

<b>ANFRAGE</b>  Stadträtin Doris Baitinger (SPD) Stadträtin Elke Ernemann (SPD)  vom: 21.12.2006 eingegangen: 21.12.2006	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>33. Plenarsitzung des Gemeinderates</b>  <b>27.02.2007</b> <b>956</b> <b>22</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 2</b>
<b>Gefahrenträchtige Ampelsituation beim Busbahnhof „Zündhütte“</b>		

**Stellungnahme des Bürgermeisteramtes**

**1. Wie viele Unfälle haben sich an der schrankengesicherten Überquerung im Bereich Busbahnhof "Zündhütte" seit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 nach Wolfartsweier ereignet?**

Die Polizei hat am Bahnübergang Zündhütte im Zeitraum vom 01.09.2004 - 14.09.2006 10 Verkehrsunfälle aufgenommen.

**2. Wie oft musste bereits die Schranke repariert oder erneuert werden?**

Seit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie nach Wolfartsweier im Mai 2004 waren an dem beschränkten Bahnübergang beim Busbahnhof Zündhütte 31 Beschädigungen an den Schrankenbäumen zu beklagen.

**3. Welche Möglichkeiten bestehen, die dortige unklare Verkehrsregelung zu beseitigen?**

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit (Minimierung der Zwischenzeiten) wurde bei der Inbetriebnahme der Entschluss gefasst, den Knotenpunkt so wie heute signalisiert, signaltechnisch zu regeln.

Die dreifeldige Signalisierung (Rot - Gelb - Grün) nach dem Bahnübergang dient der Sicherung feindlicher IV-Ströme (KFZ und Fußgänger) und gleichzeitig der notwendigen Zwangsäumung des Bahnüberganges. Um die vor den Schranken befindlichen zweifeldigen BÜ-Signale besser hervorzuheben, sind diese mit den größeren Signalgebern (300 Millimeter Durchmesser) versehen worden. Diese Signale sind gut einsehbar, und eine Verwechslung ist mit den Signalen nach dem Bahnübergang eigentlich ausgeschlossen. Die Signalisierung ist konform mit den zu beachtenden Vorschriften und entspricht den einschlägigen Richtlinien.

Die Schrankenbäume wurden nicht nur beim Schließvorgang beschädigt, sondern auch beim Öffnungsvorgang, was nicht auf die Zwangsäumung (Grün nach dem BÜ) zurückzuführen ist, also beim Losfahren zu einem Zeitpunkt, als die zweifeldigen Signale noch Rot zeigten.

Die zuständigen Fachdienststellen haben die Situation vermehrt diskutiert und nach Lösungen gesucht, um die Schäden und Gefahren, die aus dem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer resultieren, zu minimieren.

Es gibt zwei mögliche Lösungen (Varianten der Signalisierung), die bei der damaligen Entscheidungsfindung über die geeignetste Art der Signalisierung aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht weiter verfolgt wurden:

1. Die dreifeldige Signalisierung des Hauptknotens könnte vor den Bahnübergang zurückverlegt werden.
2. Die dreifeldige Signalisierung nach dem Bahnübergang könnte in eine zweifeldige Signalisierung geändert werden.

Beide Varianten sollen auf ihre Vor- und Nachteile und Realisierung hin untersucht werden, nach deren Abwägung unter Voraussetzung der Zustimmung der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde Baden-Württemberg und einer gesicherten Finanzierung die Umsetzung erfolgen kann.