

**Stellungnahme des ASV zu den Prüfaufträgen aus der Ortsbegehung am 07.12.2021  
vom 15.03.2022**

„Bezugnehmend auf Ihre Mail vom 13.12.2021 antworten wir Ihnen zu den Prüfaufträgen wie folgt:

Die von der Verkehrsunfallkommission (VUK) erfolgte Untersuchung des Unfallschwerpunktes Kurt-Schumacher-Allee/Karl-Kautsky-Str. im Jahr 2019 hatte zum Ziel, die Ursachen des von der Polizei dokumentierten Unfalllagebildes sowie das beobachtete Fehlverhalten von zu Fuß gehenden zu ermitteln und nach Lösungen zu suchen, mit deren Hilfe dieses Fehlverhalten zukünftig verhindert bzw. die Unfallfolgen durch schwere Verkehrsunfälle minimiert werden können.

Insgesamt wurden durch einen Gutachter 10 Prüffälle auf Umsetzbarkeit und Eignung überprüft. Die Prüffälle berücksichtigten auch Verbesserungsvorschläge Dritter (u. a. Beirat, ADFC). Das final von der VUK beschlossene Maßnahmenpaket wurde im Beirat vorgestellt und im Sommer 2020 durch das Amt für Straßen und Verkehr umgesetzt und ist nach Erkenntnissen der Verkehrsunfallkommission bislang erfolgreich. Die umgesetzten straßenbaulichen, verkehrsbehördlichen und –technischen Maßnahmen verhindern weder zuverlässig noch dauerhaft, dass Menschen durch Fehlverhalten zu Schaden kommen.

**Lassen sich die abgesenkt eingebauten Borde korrigieren (korrekte Rundung statt Kante)?**

Die eingebauten Borde sind gemäß der Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten, hergestellt worden. Die in der Fußgängerüberwegung zu querenden Bordsteine sind für Blinde taktil erfassbar auszubilden und müssen von Rollstuhlfahrern ohne fremde Hilfe überwunden werden können. Um die Überfahrbarkeit mit Rollstühlen und Rollatoren zu erleichtern, dürfen in einer solchen Querungsstelle nur Bordsteine mit einer ausgerundeten Kante (Radius: 20 mm) eingebaut werden. Diese Vorgaben wurden hier erfüllt. Auf dem äußeren Fahrbahnrand der Kurt-Schumacher-Allee wurde der vorhandene Bord barrierefrei durch einen Betonrundbord auf 3 cm abgesenkt. Im Bereich der Rinne muss die Wasserführung gewährleistet sein.

**Lässt sich vor dem Einkaufszentrum eine vorgeschaltete LSA aufstellen, die mit Einfahrt der Straßenbahn den motorisierten Verkehr deutlich vor der Furt stoppt?**

Das Aufstellen vorgeschalteter Auffangsignale am Beginn der Haltstelle, mit der Zielsetzung den gesamten Haltestellenbereich während des Fahrgastwechsels freizuhalten, wurde gutachterlich untersucht und aus unterschiedlichen Gründen als ungeeignet abgelehnt. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch das Aufhalten des parallel geführten MIV erhebliche Verluste in der Gesamtleistungsfähigkeit ergeben. Insbesondere in den Verkehrsspitzenstunden (bspw. Schichtwechsel der Daimler-Werksverkehre) sind spürbare

Rückstauungen in der Kurt-Schumacher-Allee zu erwarten, die nicht leistungsgerecht abgebaut werden können. Begründet wird das mit der hohen Frequenz und Taktdichte der Straßenbahnen und deren unterschiedlich langen Haltestellenaufenthaltszeiten.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass zu Fuß gehende den Fahrbahnbereich auf der gesamten Länge der Haltstelle überqueren. Dieses Verhalten soll durch die getroffenen Maßnahmen im Zuge der Beseitigung des Unfallschwerpunkts explizit verhindert werden. Fußverkehre sollen gebündelt auf die Haltstelle geführt werden, um für den MIV sichtbar und kalkulierbar zu sein. Eine Wegnahme der sichernden Zaunelemente gefährdet die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und unterläuft damit die Wirkung der bereits umgesetzten Maßnahmen.

**Lässt sich bereits in der Karl-Kautsky-Straße Tempo 30 einrichten, damit die motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen mit diesem Tempo in die Kreuzung einfahren (jetzt wissen sie nicht, dass diese dort gilt)?**

Vorankündigungen einer Tempo-30-Strecke gibt es nicht. Tempo-30 gilt hier lediglich direkt vor der Schule und nicht schon vor der Einmündung. Allerdings sollte der Standort für die Tempo-30-Beschilderung angepasst werden, dann sieht man es auch schon beim Einbiegen. Die Anpassung des Betriebsplanes wurde durch Referat 30 angefordert. (s. Anhang „Kurt-Schumacher-Allee.pdf“)

**Verringerung der Fahrbahn vor der Oberschule auf eine Fahrspur**

Straßenverkehrsbehördlich suggeriert eine abmarkierte Fläche einen nicht vorhandenen Sicherheitsraum. Dieses ist nicht vertretbar und nachhaltig nicht anordnungsbar.

**Lässt sich ein Taxenplatz zu Gunsten einer Lieferzone umwidmen?**

Der Taxiverband gibt keine Parkplätze ab. Laut Aussage von Referat 30 in unserem Hause besteht hier ein Vertrag mit der Stadt. Sofern hinter den Behindertenparkplätzen eine Ladezone gewünscht ist, muss diese baulich hergestellt werden. Der jetzige Zustand lässt eine Ladezone nicht zu.