

Unsere Strategie zur Verkehrsberuhigung und gegen Raser

Im Nachgang zum Ortstermin in der Landwehrstraße am 04.07.2023 haben wir uns mit mehreren diskutierten Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung und gegen Raser näher befasst.

Grundsätzlich sehen wir drei verschiedene Arten von zu schnell Fahrenden, denen jeweils mit geeigneten Maßnahmen begegnet werden muss:

- Gruppe „Unbeabsichtigt gering zu schnell“
- Gruppe „Beabsichtigt gering oder mäßig zu schnell“ (insbesondere aufgrund Zeit-/ Termindruck)
- Gruppe „Beabsichtigt extrem zu schnell“ (Rennen allein oder zu zweit)

Die größte Gefahr geht von letzter Gruppe aus. In den letzten Jahren kam es in Deutschland zu einigen entsprechenden Unfällen, teils mit getöteten unbeteiligten Personen. Häufig handelte es sich hierbei um Rennen zweier Autos auf langen, geraden Stadtstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung. Diese Rahmenbedingungen sind in Speyer nicht gegeben. Allerdings zeigen die Auswertungen der Verkehrserhebungen im Herbst 2022, dass nächtliche Fahrten mit über 100 km/h regelmäßig auf dem Speyerer Hauptstraßennetz erfolgen. Aussagen von Anwohnenden bestätigen, dass die Durchführung von Rennen auch in Speyer Realität ist. Die Tötung eines Fußgängers infolge eines Rennens zweier Fahrzeuge am 26.08.2023 in Mayen verdeutlicht auch aufgrund der Tatsache, dass es sich hier um eine unübersichtliche Straße mit nur einem Fahrstreifen je Richtung handelte, dass ein entsprechendes Gefahrenpotenzial auch in Speyer gegeben ist.

Nachfolgend wird auf mögliche Gegenmaßnahmen bezüglich der o.g. drei Gruppen eingegangen.

Bremsschwellen

Vorbemerkung: Es existieren verschiedene Systeme wie schwarz-gelbe Bremsschwellen, Kölner Teller, Berliner Kissen oder Aufpflasterungen. Vereinfachend wird nachfolgend von „Bremsschwellen“ als Überbegriff gesprochen.

Wir haben mit den Kolleginnen und Kollegen der Stadtverwaltung Schifferstadt Kontakt aufgenommen und uns die Aufpflasterungen in der Hauptstraße Höhe Kreuzplatz angeschaut. Weiterhin haben wir andere Bremsschwellen in Schifferstadt, Landau und der Region betrachtet und uns Erfahrungswerte eingeholt.

Bremsschwellen führen im Allgemeinen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und erhöhen an ihrem Einsatzort die Verkehrssicherheit. Dieser Vorteil ist unbestritten und ist beispielsweise auch in Schifferstadt am Kreuzplatz gut wahrnehmbar. Demgegenüber stehen jedoch viele Nachteile:

- Es resultieren in der Regel erhöhte Lärm- und Abgasbelastungen: Die Fahrzeugführenden bremsen vor der Schwelle ab und beschleunigen dahinter wieder (unstetige Fahrweise). Insbesondere bei hochmotorisierten bzw. getunten Fahrzeugen geht bei Wiederbeschleunigung nach der Schwelle mitunter großer Lärm aus (z.B. bei Verwendung von Auspuffklappen). Aber auch bei Überfahrten durch Lkw und Pkw mit Anhänger ergibt sich starker Lärm. Im Fall von Aufpflasterungen können infolge des Materialwechsels auf kurzer Distanz erhöhte Rollgeräusche entstehen.

- Fahrrad- und Motorradfahrende können behindert oder gefährdet werden, selbst wenn an den Fahrbahnrändern Durchlässe vorgesehen werden. So verunglückte beispielsweise in Heidelberg im Jahr 2017 ein Radfahrer tödlich, der auf der Fahrbahn installierte „Kölner Teller“ übersehen hatte.
- Es entstehen bei Vorhandensein von Busverkehr Komforteinbußen für die Fahrgäste.
- Rettungs- und Winterdienste werden behindert.
- Es kann zu ungewünschten Verkehrsverlagerungen kommen, da die Fahrzeugführenden die mit Bremsschwellen ausgestattete Straße meiden und auf benachbarte Straßen ausweichen.
- Insbesondere kurze Schwellen können beim Überfahren zu Schäden an (tiefergelegten) Fahrzeugen führen. Die Folge können Schadenersatzforderungen gegenüber der Kommune sein, die in der Vergangenheit in einigen Fällen erfolgreich durchgesetzt wurden.
- Bremsschwellen führen in der Regel zu erhöhtem Aufwand und Kosten im Unterhalt. So sind Aufpflasterungen mitunter bereits nach ein paar Jahren wieder sanierungsbedürftig.
- Auch bei Einhaltung bzw. Unterschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird das Überfahren der Bremsschwellen oft als unangenehm empfunden.
- Bremsschwellen wirken nur lokal. Konsequenterweise müssten an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet Bremsschwellen verlegt werden. Aus vorgenanntem Grund kann dies auch nicht im Interesse regeltreuer Verkehrsteilnehmender sein. Zudem würde ein solches Vorhaben über Jahre in großem Umfang Finanzmittel und Personal binden.

Aufgrund der Nachteile wurden in der Region zahlreiche Bremsschwellen in den letzten Jahrzehnten sukzessive wieder rückgebaut. Daher erachten wir insgesamt den Einsatz von Bremsschwellen als kritisch und werden grundsätzlich im Stadtgebiet von einer Installation absehen.

Fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen („Blitzer“)

Fest installierte Blitzer sind (innerhalb der Ortslage) in Rheinland-Pfalz vor allem in Großstädten wie Mainz oder Kaiserslautern in geringer Anzahl zu finden. In mittelgroßen rheinland-pfälzischen Städten (ca. 50.000 Einwohner), wie Landau, Neustadt, Frankenthal, Worms oder Speyer, sind diese bislang eher nicht vorhanden. Wir sehen die folgenden Nachteile und halten daher eine Installation von festen Blitzern für nicht zielführend:

- Die festen Blitzer würden hohe Kosten in Anschaffung und Betrieb verursachen. So muss durch wiederkehrende Wartungen und Prüfungen sichergestellt sein, dass die Anlagen einwandfrei funktionieren. Zudem wäre mit wiederholten Behebungen von Vandalismusschäden zu rechnen. Die Auswertungen und Bearbeitungen der Geschwindigkeitsverstöße wären mit entsprechenden zusätzlichen Personalkosten verbunden.

- In den ersten Monaten nach Inbetriebnahme wäre von hohen Einnahmen auszugehen. Langfristig wäre in Speyer aber nicht damit zu rechnen, dass die Kommune die Kosten decken bzw. Gewinne erzielen kann, da die Speyerer Hauptverkehrsstraßen nur moderate Verkehrsaufkommen (verglichen zu Hauptverkehrsstraßen von Großstädten mit zwei Fahrstreifen je Richtung) und eher geringe Anteile von Durchgangsverkehr bzw. ortsfremden Verkehr aufweisen. Somit wären die Standorte der festen Blitzer dem Großteil der Verkehrsteilnehmenden nach ein paar Monaten bekannt.
- Wie Bremsschwellen, wirken feste Blitzer nur lokal. Dementsprechend müssten zahlreiche feste Blitzer im Stadtgebiet vorgesehen werden. In den nicht abgedeckten Bereichen, sowie unmittelbar nach den festen Blitzern wäre mit verstärkten Problemen zu rechnen (starke Beschleunigungen, Auspuffknall, etc.).
- Im Falle einer Installation zahlreicher fester Blitzer ist zu bezweifeln, dass hierfür die gesellschaftliche Akzeptanz gegeben wäre.
- Wenn überhaupt, kommen unseres Erachtens feste Blitzer in Speyer nur an den Ortseingangsstraßen im Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h infrage.

Unsere Strategie

- Grundsätzlich gilt: Jede Straße ist individuell, daher müssen auch **individuelle Lösungen** gefunden werden. Aktuell planen wir u.a. verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Wohngebiete in Speyer-Ost, wie einen Fahrgassenversatz in der Nonnenbachstraße oder einen Mini-Kreisel im Ziegelofenweg.
- Die Zuständigkeit für **mobile Geschwindigkeitskontrollen** liegt gegenwärtig bei der Polizeiinspektion Speyer. Auf Grundlage eines Stadtratsbeschlusses leitet die Verwaltung aktuell alle notwendigen Schritte ein, um zukünftig Geschwindigkeitskontrollen selbst durchführen zu können. Wenn alle Voraussetzungen - u.a. Einstellung und Schulung von Personal, Anschaffung von Messanlagen und Kfz - für eine Übernahme vorliegen, kann beim Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz ein entsprechender Antrag gestellt werden. Wir rechnen damit, dass wir ab Ende 2024/ Anfang 2025 mit den mobilen Geschwindigkeitskontrollen starten können. Beabsichtigt wird eine intensivere und zielgerichtete Durchführung. Die Stadt wird jedoch nur Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Allgemeine Verkehrskontrollen (Mängel/ unzulässige Veränderungen am Fahrzeug, Alkohol- und Drogenkonsum, etc.) sind und bleiben weiterhin Aufgabe der Polizei.
- Des Weiteren können mittels **Geschwindigkeitsanzeigeanlagen („Displays“)** unbewusste Geschwindigkeitsüberschreitungen reduziert werden. Dass diese Anlagen einen gewissen Effekt erzielen, ist verkehrswissenschaftlich erwiesen. Allerdings zeigen Erfahrungswerte, dass nach ca. 4 bis 6 Wochen Gewöhnungseffekte bei den Verkehrsteilnehmenden eintreten und die Wirkung zunehmend verpufft. Daher ist es in der Regel als zielführend zu erachten, mobile Geschwindigkeitsanzeigeanlagen einzusetzen und diese innerhalb des Stadtgebiets zu rotieren. Ab Herbst 2023 werden wir zusätzlich vier neu angeschaffte Displays im Stadtgebiet einsetzen.

- Durch die Zunahme von E-Bikes wird das Geschwindigkeitsniveau im **Radverkehr** höher. Für Radfahrende mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h sind Radwege im Seitenraum, die im Bestand häufig nicht ausreichend breit sind und daher zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen, oft nicht komfortabel nutzbar. Zudem sind die Radwegführungen an Kreuzungen häufig umwegig und die Unfallgefahr ist aufgrund des Versatzes zur Fahrbahn erhöht. Daher arbeiten wir daran, dem Radverkehr dort, wo es möglich und sinnvoll ist, die Nutzung der Fahrbahn zu ermöglichen. Dies kann je nach Fahrbahnbreite, Verkehrsaufkommen und zulässiger Höchstgeschwindigkeit als Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder ohne trennende Markierung erfolgen. Eine erhöhte Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn führt ebenfalls zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs.
- *Ergänzender Hinweis:* Seit ein paar Jahren werden auch vermehrt sogenannte „protected bike lanes“ in deutschen Kommunen gebaut. Hierbei wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, gegenüber dem Kfz-Verkehr jedoch mit Leitschwellen, Pollern o.ä. abgetrennt. Dies geschieht häufig auf Straßen mit ursprünglich zwei Fahrstreifen je Richtung, wobei ein Fahrstreifen je Richtung dem Radverkehr zugeteilt wird. Wir halten „protected bike lanes“ im Speyerer Stadtgebiet grundsätzlich für nicht möglich bzw. sinnvoll, da die bestehenden Fahrbahnbreiten in Speyer in der Regel entweder dem Kfz- oder dem Radverkehr nicht genügend Raum bieten würden. Zudem sind sie nur dort umsetzbar, wo keine Parkstreifen an die Fahrbahn angrenzen. Weiterhin sind sie aus Sicht der Feuerwehr und des Winterdienstes sehr kritisch zu betrachten. Nur unter bestimmten Rahmenbedingungen, wie sie z.B. teilweise in der Spaldinger Straße gegeben sind, kommt eine Umsetzung in Frage.
- Durch **bauliche Einengungen und Verschwenkungen** können ebenfalls Geschwindigkeitsreduzierungen herbeigeführt werden. Diese können durch Verkehrsleitelemente, Blumenkübel oder Pflanzbeete ausgestaltet werden. Sie sind durch Leitbaken bzw. -platten und ggf. Markierung einer Sperrfläche verkehrssicher zu gestalten. Grundsätzlich kommen sie für Nebenstraßen infrage, während sie auf Hauptverkehrsstraßen eher ungeeignet sind.
- Gemäß gegenwärtig geltendem Straßenverkehrsrecht darf **Tempo 30** auf übergeordneten Straßen nur vor Seniorenheimen, Schulen, Kindergärten, bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten oder an Unfallschwerpunkten vorgegeben werden. Vor kurzem hat das Bundesverkehrsministerium einen Entwurf zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes vorgelegt. Demnach sollen den Kommunen größere Entscheidungsspielräume eingeräumt werden. Inwiefern auf Speyerer Hauptverkehrsstraßen weitere Bereiche mit Tempo 30 ausgewiesen werden könnten, ist gegenwärtig noch unklar.
- Das Aufstellen zusätzlicher Schilder mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 bzw. 50 km/h ist im Allgemeinen aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht möglich. Dagegen besteht mit der **Markierung der Geschwindigkeit auf der Fahrbahn** eine Möglichkeit, die Verkehrsteilnehmenden zu „erinnern“. Allerdings sind auch hier straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen zu beachten. Wir werden dahingehend prüfen, ob insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen an bestimmten Punkten zusätzliche Geschwindigkeits-Markierungen erfolgen könnten, ggf. auch unter Einsatz weiterer Farben als weiß.

- **Nachtabstaltungen von Ampelanlagen** sparen Energie und vermeiden unnötige Wartezeiten für Verkehrsteilnehmende. Allerdings führen abgeschaltete Ampelanlagen mitunter zu langen, geraden Strecken, die nachts ohne Hindernis schnell befahren werden können. Ein Beispiel hierfür ist die Ampelanlage der Landwehrstraße an der Kreuzung Brunckstraße. Wir werden prüfen, ob Nachtabstaltungen an bestimmten Kreuzungen im Stadtgebiet unter diesem Gesichtspunkt noch sinnvoll sind. In zahlreichen anderen Kommunen in Deutschland war oder ist diese Frage auch Diskussionsgegenstand.
- Darüber hinaus prüfen wir, inwiefern die Verkehrsteilnehmenden besser **sensibilisiert** werden können und ihnen die möglichen Folgen zu schnellem Fahrens bewusst gemacht werden können. So hat beispielsweise die Stadt Dortmund eine Kampagne gegen Raser initiiert.
- Abschließend ist festzuhalten, dass es **keine absolute Sicherheit** gegen Raser geben kann und dass die durch überhöhte Geschwindigkeiten ausgehenden Probleme nie vollständig ausgeschlossen werden können. Letztlich verantwortet jede und jeder Verkehrsteilnehmende das eigene Handeln.