

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 05.01.2015 eingegangen: 05.01.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	8. Plenarsitzung Gemeinderat 03.02.2015 2015/0030 39 öffentlich Dez. 1
Unfälle mit Straßenbahnen		

Die in der Anfrage zitierten Unfallzahlen entstammen der polizeilichen Unfallstatistik. Auf diese haben wir keinen Zugriff, so dass wir daraus auch keine weiteren Auswertungen erstellen können. Die VBK führt eine eigene Schadensstatistik, die aber nach anderen Gesichtspunkten aufgebaut ist und in den erfassten Kriterien und angewandten Fallabgrenzungen deutlich von der polizeilichen Unfallstatistik abweicht. Die in der Anfrage aufgeführten Fragen können deshalb nur eingeschränkt beantwortet werden.

1. In wie vielen Fällen gingen die Unfälle auf ein Fehlverhalten der Straßenbahnführer zurück?

Nach unseren Aufzeichnungen, die jedoch nur den Stand zum Zeitpunkt der Unfallaufnahme widerspiegeln, ist in rund 20 % der Fälle von einem Verschulden des Fahrers der Bahn auszugehen, dagegen liegt in rund zwei Drittel aller Fälle die Schuld beim Unfallgegner. Der Rest umfasst unklare Fälle oder Fälle mit einer geteilten Unfallschuld. Wie die Aufteilung in der polizeirechtlichen Unfallstatistik ist, ist uns nicht bekannt.

2. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Betriebssicherheit zu verbessern bzw. Unfälle zu minimieren?

Die VBK bemüht sich auf vielen Ebenen, ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Seit rund zwei Jahren ist eine Kommission aus städtischen

Ämtern, Polizei, Aufsichtsbehörde und VBK installiert, die alle Bahnübergänge und sonstige Querungsstellen über Gleise überprüft. Im Rahmen dieser Begehungen wurden bereits über 300 Stellen geprüft und erforderlichenfalls Maßnahmen festgelegt, die im Einzelfall von der Erneuerung verblichener Markierungen bis zum Umbau eines Überwegs reichen können. Im Bereich der allgemeinen Prävention wirkt der KVV in der Verkehrserziehung an weiterführenden Schulen mit, für die jeweiligen 5. Klassen weiterführender Schulen wird in Zusammenarbeit mit der Polizei ein Sicherheitstraining Bus und Bahn durchgeführt. Mit Aktionen, die sich stark an diese Zielgruppe richten, wie kurze Filmszenen ("Stell Dich nicht taub ..."), sollen insbesondere Jugendliche für die Gefahren bei unachtsamem Verhalten sensibilisiert werden. In dieselbe Richtung ging das Aufstellen von Figuren an Überwegen, die auf die Gefahren durch die Ablenkung durch Kopfhörer, Handynutzung etc. hinweisen. Weitere vergleichbare Aktionen sollen von Zeit zu Zeit wiederholt werden.

3. Wie hoch war der Sachschaden getrennt nach Schienenbahnen und bei den anderen Beteiligten?

Entsprechende Daten aus der polizeilichen Unfallstatistik liegen uns nicht vor.

4. Wie viele Unfälle mit Straßenbahnbeteiligung ereigneten sich in den Jahren 2004 bis 2014, jeweils jahrgangswise, und getrennt zwischen Fußgängerzone "Kaiserstraße" (zwischen Karlstraße und Kronenplatz sowie auf dem Marktplatz)?

Zahlen aus der polizeilichen Unfallstatistik liegen uns dazu nicht vor. Nach unseren internen Unterlagen, die - wie bereits dargestellt - deutlich von der polizeilichen Statistik abweicht, gab es in der Fußgängerzone Kaiserstraße z. B. 2014 drei Vorkommnisse mit Personenschäden in der Bahn (Stürze beim Ein- oder Aussteigen bzw. in der Bahn), aber keine mit Passanten außerhalb. Des Weiteren wurden 12 Vorfälle mit Sachschaden aufgezeichnet, zumeist Bagatellfälle mit Liefer- oder Baufahrzeugen mit geringem Sachschaden. Die Entwicklung bei Vorkommnissen in der Kaiserstraße ist in den letzten beiden Jahren trotz anhaltender Bautätigkeit deutlich rückläufig.

5. Gibt es einen Unfallschwerpunkt, bei denen Straßenbahnen häufig beteiligt sind?

Einzig signifikante Unfallhäufungsstelle ist u. E. die Kreuzung Karl-/Amalienstraße. Unfallursache ist hier zumeist das verbotswidrige Linksabbiegen von Kfz auf der Karlstraße in Fahrtrichtung Nord in die Amalienstraße. Mit den zuständigen Ämtern wurde jüngst vereinbart, die Signalschaltung an diesem Knoten zu überarbeiten, um die Situation zu entschärfen.

Anmerkungen:

Beim Vergleich von Unfallzahlen zwischen den angesprochenen Städten ist natürlich die jeweilige örtliche Situation zu bewerten. Dies betrifft sowohl Parameter wie Betriebsleistung und Netzlänge, zu denen die Unfallzahlen in Relation zu setzen sind, wie auch bauliche Gegebenheiten. So sind insbesondere in Stuttgart weite Teile des Netzes mit hoher Bahn- bzw. sonstiger Verkehrsdichte, insbesondere im Innenstadtbereich, aber selbst in einzelnen Stadtteilen, als Tunnelstrecken ausgeführt.

Unabhängig davon betreibt die VBK die kontinuierliche Verbesserung der Sicherheit und die Reduzierung von Unfallgefahren als eine ihrer wichtigsten Aufgaben. Die trotz tragischer Einzelfälle insgesamt rückläufigen Unfallzahlen werten wir als Bestätigung, hier auf dem richtigen Weg zu sein.