

Absender:

**Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

15-01362
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Verkehrsüberwachung in Braunschweig

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

22.12.2015

Beratungsfolge:

Bauausschuss (Vorberatung)
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

19.01.2016
26.01.2016
02.02.2016

Status

Ö
N
Ö

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Braunschweig wird gebeten, zu beschließen:

1. Die Stadt Braunschweig übernimmt in Abstimmung mit der Polizei über die Tempo 30-Zonen hinaus die Aufgabe der Überwachung des fließenden Verkehrs innerhalb ihres Stadtgebietes. In diesem Rahmen überwacht die Stadt Braunschweig sowohl die Einhaltung von Rotlicht an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen wie auch die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen.

2. Die Verwaltung wird gebeten,

- a. auf der Stobenstraße an geeigneter Stelle mit einer stationären Überwachungsanlage oder regelmäßig eingesetzten mobilen Geräten auch an den Wochenenden und in den Abendstunden die gefahrenen Geschwindigkeiten zu kontrollieren,
- b. Vorschläge für die Einrichtung von stationären Rotlicht-Überwachungskameras an den Kreuzungen mit besonders hohen Verkehrsfrequenzen und Unfallgefahren (wie z.B. Kennedyplatz, Radeklint, Rudolfplatz, Hans Sommer-Str./Hagenring, Gieseler/Kalenwall) vorzulegen,
- c. Vorschläge für die Einrichtung von stationären Überwachungskameras zur Kontrolle der Geschwindigkeit an den Ausfallstraßen wie z.B. Berliner Straße, Hamburger Straße/Gifhorner Straße, Wolfenbütteler Straße, Hildesheimer Straße, Salzdahlumer Straße vorzulegen,

die im Haushaltsplan hierfür einzustellenden Aufwendungen und Erträge zu ermitteln und dem Rat mitzuteilen.

Sachverhalt:

Die Einschätzung der Verwaltung, dass es aus Gründen der Verkehrssicherheit keiner weiteren Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungen bedarf, wird offensichtlich von vielen Bürgerinnen und Bürgern nicht geteilt. Vielmehr scheint der Eindruck, dass in Braunschweig wesentlich zu schnell und auch zu häufig über rote Ampeln gefahren wird, vorzuherrschen. Ohne jeden Zweifel gibt es einen engen Zusammenhang zwischen der gefahrenen Geschwindigkeit und der Wahrscheinlichkeit eines Unfalls sowie bei einer Kollision der Schwere von Verletzungen. So ist der Anhalteweg (bei einer Gefahrenbremsung) bei Tempo 50 (27,5 m) ca. doppelt so lang wie bei Tempo 30 (13,5 m) *. Insofern erscheint es nicht verwunderlich, dass Unfälle mit Personenschäden in Tempo 30-Zonen deutlich seltener sind als auf Straßen mit höherer Geschwindigkeit. Auch der Unterschied des Anhaltewegs zwischen Tempo 50 und Tempo 60 kann im Einzelfall entscheidend sein.

Es muss Ziel von Politik und Verwaltung sein, die Unfallzahlen, insbesondere die Zahl von im Verkehr verletzten oder getöteten Personen zu senken. Auch wenn Kontrollen dabei bei weitem nicht die einzigen erfolgversprechenden Maßnahmen sind, können sie dennoch einen wichtigen Beitrag zur Selbstdisziplinierung von AutofahrerInnen leisten.

***Tabellarische Darstellung:**

| Geschwindigkeit | Anhalteweg (normal) | Anhalteweg (mit Gefahrenbremsung) |
|------------------------|--------------------------------|--|
| 20 km/h | 10 Meter | 8 Meter |
| 30 km/h | 18 Meter | 13,5 Meter |
| 40 km/h | 28 Meter | 20 Meter |
| 50 km/h | 40 Meter | 27,5 Meter |
| 60 km/h | 54 Meter | 36 Meter |

Anlagen:

keine