Schrecksekunde für VBSG-Passagiere: Bus rollt davon, der Chauffeur sitzt nicht am Steuer

An der Haltestelle Berneggstrasse ist ein Bus der VBSG bergab gerollt, während sich der Chauffeur nicht im Fahrzeug befand. Einige Passagiere sprangen aus dem fahrenden Bus und verletzten sich dabei.
David Gadze 26.7.2018, 15:51 Uhr / Vorfall sei Ende Juni passiert, lt. R. Eigenmann (s.Text)

te Bus für kurze Zeit führerlos bergab. (Bild: David Gadze)

Türstörungen treten häufig bei starken Elektromagnetischen feldern auf. Analog der Unfall eines Buses in Zürich Witikon, wo der Bus 50m zurückrollte: **5179_Zürich_22.10.2009**

An der Haltestelle Berneggstrasse rollte Bus für kurze Zeit führerlos bergab. (Bild: David Gadze)

Glück im Unglück hatten die Fahrgäste eines VBSG-Busses. Dieser hatte an der Haltestelle Berneggstrasse (stadteinwärts) begonnen, nach unten zu rollen, während sich der Fahrer ausserhalb des Fahrzeugs befand. Einige Passagiere sprangen daraufhin durch die offene Türe aus dem Bus und verletzten sich dabei. Dem Fahrer gelang es schliesslich, den Bus anzuhalten.

Die hintere Türe liess sich nicht mehr schliessen

VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann bestätigt den Vorfall **von Ende Juni**. Der Chauffeur habe an der Haltestelle den Bus verlassen, weil die hintere Türe nicht mehr zugegangen sei. Da er sie auch manuell nicht habe schliessen können, habe er aussen, auf der

linken Seite des Fahrzeugs, den Bus über den Hauptschalter ausgeschaltet. Dadurch habe sich aber die Haltestellenbremse gelöst, die bei jeder Haltestelle durch das Fahrpersonal zusammen mit der Entriegelung der Türen aktiviert werde und sich bei der Weiterfahrt automatisch wieder löse. Den sogenannten Federspeicher – die Handbremse des Busses – habe der Fahrer zuvor jedoch nicht betätigt. Deswegen habe sich der Bus nach dem Ausschalten auf der abschüssigen Gottfried-Keller-Strasse in Bewegung gesetzt.

Durch das offene Fahrerfenster habe der Chauffeur dann die Handbremse ziehen und den Bus anhalten können. «Dieses Verhalten ist grobfahrlässig», sagt Ralf Eigenmann. Mit viel Glück sei nichts Schlimmeres passiert. Welche Konsequenzen der Vorfall für den Fahrer haben werde, könnten die VBSG derzeit noch nicht kommunizieren. «Er kann sich selbst nicht erklären, warum er die Handbremse nicht gezogen hat, und bedauert den Vorfall zutiefst.» In solchen Fällen stehen gemäss Personalreglement der Stadt St. Gallen verschiedene personalrechtliche Massnahmen zur Verfügung. Die geschädigten Passagiere haben gemäss Ralf Eigenmann auf eine Anzeige verzichtet.

VBSG prüfen Massnahmen

Für die Heilungskosten kommen die VBSG auf – «nicht nur, weil wir das müssen, sondern weil wir uns auch moralisch dazu verpflichtet fühlen». Die VBSG prüften immer bei solchen oder ähnlichen Ereignissen, was vorgekehrt werden könne, damit sich solche Vorkommnisse nicht wiederholten, sagt Unternehmensleiter Ralf Eigenmann. «Das ist auch eine Vorschrift.» In der Betriebsleitung seien die Diskussionen diesbezüglich bereits in vollem Gange. Eine hundertprozentige Sicherheit könne aber nie gewährleistet werden.

Gerichtliche Beurteilung 2019:

Wegen defekter Tür die Stromzufuhr unterbrochen

Wie aber ereignete sich der Unfall? Am 27. Juni 2018 lenkte der Chauffeur den Bus von St.Georgen abwärts in Richtung Stadt. An der Haltestelle Berneggstrasse zeigte sich ein technisches Problem: Die zweite Tür liess sich nicht vom Fahrersitz aus öffnen. Der Chauffeur betätigte daraufhin die sogenannte Feststellbremse (mechanische Handbremse) und ging zur defekten Tür, um diese manuell zu öffnen. Er betätigte den Nothahn, stiess die Tür auf, schloss sie wieder und setzte sich zurück auf den Fahrersitz.

«Dabei habe ich wohl die Feststellbremse gelöst», sagte der Fahrer vor Gericht. Weil die Tür aber immer noch nicht richtig funktionierte, stellte der Fahrer den Motor ab, um das System des Busses neu zu starten. Da auch dies nichts half, entschloss er sich, die Stromzufuhr des Busses zu unterbrechen. Dazu schaltete er den Batteriehaupthahn aus.

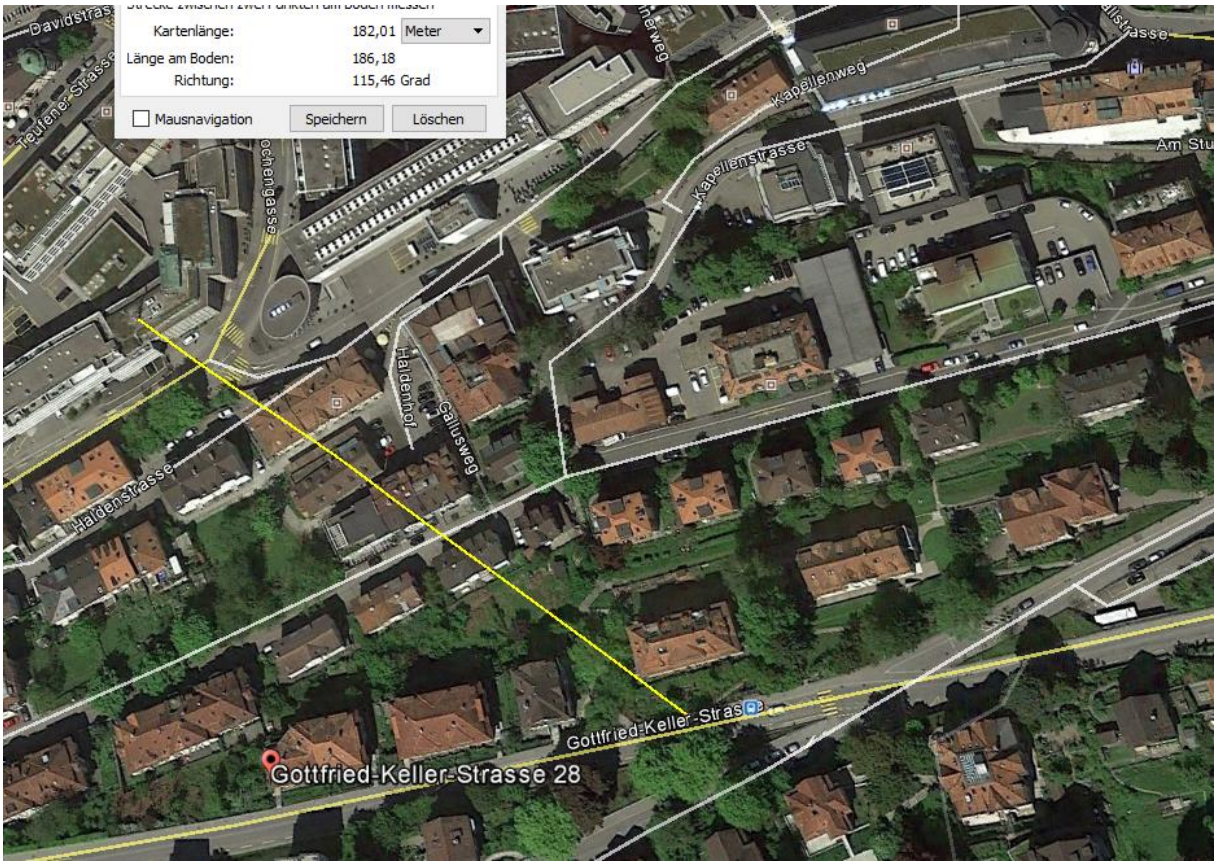
Dieser befindet sich allerdings auf der linken Aussenseite des Busses. Der Fahrer verliess also das Fahrzeug, ging auf die linke Seite und drehte den Haupthahn.

Nun kam der Bus ins Rollen. Denn die elektronische Haltenstellenbremse, die sich automatisch einschaltet, wenn eine Tür geöffnet ist, löste sich, weil die Stromzufuhr unterbrochen war. Und die mechanische Feststellbremse hatte der Chauffeur zuvor nicht angezogen.

«Das war grob fahrlässig»

Vor dem Kreisgericht gab der VBSG-Chauffeur denn auch vollumfänglich zu, dass er den Bus nicht ausreichend vor dem Wegrollen gesichert habe. «Das war grob fahrlässig. Immer wenn man den Fahrersitz verlässt, muss man die Feststellbremse betätigen. Heute würde mir das nicht mehr passieren.

https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/stgaller-bus-ohne-fahrer-davongerollt-chauffeur-teilweise-freigesprochen-ld.1148842



Sicht von der Berneggstrasse aus auf die Haltstelle. Rot die übliche Warteposition.

Ob der Sender an der entscheidenden Stelle wirksam ist, müsste an Ort geklärt werden.

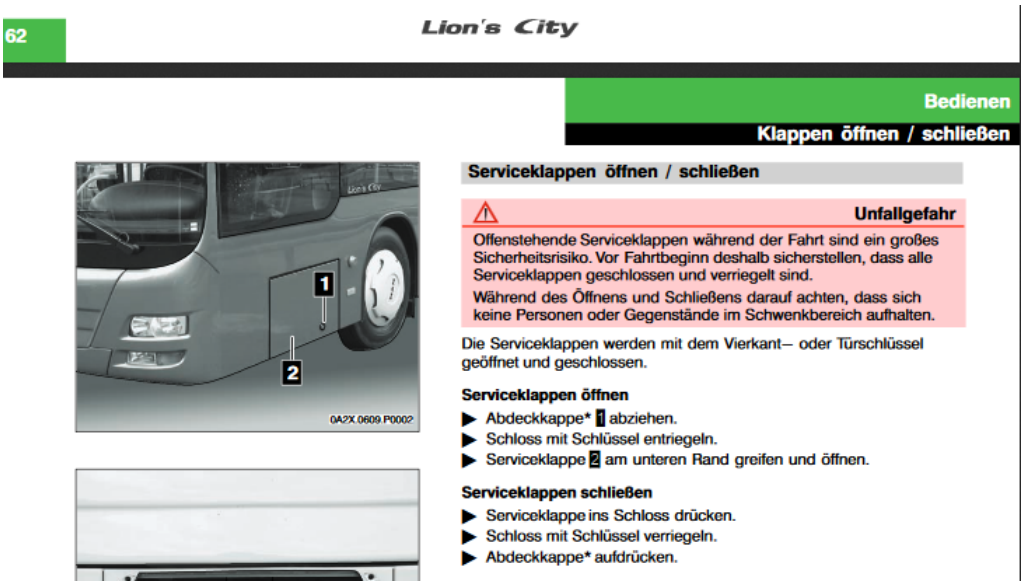
Dass die Stromversorgung bei wiederholten Türstörungen kurzfristig abgeschaltet werden muss, scheint allgemein Routine zu sein:

http://www.maz-online.de/Lokales/Potsdam/Tuer-Automatik-der-ViP-Busse-spinnt

Bei den Volvo-Bussen JG 2010 im folgenden Beitrag ist der Hauptschalter, der zur Behebung von elektronischen Türstörungen ein- und ausgeschaltet werden soll, im Heck eingebaut:

Zitat: *Auf diese Weise kappen sie den Strom für die Elektronik. Mindestens eine Minute soll der Bus saftlos stehen, dann darf der Schalter wieder betätigt und der Bus neu gestartet werden. "Wird der Fehler erneut angezeigt, ist er real – der Bus geht außer Betrieb", erklärt Glaser.*

Aus Handbuch MAN-Lions City (nicht der gleiche Typ wie VBSG verwendet):



62 Lion's City

Bedienen

Klappen öffnen / schließen

Serviceklappen öffnen / schließen

Unfallgefahr

Offenstehende Serviceklappen während der Fahrt sind ein großes Sicherheitsrisiko. Vor Fahrtbeginn deshalb sicherstellen, dass alle Serviceklappen geschlossen und verriegelt sind.

Während des Öffnens und Schließens darauf achten, dass sich keine Personen oder Gegenstände im Schwenkbereich aufhalten.

Die Serviceklappen werden mit dem Vierkant– oder Türschlüssel geöffnet und geschlossen.

Serviceklappen öffnen

- Abdeckkappe* 1 abziehen.
- Schloss mit Schlüssel entriegeln.
- Serviceklappe 2 am unteren Rand greifen und öffnen.

Serviceklappen schließen

- Serviceklappe ins Schloss drücken.
- Schloss mit Schlüssel verriegeln.
- Abdeckkappe* aufdrücken.

Ich kann Ihnen zu dem Ereignis keine Angaben machen, weil das Verfahren noch läuft. Der Fahrer ist übrigens nicht vor dem Auto durchgegangen. Aus Datenschutzgründen nenne ich Ihnen auch das Alter nicht. Er ist jedenfalls noch relativ jung. Das Datum des Ereignisses konnten Sie dem besagten Tagblattartikel entnehmen. Es war am 27. Juni.

Ich bedaure, Ihnen nicht weiterhelfen zu können.

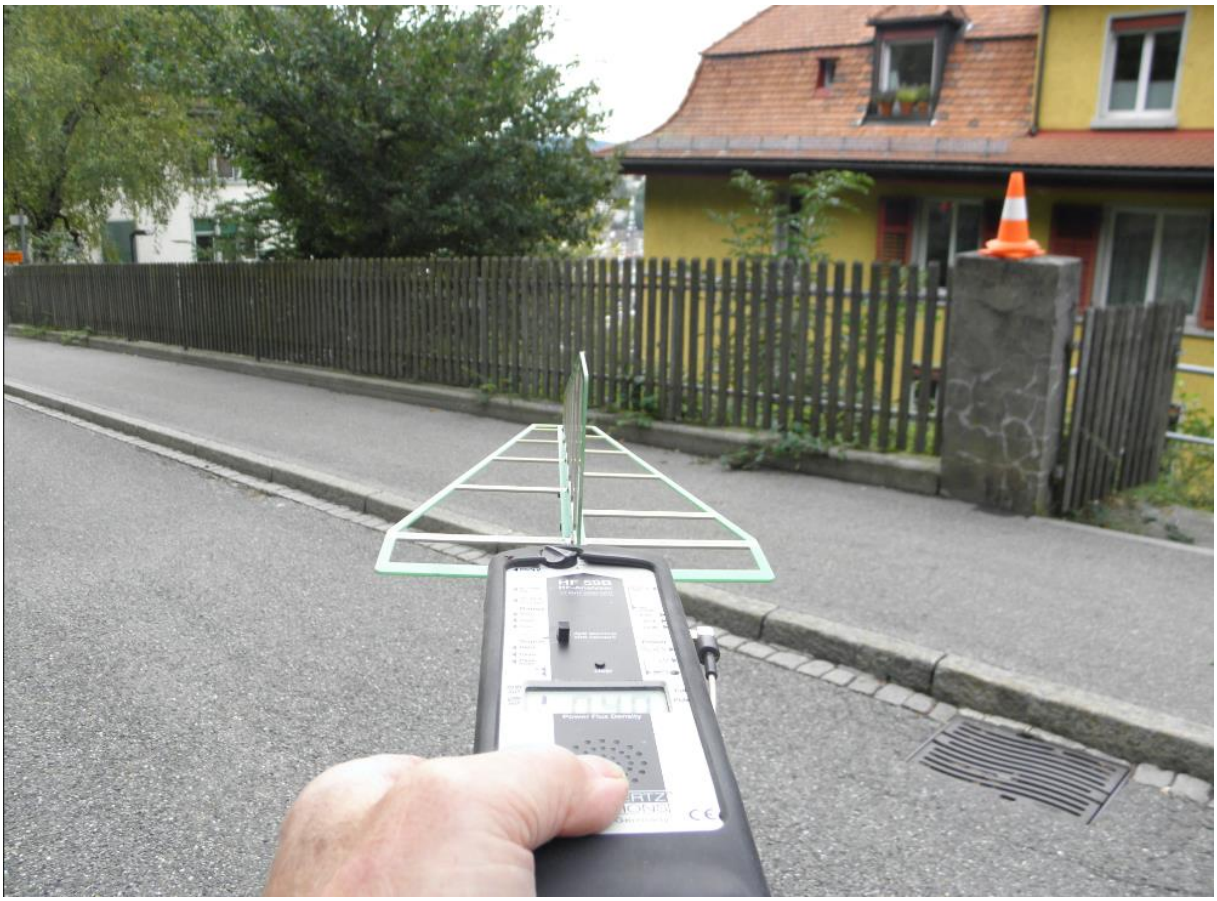
(Betriebsleiter VBSG)

Information aus einer weiteren Quelle:

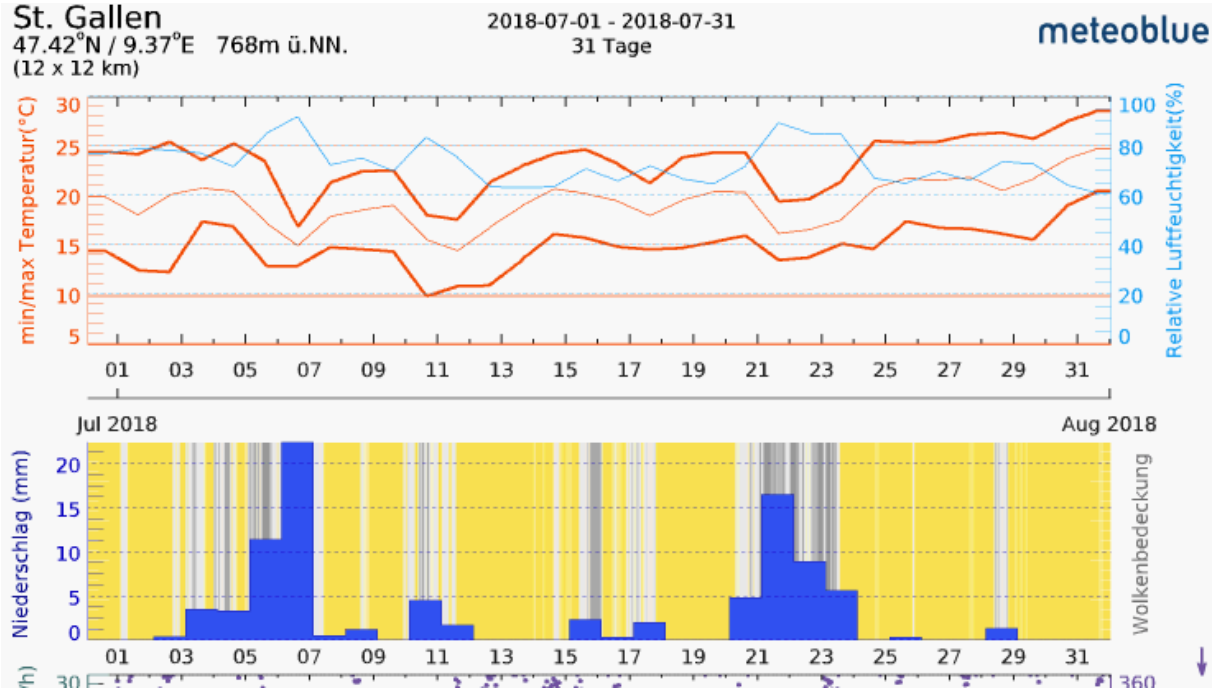
Ich habe mich betreffend Hauptschalter bei den VBSG Bussen informiert. Er befindet sich auch auf der linken Seite nach der Hinterachse.

Eigene Aufnahme Höhe Busfront. Gut erkennbar: der Hauptstrahl hat zwei Sender, **mit gleicher Höhe wie die Gottfried-Kellerstrasse an dieser Stelle.**

Ein Gang vor den Bus erhöht die Strahlung um etwa einen Drittel, durch die Reflexion an der Scheibe.



Wenn der Fahrer hier anhält, ist er stark exponiert, da der Hauptstrahl direkt zu ihm gerichtet ist. (links von der Gebäudekante sichtbar) Anzeige 0.4 mW/m2 peak.

Hier hält er ziemlich genau an der markierten Stelle (Blindenrillen). Weil deutliches Gefälle und das Wartehäuschen seitlich etwas eingewachsen ist, so dass Passagiere nicht von Weitem erkannt werden, kann es auch einmal weiter unten sein.

Bei einer längeren Türstörungs-Behebung an dieser Stelle kommt zum Fahrplan-Stress vermutlich auch ein Funkstress hinzu, die beidseits leicht gewölbte Scheibe erbringt hier eine hohe Transmission zum Kopf des Fahrers.