

Stellungnahme des BUND LV Berlin zum Planverfahren nach PBefG zur Aufhebung des besonderen Bahnkörpers zwischen Müggelseedamm und Haltestelle Marktplatz Friedrichshagen

vom 21. März 2016

Die Straßenbahn ist Teil der Elektromobilität, der von der Bundesregierung eine große Bedeutung beigemessen wird. Also muss jede Maßnahme hinterfragt werden, bei der es negative Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr zu erwarten sind.

Simulation

Der BUND empfiehlt durch eine Simulation den Nachweis zu erbringen, dass das Betriebsprogramm der Straßenbahn nach Aufgabe des eigenen Bahnkörpers in hoher Qualität erbracht werden kann. Die Aussagen des Erläuterungsberichtes in den Abschnitten 4.2 und 5 sowie in der Anhang 5 „Darstellung der Rahmenbedingungen des ÖPNV“ sind durch diese Simulation zu belegen.

Insbesondere ist durch die Simulation die Aussage im Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.2 und 5 zu belegen, dass die Straßenbahn als „Pulkführer“ im gemeinsamen Straßenraum ist. Hauptaugenmerk gilt dabei der Einmündung Müggelseedamm und der dortigen Haltestelle.

Bölschestraße als Einkaufsstraße

Dem Charakter der Bölschestraße als Einkaufsstraße (vgl. Punkt 2 „Abgrenzung Untersuchungsraum“ und Anhang 4, Abschnitt 1 „Darstellung der Rahmenbedingungen des Kfz-Verkehrs“ des Erläuterungsberichtes) kann auch mit dem Planfall I und Querungen für Fußgänger Rechnung getragen werden. Außerdem bedingt der gesonderte Bahnkörper der Straßenbahn, dass Kraftfahrzeuge nur in den Einmündungsbereichen an den Grenzen des Untersuchungsraums wenden können.

Verkehrssicherheit

Die Ausführungen aus dem Anhang 6 des Erläuterungsberichtes „Darstellung der Verkehrssicherheit“, dass im Abschnitt der straßenbündigen Führung der Straßenbahn die Unfallhäufigkeit über 50 % höher ist als im Bereich mit besonderem Bahnkörper muss zu einer erneuten Überprüfung der Sinnhaftigkeit der Maßnahme führen. Zwar ist die Stichprobe mit 60 Unfällen und der geringen Länge der Bölschestraße recht gering, aber keine Baumaßnahme darf zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen.

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurde das Unfallgeschehen in der Bölschestraße anhand der Unfalldaten des Polizeipräsidenten von Berlin, Zentraler Verkehrsdienst, aus dem Zeitraum Januar 2011 bis Mai 2014 analysiert und bewertet.

Für den in der südlichen Bölschestraße gelegenen Abschnitt mit besonderem Bahnkörper einschließlich des Übergangsbereichs zur straßenbündigen Führung konnten hinsichtlich der monatlichen /jahreszeitlichen, wochentäglichen und tageszeitlichen Verteilung der Unfälle keine Auffälligkeiten festgestellt werden.

Den insgesamt 60 aufgetretenen Unfällen wurden ein Unfalltyp (beschreibt die Konfliktsituation und -auslösung) und eine Unfallart (beschreibt die eigentliche Kollision) zugeordnet, wobei festgestellt werden konnte, dass der überwiegende Teil der Unfälle im bzw. mit dem ruhenden Verkehr stattfand.

Zu Vergleichszwecken wurde außerdem die Unfalldichte, ein Kennwert für die Auffälligkeit des Unfallgeschehens einer Verkehrsanlage, bestimmt. Mit ihr kann das Unfallgeschehen von Straßenabschnitten unterschiedlicher Länge verglichen werden. Für den Abschnitt mit besonderem Bahnkörper bemisst sich der Wert auf ca. 61 Unfälle je Kilometer und Jahr.

Die Unfalldichte für die freie Strecke im nördlichen Abschnitt wurde mit 102 Unfällen je Kilometer und Jahr berechnet.

Die Tatsache aus Anhang 6 des Erläuterungsberichts, dass im Abschnitt der straßenbündigen Führung des Bahnkörpers über 50 % höher ist als im Bereich mit besonderem Bahnkörper ist unzureichend berücksichtigt.

Für Rückfragen:

Martin Schlegel (Verkehrsreferent)

BUND Berlin e.V.

Crellestr. 35

10827 Berlin

Fon: (0)30 - 78 79 00-17

mail: mschlegel@bund-berlin.de