

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 319/2008

Sitzung vom 14. Januar 2009

### **69. Postulat (Wirksame Sicherheitsmassnahmen auf den Bahnhöfen des Kantons Zürich)**

Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, sowie die Kantonsräte Patrick Hächler, Gossau, und Martin Geilinger, Winterthur, haben am 22. September 2008 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei den SBB dafür einzusetzen, dass durch wirksame Sicherheitsmassnahmen im Bahnverkehr die Sicherheit der Bahnkunden auf den Bahnhöfen des Kantons Zürich verbessert wird.

#### *Begründung:*

Die Sicherheit auf manchen Bahnhöfen des Kantons Zürich ist nicht ausreichend. Besonders dort nicht, wo Zugskreuzungen abgewickelt werden, ohne dass die Fahrgäste sichere, schienenfreie Gleiszugänge haben. Solche Bahnhöfe, wie z. B. diejenigen von Marthalen, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss und Embrach-Rorbas bedeuten für die Bahnkunden eine grosse Gefahr. Dies hat der Unfall vom letzten November auf dem Bahnhof Embrach-Rorbas deutlich gezeigt. Dort verunfallte trotz Warntafel eine Frau schwer, als sie ihren Zug erreichen wollte und dabei zwei Gleise überqueren musste. Eine andere Gefahr bedeuten die meist unangekündigten Zugdurchfahrten, welche durch die neuen Züge leiser und schneller erfolgen. Die von den SBB ergriffenen Sicherheitsmassnahmen, wie z. B. Warntafeln und weisse Linien, sind nicht wirksam und genügen bei Weitem nicht.

Es braucht andere Massnahmen und ein Konzept, wie das Risiko von Personenunfällen reduziert werden kann. Dies umso mehr, als die Automatisierung im öffentlichen Verkehr voranschreitet. Dabei sollen insbesondere Massnahmen geprüft werden, welche ohne Unterführungen auskommen, z. B. automatische Absperrungen, akustische Einfahrtssignale, Zugsansagen (wie im Bahnhof Stettbach) oder der Einsatz von Personen zur Warnung der Fahrgäste.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, Patrick Hächler, Gossau, und Martin Geilinger, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Im Kanton Zürich gibt es heute 119 SBB-Bahnhöfe. Zum Zeitpunkt der Einführung der S-Bahn 1990 verfügten rund 60% dieser Bahnhöfe über schienenfreie Zugänge (Zugang durch Über- oder Unterführungen). Beim Rest erfolgte der Zugang schienengleich. Seit 1990 wurden 27 Bahnhöfe umgebaut, wobei die schienengleichen Zugänge aufgehoben wurden.

Zurzeit verfügen noch 20 Bahnhöfe bzw. 15% über schienengleiche Zugänge: Zweidlen, Niederweningen, Embrach-Rorbas, Pfungen-Neftenbach, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss, Marthalen, Thalheim-Altikon, Ossingen, Stammheim, Kollbrunn, Rikon, Turbenthal, Wila, Saland, Bauma, Fischenthal, Wald, Illnau und Feuerthalen (Stand Oktober 2008).

Auf diesen 20 Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge sind die baulichen und betrieblichen Anforderungen gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Kreuzungsbahnhöfe erfüllt. Mit dem Fahrplan 2008 finden jedoch im Regelbetrieb nur auf fünf ferngesteuerten bzw. automatisierten (Niederweningen, Pfungen-Neftenbach, Thalheim-Altikon, Marthalen und Stammheim) sowie auf drei bedienten Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge (Rikon, Wila und Fischenthal) regelmässig Kreuzungen statt.

Auf den Zürcher Bahnhöfen der SBB ohne schienenfreie Zugänge steigen werktags rund 20000 Personen ein und aus. Von 2006 bis heute haben sich auf diesen 20 Bahnhöfen drei Unfälle ereignet, wobei eine Person leicht, eine mittelschwer und eine schwer verletzt worden ist.

Diese Unfälle sind sehr zu bedauern. Werden die drei Unfälle den rund 20 Mio. Fahrgästen gegenübergestellt, welche die fraglichen Bahnhöfe im gleichen Zeitraum benützt haben, so liegt diese Unfallquote indessen laut Angaben der SBB nicht höher als bei Bahnhöfen mit schienenfreien Zugängen, auf denen sich die Unfälle hauptsächlich wegen illegalem Überqueren der Gleise ereignen. Auch wenn hinter den statistischen Werten menschliche Schicksale stehen und jeder Unfall ein Unfall zu viel ist, zeigt die Statistik doch auch, dass eine absolute Sicherheit nicht gewährleistet werden kann. Der grösste Unsicherheitsfaktor ist naturbedingt der Mensch. Heute lassen sich Personen im öffentlichen Raum zunehmend durch Telefonate, Musikgeräte, Zeitungen usw. ab-

lenken. Sie schenken dem Verkehrsgeschehen auf Strassen, Fussgängerstreifen, Plätzen, Bahnhöfen, Tram- und Bushaltestellen nicht mehr die nötige Aufmerksamkeit. Dieser Problematik kann praktisch nicht begegnet werden. Es wird auch bei zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen immer Umstände geben, bei denen unglückliche Verknüpfungen von Einzelheiten zu Unfällen führen, die aus der Distanz betrachtet vermeidbar gewesen wären.

Auch wenn eine absolute Sicherheit durch den Bau schienenfreier Zugänge nicht gewährleistet werden kann, sollen im Rahmen des ordentlichen SBB-Budgets und der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich im Zeitraum 2013 bis 2020 weitere 13 Bahnhöfe mit eingleisigen Perronanlagen ausgerüstet oder die schienengleichen Zugänge aufgehoben werden. Es handelt sich mit Ausnahme von Pfungen-Neftenbach um sämtliche Bahnhöfe, auf denen regelmässige Kreuzungen stattfinden (Rikon, Wila, Fischenthal, Niederweningen, Marthalen, Thalheim-Altikon und Stammheim). Hinzu kommen die Bahnhöfe Kollbrunn, Turbenthal, Saland, Bauma, Wald und Illnau. Somit verbleiben nach 2020 sieben Bahnhöfe unverändert: Zweidlen, Embrach-Rorbas, Pfungen-Neftenbach, Winterthur Wülflingen, Winterthur Töss, Ossingen, und Feuerthalen. Im Rahmen von Erneuerungen von Bahnanlagen (z. B. im Tösstal) werden ausserdem nicht mehr benötigte Gleise, Weichen und Perronanlagen abgebaut mit dem Ziel, schienengleiche Zugänge aufzuheben, auch wenn dadurch die betriebliche Flexibilität bei Verspätungen verloren geht.

Über die baulichen Massnahmen hinaus werden zurzeit laut Angaben der SBB Grobstudien erstellt, die aufzeigen sollen, wie die Zugänglichkeit und der stufenlose Einstieg in die Züge auf jenen Bahnhöfen ohne schienenfreie Zugänge verbessert werden kann, die nicht im Rahmen des ordentlichen SBB-Budgets und der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich im Zeitraum 2013 bis 2020 angepasst werden. Die Studien sind noch nicht abgeschlossen und eine Umsetzung möglicher Lösungsansätze ist zeitlich noch nicht bestimmt.

Im Rahmen der geplanten Infrastrukturausbauten sind somit zahlreiche Massnahmen zur baulichen Aufhebung von schienengleichen Zugängen vorgesehen und für die verbleibenden sieben Stationen wird geprüft, wie die Situation verbessert werden kann.

Neben der Aufhebung der schienengleichen Zugänge gibt es zahlreiche weitere Massnahmen wie visuell-taktile Sicherheitslinien, Warn tafeln und Warnhinweise, ausdrückliche Verbote, Fahr anweisungen an das Personal, Herabsetzung der Einfahrtsgeschwindigkeit, Kameraüberwachung, Verbreiterungen von Perrons, situative Durchfahrtsignale usw., die der Verbesserung der Sicherheit der Menschen auf den Bahnhöfen

dienen. Dabei handelt es sich um einen dynamischen Prozess, bei dem die SBB auch Wirksamkeitsprüfungen durchführt. So zeigt beispielsweise die Praxis, dass vermehrte Warnmeldungen mittels Lautsprecherdurchsagen auf Bahnhöfen nicht nur wenig nützen, sondern sogar kontraproduktiv wirken können, weil echte Gefahrenmeldungen nicht mehr wahrgenommen werden. Regelmässige Lautsprechermeldungen oder Einfahrtssignale werden im Übrigen von Anwohnerinnen und Anwohnern oft als Lärmbelästigung empfunden. Aufgrund dieser Erkenntnis wird risikoorientierten und situativen Durchfahrwarnungen im Einzelfall der Vorzug gegeben.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die SBB selbst ein grosses Interesse an einem wirksamen Sicherheitsmanagement auf den Bahnhöfen haben und sinnvolle Massnahmen, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen und die Sicherheit erhöhen, in der Regel auch umsetzen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, das Postulat KR-Nr. 319/2008 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**