



Vorlage an

**Bau- und Umweltausschuss**

Einbringung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Lindach**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Herlikofen**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Großdeinbach**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Hussenhofen**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Bettringen**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Ortschaftsrat Rechberg**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Bezirksbeirat Rehnenhof/Wetzgau**

zur Vorberatung

- öffentlich -

**Bau- und Umweltausschuss**

zur Vorberatung

- öffentlich -



**Gemeinderat**

zur Beschlussfassung

- öffentlich -

**Errichtung von stationären Geschwindigkeitskontrollanlagen in Bettringen, Lindach, Hussenhofen, Rechberg, Herlikofen und im Stadtgebiet sowie Errichtung baulicher Anlagen in Großdeinbach**

**Beschlussantrag:**

- a) Der Verwendung der im Haushaltsplan 2005 für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingestellten 214.000,00 € wird wie folgt zugestimmt:
1. In Höhe von insgesamt 211.000,00 € für stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen mit einer Überwachungskamera in Bettringen (Neue Straße, Oberbetringer Straße), Lindach (Täferroter Straße), Hussenhofen, Herlikofen (Brainkofer Straße).
  2. In Höhe von insgesamt 3.000,00 € für feste Fahrbahnverengungen in Großdeinbach.
- b) Für den Haushaltsplanentwurf 2006 wird die Aufnahme von Haushaltsmitteln empfohlen für:

Eine weitere Kamera mit 41.500,00 €.

**Sachverhalt und Antragsbegründung:**

Im Haushaltsplan 2005 wurden vom Gemeinderat 214.000,00 € für geschwindigkeitsreduzierende Anlagen eingestellt. Dem Wunsch des Gemeinderats entsprechend sollte im Bau- und Umweltausschuss entschieden werden, ob und für welche stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen Mittel bereitgestellt werden oder für sonstige bauliche Anlagen zur Verlangsamung des Verkehrs Mittel verwendet werden sollen.



Vorausgegangen war die vom Verwaltungsausschuss beschlossene Einrichtung kombinierter Anlagen zur Überwachung der Geschwindigkeit und des Rotlichts bei Fußgängersignalanlagen (GR-Drucksache Nr. 062/2003) an 4 Standorten. Die Umsetzung dieser beschlossenen Maßnahme wurde dann aber bei der Beratung des Haushaltsplanes 2004 vom Gemeinderat zurückgestellt.

Vorgesehen waren seinerzeit ergänzend zu den mobilen Geschwindigkeitskontrollen stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen kombiniert mit Rotlichtüberwachung bei Fußgängersignalanlagen in

- **Großdeinbach**, Wetzgauer Straße
- **Bettringen**, Neue Straße
- **Oberbettringer Straße** (bei Einmündung Hardtstraße)
- **Remsstraße** (beim Fehrlesteg)

mit einer Kamera und einmaligen Kosten von 152 000,00 € und jährlichen Kosten für eine Stelle beim Ordnungsamt sowie Personalmehraufwand beim Baubetriebsamt und der Stadtkämmerei sowie den Sachkosten für Wartung, Filmmaterial und Entwicklung.

Bei dieser Entscheidung lag auch das Gutachten des HUK-Verbandes, Beratungsstelle für Schadenverhütung Köln, vom Oktober 1993 über die Auswirkungen mobiler und ortsfester Geschwindigkeitsüberwachung auf Verhalten und Verkehrssicherheit zugrunde. Dessen Richtigkeit wurde bei einem Gespräch mit dem Verfasser des Gutachtens, Herrn Prof. Dr.-Ing. Volker Meewes, am 12.11.2002 ausdrücklich bestätigt. In dem Gutachten beschreibt er die Wirkungen ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitskontrolle. **...Nach ein bis drei Monaten wird erreicht, dass die jeweils geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von der Mehrzahl der Kraftfahrer eingehalten wird. ...Es können deutliche Sicherheitsgewinne erzielt werden: Die Verkehrsgefahren sind um 50 % bis 85 % zurückgegangen...“.**

Im Laufe des Jahres 2004 wurden dann aus weiteren Stadtteilen „die Stimmen laut“, welche sich für eine Verlangsamung des Verkehrs durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen aussprachen. Um eine Realisierung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen im Haushaltsjahr 2005 zu ermöglichen, wurde zunächst eine Anhörung der Ortsvorsteher bzw. Ortschaftsräte und des Bezirksbeirats Rehnenhof-Wetzgau vorgenommen. Die gewünschten Maßnahmen wurden mit den Ergebnissen der mobilen städtischen Geschwindigkeitsmessungen verglichen und Vorschläge aus dem Gemeinderat sowie aus der Bürgerschaft und der Unfallentwicklung in die weiteren Überlegungen mit einbezogen. Am 13.12.2004 wurde eine Verkehrsschau angesetzt, um die praktische Umsetzung der gewünschten stationären Geschwindigkeitskontrollanlagen zu prüfen. Dabei ergab sich eine Empfehlung der Verkehrsschau für mehrere stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen in Schwäbisch Gmünd. Von der Kombination mit Rotlichtüberwachung wurde abgeraten.

**Vorgeschlagen wurden:**

**Bettringen, Neue Straße**, bergauf vor Einmündung Kiesweg, nach Bushaltestelle.



**Oberbettringer Straße**, bergab vor Fußgängersignalanlage, gegenüber Einmündung Hardtstraße.

**Lindach, Täferroter Straße**, nach östlicher Ortseinfahrt vor Einmündung Bänglesäcker.

**Lorcher Straße**, auf Höhe Gebäude der Fa. Daimler-Crysler. Diese Kontrollstelle könnte auch als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter für wechselnde Kontrollen in beide Fahrtrichtungen eingerichtet werden.

**Hussenhofen**, Hauptstraße, nach östlicher Ortseinfahrt, vor Fußgängersignalanlage nach Bushaltestelle.

**Rechberg**, Kaiserbergstraße, nach südlicher Ortseinfahrt, vor Bushaltestelle, nach Fußgängersignalanlage.

#### **Es wurden nicht befürwortet:**

**Großdeinbach**, Ortsdurchfahrt. Hier ist durch die provisorischen Einbauten der gewünschte Erfolg, eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten, eingetreten.

**Remsstraße**, bei Fußgängersignalanlage Fehrlesteg. Im Hinblick auf Maßnahme bei Bau B 29, Fehrlesteg, wäre der finanzielle Aufwand trotz Notwendigkeit von Kontrollen derzeit nicht gerechtfertigt.

**Buchauffahrt**, vor Einmündung der Heidenheimer Straße. Der finanzielle Aufwand für Stromleitung zum Messplatz wäre nicht zu vertreten.

**Aalener Straße**, östliche Ortseinfahrt. Auch hier wäre im Hinblick auf den Bau der B 29 der finanzielle Aufwand nicht zu vertreten, obwohl häufigere Kontrollen notwendig wären.

**Hussenhofen**, Ortseinfahrt von Westen, da die Zahl der gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht besonders hoch ist.

**Degenfeld**, Ortsdurchfahrt. Die befürchteten erhöhten Geschwindigkeiten nach Abschluss der Bauarbeiten bei der Ortseinfahrt von Weiler i.d.B. sind nicht eingetreten. Es sollten aber weiterhin mobile Kontrollen stattfinden, um ein Ansteigen der Durchfahrts- geschwindigkeiten innerorts zu vermeiden.

**Rechberg**, Hohenstaufenstraße in Schulinähe. Durch die Einbauten und mobile Geschwindigkeitskontrollen wird die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 zum großen Teil eingehalten. Überschreitungen bleiben meist im unteren Bereich.

**Wetzgau/Rehnenhof**: Auch hier bewirkten Einbauten, schwierige Straßenverhältnisse und mobile Kontrollen, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen in Grenzen bleiben.

Hintergrund für den Vorschlag, stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen neben den mobilen Geschwindigkeitskontrollen einzurichten, ist die unerfreuliche Entwicklung im Geschwindigkeitsverhalten der Autofahrer. Während in den meisten umliegenden Gemeinden und Kreisen stationäre Geschwindigkeitsanlagen vor allem an den Ortseingängen und teilweise vor den Ortsausgängen dafür sorgten, dass die durchschnittlichen Beanstandungsquoten dort auf Werte um 0,3 % gesunken sind, betragen sie in Schwäbisch Gmünd trotz häufiger mobiler Geschwindigkeitsmessungen mit dem Radareinsatzcontainer z.B. Lindach 6 – 17 % (wobei mobile Radarmessung aus technischen Gründen nicht in Nähe der östlichen Ortseinfahrt möglich ist). **Viele Autofahrer sind offenbar der Meinung, dass man in Schwäbisch Gmünd und den Stadtteilen relativ gefahrlos zu schnell fahren kann, weil es keine dauerhaft installierten**



**Kontrollanlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung wie in den Nachbargemeinden und Nachbarkreisen gibt.** Gerade das führt zu massiven Beschwerden aus der Bürgerschaft und aus dem Kreis der 93 % korrekt fahrenden Autofahrer, für die Schnellfahrer letztlich ein Gesundheits- und Lebensrisiko darstellen.

Die regelmäßigen mobilen Geschwindigkeitskontrollen haben zwar in der Fläche der Gesamtstadt Schwäbisch Gmünd eine Reduzierung der Überschreitungsquote von früher 25 – 30 % auf Werte zwischen 0 (in einzelnen Straßen) und 15 % (durchschnittlich z. Zt. 7,5 %) bewirkt, bewegen sich aber nicht mehr weiter nach unten. Dabei sind die Gefahren an stark befahrenen Straßen wie den Hauptstrassen in Schwäbisch Gmünd und den Stadtteilen bei derartigen Beanstandungsquoten und dem weiter gestiegenen Fahrzeugaufkommen besonders hoch einzuschätzen. Möglicherweise wird auch durch den Komfort der meisten PKW von den Fahrern nicht mehr bemerkt, dass man zu schnell ist.

Dies kann im Hinblick auf das Ziel einer Reduzierung der abstrakten Gefahren durch Geschwindigkeitsüberschreitungen und von Verkehrsunfällen nicht länger hingenommen werden. So hatte die Summe schwerer Unfälle in Schwäbisch Gmünd im Jahre 2003 nach der Verkehrsunfallstatistik (GR-Drucksache Nr. 145/2004) von 393 auf 434 zugenommen und sich 2004 auf 387 reduziert. Die EU strebt bis 2010 als gemeinsame Aufgabe eine Halbierung der Zahl der Unfallopfer an. Die Zahl der Unfallopfer pendelte in Schwäbisch Gmünd 2001 bis 2003 um 400. 2004 waren es 347. Diese Zahl an Unfallopfern sollte sich in Richtung 200 reduzieren. Bezogen auf die Zahl schwerer Unfälle in Schwäbisch Gmünd wäre ebenfalls ein Ziel von maximal 200 statt 434 wie 2003 oder 387 wie 2004 anzustreben.

Als Alternativen zu stationären Geschwindigkeitskontrollanlagen wurden auch bauliche Maßnahmen, insbesondere Kreisverkehrslösungen, angeregt. Solche Kreisverkehre reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten auf den seither vorfahrtsberechtigten Hauptstraßen deutlich unter 50 km/h. Fahrzeuge aus einmündenden wartepflichtigen Nebenstraßen können zum Einfahren in den Kreisverkehr kleinere Lücken im Kreisverkehr nützen und haben bei größerem Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße kürzere Wartezeiten als derzeit. Dies hat verkehrslenkende Bedeutung und erschwert den Verkehr auf der Hauptstraße.

Die verkehrslenkende Bedeutung von baulichen Maßnahmen (wie z.B. durch Kreisverkehre, Fahrbahnverswenkungen, Engstellen, alternierendes Parken, Fahrbahnschwellen, Aufpflasterungen) darf jedoch nicht überbewertet werden.

### Exkurs

Grundsätzlich muss bei den Maßnahmen, welche in den fließenden Verkehr eingreifen, nach deren Zielrichtung unterschieden werden. Ziel solcher Maßnahmen kann sein, die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren (verkehrsregelnde Maßnahmen). Ziel solcher Maßnahmen kann es aber auch sein, Verkehre auf bestimmte Verkehrsnetze bzw. Verkehrsgebiete zu lenken (verkehrslenkende Maßnahmen).



Um das Ziel Geschwindigkeitsreduzierung (= verkehrsregelnd) zu erreichen, kann sowohl auf bauliche Maßnahmen (z.B. Kreisverkehre, Fahrbahnverschwenkungen, Engstellen, alternierendes Parken, Fahrbahnschwellen, Aufpflasterungen) als auch auf Überwachungsmaßnahmen (z.B. stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen) zurückgegriffen werden.

Will man hingegen verkehrslenkend eingreifen, so erfolgt dies in erster Linie durch die wegweisende Beschilderung. Reicht eine wegweisende Beschilderung für die Verkehrslenkung nicht aus, so ist eine Verkehrslenkung nur durch eine wirkliche Routenschwernis in Form eines Weg- und Zeitzusammenhang möglich. Um effektiv einen Zeitverlust auf einer Verkehrsrouten zu erreichen bzw. um diese Verkehrsrouten unattraktiv zu machen, reichen nach Auffassung der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen, alternierendes Parken, Kreisverkehr oder Aufpflasterungen jedoch nicht. Vielmehr ist notwendig, dass die Fahrgeschwindigkeiten über längere Strecken abgesenkt werden. Daher sind die zuvor erwähnten baulichen Maßnahmen für die Verkehrslenkung insbesondere in Tempo-30-Zonen geeignet.

Um die erwünschte verkehrslenkende Wirkung außerhalb von Tempo-30-Zonen zu erhalten, besteht daher nur die Möglichkeit, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Rahmen der verkehrsbehördlichen Möglichkeiten auf Teilen der Route zu senken und diese gleichzeitig durch bauliche und/oder überwachungstechnische Maßnahmen (stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen) zu flankieren.

Die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen sind jedoch sehr hoch angesiedelt und sind –wie für die anderen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auch – in § 45 Abs. 1 und 9 StVO geregelt. Danach sind solche Maßnahmen nur zulässig, wenn sie der Erfüllung eines der dort genannten Zwecke – etwa aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, zur Verhütung außerordentlicher Straßenschäden oder zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen – dienen und hierbei auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten sind. Eine Verkehrsbeschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ist insbesondere dann gerechtfertigt, wenn sie zur Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dient. Gründe der Verkehrssicherheit erlauben aber nur dann verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wenn eine konkrete Gefahrenlage vorliegt. Dazu ist wiederum die Feststellung erforderlich, dass die konkrete Situation auf einer bestimmten Strecke auf Grund eingetretener Schadensfälle vorliegt oder aber die Befürchtung nahe liegt, es könnten in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten.

Immerhin steht fest, dass bei den einzelnen Maßnahmen stets zu überprüfen ist, welches Ziel verfolgt wird.

Bei den Beschwerden aus der Bevölkerung und vor allem auf Grund der vorliegenden Messergebnisse steht sicherlich die verkehrsregelnde Funktion (Geschwindigkeitsreduzierung) im Vordergrund. Diese verkehrsregelnde Funktion kann, wie dargelegt, sowohl durch bauliche als auch durch überwachungstechnische Maßnahmen erfolgen.



Hinzu kommt, dass bei der Schaffung künstlicher Engstellen zur Geschwindigkeitsreduzierung die betroffenen Bürger der Ortschaften, wie zuletzt bei der Bürgerversammlung in Großdeinbach, sich über die unverhältnismäßige Verkehrsbehinderung beschweren.

Bei der Schaffung künstlicher Engstellen zur Geschwindigkeitsreduzierung klagen die betroffenen Bürger der Ortschaften, wie zuletzt bei der Bürgerversammlung in Großdeinbach, über die unverhältnismäßige Verkehrsbehinderung.

Grundsätzlich ist bei der Entscheidung über die richtige Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten und gleichzeitig das Nutzen-/Kosten – Verhältnis in Betracht zu ziehen. Dies vor allem auch deshalb, weil die Haushaltsmittel für Verkehrsbauten immer knapper werden und zusätzliche Kosten des Unterhalts und der Instandsetzung die künftigen finanziellen Spielräume weiter verringern.

Andererseits zeigt die Erfahrung anderer Kommunen, dass den Kosten für stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen ein höherer Einnahmenbetrag an Verwarnungs- und Bußgeldern gegenübersteht, der von den „Unverbesserlichen“ bezahlt wird.

Die Verwaltung hat daraufhin für den Haushalt 2005 einen Betrag von 428.000,00 € für zunächst 10 stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen mit Kameras und Nebenkosten berechnet und eingestellt. In den Haushaltsberatungen war dann vom Gemeinderat der Betrag auf 214.000,00 € reduziert und zur endgültigen Entscheidung an den Bau- und Umweltausschuss verlagert worden. Gleichzeitig wurde angeregt, zu diesem Thema eine Sonderverkehrsschau mit den Fraktionen durchzuführen. Bei der Sonderverkehrsschau am 02.06.2005, an der auch Vertreter der Gemeinderatsfraktionen teilnahmen, ging es darum, die möglichst effektivste Lösung für die Verwendung der Haushaltsmittel 2005 zu finden. Das bedeutet, wie kann man dauerhaft mit den möglichst geringsten Mitteln die meisten Geschwindigkeitsreduzierungen erreichen. Diese Vor-Ort-Besichtigung der Verkehrsschau brachte folgende Anregungen:

#### A) Stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen

1. Bettringen, Neue Straße, bergauf vor Einmündung Kiesweg, nach Bushaltestelle.
2. Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße, bergab und bergauf in Nähe der Fußgängersignalanlage, gegenüber Einmündung Hardtstraße als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter.
3. Lindach, Täferroter Straße, nach östlicher Ortseinfahrt, vor Einmündung Bänglesäcker.
4. Hussenhofen, Hauptstraße, nach östlicher Ortseinfahrt, vor Fußgängersignalanlage, nach Bushaltestelle. Ausführung als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter.
5. Schwäbisch Gmünd, Lorcher Straße, als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter für wechselnde Kontrollen in beide Fahrtrichtungen auf Höhe Gebäude der Fa. Daimler-Crysler.



**Bei allen von der Verkehrsschau angeregten Standorten gibt es keine Alternativen für bauliche Maßnahmen.**

B) Bauliche Maßnahmen

1. Großdeinbach  
Die provisorische Fahrbahnverengung nach der südlichen Orteinfahrt sollte in Verbindung mit einer Fahrbahnerneuerung in diesem Bereich als feste Anlage installiert werden.
2. Herlikofen  
Statt der Kreuzung an der östlichen Ortseinfahrt sollte ein Mini-Kreisverkehr mit fester Mittelinsel eingerichtet werden.
3. Rechberg  
Statt der Kreuzung an der südlichen Ortseinfahrt von Wißgoldingen sollte ein provisorischer, normaler Kreisverkehr eingerichtet werden.

**Die Empfehlungen der Verkehrsschau wurden durch die betroffenen Ämter hinsichtlich Effektivität und Umsetzungsmöglichkeit überprüft und ergeben nachstehenden Vorschlag:**

**A) Aufstellung stationärer Geschwindigkeitskontrollanlagen:**

1. **Bettringen, Neue Straße**, bergauf vor Einmündung Kiesweg, nach Bushaltestelle.  
  
Kosten Mast mit Stromanschluss rund 23.000,00 €
2. **Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße**, bergab und bergauf in Nähe der Fußgängersignalanlage, gegenüber Einmündung Hardtstraße als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter.  
  
Kosten Doppelmessplatz mit Stromanschluss rund 30.500,00 €
3. **Lindach, Täferroter Straße**, nach östlicher Ortseinfahrt, vor Einmündung Bänglesäcker.  
  
Kosten Mast mit Stromanschluss rund 23.000,00 €
4. **Hussenhofen, Hauptstraße**, nach östlicher Ortseinfahrt, vor Fußgängersignalanlage, nach Bushaltestelle. Ausführung als Doppelmessplatz mit Schwenkadapter.  
  
Kosten Doppelmessplatz mit Stromanschluss rund 30.500,00 €
5. **Herlikofen, Brainkofer Straße**, Ortseinfahrt und Ortsausfahrt, vor bzw. nach der Kreuzung.





Unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (der Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße wird nur auf die vorgeschriebenen 50 km/h abgebremst) und des Nutzen-/Kostenverhältnisses (stationäre Anlage finanziert sich dauerhaft selber), ist diese Lösung bei der derzeitigen Verkehrssituation einer Kreisverkehrslösung vorzuziehen.

Kosten für 1 Mast mit Stromanschluss (ca. 15.000,00 €) 33.000,00 €

**Rechberg**, an der südlichen Ortseinfahrt von Wißgoldingen.

Im Hinblick auf das im Vergleich zu anderen Stadtteilen deutlich geringere Verkehrsaufkommen (durchschnittliche Fahrzeugbelastung pro Tag ca. 1.000) und auf Grund der Auswertung der gefahrenen Geschwindigkeiten sollte zunächst vom Errichten einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage und der damit zusammenhängenden Investitionen abgesehen werden. Vielmehr wird verstärkt eine Überwachung durch mobile Geschwindigkeitskontrollen erfolgen.

**Schwäbisch Gmünd, Lorcher Straße**

Es sollte zunächst versucht werden, mit häufigeren mobilen Geschwindigkeitskontrollen das Fahrverhalten zu normalisieren, um Unfälle zu vermeiden.

Hinzu kämen Kosten für zwei Kameras (je 41.500,00 €) 83.000,00 €

Für PC, Software Filmauswertesystem, Aktenschränke, Arbeitstisch usw. belaufen sich die Kosten auf rund 15.000,00 €

Für die auf Dauer anfallenden ca. 7.000 Fälle jährlich an Verwarnungs- und Bußgeldfestsetzungen bei einer Kamera wird mindestens eine Halbtagskraft benötigt. Bei zwei Kameras also eine Stelle.

**Gesamtsumme: 238.000,00 €**

Eine Realisierung im Haushalt 2005 ist bei 214.000 € eingestellten Mitteln nicht möglich. Es sollten jedoch mindestens die Positionen 1 bis 5 mit einer Kamera im Haushalt 2005 (insgesamt rd. 196.500,00 €) realisiert werden.

Ein Betrag von 14.500,00 € sollte für Unwägbarkeiten bzgl. der Stromanschlüsse, PC, neuer Scanner zur Filmauswertung und Software bereitgehalten werden.

Dies wären insgesamt 211.000,00 €

Die Restfinanzierung für eine weitere Kamera sollte im Haushalt 2006 mit 41.500,00 €



vorgesehen werden. Der Einnahmeansatz bei Verwarnungs- und Bußgeldern im Haushalt 2006 könnte entsprechend dem Einsatzbeginn der weiteren Kamera erhöht werden (140.000,00 €/Jahr).

## **B) Bauliche Maßnahmen:**

Wie zuvor ausführlich dargelegt, sind bauliche Maßnahmen geeignet, um verkehrsregelnde Wirkungen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung) zu erzielen. Will man aber zugleich eine verkehrslenkende Wirkung erreichen, so können bauliche Maßnahmen nur in eingeschränktem Umfang herangezogen werden. Vielmehr müssen Maßnahmen, die die Fahrgeschwindigkeiten über längere Strecken reduzieren, im Vordergrund stehen. Wie ebenfalls einleitend dargelegt, kann eine solche Verkehrsbeschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs bei einer konkreten Gefahrenlage oder aber bei der Befürchtung, es könnte in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eine Gefahrenlage mit Schadensfällen eintreten, veranlasst werden.

Eine solche Situation ist für die Landesstraße 1156 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Lindach und für die Kreisstraße 3268 im Bereich der Ortsdurchfahrten von Großdeinbach und von Wetzgau/Rehnenhof gegeben.

Seit der Freigabe der Bundesstraße 298 hat die Verkehrsdichte auf diesen beiden Straßen merklich zugenommen. Dies ergibt sich nicht nur aus den Beobachtungen betroffener Anwohner, sondern vielmehr auch aus etwa in Lindach punktuell durchgeführten Verkehrszählungen, wonach die Fahrzeugzahl im Vergleich zu Zählungen im Jahre 2004 zugenommen hat. Diese Erkenntnisse legen die Befürchtung nahe, dass es in den für einen solche gesteigerte Verkehrsdichte nicht ausgelegten und daher überlasteten Ortsdurchfahrten binnen kurzer Zeit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu deutlich mehr Unfällen, aber auch zu Störungen in der Flüssigkeit des Durchgangsverkehrs kommt. Die Stadtverwaltung wird ihre Beobachtungen mit der Polizei abstimmen/abgleichen und zugleich weitere Messungen durchführen lassen.

Die Stadtverwaltung beabsichtigt deshalb, ein solches Verfahren zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für die Ortschaften Lindach, Wetzgau/Rehnenhof, sowie Großdeinbach beim Regierungspräsidium einzuleiten.

Neben der Geschwindigkeitsbeschränkung wurden ergänzend bauliche Maßnahmen erörtert. In Wetzgau/Rehnenhof sowie bei der westlichen Ortseinfahrt von Lindach werden derzeit keine baulichen Maßnahmen für notwendig erachtet. In Wetzgau/Rehnenhof sollen die vorhandenen provisorischen Fahrbahnverengungen bestehen bleiben und bei der westlichen Ortseinfahrt von Lindach führt die Überquerungshilfe zu einer deutlichen Verengung am Ortseingang aus Fahrtrichtung Mutlangen. In Wetzgau/Rehnenhof sowie bei der westlichen Ortseinfahrt von Lindach sollen vielmehr die verkehrslenkenden Maßnahmen durch Geschwindigkeits-



beschränkungen die Ausweichroute auf Grund der B 29/B298 unattraktiv machen und deshalb vorrangig weiter verfolgt werden.

In **Großdeinbach** sollte die provisorische Fahrbahnverengung nach der südlichen Ortseinfahrt in Verbindung mit einer Fahrbahnerneuerung in diesem Bereich als feste Anlage installiert werden.

Die Kosten hierfür wurden geschätzt auf: 3.000,00 €

In **Wetzgau/Rehnenhof** sollen die vorhandenen provisorischen Fahrbahnverengungen bestehen bleiben, wodurch Geschwindigkeitsüberschreitungen wirksam verhindert werden.

Bei der **westlichen Ortseinfahrt von Lindach** soll die vorhandene Überquerungshilfe bestehen bleiben und zunächst keine stationäre Geschwindigkeitskontrollanlage vorgesehen werden.

#### C) **Finanzielle Gesamtübersicht für 2005:**

Im Haushaltsplan 2005 sind eingeplant 214.000,00 €

Für stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen werden im Jahr 2005 mindestens 211.000,00 € benötigt.

Für bauliche Maßnahmen wären die Maßnahmen in Großdeinbach vorzusehen mit 3.000,00 €

Die für 2005 befürworteten Maßnahmen hätten eine Kostengröße von 214.000,00 €

Den zu erwartenden jährlichen Einnahmen an Verwarnungs- und Bußgeldern bei stationären Geschwindigkeitskontrollanlagen nach Erfahrungen anderer Kommunen in Höhe von jährlich 140.000 € (bei Einsatz von 1 Kamera) stünden Personalkosten in einer Gesamtgröße von 0,5 Stellen bei der Bußgeldstelle sowie Personalmehraufwand bei der Stadtkasse und dem Baubetriebsamt, jährliche Sachkosten von 8.000 € sowie Kosten für Wartung und Unterhaltung der Anlagen sowie des Filmauswerte-PC gegenüber. Man kann davon ausgehen, dass die Investitionskosten in zwei bis drei Jahren gedeckt sind und dann ein Beitrag zur Verbesserung des Verwaltungshaushalts anfällt. Dazu kommt der Effekt zufriedener Bürger, die sich nicht mehr so oft wie derzeit über Raser ärgern müssen. Es wurde uns auch schon berichtet, dass einige Kommunen die Investitionen in stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen bei Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und hoher Beanstandungsquote durch die angefallenen Verwarnungs- und Bußgelder schon innerhalb eines Betriebsjahres gedeckt hatten. Dabei wurde jedoch zusätzliches Personal bereitgestellt.



### **Bewertung**

Da die Geschwindigkeitsüberschreitungen immer noch Ursache für die meisten Verkehrsunfälle sind (europaweit bei einem Drittel aller tödlichen und schweren Unfälle), muss hier angesetzt werden. Durch die stationären Geschwindigkeitskontrollen wird es möglich sein, die Beanstandungsquoten in den überwachten Bereichen wie in umliegenden Landkreisen und Gemeinden auf einen Durchschnitt von 0,3 % von zur Zeit 7,5 % (Durchschnitt) zu drücken. Selbst dann noch erwarten wir, dass die laufenden Kosten durch die Einnahmen gedeckt sind.

Die Bürger von Schwäbisch Gmünd haben bei verschiedensten Angelegenheiten eindeutige Schritte zur Verhinderung von Geschwindigkeitsüberschreitungen gefordert. Ihren berechtigten Wünschen könnte mit den Vorschlägen entsprochen werden. Es ist zu erwarten, dass so die Haushaltsmittel am effektivsten eingesetzt werden um die zu Recht beklagten Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Dauer deutlich zu reduzieren und die Unfallgefahren herabzusetzen. Parallel dazu müsste jedoch die mobile Geschwindigkeitskontrolle im seitherigen Umfang weitergeführt werden. Sie könnte verstärkt in den Bereichen eingesetzt werden, wo andere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Hinblick auf die knappen finanziellen Möglichkeiten nicht realisierbar sind.