

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Alexander J. Herrmann (CDU)**

vom 03. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2015) und **Antwort**

#### Schlechte Sicht bei der Tram?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu den Fragen 1 - 4 und 6 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten unverändert wiedergegeben.

Frage 1: Wie viele sogenannte „Z-Überwege“ für Fußgänger ohne entsprechende Signalregelung existieren bei den einzelnen Tramlinien (es wird um eine Aufschlüsselung nach Linien gebeten)?

Antwort zu 1: Die BVG verfügt im 190 km langen Streckennetz der Straßenbahn über insgesamt 60 sogenannte „Z-Überwege“ unsignalisiert. Eine Aufschlüsselung nach Linien ist nicht sinnvoll, da es kaum Streckenabschnitte gibt, die nur von einer Linie befahren werden. Auf allen Linien der Straßenbahn befinden sich in unterschiedlicher Anzahl „Z-Überwege“.

Frage 2: Welche Bremswege haben die bei den Berliner Verkehrsbetrieben eingesetzten Tramfahrzeuge jeweils (es wird um eine Aufstellung unterteilt nach Modell und Geschwindigkeit gebeten)?

Antwort zu 2: Die zulässigen Grenzwerte für Gefahrbremsungen von Straßenbahnen (siehe Tabelle 1) sind in der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) festgeschrieben und werden von allen Straßenbahnen der BVG eingehalten und unterschritten. Die Einhaltung der Bremswege der Straßenbahnfahrzeuge unterliegt strengen turnusmäßigen Kontrollen bzw. Bremsprüfungen.

Tabelle 1:

Grenzwerte bei Gefahrbremsungen gemäß BOStrab:

a in  $m/s^2$  = Mindestwert der mittleren Bremsverzögerung

s in m = Höchstwert des Bremsweges zwischen Beginn der Bremsbetätigung und Stillstand

v in km/h = Ausgangsgeschwindigkeit bei Beginn der Bremsbetätigung

v in km/h	a in $m/s^2$	s in m
20	1,71	9
30	2,04	17
40	2,29	27
50	2,47	39
60	2,57	54
70*)	2,73	69

\*) in Berlin ist eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im besonderen Bahnkörper zugelassen. In Streckenabschnitten mit gemeinsamem Verkehr mit Kraftfahrzeugen richten sich die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Frage 3: Wie viele Unfälle haben sich an diesen Überwegen auf den einzelnen Linien ereignet (es wird um eine Aufschlüsselung nach Linien gebeten).

Antwort zu 3: Grundsätzlich haben Straßenbahnen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) Vorrang an „Z-Überwegen“. Unfälle an den „Z-Überwegen“ sind verhältnismäßig selten, da sie aufgrund ihrer technischen

Ausführung Personen zwingen, sich nähernde Straßenbahnen in Lauf- bzw. Blickrichtung zu haben. Leider sind die aufgeführten Unfälle auf Unachtsamkeiten (z.B. Ohrhörer, Handy, nicht absteigende Radfahrerinnen und Radfahrer) der Nutzerinnen und Nutzer zurückzuführen. Unfälle an Z-Übergängen werden erst seit Ende 2014 gesondert statistisch erfasst, siehe Tabelle 2.

Tabelle 2:  
Unfälle an „Z-Übergängen“ seit Ende 2014

Ort	Datum	Verletzte Personen
Lichtenberg: Karl-Lade-Straße / Rudolf-Seiffert-Straße	12.11.2014	1 Person schwer
Hohenschönhausen: Zingster Straße / Ribnitzer Straße	08.01.2015	1 Person schwer
Prenzlauer Berg: Greifswalder Straße / Lilli-Henoch-Straße	26.05.2015	1 Person leicht
Prenzlauer Berg: Greifswalder Straße / Heinrich-Roller-Straße	25.06.2015	1 Person leicht
Wedding: Bornholmer Straße / Grüntaler Straße	05.06.2015	2 Personen leicht
Buchholz: Pasewalker Straße 66	04.07.2015	1 Person leicht

Frage 4: Wie viele dieser Unfälle waren auf nicht ausreichende Sichtverhältnisse infolge eines ungepflegten/unbeschnittenen Grünwuchses im Bereich der Überwege, Kreuzungen und Einmündungen zurückzuführen?

Antwort zu 4: Keiner der Unfälle war auf die Ursache ungepflegter/unbeschnittener Grünbewuchs bzw. von nicht freigehaltenen Sichtdreiecken zurückzuführen. Ursachen waren leider jeweils die Nichtgewährung des Vorrangs der Straßenbahn durch Unaufmerksamkeit.

Frage 5: Hält der Senat die gegenwärtigen Grünpflegearbeiten im Bereich von Überwegen, Kreuzungen und Einmündungen an Tramlinien für ausreichend?

Antwort zu 5: Der Senat hält die gegenwärtigen Grünpflegearbeiten für ausreichend.

Frage 6: Wie wird die Durchführung der notwendigen Arbeiten kontrolliert und gibt es insoweit vorab Abstimmungen mit der BVG zum Umfang der notwendigen Arbeiten?

Antwort zu 6: Die BVG überprüft regelmäßig die Sicherheit ihrer Anlagen und Fahrzeuge. Dazu gehört auch die Freihaltung der Strecken von Grünbewuchs durch Streckenbegehungen, Betriebsaufsichten und Fahrermeldungen nicht nur an „Z-Überwegen“. Die BVG arbeitet dabei eng mit den Grünflächenämtern der Bezirke zusammen.

Frage 7: Welchen Verbesserungsbedarf sieht der Senat, um die Verkehrssicherheit durch einen entsprechenden regelmäßigen Rückschnitt des Grünbewuchses zu verbessern?

Antwort zu 7: Ein Verbesserungsbedarf kann nicht erkannt werden und ist nicht notwendig.

Berlin, den 16. Juli 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Juli 2015)