



Region Hannover

Der Regionspräsident

86.05 Team Planung und Bau  
Verkehrsinfrastruktur

► **Nr. 1973 (III) AaA**

Hannover, 12. Januar 2015

**Antwort auf Anfragen**  
**öffentlich**

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschlus		Abstimmung		
		Laut Vorschlag	abweiche nd	Ja	Nein	Enthaltun g

**Warnhinweise bei durchfahrenden Güterzügen entfallen -  
Kosteneinsparungen der DB zu Lasten der Sicherheit von  
Bahnreisenden?**

**Anfrage der CDU-Fraktion vom 13. Oktober 2014**

**Sachverhalt:**

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.09.2014 wurde die Absicht der DB kritisch hinterfragt, ab dem 01.10.2014 die Durchsage von durchfahrenden Zügen auf den S-Bahn-Stationen einzustellen. Die Regionsverwaltung hat den Mitgliedern des Verkehrsausschusses am 25.09.2014 daraufhin eine schriftliche Stellungnahme von DB Station & Service, Bahnhofsmanagement Hannover, übermittelt.

Die DB bestätigt den Wegfall von zuggenauen Warndurchsagen durchfahrender Züge bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h an Bahnhöfen und Haltepunkten. Begründet wird diese Maßnahme v.a. mit dem Schutz der Anwohner von Stationen vor Lärmbelästigungen, die von Lautsprecheranlagen ausgehen können.

Mir ist aktuell folgende Information zugetragen worden: Die DB soll mit dem Wegfall von Lautsprecherdurchsagen Geld einsparen. Angeblich muss die DB für Lautsprecherdurchsagen „vom Band“ an eine Agentur bzw. einen Dritten finanzielle Leistungen erbringen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regionsverwaltung:

---

1. Trifft es zu, dass für die DB für automatisierte Warnhinweise vor durchfahrenden Güterzügen Kosten/Gebühren entstehen?
2. Wenn dies zutrifft: Wie hoch sind diese Kosten/Gebühren pro Durchsage?
3. Welchen Betrag spart die DB bei Wegfall dieser Durchsagen an Bahnhöfen und Haltepunkten in der Region Hannover im Jahr ein?
4. Wie bewertet die Regionsverwaltung diese Einsparungen der DB zu Lasten der Sicherheit von Bahnreisenden?

Weiterhin Frage ich die Verwaltung:

5. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte gibt es in der Region Hannover?
6. Bei wie vielen dieser Bahnhöfe und Haltepunkte wohnen Anwohner/innen, die durch Lautsprecherdurchsagen („Lärmbelästigungen“ lt. DB) gestört werden könnten in einem Umkreis
  - a. von 50 Metern?
  - b. von 100 Metern?
  - c. von 300 Metern?
  - d. von über 300 Metern?

Die DB Station & Service AG hat auf Nachfrage der Regionsverwaltung zu obiger Anfrage wie folgt Stellung genommen:

„Der sichere Eisenbahnbetrieb ist auch für uns von elementarer Bedeutung und steht im Einklang mit den rechtsverbindlichen Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Das Ziel der EBO ist es, u. a. zu erreichen, dass Bahnanlagen so beschaffen sind, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn z. B. die Bahnanlagen den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Wir können Ihnen versichern, dass alle Bahnsteige jeweils sowohl nach europäischen Vorgaben - die Technische Spezifikation Interoperabilität für "eingeschränkt mobile Personen", als auch nach den nationalen anerkannten Regeln der Technik - der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung - errichtet wurden und eine behördliche Betriebsgenehmigung vorliegt.

Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus hat die Deutsche Bahn bereits seit mehreren Jahren zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit am Bahnsteig zu gewährleisten. Seit 1998 gibt es auf den Bahnsteigen mit einer zulässigen Durchfahrtsgeschwindigkeit von mehr als 80 Stundenkilometern dreieckige gelb-rote Warnschilder. Diese werden mit einer durchgehenden weißen Sicherheitslinie ergänzt, die den freizuhaltenden Sicherheitsbereich am Bahnsteig markiert.

In einer weiteren Stufe wurden die Sicherungsmaßnahmen an ausgewählten Bahnsteigen durch

---

die Installation zusätzlicher Warntafeln nochmals erweitert. Desweiteren hat sich die Deutsche Bahn hierzu bereits im Jahre 2000 mit Fachleuten der DB Systemtechnik und in Zusammenarbeit mit den Betreibern der Infrastruktur im Rahmen eines Forschungs- und Technologieprojektes intensiv mit der Fragestellung der aerodynamischen Wechselwirkungen von Fahrzeugen und Infrastruktur beschäftigt. In diesem Projekt wurde insbesondere auch der Nachweis über die aerodynamischen Wirkungen am Bahnsteig bei durchfahrenden Zügen geführt. In den Analysen wurden sowohl Personen- als auch Güterzüge in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen einbezogen. Die Ergebnisse aus dieser Simulationsmethodik – zur Beurteilung des aerodynamischen Belastungsniveaus bei Zugvorbeifahrten am Bahnsteig – sind u. a. Grundlage für die Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Reisenden vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb.

Für jeden Bahnsteig bzw. genauer für jedes Bahnsteiggleis und dem dazugehörigen Bahnsteigbereich wird eine standardisierte, computergestützte Risikobewertung erstellt. Für diese Risikoanalyse sind sämtliche Unfälle an Bahnsteigen über einen 10-jährigen Betrachtungszeitraum ausgewertet, sowie eine Vielzahl von Einflussfaktoren – die aus dem Bahnbetrieb heraus auf Bahnsteige wirken – berücksichtigt worden. Dies geschah mit Unterstützung des schweizerischen Ingenieurbüros Ernst Basler+Partner AG. Die Untersuchung wurde durch wertvolle Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes ergänzt.

Um die Sicherheit von Personen auf dem Bahnsteig zu gewährleisten, führen wir als das zuständige Bahnhofsmanagement verschiedene Maßnahmen durch.

Hierzu nennen wir Ihnen exemplarisch folgenden Maßnahmen:

- Markierung der frei zu haltenden Fläche auf dem Bahnsteig mit Hilfe einer weißen Linie
- Schraffur der frei zu haltenden Fläche auf dem Bahnsteig
- Schilder mit Warnhinweisen: Piktogramm + Text "Vorsicht schnelle Vorbeifahrten!
- Gekennzeichneten Bereich erst betreten, wenn Zug hält!"
- Leiteinrichtungen („Hindernisse“) für Reisende sowie
- akustische zugbezogene Hinweisansagen bzw. zuggenaue Warnansagen.

Sofern an ausgewählten Stationen nach eingehender Prüfung auf die Durchführung von Warnansagen verzichtet werden kann, wird die rechnerische Risikobewertung für die Bahnsteigkanten erneut durchgeführt. Hierbei handelt es sich keinesfalls um Einsparung, sondern um eine Maßnahme der Vereinheitlichung der Leistungen im Bundesgebiet, die durch eine Risikobewertung bundeseinheitlich begründet werden kann. Es handelt sich hierbei um einheitliche Standards im System Bahn. Ob in Kiel, München, Berlin oder Saarbrücken, überall werden diese einheitlichen Kriterien zur Anwendung gebracht. Hannover hatte diesbezüglich bedingt durch die Expo eine Sonderstellung im deutschen Netz.

Nur wenn der sichere Eisenbahnbetrieb es erforderlich macht, werden Lautsprecheransagen durchgeführt. Die Reisenden und Besucher der Bahnhöfe werden im Falle des Wegfalls von Lautsprecherwarnungen vorab durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie beispielsweise einer Plakatkampagne informiert. Dies haben wir im Bereich unseres Bahnhofsmanagements dokumentiert durchgeführt.

Sofern auf Grund der Risikoberechnung die Sicherungsmaßnahme "zuggenaue Warnansage" erforderlich ist, werden Durchsagen zu durchfahrenden Zügen getätigt. Diese Warnansagen sollen ca. 60 Sekunden vor Eintreffen der Zugspitze an der Bahnsteigkante erfolgen. Ist die Sicherungsmaßnahme "zuggenaue Warnansage" nicht mehr erforderlich, werden akustische zugbezogene Warnansagen durchgeführt, diese erfolgen 10 und 5 Minuten vor jedem planmäßig haltenden Zug an der betreffenden Bahnsteigkante.

Warnansagen werden an denjenigen Bahnsteiggleisen durchgeführt, an denen ein Zug durchfährt.

An dieser Risikoanalyse halten wir auch zukünftig fest. Der Wegfall von Lautsprecherwarnungen

an bestimmten Stationen ist also durch eine vorgehende Risikoevaluierung abgesichert.

Die für jede Stationen ermittelten Werte sind die Grundlage für die jetzt gültige Form der Lautsprecherdurchsagen. Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen und Erläuterungen zur Verfügung.“

Zu der Frage, bei wie vielen der 55 Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region Hannover Anwohner/innen wohnen, die durch Lautsprecherdurchsagen gestört werden, liegen der DB Station&Service keine Erkenntnisse vor (Fragen 5, 6).

**Anlage(n):**