



P R E S S E M I T T E I L U N G

Hannover, 9. Januar 2014

HAZ-Artikel vom 09.01. »Was hilft?« – Tödliche Stadtbahnunfälle, Unfallstatistiken unter Verschluss, aktionistische Politiker und geplante Gefahrenpunkte

Vor dem Hintergrund von sich häufenden tödlichen Unfällen mit Stadtbahnen entsteht zur Zeit eine politische Diskussion über die Sicherheit des hannoverschen Schienenverkehrs. Politiker aller Parteien ergehen sich dabei in latenten Schuldzuweisungen als auch in Vorschlägen zur Verbesserung der Sicherheitsstandards. Empfehlungen wie zusätzliche Blinklichter, Warntöne, zusätzliche Zäune und sogar Schranken (!) lassen höchstens Aktionismus erkennen. Auch Schuld bei der Üstra zu suchen ist ein Weg geringsten Widerstands. Diese hatte direkt am Ort des letzten Unfalls am Bahnsteig »Spannhagengarten« sogar noch vor wenigen Wochen erst ein neues Drängelgitter nachrüsten lassen. Zudem ist der Unfall mit geringer Geschwindigkeit passiert und dennoch tragischerweise tödlich ausgegangen.

Im Artikel der HAZ steht deutlich die Erkenntnis, dass besondere Bahnkörper und deren Sicherheitsanlagen wie Drängelgitter, Ampeln und Absperrungen die effektivsten Baumaßnahmen zur Verhinderung von Personen- und Verkehrsunfällen darstellen.

Vorliegende Unfallstatistiken und Vergleiche zwischen straßenbündigen Gleisen und abgetrennten Bahnkörpern untermauern diese These. Im Zuge der D-Linien-Neubauplanung wurden solche Nachweise mit einbezogen, dennoch offenbar weitgehend von der Politik ignoriert. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. fordert die Region Hannover deshalb auf, diese vorliegenden Unfallstatistiken zu veröffentlichen und nicht weiter unter Verschluss zu halten (ebenso wie einige andere wichtige vorliegende Erkenntnisse zum Stadtbahnverkehr im Allgemeinen und zur D-Linie im Besonderen).

Zudem fordern wir die Politik auf, sich zu überlegen, warum man die Zustimmung zur Schaffung neuer Gefahrenpunkte in der Innenstadt gegeben hat. Mit der Oberflächenstrecke der D-Linie werden einige Problemzonen erst neu errichtet, statt solche zu verhindern oder zu beseitigen. Prominentes Beispiel: Mit dem sogenannten »Shared Space« rund um den neuen geplanten Bahnsteig »Hauptbahnhof« zwischen Herschelstraße und dem »Posttunnel« wird ein Gefahrenherd ersten Ranges in eine der passantenreichsten Stellen der City eingebaut. Hier werden Fahrgäste ohne besondere Absicherungen kreuz und quer über die straßenbündigen Gleise laufen – unachtsame Passanten mit Kopfhörer ebenso wie unter Zeitdruck eilende Reisegäste mit dem Ziel Hauptbahnhof. Ohne Polemik warnt Pro D-Tunnel e. V. vor brenzligen Situationen entlang der neuen D-Linie und mahnt, dass mögliche wöchentliche Unfall-Schlagzeilen ab 2018 nicht zum Alltag werden sollten. Geringe Geschwindigkeiten einer Stadtbahn können dennoch zu Unfällen führen.

Die Politik ist gefordert, Gefahren für die Bürgerinnen und Bürger Hannovers zu vermeiden – statt diese neu zu erzeugen. Tragische Unfälle mit tödlichem Ausgang sollten nicht mit blindem Aktionismus begegnet werden, sondern zum verstärkten Nachdenken anregen, ob politisch beschlossene Projekte mit hohem Gefahrenpotential und fraglichem Verkehrswert womöglich eher noch abzuwenden sein müssen. Vorliegende Unfallstatistiken lassen dabei wichtige Rückschlüsse für Stadtbahn-Neubauten zu. Besondere Bahnkörper und Tunnel sind und bleiben die gefahrloseste Variante für Stadtbahnstrecken.

Was hilft?

Innerhalb weniger Tage sind zwei Fußgänger von Stadtbahnen erfasst und getötet worden. Die Politik fordert eine Überarbeitung des Sicherheitskonzepts der Üstra. Die aber weiß langsam nicht mehr, was sie noch tun soll.



Nach dem tödlichen Zusammenstoß an der Podbi untersucht die Polizei die Unglücksstelle. Nach Unfällen schaltet die Üstra die Anzeige der Bahn, hier eine Linie 7, immer auf „Dienstwagen“ um.

Holland(Z) / Elser

VON JOHN KIEBLER
UND ANDREAS SCHINKEL

Der zweite tödliche Stadtbahnunfall innerhalb einer Woche hat eine neue Diskussion über die Sicherheit des hannoverschen Schienenverkehrs angestoßen. Am Dienstagabend war ein 65-jähriger Mann auf der Podbielskistraße von einer Bahn erfasst und getötet worden, nur wenige Tage zuvor starb ein 72-Jähriger in Ricklingen, nachdem er vor eine Bahn gelaufen war. Wegen der kurzen Zeitspanne zwischen beiden Unglücken ist die Unfallkommission aus Polizei, Üstra und Stadt noch nicht einmal dazu gekommen, das zweite Unglück zu untersuchen – sie ist noch mit der Analyse des ersten beschäftigt.

Dennoch fordern die ersten Ratspolitiker schon jetzt eine Überarbeitung des Sicherheitskonzepts der Üstra. Nicht nur CDU-Fraktionschef Jens Seidel kritisiert in diesem Zusammenhang, dass der Verkehrsbetrieb lediglich „eklatante Aufmerksamkeitsmängel“ der Unfalltäter als Hauptursache ausmacht. Auch bei der HAZ gingen gestern zahlreiche Anrufe und E-Mails von Lesern ein, die die Aussagen von Üstra-Sprecher Udo Iwannek zu dem Unfall an der Haltestelle Spannhagenarten als unangemessen bezeichneten. Iwannek hatte gesagt, die Hauptursache für derartige Unfälle sei mangelnde Aufmerksamkeit der Fußgänger.

Der 65-Jährige, der am Dienstag auf der Podbi ums Leben kam, hatte laut Polizei mit seinem Rad die Schienen überqueren wollen, dabei aber offenbar den stadteinwärts fahrenden Zug übersehen. Bei dem Zusammenprall wurde er ins Gleisbett geschleudert und erlitt ein Schädel-Hirn-Trauma. Zwei Stunden später starb der schwer verletzte Mann in einem Krankenhaus.

Ähnlich wie das Opfer des vordem letzten tödlichen Stadtbahnunfalls auf der Podbi Ende November vergangenen Jahres hatte der Mann die Schienen an dem dafür vorgesehenen Übergang gekreuzt. „Dort sind Gitter installiert, die die Fußgänger so führen, dass diese in die Richtung schauen müssen, aus der eine Bahn kommen könnte“, sagt Üstra-Sprecher Iwannek. Er weist darauf hin, dass alle Anlagen der Üstra von der Technischen Aufsichtsbehörde abgenommen werden müssen.



Während der Unfallaufnahme richtete die Üstra einen Schienenersatzverkehr ein.

Der hannoverschen Politik reicht das jedoch nicht. CDU und FDP sehen die Üstra in der Pflicht, neue Sicherheitskonzepte für Hannovers Schienenverkehr vorzulegen. Die SPD hält separate Bahngleise für das beste Mittel gegen Unfälle – diese aber sind an der Unfallstelle an der Podbi vorhanden. Die Üstra müsse zudem noch deutlicher auf Gefahren hinweisen, etwa mithilfe von Signalanlagen und Warnötönen, sagt CDU-Fraktionschef Seidel. Im Zweifel müssten auch Schranken und Absperrgitter installiert werden. „Die Üstra sollte gemeinsam mit der Stadt Hannover zügig eine Analyse der Gefahrenschwerpunkte vornehmen und einen Verbesserungskatalog präsentieren“, so Seidel.

„Eigentlich sind die aktuellen Maßnahmen schon sehr sinnvoll“, sagt Peter Trinks, Verkehrssicherheitsberater der Polizeidirektion Hannover und Geschäftsführer der Unfallkommission. Die Kommission untersucht nach Unfällen Gefahrenstellen im Verkehr und schlägt gegebenenfalls bauliche Veränderungen vor. „Auf der Podbielskistraße sind die wichtigsten Grundlagen gegeben“, sagt Trinks. „Es gibt an jeder Haltestelle auf mindestens einer Seite Drängelgitter, die Schilder weisen auf die

Bahnen hin, es sind eindeutige Markierungen auf dem Boden, und an besonders stark frequentierten Übergängen warnen zusätzlich Blinklichter.“

Trotzdem fordert auch FDP-Fraktionschef Wilfried Engelke die Üstra auf, „konzeptionell nachzubessern“. Das Unternehmen möge sich „intelligente Modelle“ überlegen, um die Sicherheit zu erhöhen, etwa Warnötöne an Gleisübergängen bei herannahenden Zügen. „Dafür gibt es bereits das Klingeln der Bahnen“, sagt Trinks. Der Ton ist in der Betriebsordnung Straßenbahn des Gesetzgebers vorgeschrieben. „Klingeln als Lautezeichen der Straßenbahn ist gelernt und schließt die Verwechslung mit anderen Fahrzeugen aus“, erklärt Iwannek. Auch Trinks ist der Meinung, dass es nicht ratsam sei, ein neues akustisches Warnsignal einzuführen.

Von zusätzlichen Warnötönen an Gleisen hält SPD-Verkehrsexperte Jürgen Mineur ohnehin wenig. „Wenn alle paar Minuten ein Signal ertönt, werden sich Anwohner beschweren“, sagt er. Letztlich habe jeder Unfall individuelle Ursachen, die die Üstra im Nachgang stets genau unter die Lupe nehme. Er hält von der Straße abgetrennte Gleise für das beste Mittel, um Unfälle zu vermeiden.



Vergangene Woche wurde ein Mann bei einem Unfall an der Wallensteinstraße getötet.

Das wiederum halten sowohl Trinks als auch Iwannek weder für durchsetzbar noch für sinnvoll. „Wir können nicht die komplette Podbi entlang Gitter oder Zäune am Rand der Schienen aufstellen“, sagt Trinks. Üstra-Sprecher Iwannek ergänzt: „Das Betreten besonderer Bahnkörper ist gesetzlich verboten. Es trotzdem zu tun ist genauso gefährlich, wie eine Autostraße dort zu überqueren, wo kein Überweg ist.“

Iwannek stellt fest, dass der Verweis auf die häufige Unachtsamkeit der Fußgänger nicht seine Privatmeinung, sondern die Auffassung vieler Experten sei. Verkehrsexperte Trinks gibt ihm recht: „Meist ist es tatsächlich die fehlende Aufmerksamkeit der Fußgänger und Radfahrer“, sagt er. „Das ist schrecklich, denn oft könnten solche Unglücke verhindert werden.“

Ein Problem ist, dass immer mehr Passanten mit Kopfhörern auf den Ohren unterwegs sind und damit den Warnotönen der Bahnen nicht hören. „Da muss überlegt werden, ob nicht ein zweiter, optischer Reiz sinnvoll wäre, den die Bahnfahrer auslösen können“, sagt Trinks. FDP-Fraktionschef Engelke schlägt zudem vor, die Fahrpläne der Üstra unter die Lupe zu nehmen. Die engen Zeit-

fenster drängten die Stadtbahnfahrer oft zur Eile. „Ganz abgesehen von der Gefährdung der Allgemeinheit ist das auch für die Fahrer eine unzumutbare Belastung“, sagt Engelke. Diese Vermutung weist Udo Iwannek entschieden zurück. „Unsere Fahrer sind keine Raser, sondern machen in dieser Stadt einen schwierigen Job verantwortungsbewusst und mit großer Umsicht“, sagt der Sprecher. „Unsere Fahrpläne sind so angelegt, dass sie problemlos ohne Überschreiten zulässiger Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden können.“

Erste Untersuchungen der Unfallstelle bestätigen diese Aussage. Gewöhnlich fahren die 40 Tonnen schweren Züge mit einer Geschwindigkeit von etwa 40 Stundenkilometern in die Haltestellen ein. Der Bremsweg bei einer Vollbremsung bei diesem Tempo beträgt 27 Meter. „Unsere Messungen haben ergeben, dass die betreffende Bahn bei dem Unfall gestern nach wenigen Metern zum Stehen gekommen ist“, sagt Iwannek. „Der Fahrer ist also deutlich langsamer in die Haltestelle eingefahren.“

■ Eine Übersicht der Unfälle mit Bildern unter haz.li/stadtbahn



Fünf einfache Regeln für Fußgänger

■ **Konzentration:** Auch wenn Sie jeden Tag über einen Schienenübergang gehen, bleiben Sie aufmerksam, rät Verkehrssicherheitsexperte Peter Trinks. „Oft ist es laut und unübersichtlich, da kann man schon mal eine Bahn übersehen.“

■ **Aufmerksamkeit:** Bevor Sie über die Schienen laufen, beobachten Sie die Umgebung – mit allen Sinnen. „Es ist wichtig, dass man nicht nur schaut, sondern auch hört“, sagt Trinks. „Am besten, man nimmt die Kopfhörer aus den Ohren und steckt das Handy weg, bevor man eine Straße oder Schienen überquert.“ So ist man sicher, auch wirklich alles mitzubekommen, was rundum vor sich geht.

■ **Gelassenheit:** Oft ist Eile der Grund, unvorsichtig zu handeln. Man hat nur Augen für die eigene Bahn, die auf dem gegenüberliegenden Gleis einfährt, und achtet dabei nicht auf die anderen Schienen. „In so einem Moment sollte man innehalten und sich ganz klar machen: In ein paar Minuten kommt noch eine andere Bahn in meine Richtung“, rät Trinks.

■ **Einschätzung:** Gehen Sie immer davon aus, nicht schnell genug zu sein. Die großen Stadtbahnen sehen aus, als seien sie langsam. Sie sind dann aber deutlich schneller unterwegs als angenommen.

■ **Verkehrsregeln:** Beachten Sie die Verkehrsregeln. Auch wenn Sie keine Bahn sehen, queren Sie bei Rot nicht die Schienen.

jk

Hannoversche Allgemeine Zeitung, 9. Januar 2014, auch unter <http://www.haz.de/Hannover/Aus-der-Stadt/UEbersicht/Stadtbahnunfall-in-Hannover>