

Federführung:
61 Stadtplanungsamt

Dezernat:
Dez. III

Konsequenzen aus dem Vorfall der Linie 66

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	27.02.2020	Kenntnisnahme
--	------------	---------------

Mitteilung:

In Abstimmung mit der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH teilt die Verwaltung zum Vorfall der Linie 66 am 22.Dezember 2019 Folgendes mit:

Schrankenschließung an Bahnübergängen:

Die Schrankenschließung erfolgt automatisch und wird durch die Bahnen ausgelöst, wenn diese eine bestimmte Stelle vor dem Bahnübergang passieren. Liegt ein Bahnübergang direkt hinter einer Haltestelle erfolgt die Einschaltung der Sicherungselemente erst zeitverzögert, um übermäßig lange Schrankenschließzeiten durch die Standzeiten an den Haltestellen zu vermeiden. Lediglich in Fällen wo eine Bahn ohne Halt durch eine Haltestelle fährt und das Fahrpersonal die Signale nicht beachtet, kann es dazu kommen, dass durch die Zeitverzögerung an einem Bahnübergang unmittelbar hinter einer Haltestelle die Schranken nicht geschlossen sind.

Überwachung der Straßenbahnfahrten durch die Leitstelle:

Straßen- und Stadtbahnen fahren grundsätzlich „auf Sicht“, nur in Tunneln und auf Strecken mit Geschwindigkeiten größer 70 km/h ist eine Zugsicherungstechnik notwendig. Bei Strecken mit Zugsicherungstechnik wird beispielsweise die Beachtung eines roten Signals überwacht, wird das Rotlicht überfahren, wird die Bahn automatisch gebremst. Fahren auf Zugsicherung ist allerdings nur dort realisierbar, wo der Bahnverkehr keine Berührung mit anderen Verkehrsteilnehmern hat – im Fall der Linie 66 im oberirdischen Bereich also auf den wenigsten Streckenabschnitten. Das „Fahren auf Sicht“ ist vergleichbar mit dem Straßenverkehr, wo das Nichtbeachten eines Rotlichts an einer Ampel in der Regel nicht überwacht wird. Der Vorfall auf der Linie 66 ist durch menschliches Versagen zu Stande gekommen, das sich auch bei besten Sicherheitsvorkehrungen nie vollständig ausschließen lässt.

Die Variante den Bremshebel im Fahrerstand durch die Fahrgäste betätigen zu lassen war in diesem Fall die schnellste und sicherste Möglichkeit, die Bahn anzuhalten.

Betätigen der Notbremse durch die Fahrgäste:

Bei Straßen- und Stadtbahnen, die auch in Tunneln fahren, muss eine „Notbremsüberbrückung“ vorhanden sein. Diese stellt sicher, dass die Bahn nicht auf freier Strecke zum Stehen kommt, wo das Verbleiben des Fahrzeugs oder das Verlassen der Bahnen für die Fahrgäste mit erheblichen Gefahren verbunden sein kann. Daher erhält das Fahrpersonal ein Signal, wenn die Fahrgastnotbremse ausgelöst wurde – im vorliegenden Fall konnte der Fahrer aus bekanntem Grund auf dieses Signal nicht reagieren.

Sicherheitsfahrschaltung in Straßenbahnfahrzeugen:

Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) der Bezirksregierung Düsseldorf hat verfügt, dass die Sicherheitsfahrschaltung in Straßenbahnfahrzeugen NRW-weit geändert werden muss. Die zukünftige Sicherheitsfahrschaltung muss vom Fahrer immer wieder regelmäßig gelöst werden. Bisher musste sie permanent betätigt werden. Wenn der Fahrer nicht mehr handlungsfähig ist, wird künftig innerhalb von 15 Sekunden der Bremsvorgang eingeleitet.

So lange der Fahrer handlungsfähig ist, soll die Bahn auch künftig im Notfall dort gestoppt werden, wo Hilfe und Evakuierung am besten möglich sind.

Gesundheitsvorsorge des Fahrpersonals:

Das Fahrpersonal wird vor der Einstellung und dann mindestens alle drei Jahre durch Ärzte für Arbeitsmedizin umfangreich untersucht. Die medizinischen Tests sind in den „Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdienstauglichkeit in Verkehrsunternehmen“ beschrieben. Darüber hinaus bieten die Stadtwerke Bonn ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zahlreiche Möglichkeiten zur Gesundheitsvorsorge an, z. B. die kostenlose Nutzung von Fitnessstudios und Schwimmbädern, diverse Betriebssportangebote, Raucherentwöhnungskurse, Vorsorgeuntersuchungen u.a. zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen usw.

Anlage/n

Keine