

Eine Zusammenfassung unserer Sicherheitsmaßnahmen und -einrichtungen

Sicherheit bei SaarBahn&Bus



SaarBahn&Bus

INHALT

Einleitung	3
Betriebliche Organisation	4
Der Betriebsleiter	4
Das Fahrpersonal / Die MitarbeiterInnen	4
Die Aufsichtsführenden / Die Leitstelle	4
Die Disponenten	5
Das Service-/ und Sicherheitspersonal	5
Die Sicherheitsbeauftragten	5
Qualitäts- und Notfallmanagement	6
Dokumentation / Audit	6
Bekanntmachungen	6
Notfallschutzhandbuch	6
Zusammenarbeit mit Rettungskräften und Ordnungsdiensten	6
Kontinuierlicher Verbesserungsprozess	6
Kundenbefragung	6
Technische Maßnahmen und Sicherheitseinrichtungen	7
Die Fahrzeuge	7
<i>Regelmäßige Instandhaltung</i>	7
<i>Aktive und passive Sicherheit</i>	8
<i>Objektive und subjektive Sicherheit</i>	8
Die Haltestellen	12
<i>Kommunikationstechnik und Notruf</i>	12
<i>Barrierefreiheit beim Ein- und Aussteigen</i>	12
Die Verkehrswege	13
Weitere Sicherheitsvorkehrungen	13
Die Trassenführung	13
Die Lichtzeichenanlagen und Weichensteuerungen	14
Die Übergänge und Überwege	14
Die Fahrleitungsanlagen	14
Vandalismusbekämpfung	14
Schlusswort	15

EINLEITUNG

Täglich bringen die Busse und Bahnen von SaarBahn&Bus rund 140.000 Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel. In dieser Dokumentation stellen wir Ihnen vor, welche betrieblichen, organisatorischen und technischen Maßnahmen erforderlich sind, um die gesetzliche Forderung nach einem „sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb“ zu erfüllen.

Unter Sicherheit verstehen wir alle Maßnahmen, die einerseits die Verkehrssicherheit der Infrastruktur und der Fahrzeuge garantieren („Safety“) und andererseits die subjektive Sicherheit unserer Fahrgäste in den Fahrzeugen und an den Haltestellen positiv beeinflussen („Security“).



Die Verkehrssicherheit gewährleisten wir durch ein hohes Niveau bei der Instandhaltung der Fahrzeuge und Infrastruktur und durch entsprechende Leit- und Sicherungstechnik. Mit übersichtlichen Fahrzeugen und Haltestellen sowie kundennahen und funktionsfähigen Kommunikationsstellen mit dem Fahrpersonal tragen wir dem subjektiven Sicherheitsgefühl unserer Kunden Rechnung.



BETRIEBLICHE ORGANISATION

Der Betriebsleiter

Zur Wahrnehmung unserer unternehmerischen Verantwortung als öffentliches Nahverkehrsunternehmen sind wir verpflichtet, einen Betriebsleiter zu bestellen. Dieser haftet für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebs und setzt dazu ausschließlich qualifizierte und fortlaufend geschulte MitarbeiterInnen ein.

Über Dienstanweisungen sorgt er dafür, dass die gesetzlichen Vorgaben sowie die Vorgaben der Hersteller eingehalten werden. So legt er beispielsweise fest, in welchen zeitlichen Abständen Fahrzeuge gewartet werden oder Aus- und Fortbildungen stattfinden. Der Betriebsleiter legt auch die Weisungsbefugnisse und Handlungsanweisungen für Störfälle fest, denn die MitarbeiterInnen sollen ihre Aufgaben kennen und die geltenden Regeln anwenden können. Durch Überprüfungen überzeugt er sich, dass seine Anweisungen beachtet und eingehalten werden.

Das Fahrpersonal/Die MitarbeiterInnen

Sicherheitsrelevante Aufgaben werden nur ausgewähltem, geschultem und qualifiziertem Personal übertragen. Das Fahrpersonal besucht jährliche Nachschulungen, in denen ihre Kenntnisse über Tarife und Liniennetz aufgefrischt und betriebliche Fragen der Sicherheit behandelt werden. Dabei



Schulung
unseres
Fahrpersonals

wird das fahrgastfreundliche Anfahren und Bremsen immer wieder thematisiert. In den Schulungen werden u. a. auch Fragen zur Konfliktbewältigung und Deeskalation behandelt, um unseren FahrerInnen Handlungsmöglichkeiten in Gefahren- und Notsituationen aufzuzeigen.

Routinemäßig muss sich unser Busfahrpersonal alle fünf Jahre und unser Bahnfahrpersonal sogar einmal jährlich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. Spätestens ab dem 50. Lebensjahr kommt ein Reaktionstest hinzu. Diese Gesundheitsprüfungen, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden, dienen dem Nachweis der körperlichen Eignung des Fahrers. Auch nach Unfällen oder länger andauernden Krankheiten muss erst der Arbeitsmediziner seine Zustimmung zum erneuten Einsatz des Mitarbeiters geben.

Die Aufsichtsführenden/Die Leitstelle

Der gesamte Bus- und Stadtbahnverkehr in Saarbrücken wird von unserer zentralen Betriebsleitstelle überwacht und gesteuert. Rund um die Uhr sorgen unsere speziell dafür ausgebildeten Verkehrsmeister für den sicheren Betrieb. Über Funk und Tele-



Die zentrale Leitstelle: rund um die Uhr besetzt.

fon können sie Kontakt zu allen Mitarbeitern vor Ort halten, alle Informationen über Verspätungen, Behinderungen oder besondere Vorkommnisse laufen bei ihnen zusammen. Sie organisieren den Ersatzverkehr bei größeren Behinderungen, und sie können über Lautsprecheranlagen in den Fahrzeu-

gen und an bestimmten Haltestellen die Fahrgäste informieren. In Gefahrensituationen und bei Notfällen haben sie direkten Kontakt zur Polizei und Feuerwehr.

Die Verkehrsmeister sind auch im Außendienst tätig, um u. a. den ordnungsgemäßen Zustand unserer Fahrzeuge auf den Strecken zu kontrollieren. Da sie meist zeitgleich mit Polizei und Feuerwehr an Unfallstellen und Krisenpunkten z. B. bei Großveranstaltungen präsent sind, greifen sie vielfach unterstützend, deeskalierend oder regelnd ein. Sie helfen bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen, wenn eines unserer Fahrzeuge beteiligt ist.

Mindestens zweimal jährlich führen unsere Fahrlehrer verdeckte Begleitfahrten in den Stadtbahnfahrzeugen durch, um das fahrerische Können, die Bewältigung von eventuell auftretenden Störungen sowie das allgemeine Auftreten des Fahrers zu beobachten, zu bewerten und in Beobachtungsberichten zu dokumentieren. Speziell dafür ausgebildet übernehmen sie nach Unfällen die Betreuung der am Unfall beteiligten Fahrer und helfen so, Spätfolgen von Unfällen zu vermeiden oder zu reduzieren.

Der Fahrlehrer wird dabei von den Verkehrsmeistern unterstützt. Auffälligkeiten werden zunächst mit dem Fahrer besprochen und später in anonymisierter Form in den jährlichen Nachschulungen behandelt.

Die Disponenten

Wir sind bestrebt, jedem Fahrgast – zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten – einen Sitzplatz in den Fahrzeugen anzubieten. Dazu planen in Zeiten höherer Auslastung die Disponenten im Bus- und im Bahnbetrieb den Einsatz von Verstärkerbussen und das Kuppeln zweier Stadtbahn-Fahrzeuge zu einer so genannten „Doppeltraktion“, soweit dies unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und betrieblicher Zwänge möglich ist. Sollte die Fahrzeugkapazität einmal nicht ausreichen und Bahn oder Bus bereits bis an die zulässige Grenze mit Fahrgästen besetzt sein, sind unsere FahrerInnen verpflichtet, weite-

re Personen von der Beförderung auszuschließen. Nur so kann die Sicherheit der bereits im Fahrzeug befindlichen Fahrgäste gewährleistet werden.

Das Service- / und Sicherheitspersonal

Wenn viele Menschen unterwegs sind, kann es nicht immer störungsfrei zugehen. Unsere FahrausweisprüferInnen kontrollieren nicht nur Ihre Fahrscheine, sondern stehen auch für Auskünfte zu Tarifen und zum Liniennetzplan zur Verfügung.

Außerdem sind sie speziell dafür geschult, schwierige Situationen in Gesprächen zu entschärfen. In Gefahrensituationen können sie über Funk direkt Kontakt zu unserer Leitstelle aufnehmen. Diese soll in Zukunft private Sicherheitskräfte anfordern können, die immer dann eingreifen, wenn die Zuständigkeit der Polizei noch nicht gefragt ist. Bei Bedarf – vor allem in den Abend- und Nachtstunden – werden diese Sicherheitskräfte auch in unseren Bahnen als Begleitpersonal eingesetzt.

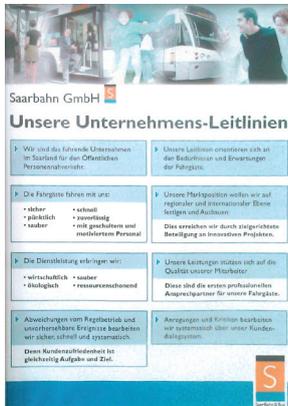


Unsere AusweisprüferInnen

Die Sicherheitsbeauftragten

Unsere Sicherheitsbeauftragten sorgen durch regelmäßige Begehung der Fahrzeuge und der Werkstatt- und Abstellanlagen sowie die Teilnahme an Sicherheitssitzungen dafür, dass die anerkannten Regeln zur Arbeitsplatzsicherheit eingehalten werden. Dazu gehören die Kennzeichnung von Verkehrswegen, das Vorhandensein von Erste-Hilfe-Ausstattungen, eine angemessene Beleuchtung und das Tragen persönlicher Schutzausrüstung.

QUALITÄTS- UND NOTFALLMANAGEMENT



Unternehmensleitlinien

Dokumentation/ Audit

Wesentlicher Bestandteil des 2005 bei SaarBahn&Bus eingeführten Qualitätsmanagementsystems (QMS) sind die Dokumentationen nach der Qualitätsnorm ISO 9001:2008 und der Kundendienstleistungsnorm DIN EN 13816:2002. In regelmä-

ßig stattfindenden internen und externen Prüfverfahren (Audits) kontrollieren wir die Einhaltung dieser Normen zur Absicherung unserer hohen Sicherheitsanforderungen. Im täglichen Betrieb führen wir dazu vielfältige Aufzeichnungen zum Personal- und Fahrzeugeinsatz, zu Wartungen und Reparaturen oder zu Fahrgastbeschwerden und deren Bearbeitung.

Bekanntmachungen

Im Interesse der Sicherheit informieren wir unsere MitarbeiterInnen frühzeitig über Änderungen im Betriebsablauf oder neue Vorschriften. Mit Hilfe von Mitteilungen und Anweisungen versuchen wir die umzusetzenden Maßnahmen so transparent wie möglich zu gestalten. Nur wenn die MitarbeiterInnen die getroffenen Entscheidungen nachvollziehen können, werden sie diese bestmöglich umsetzen.

Notfallschutzhandbuch

Störungen im Betriebsablauf sind nicht immer zu vermeiden. Zur Beherrschung größerer Störungsfälle wurde ein Notfallschutzhandbuch verfasst. Es legt die Verantwortlichkeiten im Störfall eindeutig fest. Darüber hinaus haben MitarbeiterInnen von SaarBahn&Bus bereits aktiv an einer bundesweiten Katastrophenschutzübung des Landes teilgenommen und sind in entsprechenden Gremien der Landeskriminalpolizei eingebunden.

Zusammenarbeit mit Rettungskräften und Ordnungsdiensten

Um die Auswirkungen bei Betriebsstörungen so gering wie möglich zu halten, unterstützen die Verkehrsmeister die Einsatzkräfte von Polizei und Feuerwehr bei der Wiederherstellung eines geordneten Zustandes.

In Zusammenarbeit mit der Feuerwehr üben wir in regelmäßigen Abständen das Eingleisen von Stadt-



Feuerwehrrübung

bahnwagen nach Havariefällen sowie das Bergen von Personen. Neuen Polizeibeamten bieten wir die Möglichkeit, selbst einmal eine Bahn zu fahren, um sich ein besseres Bild von den Arbeitsbedingungen unseres Fahrpersonals zu machen.

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

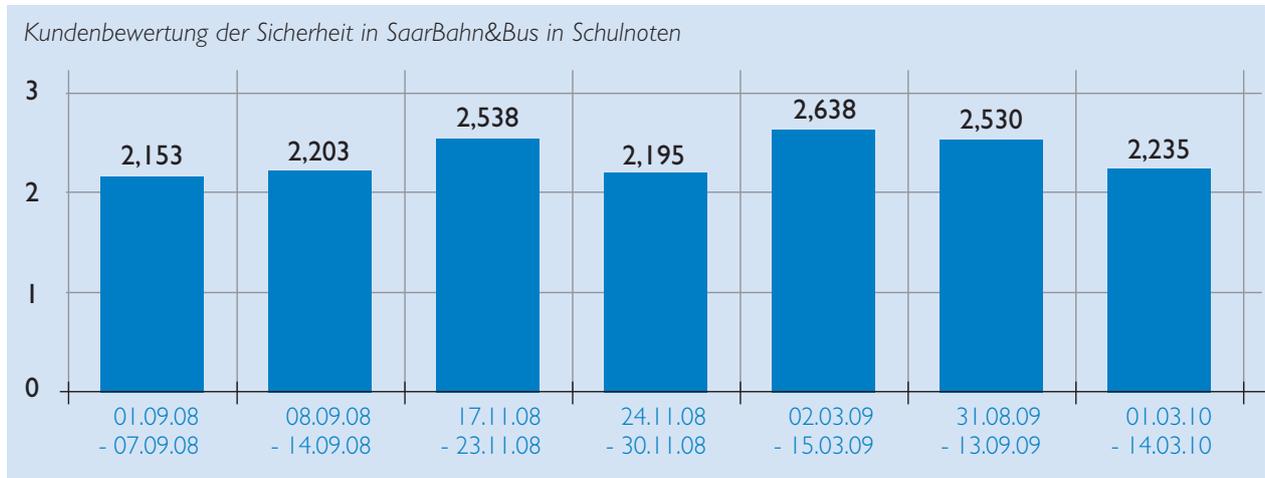
Eine weitere Forderung des Qualitätsmanagements ist das Streben nach ständiger Verbesserung der Abläufe und ihrer Ergebnisse. Nach besonderen Vorfällen setzen wir uns zusammen, um das Ereignis im Detail zu besprechen und daraus zu lernen. Wir tun dies mit dem Ziel, Fehlverhalten künftig zu vermeiden, und in dem Bestreben, Verfahren einzuführen, die noch besser und sicherer sind.

Kundenbefragung

All unsere Bemühungen sind allerdings vergebens, wenn sie nicht von den Fahrgästen wahrgenommen werden. Deshalb haben wir bereits 2008 ein spezialisiertes Unternehmen beauftragt, die von unseren Fahrgästen empfundene Sicherheit in der Bahn zu messen.

Die Ergebnisse dieser Umfragen geben uns wichtige Informationen über Wünsche und Präferenzen unserer

Fahrgäste und helfen uns, die Qualität und die Sicherheit unserer Dienstleistung ständig zu verbessern.



TECHNISCHE MASSNAHMEN UND SICHERHEITSEINRICHTUNGEN

Die Fahrzeuge



Im Werk Ost

Regelmäßige Instandhaltung

Jedes Fahrzeug setzt sich aus unzähligen, zum Teil sehr komplexen Einzelsystemen zusammen. Es ist Aufgabe des Werkstattpersonals, diese Komponenten in regelmäßigen, vom Hersteller

und vom Betriebsleiter festgelegten Abständen zu kontrollieren. Die Bahnen kommen wöchentlich und zusätzlich alle 20.000 km zur Kontrolle in die Werkstatt. Bei den Inspektionen wird der Zustand bewertet und dokumentiert.

Bei Mängeln werden die betroffenen Baugruppen ausgetauscht oder mit zugelassenen Ersatzteilen und Methoden instand gehalten.

Über diese Inspektionen und jeglichen Tausch von Teilen wird in der dazu gehörigen Fahrzeugakte Protokoll geführt. Zur Unterstützung des Werk-

stattpersonals tragen unsere FahrerInnen bereits im Vorfeld der Untersuchungen festgestellte Schäden in Formblätter ein und geben sie an die Werkstatt weiter.



Ausgebautes Drehgestell

Alle acht Jahre oder nach jeweils 750.000 km Laufleistung werden die Fahrzeuge in der so genannten „Hauptuntersuchung“ teilweise zerlegt. Dabei wird unter anderem die Rahmenstruktur an sonst unzugänglichen Stellen untersucht.

Die Busse werden alle drei Monate einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen. In jährlichem Abstand sind weitere Prüfungen fällig: die Hauptuntersuchung, eine Abgassonderprüfung, Türdruckprüfung, Gasanlagenprüfung sowie Feuerlöcherprüfung. Tachometer werden in zweijährigem Turnus überprüft.

Aktive und passive Sicherheit

Alle Busse sind auf dem neuesten Stand der Technik und mit Antiblockiersystemen (ABS) und Stabilisierungssystemen wie der Antriebsschlupfregelung (ASR) ausgestattet.

Unsere Zweisystemstadtbahnen unterliegen den Sicherheitsanforderungen von (schweren) Eisenbahnfahrzeugen und (leichten) Straßenbahnen. Dies bedeutet zum einen, dass die Rahmenstruktur der Fahrzeuge so kräftig ausgeführt ist, dass sie die Kräfte von einem Aufprall mit einem anderen Schienenfahrzeug sicher aufnehmen kann (passive Sicherheit). Zum anderen muss das Fahrzeug eine für den Straßenverkehr ausreichend hohe Bremsverzögerung (aktive Sicherheit) aufweisen. Dazu verfügen unsere Fahrzeuge über drei voneinander unabhängige Bremssysteme: generatorische Bremsen, hydraulisch bediente Federspeicherbremsen und Magnetschienenbremsen.



Fahrzeuggitterrahmen Saarbahn

Dies kommt dem Fahrzeug wiederum im Eisenbahnbereich zugute, weil dank der guten Bremswerte gefährliche Situationen bereits im Ansatz vermieden werden. Aus Komfortgründen für die Fahrgäste begrenzt der Gesetzgeber allerdings die maximal zulässige Bremsverzögerung auf $2,73 \text{ m/s}^2$. Ähnlich der ASR und dem ABS im Bus verfügen unsere Bahnen ebenfalls über einen Schleuder- und Gleitschutz. Sobald die Fahrzeugsteuerung feststellt, dass die Räder beim Anfahren durchdrehen oder beim Bremsen blockieren, wird automatisch das Streuen von feinem Sand ausgelöst und die Antriebsleistung



Sandstreuungrichtung

reduziert, um den Haftbeiwert zwischen Rad und Schiene zu verbessern. Beim Anfahren am Berg sorgt die so genannte „Rückroll Sperre“ für eine zusätzliche Sicherheit.

Objektive und subjektive Sicherheit

Neben den Sicherheitseinrichtungen, deren Wirkung unmittelbar gemessen werden kann, gibt es noch weitere Elemente, die sich auf die vom Fahrgast empfundene oder wahrgenommene Sicherheit auswirken.

Der Innenraum

Der Innenraum ist in hellen, freundlichen Farben gestaltet und bietet freie Durchsicht von einem Wagenende zum anderen. Im Fahrzeug sind in ausreichender Anzahl ergonomisch geformte Sitzplätze und Haltestangen für unsere Fahrgäste vorhanden. Die Bodenbeläge wurden nicht nur nach ästhetischen Gesichtspunkten ausgesucht. Sie müssen



Innenraum Bahn



Innenraum Bus

auch bei Nässe ausreichend rutschsicher sein. Zur Vermeidung von Stolperfallen werden die Trittstufen zwischen den Bodenebenen durch gelbe Streifen hervorgehoben.

Die Türen

Zum Schutz der Fahrgäste verfügen die Fahrzeugtüren über mindestens zwei Einklemmschutzsysteme:

- Drucksensoren und eine Motorstrombegrenzung
- Lichtschranken



Lichtschranke

Bei den Bahnen überbrücken Klapptritte den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigen und ermöglichen so einen stufenlosen Einstieg in die Stadtbahnfahrzeuge. Diese verfügen zusätzlich über Belastungssensoren. Das Auslösen einer der Kontakte führt unmittelbar zum erneuten Öffnen (dem so genannten „Reversieren“) der Tür. Beim „Zwangsschließen“ durch das Fahrpersonal werden die Fahrgäste durch einen Warnton auf das Schließen der

Türen hingewiesen. Erst wenn alle Türen einwandfrei geschlossen und verriegelt sind, kann der Fahrer die Fahrt fortsetzen. Sollte sich eine Bahntür nicht ordnungsgemäß verriegeln lassen, darf der Fahrer seine Fahrt gemäß Dienstvorschrift nur noch ohne Fahrgäste fortsetzen.

Zum bequemen und sicheren Ein- und Aussteigen verfügen immer mehr unserer Busse über die so genannte ‚Kneeling-Funktion‘, bei der das Fahrzeug für einen leichteren Zustieg seitlich abgesenkt wird. Zusätzlich dazu verfügen diese Fahrzeuge über eine Klapprampe, die von den Fahrern bei Bedarf herausgeklappt werden kann.



Klapprampe

Die Kommunikationseinrichtungen

Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, das Fahrpersonal unserer Busse und Bahnen direkt anzusprechen. Es ist in Kundendienstfragen geschult und steht während der Aufenthalte an den Haltestellen für Fragen zur Verfügung. Während der Fahrt dürfen die FahrerInnen aus Sicherheitsgründen jedoch nicht angesprochen werden, damit sie dem Straßenverkehr ihre volle Aufmerksamkeit widmen können.



Notbremse mit Sprechstelle

In Notsituationen finden die Fahrgäste neben den Doppeltüren Sprechstellen vor, mit denen sie den Fahrer rufen können.

Umgekehrt können FahrerInnen und LeitstellenmitarbeiterInnen in Gefahrensituationen die Fahrgäste über Innenlautsprecher direkt ansprechen.

Das Fahrpersonal ist mit unserer zentralen Leitstelle über Funk verbunden und kann innerhalb kürzester Zeit Unterstützung anfordern, falls dies notwendig sein sollte. Drückt es eine dafür vorgesehene Taste, wird dieser Notruf in der Leitstelle mit höchster Priorität behandelt. Dank dieser klar definierten Meldkette und der guten Zusammenarbeit mit den Rettungs- und Ordnungskräften ist schnelle Hilfe vor Ort garantiert.



Notöffnung

Die Notöffnung und Notbremse

Den Fahrgästen stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, um im Notfall das Fahrzeug verlassen zu können:

Unmittelbar neben oder oberhalb der Türen befinden sich die Notfallbremshebel, mit deren Hilfe die Türen entriegelt und anschließend von Hand geöffnet werden können.

In den Bussen gibt es an markierten Stellen Nothämmer, mit denen die speziell präparierten Seitenscheiben eingeschlagen werden können.

An den Doppeltüren der Bahnen befinden sich Fahrgastnotbremshebel, mit denen unsere Fahrgäste im Fall einer unmittelbaren Gefahr den Fahrer warnen oder den Zug sogar direkt zum Halten bringen können. Betätigt ein Fahrgast die Notbremse innerhalb von zehn Sekunden nach dem Verlassen einer Haltestelle, kommt das Fahrzeug unmittelbar zum Halten. Zieht er sie später als zehn Sekunden nach

der Abfahrt, erhält der Fahrer eine akustische Warnung. Er bringt das Fahrzeug dann an einer sicheren Stelle, z. B. außerhalb eines Tunnels oder einer Kreuzung zum Halten.

Sollte sich doch einmal ein Fahrgast verletzt haben oder sollte es im Fahrzeug brennen, stehen in Bus und Bahn genügend Erste-Hilfe-Kästen und Feuerlöscher an extra markierten Stellen zur Verfügung.



Nothammer

Die Beobachtungseinrichtungen

Mehrere Innen- und Außenspiegel unterstützen unser Fahrpersonal bei der Überwachung des Innenraums, der Haltestelle und des angrenzenden Verkehrsraums, wie z. B. bei Abbiegevorgängen im so genannten ‚toten Winkel‘.

Im Fahrgastinnenraum der Bahnen und an deren Fahrzeugspitzen befinden sich mehrere Kameras. Sie zeichnen die Vorgänge im Fahrzeug, davor und dahinter ständig für eine Dauer von 24 Stunden auf. Speziell geschultes Personal sichert diese Aufzeichnungen bei Bedarf und stellt sie der Polizei zur Verfügung. Aufkleber an den Türen weisen auf die Kameras hin. Für die Busse befindet sich ein ähnliches System in der Umsetzung.



Innenkamera



Außenkamera

Nach unbefriedigenden Erfahrungen mit den von der StVZO vorgeschriebenen Außenspiegeln haben wir unsere Bahnen als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland mit Außenkameras versehen. Seitdem können unsere FahrerInnen das Geschehen neben den Fahrzeugen – insbesondere an den Türbereichen – besser überwachen.

Die Sicherheitseinrichtungen für die BahnfahrerInnen

Bei der Bahn können verschiedene Sicherheitssysteme direkt in die Handlungsweise des Fahrers eingreifen und das Fahrzeug bei drohender Gefahr bis zum Stillstand herunterbremsen. Diese Elemente sind im einzelnen:

Sifa – Sicherheitsfahrtschalter

Am Fahr- und Bremsregler befindet sich ein Knopf, den der Fahrer innerhalb bestimmter Zeitabstände drücken und wieder loslassen muss. Tut er dies nicht, wird eine Zwangsbremmung ausgelöst, weil davon ausgegangen werden muss, dass der Fahrer nicht mehr fahrtüchtig ist.



Fahr- und Bremsregler

INDUSI – Induktive Zugsicherung

Vor Signalen auf der Eisenbahnstrecke, die einen Halt ankündigen oder zeigen, befinden sich Elek-

tromagnete am Gleis. Fährt der Fahrer an diesen vorbei, muss er bestimmte Handlungen durchführen. Unterlässt er dies, löst die induktive Zugsicherung eine Zwangsbremmung vor einem möglichen Gefahren- oder Kollisionspunkt aus. Der Fahrer ist verpflichtet, dieses Ereignis zu melden und darf die Fahrt erst nach besonderem Auftrag fortsetzen.

ZUB – Zugbeeinflussung

Analog zur INDUSI Zugsicherung auf der Eisenbahnstrecke überwacht ein zweites System die Zugsicherheit im Stadtbereich. In Zusammenarbeit mit einer Fahrsignalanlage (FSA) verlangt das Zugbeeinflussungssystem ZUB an kritischen Stellen bestimmte Handlungen des Fahrers. Unterbleiben sie, wird ebenfalls bei drohender Gefahr eine Zwangsbremmung ausgelöst. Auch hierbei handelt es sich um ein meldepflichtiges Ereignis.

Not-Aus-Taster

Wie bei einer Werkzeugmaschine verfügt der Fahrer über einen Taster, mit dem er das Fahrzeug sofort zum Halten bringen kann, wenn andere Sicherheitssysteme versagen.



Not-Aus-Taster

Zugtrennung

Werden bei einer Doppeltraktion die Wagen während der Fahrt störungsbedingt voneinander getrennt, bremst ein Sicherheitssystem beide Wagen unabhängig voneinander automatisch bis zum Stillstand ab.

Akustische und optische Warnsignale

Darüber hinaus stehen dem Fahrer verschiedene akustische und optische Vorrichtungen zur Verfügung, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen: z. B. Hupe, Warnglocke (Straßenbahn) oder Horn (Eisenbahnbereich) und Lichthupe oder Warnblinker.



Die Haltestellen

Wir richten unsere Haltestellen bevorzugt an gut einsehbaren, hell erleuchteten und vom übrigen Verkehr abgehobenen Stellen ein. So können sich unsere Fahrgäste in einem sicheren Abstand zum übrigen Verkehr aufhalten. Sind die Haltestellen stärker frequentiert, ist ab einer bestimmten Anzahl von Nutzern ein ausreichender Wetterschutz vorgeschrieben. Der Winterdienst sorgt dafür, dass die Haltestellen rechtzeitig und regelmäßig geräumt werden.

Kommunikationstechnik und Notruf

Jede Bahnhaltestelle im Stadtbereich ist mit einer Notrufsäule ausgestattet. Sie erlaubt jedem Fahrgast, im Notfall Hilfe bei unserer Funkleitstelle anzufordern. Darüber hinaus übertragen Videokameras an Verknüpfungspunkten oder sensiblen Haltestellen Bilder des Geschehens auf den Bahnsteigen in unsere Funkleitstelle, wo die Verkehrsmeister z. B. bei einem Notruf in Abhängigkeit von den



Notrufsäule

dazugehörigen Bildern geeignete Maßnahmen in die Wege leiten. Eine Aufzeichnung für die Ortsdurchfahrt in Riegelsberg findet aus Datenschutzgründen derzeit noch nicht statt. Haltestellen mit Videokameras sind mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet.

Barrierefreiheit beim Ein- und Aussteigen

Großen Wert legen wir auf gute Ein- und Ausstiegsverhältnisse. Während sich bei allen Bahnhaltestellen die Bahnsteige auf gleicher Höhe wie die Fahrzeugböden befinden, trifft dies bei den Bussen



Höhengleicher Einstieg

an den großen innerstädtischen Umsteigehaltestellen in der Stadt zu. Mit im Boden eingelassenen Blindenleitstreifen führen wir blinde und sehbehinderte Fahrgäste auf sicherem Weg zu den Ein- und Ausstiegstüren der Saarbahn. Wo dies notwendig ist, heben wir durch spezielle Markierungen Einstiegsbereiche hervor, die besonders für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet sind.



Blindenleitstreifen

Die Verkehrswege

Sicherheit an der Haltestelle endet aber nicht an der Bordsteinkante. Zu den meisten Bahnhaltstellen gehören Überwege, bei denen die Mehrzahl durch Ampeln geschützt ist. Diese leuchten erst dann rot auf, wenn sich eine Bahn nähert. Im Be-



Ampel an der Haltestelle

reich der Haltestelle Güchenbach bewirkt ein Gitter zwischen Trasse und Fahrbahn, dass die Fahrgäste nicht mehr an ungeschützten Stellen Gleise und Straße überqueren.



Gitter in der Haltestelle Güchenbach

WEITERE SICHERHEITSVORKEHRUNGEN

Ein Verkehrssystem besteht nicht nur aus Fahrzeugen und Haltestellen, sondern auch aus unzähligen teils sichtbaren, teils unsichtbaren Elementen, die für die notwendige Sicherheit und Zuverlässigkeit des Betriebs sorgen.

Die Trassenführung

Die Fahrwege und Trassen werden von unseren Planern so gelegt, dass Busse und Bahnen zügig und weitgehend ungestört vom übrigen Verkehr fahren können.



In besonders belasteten Abschnitten steht unseren Bussen eine eigene Busspur zur Verfügung. Bei der Bahn ist es wichtig, Bögen so anzulegen, dass sie keinen zu starken Querruck verursachen, der zu Stürzen von Fahrgästen in den Fahrzeugen führen könnte. Falls erforderlich, wird an solchen Stellen sogar die Geschwindigkeit der Fahrzeuge herabgesetzt.



Bahn im Bogen mit Überhöhung

Zu den Gleisanlagen gehören nicht nur Schienen und Weichen, sondern auch Einrichtungen wie die Stellvorrichtungen der Weichen. Diese werden mehrmals im Monat gereinigt sowie zweimal jährlich überprüft. Die gepflasterten und asphaltierten Gleisbereiche sind so angelegt, dass sie auch von Bussen befahren werden können. Dies ermöglicht uns, bei Störungen im Bahnbetrieb ohne größere Fahrzeitverluste Busse einzusetzen. Zusätzlich können die Gleise von Einsatzfahrzeugen der Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei genutzt werden. So wird auch bei hohem Verkehrsaufkommen ein schnelles Erreichen von Einsatzorten entlang der Saarbahntrasse ermöglicht.

Poller oder Gitter zwischen den Gleisen sorgen dafür, dass andere Verkehrsteilnehmer nicht unbefugt die Trasse queren.

Die Lichtzeichenanlagen und Weichensteuerungen

Ampeln (in der Fachsprache als „Lichtzeichenanlagen“ bezeichnet) helfen, den Verkehr an Konfliktpunkten wie Kreuzungen, Ein- und Ausfahrten, Weichen und Überwegen zu regeln. Neue Anlagen dürfen bei SaarBahn&Bus erst in Betrieb genommen werden, wenn von einem unabhängigen Prüfer nachgewiesen wurde, dass sie bestimmten Sicherheitsklassen entsprechen.

Sollte eine Licht- oder Fahrsignalanlage einmal ausfallen, gelten in unserem Unternehmen die vom Betriebsleiter auf dem Wege der Dienstanweisungen erlassenen Regeln. Sie legen eindeutig fest, wie unter diesen besonderen Bedingungen der Bahnverkehr sicher weitergeführt werden kann. An bestimmten Stellen, wie z. B. in der Ortsdurchfahrt Riegelsberg, wird die Geschwindigkeit des Zuges zusätzlich überwacht und notfalls sogar eine Zwangsbremmung ausgelöst.

Die Übergänge und Überwege

Bahnübergänge oder Überwege entlang der Trasse kennen wir alle als Fußgänger, Radfahrer oder motorisierte Verkehrsteilnehmer. Durch technische Maßnahmen (Blinklicht, Schranke, Drängelgitter)

sorgen wir bei SaarBahn&Bus dafür, dass alle Verkehrsteilnehmer rechtzeitig voneinander Kenntnis nehmen und ihr Verhalten beim Befahren oder Begehen an die Verkehrssituation anpassen, um Konflikte zu vermeiden.

Die Fahrleitungsanlagen

Die Oberleitung überträgt den Fahrstrom zu unseren Bahnen. Vor der Erstinbetriebnahme und in regelmäßigen Inspektionen werden alle Komponenten intensiv auf Herz und Nieren geprüft. Durch bauliche und technische Maßnahmen (Abstand zu Gebäuden, anprallfeste Masten, Notabschaltung bei Überlastung oder Riss der Oberleitung, Anbringung von Warntafeln) vermeiden wir, dass Personen in den Gefahrenbereich der Oberleitung gelangen. Erfahrene Techniker aus unserem Hause führen regelmäßige Kontrollen und Inspektionen der Fahrleitung durch.

VANDALISMUSBEKÄMPFUNG

Vandalismus an Fahrzeugen und Anlagen schadet nicht nur dem Bild unseres Unternehmens in der Öffentlichkeit. Derartige Beschädigungen können sich auch unmittelbar auf den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb auswirken: z. B. bei verschmierten Fahrplanaushängen, manipulierten Noteinrichtungen oder bei Brandstiftung.



Vandalismus an Saarbahn-Haltestelle

Wir sind bemüht, diese Schäden schnellstmöglich zu beheben, damit eine Gefährdung unserer Fahrgäste ausgeschlossen wird und bei niemandem ein Gefühl von Unsicherheit entsteht. So haben wir allein im Jahr 2008 rund 80.000 € Euro zur Beseitigung von Graffiti und Vandalismusschäden ausgegeben. Es ist nicht mehr selbstverständlich, dass Kinder das richtige Verhalten in der Gesellschaft lernen. Probleme wie z. B. auffälliges Sozialverhalten oder Vandalismus zeigen sich besonders deutlich während der Schulbeförderung. Verkehrsgefährdendes Verhalten beim Warten an der Haltestelle bzw. beim Einsteigen ins Fahrzeug oder das unangemessene Verhalten gegenüber Mitreisenden sind nur einige Punkte.

Damit es weder an den Haltestellen noch in den Fahrzeugen zu Störungen oder Unfällen kommt, bietet „Wir im Verein mit Dir e.V.“ – eine gemeinsame Initiative des Ministeriums für Inneres und Sport, des Ministeriums für Bildung, Familie, Frauen und Kultur und des Landessportverbandes für das Saarland – in Zusammenarbeit mit SaarBahn&Bus altersspezifische Angebote der Verkehrs- und Mobilitätserziehung für Schulen an.



SCHLUSSWORT

Das Thema Sicherheit im ÖPNV ist weitaus komplexer und umfassender als es auf den ersten Blick erscheint. Nur durch die enge Verknüpfung betrieblicher, organisatorischer und technischer Maßnahmen gewährleisten wir bei SaarBahn&Bus die Fahrgastsicherheit in unseren Fahrzeugen. Damit Sie zuverlässig und sicher an Ihr Ziel kommen, leisten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter viel. Sie sorgen täglich dafür, dass die Stadtbahnen und Busse pünktlich, die Haltestellen sauber und die Sicherheitseinrichtungen auf dem neuesten Stand sind.

Ihre Sicherheit ist uns wichtig.

Ass. jur. Peter Edlinger

Norbert Reuter, MBA

Bei weiteren Anregungen und Rückfragen zum Thema Sicherheit bei SaarBahn&Bus wenden Sie sich bitte an uns unter info@saarbahn.de

Herausgeber:

Saarbahn GmbH
Hohenzollernstr. 104-106
66117 Saarbrücken

info@saarbahn.de



SaarBahn&Bus