VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
Sägereistrasse 24
Postfach
8152 Glattbrugg

Telefon 044 809 56 00
Telefax 044 809 56 29
info@vbg.ch
www.vbg.ch

Medienanlass vom 9. Juli 2013

Präventionsmassnahmen Glattalbahn

Referat von Matthias Keller, Direktor VBG

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich heisse Sie herzlich willkommen zu unserer Medienkonferenz.

Ich freue mich, Sie hier heute Morgen im Namen der Kantonspolizei Zürich, des Amts für Verkehr, des Tiefbauamts des Kantons Zürich, des beauftragten Ingenieurbüros Tribus sowie der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG begrüssen zu dürfen. Anlass für diese Orientierung sind die Unfälle im Zusammenhang mit der Glattalbahn, die Sie in den Medien und uns bei der VBG in den letzten Monaten sehr beschäftigt haben.

Mein Name ist Matthias Keller, ich leite die VBG. Gerne gebe ich Ihnen kurz einen Überblick über den Ablauf der heutigen Medienkonferenz. Ich werde im Namen der VBG die Zusammenarbeit zwischen Kantonspolizei, Tiefbauamt, Amt für Verkehr und der VBG erläutern und Ihnen einen Überblick geben über die Massnahmen, welche die VBG in eigener Kompetenz bzw. in Zusammenarbeit mit den Gemeinden aktuell umgesetzt hat. Anschliessend wird Dr. Marc Neracher, Chef Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich, über die Untersuchungen zu den Unfällen referieren, in die die Glattalbahn involviert war, soweit sie bekannt und abgeschlossen sind, und über Verhaltensempfehlungen. Herr Felix Muff, Kantonsingenieur, Baudirektion Kanton Zürich, gibt daraufhin einen Überblick über die Verkehrssituation, insbesondere die Auswirkungen von Barrieren auf den Verkehrsfluss. Und Herr Ruedi Bütler, Geschäftsführer von Tribus Verkehrsplanung AG, wird einen Einblick geben in die an drei Kreuzungen als Pilotversuch umgesetzten Massnahmen sowie das entsprechende Monitoring und die Auswertung des Versuchs. Im Publikum sind zudem weitere Vertreter des Kantons und der VBG. Zusammen mit den Referenten stehen sie Ihnen nach der Präsentation der Massnahmen gerne für die Beantwortung Ihrer Fragen zur Verfügung. Im Anschluss an die Referate und die Fragerunde werden wir miteinander draussen am Knoten «Westrasse/Hertistrasse» die Massnahmen besichtigen.

Wie Ihnen bekannt ist, gab es dieses Jahr neun Unfälle, in welche die Glattalbahn leider involviert war. Auch wenn wir nun einfach über abstrakte Unfallzahlen sprechen, so will ich speziell erwähnen, dass für uns alle jeder Unfall ein Unfall zu viel ist und dass wir jeden Unfall sehr bedauern. Entsprechend sind uns alle Unfälle sehr nahegegangen, besonders wenn Menschen zu Schaden gekommen sind.

Bevor ich nun zu den Massnahmen komme, möchte ich erläutern, wie sich die Zuständigkeiten an den Verkehrsknoten der Glattalbahn gestalten. Denn es handelt sich dabei um ein Zusammenspiel verschiedener Partner:

- Der Knoten – die Kreuzung zwischen Strasse, Velo- oder Fussweg und der Tram-Schiene – gehört dem Kanton Zürich. Dieser wird vertreten durch das Amt für Verkehr und das Tiefbauamt.
- Die Kantonspolizei definiert und überwacht die Verkehrsregeln, die auf dem Knoten gelten, und definiert in dieser Funktion die Lichtsignalanlagen, die Signalisierung und die Markierungen.
- Die Glattalbahn, die im Auftrag der VBG durch die VBZ betrieben wird, ist Verkehrsteilnehmerin auf dem Knoten, wie die anderen Verkehrsteilnehmer auch.

Sie sehen, es ist ein Miteinander von mehreren Partnern. Auch bauliche Massnahmen können deshalb nur gemeinsam von den verschiedenen beteiligten Organisationen beschlossen und umgesetzt werden. Als Konzessionärin der Glattalbahn haben wir deshalb bereits nach den ersten Unfällen im letzten Jahr unverzüglich Kontakt zu den Partnern aufgenommen und die Situation laufend kritisch überprüft.

Auch hat die VBG aufgrund von zusätzlichen Erkenntnissen bereits vor den Unfällen im Jahr 2013 verschiedene Optimierungen durchgeführt.

Umgesetzte Massnahmen

Als sich dann im Frühling 2013 die erwähnten Unfälle ereigneten, hat die VBG folgende Sofortmassnahmen ergriffen:

- Die Stadtpolizei Opfikon war an der Flughofstrasse auf Bitte der VBG häufiger mit der uniformierten Polizei präsent, mit dem Ziel, die Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen.
- Mit demselben Ziel war auch zeitweise ein VBG-Mitarbeiter mit gelber Warnweste vor Ort. Bemerkenswert war in diesem Zusammenhang, dass der Mitarbeiter im Schnitt mehrere Verkehrsregel-Verletzungen pro Stunde beobachtete.
- Als Präventionsmassnahme haben wir zudem Plakate entwickelt, die den querenden Verkehr sensibilisieren sollten. Die Plakate wurden ab Ende April in Zusammenarbeit mit den Gemeinden für mehrere Wochen an den Knoten entlang der Glattalbahn aufgestellt.

Zu den aktuellen, nun umgesetzten Massnahmen:

- Es wurden als Pilotversuch drei Knoten mit optischer Trassee-Einfärbung und LED-Hinweisleuchten ausgerüstet. Darauf wird Herr Bütler im Detail eingehen.
- Mit einer zweiten Sensibilisierungskampagne will die VBG die Anrainerinnen und Anrainer sowie Firmen und deren Kundinnen und Kunden entlang der Glattalbahn ansprechen. Hierzu dient ein Flyer, der die Menschen, die in der Nähe der Glattalbahn wohnen oder arbeiten, für Gefahren im Verkehr sensibilisiert und Sicherheitstipps gibt. Der Flyer wurde unter anderem auch von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) geprüft. Die Hauptbotschaft ist, dass bei jedem Überqueren des Tram-Gleises ein Kontrollblick nach links und rechts lebenswichtig ist. Plakate an den Haltestellen und in den Trams ergänzen die Kampagne.
- Als weitere Massnahme hat die VBG das Frontdesign der VBG-Cobras optimiert: Der Weissanteil unterhalb der Frontscheibe wurde erhöht, was die Erkennbarkeit und den Kontrast mit dem blauen Streifen im seitlichen Frontbereich verstärkt. Das grössere Logo macht mit dem Grün als weitere Farbe die Front markanter. Ich bin mir bewusst, dass diese Änderungen keine Revolution sind. Trotzdem wollte die VBG im Rahmen des bestehenden Designs das Menschenmögliche machen. Erste Fahrzeuge sind bereits umlackiert, bis im Sommer ist es die ganze Glattalbahn-Flotte.

Wahrnehmung

Zum Abschluss nehme ich auch noch gerne Stellung zur Geschwindigkeit der Glattalbahn und zu ihrer Hörbarkeit, da diese Themen immer wieder in der Öffentlichkeit für Diskussionen sorgen:

Moderne Schienenfahrzeuge werden so konstruiert, dass sie möglichst leise fahren, damit zum Beispiel Anwohner nicht mehr als nötig unter Verkehrslärm leiden. Wer möchte schon die alten, «rumpelnden» und quietschenden Trams zurückhaben? Zudem bewegen wir uns im Zeitalter von E-Bikes, Elektro- und Hybridautos und -bussen: Alle diese Fahrzeuge, wie auch die Glattalbahn, erlauben nicht mehr, dass wir uns auf unser Gehör verlassen können und uns rein hörend durch den Verkehr navigieren. Daher ist es heutzutage wichtig, immer vor dem Überqueren eines Tramgleises – oder auch einer Strasse – einen Kontrollblick nach links und rechts zu werfen. Wir haben uns überlegt, ob es sinnvoll wäre, mit der Glattalbahn künstliche Signale und Geräusche zu erzeugen. Gemeinsam mit Experten kamen wir jedoch

zum Schluss, dass, nebst der zusätzlichen Lärmquelle angesichts des natürlichen Umgebungslärms, rasch eine Gewöhnung stattfinden würde – und somit die Wirkung einer solchen Massnahme höchstens kurzfristig wäre. Ganz abgesehen davon, dass der zusätzliche Lärm in der Umgebung als störend empfunden werden könnte.

Die Glattalbahn und alle ihre Sicherheitselemente sind grösstenteils für eine maximale Streckengeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt und zugelassen. Die Tramführerinnen und Tramführer sind jedoch verpflichtet, der Situation angepasst zu fahren. So fahren sie bei mehr als der Hälfte aller Fahrten maximal 48 km/h! Trotzdem müssen wir uns bewusst sein: Ein Tram braucht länger, um im Notfall anzuhalten, als ein Auto, ein Motorrad oder ein Velo. Es ist deshalb elementar, dass sich alle Verkehrsteilnehmer immer situationsgerecht verhalten, d.h. die Verkehrsregeln, die Signale und die Rotlichter beachten; so sind wir alle miteinander sicher unterwegs.

Zusammengefasst kann ich sagen: Wir haben versucht, mit unseren Massnahmen den Hebel dort anzusetzen, wo wir die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unterstützen können. Dies auch mit Blick auf die vermuteten Unfallursachen. Hierzu übergebe ich das Wort nun gerne an Herrn Dr. Marc Neracher von der Kantonspolizei Zürich.

Schlusswort

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Sie sehen, gemeinsam mit den Partnern von Kanton und Polizei unternehmen wir viel für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und das sichere Miteinander auf der Strasse, und wir hoffen, damit spürbar zu mehr Sicherheit beizutragen. Die Wahrscheinlichkeit, dass auch in Zukunft wieder Unfälle geschehen, besteht jedoch leider trotz der getroffenen Massnahmen nach wie vor. Wir alle, die wir uns im Verkehr bewegen, sind nur Menschen. Und Fehler, eine kleine Unachtsamkeit nur, können passieren. Wichtig für uns ist, dass wir alles Mögliche und Sinnvolle unternehmen, um die Verkehrsteilnehmenden beim sicheren Miteinander auf der Strasse zu unterstützen.

In diesem Sinne freue ich mich, wenn Sie uns jetzt vor Ort begleiten, wo wir die umgesetzten Massnahmen gemeinsam begutachten können. Ich danke Ihnen jetzt schon für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit. Mit Ihrer Berichterstattung tragen Sie ebenfalls zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer und damit zur Sicherheit im Verkehr bei. Dafür danke ich Ihnen.

Glattbrugg, 9. Juli 2013