

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 5. September 2001

1421. Interpellation von Luzi Rüegg und Markus Schwyn betreffend Tram/Autobus, Zunahme von Verkehrsunfällen. Am 6. Juni 2001 reichten die Gemeinderäte Luzi Rüegg (SVP) und Markus Schwyn (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/317 ein:

In den letzten Jahren ist in der Stadt Zürich eine starke Zunahme von Unfällen mit Tram oder Autobus zu verzeichnen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Tramunfälle (Tram/Tram und Tram/IV) gab es auf dem VBZ-Netz in den letzten zehn Jahren (aufgeteilt pro Jahr)?
2. Wie viele Todesopfer sind im Zusammenhang mit Tramunfällen in den letzten zehn Jahren zu beklagen (aufgeteilt pro Jahr)?
3. Wie viele Bus-/Trolleybusunfälle (Bus/Bus und Bus/IV) gab es auf dem VBZ-Netz in den letzten zehn Jahren?
4. Wie viele Todesopfer sind im Zusammenhang mit Busunfällen in den letzten zehn Jahren zu beklagen (aufgeteilt pro Jahr)?
5. Welches sind die Gründe für die Zunahme von Unfällen mit Trambeteiligung?
6. Welches sind die Gründe für die Zunahme von Unfällen mit Bus-/Trolleybusbeteiligung?
7. Was unternimmt der Stadtrat, um die Zahl solcher Unfälle reduzieren zu können?

Auf den Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung

Die Verkehrsbetriebe führen eine Statistik über sämtliche Zwischenfälle auf ihrem Netz, bei denen Sach- oder Personenschaden entsteht. Es ist sichergestellt, dass eine Häufung von Kollisionen an neuralgischen Stellen rasch zur Kenntnis genommen wird, so dass Massnahmen ergriffen werden können.

Zu den Fragen 1 und 3: Die dargestellten Zahlen umfassen sämtliche gemeldeten Kollisionen mit Eigen- und Fremdfahrzeugen der letzten zehn Jahre, also auch Unfälle mit Bagatellschäden wie beispielsweise verbogenen Rückspiegeln oder Lackschäden. Sie geben weder Aufschluss über die Schadensumme noch über das Verschulden. Nicht enthalten sind Kollisionen mit Fussgängern oder Unfälle von Fahrgästen im Fahrzeug (zum Beispiel Stürze bei Notbremsungen).

Die Entwicklung der Anzahl Kollisionen mit Trambeteiligung in den letzten zehn Jahren stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kollisionen Tram mit Fahrzeugen total	Kollisionen Tram mit andern VBZ-Fahrzeugen
1991	917	17
1992	859	18
1993	819	17
1994	746	19
1995	672	13
1996	654	18
1997	690	17
1998	642	12
1999	621	13
2000	594	13

Im Trend der letzten zehn Jahre ist somit eine deutliche Abnahme der Kollisionen mit Trambeteiligung zu beobachten.

Die Entwicklung der Anzahl Kollisionen mit Trolleybus-/Busbeteiligung stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kollisionen Bus mit Fahrzeugen total	Kollisionen Bus mit andern VBZ-Fahrzeugen
1991	451	24
1992	495	26
1993	460	24
1994	427	27
1995	408	28
1996	378	21
1997	389	22
1998	370	24
1999	400	18
2000	364	17

Im Trend der letzten zehn Jahre ist somit eine deutliche Abnahme der Kollisionen mit Bus-/Trolleybusbeteiligung zu beobachten.

Zu den Fragen 2 und 4: Bei Kollisionen zwischen VBZ-Fahrzeugen und Fahrzeugen Dritter oder auch mit andern VBZ-Fahrzeugen, wie oben dargestellt, sind fast nie Todesfälle zu beklagen. Die wenigen Ausnahmen (vier innerhalb der letzten zehn Jahre) betreffen zur Hälfte Kollisionen mit Lenkern von Fahrrädern, zur Hälfte Kollisionen mit Personenzug. Bei Unfällen mit Todesfolgen sind praktisch immer Fussgänger betroffen, vereinzelt auch so genannte Tram-surfer oder Suizidwillige.

Statistisch haben sich die Zahlen wie folgt entwickelt:

Jahr	Unfälle mit Todesfolge im Bereich Tram	Unfälle mit Todesfolge im Bereich Bus
1991	4	0
1992	4	0
1993	3	1
1994	1	0
1995	0	0
1996	7	0
1997	4	2
1998	4	0
1999	2	0
2000	6	1

Zu den Fragen 5 und 6: Die Annahme des Interpellanten, die Zahl der Unfälle nehme zu, trifft gemäss der statistischen Auswertung (Fragen 1 und 3) nicht zu. Vielmehr haben verschiedene Massnahmen (siehe Antwort zu Frage 7) innerhalb der letzten zehn Jahre die Anzahl Kollisionen mit Trambeteiligung um rund 35 Prozent, die Anzahl Kollisionen mit Bus-/Trolleybusbeteiligung um rund 19 Prozent verringert. Die Fahrleistung sank im gleichen Zeitraum um vier Prozent auf rund 33 Millionen Wagenkilometer pro Jahr.

Bei den Unfällen mit Todesfolge zeigt eine Betrachtung über die letzten 40 Jahre, dass die Anzahl im Schnitt von 9 auf 4 pro Jahr gesunken ist. Auch wenn jeder einzelne Todesfall tragisch und zutiefst bedauerlich ist, nimmt sich mindestens die Statistik positiv aus.

Zu Frage 7: Die Abnahme der Unfallzahlen ist nicht einfach Zufall. Die Verkehrsbetriebe ergreifen immer wieder Massnahmen, um die Zahl der Unfälle mit Tram- oder Bus-/Trolleybusbeteiligung weiter zu reduzieren:

- Zur Prävention von Unfällen zwischen VBZ-Fahrzeugen wurden die internen Vortrittsregeln vereinfacht. Bis Ende 2002 wird zudem das gesamte Tramnetz (mit Ausnahme der Dienst- und Depotgeleise) mit automatischer Weichensteuerung ausgerüstet.
- Zur Prävention von Unfällen zwischen VBZ-Fahrzeugen und dem motorisierten Individualverkehr werden an neuralgischen Stellen bauliche Massnahmen getroffen oder die Signalisation geändert. Ein aktuelles Beispiel ist die Verschiebung der Tramhaltestelle Laubegg mit Umgestaltung der Kreuzung Uetlibergstrasse/Giesshübelstrasse. Ein bekanntes Problem ist die Häufung von Kollisionen zwischen Tram und in gleicher Richtung fahrenden Linksabbiegern, welche die Tramgleise überqueren. Wo möglich werden an kritischen Stellen in Absprache mit der Polizei Sicherheitslinien angebracht und die Orte, wo ein Linksabbiegen erlaubt ist, reduziert.
- Die neuen Trams vom Typ «Cobra» erfüllen dank besserer Adhäsion und versenkbaren, verkleideten Kupplungen höhere Sicherheitsstandards als die bisherigen Fahrzeuge, und die Möglichkeit zum gefährlichen «Tramsurfen» verschwindet.
- Zur Prävention von Unfällen mit Fussgängern werden Informationskampagnen durchgeführt, letztmals im November 2000 mit der Aktion «Fussgänger und Tram» von VBZ und Stadtpolizei. Beide Abteilungen beteiligen sich auch an nationalen Präventionskampagnen, beispielsweise des Vereins öffentlicher Verkehr (VÖV) oder der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU.
- Im Strassenverkehr besonders gefährdete Gruppen wie Schülerinnen und Schüler oder ältere Menschen werden gezielt angesprochen durch den Schulreferenten der VBZ beziehungsweise durch Veranstaltungen in Altersheimen.
- In der Ausbildung des Fahrpersonals werden Fragen der Unfallprävention in einem separaten Kursmodul behandelt. Die angehenden Wagenführerinnen und Wagenführer beim Tram werden im Fahrsimulator auf das Erkennen von Gefahrensituationen geschult.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass laufend Massnahmen in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrzeugtechnik, Infrastruktur sowie Signalisation und Verkehrsführung geplant und umgesetzt werden.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizeidepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber