

Sitzung vom 1. Februar 2017

**73. Anfrage (Gefährliche Zugsfahrten im Bahnhof Stettbach)**

Kantonsrätin Jacqueline Hofer, Dübendorf, hat am 21. November 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Es ist ein Glück, dass passierende Züge im Bahnhof Stettbach Passagiere, soweit bekannt, noch nicht erfasst haben. Gerade in der Rush Hour werden die Wartebereiche auf dem Perron durch die steigenden Passagierzahlen stark eingeschränkt. Da die Züge in der Rush Hour oft überfüllt und verspätet sind, müssen Pendler die nächste Zugsverbindung abwarten, Sie sind dadurch im Gedränge mehreren unangenehmen Zugsfahrten, zu vergleichen mit einem darüber fliegenden Orkan, ausgesetzt. Erschwerend kommt dazu, dass durch die ständig defekte Rolltreppenanlage ankommende Passagiere den Perron nur langsam verlassen können, Passagiere dürfen durch eine durchfahrende Zugsfahrt nicht in Gefahr gebracht werden.

Ich ersuche daher den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kann die Sicherheit im Bahnverkehr im Bahnhof Stettbach erhöht werden?
2. Welche Massnahmen wurden bei Bahnhöfen im Kanton Zürich getroffen, um Unfälle durch Zugsfahrten zu verhindern?
3. Wird der Bahnhof Stettbach auf Perronebene zur Sicherheit der Passagiere baulich optimiert?
4. Wird die Geschwindigkeit der Züge bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Stettbach auf Verhältnismässigkeit überprüft?
5. Wie viele Passagiere wurden im Kanton Zürich bei Zugsfahrten vom Zug erfasst und verletzt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Jacqueline Hofer, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Sicherheit auf den Bahnsteigen in den Bahnhöfen 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 Eisenbahn-

verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (AB-EBV; SR 742.141.11) 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 auch bei durchfahrenden Zügen 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 0,5 m und 1,4 m. Erweiterte Massnahmen zum Schutz der Reisenden auf dem Perron sind ab Fahrgeschwindigkeiten von über 160 km/h erforderlich.

Die SBB ist Inhaberin der Infrastruktur des Bahnhofs Stettbach und damit auch für die Sicherheit zuständig, weshalb die SBB Infrastruktur als zuständige Division eingeladen wurde, zu den Fragen Stellung zu nehmen.

Zu Fragen 1–3:

Zur Beurteilung der Risikosituation in Bahnhöfen arbeitet die SBB mit dem Risikobeurteilungsinstrument «Safety Risk Management» (SRM), das die Ermittlung der Personenrisiken sowie die wirtschaftliche Beurteilung möglicher Massnahmen zur Verbesserung einer Situation erlaubt.

Die SRM-Untersuchung für den Bahnhof Stettbach ergab, dass der Aufenthalt im Bahnhof hinter der Sicherheitslinie grundsätzlich sicher ist. Trotz der sicheren Distanz zu den durchfahrenden Zügen kann die Situation im mehrheitlich unterirdischen Bahnhof Stettbach bei schnellen Durchfahrten von den Fahrgästen als unangenehm empfunden werden. Schnell durchfahrende Züge in Bahnhöfen im Netz der Zürcher S-Bahn sind keine Ausnahme. In Korridoren mit Fern- und Güterverkehr sowie schnellen S-Bahnen, die nicht alle Stationen bedienen, ist dies der Regelfall.

Die SBB überprüft die Situation in ihren Bahnhöfen regelmässig und nimmt bei Bedarf die erforderlichen Änderungen vor. Dazu gehören neben Durchfahrtswarnungen wie im Bahnhof Stettbach auch bauliche Massnahmen, insbesondere eine Überprüfung bzw. Verminderung der Perronmöblierung (Stelen, Sitzbänke, Wartehallen usw.), was insbesondere in Bahnhöfen mit grosser Nachfrage und engen Platzverhältnissen die Sicherheit verbessert. Um die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl im Bahnhof Stettbach auch bei einer grossen Zahl wartender Fahrgäste

auf dem Perron weiter zu verbessern, sollen in den nächsten Jahren verschiedene Perronaufbauten und eine der beiden Wartehallen abgebrochen werden. Damit können die Warteflächen auf den Perrons vergrössert und gleichzeitig Staubbildungen an neuralgischen Punkten vermindert sowie eine bessere Verteilung der Fahrgäste erreicht werden.

Zu Frage 4:

Die Geschwindigkeit der durchfahrenden Züge der S5 und S15 von 120 km/h ist zurzeit notwendig, um den Fahrplan der Zürcher S-Bahn einhalten zu können. Die SBB erachtet die Verhältnismässigkeit der Durchfahrtsgeschwindigkeit als gegeben, da die SRM-Untersuchung des Bahnhof Stettbach ergeben hat, dass der Aufenthalt im Bahnhof hinter der Sicherheitslinie sicher ist.

Zu Frage 5:

Gemäss SBB-Angaben wurden in den letzten zehn Jahren in SBB-Bahnhöfen im Kanton Zürich elf Personenunfälle bei fahrenden Zügen verzeichnet, sieben davon endeten tödlich. Darin nicht berücksichtigt sind Berufsunfälle sowie Unfälle, die offiziell als Suizide deklariert werden. Sieben Unfälle ereigneten sich bei der Einfahrt von haltenden Zügen und vier bei der Vorbeifahrt von Zügen. Im Bahnhof Stettbach kam es zu keinem Vorfall.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**