



B'90 DIE GRÜNEN Gemeinderatsfraktion
Haus der Fraktionen
Hebelstr. 13- 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/29155 – Fax. 0721/29156
e-mail: gruene@fraktion.karlsruhe.de
www.gruene-fraktion-ka.de

DIE GRÜNEN Gemeinderatsfraktion • Hebelstr. 13 • 76133 Karlsruhe

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Frank Mentrup
Rathaus/Marktplatz

76124 Karlsruhe

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Datum

28.05.2013

Angekündigte Nachfragen zur Anfrage "Unfälle von Straßenbahnen unter Beteiligung anderer Verkehrsarten" aus: Gemeinderat am 14. Mai, TOP 13

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Mentrup,

unsere Anfrage "Unfälle von Straßenbahnen unter Beteiligung anderer Verkehrsarten" hat in der Netzgemeinde eine sehr starke Reaktion hervorgerufen. Wir haben damit offenbar ein Thema angesprochen, das viele bewegt. Dabei wurde eine Reihe von konstruktiven Vorschlägen gemacht.

Wir haben die uns wichtigsten Vorschläge herausgesucht (siehe die beigefügte Liste) und ich bitte um eine "amtliche" Kommentierung dieser Vorschläge.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Honné
Verkehrspolitischer Sprecher

Vorschläge zur Vermeidung von Unfällen bzw. zur Verringerung der Unfallschwere

1. Die Zahl der Unfälle mit Personen könnte stark reduziert werden, wenn die rote Ampel für querende Fußgänger/Radfahrer schon erlischt, während die Bahn noch vorbeifährt.

Aktuell leuchtet das Rotlicht auch nach der Querung der Bahn noch einige Sekunden weiter. Das führt bei vielen Menschen zum gedanklichen Kurzschluss "Bahn vorbei, Gefahr vorbei" und sie gehen und vergessen dabei, dass das Licht evtl. noch für eine weitere Bahn leuchten könnte, die aus der Gegenrichtung kommt und für sie noch verdeckt ist. Würde man die Signale wie oben beschrieben umprogrammieren, wäre klar, dass IMMER, wenn das rote Licht noch leuchtet noch eine weitere Bahn queren wird.

2. Es sollten an allen Bahnen vorne "Abweiser" angebracht werden. Dadurch soll verhindert werden, dass Menschen unter die Räder kommen.

3. Bevor die Bahn anfährt, sollte sie ein (sehr kurzes) Klingelzeichen abgeben, wie in vielen anderen Städten.

4. Auf Überwegen über die Straßenbahn-Gleise sollten bei Rotlicht zusätzlich LEDs im Boden aufleuchten. Das wurde in der Brauerstraße bereits getestet.

5. Am Weinweg passieren viele Unfälle mit wendenden Pkw von Osten. Dafür sollte eine Wendespur angelegt und signalisiert werden.



Stadt Karlsruhe

Der Oberbürgermeister

EINGEGANGEN



Karlsruhe

Stadt Karlsruhe, 76124 Karlsruhe
Der Oberbürgermeister

Bündnis 90/Die GRÜNEN
Herrn Stadtrat Johannes Honnè
Haus der Fraktionen
Hebelstraße 13
76133 Karlsruhe

Rathaus, Marktplatz

Telefon
0721/6107-5200
email:
dez1@karlsruhe.de
Telefax
0721/133-1019

Sie erreichen uns
mit allen Stadtbahn-
und
Straßenbahnlinien
außer S 3 und 6
Haltestelle
Marktplatz

17. Juni 2013

Nachfragen zur Anfrage „Unfälle von Straßenbahnen unter Beteiligung anderer Verkehrsarten“ aus der Gemeinderatssitzung vom 14.05.2013, TOP 13

Sehr geehrter Herr Stadtrat Honnè,

vielen Dank für die Übersendung der Liste mit verschiedenen Vorschlägen zur Vermeidung von Unfällen. Ihre Vorschläge wurden verwaltungsintern geprüft, so dass wir dazu wie folgt Stellung nehmen können:

Zu 1: Der Vorschlag wird aufgegriffen und im Rahmen der rechtlichen Vorgaben und technischen Möglichkeiten bei allen anstehenden Umprogrammierungen von Signalanlagen umgesetzt.

Ob dies allein dazu führt, dass die Zahl der Unfälle mit Fußgängern „stark“ reduziert werden kann, ist eher verhalten zu bewerten, da nur rund ein Drittel der Unfälle mit Fußgängern in Verbindung mit einer Signalanlage stehen und auch hier sehr unterschiedliche Unfallverläufe vorliegen, von denen wiederum nur ein eher kleiner Teil in Verbindung mit der Gegenzugproblematik steht.

Zu 2: Seit dem Jahre 1995 beschafft die VBK Niederflurstadtbahnwagen mit optimierter Frontgestaltung. Diese Fahrzeuge besitzen im Gegensatz zu den herkömmlichen Fahrzeugen einklappbare Fahrzeugkupplungen und ermöglichen damit das Verschließen des Frontbereiches mit einer Frontschürze. Daraus ergibt sich im Falle einer Kollision mit Radfahrern und Fußgängern ein signifikanter Sicherheitsgewinn, weil die Wahrscheinlichkeit, im Kollisionsfalle unter die Bahn zu geraten, deutlich verringert ist. Eine vergleichbare Nachrüstung der noch vorhandenen Hochflurstadtbahnwagen ist jedoch aus konstruktiven Gründen mit vertretbarem Aufwand leider nicht möglich. In Verbindung mit dem Beibehalt der betrieblich erforderlichen automatischen Kupplung wäre eine komplette Umgestaltung der Fahrzeugfront bis in die tragende Grundstruktur erforderlich, die in diesem Bereich quasi einem Fahrzeugneubau gleichkäme. Das Augenmerk der VBK richtet sich deshalb auf den mittelfristigen Ersatz der Fahrzeuge. Auch die neuen Fahrzeugtypen ET2010 und NET2012 werden über einfahrbare Kupplungen und verschlossene Frontbereiche verfügen.

Zu 3: Die Wahrnehmung und eindeutige Zuordnung eines Klingelzeichens bei dichter Fahrzeugfolge, wie insbesondere im Bereich der Fußgängerzone, wird als eher fraglich eingeschätzt. In Wohngebieten andererseits ist zu erwarten, dass dies als störend empfunden wird. Allerdings sind Unfälle mit anfahrenden Bahnen selten und tendenziell eher weniger schwer als Unfälle mit einfahrenden Bahnen. Bei deutschen Straßenbahnbetrieben ist dies auch sehr unüblich, es entwertet auch das Läutesignals als Warnton.

Zu 4: An der Haltestelle ZKM wurden erstmalig sog. „Lane Lights“ getestet, die zusätzlich auf dem Boden bei Einfahrt einer Bahn blinken. Begleitende Untersuchungen haben die Wirkung der „Lane Lights“ bestätigt. Da sich die dahinterstehende Technik jedoch als störanfällig erwies und vom Hersteller abgekündigt wurde, ist die VBK auf der Suche nach neuen Technologien, mit denen der Einsatz von „Lane Lights“ bzw. einer Nachfolgetechnologie ausgeweitet werden soll.

Zu 5: In den Jahren 2002 bis 2005 kam es zu einer Reihe teilweise schwerer Unfälle mit wendenden Kfz am Weinweg. Daraufhin wurden dort verschiedene Maßnahmen getroffen, die die Verkehrsführung verdeutlichen sollen. Seitdem wurden in den zurückliegenden Jahren nur noch zwei Unfälle verzeichnet, so dass die getroffenen Maßnahmen als durchaus wirksam zu bezeichnen sind. Eine Wendespur kann dort ohne massive bauliche Umgestaltung nur durch Verzicht auf eine der beiden Geradeaus-Fahrsuren eingerichtet werden, was zu unvermeidbaren Leistungsfähigkeitseinbußen der Durlacher Allee stadteinwärts führen würde.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Frank Mentrup