

Sicherheit an Türen:

Fahrgäste in der Klemme

**Staatsanwaltschaft
ermittelt gegen
Eisenbahn-Bundesamt**

> **derFahrgast** hatte gewarnt: Türen können Fahrgäste einklemmen – auch bei Fahrzeugen neuester Bauart. Schaut niemand mehr, ob der Zug wirklich abfahrtsbereit ist, so besteht Unfall- und Lebensgefahr. Doch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hielt sich für „nicht zuständig“.

Fünf Jahre später holt die Realität die Aufsichtsbehörde ein: Die Staatsanwaltschaft Köln ermittelt. Erst jetzt reagierte das EBA mit Forderungen nach Nachbesserungen.

Doch seine Maßnahmen sind halbherzig und unzureichend. Bessere Technik kann Türen so sicher machen, dass Unfälle so gut wie ausgeschlossen sind, doch bessere Technik ist etwas teurer. Die Münchner U-Bahn und die neuen Stadtbahnwagen in Kassel bieten ein Höchstmaß an Sicherheit – vielen anderen Bahnbetreibern und Herstellern ist das zu teuer.



**Auch neueste Eisenbahnfahrzeuge
entsprechen nicht dem Stand der Technik!**

**Die Presse berichtete,
derFahrgast warnte ...**

Zusammen mit der Inbetriebnahme neuer Triebwagen führte die Deutsche Bahn Ende der 90er-Jahre das technikbasierte Abfertungsverfahren ein. Die Türen schließen automatisch, und wenn alle Türen geschlossen sind, erhält der Triebfahrzeugführer ein Signal, dass er abfahren kann. Bis heute ist zu diesem Verfahren zu hören, dass die hier eingebaute Technik seit Jahrzehnten bei Stadt- und Straßenbahnen sowie bei Bussen bewährt sei und problemlos funktioniere. Doch bald nach Inbetriebnahme der Elektro-

triebwagen der Baureihen 423 bis 426 tauchten die ersten Presseberichte über Unfälle an den Türen dieser Fahrzeuge auf. Die Unfälle beschränken sich aber nicht auf diese Bauserien. Bereits im August 2002 berichtete **derFahrgast** über einen Unfall beim Einsteigen in einen Dieseltriebwagen der Baureihe 644 und stellte die grundsätzliche Frage: „Bahn fahren auf eigene Gefahr?“ Seinerzeit konzentrierte sich die Kritik des Autors Klaus Groß darauf, dass die Fahrzeugtüren ohne optische und akustische Ankündigung einfach zugeschoben werden. Heute wissen wir, dass die damaligen Ausführungen nur die Spitze eines Eisbergs sichtbar machten.

**... doch das EBA
sah keine Gefahr**

Das Eisenbahn-Bundesamt fühlte sich zwar durch den Beitrag angesprochen, hielt sich aber nicht für zuständig und sah allein die Verkehrsunternehmen in der Pflicht (*siehe nächste Seite*). Doch die Berichte über Unfälle rissen nicht ab. Bundesweites Aufsehen erregte der Fall einer Frau, die im Mai 2003 in einer Tür eines Dieseltriebwagens der Baureihe 612 eingeklemmt wurde und außen am Fahrzeug hängend mitfahren musste. Diesmal wurden Funktionsfehler der Türen für den Unfall verantwortlich gemacht. *Lesen Sie auf Seite 25 weiter.*

Reaktion:

EBA: „Nicht zuständig“

➤ der **Fahrgast** berichtete in Heft 3/2002 über die Probleme der Türschließfunktion und das technikbasierte Abfertungsverfahren. Darauf reagierte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit einem Schreiben an die Redaktion, das in Heft 1/2003 abgedruckt wurde:

■ **Das EBA schreibt an der Fahrgast:** Der Beitrag von Herrn Klaus Groß zum technischen Abfertungsverfahren (TAV) in Ihrer Zeitschrift „**derFahrgast**“, Heft 3/2002, enthält aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes Fehler und Fehlinterpretationen. Das technikbasierte 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 Abfertungsverfahrens im unmittelbaren Verantwortungsbereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Aufgrund 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 geringen Wirksamkeit aufgrund des Gewöhnungseffekts und der damit einhergehenden Umweltbelastung, 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, sodass eine Harmonisierung allenfalls langfristig im Zuge europäischer Regelungen möglich erscheint.

Der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes Horst Stuchly

*Eisenbahn-Bundesamt
nicht zuständig für
sicheres Einsteigen?
Ein Unfall an einem
Triebwagen der DB-
Baureihe 644 veran-
lasste der **Fahrgast**
bereits im Jahre 2002
zu einem Bericht.*



**6.12.2007
Schulbusunglück:
Achtjähriger tot**

■ **Abensberg** (dpa). Ein acht Jahre alter Junge ist im niederbayerischen Landkreis Kelheim von einem Schulbus mitgeschleift und getötet worden. Die Kleidung des Jungen hatte sich in der Tür des Busses verfangen, nach wenigen Metern stürzte das Kind zu Boden und erlitt schwere Kopfverletzungen. Die Busfahrerin hatte den Vorfall zunächst nicht bemerkt und erst nach 50 Metern gestoppt.

Gedränge am Schulbus: So wie hier geht es an vielen Haltestellen zu. Wie sicher sind die Türen – und wie sicher könnten sie sein?



→ antwortlich gemacht. Aber auch nach diesem Unfall blieb eine grundsätzliche Diskussion über das Zusammenspiel von Türmechanik, Sicherheitseinrichtungen und Aufsicht über den Schließvorgang aus. Immer wurde nach „menschlichem Versagen“ gesucht – in aller Regel bei den Fahrgästen, die von Unfällen betroffen waren, und dann bei den Lokführern, die aus dem Fenster hätten sehen müssen, was am Bahnsteig geschieht.

„Serviceblick“ statt Sicherheit

Auf die Forderung, dass die Lokführer wieder aus dem Fenster sehen sollten, bevor sie abfahren, reagierte die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer mit dem Slogan „Das Fenster bleibt zu“. Das war zwar aus deren Sicht folgerichtig, aber aus Sicht des Fahrgastes unverantwortlich (siehe **derFahrgast** 3/2004 S. 4). Die Kritik von Fahrgästen, die über auseinandergerissene Familien, stehen gebliebene Fahrräder, Koffer und Kinderwagen berichteten, riss aber nicht ab. Immer wieder kam es vor, dass die Türen an Fahrzeugen vom Lokführer gar nicht geöffnet wurden, sodass Fahrgäste weder ein- noch aussteigen konnten. So wurde bei einigen Zugtypen der „Serviceblick“ eingeführt, mit dem die Lokführer aber keine Sicherheitsverantwortung übernehmen sollten. Dass das auch nicht wirklich möglich ist, zeigt die Äußerung eines S-Bahn-Lokführers in einem Internetforum: „Die Sifa (der sog. „Totmannkopf“, der etwa alle 30 Sekunden gedrückt werden muss, d. Red.) zwingt einen ja viel zu früh zurück auf den Sessel. Das ist definitiv zu wenig Zeit für eine vernünftige Zugbeobachtung.“

Staatsanwalt macht EBA flott

Damit ist die Frage nach der Sicherheit zurück bei der Frage: Wie sicher ist die Technik der Türen? Wie so oft in der Geschichte der Eisenbahn ist die Technikgläubigkeit groß, bis die Wirklichkeit diesen Glauben jäh zerstört. Eisenbahnkatastrophen säumen die Entwicklung des Schienenverkehrs, und aus jeder Katastrophe hat die nächste Generation gelernt, dass doch geschieht, was man für gänzlich unwahrscheinlich hielt. Das Lernen aus solchen Vorkommnissen hat die Eisenbahn so sicher gemacht, wie sie heute ist. Unfälle an Türen sind aber keine spektakulären Eisenbahnkatastrophen. Es sind immer Einzelfälle. Man kann sie vernachlässigen – glauben die Techniker. Ein Staatsanwalt sieht das von Berufs wegen anders: Jeder Einzelfall ist für ihn Anlass genug zu ermitteln, ob sich jemand strafbar gemacht hat. Und so musste es dem Staatsanwalt vorbehalten bleiben, in Sachen Türunfälle zu ermitteln. Irgendjemand muss für die mangelhafte Technik verantwortlich sein, vor allem, wenn sich Unfälle wiederholen und die Risiken bekannt sind, aber nicht abgestellt werden. So geriet das Eisenbahn-Bundesamt ins Visier der Ermittlungsbehörden. Anlass war – so lässt sich dem Bericht des Magazins „Plusminus“ im Ersten Deutschen Fernsehen vom 27. November 2007 entnehmen – der Unfall einer Rentnerin, die durch die sich schließende Tür aus dem Gleichgewicht gebracht wurde und sich schwer verletzte. „Plusminus“ berichtete: Während die Bahn der Rentnerin noch Schadensersatz verweigerte, hatte die Bahnpolizei bereits jahrelang ermittelt. Denn seit

dem Jahr 2002 häufen sich derartige Unfälle. Im Jahr 2006 war ausreichend Beweismaterial gesammelt worden, um den Staatsanwalt einzuschalten. Der ermittelt nun – allerdings nicht gegen die Deutsche Bahn, sondern gegen die zuständigen Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes. [...] Der Vorwurf: „fahrlässige Körperverletzung und gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr“. Erst jetzt reagierte das Eisenbahn-Bundesamt und forderte Nachbesserungen.

Eine Lichtschranke genügt?

Die Fahrzeuge der Baureihen 423–426 sind mit nur einer Lichtschranke an den Türen ausgestattet, die relativ weit unten im Fußbereich angebracht ist. Wird sie unterbrochen, so schließt die Tür nicht.

Lesen Sie auf Seite 27 weiter.



Nicht nur bei der Baureihe 425: Nur eine einzige Lichtschranke im Fußbereich sichert die sich schließende Tür.

Stichwort: Baureihen 423 bis 426

Quietschenten mit Fallgrube rutschen auf Herbstlaub

➤ Die Deutsche Bahn AG hat Fahrzeuge der Baureihen 423 bis 426 in großen Stückzahlen für den S-Bahn- und Regionalverkehr beschafft.

■ Die Baureihe 423 ist für 96 Zentimeter Bodenhöhe ausgelegt und unter anderem im S-Bahn-Netz von München und Stuttgart im Einsatz. Eine weiterentwickelte Variante ist bestellt und soll die Baureihenbezeichnung 422 tragen. Bei der S-Bahn Hannover sind Triebwagen der Baureihe 424 im Einsatz, die für eine Bodenhöhe von 76 Zentimeter geeignet sind. Fahrzeuge der Baureihe 425 sind mit eingezogenen Stufen auch an niedrigeren Bahnsteigen einsetzbar und in vielen Teilen des Bundesgebiets im Regionalverkehr unterwegs. Alle vorgenannten Triebwagen sind vierteilig. Lediglich die Baureihe 426 ist zweiteilig und entspricht einem „halben“ Triebwagen der Baureihe 425.

Alle Bauserien zeichnen sich durch steile Rückenlehnen und wenig Beinfreiheit aus. Dieser durch den Wagenkasten bedingte Mangel lässt sich auch nicht nachträglich beseitigen.

Die ersten Bauserien fallen durch spartanische Bestuhlung und fehlende Armlehnen auf und machen sich durch mangelnde Geräuschdämmung, Heulen, Quietschen und eine lautstark pustende Klimaanlage bei den Fahrgästen unbeliebt. Wegen der mangelhaften Trennung des Wagenkastens von den Drehgestellen werden Vibrationen auf den gesamten Wagen übertragen, was zu einem ohrenbetäubenden Geschepper der Abfallbehälter führt. Diese sind als Ablage ausgestaltet, sodass man Speisen direkt auf der Klappe des Abfallbehälters ablegen muss.

Fahrgastproteste führten dazu, dass diese Fahrzeuge von der Linie München – Garmisch-Partenkirchen wieder abgezogen wurden. Dasselbe geschah auf der Linie Stuttgart – Singen, wo sie durch Doppelstockzüge abgelöst wurden. Nun sind die Züge beim Mittelhessen-Express im Einsatz und führen dort zu den gleichen Beschwerden.

Unfallträchtig sind die eingezogenen Stufen bei den Baureihen 425 und 426. An 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen nötigen sie trotz ebenerdigen Einstiegs zu einem weiten Schritt, den viele Fahrgäste nicht bewältigen können. Auf der Strecke Hannover-Paderborn kommen diese Triebwagen im Verbund mit Triebwagen der Baureihe 424 zum Einsatz, die keine eingezogene Trittstufe haben. Erst nach einer Reihe von Unfällen wurden die hier eingesetzten Fahrzeuge mit Klapptrittstufen ausgerüstet, die die „Fallgrube“ abdecken.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei Zügen der Baureihen 425 und 426 160 km/h. Da die Fahrzeuge nicht über eine Magnetschienenbremse verfügen und nicht alle Achsen angetrieben werden, kommt es immer wieder zu gefährlichem Durchrutschen: auf dem herbstlichen Schmierfilm ist dieses Rutschen auch für den Fahrgast spürbar. Die Höchstgeschwindigkeit wurde vom Eisenbahn-Bundesamt bis zur Durchführung von Nachbesserungen immer wieder herabgesetzt, was im Herbst 2003 zu einem Verspätungschaos führte (siehe **derFahrgast** 1/2004 S. 21 ff). Auch zurzeit gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung, weil es trotz Nachbesserungen zum gefährlichem Durchrutschen der Fahrzeuge an Signalen kam.

Einziger Pluspunkt aus Fahrgastsicht sind sehr großzügige Mehrzweckräume. Alle anderen Elemente können nicht überzeugen. Auch bei neueren Bauserien, etwa für die Rhein-Neckar-S-Bahn, sind die grundsätzlichen Mängel des Wagenkastens nicht vollständig abgestellt.

Foto: Anspruch und Wirklichkeit: Wegen ungenügender Bremsen dürfen Triebwagen der Baureihe 425 seine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h nicht ausfahren. Unbequeme Sitze und fehlende Armlehnen machen das Zeitunglesen unbequem.



→ Wird die Lichtschranke aber drei Sekunden lang nicht unterbrochen, so beginnt der Türschließvorgang, und zwar auch dann, wenn ein Fahrgast gerade dabei ist, sich der Tür zu nähern oder die Tür durchschreitet oder seinen Koffer in den Zug hebt. Oft steigen Fahrgäste unwissentlich über die Lichtschranke und unterbrechen sie beim Einsteigen nicht.

Der Zug wird dem Lokführer als abfahrbereit gemeldet, wenn die Türen geschlossen und eingerastet sind. Dennoch können Fahrgäste zwischen den Gummilippen der Türen festhängen – das registriert die Technik nicht.

Erhält der Lokführer diese Freimeldung nicht, so kann er auslösen, dass die Türen zwangsweise schließen. Dabei tritt die Lichtschranke außer Funktion, und die Tür schließt auch dann, wenn die Lichtschranke noch unterbrochen oder die Spanne von 3 Sekunden nicht abgelaufen ist. Fahrgäste, die in der Lichtschranke stehen, sollen so aus der Tür vertrieben werden – aber die Tür trifft auch Fahrgäste, die gerade ganz normal einsteigen.

Diese Technik hat das Eisenbahn-Bundesamt als „sicher“ zugelassen. Zahllose Eisenbahnfahrzeuge – auch solche anderer Baureihen und anderer Unternehmen – sind so ausgerüstet, nicht nur die Triebwagen der Baureihe 423.

Türschließdruck und Ansprechsensibilität

Ein weiterer Faktor, der zu Unfällen führt, ist der Druck, den die Tür auf eine dazwischen geratene Person ausübt, bis sie umsteuert und sich wieder öffnet. Hier liegt einer der wesentlichen Irrtümer, auf denen die Aussage beruht, die Technik sei millionenfach bewährt. „Plusminus“ berichtet:

Doch das ist nur ein Teil der Falle, denn die Türen schließen mit hoher Kraft. Bei den ersten Bauserien wurden die Türflügel noch mit 17 Kilogramm zusammengedrückt, später wurde dieser Wert auf elf Kilogramm gesenkt. Doch auch das ist noch genug, um etwa eine Salatgurke zu zerquetschen – oder auch einen Menschen schwer zu verletzen.

„Plusminus“ führte auch gleich vor der Kamera vor, wie die Türen eine Salatgurke nach der anderen zerteilen. Die Triebwagen der Baureihen 611 und 612, die – man kann es hören – richtig zuknallen und ebenfalls einen spürbar hohen Druck ausüben, oder die schweren Türen der Doppelstockwagen hat „Plusminus“ nicht getestet. Eisenbahntüren sind eben keine

Leichtbautüren, wie man sie von Straßenbahnen und Bussen kennt.

Sicherheitsphilosophie löst Schaudern aus

Mit Bescheid vom 15.8.2007 ordnete das EBA an, dass für die Baureihe 423 ein Lichtschrankengitter nachgerüstet werden muss. Bis zur Nachrüstung dürfen die Türen nur noch unter Aufsicht eines Betriebsbeamten geschlossen werden. In der Praxis heißt das, dass ein Zugbegleiter mitfahren muss, wenn der Lokführer den Zug nicht überblicken kann. Der DB ist das bereits zu viel, sie hatte angeboten, diese Fahrzeuge bis 2013 (!) freiwillig nachzurüsten, und legte Widerspruch ein. Den wies das EBA mit Bescheid vom 19. Dezember 2007 zurück. Schaudern löst aber aus, was man darin über die Sicherheitsphilosophie der DB nachlesen kann: „Das Technikbasierte Abfertungsverfahren (TAV) sei keine Gefahr für Leib und Leben der Fahrgäste.“ Es habe bisher nur zwei Vorfälle gegeben. Das Eisenbahn-Bundesamt nennt immerhin fünf Vorfälle, und die Staatsanwaltschaft kennt mindestens 27, die Dunkelziffer dürfte hoch sein.

Neue Fahrzeuge erhalten ohne ein solches Lichtschrankengitter schon keine Betriebsgenehmigung mehr. Das hat einige Unternehmen, die mit Flirt-Triebwagen am 9. Dezember neu starteten, in arge Bedrängnis gebracht.

Genügt der Bescheid des EBA?

Dass das EBA endlich handelt, ist zu begrüßen. Dennoch: Es ist völlig unzureichend. Denn für die Fahrzeuge der Baureihen 424 bis 426 sind Anordnungen genauso wenig bekannt wie für alle anderen neueren Fahrzeuge, die bei der DB und anderen Unternehmen unterwegs und mit der gleichen Technik ausgestattet sind. Aber das EBA fürchtet wohl die Juristen und hat für die anderen Baureihen vielleicht auch nicht genügend konkrete Beweisfälle. Anscheinend ist eine Technik dann sicher, wenn zufällig kein Unfall passiert.

Und: Genügt das verlangte Lichtschrankengitter? Vielleicht, um zu verhindern, dass Fahrgäste, die einsteigen, von der Tür umgeworfen werden. Vielleicht. Denn diese Sicherheitstechnik funktioniert nach dem Prinzip der statistischen Wahrscheinlichkeit. Je mehr Lichtschranken, um so unwahrscheinlicher ist es, dass eine Person in der Tür eingeklemmt wird – aber es ist



Straßenbahnen und Stadtbahnen sind im städtischen Verkehr täglich mit hohem Fahrgastaufkommen konfrontiert. Daher empfiehlt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für Neufahrzeuge höchste Standards: Stadtbahn Köln an der Haltestelle Dom/Hauptbahnhof.

nicht ausgeschlossen. Die DB räumt selbst ein, dass Gegenstände, die die Dicke von 20 Millimetern nicht erreichen, nicht zuverlässig erkannt werden.

Lichtschranken sind nicht sicher!

Herkömmliche Lichtschranken als Türsicherung können nicht sicher erkennen, dass die Tür aufgeschoben wird und ein Fuß darin hängen bleibt. Herkömmliche Türsysteme reagieren erst auf Gegenstände mit mehr als 30 Millimetern Stärke – das ist mit der Dicke einer Banane oder Gurke vergleichbar. Sie können eine ganze Reihe von Sicherheitsrisiken nicht erkennen. Blindenstöcke und Kinderhände werden zwischen den Gummilippen der Türen eingeklemmt, ohne dass die Tür wieder aufgeht. Mäntel und Jacken werden eingeklemmt und sitzen fest. Kordeln von Rucksäcken und Anoraks bleiben hängen. Und dann fährt der Bus oder der Zug an ...

Anorak und Rucksack – tödlich!

Was also geschieht, wenn etwas eingeklemmt wird, das auch das Lichtschrankengitter nicht unterbricht? Der Fall von Gernersheim, bei dem die Hand in der Tür steckte, kann sich auch mit einem Lichtschrankengitter wiederholen, wenn das Gitter nicht extrem dicht ausgeführt ist. Und das, was sich am 5. Dezember in bayerischen Abensburg abspielte, kann sich

jeden Tag, jede Minute wieder auf einem Bahnsteig oder an einer Haltestelle ereignen: Ein Anorak verfängt sich in einer Tür, das Fahrzeug fährt an, das Kind wird nach wenigen Metern zu Boden geschleudert und stirbt an den Verletzungen ...

Mangelhafte Normen

Ist so viel Sicherheit zu teuer? Ja – meint die Deutsche Bahn. Schließlich ist mehr Sicherheit nicht vorgeschrieben, und das Eisenbahn-Bundesamt hat nicht mehr verlangt. So kann man seine Hände in Unschuld waschen. Und warum fordert



Nicht nur Fahrzeuge der DB entsprechen nicht dem Stand der Technik. Wie sicher sind die Türen, die das EBA abgenommen hat? Der Flirt von Stadler im Einsatz bei Cantus in Nordhessen, hier in Speele an der Fulda.

das Eisenbahn-Bundesamt nicht mehr? Der erste Grund dürfte sein, dass die geltenden europäischen Normen nicht mehr verlangen. Aufgrund der divergierenden Vorstellungen der Staaten wurde in der Norm EN 14752 nur vorgeschrieben, dass ein 30 x 60 Millimeter großer Gegenstand erkannt werden muss. Doch die Türsicherungen vieler DB-Fahrzeuge entsprechen nicht einmal dieser Norm. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stellt weitaus höhere Anforderungen, die bei Neubeschaffungen von Straßen- und Stadtbahnen auch eingehalten werden. Anders ausgedrückt: Selbst die neuesten Eisenbahnfahrzeuge entsprechen nicht dem Stand der Technik!

Die Schnittstelle Fahrzeug – Bahnsteig

Es wäre an der Zeit, die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Bahnsteig einer grundlegenden sicherheitstechnischen Betrachtung zu unterziehen. Bahnsteighöhen, Bahnsteigbelag, Fahrzeugbreite, Trittstufen, Türfunktion und Sicherheitseinrichtungen müssen zusammenwirken, damit Fahrgäste sicher ein- und aussteigen können und nicht zu Schaden kommen. Doch bislang werden immer nur einzelne Komponenten betrachtet – eine systematische Erforschung der Wechselwirkungen fehlt.