

---

Eingereicht durch:	Eingang:	04.03.2004
<b>Wagner, Sieglinde</b>	Weitergabe:	04.03.2004
<b>Fraktionslose Bezirksverordnete</b>	Fälligkeit:	19.03.2004
	Beantwortet:	31.03.2004
Antwort von:	Erledigt:	01.04.2004
<b>BzStR Stäglin</b>		

---

**Betr.: Bericht der Abteilung Jugend, Gesundheit und Umwelt zu den "Verkehrsopfern in Steglitz-Zehlendorf"**

Ich frage das Bezirksamt:

1. Hat das Bezirksamt aus der seit Oktober 2003 vorliegenden Studie der Abteilung Jugend, Gesundheit und Umwelt, Gesundheit 21 "Verkehrsoffer in Steglitz-Zehlendorf" Konsequenzen gezogen?
2. Wenn ja, wie sehen diese aus?
3. Wenn nein, plant das Bezirksamt, Konzepte zur Unfallvermeidung an den Unfallschwerpunkten des Bezirks in Sinne der Schutzes der Verkehrsteilnehmer/innen zu entwickeln?
4. Wie sollen diese Konzepte entwickelt werden und in welchem Zeitrahmen sollen sie umgesetzt werden?
5. Ist das Bezirksamt mit mir der Meinung, dass mit der Analyse nicht nach dem Motto "Papier ist geduldig" verfahren werden sollte, sondern der Erkenntnisgewinn in verhältnispräventiven verkehrspolitischen Maßnahmen münden sollte?

Sieglinde Wagner

**Antwort des Bezirksamts**

Das Bezirksamt hat die o.g. Unfallzusammenstellung zur Kenntnis genommen, jedoch lassen sich daraus leider keine unmittelbaren Handlungsabläufe für das Bauamt ableiten. So wird z.B. genannt, dass bei der Kreuzung Wolfensteindamm / BAB/ Kuhligkshofstraße nicht angepasste Geschwindigkeit, Nichtbeachtung der Vorfahrt und falscher Abstand Hauptursachen sind. Bei der Kreuzung Schloßstraße / Albrechtstraße / Grunewaldstraße sind ebenfalls Abstand, fehlerhaftes Abbiegen und falsches Verhalten gegenüber Fußgängern häufigste Unfallursache.

Bei den Unfällen, die in der Zusammenstellung auf den Streckenabschnitten gezählt wurden, ist als häufigste Ursache Fahrstreifenwechsel, falsches Verhalten der Fußgänger sowie Abstand genannt.

Diesen hier nur beispielhaft genannten Unfallursachen liegen offenbar Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer zugrunde, die darauf schließen lassen, dass die im Straßenverkehr notwendigen grundlegenden Vorsichtsmaßnahmen und Verhaltensregeln sowie auch die Verkehrsvorschriften völlig außer acht gelassen werden.

Dem kann das Bauamt nur schwer durch irgendwie geartete Baumaßnahmen entgegenwirken, sondern es zeichnet sich ab, dass Maßnahmen ergriffen werden müssten, die das generelle Verhalten aller Verkehrsteilnehmer untereinander ändern, was bereits mit einer dementsprechenden Verkehrserziehung und auch der Fahrschulausbildung erfolgen muss, abgesehen von grundlegenden Änderungen der Einstellung zu anderen Verkehrsteilnehmern.

Solange aber z.B. über notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf Hauptverkehrsstraßen und Bevorrechtigungen des öffentlichen Personennahverkehrs nicht vorurteilsfrei diskutiert werden kann, ist eine so oft beschworene Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs wohl nur ein Wunsch und es erübrigen sich „Konzepte zur Unfallvermeidung an den Unfallschwerpunkten des Bezirks“ zur Erzielung verhaltenspräventiver verkehrspolitischer Maßnahmen.

Abgesehen von den vorgenannten Problemen muss jedoch auch die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer derartigen Auflistung gestellt werden. Zwar mag die Schloßstraße die absolut häufigsten Unfallzahlen aufweisen, jedoch darf nicht vernachlässigt werden, dass die Schloßstraße wohl auch die meistfrequentierte Straße des Bezirks ist und danach zwangsläufig eine höhere Unfallstatistik zu erwarten ist. Der aufgestellte Vergleich mit dem Ostpreußendamm oder der Berliner Straße ist nur schwer nachzuvollziehen.

Das Bezirksamt hat mit den erarbeiteten Grundsätzen zur Umgestaltung der Schloßstraße Vorstellungen entwickelt, die langfristig zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität führen können und z.B. durch eine Vergrößerung der Bewegungsflächen für Fußgänger auch einen Gewinn an Sicherheit erzielen können. Auch die schon vor der Bezirksfusion erarbeiteten Vorschläge zur Gestaltung des „Birkbuschplatzes“ könnten hier einen Beitrag leisten.

Mit freundlichen Grüßen

Stäglin  
Bezirksstadtrat