

POLITOHR

Der Berner BDP-Nationalrat **Lorenz Hess** predigt neuerdings Cola und trinkt Wasser. Hess stellt am Montag eine neue Informationsgruppe Erfri-schungsgetränke vor, die er prä-sidiert. Vizepräsident der Grup-pe ist Matthias P. E. Schneider von Coca-Cola Schweiz. Die Lobby-Gruppe will Politbern davon überzeugen, dass die Branche etwa zum Thema Übergewicht schon viel mache. Hess selbst hat wegen der Softdrinks kein Gewichtsproblem: Er favori-siert als Durstlöscher einfaches Wasser. Oder ab und zu ein Bier.



An der Delegiertenversammlung in Meiringen hat-ten die SVPler die teurere Autobahnvignette bera-ten. Als Befürworter einer 100-Franken-Vignette war Ständerat **This Jenny** aufgetreten. Jetzt ist auch

bekannt, weshalb Jenny die Verteuerung nicht störte: Er hat sich die Vignette auf dem Weg ins Berner Oberland gespart und den Helikopter genommen. Es sei aber nicht so, dass er nun allen Parteifreun-den den Luftweg empfehle,



sondern er habe am Vormittag an eine Beerdigung gemusst, weshalb ihm nichts anderes übrig geblie-ben sei als der Heli. Aber jetzt sei er schon etwas Fan von Flugreisen. Für den Fall, dass das Volk den Gripen-Kauf ablehne, sollte er Bundespräsident **Ueli Maurer** wohl fragen, ob man nicht den einen oder anderen Jet zur Schaffung einer SVP-Dienst-flotte vorreservieren könnte.

Der Berner Regierungspräsident **Christoph Neuhaus** sprach am Samstag vor dem katholischen Berner Kirchenparlament. Dafür musste er just einen Tag vor der Abstimmung über die Abspaltung des Berner Juras nach Moutier ins Herzland der Separatisten reisen. Neuhaus liess es sich nicht nehmen, den ebenfalls anwesenden Maxime Zuber, erzseparatistischer Bürgermeister von Moutier, dar-an zu erinnern, dass es eine grosse Errungenschaft der Berner Demokratie sei, selbst über eine Abspal-tung zu diskutieren und nach Mehrheit zu entschei-den. Ahnend, dass die Mehrheit im Berner Jura wohl bei Bern bleiben will, entgegnete Zuber, auch die Mehrheit sage nicht immer die Wahrheit, wie schon Papst Johannes Paul erklärt habe. Die Berntreuen im Saal fragten sich aber sofort, ob denn die Minder-heit überhaupt je die Wahrheit sage. Sie glaubten sich nämlich zu erinnern, dass dieser Ausspruch von Papst Paul stammte. Nicht von Johannes Paul.

Ihr Elektroauto leistete ihr gute Dienste, bis es letz-ten Mittwoch in Flammen aufging, die auch aufs Wohnhaus von **Bea Heim** übergriffen. Dennoch will sich die SP-Nationalrätin wieder ein Elektroauto zu-legen. Dabei ist aber fraglich, ob sie sich tatsächlich restlos von den Vorteilen der Elektromobilität hat überzeugen lassen. Denn Heim hatte sich nie dazu durchringen können, ihren Elektroflitzer zu kaufen. Wie jetzt bekannt wird, wars ein Miet-wagen. Wenigstens sollen die Solarzellen auf Heims Hausdach tatsächlich der Politikerin gehören.



ZITAT DER WOCHE

«Es gibt viele Elektriker weltweit, aber der Nobelpreis für einen Elektriker und Gewerkschafter ist schon etwas Besonderes.»

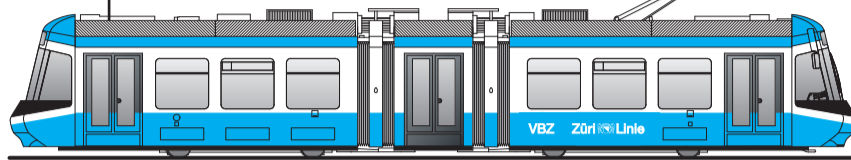
Lech Walesa

Der ehemalige Präsident Polens über den Nobelpreis, der ihm 1983 verliehen wurde

So weit fährt ein Tram bis zu einem schweren Unfall

Bilanz 2010 bis 2012: 7 Tote und 60 Schwerverletzte

Zürich 540 000 km



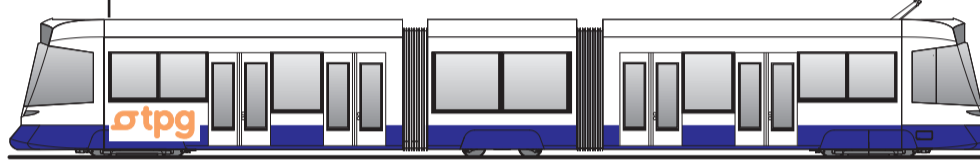
Bilanz: 2 Tote und 31 Schwerverletzte

Basel 622 000 km



Bilanz: 2 Tote und 18 Schwerverletzte

Genf 629 000 km

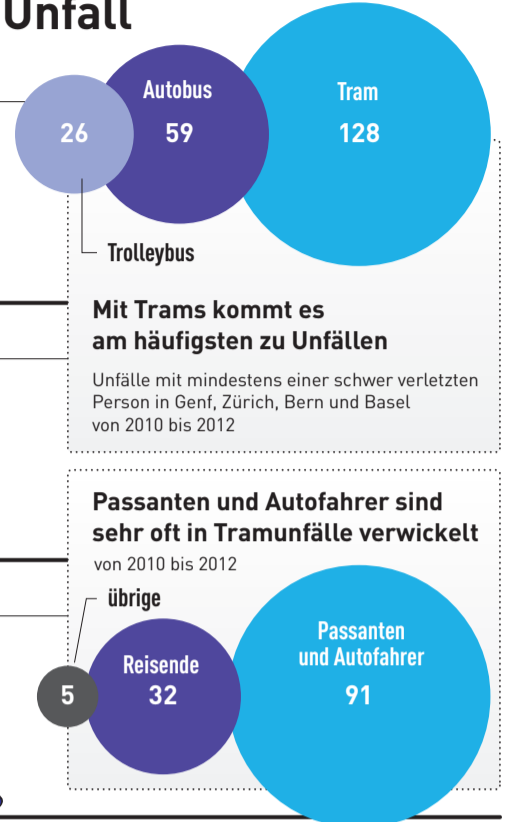


Bilanz: 1 Toter und 9 Schwerverletzte

Bern 946 000 km



SoZ Candrian; Quellen: VBZ, BVB, TPG, BERNMOBIL; Daten: Bundesamt für Verkehr; Die Unfallzahlen wurden mit den gefahrenen Kompositionskilometern 2010 bis 2012 der Verkehrsbetriebe bereinigt.



Mit Trams kommt es am häufigsten zu Unfällen

Unfälle mit mindestens einer schwer verletzten Person in Genf, Zürich, Bern und Basel von 2010 bis 2012

Passanten und Autofahrer sind sehr oft in Tramunfälle verwickelt

von 2010 bis 2012

Grösste Gefahr in Zürich

Signifikant mehr Tramunfälle als in anderen Städten

VON MARTIN STOLL, MATTHIAS HALBEIS UND MARIE MAURISSE

BERN/ZÜRICH Ein Zürcher Tram ist im Durchschnitt alle 540 000 Kilometer in einen gravierenden Unfall mit schweren Personenschäden oder sogar Toten verwickelt. Bei Berner Trams geschieht dies viel seltener – im Schnitt erst nach 946 000 Kilometern.

Dies zeigt eine Auswertung der nationalen Ereignisdatenbank (NEDB). Gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz, verlangte die Sonntagszeitung Zugang zu diesem Unfallregister des Bundesamts für Verkehr (BAV). Darin sind alle aussergewöhnlichen Ereignisse des öffentlichen Verkehrs seit 2010 verzeichnet.

Für Zürich sind in der Datenbank bis Ende 2012 insgesamt 67 schwere Unfälle registriert. Im Schnitt alle zweieinhalb Wochen ereignet sich hier eine Kollision mit massiven Personenschäden. Dies ist schweizweit ein Spitzenwert. Basel und Genf rangieren mit schweren Unfällen im Mittelfeld (siehe Grafik).

Grund für die hohe Unfall-dichte sei der dichte Verkehr in Zürichs Agglomerationen, rechtfertigt Andreas Uhl, Sprecher der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ), die schlechte Unfallbilanz: «Er läuft vergleichsweise hektisch, teilweise gar aggressiv ab.» Sicherheitsabstände würden nicht eingehalten und der Vortritt missachtet.

Der alltägliche Konflikt zwischen öffentlichem und privatem Verkehr polarisiert. Im Internet streiten sich Zürcher über die Gründe. Viele Fussgänger sehen eine Schuld bei den Tramführern: «Sie bremsen viel zu spät, weil sie ja ohnehin Vortritt haben», reklamiert der langjährige Rettungsfahrer Peter M. «Selbst mit Blaulicht und Sirene würde ich nicht so rücksichtslos auf Fussgänger zurasen wie Tramführer.» Andere sehen die Schuld bei den Passanten. «Immer mehr Leute laufen mit einem Brett (Smartphone)

vor dem Kopf durch die Gegend. Kein Wunder, passieren Unfälle!», entrüstet sich Steve H.

Die überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit in Zürich blieb auch der Aufsichtsbehörde BAV nicht verborgen. In einem unveröffentlichten Bericht stellt sie 2012 fest, dass «die Zahl der tödlichen Kollisionen pro Kompositionskilometer über einen Zeitraum von sieben Jahren in Zürich signifikant höher war als in den anderen Städten».

Anfänglich hatten die Verkehrsexperten des Bundes vermutet, die Einführung der Cobra-Nie-

derflurtrams sei für den Anstieg der Todesfälle verantwortlich. Die BAV-Untersuchung kam dann allerdings zum Schluss, dass der Grund die «höhere Begegnungshäufigkeit von Trambahnen und Personen» sei.

Die Aufsichtsbehörde verlangt von Zürich Massnahmen

Solchen Begegnungen zwischen Tram und Passanten gehen wegen des langen Bremswegs der Trams oft unglücklich aus: Erst nach 30 Metern kommt ein 52 Tonnen schweres Tram zum Stehen. Buse, die schon nach 10 Meter

Bremsweg stehen, sind laut der Ereignisdatenbank viel seltener in Unfälle verwickelt.

Um die Unfallbilanz zu verbessern, müssten in Zürich höhere Schutzmassnahmen ergriffen werden, heisst es im Bericht des BAV. Jetzt plant die VBZ, die Trams mit LED-Blinkern zu versehen, die Passanten vor anfahrenden Kompositionen warnen. Und die norwegische Universität Stavanger hat im Sommer in Zürich Fussgängerströme gemessen. Die Erkenntnisse sollen in die Projektierung von sicheren Haltestellen einfließen. Auch Tramhersteller reagieren: Bombardier will die Anzahl Kollisionen durch ein Sensorsystem reduzieren. Zusammen mit der ETH entwickelt die Firma zudem eine Art Airbag. Er soll verhindern, dass Passanten vom Tram überrollt werden.

Als Sofortmassnahme tritt bei der VBZ nächstes Jahr ein vom BAV vorgegebenes Sicherheitsmanagement in Kraft (siehe Interview). Der Handlungsspielraum sei aber beschränkt, sagt das BAV: «Die Stadt Zürich kann nicht neu gebaut werden.»

Genau deshalb setzte Musterknabe Bern bei den Mitarbeitern an. Damit Chauffeure von Bernmobil relaxt zur Arbeit kommen, ist die Wunschdienstplanung eingeführt worden. Tramführer können angeben, ob sie lieber morgens oder in der Nacht arbeiten. «Die Professionalität steigt, wenn Morgenmenschen mehrheitlich am Morgen arbeiten können und nicht in der Nacht», sagt Rolf Meyer von Bernmobil. In Basel sollen Tramführer nächstes Jahr sensibilisiert und in der aktiven Kollisionsprävention geschult werden. Inzwischen scheint auch die Zürcher VBZ bei der Unfallvorsorge das Wohl ihrer Chauffeure ins Zentrum zu rücken: «Wunschdienstpläne», sagt VBZ-Sprecher Uhl, «werden auch bei uns bald flächendeckend eingeführt.»

«Zürcher Verkehrsbetriebe sind auf einem hohen Stand»

Wie erklären Sie die – im Vergleich mit Bern – deutlich höhere Unfallhäufigkeit im Zürcher Tramnetz?

Zürich ist dicht besiedelt, hier kreuzen täglich mehr Passanten, Velo- und Autofahrer ein Tramtrasse als in den anderen Städten. Das führt zu mehr Konfliktsituationen und Unfällen. **Die Berner Verkehrsbetriebe sagen, die Situation in ihrer Innenstadt sei mit derjenigen Zürichs vergleichbar. Ihre tiefen Unfallzahlen seien auf ein konsequentes Sicherheitsmanagement zurückzuführen.**

Eine aktiv gelebte Sicherheitskultur ist wichtig. Alle Schweizer Verkehrsunternehmen sind hier bereits auf einem recht hohen Stand. **Was tun Sie, um in der Stadt Zürich die Unfallzahlen zu senken?**

Die Zürcher VBZ werden 2014 gemäss unseren Vorgaben ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem in Kraft setzen. Die Unternehmensführung setzt sich damit qualitative und quantitative Sicherheitsziele und analysiert sicherheitsrelevante Wechselwirkungen zwischen Personal, Fahr-

zeugen, Infrastrukturen und Abläufen. Sie stellt auch sicher, dass Zwischenfälle gemeldet und untersucht und wenn nötig Folge-massnahmen ergriffen werden. **Haben Sie bei den VBZ Defizite in Sachen Personalführung festgestellt?**

Die Personalführung liegt primär in der Verantwortung der Verkehrsbetriebe. Wir kontrollieren, ob sie das Arbeitszeitgesetz einhalten. Die VBZ sind auf einem hohen Stand. **In der Schweiz werden pro Jahr zwischen 40 und 50 Personen durch Trams schwer verletzt, fünf bis sechs sterben. Müssen wir mit diesen Zahlen leben?**

Es ist nicht so, dass wir diese Unfälle einfach so hinnehmen.

Was tun Sie konkret? Beispielsweise prüfen wir sämtliche Neu- und Umbauten auf den Tramnetzen unter dem Aspekt der Sicherheit. Gleiches gilt bei der Zulassung der Fahrzeuge. Wir bewegen uns bereits auf einem sehr hohen Niveau. Fakt ist: Eine Verbesserung lässt sich nur mit sehr viel Aufwand erreichen.



Pieter Zeilstra BAV-Vizedirektor

INTERVIEW: MARTIN STOLL