

Antrag

der Abg. Klaus Burger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Nachrüstung der bestellten Züge von „LINT 54“

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob der Landesregierung bekannt ist, dass die bestellten Triebwagen „LINT 54“ gegenüber den derzeit genutzten Triebwagen eine schwächere Beschleunigungsleistung beim Anfahren haben;
2. ob ihr bekannt ist, dass aufgrund der nicht einheitlichen Höhe der Bahnsteige die automatisierte Aus- und Einstiegshilfe oftmals stockt und durch manuelles Eingreifen (Freischalten) durch den Zugführer erfolgen muss;
3. ob es zutrifft, dass der Zugführer hierzu den Fahrersitz verlassen und über eine Kontrollsichtung aus dem Fenster die Sperre manuell entsperren muss;
4. ob ihr bekannt ist, dass durch eine mögliche Nachrüstung mit einem Außenspiegel eine Kontrollsichtung des Zugführers schneller gehen würde;
5. ob sie eine Nachrüstung mit Außenspiegeln plant;
6. ob sie plant, die Sperrzeit bei blockierten Ein- und Ausstiegshilfen zu verringern.

03. 04. 2020

Burger, Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,
Rombach, Schuler, Dr. Schütte CDU

Begründung

Die ersten ausgelieferten Alstom „LINT 54“ Triebwagen zeigen gegenüber den bisher genutzten Triebwagen einige Nachteile auf, welche zu Verspätungen bzw. Unpünktlichkeit führen. Diese Mängel werden auch zu noch höheren Verspätungen auf den Strecken führen, sobald weitere neue Triebwagen dort zum Einsatz kommen. Der Antrag hat das Ziel zu klären, wie diese Verspätungen reduziert werden können.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. Mai 2020 Nr. 3-3824.2-0/172 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. ob der Landesregierung bekannt ist, dass die bestellten Triebwagen „LINT 54“ gegenüber den derzeit genutzten Triebwagen eine schwächere Beschleunigungsleistung beim Anfahren haben;

Ja, dieser Umstand ist der Landesregierung bekannt. Aufgrund der heutigen höheren Sicherheitsanforderungen und technischen Vorgaben für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen haben die neuen Triebfahrzeuge der Bahnindustrie ein höheres Gesamtgewicht, welches sich im Ergebnis auf die Beschleunigungsdynamik der Fahrzeuge auswirkt. Insoweit können hier neue Triebfahrzeuge mit höherer Sicherheit nicht mit älteren Triebfahrzeugen, für die niedrigere Anforderungen galten, verglichen werden. Dies gilt damit auch für die Fahrzeuge vom Typ „LINT 54“ der Firma ALSTOM. Hinzu kommen längere Aufenthaltszeiten an den Stationen aufgrund der zur Herstellung der Barrierefreiheit vorgegebenen ausfahrbaren Schiebetritte zur Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Bahnsteig.

2. ob ihr bekannt ist, dass aufgrund der nicht einheitlichen Höhe der Bahnsteige die automatisierte Aus- und Einstiegshilfe oftmals stockt und durch manuelles Eingreifen (Freischalten) durch den Zugführer erfolgen muss;

Nach Auskunft des Betreibers der Fahrzeuge auf der Bodenseegürtelbahn kommt es an Bahnsteigen, an denen es wegen der Spaltmaße und der Einstiegshöhe zwingend erforderlich ist, die Schiebetritte („automatisierte Ein- und Ausstiegshilfe“) auszufahren, vereinzelt zu Schwierigkeiten.

Diese stellen sich so dar, dass der Schiebetritt nicht die technisch erforderliche Ausfahrweite erreicht und somit die Freigabe der betreffenden Türe nicht erteilt wird. Dies geschieht in der Tat überwiegend an den niedrigen bzw. sehr niedrigen Bahnsteigkanten. Nach der Beobachtung der RAB treten die Schwierigkeiten besonders dann auf, wenn bauliche Mängel (nicht geradliniger Verlauf in Höhe und Längslinie) im Bereich der Infrastruktur vorhanden sind.

Diese spezifische Situation in den geschilderten Einzelfällen kann im Rahmen des Ausbaus der Bodenseegürtelbahn abgestellt werden.

3. ob es zutrifft, dass der Zugführer hierzu den Fahrersitz verlassen und über eine Kontrollsichtung aus dem Fenster die Sperre manuell entsperren muss;

Die „Entsperrung“ kann nach Aussage der RAB noch ohne Verlassen des Fahrersitzes erfolgen. Das nachfolgende Schließen ist aber vom Fenster aus zu beobachten, da hier kontrolliert werden muss, dass keine Personen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug geraten sind.

4. ob ihr bekannt ist, dass durch eine mögliche Nachrüstung mit einem Außenspiegel eine Kontrollrichtung des Zugführers schneller gehen würde;

Laut Aussage der RAB würde dies ggf. den Vorgang geringfügig beschleunigen können.

5. ob sie eine Nachrüstung mit Außenspiegeln plant;

Bereits im Vorfeld der Fahrzeugbeschaffung hat die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg AöR (SFBW) als Eigentümerin der Fahrzeuge mögliche Optimierungen des Zugabfertigungsprozesses mit dem Hersteller ALSTOM geprüft. Hierbei wurde auch die Ausrüstung mit Außenspiegeln diskutiert. Die Ausrüstung mit Spiegeln ist leider nicht möglich, da bei einer Installation das Umgrenzungsprofil des Fahrzeuges überschritten worden wäre. D. h. das Fahrzeug wäre zu breit für die zu befahrenden Strecken.

6. ob sie plant, die Sperrzeiten bei blockierten Ein- und Ausstiegshilfen zu verringern.

Dieser Sachverhalt muss mit der RAB und der SFBW als Eigentümerin der Fahrzeuge geprüft werden.

Hermann
Minister für Verkehr