

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 28.11.16

und Antwort des Senats

Betr.: Unfälle mit Schnellbahnen

Eine Bürgerin hat sich an die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen in der Hamburgischen Bürgerschaft gewandt und vorgetragen, dass ihr Sohn im Jahr 2013 bei einem Unfall mit der U-Bahn tödlich verletzt wurde, dies jedoch in der Antwort des Senates auf Anfragen von Bürgerschaftsabgeordneten (zum Beispiel Drs. 20/14527) nicht erwähnt wird.

Ich frage den Senat:

Todesfälle stellen für Angehörige und für Helferinnen und Helfer immer eine große Belastung dar. Der Senat bedauert den tragischen Todesfall aus dem Jahr 2013 und den damit verbundenen persönlichen Verlust der Bürgerin sehr. Der Vorfall war bekannt, die Nichtberücksichtigung in der Drs. 20/14527 hat ausnahmslos statistische Gründe, die nachstehend erläutert werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der AKN Eisenbahn AG (AKN), der Deutschen Bahn AG beziehungsweise S-Bahn Hamburg GmbH (DB AG) und der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

1. *Wie viele Unfälle gab es in den Jahren 2011 – 2016 mit Schnellbahnen in Hamburg (gemeint sind Unfälle, bei denen Personen mit der Schnellbahn kollidierten)? Bitte nach Verkehrsunternehmen und Jahren aufschlüsseln und angeben, ob es sich um Todesfälle oder Verletzungen handelte.*

Die Verkehrsunternehmen führen hierzu unterschiedliche Statistiken mit teils abweichenden Abgrenzungen. Bei der AKN und der DB AG fallen Suizidfälle unter den Begriff Personenunfall. Die HOCHBAHN führt eine separate Statistik zu Suiziden.

Anzahl Unfallereignisse (in Klammern Unfälle mit Todesfolge)	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (bis 28.11.2016)
Personenunfall AKN	2 (0)	3 (0)	1 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)
Personenunfall DB AG	14 (k.A.)	19 (k.A.)	10 (k.A.)	12 (k.A.)	18 (k.A.)	15 (k.A.)
Personenunfall Hochbahn	5 (1)	6 (3)	8 (4)	11 (5)	8 (4)	10 (8)

2. *Wie viele dieser Unfälle wurden von der Schnellbahn und wie viele vom Verletzten verursacht?*

Alle Unfälle wurden von den Verunglückten verursacht.

3. *Wie erklärt der Senat die unzutreffende Antwort zum Beispiel auf die Parlamentarische Anfrage Drs. 20/14527, Frage 3.?*

Entsprechend der Vorgaben des statistischen Bundesamtes für die Amtliche Unfallstatistik enthielten die Angaben der HOCHBAHN in Drs. 20/14527 keine Suizidfälle. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

4. *In welcher Form wird von wem eine Statistik über solche Unfälle geführt? Welche Daten werden darin erfasst?*

AKN:

Die AKN führt für ihren Unternehmensbereich eine Unfallstatistik. In dieser werden Unfallzeitpunkt, Unfallort, Art des Ereignisses, Unfallhergang, Unfallbeteiligte und Folgen des Ereignisses erfasst. Die AKN erfasst in ihrer Statistik auch Suizidfälle.

DB AG:

Die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG und damit auch die S-Bahn Hamburg GmbH geben alle Unfälle in die Ereignis-Datenbank „Safety“ ein. In anonymisierter Form werden Daten wie Datum, Uhrzeit, Zugnummer, Fahrzeug, Ort, beteiligte Personen, Schadenshöhen, betroffene Signale oder Weichen und so weiter eingegeben. Die DB AG erfasst in ihrer Statistik auch Suizidfälle.

HOCHBAHN:

Alle Unfälle im U-Bahn-Bereich werden in der Betriebsdokumentation der U-Bahn-Betriebszentrale festgehalten. Die Dokumentation umfasst detaillierte Informationen zum Hergang, zum Beispiel Datum, Uhrzeit, Zugnummer, Fahrzeug, Ort, beteiligte Personen, Schadenshöhen, betroffene Signale oder Weichen. Die HOCHBAHN erfasst Suizidfälle in einer separaten Statistik.

5. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Unfälle mit Schnellbahnen zu vermeiden?*

Die Bahnanlagen und Fahrzeuge werden in Übereinstimmung mit einem umfassenden sicherheitsorientierten Regelwerk gebaut, unterhalten, instand gesetzt und betrieben. Unfallursachen werden ermittelt. Die Regelwerke werden laufend weiterentwickelt.

Darüber hinaus teilen die Verkehrsunternehmen Folgendes mit:

DB AG:

In den Zügen wird mit Aufklebern und Durchsagen vor Gefahren gewarnt. An der Strecke werden vermehrt Zaunanlagen installiert, um den Zugang zur Gleisanlage zu erschweren. Im Übrigen siehe Drs. 20/14527 und 20/10295.

HOCHBAHN:

Jeder Fahrgast hat an der Rufsäule die Möglichkeit, den Zugverkehr durch Ziehen des Nothalthaltgriffs zu stoppen. An allen Videoüberwachungsplätzen in der Betriebszentrale der U-Bahn besteht ebenfalls die Möglichkeit, den Zugverkehr zu stoppen.

6. *Welche Schnellbahn-Fahrzeuge bremsen automatisch, wenn ein Hindernis im Gleis ist? Wann werden alle Schnellbahn-Fahrzeuge insofern nachgerüstet?*

Automatisch bremsende Fahrzeuge sind nur beim autonomen Fahren (das heißt dem Fahren ohne Triebfahrzeugführerin beziehungsweise Triebfahrzeugführer) üblich. Alle Fahrzeuge der Schnellbahnsysteme sind durch eine Triebfahrzeugführerin beziehungsweise einen Triebfahrzeugführer besetzt. Eine zusätzliche Nachrüstung ist nicht vorgesehen.

7. *Gibt es Anweisungen an die Schnellbahnfahrer, in Stationen nur im Schrittempo einzufahren, wenn sich viele Personen auf dem Bahnsteig befinden?*

Wenn nein: warum nicht?

Derartige Anweisungen gibt es auf vereinzelt Stationen bei speziellen Großveranstaltungen und außergewöhnlich hohem Fahrgastaufkommen.

8. *Welche Scheinwerferausleuchtung haben die einzelnen Schnellbahnfahrzeuge? Welchen Bremsweg aus Tempo 50 haben diese Fahrzeuge jeweils?*
9. *Wann werden alle Schnellbahnfahrzeuge eine Mindestausleuchtung entsprechend ihres Bremsweges aus Tempo 50 haben?*

Schnellbahnen fahren grundsätzlich nicht „auf Sicht“, sondern nach Lichtsignalen. Dies begründet sich in den physisch/technisch bedingten Bremsweglängen der Schienenfahrzeuge. Die Scheinwerferausleuchtung der Strecke ist daher nicht Bestandteil des Sicherheitskonzepts. Vielmehr erfüllt die Frontbeleuchtung der Züge den Zweck, dass etwa Betriebspersonen im Gleis (zum Beispiel Streckenläuferinnen und Streckenläufer, Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter) einen herannahenden Zug rechtzeitig erkennen können. Die Auslegung der Signalleuchten und Scheinwerfer ist im technischen Regelwerk spezifiziert. Angaben zur „Ausleuchtung“ sind nicht möglich.

Im Haltestellenbereich sorgt darüber hinaus die Bahnsteigbeleuchtung für eine ausreichende Ausleuchtung des Gleisbereichs. Grundsätzlich gilt zudem, dass alle eingesetzten Fahrzeuge zugelassen sind und die geltenden gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen erfüllen. Je nach Fahrzeugtyp (abhängig von Gewicht und Witterungsverhältnissen) schwankt der Bremsweg, liegt aber bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h bei circa 110 Metern.

10. *Gibt es belastbare Erkenntnisse, dass Schutzgitter an Haltestellen die Zahl der Unfälle mit Schnellbahnen verringern?*

Schutzgitter im Sinne von Bahnsteigtüren sind in diesem Zusammenhang nicht bekannt. Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

11. *Wären Schutzgitter in Hamburg technisch möglich?*

AKN:

Aufgrund der Unfallstatistik erkennt die AKN für ihre Stationen keinen Handlungsbedarf zur Aufstellung von Bahnsteigtüren oder derartigen Einrichtungen.

DB AG und HOCHBAHN:

Bahnsteigtüren kommen in der Regel bei fahrerlos betriebenen Verkehrssystemen zum Einsatz. Darüber hinaus erlauben die baulichen und technischen Randbedingungen des teilweise über 100 Jahre alten Schnellbahnnetzes keine nachträgliche Installation von Bahnsteigtüren:

- Die erforderliche Haltegenauigkeit von wenigen Zentimetern ist nur mit einem automatischen Fahrbetrieb möglich.
- Zahlreiche Haltestellen liegen nicht in der Geraden, sondern in Kurvenlagen
- Die verschiedenen Fahrzeugtypen haben die Türen an unterschiedlichen Stellen.
- Der für die Bahnsteigtüren erforderliche Platz würde die nutzbare Bahnsteigbreite deutlich einengen, sodass an bestimmten Stellen die gesetzlichen Mindestbreiten nicht mehr eingehalten würden.

12. *Werden die Hamburger Schnellbahnhaltstellen mit Schutzgittern ausgestattet?*

Wenn ja: wann?

Wenn nein: warum nicht?

Siehe Antwort zu 11. Im Übrigen ist bei den Planungen zur Linie U5 der automatisierte Betrieb inklusive der Einrichtung von Bahnsteigtüren vorgesehen.