



## Protokollauszug aus der 30. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Bildung und Sport vom 18.07.2017

---

öffentlich

**Top 4.9** **Berichterstattung zur Schulwegsicherheit am Oberstufenzentrum III "Johanna Just"**  
**gem. 16/SVV/0484**

**Herr Schenck** verweist auf den im Januar gefassten Beschluss der Stadtverordnetenversammlung und führt aus, dass seitdem neue Untersuchungen bezüglich der Schulwegsicherheit am OSZ III durchgeführt wurden, polizeiliche Unfallmeldungen wurden begutachtet und Videoüberwachungen möglicher Gefahrensituationen ausgewertet. Es wurden keinerlei signifikante Mängel festgestellt, sodass kein Handlungsbedarf bestünde. Hierzu händigt er eine Tischvorlage mit den Auswertungsergebnissen (Anlage) aus.

In der sich anschließenden Diskussion wird hinterfragt, ob bereits eine Rückkopplung mit der Schulleitung stattgefunden habe, welches **Herr Schenck** verneint. Die Ergebnisse der Evaluation und Nachbetrachtung der Haltestelle von Herrn Prof. Dr. Staadt lägen ihm erst seit heute vor.

Auch bittet **Herr Viehrig** darum, dass wenigstens eine Möglichkeit gefunden werden solle, um die Fahrbahn ohne Hindernisse zu überqueren, ggf. könne das Aufstellen eines entsprechenden Hinweisschildes zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Schülerinnen und Schüler beitragen. Er bittet darum, dass dem Ausschuss nach Rücksprache mit der Schulleitung erneut berichtet wird.

## **Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“**

### **Allgemeine Beschreibung**

Bei der Teilhaltestelle "Mangerstraße (stadtauswärts)" handelt es sich um eine Straßenbahnhaltestelle in Mittellage mit Haltestelleninsel. Diese Teilhaltestelle wurde bisher nicht umgebaut.

Das Fahrgastaufkommen an dieser Teilhaltestelle wird durch den Schülerverkehr des benachbarten Oberstufenzentrum III "Johanna Just" stark beeinflusst. Am 13. Juni 2017 wurden 426 aussteigende und nur sechs einsteigende Fahrgäste gezählt.

Die Abbildung 1 zeigt die Teilhaltestelle in Fahrtrichtung Glienicker Brücke (stadtauswärts).



Abbildung 1: Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“ in Fahrtrichtung Glienicker Brücke

### **Unfallanalyse**

Im Bereich der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“ ereigneten sich im Zeitraum von 2013 bis 2016 insgesamt drei Straßenverkehrsunfälle. An allen drei Unfällen waren keine Fahrgäste der Straßenbahn beteiligt und keiner der Unfälle ereignete sich im Zusammenhang mit dem Fahrgastwechsel. Deshalb können aus dem bisherigen Unfallgeschehen keine Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste der Straßenbahn abgeleitet werden.

## **Videoaufzeichnung des Verkehrsverhaltens**

Die Auswertung der Videoaufzeichnungen ergab, dass 21 % der aussteigenden Fahrgäste (67 Personen), die anschließend in den nördlichen Seitenraum der Berliner Straße wechseln, vor den in der Haltestelle wartenden Straßenbahnfahrzeugen die Gleitrasse queren. Allerdings kommt es dabei nicht zu kritischen Konflikten zwischen den anfahrenden Straßenbahnfahrzeugen und den querenden Fahrgästen. Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste konnten an der Teilhaltestelle "Mangerstraße stadtauswärts" auch aufgrund der Auswertung der Videoaufzeichnungen des Verkehrsverhaltens nicht festgestellt werden.

## **Fazit**

Aufgrund der Unfallanalyse und aufgrund der Ergebnisse der Videobeobachtung werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste der Straßenbahn an der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“ aktuell als nicht erforderlich angesehen.

Allerdings wurde im Rahmen der Untersuchung festgestellt, dass am westlichen Kopf der Teilhaltestelle die Anbindung an den Gehweg im nördlichen Seitenraum fehlt, sodass hinter der Straßenbahn aussteigende Fahrgäste den Gehweg nur über einen Grünstreifen erreichen können. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt diesen Sachverhalt.



Abbildung 2: Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“ in Fahrtrichtung Glienicker Brücke

Unabhängig von der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadtauswärts)“ besteht in diesem Bereich der Berliner Straße im Fußgängerverkehr ein zusätzlicher Querungsbedarf. Die Gründe dafür sind die unterschiedlichen Nutzungen (Oberstufenzentrum, Sportanlagen, Einzelhandel) beidseits der Berliner Straße. Die Abbildung 3 zeigt beispielhaft, wie diese Fahrbahnquerungen erleichtert werden könnten.

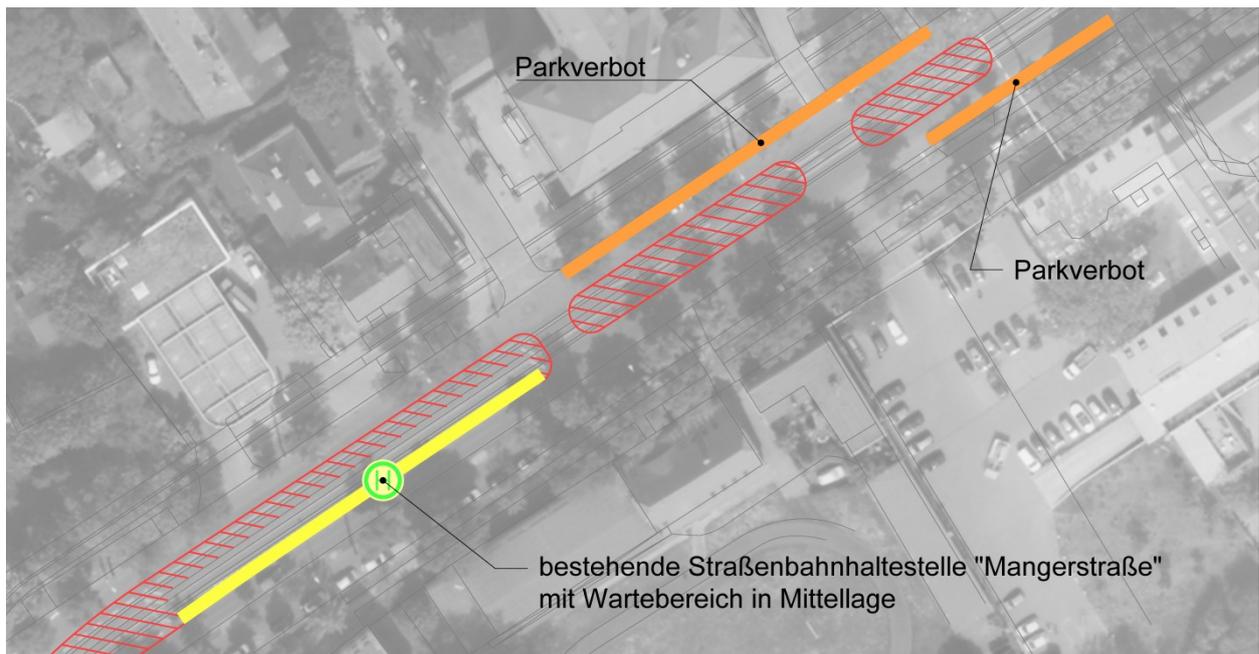


Abbildung 3: Sperrflächen als Querungshilfen für Fußgänger

Potsdam im Juli 2017

Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig



StadtPlan  
Ingenieur GmbH

Potsdam\_TProf. Dr.-Ing. Herbert Stadt

## **Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“**

### **Allgemeine Beschreibung**

Bei der Teilhaltestelle "Mangerstraße (stadteinwärts)" handelt es sich um eine Straßenbahnhaltestelle in Mittellage ohne Haltestelleninsel. Der Wartebereich für die Fahrgäste befindet sich im Seitenraum neben der Fahrbahn. Der Fahrgastwechsel (342 einsteigende Fahrgäste am Tag) findet über die angehobene Fahrbahn (Kap) statt. Diese Teilhaltestelle wurde im Jahr 2015 noch einmal umgebaut. Dabei wurde der Einstiegsstreifen zwischen der Gleistrasse und der Fahrbahn auf eine Breite von 0,75 m zurückgebaut und die Fahrbahn durch Poller und Markierung auf 3,25 m eingengt. Die Abbildung 1 zeigt die Teilhaltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt.

Das Fahrgastaufkommen an dieser Teilhaltestelle wird durch Schülerverkehr des benachbarten Oberstufenzentrum III "Johanna Just" stark beeinflusst (siehe Abbildungen 2 und 3 auf Seite 4). Die Anzahl der an dieser Teilhaltestelle aussteigenden Fahrgäste ist zu vernachlässigen.



Abbildung 1: Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“ in Fahrtrichtung Innenstadt

### **Unfallanalyse**

Im Bereich der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“ ereigneten sich im Zeitraum von 2013 bis 2016 insgesamt acht Straßenverkehrsunfälle. Von diesen acht Unfällen ereignete sich nur ein Unfall im Zusammenhang mit dem Fahrgastwechsel an der Teilhaltestelle. Dabei fuhr ein Pkw auf den vorausfahrenden Pkw auf, der wegen des Fahrgastwechsels vor der Straßenbahnhaltestelle angehalten hatte. Bei den übrigen Straßenverkehrsunfällen waren keine Fahrgäste der Straßenbahn beteiligt.

### **Videoaufzeichnung des Verkehrsverhaltens**

Die folgenden Bilder 1 bis 6 zeigen beispielhaft typische Situationen nach Schulende des Oberstufenzentrums III "Johanna Just". Die Bilder wurden der Videoaufzeichnung entnommen.



Bild 1

Rund 80 s vor Eintreffen der Straßenbahn treten zwei Personen auf den Einstiegsstreifen. Der Anteil dieser Fahrgäste ist mit 2 % des gesamten Fahrgastaufkommens sehr gering. Im Vergleich dazu waren es im Jahr 2013 noch 36 % (siehe auch Abbildungen 2 und 3 auf Seite 4). Einige dieser Fahrgäste kommen aus dem gegenüberliegenden Seitenraum und vermeiden damit den längeren Weg zur Wartefläche und die Querung der Richtungsfahrbahn.



Bild 2

Etwa 30 s vor dem Eintreffen der Straßenbahn stellen sich weitere Personen auf dem Einstiegsstreifen auf. Diese Fahrgäste kommen aus dem nordwestlichen Seitenraum (Wartefläche), da sich die Straßenbahn für diese Fahrgäste bereits in Sichtweite befindet.



Bild 3

Etwa 15 s vor dem Halt nähert sich das Straßenbahnfahrzeug für die Fahrgäste gut sichtbar der Haltestelle. Kfz, die sich im Bereich des Haltestellenkaps befinden, fahren mit verminderter Geschwindigkeit weiter. Konflikte mit Fahrgästen, die vorzeitig die Fahrbahn betreten wollen, wurden nicht beobachtet.



Bild 4

Etwa 10 s vor dem Halt der Straßenbahn betreten weitere Fahrgäste die Fahrbahn. Der nachfolgende Kfz-Verkehr vermindert seine Geschwindigkeit.



Abbildung 5

Das Straßenbahnfahrzeug hält in der Haltestelle und die Fahrgäste steigen ein. Der Kfz-Verkehr hält in der ganz überwiegenden Anzahl dieser Fälle (91 %) vor dem Haltestellenkap an. Im Vergleich dazu waren es im Jahr 2013 nur 44 %.



Abbildung 6

Die Türen des Straßenbahnfahrzeugs werden geschlossen. Der Kfz-Verkehr fährt in der Regel erst danach weiter.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen einerseits die Anzahl der im Seitenraum (blaue Säulen) und andererseits die auf dem Einstiegsstreifen wartenden Fahrgäste (rote Säulen). Die Abbildung 1 stellt die Ergebnisse der Videoaufzeichnung am 13. Juni 2017 dar, während die Abbildung 2 im Vergleich dazu die Ergebnisse der Videoaufzeichnung vom 16. April 2013 zeigt.

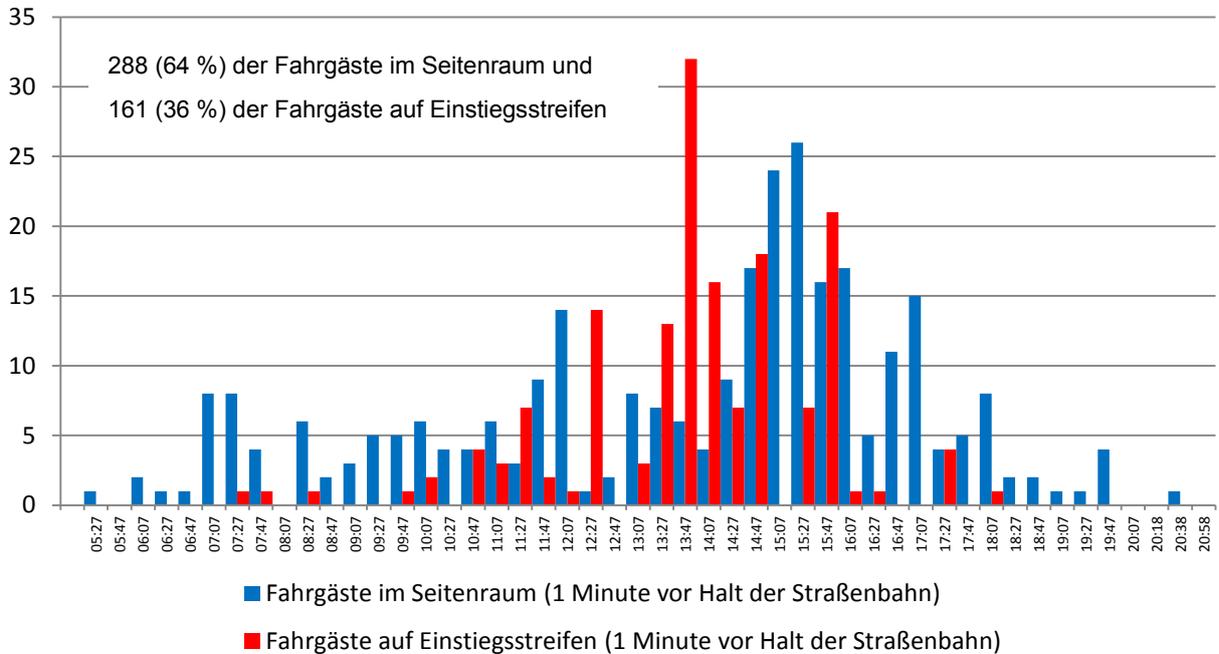


Abbildung 2: Anzahl der im Seitenraum oder auf dem Einstiegsstreifen wartenden Fahrgäste an der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“ am 16. April 2013

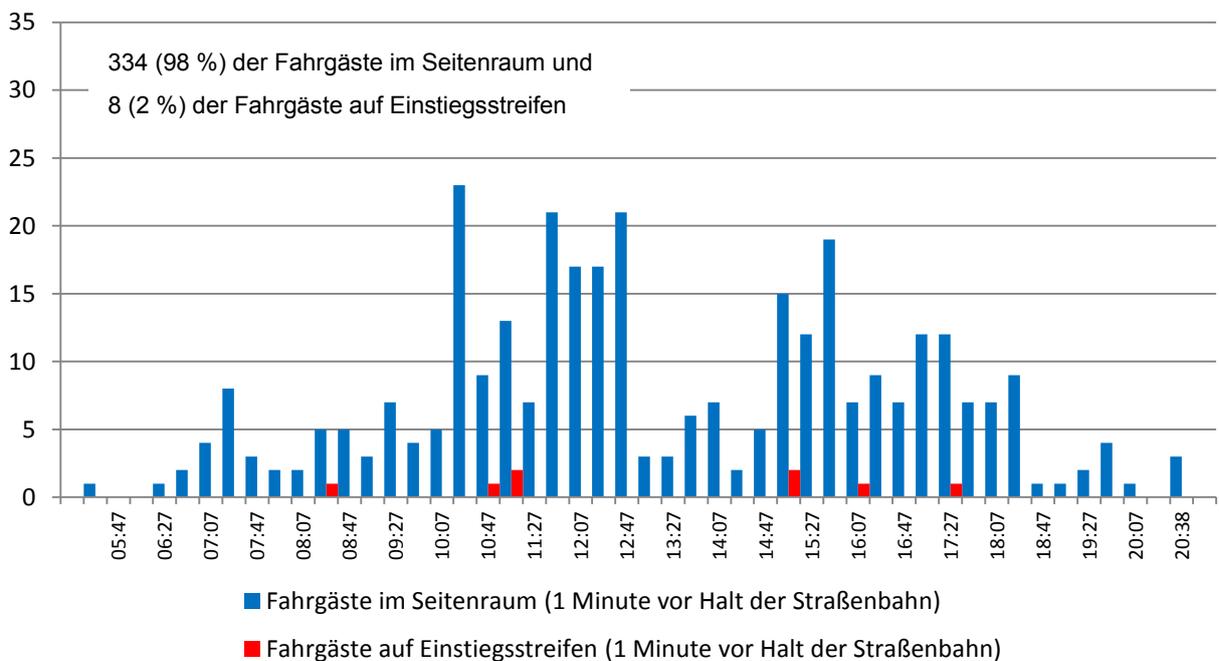


Abbildung 3: Anzahl der im Seitenraum oder auf dem Einstiegsstreifen wartenden Fahrgäste an der Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“ am 13. Juni 2017



Der Vergleich der beiden Diagramme zeigt eine deutliche Veränderung des Verhaltens der Fahrgäste seit der Umgestaltung der Teilhaltestelle im Jahr 2015. Im Gegensatz zu der Untersuchung im Jahr 2013 ist das Verhalten der Fahrgäste inzwischen sehr einheitlich. Etwa 98 % der Fahrgäste warten bis eine Minute vor Ankunft der Straßenbahn im Seitenraum (Wartefläche). Die übrigen neun einsteigenden Fahrgäste (2 %) stehen bereits mehr als eine Minute vor Ankunft des Straßenbahnfahrzeugs auf dem Einstiegsstreifen. Ein Drittel dieser Fahrgäste (drei Fahrgäste) erreicht die Haltestelle vom südöstlichen Seitenraum aus. Sie vermeiden damit den weiteren Weg bis zum gegenüber liegenden Seitenraum (Wartefläche) und die Querung der stadteinwärtigen Richtungsfahrbahn.

### Fazit

Aufgrund der Unfallanalyse und aufgrund der Ergebnisse der Videobeobachtung wird es für die Teilhaltestelle „Mangerstraße (stadteinwärts)“ aktuell als nicht erforderlich angesehen, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste der Straßenbahn zu ergreifen.

Potsdam im Juli 2017

Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig



StadtPlan  
Ingenieur GmbH

Prof. Dr.-Ing. Herbert Stadt