

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 16. September 2009

1219. Schriftliche Anfrage von Matthias Probst und Christina Hug betreffend Sicherheit der Cobratrams. Am 17. Juni 2009 reichten Gemeinderat Matthias Probst (Grüne) und Gemeinderätin Christina Hug (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/275, ein:

Der tragische Unfall eines gestürzten Velofahrers mit einem Cobratram, der leider tödlich ausging, wirft einige Fragen auf in Punkto Sicherheit der neuen Cobratrams.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

Hätte dieser tragische Unfall verhindert werden können oder wäre er allenfalls glimpflicher abgelaufen, wenn das betreffende Cobratram über ein Fallgatter verfügt hätte, wie es bei älteren Trams eingebaut ist?

Aus welchem Grund wurde bei den neuen Cobratrams auf diese Fallgatter verzichtet? Ist die Unfallgefahr für Velofahrende und Zufussgehende im Begegnungsfall mit dem Tram Teil des Anforderungsprofils bei der Beschaffung von Trams?

Hätte dieser Velounfall mit velofreundlicheren Tramgleisen, die sich nur beim Vorbeifahren eines Trams vertiefen (wie sie in der Schriftlichen Anfrage 2006/449 erwähnt und in Postulat 2007/74 gefordert werden), vermieden werden können?

Die Niveaudifferenz zwischen Asphalt und Schienenoberfläche ist von Ort zu Ort sehr verschieden. An einigen Stellen ist sie so gross, dass für Velofahrende latent Sturzgefahr besteht. Ist dies auch am fraglichen Ort der Fall? Ist der Stadtrat bereit, solche Stellen zu sanieren?

Was plant der Stadtrat als Folge dieses Unfalls zu unternehmen, um solch tragische Ereignisse in Zukunft zu verhindern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Zum tragischen Velounfall an der Birmensdorferstrasse wurde ein Strafverfahren eröffnet. Dem Stadtrat stehen derzeit keinerlei gesicherte Angaben zur Verfügung, wie sich der Unfall genau abspielte, ob sich das Unfallopfer seine Verletzungen durch den Sturz, den Zusammenprall mit dem Tram und/oder durch Überfahren zugezogen hat, und welche Verletzungen schliesslich zum Tode führten. Die Staatsanwaltschaft wird nach Abschluss der laufenden Ermittlungen informieren.

Zu Frage 1: Da dem Stadtrat nicht bekannt ist, wie sich das Unfallopfer seine tödlichen Verletzungen genau zugezogen hat, lässt sich nicht beantworten, ob ein Fallgatter am Fahrzeug eine Schutzwirkung gezeigt hätte.

Das Fallgatter, mit welchem die älteren Tramtypen ausgerüstet sind, soll verhindern, dass Gegenstände oder Personen vom ersten Fahrwerk überrollt werden können. Wird der Auslösebügel touchiert, welcher sich etwa 10 cm über der Schienenoberkante befindet, fällt ein Holzgatter nach unten und schiebt als «Räumschild» den entsprechenden Gegenstand oder die Person vor sich her. Da der Auslösemechanismus eine gewisse Trägheit besitzt, zeigt das Fallgatter seine Wirkung nur bis zu einer Geschwindigkeit von höchstens 8 km/h. Selbst dann ist es nur ein Mittel, Schlimmeres zu verhindern und

schützt keineswegs völlig vor Verletzungen. Wegen der vorstehenden Teile und harten Kanten stellen das Fallgatter und der Auslösebügel selber eine gewisse Gefahrenquelle für Kollisionsopfer dar. Beim Cobratram wurde deshalb ein grundsätzlich anderes Schutzkonzept gewählt (siehe Antwort zu Frage 2).

Zu Frage 2: Ja, der Schutz von Personen im Falle einer Kollision ist Teil des Anforderungsprofils bei der Trambeschaffung.

Die Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahn hält fest, dass Konstruktion, Werkstoffe und Innenausstattung der Wagenkasten grösstmöglichen Personenschutz und angemessenen Komfort gewähren sollen (Art. 48 Abs 3 EBV). Zugskompositionen müssen mit Bahnräumern ausgerüstet sein. An der Spitze von Strassenbahnzügen sind an Stelle der Bahnräumer Schutzvorrichtungen anzubringen, die verhindern, dass Personen überfahren werden können (Art. 50 Abs 2 EBV). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt mit dem Erteilen der Typenzulassung bzw. der Betriebsbewilligung, dass die Vorschriften dieser Verordnung und die Ausführungsbestimmungen eingehalten sind. Dies ist auch für das Cobratram erfolgt.

Bei der Entwicklung der Cobratrams wurde in der Prototypenphase eine Ausrüstung mit Fallgattern getestet und verworfen. Das BAV erachtete den Überfahrerschutz auch so als gegeben, ist doch die Fahrzeugfront extra tief nach unten gezogen und ohne vorstehende scharfkantige Teile (insbesondere ohne Kupplung) gestaltet. Die Front ist so geformt, dass eine Person vor dem Fahrzeug möglichst tief unter ihrem Schwerpunkt erfasst und damit von den Füßen gehoben und vom Tram «weggedrückt» anstatt umgeworfen und überfahren wird. Diese Gestaltung bietet für potenzielle Unfallopfer in einer grösseren Anzahl von Situationen den besseren Schutz als das Fallgatter mit seiner eingeschränkten Wirksamkeit.

Ein zweitrangiges, aber betrieblich wichtiges Argument gegen das Fallgatter war zudem, dass ein solcher Mechanismus bei einem Niederflurfahrzeug mit dem sehr geringen Abstand zwischen Aufhängavorrichtung und Schienenoberkante häufig auch durch Gegenstände wie z. B. Abfall auf der Fahrbahn oder bei Schnee ausgelöst würde.

Zu Frage 3: Ohne genaue Kenntnis des Unfallhergangs lässt sich nur spekulieren, ob velofreundliche Tramgleise, bei welchen die Vertiefung mit einer Feder oder einem anderen elastischen Material gefüllt wird, den Sturz des unglücklichen Velofahrers an der Birmensdorferstrasse hätten verhindern können.

Der betreffende Strassenabschnitt gehört jedoch sicher nicht zu denjenigen, welche als erstes mit einer solchen Neuentwicklung ausgerüstet würden: Sinnvollerweise würden die velofreundlichen Tramgleise nämlich prioritär an Orten eingebaut, wo die offiziellen Hauptvelorouten Tramgleise queren oder wo Velos im Mischverkehr auf dem Tramtrasseee fahren.

Bei der Unfallstelle handelt es sich aber um eine durch eine unterbrochene gelbe Linie abgetrennte, für Tram und Bus reservierte Fahrspur. Andere Fahrzeuge dürfen diese nicht benützen, sie jedoch nötigenfalls überqueren, z. B. zum Abbiegen (Art. 47 Abs. 4 Signalisationsverordnung).

Zu Frage 4: Nein, am Unfallort bestehen keine grossen Niveaudifferenzen zwischen Asphalt und Schienenoberfläche, welche eine höhere Sturzgefahr für Velofahrende mit sich bringen.

Das Problem dieser Höhenunterschiede ist allerdings den Verkehrsbetrieben von anderen Orten wohl bekannt. Sie entstehen einerseits durch den Schienenverschleiss mit dem Alter, andererseits bei häufiger Querung des Tramtrassees von Autos und Lastwagen durch Verformung des Strassenbelags. Grosse Absätze werden im Rahmen des regelmässigen Unterhalts durch schienen- oder strassenseitige Massnahmen korrigiert. Sämtliche Höhenunterschiede auf dem VBZ-Netz in einer teuren Sonderaktion zu beseitigen, scheint wenig sinnvoll, da sich innert kurzer Zeit wieder neue Absätze bilden würden.

Zu Frage 5: Die Birmensdorferstrasse ist eine wichtige regionale Veloachse, ein Ausweichen auf Parallelstrassen ist praktisch unmöglich. Bei der anstehenden Neugestaltung wird deshalb, wo möglich, ein separater Radweg oder Radstreifen realisiert. Dies bringt mehr Sicherheit für die Velofahrenden, insbesondere kann so riskanten Überholmanövern von Velofahrenden auf dem Gleis vorgebeugt werden. Ob auch im Strassenabschnitt zwischen Einmündung Gutstrasse und Schmiede Wiedikon mit seinen engen Platzverhältnissen eine separate Veloführung möglich ist, ist derzeit noch offen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy