

## **Beantwortung einer Anfrage zu „Sicheres An- und Abfahren von Bussen und Bahnen“**

### **Anfrage**

Die Zeit, die Busse und Bahnen beim Einfahren in die Haltestellen, Tür-Öffnen und -Schließen und Losfahren nutzen, ist für eine sehr große Zahl der Fahrgäste zu kurz, um sicher und schnell genug ein- und auszusteigen, Sitzplätze zu suchen und sich durch die anderen Fahrgäste hindurch zu den Türen zum Ein- und Aussteigen zu bewegen. Gibt es hierfür einen vorgegebenen Zeitrahmen für die Fahrer\*innen von Bussen und Bahnen und/oder ist es möglich, den Zeitrahmen für die Fahrgäste komfortabler und das An- und Abfahren der Busse und Bahnen damit für die Fahrgäste sicherer zu machen?

### **Antwort**

#### **Stadtbahn**

Es gibt zwei Möglichkeiten, die Türen einer Stadtbahn zu öffnen.

Zum einen können durch den sogenannten U-Bahn-Schalter alle acht Türen gleichzeitig geöffnet werden. Die Türen bleiben dann solange offen, bis für das Fahrpersonal im Spiegel erkennbar ist, dass der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist. Diese Art der Türöffnung soll in den unterirdischen Haltestellen und an allen Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen genutzt werden. Aufgrund der Corona-Krise geschieht dies zurzeit an jeder Haltestelle. Damit jemand der mehr Zeit für das Ein- und Aussteigen benötigt gut erkennbar ist, sollte möglichst im vorderen Bereich des Zuges eingestiegen werden. Das Fahrpersonal kann dann entsprechend die Türen später schließen.

Zum anderen gibt es die sogenannte „Freigabe“. Wird diese vom Fahrpersonal betätigt, öffnen nur die Türen, bei denen der entsprechende Türknopf durch den Fahrgast betätigt wurde. Dann ist das Schließen der Tür abhängig vom letzten Auslösen der Lichtschranke. Die Tür bleibt nach dem letzten Auslösen der Lichtschranke noch drei Sekunden offen und beginnt sich dann zu schließen. Wurde in einer der neueren Fahrzeugserien der Schalter für die Verlängerung der Türöffnungszeiten gedrückt, bleibt die Tür nach dem letzten Auslösen der Lichtschranke noch sechs Sekunden auf.

Diese Unterscheidung gibt es unter anderem deswegen, damit die Temperatur im Fahrgastinnenraum möglichst gleichbleibt, Dies ist besonders am späteren Abend im Winter relevant. Da die kalte Luft für Fahrgäste sehr unangenehm ist, wenn acht Türen geöffnet werden, obwohl nur an einer Tür ein Fahrgast einsteigen möchte. Zudem kann das Fahrpersonal bei bestimmten Fahrzeugserien die erste Tür am besetzten Fahrerstand einzeln

öffnen, um zum Beispiel für einen noch heraneilenden Fahrgast die Mitfahrt zu ermöglichen oder beim Einstieg extra mehr Zeit zur Verfügung zu stellen.

Bei sehr vollen Fahrzeugen sind die Lichtschranken im Türbereich häufig dauerhaft unterbrochen. In den neueren Fahrzeugserien hat das Fahrpersonal die Möglichkeit, mit einem Zwangsschließbefehl die Türen trotz unterbrochener Lichtschranke zu schließen. Dabei ertönt ein Warnton. Alle anderen Sicherheitseinrichtungen (Motorstromüberwachung, sensible Schließkante) außer der Lichtschranke bleiben aktiv. Sie sorgen dafür, dass die Tür sich wieder öffnet, wenn sie ausgelöst werden. Der Einstieg kann abgeschlossen werden. Allerdings soll niemand, der noch auf dem Bahnsteig steht, mehr einsteigen, wenn der Warnton ertönt. Dies wird leider oft missachtet.

Bei heruntergeklappter Trittstufe wird zudem die Belastung auf der Trittstufe geprüft, bevor der Schließvorgang beginnt. Bei belasteter Trittstufe bleibt die Tür offen. Der Zwangsschließbefehl führt bei heruntergeklappter Trittstufe nur zum Warnton. Es werden aber keine Sicherheitseinrichtungen abgeschaltet. Auch die Lichtschranke bleibt aktiv.

### **Bus**

Beim Bus kann der Fahrer alle Türen einzeln betätigen. Die erste Tür wird nur auf Befehl des Fahrpersonals geöffnet und geschlossen. Die zweite Tür kann das Fahrpersonal entweder aktiv öffnen und schließen oder wie bei der Stadtbahn die Freigabe einschalten, so dass das Öffnen nur auf Fahrgastwunsch erfolgt. Da es an der zweiten Tür keine Überwachungseinrichtung gibt, schließt die Tür nur Befehl des Fahrpersonals.

Beim Gelenkbus gibt es noch eine dritte Tür. Diese wird bei vielen Modellen ausschließlich auf Fahrgastwunsch geöffnet. Bei manchen Modellen ist sie jedoch auch durch den Fahrer bedienbar. Wird sie über die Freigabe und den Fahrgastwunsch geöffnet, so schließt sie drei Sekunden, nachdem das Lichtgitter nicht mehr unterbrochen wurde.

### **Übergreifend**

Die Zeiten für den Fahrgastwechsel fließen in die Fahrtzeitberechnung und in den Fahrplan ein. Prinzipiell gibt es keine festen Zeiten, die zwingend für den Fahrgastwechsel abgewartet werden müssen. Das Fahrpersonal muss sicherstellen, dass alle Fahrgäste, die aus- und einsteigen wollen, dazu auch Gelegenheit haben. Zudem darf von einer Haltestelle erst abgefahren werden, wenn die entsprechende Abfahrtzeit auch erreicht ist. Dies wird dem Fahrpersonal im IBIS-Gerät angezeigt.

Um grundsätzlich längere Fahrgastwechselzeiten zu ermöglichen, müsste man die Gesamtfahrzeit anpassen. Dies hätte jedoch zur Folge, dass Wartezeiten an großen Knotenpunkten mit dazu kommen, was zusätzliche Umläufe und damit zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonal und deutlich höhere Kosten bedeuten würde

Da die Nutzung des ÖPNV gerade in einer Großstadt in einigen Situationen einer Herausforderung für alle ist, bietet die KVB Mobilitätstraining für unterschiedliche

Bedürfnisse an. Jede Person, die verunsichert ist, den ÖPNV zu nutzen, kann an einem Mobilitätstraining teilnehmen. Dies ist unabhängig davon, ob man in seiner Mobilität eingeschränkt ist oder nicht. Man kann sich in Ruhe mit den Fahrzeugen vertraut machen und bekommt Funktionen und Abläufe erklärt.