

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 134/2013

Sitzung vom 10. Juli 2013

**813. Anfrage (Unfälle mit der Glattalbahn –
Lehren für die Limmattalbahn)**

Die Kantonsräte Franco Albanese, Winterthur, Andreas Geistlich, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, haben am 22. April 2013 folgende Anfrage eingereicht:

In den letzten Wochen wurde in den Medien leider immer wieder von Personenunfällen mit der Glattalbahn berichtet, die in einem Fall sogar tödlich endeten. Diese Unfälle sind tragisch, weshalb die Betreibergesellschaft und die Politik aufgefordert sind, geeignete Massnahmen zur Verhinderung zu ergreifen.

Für die sich in der Planung befindende Limmattalbahn ist es essentiell, dass aus den Unfällen die richtigen Lehren gezogen werden. Sorge bereiteten z. B. einerseits der lange Bremsweg der Glattalbahn und andererseits das Übersehen der Lichtsignale. Hier werden dringend Lösungen gebraucht, die in einem zweiten Schritt auf die Limmattalbahn übertragen werden können.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Inwieweit wurden die Personenunfälle mit der Glattalbahn bereits untersucht? Zu welchen Ergebnissen kommen die Untersuchungen?
2. Welche Ursachen sind für die Unfälle mit der Glattalbahn auszumachen?
3. Mit welchem Massnahmenpaket möchte der Regierungsrat die Unfallrate verringern?
4. Welche Lehren könnten hieraus für den Bau der Limmattalbahn gezogen werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Franco Albanese, Winterthur, Andreas Geistlich, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Glattalbahn wurde in drei Etappen in den Jahren 2006, 2008 und 2010 in Betrieb genommen. Sie verkehrt als meterspurige Strassenbahn oberirdisch und fast ausschliesslich auf einem eigenen Trasse. Besitze-

rin der Infrastruktur sind die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG). Betrieben werden die Linien von den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) im Auftrag der VBG. Die vom Bundesrat erteilte Infrastrukturkonzession vom 28. März 2001 hält fest, dass die Verkehrsregelung zwischen Schiene und Strasse nach dem Strassenverkehrsgesetz zu erfolgen habe. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilte der VBG vor der Inbetriebnahme der einzelnen Etappen die Betriebsbewilligung für die Bahninfrastruktur. Die Auflagen des BAV wurden rechtzeitig erfüllt.

Zu Fragen 1 und 2:

In der Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) werden sämtliche von der Polizei gemeldeten Verkehrsunfälle auf dem gesamten Kantonsgebiet erfasst. Auf Grundlage der VUSTA werden die Unfälle miteinander verglichen mit dem Ziel, Orte mit grösserer Unfallhäufigkeit zu erkennen und entsprechende Massnahmen einzuleiten. Von Ende 2006 bis Ende April 2013 haben sich gemäss Statistik 34 Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit den Glattalbahn-Linien 10 und 12 ereignet. In 19 dieser Fälle wurden insgesamt 24 Personen verletzt und eine Person verstarb. Bei den restlichen 15 Unfällen entstand Sachschaden. Es konnten keine Unfallschwerpunkte erkannt werden. Knapp drei Viertel der Unfälle sind auf die Missachtung des Rotlichts zurückzuführen: 17 Personenwagenlenker, ein Motorradfahrer, vier Radfahrer und drei Fussgänger befolgten das Signal nicht. Die Signale der Glattalbahn standen demgegenüber in all diesen Fällen auf «Freie Fahrt». Die restlichen Unfälle ereigneten sich in sogenannten Konfliktflächen zwischen dem Privatverkehr und dem öffentlichen Verkehr, weil sich die Verkehrsteilnehmenden zu wenig Aufmerksamkeit schenkten. Die VBG hat seit der Inbetriebnahme der Glattalbahn sämtliche Unfälle in enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei analysiert und in einzelnen Fällen aufgrund der Beobachtungen an Ort und Stelle bauliche Elemente zur Verminderung des Unfallrisikos ergänzt.

Zu Frage 3:

Die VBG hat der Sicherheit während der Planungsphase der Glattalbahn einen hohen Stellenwert beigemessen. Bestandteil des Plangenehmigungsdossiers für das BAV war auch ein Sicherheitsbericht. Dieser listet die Massnahmen für einen sicheren Betrieb der Glattalbahn auf. So wurden beispielsweise sämtliche Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse mit Lichtsignalen und teilweise mit Schranken gesichert. Schranken werden hauptsächlich an unübersichtlichen Stellen verwendet. Damit werden die geltenden Sicherheitsanforderungen für den Strassenbahnbetrieb deutlich übertroffen. Zusätzlich wurde Anfang Oktober 2012 die Arbeitsgruppe «Verkehrssicherheit Kreuzung Schiene–Strasse (KSS)»

mit Vertretungen der VBG, der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und einem spezialisierten Ingenieurbüro gebildet. Sie hat sich das Ziel gesetzt, für sämtliche Unfälle, an denen die Glattalbahn beteiligt war, Vorschläge zur Verminderung des Unfallrisikos auszuarbeiten. Die Ende 2012 vorgelegte Studie zeigt Massnahmen und Realisierungsempfehlungen auf. In einer ersten Phase wurden Optimierungsmassnahmen für die beiden Knoten West-/Hertistrasse (Wallisellen) und Ring-/Neugutstrasse (Dübendorf) vorgesehen. Aufgrund des Unfallgeschehens wurden die Massnahmen auf den Knoten Flughafen-/Riethofstrasse (Opfikon-Glattbrugg) ausgedehnt. Die Massnahmen umfassen die Einfärbung des Trassees im Kreuzungsbereich Schiene – Strasse sowie zusätzliche Signalanzeigen «Bahn» über den jeweiligen Abbiegeampeln. Diese leuchten im Falle eines herannahenden Trams auf und machen so sichtbar auf das herannahende Tram aufmerksam. Die Vorhaben werden im Sommer 2013 umgesetzt und mit einem zweijährigen Monitoring überwacht. An einer Kreuzung wurden bereits Anfang 2013 zusätzliche Markierungen und Vorsichtssignale angebracht. Zusätzlich zu den baulichen und signaltechnischen Massnahmen an den Knoten sind im Frühjahr 2013 Informationskampagnen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden angelaufen. Geprüft wird zudem eine auffälligere Fahrzeugfront an einem Tram, damit es besser erkennbar wird.

Zu Frage 4:

Auch bei den Arbeiten für die Planung der 13 Kilometer langen Neubaustrecke der Limmattalbahn durch die Limmattalbahn AG (LTB AG) geniesst die Sicherheit seit Beginn der Projektierungen grosse Aufmerksamkeit. Das Infrastrukturkonzessionsgesuch für das BAV aus dem Jahr 2012 enthält ein umfassendes Sicherheitskonzept. Dieses zeigt die betrieblichen Risiken auf und bezeichnet die vorgesehenen Massnahmen, um diesen Risiken zu begegnen. Das Konzept weist stufengerecht nach, dass die Limmattalbahn unter Berücksichtigung der im Bericht aufgeführten Massnahmen sicher betrieben werden kann. Diese Massnahmen sind auch in den Plänen und Berichten zum Bauprojekt vermerkt. Die LTB AG lässt zusätzlich zu den Abklärungen der Glattalbahn auch die Unfälle auf dem städtischen Tramnetz analysieren, um aus diesen Ereignissen Schlüsse für die laufende Planung ziehen zu können. Der gesamte bisherige Planungsprozess wurde mit Einbezug der kantonalen und städtischen Fachstellen sowie verschiedener Interessensgruppen (Pro Velo, Fussverkehr Schweiz, Behindertenkonferenz des Kantons Zürich) geführt. Die an kritischen Stellen vorgesehenen Massnahmen wurden dabei besprochen und bei Bedarf noch angepasst. Im Verlauf der Projektierung wurden zwei Verkehrsknoten unter anderem gestützt auf

Überlegungen zur Sicherheit und wegen der benötigten Leistungsfähigkeit entflochten. Gemäss heutigem Stand des Bauprojekts unterqueren die Mutschellenstrasse und die Ueberlandstrasse in der Stadt Dietikon das Trasse der Limmattalbahn kreuzungsfrei. Das BAV wird die Sicherheitsaspekte im Projekt im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens prüfen und bei Bedarf Auflagen zur Sicherheit verfügen. Dadurch ist sichergestellt, dass das Projekt Limmattalbahn der Sicherheit genügend Rechnung trägt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi