



Dezernat I – FB 31

Az. 31.1

Datum: 19.09.2016

INFORMATIONSVORLAGE**Nr. V462/2016**

Betreff

Verkehrssicherheit in Mannheim – Verkehrsunfallstatistik 2015

Betrifft Antrag / Anfrage:
A139/2016Antragsteller/in:
ALFA

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus | Zuständigkeit | TOP |
|--|----------------|-----------------------|---------------|-----|
| 1. Ausschuss für Bürgerdienste, Immobilien, Sicherheit und Ordnung | 06.10.2016 | Öffentlich | Kenntnisnahme | 2 |
| 2. | | | | |
| 3. | | | | |
| 4. | | | | |

Stadtteilbezug: NeinEinladung an Bezirksbeirat / Sachverständige: JaVorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung: Ja / Nein

INFORMATIONSVORLAGE

Nr. V462/2016

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

a.) Ergebnishaushalt

1) Einmalige Erträge / Aufwendungen

| | | |
|--|-----|---|
| Aufwendungen der Maßnahme | | € |
| Erträge der Maßnahme (Zuschüsse usw.) | ./. | € |
| Einmalige Aufwendungen zu Lasten der Stadt | | € |

2) Laufende Erträge / Aufwendungen

| | | |
|---|-----|---|
| Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Fertigstellung der Baumaßnahme, Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. Durchführung der Maßnahme (einschl. Finanzierungskosten) zu erwartende laufende Erträge | ./. | € |
| jährliche Belastung | | € |

b.) Finanzhaushalt

| | | |
|--|-----|---|
| Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Gesamtkosten der Maßnahme) | | € |
| Einzahlungen aus Investitionstätigkeit | ./. | € |
| Finanzierungsmittelbedarf aus Investitionstätigkeit | | € |

Dr. Kurz

Specht

Kurzfassung des Sachverhaltes

Information der Mitglieder des Ausschuss für Bürgerdienste, Immobilienmanagement, Sicherheit und Ordnung zur Unfallstatistik 2015 im Stadtgebiet Mannheim sowie zum Konzept des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung und des Polizeipräsidiums Mannheim zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Mannheim im Bereich der Überwachung des fließenden Verkehrs.

Gliederung des Sachverhaltes und Übersicht der Anlagen

1. Jahresunfallstatistik 2015 im Stadtgebiet Mannheim

- 1.1 Eckpunkte der Unfallstatistik
- 1.2 Personenschäden
- 1.3 Ergebnis bei „schwächeren Verkehrsteilnehmern“
- 1.4 Kinderunfälle (Personen bis zum vollendeten 14. Lebensjahr)
- 1.5 Alkoholunfälle
- 1.6 Geschwindigkeitsunfälle

2. Überwachungsanlagen im Stadtgebiet Mannheim

- 2.1 Zielsetzung
- 2.2 stationäre Anlagen Geschwindigkeit
 - 2.21 Grundsätzliches
 - 2.22 Standorte
- 2.3 stationäre Anlagen Rotlicht
 - 2.31 Grundsätzliches
 - 2.32 Standorte
- 2.4 mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen
 - 2.41 Grundsätzliches
 - 2.42 Entscheidungskriterien
 - 2.43 Verstoßquote
 - 2.44 Einsatz von Impactoren
- 2.5 Enforcement Trailer
 - 2.51 Grundsätzliches
 - 2.52 Testphase
 - 2.53 Entscheidung
- 2.6 Personalausstattung

3. Anzeigetafeln

4. Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung in der Innenstadt

5. Weiterentwicklung Überwachung des fließenden Verkehrs ab 2017

Anlagen

- Anfrage A139/2016 der ALFA

Sachverhalt

Verkehrsverstöße gefährden andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere die „Schwächsten“ unter ihnen. Hierzu zählen vor allem Kinder, Fußgänger und Radfahrer. Durch rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr werden diese besonders gefährdet.

Erklärtes Ziel des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung ist es, die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten.

Im Folgenden stellt Ihnen der Fachbereich Sicherheit und Ordnung die Grundlagen, die Maßnahmen und die Zusammenarbeit mit der Polizei im Bereich der Überwachung des fließenden Verkehrs dar.

1. Jahresunfallstatistik 2015 im Stadtgebiet Mannheim

1.1 Eckpunkte der Unfallstatistik

1.1.1 Anstieg der polizeilich aufgenommenen Unfälle

Bei der Gesamtzahl der Unfälle ist im Vergleich zu 2014 eine Zunahme von 11.152 auf 11.421 (2,4 %) zu verzeichnen.

1.1.2 Zunahme der Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden bei gleichzeitigem Anstieg der Verletzten

1.137 Unfälle mit Personenschaden bedeuten eine Zunahme zum Vorjahr (992). Die Zahl der Verletzten insgesamt erhöhte sich um 201 auf 1.431 (2014: 1.230). Auch die Zahl der Schwerverletzten erhöhte sich auf 228 (2014: 179).

Anmerkung: Ein Verkehrsunfall mit Personenschaden ist ein einzelnes Ereignis, bei dem mindestens ein Fahrzeug beteiligt ist und bei dem **eine** Person verletzt wird. Es können durchaus **mehrere** Fahrzeuge beteiligt sein und **mehrere** Personen verletzt werden.

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|--------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|---------------------|-----------------------|
| VU-Gesamt | 10.303 | 10.212 | 10.605 | 11.152 | 11.421 | +269 | 2,4% |
| davon VU in EUSka* | 42,6% | 42,4% | 42,0% | 40,5% | 40,6% | | |
| davon Kleinst-VU** | 5.917 | 5.881 | 6.148 | 6.632 | 6.783 | +151 | 2,3% |

* EUSka = Elektronische Unfalltypen-Steckkarte / ** Kleinst-VU = Verkehrsunfall, bei dem keine Person verletzt wird und nur eine unbedeutende/geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt

1.2 Personenschäden

1.2.1 Tote

In 2015 wurden bei Verkehrsunfällen 9 Personen im Stadtgebiet Mannheim getötet (2014: 7). 6 davon waren Fußgänger.

1.2.2 Verletzte

2015 wurden bei Verkehrsunfällen 1.431 (2014: 1.230) Personen verletzt. Dies bedeutet eine Zunahme von 16,34 %. Es wurden 228 (2014: 179) Personen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Bei den Leichtverletzten stieg die Anzahl von 1.051 auf 1.203.

Mit ausschlaggebend für den starken Anstieg der Schwerverletzten ist der Anstieg bei Lkw-Unfällen von 9 auf 23 Personen. Zumeist waren hier Fahrzeuge unter 3,5t (häufig „Sprinter“) beteiligt. Häufigste Unfallursache bei den Lkw Unfällen mit schwerverletzten Personen war mangelnder Sicherheitsabstand. Damit liegen diese Unfälle wieder auf dem Durchschnittsniveau der letzten 5 Jahre. Der 5 Jahre Durchschnitt der Schwerverletzten liegt bei 207 Personen.

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu-/Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|-----------------|------|------|------|------|------|-----------------|--------------------|
| Tote | 10 | 2 | 5 | 7 | 9 | +2 | |
| Schwerverletzte | 225 | 204 | 201 | 179 | 228 | +49 | 27,4% |
| Leichtverletzte | 1072 | 1048 | 1041 | 1051 | 1203 | +152 | 14,5% |

1.2.3 Verkehrsbeteiligung der getöteten Person

| Jahr | PKW | Lkw | m. ZW* | KOM** | Strab | Rad | Fußgänger |
|------|-----|-----|--------|-------|-------|-----|-----------|
| 2015 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |

*m. ZW = motorisierte
Zweiradfahrer

**KOM = Kraftomnibus

1.2.4 Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge

| Urs. - Nr.: | Ursachen | 2015 Anzahl d. VU |
|-------------|---|----------------------|
| 13 | nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen | 4 |
| 01 | Alkoholeinfluss | 2 |
| 64 | Falsches Fußgängerverhalten (Nicht-Beachten Fahrzeugverkehr) | 2 |
| 04 | Sonstige körperliche/geistige Mängel | 1 |
| 12 | nicht angepasste Geschwindigkeit (über Höchstgeschwindigkeit) | 1 |
| 31 | Nichtbeachten Verkehrsregelung (Polizeibeamte/Lichtzeichen) | 1 |
| 40 | Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen | 1 |
| 49 | Andere Fehler beim Fahrzeugführer | 1 |
| 63 | Falsches Fußgängerverhalten durch plötzliches Hervortreten | 1 |
| 69 | Andere Fehler der Fußgänger | 1 |

1.3 Ergebnis bei "schwächeren Verkehrsteilnehmern"

1.3.1 Radfahrer

Obwohl im Jahr 2015 ein trockener Sommer war und viele Radfahrer unterwegs waren, ereigneten sich 1,1 % weniger Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern (358 gegenüber 362 im Vorjahr). Wir liegen somit im Trend der letzten Jahre.

Auffällig ist, dass sich alleine 46 Radunfälle ereigneten, bei denen die Radfahrer zumindest eine Mitschuld trugen, indem sie die Fahrbahn / den Radweg in falscher Richtung benutzten.

Als auffällige Strecke zeigte sich die Neckarauer Straße. Auf der auch von Radfahrern viel genutzten Strecke ereigneten sich 16 Radunfälle. Obwohl dort in beiden Richtungen Radwege vorhanden sind, erweisen sich die vielen Ein- und Ausfahrten als gefahrenträchtig.

Als alternative Route könnte hier auch die explizit als Fahrradstraße ausgewiesene Mönchwörthstraße dienen!

1.3.2 Fußgänger

Bei den Fußgängern ereigneten sich 6,4 % mehr Verkehrsunfälle (167 gegenüber 157 im Vorjahr). Hierbei wurden 6 Fußgänger getötet. Von den 6 tödlichen Verkehrsunfällen wurden 4 von den Fußgängern verursacht bzw. mitverursacht. (z. B. durch unachtsames Betreten der Fahrbahn).

1.3.3 motorisierte Zweiradfahrer

Bei den motorisierten Zweiradfahrern nahm das Unfallaufkommen zu. 188 Unfälle in 2014 gegenüber 233 Unfälle in 2015. Zudem erlitten 2015 zwei motorisierte Zweiradfahrer tödliche Verletzungen. Hauptausschlaggebend für den Anstieg ist die Steigerung der Unfallzahlen bei den Krafträdern unter 125 ccm.

Bei den stärker motorisierten Krafträdern war auffällig, dass insbesondere junge Fahrer als Einsteiger in diese Klasse und ältere Fahrer als häufige „Wiedereinsteiger“ öfters an Unfällen beteiligt waren.

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|------------------------------|------------|------|------|------|------|---------------------|--------------------------|
| Rad-VU | 391 | 350 | 352 | 362 | 358 | -4 | -1,1% |
| davon VU-Personenschaden | 310 | 285 | 263 | 271 | 298 | +27 | 10,0% |
| davon VU-Sachschaden | 81 | 65 | 89 | 91 | 60 | -31 | |
| Tote Radfahrer | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | +0 | |
| Schwerverletzte Radfahrer | 62 | 40 | 49 | 40 | 46 | +6 | |
| Leichtverletzte Radfahrer | 244 | 229 | 207 | 220 | 250 | +30 | 13,6% |
| Fußgänger-VU | 153 | 131 | 177 | 157 | 167 | +10 | 6,4% |
| davon VU-Personenschaden | 144 | 124 | 168 | 137 | 157 | +20 | 14,6% |
| davon VU-Sachschaden | 9 | 7 | 9 | 20 | 10 | -10 | |
| Tote Fußgänger | 3 | 2 | 4 | 2 | 6 | +4 | |
| Schwerverletzte Fußgänger | 41 | 37 | 44 | 26 | 33 | +7 | |
| Leichtverletzte Fußgänger | 96 | 75 | 114 | 100 | 108 | +8 | 8,0% |
| Mot. Zweirad-VU | 240 | 201 | 199 | 188 | 233 | +45 | 23,9% |
| davon VU-Personenschaden | 181 | 148 | 127 | 131 | 174 | +43 | 32,8% |
| davon VU-Sachschaden | 59 | 53 | 72 | 57 | 59 | +2 | |
| Tote Mot. Zweirad | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | -1 | |
| Schwerverletzte Mot. Zweirad | 63 | 40 | 26 | 37 | 44 | +7 | |
| Leichtverletzte Mot. Zweirad | 127 | 111 | 105 | 94 | 127 | +33 | 35,1% |

1.4 Kinderunfälle (Personen bis zum vollendeten 14. Lebensjahr)

1.4.1 Allgemein

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Kinder zeigt 2015 eine Zunahme im Stadtgebiet Mannheim. Es wurden insgesamt 85 Kinder verletzt (2014: 68). Im Durchschnitt wurden in den letzten 5 Jahren 84 Kinder pro Jahr verletzt.

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|------------------------------|------------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|
| VU-gesamt | 102 | 86 | 76 | 69 | 88 | +19 | |
| davon VU- Personenschaden | 94 | 84 | 69 | 67 | 82 | +15 | |
| davon VU-Sachschaden | 8 | 2 | 7 | 2 | 6 | +4 | |
| Tote Kinder | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | +0 | |
| Schwerverletzte Kinder | 23 | 20 | 15 | 9 | 11 | +2 | |
| Leichtverletzte Kinder | 92 | 64 | 56 | 59 | 74 | +15 | |

1.4.2 Schulwegunfälle

2015 ereigneten sich insgesamt 7 Schulwegunfälle (2014 waren es 3). Hierbei wurden 7 Kinder verletzt.

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|-------------------------|------|------|------|------|------|---------------------|--------------------------|
| VU-gesamt * | 13 | 5 | 14 | 3 | 7 | +4 | |
| Tote Schüler | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | +0 | |
| Schwerverletzte Schüler | 5 | 2 | 5 | 0 | 2 | +2 | |
| Leichtverletzte Schüler | 11 | 3 | 10 | 3 | 5 | +2 | |

*= Verkehrsunfall mit verunglückten
(Tote, SV oder LV) Schülern als aktive
Verkehrsteilnehmer

1.5 Alkoholunfälle

In 2015 ereigneten sich 123 (2014: 122) Verkehrsunfälle, wobei jeweils einer der Unfallbeteiligten unter Alkoholeinfluss stand. Bei den 123 Alkoholunfällen wurden 41 (2014: 49) Personen verletzt. Von den 41 Personen erlitten 14 (2014: 14) schwere Verletzungen, die einen stationären Aufenthalt im Krankenhaus erforderten. Zwei Personen wurden getötet (2014: 1).

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|------------------------------|------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|
| VU-gesamt | 171 | 142 | 125 | 122 | 123 | +1 | 0,8% |
| davon VU- Personenschaden | 43 | 44 | 41 | 39 | 39 | +0 | |
| davon VU-Sachschaden | 128 | 98 | 84 | 83 | 84 | +1 | |
| Tote | 3 | 0 | 1 | 1 | 2 | +1 | |
| Schwerverletzte | 16 | 11 | 8 | 14 | 14 | +0 | |
| Leichtverletzte | 42 | 44 | 47 | 35 | 27 | -8 | |

1.6 Geschwindigkeitsunfälle

Bei den 186 (2014: 170) Geschwindigkeitsunfällen wurden 122 (2014: 84) Personen verletzt. Leider ist dies der höchste Wert der letzten 5 Jahre und zeigt auf, dass die konsequente Überwachung der Geschwindigkeit weiterhin notwendig ist.

Von den 122 Personen erlitten 27 (2014: 24) schwere Verletzungen, die einen stationären Aufenthalt im Krankenhaus erforderten. Fünf Personen wurden getötet (2014: 3).

Bei den meisten Unfällen handelt es sich um die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Von den 9 tödlichen Verkehrsunfällen im Stadtgebiet Mannheim war bei 5 überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit mit unfallursächlich!

| Jahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | +/- Zu- /Abnahme | >100 >> % - Anteil |
|------------------------------|------|------|------|------|------|---------------------|-----------------------|
| VU-gesamt | 118 | 131 | 126 | 170 | 186 | +16 | 9,4% |
| davon VU- Personenschaden | 63 | 57 | 56 | 68 | 96 | +28 | |
| davon VU-Sachschaden | 55 | 74 | 70 | 102 | 90 | -12 | |
| Tote | 3 | 0 | 0 | 3 | 5 | +2 | |
| Schwerverletzte | 22 | 29 | 25 | 24 | 27 | +3 | |
| Leichtverletzte | 65 | 62 | 49 | 60 | 95 | +35 | |

2. Überwachungsanlagen im Stadtgebiet Mannheim

2.1 Zielsetzung

Sowohl Rotlicht- als auch Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen dienen der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

2.2 stationäre Anlagen Geschwindigkeit

2.2.1 Grundsätzliches

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind nach wie vor eine der Hauptursachen von Unfällen mit Personenschäden. Eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung sensibilisiert die Verkehrsteilnehmer für die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten und erhöht nachweislich die Verkehrssicherheit.

Ein Hauptkriterium für die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsanlage sind erkannte Unfallschwerpunkte, die über Jahre hinweg nicht mit den üblichen und in der Regel probaten Methoden wie beispielsweise Anpassung der örtlichen Beschilderung oder bauliche Veränderungen entschärft werden konnten. Eine Unfallhäufungsstelle liegt dann vor, wenn sich pro Jahr mindestens fünf Unfälle mit gleicher Ursache ereignet haben, also beispielsweise Unfälle wegen Geschwindigkeitsübertretung.

In diesem Zusammenhang sei auch die Überwachungsanlage auf der B 38a in Fahrtrichtung Feudenheim erwähnt, welche im März 2011 in Betrieb genommen wurde. Die Aufstellung dieser Anlage hat nachweislich für die erfolgreiche Entschärfung dieses langjährigen Unfallschwerpunktes gesorgt.

Die Entscheidung für die Aufstellung der Geschwindigkeitsmessanlage in der Kunststraße Höhe N7 im August 2014 resultierte insbesondere aus der Tatsache, dass sowohl verdeckte Impactormessungen wie auch gezielte Echtmessungen mit der Folge der Ahndung gezeigt haben, dass vorzugsweise in diesem Bereich das Geschwindigkeitsniveau zu hoch war. Weiteres Kriterium für die Wahl dieses Standortes war das dortige enorm hohe Aufkommen von querenden Fußgänger/innen. Die Inbetriebnahme der Anlage diente dem Zweck, die Anzahl der Verstöße deutlich zu minimieren. Dieses Ziel konnte im Wirkungsbereich der Überwachungsanlage erreicht werden. Die Verstöße gingen kontinuierlich auf einen Bereich unter einem Prozent zurück.

Das – zumindest subjektiv empfundene – rücksichtslose Fahrverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet Mannheim rückt bei der Entscheidung der Verwaltung im Hinblick auf mögliche neue, stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen immer mehr in den Fokus.

Obwohl stationäre Messanlagen in der Regel eine Wirkung nur für eine kurze Strecke, nämlich den Standort der Anlage haben, ist insgesamt eine positive Wirkung auf die gesamtstädtischen Unfallzahlen wegen überhöhter Geschwindigkeit erkennbar.

Aus diesem Grund prüft der Fachbereich Sicherheit und Ordnung derzeit intensiv neue Konzepte, um das gesamtstädtische Geschwindigkeitsniveau weiterhin effektiv und nachhaltig zu senken.

2.22 Standorte

- Parkring, unterhalb der Konrad-Adenauer-Brücke, Fahrtrichtung Lindenhof
- Jungbuschbrücke Höhe Freherstraße
- Jungbuschbrücke Höhe Abfahrt zur Helmholtzstraße / Friesenheimer Insel / Neckarstadt-West
- Wilhelm-Varnholt-Allee, Höhe Europaplatz, Fahrtrichtung Innenstadt
- Akademiestraße, Höhe E6, Fahrtrichtung Ludwigshafen
- Waldstraße, Fahrtrichtung Käfertal
- B 38a Höhe Flughafen, Fahrtrichtung Neckarau
- B 38a Höhe Flughafen, Fahrtrichtung Feudenheim
- N7 gegenüber O7, 26 (Kunststraße)
- Schienenstraße Höhe Bhf. Waldhof, Fahrtrichtung Sandhofen

2.3 stationäre Anlagen Rotlicht

2.31 Grundsätzliches

Rotlichtüberwachungsanlagen kommen vorzugsweise zur Überwachung besonders gefährdeter Kreuzungen zum Einsatz. Das Unfallgeschehen an solchen Knotenpunkten spielt eine maßgebliche Rolle.

Bei der städtischen Rotlichtüberwachung sind Induktionsschleifen in der Fahrbahndecke verlegt. Die Auslösung der Anlage erfolgt durch Überfahren einer Induktionsschleife, wobei die Ampelanlage die Steuerung der Rotphasen übernimmt. Alle Fahrzeuge, die während der Rotphase die Schleife überfahren, werden durch 2 Fotos registriert.

Derzeit erfolgt die Anpassung auf die aktuelle Messtechnik. Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung ist außerdem intensiv damit befasst, Angebote von verschiedenen Anbietern zu sondieren. Um insbesondere auch dem aktuellen Thema der sog. „Raser- und Poserszene“ nachhaltig entgegenzutreten, wird derzeit die Möglichkeit geprüft, am Friedrichsring kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessanlagen zu positionieren.

2.32 Standorte

- a) Friedrichsring, Höhe Tullastraße
- b) Friedrichsring, Höhe Goethestraße
- c) Augustaanlage Höhe Schubertstraße
- d) Schubertstraße Richtung Wilhelm-Varnholt-Allee (BAB 656)
- e) Schubertstraße Richtung Möhlstraße / Viehhofstraße
- f) Kaiserring Höhe Kunststraße, Fahrtrichtung Friedrichsplatz
- g) Kaiserring Höhe Fressgasse

2.4 mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

2.41 Grundsätzliches

Bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung werden derzeit drei unterschiedliche Messverfahren eingesetzt. Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung verwendet das laserbasierte Messsystem „Leivtec XV3“, welches vorrangig in engen und kleinen Straßen sowie verkehrsberuhigten Bereichen Anwendung findet. Für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie zweispurige Straßen wird bevorzugt das auf Radartechnik basierende Messsystem „Multanova VR 6F“ eingesetzt. Das Messsystem „ESO ES3.0 digital“, ein Lichtsensortechnikverfahren nach dem Prinzip der Weg-Zeit-Messung, kommt ebenfalls bevorzugt bei mehrspurigen Fahrbahnen zum Einsatz und eignet sich besonders für Kurvenbereiche.

Eine enge Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Mannheim, nicht nur bei der Schulwegüberwachung zu Beginn eines neuen Schuljahres, gewährleistet eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit in Mannheim sicherzustellen.

2.42 Entscheidungskriterien

Mobile Geschwindigkeitsmessungen werden vorrangig in schutzwürdigen Bereichen durchgeführt. Diese befinden sich im unmittelbaren Umfeld von Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen, Spielplätzen sowie Sportanlagen. Ebenso überwacht werden gefahrenträchtige Stellen (also Straßenabschnitte, die eine Gefahr bergen, jedoch ohne oder wenige bisherige Unfallvorkommnisse), Straßenzüge mit hoher Verstoßquote aus durchgeführten Kontrollmaßnahmen sowie Örtlichkeiten aufgrund Bürgerbeschwerden. Eigene Erkenntnisse des Sachgebietes Überwachung fließender Verkehr fließen bei der Auswahl der mobilen Messstellen ebenfalls mit ein.

2.43 Verstoßquote

Die Entwicklung der jährlich ermittelten Verstoßquote stellt sich wie folgt dar:

2013: 9,5 %

2014: 9,4 %

2015: 7,6 %

2016: 8,5 % (Stand 31.05.2016)

2.44 Einsatz von Impactoren (Seitenradargeräte)

Um langfristige Verkehrsdaten erheben zu können werden stadtweit sieben Seitenradarmessgeräte, sogenannte Impactoren, verwendet. Diese Erfassungsgeräte werden durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung in der Regel für einen Zeitraum von einer Woche eingesetzt. Sie geben Auskunft über die Anzahl der Fahrzeugbewegungen, die gefahrenen Geschwindigkeiten sowie die Art der Fahrzeuge (PKW / LKW / Motorrad bzw. Fahrrad) im jeweiligen gemessenen Abschnitt. Diese Langzeitdatenerhebung gibt Aufschluss darüber, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen (mobile Geschwindigkeitsmessungen, verkehrliche Maßnahmen, Umbaumaßnahmen) in die Wege zu leiten sind. Gleichermaßen werden die Impactoren bei Bürgerbeschwerden zur Verifizierung des dargelegten Lagebildes herangezogen.

2.5 Enforcement Trailer

2.51 Grundsätzliches

Das auf Lidarstrahl (Laser) basierende Messverfahren wird in einem beweglichen Anhänger, dem sogenannten „Enforcement Trailer“ zur semistationären Geschwindigkeitsmessung verwendet. Dieser Trailer mit seiner autarken Messtechnik kann an unterschiedlichste Örtlichkeiten verbracht und dort für einen gewissen Zeitraum „stationär“, also ohne weiteren Personalaufwand, betrieben werden. Dieses Gerät schließt die bisher vorhandene Lücke zwischen mobiler und stationärer Messtechnik.



2.52 Testphase

Um die Eigenschaften dieses Gerätes zu eruieren, insbesondere der Frage, ob ein solches Messsystem auch im innerstädtischen Bereich sinnvoll eingesetzt werden kann, wurde es im Zeitraum vom 03.05.2016 bis 01.06.2016 in der Lauffener Straße (Feudenheim) getestet. Zu Beginn der Testphase haben Unbekannte versucht, den Enforcement Trailer betriebsunfähig zu beschädigen. Diese Vandalismus-Aktionen sind im Laufe der Testphase stark zurückgegangen. In einigen Facebook-Foren wurde dem Messgerät sogar der Spitzname „Jonny der Blitzer“ gegeben. Im gesamten Testzeitraum wurden 872 Fahrzeuge erfasst, welche die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten haben. Diese Verstöße wurden bei der Bußgeldstelle zur Ahndung gebracht.

2.53 Entscheidung

Der Fachbereich Sicherheit und Ordnung hat sich dafür entschieden, dieses Gerät für einen Zeitraum von 6 Monaten anzumieten. Dieser Zeitraum wird genutzt, um die Geeignetheit des Trailers an Örtlichkeiten mit unterschiedlichen Gegebenheiten zu testen.

2.6 Personalausstattung

Das zuständige Sachgebiet „Überwachung fließender Verkehr“ ist derzeit mit 12 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besetzt, welche im Innen- wie auch im Außendienst eingesetzt sind. Die regulären Dienstzeiten erfolgen im Schichtbetrieb von Montag bis Freitag im Zeitraum von 6:30 Uhr bis 22:30 Uhr. An Samstagen werden ebenfalls Überwachungsmaßnahmen durchgeführt, hinzukommen Sonderüberwachungen zu Randzeiten wie z.B. im Bereich der Innenstadt bei „Poser-Aktionen“.

3. Anzeigetafeln

Als Pilotprojekt wurde in der Lauffener Straße in der Zeit vom 19.11.2015 bis 18.01.2016 eine Anzeigetafel durch den Fachbereich Sicherheit und Ordnung installiert.



Auf diesem Displaysystem wurde den Fahrzeugführern durch die Begriffe „Langsam“ bei überhöhter sowie „Danke“ bei ordnungsgemäßer Geschwindigkeit unmittelbar Rückmeldung zu ihrem Fahrverhalten gegeben.

Die mit Hilfe von Impactoren zusätzlich erhobenen Daten vor und nach der gut sichtbaren Anzeigetafel zeigten, dass die Verstoßquote im Abschnitt vor der Anzeigetafel bei 18,7 % lag und durch das Displaysystem auf 9,4 % reduziert werden konnte. Diese positive und nachhaltige Wirkung auf das Verkehrsgeschehen hat den Fachbereich Sicherheit und Ordnung dazu veranlasst, die Anschaffung weiterer Anzeigetafeln in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Tiefbau in die Wege zu leiten.

4. Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung in der Innenstadt

Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung in der Innenstadt - zur Erreichung dieses Zieles hat die Stadt und die Verkehrspolizei Mannheim Ende Juli 2016 eine gemeinsame Strategie entwickelt, um konzertiert unter Einbindung der Anwohner gegen das Poser-Unwesen vorzugehen.

Beim sogenannten „Posing“ (englisch to pose: sich darstellen) lassen die überwiegend jungen Männer unnötig den Motor aufheulen, fahren mit quietschenden Reifen an oder legen kurze Vollgas-Sprints hin. Neben breiten Reifen auf auffälligen Felgen muss das Fahrzeug möglichst tief und vor allem laut sein. An hochwertigen Pkw werden Klappenauspuffanlagen montiert oder Active Sound Booster betrieben. Der Großteil der Poser flext aber einfach Dreiecke oder Quadrate ins Endrohr oder räumt den gesamten Auspufftopf aus. So entsteht Lärm, der bei einigen Fahrzeugen in der Spitze bis zu 138 dB erbrachte. Das entspricht der Lautstärke eines Düsentriebwerkes. Die Rundstrecke Kunststraße – Friedrichsring – Fressgasse hat sich in Mannheim zur „Poser-Meile“ entwickelt.

Die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Innenstadt hat zunehmend gelitten unter diesem rücksichtslosen Verhalten. Viele Bürgerinnen und Bürger fühlen sich davon belästigt bzw. sogar in ihrer Gesundheit beeinträchtigt. Lärm macht krank.

Mitteilungen der Bürgerinnen und Bürger, sowie Erkenntnisse der städtischen Bediensteten des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung und der Polizei zu Orten, Zeiten und Kennzeichen der Poser wurden zur Erstellung eines Lagebildes zusammengeführt. Der Fahrzeughalter eines Fahrzeuges, welches an zwei Tagen durch Lärm auffällt, erhält ein Anschreiben der Polizei, in dem er/sie zur aktiven Mithilfe beim Unterlassen solcher Belästigungen aufgefordert wird. Das Schreiben enthält außerdem eine Gelbe Karte als Warnung.



Wird ein Fahrzeugführer beim Posing angetroffen, wird dieser wegen unnötigen Lärms mit 10 Euro durch die Polizei verwarnt. Wiederholer werden bei der Bußgeldbehörde angezeigt und erhalten wegen vorsätzlichem Handeln ein erhöhtes Bußgeld. Bei hartnäckigen Posern droht die Ortspolizeibehörde für den erneuten Wiederholungsfall ein Zwangsgeld von 500 Euro an.

Bei völliger Uneinsichtigkeit wird das Verhalten an die Führerscheinstelle gemeldet, um die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu prüfen.

Besteht der Verdacht der Manipulation an der Auspuffanlage, wird das Kfz zur Beweissicherung sichergestellt oder beschlagnahmt und ein Sachverständigengutachten erstellt. Bestätigt dieses den Verdacht, wird das Fahrzeug entstempelt und muss neu zugelassen werden.

(Kosten: Abschleppdienst rund 150 Euro, Gutachten bis zu 250 Euro, verkehrssicherer Rückbau individuell, Zulassungsverfahren etwa 150 Euro, Bußgeld bis zu 200 Euro wegen Vorsatz: das übersteigt schnell 1000 Euro.)

Die Polizei hat zum 09.09.2016 folgenden Zwischenstand gemeldet:

| | |
|---|-----|
| Kontrollierte Fahrzeuge: | 346 |
| Erlöschen der Betriebserlaubnis: | 115 |
| davon Sicherstellungen/Entstempelungen: | 62 |
| versandte Anschreiben mit gelber Karte: | 36 |

Polizeidirektor Dieter Schäfer, Leiter der Verkehrspolizeidirektion Mannheim wird im Rahmen der Sitzung ausführlich über die konzertierte Aktion gegen Raser und Poser in der Innenstadt berichten und auf Fragen des Gremiums eingehen.

Sollten die verstärkten Kontrollen und beschriebenen Maßnahmen langfristig nicht dazu beitragen, dass die Lärmbelästigungen durch Poser und die Gefährdungen durch Raser reduziert werden können, müssten weitere Schritte folgen: Schwellen, Umleitungen oder Sperrungen für Auto und Motorradfahrer zu gewissen Uhrzeiten in bestimmten Bereichen der Innenstadt.

5. Weiterentwicklung Überwachung des fließenden Verkehrs ab 2017

Unter Ziffer 1.3.3 dieser Vorlage sind die Unfallzahlen der motorisierten Zweiradfahrer dargestellt. In den Jahren 2011, 2014 und zuletzt in 2015 kam jeweils ein Motorradfahrer innerhalb des Fahrlachtunnels ums Leben. Mindestens einer dieser tödlich verunglückten Motorradfahrer fuhr offensichtlich ein illegales Rennen. Danach durchgeführte, verdeckte Messungen in den beiden Tunnelröhren haben ergeben, dass die Verstoßquoten mit 34 % bzw. 16 % deutlich über der stadtweiten durchschnittlichen Verstoßquote liegen und dieser Umstand dauerhaft nicht akzeptabel ist.

Aus diesem Grund plant der Fachbereich Sicherheit und Ordnung, jeweils eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage in den beiden Tunnelröhren in 2017 zu errichten.