

3882

KR-Nr. 206/1998

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 206/1998 betreffend versuchs-
weise Einrichtung von Monitoren oder Spiegeln
zur besseren optischen Abfahrtsüberwachung auf
unübersichtlichen S-Bahnhöfen**

(vom 22. August 2001)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 28. September 1998 folgendes von Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, am 8. Juni 1998 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, versuchsweise auf den Perrons von unübersichtlichen S-Bahnhöfen (Bahnhof Stadelhofen bzw. Bahnhof Museumstrasse) je nach Eignung Monitore oder Spiegel anzubringen, damit die Lokführer die Abfahrtsituation optisch besser überwachen können.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz, insbesondere der schienengebundene Verkehr, weist hohe Sicherheitsstandards bezüglich Infrastruktur, Technik und Betrieb auf. Die entsprechenden Anforderungen für den Schienenverkehr werden in den gesetzlichen Regelungen auf Bundesebene festgelegt. Die Verordnung vom 25. November 1998 über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE; SR 742.121) verlangt vom jeweiligen Gesuchsteller die Vorlage eines Sicherheitskonzeptes, die Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV; SR 742.141.1) bezweckt insbesondere die Sicherheit der Eisenbahnen (Art. 1 Abs. 2 EBV). Die Betriebsbewilligung, die durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) ausgestellt wird, ist an den Sicherheitsnachweis gebunden, der auch überprüft wird (Art. 8 und 8 a EBV). Die Sicherheitsanforderungen beschränken sich dabei nicht nur auf ruhenden Verkehr und den Fahrbetrieb, sondern auch auf die Phase des Überganges vom einen zum andern (Abfahrt).

Bei der S-Bahn gelten bei der Abfahrt seit 1990 die Regelungen für die Selbstabfahrt für unbegleitete Züge. Eine Abfahrt ist demnach frühestens möglich, wenn eine Aufenthaltszeit von mindestens 20 Sekunden verstrichen ist und die Türen geschlossen und verriegelt sind. Die korrekte Türschliessung und -verriegelung wird durch eine Meldeleuchte im Führerstand angezeigt. Auf so genannten Zeitvergleichsstationen muss ausserdem die fahrplanmässige Abfahrtszeit erfüllt sein. Damit werden Frühabfahrten verhindert.

Ist die Meldung der Türverriegelung nach 40 Sekunden noch nicht erfolgt, kann der Lokomotivführer eine Zwangstürschliessung einleiten. Diese wird den Fahrgästen durch optische und akustische Signale angezeigt. Eine den Fahrgast gefährdende Türschliessung wird durch ein sensibles Trittbrett, eine Lichtschranke und einen Einklemmschutz verhindert. Der Einklemmschutz dient nicht nur der Vermeidung einer Verletzung der Fahrgäste, er sorgt im Notfall auch dafür, dass die Meldung einer korrekten Türverriegelung und damit die Abfahrt des Zuges verunmöglicht wird. Diese Sicherheitsvorrichtungen bieten dem Fahrgast einen sehr hohen Schutz, unabhängig davon, ob der jeweilige Bahnhof übersichtlich ist oder nicht.

Bei übersichtlichen Bahnhöfen hat der Lokomotivführer dank Rückspiegeln ein zusätzliches Element, mit dem er auch das Geschehen auf dem Bahnsteig beobachten kann. Bei unübersichtlichen Bahnhöfen kommt dieses Mittel nur beschränkt zum Tragen. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Postulates wurden deshalb die technische und betriebliche Machbarkeit und der Nutzen von optischen Überwachungsinstrumenten wie Monitoren oder Spiegeln abgeklärt. Die technische Ausrüstung wirft keine grundlegenden Probleme auf. In betrieblicher Hinsicht setzen die optischen Überwachungssysteme voraus, dass die Züge sehr präzise angehalten werden. Wie weit dies machbar ist, kann erst nach Durchführung eines Versuchsbetriebs beurteilt werden. Die optische Abfahrtsüberwachung kann im Weiteren die bereits erwähnten technischen Sicherheitsvorkehrungen und insbesondere die Zwangstürschliessung nicht ersetzen, sondern nur ergänzen. Sie ist damit vor allem eine weitere Hilfe für den Lokomotivführer, mit der er die Ein- und Aussteigevorgänge der Reisenden noch besser überwachen kann.

Nach verschiedenen Vorabklärungen hat die SBB AG im Bahnhof Zürich-Stadelhofen auf Gleis 1 im April 2001 einen Versuch begonnen. Der Bahnhof Stadelhofen ist besonders geeignet, weil sich die Gleise und damit die Perrons in einer langen Kurve befinden, was zu toten Winkeln führt. Der Versuch wird mit Monitoren durchgeführt, da Züge von 300 Metern Länge mit Spiegeln nicht mehr überblickbar sind. Der Versuchsbetrieb soll Aussagen zu den Auswirkungen von

Monitoren auf die Sicherheit der Reisenden, die Aufenthaltszeit der Züge, die Fahrplanstabilität, den praktischen Umgang durch die Lokomotivführer sowie den Kosten liefern.

Die Versuchsphase wird Ende 2001 abgeschlossen und bis im Sommer 2002 ausgewertet werden. Die Ergebnisse werden Aufschluss darüber geben, ob die Überwachung der Zugsabfahrten mit Monitoren definitiv eingeführt werden soll und ob eine Anwendung auf anderen Bahnhöfen mit entsprechenden Anpassungen in Frage kommt.

Mit der Durchführung des Versuches mit einer optischen Abfahrtsüberwachung mit Monitoren am Bahnhof Zürich-Stadelhofen werden die Forderungen des Postulates erfüllt. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat gestützt auf diesen Bericht als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi