

Beantwortung der Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

Verfahrensablauf bei liegengebliebenen Nahverkehrszügen

Am 26. Juli 2018 blieb ein Nahverkehrszug des EVU Nordwestbahn kurz hinter der Ausfahrt aus dem Essener HBF mit einem Defekt stehen. Nach Darstellung der Presse wirkte das Verfahren – die Fahrgäste zeitnah aussteigen zu lassen und zum nächsten Bahnhof (hier Essen HBF) zu bringen – unkoordiniert und planlos. Es fand keine Information der Fahrgäste über Ursache und Dauer statt. Zudem wurden seitens des EVU keine besonderen Anstrengungen unternommen, die temperaturbedingte Problemlage zeitnah durch Frischluft, Getränke o.ä. zu entschärfen. Somit erstaunt es, dass nur einer von ca. 300 Fahrgästen das Fahrzeug eigenverantwortlich verlassen hat.

Ende Juli 2019 geschah Ähnliches in einem Zug der Eurobahn 500 Meter hinter dem Bahnhof Herford. Hier mussten über 100 Fahrgäste bei 35 Grad Außentemperatur knapp vier Stunden warten.

Gerade im Sommer können gefährliche gesundheitliche Situationen für die Fahrgäste entstehen.

Deshalb bittet die Gruppe Bündnis 90 / Die Grünen im VRR darum, den Verfahrensablauf nebst Zuständigkeiten der Notfallkette zu erläutern.

Dabei sollte auf diese Fragen eingegangen werden:

- **Welche Aufgaben liegen in einer solchen Situation beim Zugführer, beim EVU, beim EIU, bei der Bundespolizei und wo ist das Zusammenspiel festgeschrieben?**
 - Der Ablauf und die Verantwortung bei Störungen ist in der Ril 423 (Richtlinie der DB Netz) geregelt.
 - Ab Dezember gilt die Neufassung der Ril 420 (Zusammenarbeit EVU/EIU), in der die Regeln für das Evakuieren viel deutlicher dargestellt wurden.
 - Kann ein mit Reisenden besetzter Zug, nachdem er außerhalb eines Bahnsteigbereiches zum Halten gekommen ist, seine Fahrt aufgrund von Fahrzeugstörungen oder Einschränkungen der Infrastruktur nicht fortsetzen, gilt er im Sinne dieses Moduls als liegengebliebener Reisezug.
- **Welche Relevanz hat die jahreszeitenbedingte Außentemperatur auf die Geschwindigkeit der Versorgung der Fahrgäste?**
 - Die Befreiung von Reisenden aus dieser Lage hat – insbesondere bei Dunkelheit und extremen Witterungsbedingungen- Vorrang vor der Wiederherstellung oder Gewährleistung der Flüssigkeit des Betriebsablaufs.
 - Die gemeinsamen Bemühungen aller Beteiligten sollen darauf ausgerichtet sein, dass eine solche Zwangslage für die Reisenden nach Möglichkeit eine Dauer von 120 Minuten nicht überschreitet

- **Bei welchem Gesundheits-/ Erschöpfungszustand ist ein Öffnen von Türen seitens des Zugführers vorgeschrieben?**
 - Der Triebfahrzeugführer ist fachlich nicht in der Lage einen Erschöpfungszustand von Fahrgästen richtig zu beurteilen. Außerdem hat er üblicherweise keinen direkten Fahrgastkontakt; zum Einen weil er im Führerstand für den Infrastrukturbetreiber und die Leitstelle erreichbar sein muss, um die Anweisungen von dort entgegen zu nehmen. Zum Anderen gibt es bei Mehrfachtraktionen keine Übergang zwischen den einzelnen Zugteilen, so dass er sich auch kein eigenes Bild vom Zustand der Fahrgäste machen kann. Eine Anweisung im Sinne der Fragestellung existiert somit nicht.
- **Bei welchem Gesundheits-/ Erschöpfungszustand hat ein Zugführer die Sperrung der Strecke zu veranlassen, damit Fahrgäste den Zug verlassen können?**
 - Hier ist in allen Belangen die DB Netz zu beteiligen und diese muss auch zustimmen. Auch bei einer Evakuierung. Teilweise wurde von DB Netz eine Evakuierung sogar abgelehnt, mit dem Hinweis auf die dichte Zugfolge
- **Darf der Nahverkehrszug bei Feuer / Rauchentwicklung / übelriechenden Gasen und Dämpfen eigenverantwortlich verlassen werden?**
 - Ein Zug sollte nie eigenverantwortlich und ohne Kommunikation mit dem Personal verlassen werden. Es kann - je nachdem wo der Zug zum Stehen kommt - eine erhöhte Lebensgefahr für den Reisenden bestehen, wenn er den Zug verlässt (z. B. vorbeifahrende Züge, herunterhängende Oberleitungen, Abstürze von Brückenbauwerken etc.)
- **Wie wird „Gefahr für Leib und Leben“ in einer solchen Situation seitens des Betreibers definiert?**
 - Hierzu existiert keine Definition bei den EVU.
- **Welche Konsequenzen haben der VRR, welche die übrigen Akteure aus den Vorfällen gezogen?**
 - Wie oben bereits beschrieben, wurde mit der Neufassung der RiL das Prozedere zwischen EVU und Infrastrukturbetreiber noch einmal „geschärft“. Außerdem werden Züge mit defekter Klimaanlage nicht in den Betrieb gegeben bzw. schnellstmöglich aus dem Betrieb genommen.