



Protokollauszug
8. Sitzung vom 18. April 2016

**79/2016 36.03.10 Kleine Anfrage von Rolf Wegmüller betreffend "Sicherheit beim
Bahnhof Schlieren, Perron 3 und 4"
Beantwortung**

A. Kleine Anfrage

Am 2. Februar 2016 wurde vom Gemeindeparlamentarier Rolf Wegmüller die folgende Kleine Anfrage betreffend „Sicherheit beim Bahnhof Schlieren, Perron 3 und 4“ eingereicht:

„Nikolaus Wyss reichte am 27. Mai 2014 ein Postulat ein mit dem Titel „Sicherheit auf dem Bahn-Perron 3 / 4“. Die damaligen Fragen und Antworten drehten sich ausschliesslich um die Güterzüge, welche auch bei den Perrons 3 und 4 vorbeifahren. In den Antworten vom 3. November 2014 steht u.a., dass keine baulichen Anpassungen durch die SBB vorgesehen sind und dass die Geschwindigkeit der Güterzüge herabgesetzt werde. Seit dem Fahrplanwechsel „donnern“ nicht nur Güter-, sondern v.a. Personenzüge mit teils sehr hohen Geschwindigkeiten an den Perrons 3 und 4 vorbei. Der von der SBB als sichere Bereich markierte Teil ist lachhaft! Zwischen dem Geländer der Unterführung und dem Rand des Perrons bleibt nur wenig Platz und die weisse Markierung am Boden ist Alibi... Wenn zu Hauptverkehrszeiten hunderte Pendler auf eine S-Bahn warten, auf dem Perron nebeneinander gehen, wird es sehr eng und dann kommt hinzu, dass aus dem „Nichts“ ein Zug vorbeidonnert um im „Nichts“ wieder zu entschwinden. Schon etliche Male konnte ich gefährliche Situationen miterleben. Beim Bahnhof Zürich-Oerlikon sind die Perrons um ein vielfaches breiter, dort wird ein vorbeifahrender Zug jedoch angekündigt und noch nie konnte ich beobachten, dass ein Zug derart schnell durch den Bahnhof Oerlikon gefahren ist wie in Schlieren! In der Antwort vom Stadtrat steht u.a., dass die Stadt die Situation am Bahnhof im Auge behält und in Kontakt bleibe mit der SBB.

Meine Fragen:

- 1. Wann fand der letzte Kontakt mit den SBB statt im Zusammenhang mit der Sicherheit auf den Perrons?*
- 2. Wieso werden in Oerlikon Zugdurchfahrten angekündigt und in Schlieren nicht (mehr)?*
- 3. Ist die Personensicherheit den SBB nur in grossen Orten mehr wert oder muss erst auch in Schlieren ein Kinderwagen vom Luftzug eines vorbeifahrenden Zuges erfasst werden, bevor gehandelt wird?*
- 4. In welcher Regelmässigkeit finden Gespräche zwischen der Stadt Schlieren und den SBB statt?“*

B. Antwort des Stadtrates

Frage 1: Wann fand der letzte Kontakt mit den SBB statt im Zusammenhang mit der Sicherheit auf den Perrons?

Antwort:

Die Anfragen auf operativer Ebene führen seit Jahren nicht zu einer Veränderung der Lagebeurteilung seitens der SBB und es werden deshalb auch auf mittlere bis weite Sicht keine baulichen Verbesserungsmaßnahmen in Aussicht gestellt. In Kenntnis dieser Sachlage hat das Ressort WVA darauf verzichtet, seit der letzten Stellungnahme der SBB im Oktober 2014 zum Postulat Wyss in regelmässigen Abständen wieder dieselbe Frage an die SBB zu richten. Kontakte mit den SBB haben natürlich stattgefunden, der Schwerpunkt lag dabei jedoch auf dem Bauvorhaben der SBB und der damit verbundenen Aussenraumgestaltung und Anpassung der Unterführungen, wobei hier durchaus auch Sicherheitsaspekte von Bedeutung waren. Wegen der vorliegenden kleinen Anfrage wurde jedoch die Fragestellung am 18. Februar 2016 erneut an die SBB gerichtet.

Frage 2: Wieso werden in Oerlikon Zugdurchfahrten angekündigt und in Schlieren nicht (mehr)?

Siehe Antwort zu Frage 3.

Frage 3: Ist die Personensicherheit den SBB nur in grossen Orten mehr wert oder muss erst auch in Schlieren ein Kinderwagen vom Luftzug eines vorbeifahrenden Zuges erfasst werden, bevor gehandelt wird?

Antwort:

An der Einschätzung der SBB, dass die Sicherheitssituation auf dem Perron 3/4 genügend ist, hat sich nichts verändert, wie die nachstehende Stellungnahme von Peter Moser, Netzentwickler, SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung, Region Ost vom 23. Februar 2016 zeigt:

„Das Thema bezüglich verfügbarer Platz auf dem Perron 3/4 und Lautsprecherdurchsagen ist in der Tat nicht neu. Unsere Stellungnahme aus dem Jahr 2014 ist immer noch aktuell. An unserer Haltung hat sich seither nichts geändert und es gibt nichts Wesentliches zu ergänzen. Die nachfolgend aufgeführten Punkte sind nur Auszüge aus dem damaligen Schreiben.

- *Wir haben Verständnis dafür, dass die Durchfahrt von Güterzügen als unangenehm empfunden wird. Der dichte Fahrplan im Limmattal lässt es aber nicht zu, die Güterzüge über andere Gleise zu leiten.*
- *Die Platzverhältnisse auf dem Mittelperron sind nicht komfortabel. Sie sind jedoch nach wie vor ausreichend für einen sicheren Betrieb. Der Perron ist in einen sicheren Bereich und in einen Gefahrenbereich unterteilt. Der sichere Bereich wird durch die weisse Sicherheitslinie begrenzt. Wir haben die Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge herabgesetzt. Dies führt zu einer Verbesserung der Situation. Mit dieser Massnahme konnte der Bereich, in dem sich Personen sicher aufhalten können, auf beiden Seiten des Perrons um 20 cm erweitert werden. Die Umzeichnung der Sicherheitslinien wurde vor kurzem durchgeführt.*
- *Es bestehen Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu Durchfahrwarnungen. Da ständige Durchfahrwarnungen nicht nur positive Aspekte haben, muss der Einsatz dieses Mittels verhältnismässig sein. Regelmässige Durchfahrwarnungen sind nur auf Bahnhöfen mit speziellen Risikosituationen erlaubt. Diese Voraussetzung ist in Schlieren nicht gegeben.*

Folgende ergänzende Hinweise möchte ich Ihnen noch mitgeben:

- *Die Durchfahrwarnungen in Oerlikon werden spätestens mit Ende der Bauarbeiten im Herbst 2016 eingestellt.*

- *Der Sicherheitsbereich und die entsprechenden Markierungen auf den Perronanlagen sind vom BAV vorgegeben und sind unter anderem von der maximal erlaubten Durchfahrtgeschwindigkeit abhängig. Das heisst, dass in Schlieren der Sicherheitsbereich grösser ist als in Oerlikon, weil die Geschwindigkeiten höher sind.*
- *Die in der „Kleinen Anfrage“ gemachte Aussage, dass seit dem Fahrplanwechsel im Dez. 2015 v.a. Personenzüge mit sehr hohen Geschwindigkeiten an Perron 3/4 vorbeidonnern, stimmt aus unserer Optik nicht. Grundsätzlich halten alle S-Bahnen am Perron 3/4. Einzige Ausnahme ist die per Fahrplanwechsel neu eingeführte S19, welche in Schlieren nicht hält. Richtung Dietikon verkehrt sie an Perron 3/4, in Gegenrichtung fährt die S19 am Perron 5/6. Bei den anderen durchfahrenden Zügen an Perron 3/4 handelt es sich um Güterzüge, resp. Leermaterialüberführen/Dienstzüge.“*

Auf die spezifische Nachfrage des Stadtrates zu den Kriterien für der Einsatz von Personenwarnsystemen hat Peter Moser, Netzentwickler, SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung, Region Ost am 21. März 2016 nachstehende Stellungnahme eingereicht (auszugsweise zitiert):

„Sicherheitsabstände allgemein

- *Die Bahnhof- und Haltestellenanlagen der SBB sollen den Kundinnen und Kunden eine sichere Möglichkeit bieten, um auf ankommende Züge zu warten und ein- und auszusteigen. In enger Abstimmung mit dem BAV und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben prüft die SBB ihre Anlagen laufend und setzt dort, wo es aufgrund der Sicherheitsbedürfnisse der Kundinnen und Kunden notwendig ist, betriebliche oder bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit um.*
- *Grundsätzlich müssen Perronanlagen gemäss der Eisenbahnverordnung (EBV) erstellt werden und gelten dann als sicher. Alle Personen, die sich hinter der weissen Sicherheitslinie befinden, sind sicher und brauchen keine Warnung.*
- *Halten Perronanlagen die Vorgaben der EBV nicht ein, so sind bauliche Massnahmen zu erarbeiten, damit die Sicherheit wieder gewährleistet wird. In Schlieren werden diese Vorgaben eingehalten.*

Durchfahrtswarnungen mit Lautsprecherdurchsagen

- *Durchfahrinformationen sind eine Massnahme aus dem Safety Risk Management in der Anlagengattung Bahnzugang, welche nur sehr restriktiv zur Anwendung gebracht wird. Verschiedene Studien und die BAV Richtlinie für Personenwarnanlagen im Perronbereich weisen zudem darauf hin, solche Kundeninformationsmeldungen nur als Übergangsmassnahme zu verwenden.*
- *In Schlieren gibt es keine automatische Durchfahrinformation.*
- *Im zweiten Halbjahr 2015 hat die SBB zusammen mit dem BAV und der ETH Zürich eine Studie zur Personensicherheit angerissen. Das Vorprojekt wurde dazu in Schlieren vollzogen. Aus dem Studienbericht gibt es keine Anhaltspunkte die darauf schliessen lassen, dass in Schlieren Sofortmassnahmen, nötig wären.*
- *Durchfahrinformationen bringen in Schlieren statt einer Risikoreduktion wahrscheinlich eher eine Risikosteigerung. Einerseits wegen dem Phänomen der Risikohomöostase der Passanten andererseits, weil ausserhalb dieser Zeiten sehr viele Durchfahrten stattfinden und die Reisenden irrtümlich davon ausgehen, dass in jedem Fall vor einem durchfahrenden Zug gewarnt werde.*

Aus diesen Gründen wird auf eine Durchfahrtinformation in Schlieren verzichtet.

Ergänzend auch noch folgende Infos:

- Die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung zu Art. 34 AB 34.4 Ziffer 6 regeln spezielle Risikosituationen und den Einsatz von Personenwarnanlagen im Perronbereich.
- Die Richtlinie des BAV «Schutz der Reisenden auf Perrons bei Durchfahrgeschwindigkeiten über 160 km/h» 02. Juni 2006 taxiert Lautsprecherdurchsagen als «ungeeignetes Mittel» zur Risikoreduktion.
- Nichtsdestotrotz hat SBB Infrastruktur auf 15 „kritischen“ Bahnhöfen – bis zur Realisierung von baulichen Massnahmen oder Personenwarnanlagen im Perronbereich – sogenannte Durchfahrinformationen in Betrieb genommen. Es sind dies: Zürich Museumsstrasse, Zürich Oerlikon, Stettbach, Zürich Hardbrücke, Morges, Lenzburg, Aarau, Rheinfelden, Dübendorf, Liestal, Nyon, Unterterzen, Sursee, Olten (nur Gleis 12)
- In Zürich Oerlikon werden die Durchfahrwarnung mit dem Abschluss der Bauarbeiten wieder deaktiviert.“

Frage 4: In welcher Regelmässigkeit finden Gespräche zwischen der Stadt Schlieren und den SBB statt?


Siehe Antwort zu Frage 1.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Die Kleine Anfrage von Rolf Wegmüller betreffend „Sicherheit beim Bahnhof Schlieren, Perron 3 und 4“ wird im Sinne der vorstehenden Ausführungen beantwortet.
2. Mitteilung an
 - Anfragsteller
 - Gemeindeparlament
 - Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Abteilungsleiter Finanzen Liegenschaften
 - Archiv

Status: öffentlich

STADTRAT SCHLIEREN



Bea Krebs
1. Vizepräsidentin



Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin