

**Sitzungsvorlage öffentlich**  
**Nr. GR/2023/159**
**Abteilung 350 - Bürgerdienste,**  
**Sicherheit und Ordnung**

 Federführung: Deger, Marcus  
 Telefon: +49 7021 502-225

 AZ: 112.21  
 Datum: 25.10.2023

**Radarstatistik und Bericht der Verkehrskommission**

<b>GREMIUM</b>	<b>BERATUNGSZWECK</b>	<b>STATUS</b>	<b>DATUM</b>
Ortschaftsrat Jesingen	Kenntnisnahme	öffentlich	27.11.2023
Ortschaftsrat Lindorf	Kenntnisnahme	öffentlich	27.11.2023
Ortschaftsrat Nabern	Kenntnisnahme	öffentlich	27.11.2023
Ortschaftsrat Ötlingen	Kenntnisnahme	öffentlich	27.11.2023
Ausschuss für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt (IWU)	Kenntnisnahme	nicht öffentlich	29.11.2023
Gemeinderat	Kenntnisnahme	öffentlich	06.12.2023

**ANLAGEN**

- Anlage 01 - RadarDisplay Kolbstraße 2022 (ö)
- Anlage 02 - RadarDisplay Schönblickstraße 2022
- Anlage 03 - Radardisplay VordereStraße 2022 (ö)
- Anlage 04 - Statistik B297 Bulkesweg 2022 (ö)
- Anlage 05 - Statistik Brühlstraße Nabern 2023 (ö)
- Anlage 06 - Statistik Gesamt 2022 (ö)
- Anlage 07 - Statistik Haldenstraße Ötlingen 2022 (ö)
- Anlage 08 - Statistik Im Brühl Lindorf 2023 (ö)
- Anlage 09 - Statistik Im Heges Jesingen 2023 (ö)
- Anlage 10 - Statistik In der Warth Ötlingen 2022 (ö)
- Anlage 11 - Statistik Jahnstraße 2022 (ö)
- Anlage 12 - Statistik Lindorfer Straße Ötlingen 2022 (ö)
- Anlage 13 - Statistik Neue Straße Nabern 2023 (ö)
- Anlage 14 - Statistik Neue Weilheimer Straße Jesingen Schule 2023 (ö)
- Anlage 15 - Statistik Teckstraße 2022 (ö)
- Anlage 16 - Statistik Zähringerstraße Lindorf 2023 (ö)

**BEZUG**

## **BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE**

Beglaubigte Auszüge an: 350

Mitzeichnung von: BMin, EBM

Dr. Bader  
Oberbürgermeister

## STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Eine nachhaltige Entwicklung ist das Leitprinzip der Stadt Kirchheim unter Teck. Eine Strategie mit realistischen Zielen und konkreten Maßnahmen, die regelmäßig überprüft und gegebenenfalls korrigiert wird, ist dafür die Grundlage.

Zentrale Aspekte für eine zukunftsfähige Gesellschaft sind dabei Ressourcen zu schonen und eine generationengerechte Entwicklung. Darunter fällt auch die Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalt- und Finanzwirtschaft. Lokales Handeln wird als Schlüssel für eine tragfähige globale Zukunft betrachtet. Voraussetzung dafür ist eine nachhaltig ausgerichtete Verwaltung mit Vorbildfunktion.

### Handlungsfelder

#### Priorität 1

- Wohnen und Quartiere
- Bildung
- Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Energie

#### Priorität 2

- Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
- Mobilität und Versorgungsnetze
- Umwelt- und Naturschutz

#### Priorität 3

- Gesellschaftliche Teilhabe und bürgerschaftliches Engagement
- Kultur, Sport und Freizeit
- Gesundes und sicheres Leben

#### Priorität 4

- Moderne Verwaltung und Gremien

### Betroffene Zielsetzungen

## AUSWIRKUNGEN AUF DAS KLIMA

Keine Auswirkungen

Hinweise: t CO<sub>2</sub> äq/a = Tonnen Kohlendioxidäquivalente pro Jahr; Bei einer erheblichen Erhöhung sind Alternativen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Textteil dargestellt und das Klimaschutzmanagement wurde beteiligt.

Positive Auswirkungen

Negative Auswirkungen

Geringfügige Reduktion <100t CO<sub>2</sub>äq/a

Geringfügige Erhöhung <100t CO<sub>2</sub>äq/a

Erhebliche Reduktion ≥100t CO<sub>2</sub>äq/a

Erhebliche Erhöhung einmalig ≥100t CO<sub>2</sub>äq

Erhebliche Erhöhung langfristig ≥10t CO<sub>2</sub>äq/a

## FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Einmalig: Euro

In der Folge: Euro

- Finanzielle Auswirkungen
- Keine finanziellen Auswirkungen

- Finanzielle Auswirkungen
- Keine finanziellen Auswirkungen

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle/Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle/Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Ergänzende Ausführungen:

## **ANTRAG**

1. Kenntnisnahme vom Bericht zur Arbeit der Verkehrskommission.
2. Kenntnisnahme von den Ausführungen und diversen Auswertungen zu den Geschwindigkeitsmessungen im Stadtgebiet und den Teilorten.

## **ZUSAMMENFASSUNG**

Mit der Sitzungsvorlage wird über die Zusammensetzung, die Arbeit und die Zielsetzungen der Verkehrskommission berichtet und es wird dabei auch auf die Unfallhäufungsstellen in der Stadt und ihre Entwicklung in den beiden vergangenen Jahren eingegangen. Außerdem werden verschiedene Auswertungen der durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen der letzten beiden Jahre vorgestellt, sowohl im Stadtgebiet, als auch in den Teilorten.

## **ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG**

Die **Verkehrskommission der Stadt** setzt sich aktuell aus Mitarbeitenden der Verkehrsbehörde, des Sachgebiets Tiefbau und Beiträge (Straßenbaulastträger), der Polizei, des Mobilitätsplaners der Stadt, eines Vertreters der Lokalen Agenda Fahrrad und eines Vertreters des ADAC/Verkehrswacht zusammen. Rechtlich vorgeschrieben ist vor dem Erlass jeder verkehrsrechtlichen Anordnung die Anhörung des Straßenbaulastträgers und der Polizei. Insofern wäre rein rechtlich gesehen die Teilnahme dieser beiden Ämter/Behörden ausreichend. Um ein breiteres Meinungsbild bei der Entscheidungsfindung zu bekommen und dabei bestmöglich auch die Interessen der verschiedenen Verkehrsarten einfließen zu lassen, hat sich die Stadt jedoch für die aktuelle Zusammensetzung entschieden.

Das Gremium hat insgesamt nur einen beratenden Charakter, es entscheidet letztendlich alleine die Verkehrsbehörde, die unabhängig in ihren Entscheidungen ist. Maßgabe sind die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO). Dies gilt bei allen verkehrsrechtlichen Anordnungen. Deshalb muss und musste auch jeder (politische) Vorschlag für einen Tempo 30 Bereich aus dem Stadtgeschwindigkeitskonzept hinsichtlich der Vorgaben der StVO durch die Verkehrsbehörde geprüft werden.

Die Kommission kommt in der Regel einmal im Monat zu einer Verkehrsschau zusammen. Bei dieser werden überwiegend vor Ort die Anträge aus der Bürgerschaft, aber auch zum Beispiel des Gremiums geprüft und Vorschläge gemacht, die dann abschließend von der Verkehrsbehörde entschieden werden. Im Schnitt werden etwa 10 Anträge bei jeder Verkehrsschau behandelt, so dass im Jahr zwischen 100-120 zu prüfende Punkte bearbeitet werden.

Oberstes Ziel bei der Arbeit der Kommission, aber auch bei der Verkehrsbehörde im Speziellen, ist die Wahrung der Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehrsraum. Es geht hierbei zum Beispiel um die Sicherung von Schul- und Kindergartenwegen oder auch die Sicherung von Ausfahrten. Als Ausfluss aus der StVO müssen aber auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor übermäßigem Straßenlärm geprüft werden.

Was das Erkennen von gefährlichen Bereichen im öffentlichen Straßenraum angeht, ist die jährlich von der Polizei erstellte Statistik über Unfallhäufungsstellen (UHS) ein wichtiger Parameter. Diese UHS werden dann im Rahmen einer Verkehrsschau begutachtet und es wird entschieden, ob Maßnahmen ersichtlich sind, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen könnten. In Kirchheim unter Teck geht der Trend bei der Anzahl stetig nach unten und es

konnten in den zwei vergangenen Jahren erfreulicherweise jeweils nur 2 UHS identifiziert werden.

Diese **Geschwindigkeitsmessungen** werden anhand von mobilen Messungen (aus dem Messfahrzeug heraus und anhand einer Lichtschrankenmessung), aber auch stationär (Radarsäulen) durchgeführt. Im Fokus der Messorte liegen dabei vor allem Bereiche rund um die Schulen und Kindergärten aber auch entlang der Wege dorthin. Außerdem ist in den vergangenen Jahren auch die Überwachung der Tempo 30 Bereiche zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm mit in den Mittelpunkt gerückt.

Im Gesamtüberblick der durchgeführten Messungen im Jahr 2022 (siehe Anlage 1) zeigt sich, dass die **Überschreitungsquote mit gerade mal 0,4 Prozent** als sehr gering bezeichnet werden kann. Von insgesamt fast 10 Millionen an den Anlagen vorbeifahrenden Fahrzeugen wurden lediglich etwas über 37.000 Fahrzeuge als zu schnell fahrend erfasst. Dies spricht für ein insgesamt regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmer, es zeigt aber auch, dass die regelmäßige Durchführung der mobilen Messungen und die gut verteilten stationären Anlagen Wirkung zeigen. Wenn man die Zahlen aus dem Jahr 2023 hochrechnet, zeigt sich, dass sowohl die Anzahl der vorbeifahrenden Fahrzeuge (10,5 Mio.) als auch die Zahl der erfassten Fahrzeuge (43.000) ansteigt. Dies bedingt in der Folge auch Mehrarbeit bei der Auswertung der Radarbilder und bei der Bußgeldstelle.

In der Anlage sind beispielhaft die Statistiken einiger prägnanten Messorte im Stadtgebiet, aber auch in den Teilorten (teils aus dem Jahr 2022, teils aus dem Jahr 2023) dargestellt. Vor den tatsächlichen Tabellen ist teils handschriftlich eine Spalte angelegt, mit welcher die Anzahl der jeweils durchgeführten Messungen pro Monat dokumentiert ist. Wenn es in manchen Monaten zu keinen Messungen an den stationären Anlagen gekommen ist, dann liegt das in der Regel daran, dass nicht jede der Anlagen jederzeit mit einem Einschub bestückt ist, der erst ein tatsächliches Messen auslöst.

So gibt es im Stadtgebiet, den Teilorten und der Verwaltungsgemeinschaft insgesamt derzeit **9 einsatzfähige stationäre Anlagen (Säulen und Altanlagen)**, aber nur 6 Einschübe die zwischen den einzelnen Anlagen immer wieder gewechselt werden. 4 Einschübe werden regelmäßig unter den bereits vorhandenen Radarsäulen ausgetauscht. 2 der Einschübe werden unter den noch vorhandenen Altanlagen (sog. „Starenkästen“) ausgetauscht. Dazu kommt noch eine **mobile Anlage** aus dem Messwagen heraus und eine Lichtschrankenanlage, die individuell zu mobilen Messungen eingesetzt wird. Damit sind derzeit insgesamt 8 mobile Messgeräte zum Messen aus den stationären Anlagen und zur Durchführung von mobilen Messungen im regelmäßigen Einsatz.

Wenn man die aktuelle Statistik betrachtet zeigt sich, dass mit jedem, in einer stationären Anlage eingesetzten Einschub im Durchschnitt ca. 6.500 Fahrzeuge/Jahr als zu schnell fahrend erfasst werden, wobei das natürlich auch vom Messort abhängt. Jeder zusätzliche Einschub bedingt in der Folge aber auch einen höheren Personaleinsatz bei der Betreuung durch die Messbediensteten, in der Auswertung der Radarbilder und in der Fallbearbeitung bei der Bußgeldstelle. In der Summe muss man hierbei je Einschub von einem Personalaufwand in Höhe von mindestens einer Halbtagsstelle ausgehen.

Derzeit werden alle noch **vorhandenen Altanlagen zu Radarsäulen umgebaut**, der gesamte Prozess dürfte nach jetzigem Stand **Ende 2024 abgeschlossen** sein. Die neuen Säulen bieten den Vorteil, dass man mit ihnen bei entsprechender Topographie beide Fahrtrichtungen erfassen kann und dass sie nicht mehr so wartungsanfällig sind, weil die Messung anhand eines Laserstrahls und nicht mehr durch das Überfahren einer Sensorschleife erfolgt.

Bereits umgebaute Anlagen: Nabern, B 297 (Zementstraße), B 297 (Ortseingang aus Schlierbach kommend), Ortseingang Ötlingen aus Wendlingen kommend  
Im Jahr 2023 zum Umbau anstehende Anlagen: B 297 (Bulkesweg).

Im Jahr 2024 zum Umbau anstehende Anlagen: Ortseingang Lindorf aus Reudern kommend (geplant im Januar), Ortseingang Ötlingen aus Lindorf kommend (geplant im Januar), 2 Anlagen in der Neuen Weilheimer Straße in Jesingen, Kirchheimer Straße in Notzingen  
Neue, bereits im Einsatz befindliche Messorte mit Säulen: Stuttgarter Straße in Ötlingen, Kirchheimer Straße in Dettingen unter Teck, Hochdorfer Straße in Notzingen  
neue Anlage ab 2024: L 1200 im Bereich Ottenäcker

Über die tatsächlichen Messungen hinaus sind bei der Stadt auch noch sogenannte **Radar Displays** im Einsatz. Hierbei gibt es welche mit Datenerfassung und welche nur mit Anzeige. Beide Arten an Displays haben ein sehr gute „erziehende“ Wirkung und werden deshalb auch oft an Stelle eingesetzt wo diese besonders wichtig ist, wie zum Beispiel im Bereich von Schulen und Kindergärten, aber auch an Schulwegen oder Bereichen wo häufig die Straße gequert wird. Die Displays mit Datenerfassung liefern wertvolle Erkenntnisse über die Verkehrsmengen, aber auch über die gefahrenen Geschwindigkeiten. Dies ist für die Verkehrsbehörde eine wichtige Entscheidungshilfe, wenn über die Notwendigkeit von Maßnahmen entschieden wird. In der Praxis zeigt sich sehr häufig, dass die subjektive Wahrnehmung eine ganz andere ist, als es dann die objektiven Messergebnisse dokumentieren.

Im **Anhang** sind beispielhaft 2 Auswertungen von Radar Displays aufgeführt, einmal in der Kolbstraße und einmal in der Schöllkopfstraße.

Der V85- Wert ist hierbei ein sehr wichtiger Wert. Dieser zeigt an, wie schnell 85 % aller erfassten Verkehrsteilnehmer maximal gefahren sind. Wenn sich dieser Wert im Bereich der zugelassenen Geschwindigkeit bewegt, ist das ein Indiz für die Verkehrsbehörde, dass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Ausreißer nach oben beim Vmax-Wert rühren in der Regel daher, dass zum Beispiel beim Einfahren in ein Grundstück im Bereich des Radarstrahls die Messwerte verfälscht werden.

Durch die höhere Anzahl an mobilen Messgeräten (8 gegenüber 6 ) und zusätzliche Messorte in den vergangenen Jahren (Stuttgarter Straße in Ötlingen und Kirchheimer Straße in Dettingen) sowie einen zusätzlichen Messort ab 2024 an der L 1200 auf Höhe Ottenäcker steigt auch der Betreuungsaufwand durch die Messbediensteten kontinuierlich an. Es müssen dadurch zum Beispiel die Einschübe öfter gewechselt und auch die erfassten Messdaten öfter ausgelesen werden. Zudem sind auch mehr Eichungen bei den Messgeräten durchzuführen. Da darüber hinaus auch die Anzahl der zu betreuenden Radar Displays angestiegen ist und weiter ansteigen wird (geplante Anschaffungen im Jahr 2024) können die Messbediensteten den Gemeindevollzugsdienst nicht mehr in dem Maß unterstützen wie früher, sondern nur noch bei Sonderdiensten bei Veranstaltungen mitarbeiten. Dies bedingt in der Folge auch einen erhöhten Personalbedarf beim Gemeindevollzugsdienst.

Abschließend soll erwähnt werden, dass die oben erwähnte, geringe Zahl an Unfallhäufungsstellen sicherlich auch ein Ausfluss aus der guten Arbeit der Verkehrskommission ist, aber auch anderer Maßnahmen wie z.B. der regelmäßigen Durchführung von mobilen und stationären Geschwindigkeitsmessungen sowie des Einsatzes der Radar Displays.