

Fachbereich 2 - Bürgeramt, Ordnungs- und Schulverwaltung
Sachbearbeiter(in): Bernd Pfaff
06.05.2014

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)

14.05.2014

Verkehrsbericht 2013

-hierzu Antrag der SPD-Fraktion vom 12.03.2014 zur Verkehrsführung am "Sonnenbuckel"

Beschlussvorschlag:

1. Die Mitglieder des Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschusses nehmen den Bericht zur Kenntnis und empfehlen die Fortführung der Verkehrsüberwachung für 2014 auf den Grundlagen und Erkenntnissen des Jahres 2013 für das Stadtgebiet und die Teilorte von Rottweil.
2. Die bisherige Verkehrsführung am „Sonnenbuckel“ wird beibehalten.

Begründung:

1. Allgemeines

Auch in diesem Jahr wollen wir Ihnen wieder einen umfassenden Rückblick auf das Verkehrsgeschehen in Rottweil für das Jahr 2013 ermöglichen.

Neben den lokalen Berichten und Erkenntnissen zum Verkehrsgeschehen ist sicher auch wieder ein Blick in das nationale Verkehrsgeschehen interessant.

Nachdem im Jahr 2011 die Anzahl der Verkehrstoten in Deutschland mit 4.002 Personen erstmals wieder seit 20 Jahren leicht angestiegen ist, weist die Statistik im Jahr 2012 mit insgesamt 3.601 Personen einen absoluten Tiefstand aus. Im Jahr 2013 sind mit 3.340 Verkehrstoten nochmals weniger Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen als bisher – eine historisch niedrigere Anzahl.

Die europäische Union hat sich ebenso einer Reduzierung der Verkehrstoten angenommen. Ein erstes Ziel war die Halbierung der tödlich verletzten Personen im Straßenverkehr – über einen Zeitraum von 10 Jahren hinweg betrachtet. Europa hat es nicht ganz geschafft, aber von den 54.000 Verkehrstoten im Jahr 2001 starben bereits 36 % weniger Menschen als im Jahr 2010.

Die Vorgabe „Vision Zero“ (Vision Null) strebt nochmals eine 40 %ige Reduzierung bis zum Jahr 2020 an, mit dem Gesamtziel, bis zum Jahr 2040 keine Verkehrstoten mehr beklagen zu müssen. Hierbei liegt der Gedanke zu Grunde, dass der Straßenverkehr in seiner Gesamtheit so organisiert sein muss, dass es keine Verkehrstoten mehr geben kann.

In Baden-Württemberg ereigneten sich circa 2/3 aller Unfälle mit Todesfolge auf Landstraßen. Hierbei starben circa 40 % der getöteten Pkw-Insassen an Hindernissen, bei den Motorradfahrer(innen) sind es sogar 80 %. Diese Erkenntnisse belegen, dass es noch viel zu tun gibt bis zum Jahr 2040.

Die bundesdeutsche PKW-Dichte ist mit 658/1.000 Einwohnern bzw. in absoluten Zahlen circa 44 Mio. Pkws und circa 700.000 Neuzulassungen im letzten Jahr ohne Frage weiter hoch. Doch Vergleiche mit Übersee zeigen andere Dimensionen auf. In 11 Monaten wurden innerhalb der EU über 11 Mio. Autos zugelassen, in China und den USA waren es allein jeweils circa 15 Mio. Fahrzeuge.

Zurück nach Deutschland. Rückblickend auf den tragischen Unfalltoten höchststand im Jahr 1970, in welchem bei (nur) 15,1 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen über 21.000 Verkehrstote beklagt werden mussten, belegen diese Unfalltotenzahlen immer noch die gewaltigen Fortschritte und die gezielten Anstrengungen aller, wie beispielsweise auch die der Kraftfahrzeugindustrie und deren Weiterentwicklungen der aktiven und passiven Kraftfahrzeugsicherheit oder auch die der Polizei und der Städte im Rahmen ihrer Verkehrsüberwachungen, um das Leben aller am Verkehr Beteiligten sicherer, ja im wahrsten Wortsinn überlebenseicher zu machen.

Auch die fortgeschrittene medizinische Notfallversorgung und die zunehmende Professionalisierung aller Rettungskräfte tragen hieran einen großen Anteil. Hinzu kommt eine Vielzahl von gezielten Präventionsmaßnahmen, wie eben auch die häufigen Verkehrsüberwachungsaktionen. Besonders gefährdet sind aber weiterhin besonders die Motorradfahrer und die Fußgänger.

Die Zahl der im Landkreis Rottweil tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer hat sich von fünf auf acht getötete Personen leider erhöht (ohne BAB 81). Insgesamt aber sind dies immer noch sehr geringe Zahlen. Nach wie vor sind wir von den 24 verstorbenen Verkehrsteilnehmern im Jahr 2001 weit entfernt. Konkret verstarben 2013 im Landkreis Rottweil sieben Personen im PKW und eine Person im LKW. Es gab wiederum keine getöteten Fußgänger- oder Fahrradfahrer(innen). Vielleicht auch eine interessante Vergleichszahl: Auf dem nur 21 Kilometer langen Abschnitt des Bodensees zwischen Hochrhein und Schaffhausen ereigneten sich auf der Seefläche allein 12 tödliche Unfälle, davon 9 tödliche Badeunfälle.

Im Jahr 2013 gab es leider auf unserer Rottweiler Gemarkung (Stadtgebiet und Ortsteile) zwei Verkehrstote. Beide Personen verstarben außerorts bei PKW-Unfällen, jeweils auf der B 27 bzw. auf der B 14. Ein verstorbener Kfz-Lenker war alkoholisiert und nicht angegurtert. Der andere Pkw-Lenker kam frontal auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit dem Gegenverkehr.

Im Stadtgebiet Rottweil (mit Teilorten, ohne BAB 81) ereigneten sich insgesamt 318 Unfälle (VJ: 336). Insgesamt haben sich 85 Personen (VJ: 103) leicht und 18 Personen (VJ: 22) schwer verletzt. 17 Radfahrer(innen) (VJ: 23) und 11 Fußgänger (VJ: 15) waren an Unfällen beteiligt. Es gab 2013 nur einen (!) Schulwegunfall (VJ: 5) und dies bei Rottweils hoher Schülerzahl.

Weitere Fakten zum Verkehrsbericht des Präsidiums Tuttlingen für 2013 können Sie unter <http://www.polizei-bw.de/Dienststellen/PPTuttlingen/Seiten/default.aspx> einsehen.

2. Mobile Messungen im Stadtgebiet und den Teilorten (siehe Anlage 1)

Seit 19 Jahren führt die Stadt Rottweil eigene mobile Geschwindigkeitsmessungen durch. Mit 53 Messtagen – langer Winterzeitraum – (Vorjahre 58, 56, 54,43 bzw. 41) haben wir unsere seit Jahren hohe Frequenz halten können. Die einzelnen Fallbearbeitungen für die Kolleginnen der Ordnungsverwaltung lassen auch keine weiteren Erhöhungen zu.

An 62 (Vorjahre 53, 45, 43, 40) verschiedenen Einsatzstellen wurden Messpunkte eingerichtet. Insgesamt wurden 89.576 Fahrzeuge (Vorjahre 97.812, 86.913, 90.877, 79.181 bzw. 78.638) im Rahmen dieser mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen überwacht, wobei genau 5.702 Fahrzeuglenker (Vorjahre 5.014, 4.784, 4.678, 5.051), also 6,4 % beanstandet wurden. Die Beanstandungsquoten der Vorjahre lagen mit 5,2 %, 5,1 %, 6,4 %, 7,2 % bzw. 6,3 % auf einem ähnlichen Niveau. Die Messungen beginnen bereits teilweise sehr früh am Morgen und gehen über 22:00 Uhr, einmal sogar über 24:00 Uhr hinaus.

Auch in diesem Jahr brachten wir bei der Auswahl der Messstellen unsere Erfahrungen mit ein, aber auch Hinweise der Polizei oder Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern wurden wieder berücksichtigt. Es wurde in den Geschwindigkeitsbereichen 80, 70, 50, 30 und 20 km/h sowie in den verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit) überwacht. Allein in diesen 30 km/h-Geschwindigkeitsbereichen – mit erfahrungsgemäß geringeren Verkehrsbelastungen – wurden an 25 Einsatzstellen insgesamt 13.770 Fahrzeuge (Vorjahre 11.842, 12.462, 12.670, 10.877 Fahrzeuge) gemessen. Es wurden 1.655 Kfz-Lenker (Vorjahre 1.622, 2.054, 1.867, 1.979) beanstandet. Die Beanstandungsquote von 12 % (Vorjahre 13,70 %, 16,48 %, 14,74 %, 18,19 %, 17,82 %, 10,7 % bzw. 18,8 %) liegt geringfügig unter dem Niveau der Vorjahre. Im 50 km/h-Bereich wurden über 18 Stellen genau 41.008 Fahrzeuge kontrolliert.

In den vergangenen Jahren haben wir diejenigen Straßenzüge als auffällig ausgewiesen, die eine Beanstandungsquote von mehr als 20 % aufgezeigt haben. Im 50 km/h-Bereich fällt das Neckartal mit 22 % (Vorjahr 19,9 %) Beanstandungen auf. Es folgen die 20 km/h-Zonen mit Waldtor-, Neutor- und Untere Hauptstraße. Das sehr niedere Geschwindigkeitsniveau wird augenscheinlich doch schneller überschritten, was auch die Ergebnisse in den verkehrsberuhigten Bereichen, wie in der Bruderschafts- und Hochmaingasse widerspiegeln. Weshalb genau diese Straßen verkehrsauffälliger sind, kann mehrere Ursachen haben. Wie erwähnt sind es Straßenzüge mit sehr geringem Geschwindigkeitsniveau, oft sind es aber auffallend schwach oder nur einseitig bebaute Straßenzüge. Auch die Park- bzw. Parkplatzsuchverkehrsdichte spielt eine bedeutende Rolle. Denn Verkehrsteilnehmer, die einen Parkplatz suchen, verlangsamen den Verkehrsfluss erheblich.

Der Verkehr in der Hochbrücktorstraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h) wurde baustellenbedingt erstmalig im November 2011 überwacht. Dieser bisher als Modellversuch geführte Verkehrsraum, der das Hauptstraßenkreuz unsignalisiert lässt, ist gut gestartet und hat sich nun etabliert. So gab es bis heute nur ganz wenige, leichtere Unfälle. Auch unsere Messungen zeichnen ein deutlich positives Bild. Von den über 2.700 gemessenen Fahrzeugen waren nur 10 % der Fahrzeuge zu schnell. Diese Ergebnisse überzeugten auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (kurz: MVI). So wurde uns – wie bekannt – im Frühjahr die endgültige Genehmigung für unseren verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erteilt.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass 90,2 % der Beanstandungen (Vorjahre 89,5 %, 89,07 %, 90,03 %, 88,3 %, bzw. 90,2 %) Geschwindigkeitsüberschreitungen von bis zu 15 km/h betreffen. Die Überschreitungen von bis zu 20 km/h fielen auf 6,5 % (Vorjahre 6,9 %, 7,3 %, 7,0 %, 8,0 %, 7,0 %, 7,2 %) aus. Wer 21 km/h zu schnell oder schneller fuhr, wurde mit einem Bußgeld und einem Punkteintrag belegt. Dies waren wiederum genau 3,2 % (Vorjahre 3,5 %, 2,6 %, 3,6 %, 2,8 %, 3,1 %, 3,6 % und 2,9 %) der Kraftfahrer(innen). Die übrigen Verstöße erfolgten im Verwarnungsgeldbereich von 15,00 Euro bis 35,00 Euro. Die Ergebnisse lassen sich insgesamt wieder den Ergebnissen der Vorjahre zuordnen.

Die Zusammenarbeit mit der Polizei ist im Bereich der Verkehrssicherheit und Unfallprävention weiter hervorragend – auch nach erfolgter Polizeireform. Wenn wir alle Buß- und Verwarnungsgelder zusammenrechnen, konnten wir im Jahr 2013 die Summe von 121.310,00 Euro (Vorjahre 108.065,00 Euro, 105.190,00 Euro, 97.610,00 Euro) der Stadtkasse zuführen. Die Firma TRADAS, die wir zusammen mit dem Landkreis für diese Aufgabe einsetzen, wurde vor kurzem von unserer ehemaligen beauftragten Firma, die Firma Radarrent, übernommen.

Deshalb werden wir – allerdings zu günstigeren Bedingungen – den gewohnt guten Service erhalten. Für die vereinbarten Messtage (mit Auswertungen) mussten wir eine Vergütung in Höhe von 17.001,00 Euro (Vorjahr 23.087,67 Euro) entrichten. Die Kosten für das städtische Personal bzw. der städtische Aufwand betrug 22.618,00 Euro (beispielsweise anteilige Personalkosten, Softwarepflege und Zustellgebühren). Ergänzend veranlasste die Polizeidirektion/-präsidium auch 2013 wieder eigene Geschwindigkeitsmessungen, meist mit der sog. Laser-Pistole. Die Bundesstraßen um Rottweil bilden hierbei einen Überwachungsschwerpunkt.

3. Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Neukirch und Hausen (siehe Anlage 2)

Die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen, die seit Januar 2003 in Betrieb sind, haben weiter sehr nachhaltig zur Einhaltung der Geschwindigkeitsniveaus in den Ortsdurchfahrten Neukirch und Hausen beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahr haben die Beanstandungsquoten das – weiter sehr niedrige – Niveau fast gehalten. Die Beanstandungsquoten liegen im Durchschnitt bei sehr niedrigeren 0,06 %, also im Promillebereich.

Insgesamt wurden in Neukirch und Hausen über 800.000 Kraftfahrzeuge überwacht. Durch das teilweise Entfallen der Messanlage in Hausen (Bauarbeiten L 423) war die Überwachungskamera häufiger in Neukirch eingesetzt. Allerdings plagten uns viele Reparaturen, insbesondere am Kamerasystem. Das Nassfilmsystem ist nun über 10 Jahre alt – es wurde von der Digitaltechnik seit langem überholt. Eine Ersatzbeschaffung der Kamera wird demnächst – dann aber mit neuer, digitaler Technik – unumgänglich sein.

Zu schnell waren nur 551 Kraftfahrer(innen) (Vorjahre 356, 354, 308), die insgesamt Buß- und Verwarnungsgelder in Höhe von 8.495,00 Euro (Vorjahre 6.290,00 Euro, 7.050,00 Euro bzw. genau 5.915,00 Euro) entrichten mussten. Die Betriebskosten (Auswertungen, Eichtermine, Material- und Wartungskosten sowie der Personalaufwand) betragen 7.599,68 Euro.

Die ausgewählten Anlagenstandorte folgen weiter dem Ziel des Gemeinderates und der Stadtverwaltung, die Verkehrsüberwachung und nicht die Einnahme von Bußgeldern in den Vordergrund zu stellen. Die genannten Zahlen bestätigen diesen präventiven Ansatz mehr als überzeugend. Die geringen Beanstandungszahlen lassen auf die gute Erkennbarkeit der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und somit deren präventive Verkehrsfunktion zurückschließen.

4. Mobile Geschwindigkeitsanzeigesysteme („Sie fahren ... km/h“)

Wiederum haben wir auch in diesem Jahr die beiden mobilen Geschwindigkeitsanzeigesysteme schnell und flexibel im gesamten Stadtgebiet sowie auch in den Ortsteilen eingesetzt. Wir hatten es 2013 an vielen verschiedenen Einsatzorten im Einsatz. Neben den Auswertungen (die Anzeige ermittelt Wochentage und Uhrzeit sowie die Fahrgeschwindigkeiten) konnten wieder Rückschlüsse über Verkehrsdichten und sequenzielle Verkehrsbelastungen ermittelt werden. Seit 2012 ist ein zweites Gerät im Einsatz, welches unsere Anstrengungen – auch im Hinblick auf die Verkehrserziehung – verstärkt. Ein weiterer Fortschritt in der Verkehrsüberwachung. Im Jahr 2014 war es betriebswirtschaftlich sinnvoll, das erstbeschaffte Gerät aus dem Jahr 2002 wegen hoher Reparaturanfälligkeit und höherer Wartungskosten gegen ein neues Gerät – mit besserer Erfassungs- und Auswertetechnik – zu ersetzen.

5. Unfallschwerpunkte/Unfallhäufungsstellen

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie wieder über die Unfallschwerpunkte in Rottweil im Rahmen dieses Jahresberichtes informieren. Ein Unfallort wird erst dann zur Unfallhäufungsstelle (gemäß Polizeistatistik), wenn sich an einem Straßenabschnitt in einem Jahr mindestens fünf Unfälle (VU= Verkehrsunfälle), oder in drei Jahren (3-Jahreskarte) mindestens fünf Unfälle mit Personenschäden (VUP) bzw. mindestens drei Unfälle mit schweren Personenschäden (auch tödliche Unfälle (VUSP) ereignet haben.

So sind für 2013 – es sind nur vier Unfallhäufungsstellen – folgende Stellen bzw. deren statistische Weiterführung festzustellen:

1. Nägelesgraben-/Schlachthausstraße, bei CULINARA:

Diese Stelle wird (nur) noch aufgrund der Langzeitbetrachtung von drei Jahren (vgl. oben) aufgeführt. Im Vergleich zum Jahr 2011 ist festzustellen, dass sich bei der bis dato sehr schweren Unfallhäufungsstelle auf Höhe des Fußgängerüberweges „Culinara“ nach dem Einbau der Geländerbügel bzw. Freischneiden von Heckenwuchs nur zwei weitere Unfälle ereignet haben.

2. Stadionstraße/Heerstraße, Kreisverkehrsplatz:

Erstmalig wird dieser Kreisverkehr in der Statistik geführt. In den letzten drei Jahren wurden fünf Unfälle registriert. Leider verletzten sich immer Personen hierbei. Viermal waren Zweiräder am Unfall beteiligt. Die Unfälle haben gemeinsam, dass es sich um sog. Vorfahrtsunfälle handelt, das heißt die Vorfahrt des Fahrzeugs im KVP vom andern Verkehrsteilnehmer nicht beachtet wurde. Sicherlich ist die Verkehrsdichte zu bestimmten Zeiten (beispielsweise Schulbeginn) sehr hoch.

3. Zufahrt zum Milchwerk, Saline:

Im vergangenen Jahr ereigneten sich hier fünf Verkehrsunfälle. Der Knotenpunkt ist zeitweise verkehrlich sehr stark belastet. Die Beschilderung der „Stopp-Stelle“ bzw. die Markierungen wurden bereits optimiert. Dennoch ereigneten sich fünf weitere, leichtere Unfälle im Jahr 2013. Die hohe Verkehrsdichte und die typische Unfallursache (ausschließlich Vorfahrtsverletzungen) können wohl nicht ausgeräumt werden.

4. Oberndorfer Straße/B 14/B 27:

Schon 2010 hatten sich wieder einmal fünf Unfälle an dieser Einmündung ereignet, bei denen sich drei Personen schwer verletzt haben. Der Umbau zum Kreisverkehrsplatz wird seit 2002 angeregt. 2011 kam es zu vier Unfällen, drei Personen wurden verletzt. In 2012 ereigneten sich weitere fünf Unfälle. Auch 2013 ereigneten sich weiter zwei Unfälle. Seit 2011 wurden eine Person schwer und sieben Personen leicht verletzt. Der Umbau zum Kreisverkehrsplatz wird 2014 nun (endlich) erfolgen.

6. „Sonnenbuckel“-Zufahrtsregelung (hierzu auch: Antrag der SPD-Fraktion vom 12.03.2014):

Bereits in den letzten beiden Verkehrsberichten haben wir Sie ausführlich über die Verkehrsgeschehnisse in Bezug auf den „Sonnenbuckel“ informiert. Die nach wie vor bestehende Aufgabenstellung, nämlich den Straßenzug für den Durchgangsverkehr in beide Fahrtrichtungen zu sperren – so der bisherige politische Auftrag – gleichsam ihn aber in beide Fahrtrichtungen mit Erschließungsfunktionen zu betrauen, ist unverändert schwierig.

Diese Thematik beschäftigt die Stadtverwaltung allerdings schon seit den 70-iger Jahren, wie eine Vielzahl von fraktionellen Anträgen beweist. Von Komplettsperren für den „Volksfreundbuckel“ bis hin zur Beibehaltung der Öffnung für alle Verkehrsteilnehmer reicht die Bandbreite einzelner Überlegungen und Forderungen im politischen Raum.

Letztlich geht die Sperrung des in Rede stehenden Straßenabschnittes auf die Beschlüsse des Gemeinderates aus den Jahren 1991 und 2002 zurück. Die jetzige Verkehrsregelung wurde im November 2010 – im Zuge der Eröffnung des Kapuzinergebäudes – festgelegt. Sowohl aus städtebaulichen Überlegungen (Beruhigung Stadtkern, Vermeidung einer Verkehrstangente), wie aus verkehrlichen Aspekten heraus (kein Mehrverkehr, Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger usw.) wurde die aktuelle Verkehrsführung festgelegt. Es muss immer mitbedacht werden, dass mit Umbau des Kapuzinergebäudes die Anbindung der Parkfläche von der Neutorstraße kommend durch die Terrassennutzung am Gebäude entfiel. Somit muss nun der Verkehr konzentriert von der Waldtorstraße her zum Parkplatz einfahren können.

Vom Stadtgraben kommend ist ein Durchfahrtsverbot (wie bereits früher) in die Waldtorstraße festgelegt. Diese Regelung lässt zum einen den Fußgängern auf dem Gehweg genügend Raum, ebenso kann der Parkplatz – da ohne Begegnungsverkehr – übersichtlich und gefahrlos angefahren werden. Ganz entscheidend ist, dass sich bis heute keine Unfälle ereignet haben, noch mir Erkenntnisse über verkehrsgefährdende Situationen zugetragen wurden. Die Zufahrt zum „Schwarzen Graben“ erfolgt weiter für alle Verkehrsteilnehmer über den unteren Teil des „Sonnenbuckels“.

Sollte nun der Kapuziner-Parkplatz auch vom Stadtgraben kommend bedient werden – wie im SPD-Antrag gewünscht – wird dies eine Vielzahl von Parksuchverkehren nach sich ziehen, nicht nur zu Zeiten, zu welchen große Veranstaltungen im Kapuziner stattfinden. Zugleich steigt auch in diese Fahrtrichtung die „Gefahr“ des unberechtigten Durchfahrens zur Waldtorstraße. Gleichsam wäre die Enge für die Begegnungsverkehre nicht unkritisch. Diese weiteren Mehrverkehre auf diesem Steilstück – welche sicher auch die Rad- und Fußgänger beeinträchtigen werden – sind unseres Erachtens – mit Beibehaltung der bestehenden Regelung – vermeidbar. Sollten weitere Mehrverkehre zugelassen werden, wären sicher die Anwohner Leidtragende. Der Verkehrsraum insgesamt – rund um den Stadtgraben – ist bereits heute von großer Enge geprägt.

Der jetzige Zu- und Abfluss zum Parkplatz funktioniert – eingeschränkt durch die Enge – ausreichend gut, auch zu Veranstaltungszeiten. Diese gewählte Variante erfüllt ohne Frage für alle Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Fußgänger, Radfahrer sowie für die anliegenden Bewohner) alle Belange ausreichend.

Gemäß dem SPD-Prüfantrag haben wir über unser mobiles Messfahrzeug am 07.04.2014 und 08.04.2014 zwei „Messungen“ durchgeführt. Von 06:30 Uhr bis 08:45 Uhr, in zwei Stunden und 15 Minuten, konnten wir insgesamt 24 Falschfahrer registrieren. Diese Art der „Messung“ ist grundsätzlich möglich. Wir halten aber den Einsatz des Messfahrzeugs für die Aufgaben der Geschwindigkeitsüberwachung für Ziel führender und dringlicher.

Im Weiteren wurden und werden von unseren Vollzugsbeamten auch bisher schon Kontrollen durchgeführt. Hierbei helfen uns Video- oder Fotoaufzeichnungen, da unser Vollzugsdienst diese Kontrollen ohne polizeiliche Anhaltrechte durchführt.

Der Einsatz des oder der Geschwindigkeitsanzeigesysteme als Nachweis für ein unerlaubtes Durchfahren – wie im SPD-Antrag zur Prüfung gefordert – scheiden aus. Zunächst müssten beide Geräte verwendet werden (eines für die Parkplatzzufahrt und eines im oberen Teil der Zufahrt). Allerdings sind die „Erfassungsfenster“ über die geräteeigenen Sensoren, ebenso wie die Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge zu gering, gerade bei den Parkplatzzufahrenden, um sie genau bzw. überhaupt datentechnisch erfassen zu können.

Auch wir wissen, dass leider einige Verkehrsteilnehmer(innen) diesen Streckenabschnitt als Abkürzungsstrecke zur Innenstadt nutzen. Da die bisherige Beschilderung aber ohne Frage übersichtlich und rechtlich eindeutig ist, ist davon auszugehen, dass diese Kraftfahrer(innen) bewusst gegen die Regelungen verstoßen.

Unser Vollzugsdienst hatte bereits im Jahr 2012 Kontrollen durchgeführt. Im Jahr 2013 haben wir an insgesamt 32 Tagen kontrolliert – beginnend bereits um 06:00 Uhr morgens, über die Mittagszeiten hinweg oder auch in den Abendstunden. Insgesamt haben wir 337 Beanstandungen (von der Waldtorstraße in Richtung Stadtgraben) ausgesprochen – also in den gemessenen Stunden (meist circa 45 Minuten Überwachungszeit) durchschnittlich circa 11 Falschfahrer(innen) beobachten können. Das bundeseinheitlich festgelegte Bußgeld für das Nichtbeachten des Rechtsfahrgebotes (hin zum Parkplatz) beträgt 10,00 Euro. Genau 22 Falschfahrer befuhren die Einbahnstraße in Gegenrichtung. Auch vor Einreichen des SPD-Prüfantrages haben wir 2014 die Verkehre überwacht, mit den oben genannten ähnlichen Ergebnissen.

Wir möchten Ihnen erneut den Hinweis geben, dass bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise Sperrpfosten, weiter ausscheiden. Besonders deshalb, da ein Sperrpfosten – mitten in der Fahrbahn platziert – auf einem so steil abfallenden Streckenabschnitt eine große Gefährdung für die Radfahrer(innen) darstellt. Auch der ADFC bemängelt in seinen Berichten immer das Anbringen von Sperrpfosten, denn die dortigen Fachleute wissen um die Gefahren, die hiervon für Radfahrer(innen) ausgehen.

Anlagen:

Anlage 1: Mobile Messungen im Stadtgebiet und den Teilorten

Anlage 2: Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Neukirch und Hausen