

# 36 weitere Unfälle weg

Dabei hatten die SBB vergangenen August be

**Vor einem Jahr wurde ein Zugbegleiter der SBB von einer Zugtür eingeklemmt und zu Tode geschleift. K-Tipp-Recherchen zeigen: Das Problem ist noch immer nicht behoben. Seither verletzten sich mindestens 35 Reisende und ein SBB-Angestellter wegen Türdefekten.**

**V**ergangenen August geschah, wovor SBB-Mitarbeiter ihre Chefs vergeblich gewarnt hatten: Eine defekte Tür klemmte in Baden AG einen 54-jährigen Zugbegleiter ein. Der Zug fuhr trotzdem los und schleifte den SBB-Mitarbeiter mehrere Kilometer mit. Zehn Tage später kündigten die SBB an, alle Türen des betroffenen Wagentyps zu überprüfen.

Untersuchungen ergaben: Der Einklemmschutz Dutzender Zugtüren funktionierte nicht zuverlässig. Die SBB versprachen damals, alle defekten Türen umgehend zu reparieren oder sie zu sperren.

Ende August 2019 schrieben die Bundesbahnen dann in einer Medienmitteilung, die Sicherheit bei den Zugtüren sei nun gewährleistet.

## Der K-Tipp verlangte Einblick in Daten

Doch das trifft nicht zu. Nach dem Tod des Zugbegleiters kam es nämlich zu weiteren Türdefekten mit Unfallfolgen. Das ergeben Recherchen des K-Tipp. Die Redaktion hat mit dem Öffentlichkeitsgesetz Einsicht in die Unfalldatenbank des Bundesamts für Verkehr verlangt

und diese ausgewertet. Das Resultat istbrisant:

- Mindestens 35 SBB-Passagiere wurden seit dem Todesfall in Baden durch defekte Türen verletzt – und zwar so gravierend, dass sie zum Arzt oder ins Spital mussten (siehe Tabelle rechts). Auch ein Mitarbeiter geriet zwischen die Zugtüren.
- Zur Ursache heisst es in den Unfallprotokollen des Bundesamts für Verkehr in sämtlichen 36 Fällen: «Technischer Defekt Reisezugwagen – Tür/Türsteuerung». Sprich: Die Türen schlossen sich unvermittelt und klemmten die Passagiere ein.

- 30 Unfälle ereigneten sich beim Ein- oder Aussteigen. In drei Fällen klemmten Abteiltüren die Passagiere ein.
- In drei weiteren Fällen waren laut SBB die Schiebetritte nicht korrekt programmiert, so dass zwischen Perron und Zug ein Spalt blieb.
- Bei allen 36 Unfällen handelt es sich um Personen, die sich in SBB-Zügen verletzt haben – Privatbahnen wie RHB, BLS usw. meldeten keinen Unfall wegen defekten Türsystemen.

Die Unfälle hatten für die Betroffenen schmerzhafte Folgen: Ärzte mussten Prel-

lungen, Schürfungen und Folgen von Stürzen behandeln.

Einer der 36 Unfälle war besonders gravierend. Im März dieses Jahres versuchte ein Passagier im Bahnhof Bern, eine sich schließende Tür aufzuhalten. Er blieb mit der Hand stecken und der Zug fuhr los. Rund 45 Meter musste der Mann neben dem Zug herrennen, bis es ihm endlich gelang, die Hand aus der Tür zu ziehen. Er kam mit einer Prellung davon.

Wie bei dem tödlichen Unfall in Baden ein halbes Jahr zuvor hatte nicht nur der Einklemmschutz versagt. Der Zug hätte auch gar nicht losfahren dürfen, da die Tür nicht richtig geschlossen war.

## «Bei Widerstand muss sich die Tür öffnen»

Jürg Hurni von der Gewerkschaft des Verkehrspersonals findet solche Vorfälle inakzeptabel. «Wenn die Tür einen Widerstand erkennt, muss sie sich wieder öffnen.» Das Personal verlange seit einem Jahr, dass die Technik endlich einwandfrei funktioniere. «Dort, wo das nicht der Fall ist, müssen die Türen umgehend repariert oder ersetzt werden.»

Es komme immer wieder vor, dass Zugbegleitern eine Tür «mit ziemlicher Wucht in den Rücken knallt». Meldepflichtig sind aber nur Fälle, die eine ärztliche Behandlung erfordern. So wie beim Fall des verunfall-



**Riskant:** Zugtür nie mit der Hand offen halten – nur den Tür

ten Zugbegleiters. Er wurde vor einem halben Jahr im Bahnhof Thun BE in einer Tür eingeklemmt, als er aussteigen wollte. Anschliessend musste er zum Arzt.

## Türen müssen erst bis 2023 ersetzt werden

Die eidgenössischen Aufsichtsbehörden reagierten zwar auf diese dramatischen Vorkommnisse: Das Bundesamt für Verkehr verlangt von den SBB, dass sie Türen mit unzuverlässigem Einklemmschutz ersetzen. Die Bundesbahnen erhal-

ten dafür allerdings Zeit bis ins Jahr 2023.

Im Zentrum stehen dabei einstöckige ältere Waggons des Typs EW 4. Das Bundesamt liess bisher nur diesen Wagentyp untersuchen.

Das Problem könnte aber grösser sein. Das zeigen die Recherchen des K-Tipp: Er glich die Zugnummern in den Daten des Bundesamts ab und kommt zum Schluss: Bei mindestens fünf Unfällen waren S-Bahn-Züge involviert. Also bringt nicht nur der EW4 Reisende und Zugbegleiter mit seinen unsicheren Türen in Gefahr. Das Bundesamt für Verkehr

# en defekter Zugtüren

hauptet, die Sicherheit sei nun gewährleistet



KEYSTONE

knopf benutzen

wollte den K-Tipp-Befund nicht kommentieren.

Einige S-Bahn-Züge hätten schon mehrere Millionen Kilometer hinter sich, erklärt ein Lokführer gegenüber dem K-Tipp: «Natürlich funktioniert die Technik irgendwann nicht mehr einwandfrei.»

Umso wichtiger sei der Unterhalt: «Leider wurde dieser Bereich kaputtgespart. Die Kollegen haben oft nicht genug Zeit, alle sicherheitsrelevanten Mängel zu erkennen.»

Die SBB versprechen, die Türsoftware zu revidieren. Täglich würden 2 Millio-

nen Leute ein- und aussteigen. SBB-Sprecher Reto Schärli: «Jeder Fall, bei dem eine Person verletzt wird, ist ein Fall zu viel.» Nicht alle der Verletzungen seien auf technische Mängel zurückzuführen. Es sei wichtig, dass Reisende nicht versuchen, eine sich schliessende Tür aufzuhalten.

## Schuld auf Reisende abgeschoben

Mit anderen Worten: Die Bahn schiebt eine Teilschuld für den nicht funktionierenden Klemmschutz auf die Passagiere ab. Ähn-

lich argumentiert das Bundesamt: «Wir stellen eine Häufung der Meldung von Unfällen bei Eisenbahn türen fest. Wir wissen, dass Passagiere in den Zug hineindrängen, obwohl der Schliessprozess bereits im Gang ist.» Direkten Handlungsbedarf sieht das Bundesamt für Verkehr nicht. Man überwache die Wartung der Türen.

**Tipp:** Nie die Hand zwischen einer sich schliessenden Zugtür halten – sondern nur den Türkopf drücken.

Vanessa Mistric,  
Marc Meschenmoser

## Die Unfälle seit dem Todesfall von Baden

Datum	Bahnhof/Strecke	Vorfall
4.8.2019	Baden	Tödlicher Arbeitsunfall Zugchef
8.8.2019	Zug	Unfall beim Einsteigen
10.8.2019	Solothurn	Unfall beim Aussteigen
19.8.2019	Ziegelbrücke	Unfall beim Einsteigen
19.8.2019	Basel SBB	Unfall beim Aussteigen
19.8.2019	Rapperswil	Unfall beim Einsteigen
23.8.2019	Basel SBB	Unfall beim Einsteigen
23.8.2019	Rivera-Bironico	Unfall beim Aussteigen
27.8.2019	Winterthur	Unfall beim Aussteigen
3.9.2019	Pully	Unfall beim Aussteigen
4.9.2019	Sissach	Unfall beim Aussteigen
16.9.2019	Zürich HB	Unfall beim Einsteigen
17.9.2019	Thalwil	Unfall im Zug
17.9.2019	Bern	Unfall im Zug
21.9.2019	Zürich Hardbrücke	Unfall beim Aussteigen
22.9.2019	Sursee	Unfall beim Aussteigen
27.9.2019	Basel SBB	Unfall beim Aussteigen
16.10.2019	Zürich HB	Unfall beim Einsteigen
23.10.2019	Zürich HB	Unfall beim Einsteigen
28.11.2019	Brugg	Unfall beim Aussteigen
3.1.2020	Nyon	Unfall im Zug
25.1.2020	Koblenz	Unfall beim Einsteigen
29.1.2020	Versoix	Unfall beim Einsteigen
20.2.2020	Luzern–Basel SBB	Unfall im Zug (Übergangstür)
20.2.2020	Zürich HB	Unfall beim Einsteigen
20.2.2020	Versoix	Unfall beim Einsteigen
25.2.2020	Basel SBB–Zürich HB	Unfall beim Einsteigen
1.3.2020	Bern	Reisender wird bei Türe eingeklemmt, Zug fährt ab
5.3.2020	Basel SBB	Unfall beim Einsteigen
16.3.2020	Brig	Unfall beim Einsteigen
19.3.2020	Thun	Zugpersonal beim Aussteigen eingeklemmt
27.4.2020	Herzogenbuchsee	Unfall beim Aussteigen
11.5.2020	Olten	Unfall beim Aussteigen
19.5.2020	Thun	Unfall beim Einsteigen
27.5.2020	Thun	Unfall beim Aussteigen
23.6.2020	Versoix	Unfall beim Einsteigen
16.7.2020	Schaffhausen	Unfall beim Aussteigen