handelt, die im Verantwortungsbereich der Bahnunternehmen liegen. Die Sicherheit des Bahnbetriebs wird im Zusammenspiel zwischen Bahnunternehmen, Eisenbahnbundesamt (EBA) und Bundespolizei gewährleistet. Die Anforderungen an Sicherheitseinrichtungen werden von diesen Institutionen bestimmt.

I. Sachvortrag

Die betrieblichen Abläufe vor der Abfahrt eines Zuges werden fachlich als „Abfertigung“ bezeichnet. Dabei unterscheiden sich verschiedene Abfertigungsverfahren in der Zuordnung, ob Personal oder die eingesetzte Technik einzelne Vorgänge überwacht und sicherstellt. Nach den Richtlinien der Bahn sind das folgende Schritte:

- 1) Der Ein- und Aussteigevorgang,
- 2) die Tatsache dass alle Türen geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind,
- 3) und die Beobachtung der Vorgänge am Zug bei der Abfahrt.

Die meisten Fahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr sind heute mit einem automatischen Türschließmechanismus für das technikbasierte Abfertigungsverfahren (TAV) ausgestattet, der Fahrgäste schützen und eine zügige Abfertigung der Züge sicherstellen soll. TAV wurde entwickelt, um Personenzüge ohne Zugbegleiter abzufertigen, basiert auf fahrzeugbezogener Technik und kommt in der Regel ohne zusätzliche Anlagen vor Ort (Spiegel, Monitore) aus. Es ist vom EBA zugelassen, entspricht dem derzeitigen Stand der anerkannten Regeln der Technik und wurde in der Region Stuttgart zusammen mit der schrittweisen Inbetriebnahme der Baureihe ET 423 zunächst probeweise ab Ende 1999 und dann im Regelbetrieb auf der Linie S1 ab 2001 eingeführt. Auch im Fernverkehr wird es seit vorigem Jahr auf ersten Strecken bzw. Fahrzeugen eingesetzt.

Im normalen Betrieb kommt bei der S-Bahn, nachdem die Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind, das „Dezentrale Schließen“ zum Einsatz: der Triebfahrzeugführer nimmt die Türfreigabe weg und alle offenen Türen laufen (unabhängig voneinander) zu. Sobald die Türen ihre Endlage erreicht haben, bleiben sie zu. Allerdings öffnet sich jede Tür während des Schließvorgang beliebig oft, falls beispielsweise ein verspäteter Fahrgast von innen oder von außen die Lichtschranke unterbricht.

Um nun gerade an stark frequentierten Stationen das Warten auf die Abfahrt nicht endlos fortsetzen zu müssen, kann das „Zentrale Schließen“ genutzt werden. Dabei versichert sich der Triebfahrzeugführer,

dass alle Ein- und Aussteigevorgänge abgeschlossen sind und lässt zentral die noch offenen Türen gleichzeitig zulaufen. Die Türen können dabei am Türtaster nicht mehr geöffnet werden und auch die Lichtschranke löst unmittelbar keine Öffnung (Reversieren) der Tür aus. Alle übrigen Sicherheitssysteme wie beispielsweise der „Kraftbegrenzer“ beim Türschließen und der „Einklemmschutz“ in der Türdichtung sind unverändert aktiv. Sobald die Technik nun anzeigt (s.o. Schritt 2), dass alle Türen geschlossen und keine Personen oder Gegenstände eingeklemmt sind, kann der Triebfahrzeugführer losfahren und beobachtet dazu vorher die Lichtsignale an seinem Fahrpult, ob (s.o. Schritt 3) alle Vorgänge ordnungsgemäß ablaufen.

Falls bei Stationen, die in einer Kurve liegen, das „Zentrale Schließen“ zur Anwendung kommen soll, braucht der Triebfahrzeugführer zur Kontrolle des Ein- und Aussteigevorgangs die Unterstützung durch technische Hilfsmittel, da er die Sicht auf alle Türen des Zuges benötigt. Daher stattet die Deutsche Bahn AG mit dem Projekt „Einsatz technischer Abfertigungshilfen“ (EtA) Bahnsteige mit Spiegeln oder Videoanlagen aus, um so dem Triebfahrzeugführer die „Feststellung der Abfahrbereitschaft“ zu ermöglichen. Die Nutzung von Abfertigungshilfen wie Spiegel oder Videoanlagen obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und muss vorab von diesem bei der DB Station&Service AG bestellt werden.

Da es sich gezeigt hat, dass bei der S-Bahn in der Region Stuttgart gerade an stark frequentierten Stationen das „Zentrale Schließen“ einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität leisten kann, hat der Verband Region Stuttgart mit DB Regio vereinbart, dieses Verfahren vorzugsweise in der Hauptverkehrszeit einzusetzen. DB Regio schafft, wo erforderlich, die Voraussetzungen dafür und hat darüber z.B. beim S-Bahngipfel 2016 berichtet, mit dem Ziel, die Zahl der Standorte mit EtA-Anlagen in den Folgejahren auszuweiten.

Im Bereich der S-Bahn Stuttgart werden nur noch elektrotechnische Abfertigungsanlagen (Videoanlagen) genutzt und sind inzwischen an folgenden Stationen verfügbar: Stuttgart Hbf (tief), Stadtmitte, Feuerbach, Nürnberger Str., Untertürkheim, Böblingen und Maichingen Nord. An den Stationen Bad-Cannstatt, Esslingen, Ludwigsburg und Universität sind weitere Anlagen geplant.

Um die Wirkung dieser Maßnahme zu verstärken und darüber hinaus abzusichern, werden z.B. am Hauptbahnhof Stuttgart vor allem morgens in der Hauptverkehrszeit an den S-Bahntüren sogenannte „Reisendenlenker“ eingesetzt, die am Bahnsteig für einen geordneten Ein- und Ausstieg sorgen und den Triebfahrzeugführer beim Schließen der Türen unterstützen.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht über den Einsatz technischer Abfertigungshilfen (EtA) durch DB Regio und DB Station&Service beim Betrieb der S-Bahn in der Region Stuttgart sowie über den Einsatz von Reisendenlenkern zur Kenntnis.

2. Der Antrag der FDP-Fraktion vom 20.10.2018 wird für erledigt erklärt.