

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 218/2018

Sitzung vom 7. November 2018

1065. Anfrage (Wird der öffentliche Verkehr für Seniorinnen und Senioren und für in der Mobilität beeinträchtigte Personen zunehmend gefährlicher?)

Die Kantonsrättinnen Esther Meier, Zollikon, und Brigitte Röösli, Illnau-Effretikon, sowie Kantonsrat Davide Loss, Adliswil, haben am 9. Juli 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Den Medien ist zu entnehmen, dass sich im öffentlichen Verkehr (ÖV) immer mehr Seniorinnen und Senioren verletzen. Die Statistik zeigt, wie gefährlich der öffentliche Verkehr insbesondere für ältere oder mobilitätsbeeinträchtigte Personen in Bussen, Trams und Zügen ist. Besonders schlecht schneiden die Busse ab. In den letzten Jahren stieg die Zahl der verletzten Buspassagiere kontinuierlich. Besonders fragil sind ältere Menschen. Sie bleiben mit ihren Rollatoren beim Einsteigen hängen, stolpern beim Aussteigen oder werden zum Beispiel bei einer brüsken Bremsung gleich komplett von den Sitzen geschleudert. Bei rund der Hälfte der verletzten oder getöteten Passagiere im öffentlichen Verkehr sind die Betroffenen 70 Jahre und älter.

Am häufigsten sind Vorfälle mit Fehlhandlungen beim Festhalten im Fahrzeug und Ruckunfälle. Hinzu kommen Einstiegeunfälle und Stoppunfälle. Es kommt auch immer wieder vor, dass Kinderwagen umkippen oder Fahrgäste eingeklemmt werden, wenn sich die Türen schliessen. Zu hohe Stufen und zu kurze Türöffnungszeiten sind ebenfalls häufige Unfallursachen.

Ein grundsätzliches Problem ist das ruckartige Anfahren und Bremsen. Das hohe Verkehrsaufkommen und die immer enger getakteten Fahrpläne erhöhen den Druck auf die Fahrerinnen und Fahrer und entsprechend wird auch ihre Fahrweise immer ruppiger. Die entsprechenden Haftungsfälle führen zu immensen Kosten für den ZVV.

- Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:
1. Wie viele Personen wurden in den letzten zehn Jahren im Kanton Zürich beim Benützen des ÖV verletzt oder starben? Ist die schweizweit auszumachende Steigerung der Unfälle älterer Menschen im Zusammenhang mit dem ÖV auch im Kanton Zürich feststellbar?
 2. Gibt es bezüglich Unfallursachen, -häufigkeit und -folgen regionale Unterschiede?
 3. Sieht der Regierungsrat einen Handlungsbedarf bezüglich Sturzprävention im öffentlichen Verkehr? Wenn ja, welchen? Wenn nein, warum nicht?

4. Wie kann die Sturzprävention im Kontext mit dem engen Fahrplan eingehalten werden?
Wie müssen sich die Fahrerinnen und Fahrer verhalten? Was hat Priorität?
5. Wie wird das Personal des ZVV auf dem gesamten Kantonsgebiet im Umgang mit Betagten und/oder in der Mobilität beeinträchtigten Menschen geschult? Welche Richtlinien gibt es diesbezüglich?
6. Gibt es Regeln darüber, wie lange die Türen geschlossen sein müssen, bevor ein Fahrzeug weiterfahren darf, und kann diese Zeitspanne event. erhöht werden?
7. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, dass Seniorinnen und Senioren oder in der Mobilität beeinträchtigte Menschen in den Bussen einen speziellen Mitteilungsknopf benutzen könnten?
8. Wie viele Kosten entstanden dem ZVV jährlich durch Verletzungen und Tötungen von Reisenden in den letzten zehn Jahren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Meier, Zollikon, Brigitte Röösli, Illnau-Effretikon, und Davide Loss, Adliswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der öffentliche Verkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ein sehr sicheres Transportmittel. Gemäss Kennzahlen des Bundesamtes für Statistik kommt es im öffentlichen Strassenverkehr (Tram, Bus, Trolleybus) gemessen an den Personenkilometern zu etwa zehnmal weniger Unfällen mit Personenschaden als im motorisierten Individualverkehr. Im Eisenbahnverkehr sind die Unfallzahlen sogar noch deutlich tiefer.

Die vorliegenden Angaben für den Kanton Zürich, die sämtliche verunfallten Personen (leicht verletzt, schwer verletzt, getötet) einschliessen, stützen sich auf die Auswertungen der Kantonspolizei, der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich sowie der Stadtpolizei Winterthur. Demgemäss verunfallten in den zehn Jahren von 2008 bis 2017 im gesamten Kanton Zürich 975 Personen als Passagierinnen und Passagiere von Tram, Bus oder Bahn. Dies ergibt einen Mittelwert von knapp 100 verunfallten Passagierinnen und Passagieren pro Jahr, bei durchschnittlich rund 600 Mio. Einsteigenden pro Jahr im gleichen Zeitraum. Von diesen 975 Unfällen ereigneten sich 971 in einem Bus oder Tram, wobei sich 869 Personen leicht und 99 schwer verletzt haben und drei Personen gestorben sind. Als Passagierinnen und Passagiere der Bahn haben sich in diesem Zeitraum lediglich vier Personen leicht verletzt.

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, schwanken im Kanton Zürich sowohl die Anzahl aller verunfallten Personen als auch der Anteil der Seniorinnen und Senioren (ab 65 Jahren) von Jahr zu Jahr erheblich.

Verunfallte öV-Passagierinnen und -Passagiere im Kanton Zürich:

Jahr	Total	davon Seniorinnen/Senioren	Anteil Seniorinnen/Senioren
2008	87	29	33%
2009	106	40	38%
2010	131	45	34%
2011	65	26	40%
2012	70	32	46%
2013	68	23	34%
2014	117	37	32%
2015	102	40	39%
2016	124	48	39%
2017	105	44	42%
Summe / Durchschnitt	975	364	37%

Werden diese Zahlen in Bezug zur Entwicklung der Einsteigerzahlen im gleichen Zeitraum gesetzt, ist keine relevante Zunahme der Unfälle auszumachen. Dasselbe gilt für den Anteil der Seniorinnen und Senioren an den verunfallten Personen. Über den gesamten Zeitraum betrachtet ist die Zunahme kaum wesentlich.

Zu Frage 2:

Knapp 90% der verletzten Personen sind in den Städten Zürich und Winterthur verunfallt. Dies ist auf die deutlich höhere Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die erheblich grössere Verkehrsdichte in den Städten zurückzuführen.

Was die Unfallursachen betrifft, standen laut den Auswertungen der Kantonspolizei 87% der Unfälle im Zusammenhang mit unbeabsichtigten Fahrmanövern einer Fahrzeugfahrerin oder eines Fahrzeugführers aufgrund eines Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmender (z. B. Vortrittsmissachtung, ungenügender Sicherheitsabstand, Unachtsamkeit). Lediglich in rund 13% der Fälle kamen Passagierinnen und Passagiere im ordentlichen Fahrbetrieb ohne Dritteinwirkung (z. B. beim Losfahren, Bremsen oder in Kurven) zu Fall. Hinsichtlich der Unfallursachen und Unfallfolgen lassen sich mangels entsprechender Auswertungen keine Aussagen zu regionalen Unterschieden machen.

Zu Frage 3:

Die Sicherheit der Fahrgäste hat im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) höchste Priorität. Die Verantwortung liegt bei den Verkehrsunternehmen, welche die Fahrleistung erbringen und als Konzessionäre von Bundesrechts wegen zur Gewährleistung der Sicherheit ihrer Fahrzeuge verpflichtet sind. Auch die Fahrgäste tragen einen Teil der Verantwortung, indem sie die Hinweise zur Sturzprävention beachten.

Bei der überwiegenden Mehrheit der Unfälle mit Personenschäden sind andere Verkehrsteilnehmende beteiligt. Mit separaten Trassen für den öffentlichen Verkehr (Busspuren, Tramtrassen) können Fremdeinwirkungen auf den Fahrbetrieb des öffentlichen Verkehrs vermindernd und daraus resultierende Unfälle entsprechend vermieden werden.

Darüber hinaus dienen zum einen die Analyse von Unfallhergängen und gezielte Schulungen des Fahrpersonals als Massnahmen zur Unfallprävention im Tram- und Busverkehr. Zum anderen können die Passagierinnen und Passagiere selbst durch korrektes Verhalten in den Fahrzeugen viel zur Vermeidung von Stürzen beitragen. Die entsprechende Information der Fahrgäste stellt deshalb ein wichtiges Element der Prävention dar. Die vielfältigen Informationsangebote im ZVV umfassen beispielsweise die Kampagne «Sicher unterwegs» der Verkehrsbetriebe Zürich (Flyer, Aushänge und Durchsagen in Fahrzeugen, Informationen im Internet, Zeitungsinserate sowie jährlicher Aktionstag «Sicher unterwegs»), die Kampagne «Tipps fürs Busfahren im Alter» von Stadtbus Winterthur (Broschüre, Instruktionsfilm im Internet, Möglichkeit von Vorträgen in Seniorensiedlungen oder Gemeinden), die Kurse «Mobil sein und bleiben», die Internetseite und Broschüre «Reisen ohne Hindernisse» des ZVV sowie die Kampagne «Happy End» des Bundesamtes für Verkehr, der Beratungsstelle für Unfallverhütung und der Schweizerischen Bundesbahnen.

Vor dem Hintergrund dieser bestehenden Massnahmen sieht der Regierungsrat keinen zusätzlichen Handlungsbedarf im Bereich der Sturzprävention.

Zu Frage 4:

Die Reisezeiten und die Pünktlichkeit sind wesentliche Erfolgsfaktoren des öffentlichen Verkehrs. Die Einhaltung des Fahrplans gehört daher zu den wichtigen Aufgaben des Fahrpersonals. Die Sicherheit der Fahrgäste hat jedoch in jedem Fall oberste Priorität. Die Fahrpläne werden laufend überprüft und angepasst. Zudem werden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt oder Streckenführungen angepasst, wenn sich eine Linie ansonsten nicht mehr zuverlässig betreiben lässt.

Aus den jährlichen Kundenzufriedenheitsmessungen des ZVV geht hervor, dass die Fahrgäste mit dem Verhalten des Fahrpersonals im Allgemeinen trotz Fahrplandruck zufrieden sind. So erzielte das Kriterium «Angenehme und sichere Fahrweise» in den letzten Jahren konstant über 80 Punkte (von 100 möglichen Punkten), was bei einer durchschnittlichen Kundengesamtzufriedenheit von 76 bis 77 Punkten ein sehr gutes Ergebnis darstellt. Beim Kriterium «Genügend Zeit zum Einsteigen» konnte der Wert seit 2008 von 76 auf 79 Punkte (2018) gesteigert werden. Dabei liegt die Bewertung der Seniorinnen und Senioren (ab 65 Jahren) bei beiden genannten Kriterien immer und zum Teil deutlich über dem Durchschnittswert.

Zu Frage 5:

Die Schulung des Fahrpersonals richtet sich nach den Vorgaben der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chaufeurzulassungsverordnung, SR 741.521). Zu diesen Vorgaben gehört auch der regelmässige Besuch von Weiterbildungen.

Alle Verkehrsunternehmen im ZVV führen jährliche Schulungen ihres Fahrpersonals durch, die namentlich auch die Sicherheit sowie den Umgang mit älteren Personen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen zum Thema haben.

Zu Fragen 6 und 7:

Im ZVV ist nicht geregelt, wie lange die Türen eines Fahrzeugs vor der Weiterfahrt geschlossen sein müssen. Eine solche Regelung wäre aus betrieblichen Gründen auch nicht zweckmässig. Bei den Trams und Bussen sind aber blaue Türtaster mit dem Rollstuhl- oder Kinderwagensymbol vorhanden. Diese sind für Fahrgäste gedacht, die etwas mehr Zeit beim Ein- und Aussteigen benötigen. Wird der blaue Türtaster gedrückt, bleibt diese Tür geöffnet, ohne dass die Türautomatik einen Schliessvorgang einleitet. Geschlossen wird diese Tür durch das Fahrpersonal mittels eines Schliesstasters im Cockpit des Fahrzeugs.

Älteren Menschen wird zudem empfohlen, jeweils bei der vordersten Tür einzusteigen. Das Fahrpersonal sieht die betroffenen Personen dadurch besser und kann auf ihre Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Zudem hat der Fahrgast so auch die Möglichkeit, bei Bedarf direkt mit dem Fahrpersonal zu kommunizieren. Ein weiterer «Mitteilungsknopf» im Sinne einer Freisprecheinrichtung ist in Bussen und Trams nicht zweckmässig.

Zu Frage 8:

Dem ZVV entstehen durch die Unfälle keine direkten Kosten. Die Kosten fallen bei den Verkehrsunternehmen an und sind mehrheitlich durch deren Haftpflichtversicherungen gedeckt. Der ZVV finanziert lediglich die Prämien dieser Haftpflichtversicherungen über das Leistungsentgelt gemäss § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1).

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli