

**Sitzungsvorlage DS 2007/166**

Rechts- und Ordnungsamt  
Albert Riebler  
(Stand: **05.04.2007**)

Mitwirkung:

Aktenzeichen: 112.05

**Umwelt- und Verkehrsausschuss**  
öffentlich am 18.04.2007

**Mobile Geschwindigkeitsmessungen  
- Messtage ab 2007**

**Beschlussvorschlag:**

1. Der zeitliche Umfang der mobilen Geschwindigkeitsmessungen wird auf 12 bis 15 Tage pro Monat erhöht.
2. Das Rechts- und Ordnungsamt wird beauftragt, mobile Geschwindigkeitsmessungen insbesondere im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit einzusetzen.
3. Für den erweiterten Einsatz des Messwagens soll eine zusätzliche Personalstelle mit 0,5 Stellenanteilen in den Stellenplan des Nachtragshaushaltsplans 2007 eingestellt werden.

## 1. Bisherige Geschwindigkeitsmessungen

Mobile Geschwindigkeitsmessungen fanden bisher im Vollzug des Beschlusses des Umwelt- und Verkehrsausschusses vom 12.02.2003 an 11 Tagen pro Monat statt. Die jeweiligen Messbereiche wurden zu Monatsbeginn in der Schwäbischen Zeitung öffentlich bekannt gemacht. In der Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 08.11.2006 wurde über die Erweiterung des monatlichen Messplanes als wichtiger Teil der Verkehrssicherheitsarbeit beraten und eine Ausweitung der Kontrollen von 11 Tagen auf 15 – 20 Mess-tage angeregt. Eine förmliche Beschlussfassung erfolgte nicht.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat stellten mit Schreiben vom 04.02.2007 den Antrag, über die Erhöhung der mobilen Tempomessungen auf 15 – 20 Tage pro Monat Beschluss zu fassen.

## 2. Nichtangepasste Geschwindigkeit als häufigste Unfallursache

Bei 52 Prozent der Alleinunfälle (Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist) ist "nicht angepasste Geschwindigkeit" die Hauptursache. Danach kommt der Bereich "Andere Fehler beim Fahrzeugführer", dem folgt der "Alkoholeinfluss" mit 16 Prozent. Im Gegensatz dazu stehen bei den Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten die Unfallursachen "Vorfahrt, Vorrang", "Abbiegen, Wenden" sowie "Abstand" im Vordergrund. Aufklärungs- und Informationskampagnen allein reichen nicht aus.

Neben einer Vielzahl von Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr muss vor allem daran gearbeitet werden, das Verkehrsklima zu verbessern und Regelkonformität sicherzustellen. Zur Stützung der positiven Entwicklung der letzten Jahre und zum weiteren Abbau bestehender gewichtiger Unfallursachen soll die Erweiterung des zeitlichen Umfanges von mobilen Tempomessungen in Bereichen mit nachgewiesener Unfallhäufigkeit, aber auch besonders in verkehrsberuhigten Bereichen erfolgen. Hier dürfte die Chance, das Verkehrsklima nachhaltig zu verbessern am größten sein. Der hier regelmäßig verkehrende Personenkreis besitzt persönliche Beziehungen zum Gebiet und den anderen Verkehrsteilnehmern und wird für ein menschliches Miteinander und kooperativer Verhalten am empfänglichsten sein.

Das Jahresergebnis der mobilen Tempomessungen im Jahre 2006 liegt vor. Die Ergebnisse sind in der Anlage dargestellt.

### 3. Auswertung der Messergebnisse 2006

Trotz der wegen unterschiedlicher Rahmenbedingungen kaum vergleichbaren Messergebnisse zwischen 2005 und 2006 sind relativ gleichbleibende Verhaltensweisen der Fahrzeugführer erkennbar (Klammerzahlen = 2005).

Von insgesamt 162.002 (144.593) durch die Messeinrichtung gefahrenen Fahrzeugen haben 12,22 % (13,88 %) oder 19.804 (20.068) Fahrzeugführer die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten. In Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen werden erfahrungsgemäß die höchsten Verstoßquoten erzielt (2006 = 45,89 %, 2005 = 38,59 %). Das partnerschaftliche Miteinander zwischen Kraftfahrern und Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche scheitert häufig an fehlender gegenseitiger Rücksichtnahme.

Für Kraftfahrer gilt zwischenzeitlich die 30-km/h-Zone als klassischer Bereich mit erhöhter Fußgängerfrequenz. Hier beträgt die Verstoßquote 17,81 % (18,41 %) also in beiden Jahren 2005 und 2006 ca. 18 % jeweils gemessen bei über 50.000 Fahrzeugen.

Der 50-km/h-Bereich weist nur Verstoßquoten von unter 10 % auf (2006 = 8,02 %, 2005 = 9,72 %). Bei zulässigen 60 km/h fällt die Verstoßquote sogar noch deutlicher aus: 2006 = 2,57 %, 2005 = 6,32 %.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Zahl der erfassten Fahrzeuge 2006 nur bei 1.870 und 2005 bei 3.925 lag.

Der gemessene 70-km/h-Bereich ist der Streckenabschnitt bei der Abzweigen zum Riesenhof der Bundesstraße 33 zwischen der Weststadt und Bavendorf. Hier wird wegen der Querung von Behinderten von der Bushaltestelle über die B 33 gemessen.

Die mobile Geschwindigkeitsmessung als Institution bringt für die Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich in den verkehrsberuhigten und 30km/h-Bereichen den höchsten Effekt.

In Wohngebieten, an Ortseingängen, vor gefährlichen Kurven, im Umkreis von Schulen oder vor Baustellen kann das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fatalen Folgen führen. Auch wenn diese Rechtsverstöße oft nicht bewusst oder absichtlich geschehen, weil ein Kraftfahrer seine Aufmerksamkeit auf andere Dinge richtet, sind Kontrollen und Warnhinweise wichtig. Neben den mobilen Tempomessungen mit nachfolgenden Bußgeldbescheiden arbeitet das Rechts- und Ordnungsamt ganzjährig mit vier digitalen Geschwindigkeits-Warnsystemen mit modernster Kommunikationstechnik. Diese Geräte werden, oft auf Anforderung von Anwohnern, in besonders gefährdeten Bereichen und zur Datengewinnung im dreiwöchigen Turnus installiert. Höhere Geldbußen = mehr Verkehrssicherheit wäre eine zu einfache Formel um das Ziel der Anhebung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet zu erreichen. Nur im Zusammenspiel mit den verkehrspädagogischen Maßnahmen und einer ebenso wichtigen Förderung der Öffentlichkeitsarbeit können höhere Sanktionen für ein Mehr an Verkehrssicherheit sorgen.

#### 4. Erweiterungen der Messungen

Die geplante Erweiterung des zeitlichen Rahmens der mobilen Geschwindigkeitsmessungen von derzeit 11 Tagen pro Monat auf bis zu 15 Tage pro Monat zielt auf eine verstärkte Betreuung von Wohngebieten, durch die Hauptschließungsstraßen, Umleitungsstrecken oder sog. Schleichwege führen oder in denen die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Anträge aus der Bevölkerung mehren sich, die mobilen Geschwindigkeitsmessungen flexibler über den Tag zu verteilen. Bisher wurde zu den allgemeinen Dienstzeiten, also von Montag bis Freitag zwischen 07.00 Uhr und 18.00 Uhr, gemessen. Schnelfahrer gefährden aber insbesondere am Morgen Fußgänger, da zu dieser Zeit beide Verkehrsströme gleichzeitig unterwegs sind. Wegen der unterschiedlichen Unterrichts- und Mittagszeiten bzw. Nachmittagsunterricht oder dem Diens-tende sind die Verkehrskonzentrationen am Mittag oder Nachmittag weniger stark. Dafür wirkt sich das Freizeitverhalten von Kraftfahrern in den Abend- und Nachtstunden auf das legitime Ruhebedürfnis in den Wohngebieten sehr negativ aus. In den genannten kritischen Verkehrszeiten lässt sich dauerhaft nur durch die Einführung eines 2-Mann-Schichtbetriebes eine wirksame Verkehrsbeeinflussung erreichen.

Mit den derzeitigen Personalressourcen und der Zeitvorgabe von 11 Tagen pro Monat können jährlich ca. 100 Straßen in das Messprogramm aufgenommen werden. Spezielle Messaktionen auf Grund von Anträgen aus der Bevölkerung sind nur in geringem Umfang realisierbar, da sonst die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsmoral in den stark frequentierten Bereichen notwendige Präsenz nicht mehr gegeben ist. Verkehrsbedeutende Streckenabschnitte wie z.B. die Kemmerlanger-, Werdenberg-, Schmalegger-, Tettninger-, Gartenstraße aber auch die Adelsreuter-, Alberskircher-, Hummelberg- oder Wolfsbergstraße fordern ganzjährige regelmäßige Messungen, um die teilweise sehr hohen Verstoßquoten schrittweise zu senken.

Für die Ausdehnung der Meßzeiten soll - um den personellen Mehraufwand auszugleichen – ein halbe Stelle für die Besetzung des Radarwagens im Stellenplan des Nachtragshaushaltes vorgesehen werden. Die notwendigen Nacharbeiten im Innendienst (Fahrerermittlungen, Bußgeldverfahren) sollen , so die Planung, dagegen personalneutral aufgefangen werden.

Es ist entsprechend den bisherigen Erfahrungen davon auszugehen, dass die Kosten der vorgesehenen halben Personalstelle (25.000.-) durch entsprechende Mehreinnahmen im Bereich der Bußgelder mit dem Mehreinsatz des Radarwagens gedeckt werden.

## Anlage

### Messergebnisse der mobilen Geschwindigkeitsmessungen 2006

Zahl der gemessenen Straßen		100
Zahl der Fahrzeuge <b>insgesamt</b>		162.002
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	12,22 %	19.804
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	85,68 %	16.969
Verstoßquote aller Fahrzeuge	12,22 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		127 km/h
Zahl der Fahrzeuge im <b>10-km/h-Bereich</b> (Fußgängerzonen/verkehrsberuhigte Bereiche)		1.800
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	45,89 %	826
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	79,66 %	658
Verstoßquote	45,89	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		46 km/h
Zahl der Fahrzeuge im <b>20-km/h-Bereich</b> (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)		3.653
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	23,49 %	858
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	78,55 %	674
Verstoßquote	23,49 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		63 km/h
Zahl der Fahrzeuge im <b>30-km/h-Bereich</b>		58.677
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	17,81 %	10.391
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	88,39 %	9.185
Verstoßquote	17,81 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		85 km/h
Zahl der Fahrzeuge im <b>50-km/h-Bereich</b>		89.826
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	8,02 %	7.205
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	83,76%	6.035
Verstoßquote	8,02 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit	120 km/h	
Zahl der Fahrzeuge im <b>60-km/h-Bereich</b>		1.870
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	2,57 %	48
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	79,17 %	38
Verstoßquote	2,57 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		90 km/h
Zahl der Fahrzeuge im <b>70-km/h-Bereich</b>		6.176
Zahl der gemessenen Fahrzeuge	7,71 %	476
Zahl der verwertbaren Messergebnisse	79,62 %	379
Verstoßquote	7,71 %	
Höchste gemessene Geschwindigkeit		127 km/h