

| | | |
|--|--|---|
| STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadträtin Dr. Ute Leidig (GRÜNE) vom: 13.12.2012 eingegangen: 13.12.2012 | Gremium: | 50. Plenarsitzung Gemeinderat |
| | Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich: | 14.05.2013 1384 13 öffentlich Dez. 4 |
| Unfälle von Straßenbahnen unter Beteiligung anderer Verkehrsarten | | |

1. Wie haben sich die Unfallzahlen von Straßenbahnen unter Beteiligung anderer Verkehrsarten (Auto, Fahrrad, Fußverkehr – jeweils ohne Bagatellunfälle) im Verlauf der letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Entwicklung der Unfallzahlen kann nachstehender Tabelle entnommen werden (Quelle: Polizeiliche Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Karlsruhe, Stadtkreis Karlsruhe)

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| PKW | 72 | 93 | 86 | 79 | 57 | 84 | 67 | 60 | 71 | 78 |
| LKW | 5 | 5 | 10 | 4 | 9 | 10 | 6 | 11 | 7 | 7 |
| Krad | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Fußgänger | 28 | 23 | 27 | 25 | 28 | 21 | 19 | 14 | 24 | 31 |
| Radfahrer | 13 | 5 | 10 | 13 | 11 | 12 | 19 | 8 | 11 | 9 |
| sonstige | 5 | 5 | 12 | 21 | 16 | 6 | 11 | 14 | 11 | 19 |
| Gesamt | 124 | 131 | 146 | 143 | 122 | 136 | 122 | 108 | 124 | 144 |

2. An welchen Stellen traten solche Unfälle gehäuft auf?

Als auffällige Häufungspunkte sind die Lameystraße/Hardtstraße (häufige Ursache: durch Verkehrszeichen verbotenes Linksabbiegen übers Gleis), die Karlstraße/Amalienstraße (häufige Ursache: durch Verkehrszeichen verbotenes Linksabbiegen übers Gleis) und der Knoten Hirtenweg/Haid- und Neu-Straße (häufige Ursache: Missachtung des Rotlichts am Bahnübergang) zu werten.

3. Welche Unfallursachen sind besonders häufig?

Die Ursachen liegen hauptsächlich in der Missachtung von konkreten, in aller Regel vor Ort auch entsprechend verdeutlichten Verkehrsvorschriften (z. B. Missachtung von Verkehrszeichen wie z. B. Abbiegeverboten oder Signalregelungen).

Eine weitere häufige Unfallursache liegt in allgemeiner Unachtsamkeit (Unaufmerksamkeit, Ablenkung – z. B. durch Ohrhörer).

4. Wie ist insbesondere die Entwicklung der Unfälle mit verbotswidrig oder unaufmerksam abbiegenden oder wendenden Kraftfahrzeugen?

Eine auffällige Entwicklung lässt sich bei insgesamt eher geringen Fallzahlen statistisch nicht ableiten.

5. Gibt es (grobe) Einschätzungen, wie oft Autofahrerinnen und Autofahrer an verbotenen Stellen abbiegen oder wenden, ohne dass es zu Unfällen mit Bahnen kommt?

Auch nur ansatzweise belastbare Schätzungen sind hierzu leider nicht möglich. Es entspricht natürlich allgemeiner Lebenserfahrung, dass auf jeden tatsächlichen Unfall mehrere vermiedene Unfälle kommen durch rechtsame Achtsamkeit zumindest eines beteiligten Verkehrsteilnehmers.

6. An welchen Stellen und wie oft werden Kraftfahrzeuge in das Gleisbett der Straßenbahnen gelenkt und bleiben dort stecken?

Häufungen treten hier punktuell in der Anfangsphase bei neuen Verkehrsführungen auf. Insbesondere betrifft dies natürlich im Zuge von Baustellen geänderte Verkehrsführungen, so zurückliegend am Durlacher Tor. Mit ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen sind diesbezügliche Häufungsstellen inzwischen weitgehend unauffällig.

7. Bei Rad- und Fußverkehr: Gibt es Unterschiede zwischen signalgesicherten Übergängen, solchen mit Umlaufsperrern und völlig freien Übergängen?

Nach unserer Einschätzung ist es schwierig, hier signifikante Unterschiede belastbar zu belegen, da hier nicht nur Überwege als solche zu zählen wären, sondern diese mit der Zahl der jeweiligen Nutzer zu gewichten wären. Insoweit wird die Frage, welche Sicherung (mit Signalanlage oder durch Umlaufgitter) jeweils sicherer ist, letztlich nur konkret örtlich entschieden werden können. Nach Einschätzung der Polizei werden tendenziell an Stellen mit Umlaufgittern weniger Gefahren gesehen als an solchen, die signalgeregelt sind.

8. Wie könnten Unfälle der oben beschriebenen Arten vermindert werden?

Unfälle können zuvorderst durch mehr Verkehrsdisziplin vermieden werden. Verkehrsgerechtes Verhalten wird aber auch dadurch gefördert, dass es Verkehrsteilnehmern möglichst leicht gemacht wird, sich richtig zu verhalten. Dazu wird jede unfallauffällige Stelle von "Amts wegen" untersucht und auf Abhilfemöglichkeiten hin analysiert. Hierzu beraten sich regelmäßig Polizei, Ordnungsamt, Tiefbauamt und VBK in verschiedenen Gremien, insbesondere zu nennen sind hier die Verkehrsrunde (einmal pro Woche) und die Unfallkommission (mehrmals im Jahr).