

■ Jan Gympel

Hamburg hat das geringste Tramunfallrisiko

aus SIGNAL 02/2017 (Mai 2017), Seite 30 (Artikel-Nr: 10004049)

Jan Gympel

Jahrelang erforschten die deutschen Versicherer Unfälle mit Straßenbahnbeteiligung. Das für sie offenkundig überraschende Ergebnis: Schuld an solchen Unfällen sind meist Autofahrer oder Fußgänger. Die Schlussfolgerung: Bei der Tram muss sich manches ändern!?

2016 stellte der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) eine Studie der »Unfallforschung der Versicherer (UDV)« vor, deren wesentliche Ergebnisse auch sogleich von den Medien wiedergegeben wurden. In der Regel ohne viel über das Berichtete nachzudenken, es gar kritisch zu hinterfragen, sondern schlicht die Pressemitteilung umzuschreiben. Zumal diese mit »Unfallrisiko Straßenbahn« eine schöne, da alarmierende Überschrift besaß. Der RBB schlagzeilte auf seiner Website denn auch sogleich: »In Berlin gibt es viele schwere Straßenbahnunfälle«.

»Erstmals für Deutschland wurden Straßenbahnunfälle so umfassend untersucht«, verkündete der GDV weiter. 4100 Tramunfälle aus 58 deutschen Städten im Zeitraum 2009 bis 2011 habe man analysiert. »Das kommt einer Vollerhebung gleich.« Löbliches Ziel dieses Vorhabens: »herauszufinden, wie, wo und wann die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Unfälle mit Straßenbahnen verwickelt sind, welche Folgen diese Unfälle haben und welche Maßnahmen dagegen helfen können.«

Bei ihrer Forschung fanden die Wissenschaftler Erstaunliches heraus: »Schon wegen des hohen Gewichts der Fahrzeuge und dem anderen Bremsverhalten sind Kollisionen mit Straßenbahnen insgesamt deutlich schwerer als mit Autos oder Bussen. Zur Beurteilung der Sicherheit wurde das Unfallgeschehen in Relation zur Fahrleistung und zur Beförderungsleistung gesetzt. Bezogen auf die Fahrleistung sind Unfälle mit Straßenbahnen achtmal so schwer wie Unfälle mit Pkw, bezogen auf die Beförderungsleistung allerdings nur ein Fünftel so schwer. Wird jedoch nur die Anzahl der Getöteten betrachtet, dann ist die Straßenbahn auch hinsichtlich Beförderungsleistung nicht besser als der Pkw und hinsichtlich Fahrleistung sogar 35-mal unsicherer.«

Ja, die fröhliche Wissenschaft! Man braucht ja nicht unbedingt darauf hinzuweisen, dass das Risiko, zu Schaden zu kommen, für Benutzer einer Straßenbahn sehr gering ist, ganz anders als bei den Benutzern eines Pkws.

An anderer Stelle heißt es in der Pressemitteilung zwar auch: »Etwa drei Viertel der getöteten Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Straßenbahnen sind Fußgänger, rund 16 Prozent Radfahrer. Fußgänger stellen mit 37 Prozent auch den weitaus größten Anteil der Schwerverletzten dar, gefolgt von Insassen in Pkw (28 Prozent) sowie Radfahrern (15 Prozent).« Und wieder woanders: »Bei den wenigsten Unfällen (16 Prozent) ist die Straßenbahn Hauptverursacher, die meisten werden durch Pkw verursacht (45 Prozent), überwiegend an Kreuzungen oder Einmündungen. Fußgänger verursachen etwa jeden fünften Straßenbahnunfall mit Personenschaden (22 Prozent).«

Dennoch geht es hier nicht etwa um das »Unfallrisiko Autofahrer« oder das »Unfallrisiko Fußgänger«. Obwohl viele von Letzteren auch häufig, wenn die Ampel für sie grün zeigt, einfach die Straße überqueren, ohne sich darauf vorzubereiten, jederzeit vor Autofahrern zur Seite zu springen. Oder, zumindest in Berlin noch sehr viel wahrscheinlicher, vor Radfahrern.

Dass die Tram das Problem ist, zeigt auch der Umstand, dass von der UDV »zur Beurteilung der Sicherheit das Unfallgeschehen in Relation zur Fahrleistung und zur Beförderungsleistung gesetzt« wurde. Zur Fahr- und Beförderungsleistung der Straßenbahn, wohlbemerkt, sowie zur Länge ihres Streckennetzes in der jeweiligen Stadt und zu deren Einwohnerzahl. Wie viele Autos unterwegs waren, spielte keine Rolle.

Aber man kennt das ja: In den USA sterben dauernd mehr Menschen als in Luxemburg, was zeigt, wie ungesund das Leben in Amerika ist. Und wenn alle Frauen nach Einbruch der Dunkelheit nicht mehr das Haus verließen, könnte keine einzige von ihnen überfallen werden. Auch auf vielen - insbesondere beschränkten - Bahnübergängen ist ja ein wesentliches Problem, dass die Züge völlig überraschend an absolut unvorhersehbaren Stellen auftauchen - und dann den Autofahrern, die auf den Gleisen stehen, noch nicht einmal ausweichen wollen.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf! Zum Beispiel könnte für Züge ein Zwangsstopp vor jeder niveaugleichen Kreuzung mit einer Straße eingeführt werden. Weiterfahrt jeweils nur nach dreißigsekündiger Wartezeit und im Schrittempo. Denkbar wären auch Vorrichtungen, mit deren Hilfe Züge die Schienen verlassen und um Hindernisse herumfahren können. Automatisch, auf Anweisung ihres Radars.

Die UDV ist nämlich dank ihrer umfangreichen Forschung zu überraschenden Empfehlungen gelangt, wie sich Zahl und Schwere der Unfälle mit Trams reduzieren ließen: Straßenbahnstreckenführung in Seitenlage, eigene Bahnkörper, sorgfältige Planung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen mit klaren und sicheren Abbiege- und Überquerungsmöglichkeiten oder gesonderte Ampelphasen für Straßenbahnen.

Und neue Aufgaben warten: Erforscht werden sollte beispielsweise die Möglichkeit zur »automatische(n) Erkennung von Konfliktsituationen durch kreuzende Verkehrsteilnehmer, die verbunden sein könnte mit einer automatisierten Warnung an den Fahrer oder auch an andere Verkehrsteilnehmer durch Klingelzeichen.«

Am sichersten wäre freilich, wenn Straßenbahnen künftig nur noch durch Wälder und über Felder fahren würden, möglichst weit von jeder Besiedlung entfernt. Und was die Studie der Versicherer skandalöserweise verschwieg: Zu den Städten mit den geringsten Zahlen von Straßenbahn-Unfallopfern gehören Hamburg, Kiel und Wuppertal.

Die Meldung des GDV: www.gdv.de/2016/09/unfallrisiko-strassenbahn

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004049>.

