

Sitzung vom 19. August 2015

776. Anfrage (Zugsdurchsage bei Durchfahrt von Zügen)

Kantonsrat Jean-Philippe Pinto, Volketswil, hat am 11. Mai 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Nach dem tragischen Unglück beim Bahnhof Kloten, bei dem ein Kleinkind ums Leben kam, stellen sich verschiedene Fragen betreffend Sicherheit auf den Perrons für wartende Bahnreisende bei der Durchfahrt von Zügen auf dem ZVV-Netz. Insbesondere fällt als regelmässiger Bahnreisender auf, dass die Praxis der Warndurchsage «Achtung Zugsdurchfahrt» auf den Bahnhöfen höchst unterschiedlich gehandhabt wird. Durch die Zunahme der Bahnreisenden in den nächsten Jahren werden Konfliktsituationen auf den Perrons zunehmen.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Massnahmen dienen generell dem Schutz der wartenden Bahnreisenden bei der Durchfahrt von Zügen?
2. Auf welchen Bahnhöfen (Liste aller ZVV-Bahnhöfe) werden die Bahnreisenden durch die Warndurchsage «Achtung Zugsdurchfahrt» vor der Durchfahrt von Zügen gewarnt? Wieso geschieht dies nicht an allen Bahnhöfen? Wo ist dies geregelt? Wie weit im Voraus (zeitlich) wird vor durchfahrenden Zügen gewarnt?
3. Wie viele ähnliche Vorfälle, wie auf dem Bahnhof Kloten, hat es in den letzten 10 Jahren auf dem ZVV-Netz gegeben?
4. Inwiefern ist der ZVV an den Forschungsberichten des Bundesamts für Verkehr (BAV) betreffend Gefahren auf Perrons beteiligt? Inwieweit fliessen solche Berichte und Ergebnisse in die Beschaffung von neuem Rollmaterial ein?
5. Welche Massnahmen wird der ZVV in den nächsten Jahren ergreifen, um die Sicherheit für wartende Bahnreisende bei der Durchfahrt von Zügen zu verbessern (z. B. breitere Perrons etc.)? Wie beabsichtigt der ZVV die Bahnreisenden auf die Gefahrensituationen besser hinzuweisen (z. B. Warntafeln, visuell-dynamische Sicherheitslinien etc.)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Jean-Philippe Pinto, Volketswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Sicherheit auf den Perrons ist im Grundsatz dadurch sicherzustellen, dass genügend Platz vorhanden ist. Die Anforderungen an die bauliche Gestaltung und Dimensionierung der Perrons sind insbesondere in den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV; SR 742.141.1) definiert. Sind diese Anforderungen namentlich in Bezug auf die Platzverhältnisse für das Publikumsaufkommen zum Betrachtungszeitpunkt erfüllt, ist zu erwarten, dass sich die Personen auf dem Perron grundsätzlich im sicheren Bereich bewegen und den Gefahrenbereich nur für das Ein- und Aussteigen beanspruchen. Der Gefahrenbereich rund um die Perronkante wird durch eine weisse Sicherheitslinie markiert. Reisende auf dem Perron sind vor ein- und durchfahrenden Zügen sicher, wenn sie sich hinter oder auf der weissen Sicherheitslinie aufhalten. Der Abstand zwischen der Sicherheitslinie und der Perronkante hängt von der höchstmöglichen Fahrgeschwindigkeit der Züge ab und schwankt zwischen rund 0,50 m und 1,40 m. Erweiterte Massnahmen zum Schutz der Reisenden auf dem Perron sind ab Fahrgeschwindigkeiten von über 160 km/h erforderlich.

Weitere bauliche Vorgaben zur Gestaltung von Perrons sind in einer internen SBB-Regelung verankert. Darin sind auch Aussagen zum Quergefälle zu finden, das die Entwässerung der Perrons sicherstellt. Dieses soll sich nach Möglichkeit nicht in Richtung Perronkante neigen, um beispielsweise ein Wegrollen von ungesicherten Kinderwagen Richtung Perronkante zu vermeiden.

Zu Frage 2:

Aufgrund einer Risikoeinschätzung der SBB wurden 2010 netzweit in 13 SBB-Bahnhöfen akustische Durchfahrinformationen im Zeitfenster von 6.50 bis 21.10 Uhr in Betrieb genommen. Davon liegen vier im Gebiet des ZVV: Stettbach, Zürich Hardbrücke, Zürich Museumstrasse und Zürich Oerlikon. Die Durchfahrinformationen werden so ausgelöst, dass die Meldung vollständig ausgegeben ist, bevor die Spitze des Zuges den Beginn des Perrons erreicht.

Diese akustischen Warndurchsagen in der jeweiligen Landessprache sind nicht mehr zeitgemäss und stellen heute laut Bundesamt für Verkehr (BAV) kein adäquates Mittel zur Verbesserung der Sicherheit auf den Perrons mehr dar. Gemäss der geltenden BAV-Richtlinie «Personenwarnsystem im Perronbereich» vom September 2014 sollen künftig Personenwarnsysteme eingesetzt werden, die akustisch mit einem Warnton und optisch mit Warn- oder Blitzleuchten die Sicherheit gewährleisten. Die bestehenden akustischen Warndurchsagen werden deshalb nur noch als Übergangsmassnahme zur Überbrückung des Zeitraums für die Projektierung und Plangenehmigung einer Personenwarnanlage geduldet. Gemäss Angaben der SBB wird in Zürich Oerlikon nach Abschluss der Bauarbeiten auf Durchfahrwarnungen verzichtet.

Zu Frage 3:

Gemäss Auskunft der SBB ereigneten sich im Kanton Zürich in den letzten zehn Jahren einschliesslich des Unfalls in Kloten insgesamt vier Vorfälle mit Kinderwagen, wobei die Kinderwagen in den anderen Fällen leer waren und keine Kinder zu Schaden kamen. Die Kinderwagen waren mindestens zum Teil nicht gesichert.

Zu Fragen 4 und 5:

Der ZVV als Besteller des Regionalverkehrs ist nicht zuständig für die Bahninfrastruktur. Verantwortlich sind das Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen, im Kanton Zürich oft die SBB, sowie die Aufsichtsbehörde BAV. Bei der Bestellung von neuem Rollmaterial liegt die Verantwortung ebenfalls beim Unternehmen. Der ZVV ist somit nicht direkt von diesen Fragestellungen betroffen.

Gemäss Auskunft der SBB werden sämtliche SBB-Bahnhöfe seit 2013 einer jährlichen, objektiven Risikobeurteilung unterzogen. Wird ein erhöhtes Sicherheitsrisiko festgestellt, sind in erster Linie bauliche Anpassungen zu planen. Als Sofort- bzw. Übergangsmassnahme kann bis zum Umbau auch eine Personenwarnanlage im Perronbereich in Betrieb genommen werden. Bei Bahnhofsumbauten werden die Platzverhältnisse nach dem langfristig zu erwartenden Publikumsaufkommen zur Spitzenbelastung dimensioniert, damit genügend Platz zur Verfügung steht. Zudem werden bis Ende 2023 alle Bahnhöfe mit taktil-visuellen Sicherheitslinien ausgerüstet.

Laut SBB gehören auch regelmässige Sensibilisierungskampagnen sowie Schulungen zum korrekten und sicheren Verhalten beim Zugang zur Bahn zu den wichtigen Massnahmen für die Sicherheit auf dem Perron. Deshalb werden seit Jahren gross angelegte Aktivitäten zur Sensibilisie-

rung der Bevölkerung betreffend mögliche Risiken und sicheres Verhalten durchgeführt. Dazu gehört die Frühsensibilisierung von Kindern und Jugendlichen, bei der mit verschiedenen Informations- und Präventionsveranstaltungen in den öffentlichen Schulen und mit dem Schul- und Erlebniszug der SBB auf mögliche Gefahren hingewiesen und sicheres Verhalten im Bahnzugang geschult wird. Ausserdem wird der Flyer «Sicher Unterwegs» durch verschiedene Mitarbeitende der Bahn (z. B. Personal an den Verkaufspunkten) an die Reisenden abgegeben. Darin wird u. a. auf die Gefahren der Sogwirkung der durchfahrenden Züge und die Bedeutung der Sicherheitslinie aufmerksam gemacht.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi