

# Verkehrszählung und - Beobachtung

Hörbingerstraße  
Neumarkt-St. Veit

03. bis 10. Mai 2022



Mobilität für Menschen.

Auswertung  
im Mai 2022

1	Art der Untersuchungen, Anlass und Ziel	3
2	Automatische Messung mit Messgerät des VCD	3
2.1	Standort des Messgeräts zur Zählung der Fahrzeuge	3
2.2	Auswertung der Messergebnisse	4
2.2.1	Anzahl der Fahrzeuge	5
2.2.2	Geschwindigkeit der Fahrzeuge	6
3	Auswertung der manuellen Zählungen	8
3.1	Personen auf dem Gehweg	9
3.2	Bring- und Abholverkehr	10
4	Diskussion	12

## **1 Art der Untersuchungen, Anlass und Ziel**

In der Woche vom 03. bis 10. Mai wurden mehrere Untersuchungen an der Hörberingerstraße durchgeführt. Mit einem Messgerät des Verkehrsclub Deutschland (im weiteren Verlauf VCD) fand eine Zählung der Fahrzeuge inklusive Unterscheidung nach Fahrzeugart von Dienstag, 03. Mai 2022, 21.00 Uhr bis Dienstag 10. Mai, 21.00 Uhr statt. Am Montag den 09. Mai wurden in der Zeit von 7.25 und 7.55 Personen gezählt, welche den Gehweg entlang der Hörberingerstraße ausgehend von der Johannesstraße in Richtung der Schule nutzten. Gleichzeitig wurden Fahrzeuge gezählt, mit welchen Eltern die Hörberingerstraße nutzten um ihre Kinder zur Schule zu bringen und diese im Zugangsbereich abzusetzen. Im Zuge dieser Zählungen wurde auch der Verkehr und die Situation vor Ort beobachtet.

Anlass für die Durchführung der in diesem Papier beschriebenen Messung, Zählung und Beobachtung ist die Untersuchung der Gefährlichkeit des Weges entlang der Hörberingerstraße für Fußgänger. Besonderes Augenmerk muss für die Beurteilung der Situation auf die schwächeren Personen unserer Gesellschaft gelegt werden. Zu diesen vulnerablen Gruppen gehören einerseits Kinder, welche auf Ihrem Schulweg hier entweder zu Fuß gehen oder auch mit dem Fahrrad unterwegs sind und andererseits die Bewohner des Pflegeheims St. Josef, für die ein Spaziergang an der Rott die Passage des Gehweges entlang der Hörberingerstraße nötig macht.

Ziel der Untersuchungen war es die Situation vor Ort zu dokumentieren und die bestehenden Gefahren aufzuzeigen. So sollten Argumente für die Einführung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 als Unfallprävention gesammelt und die Umsetzung des Vorhabens vorangetrieben werden. Des Weiteren wurde überprüft und dokumentiert, in wie weit die gesetzlichen Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) für die Einführung Beschränkung auf 30km/h erfüllt werden.

Jede Person, die an der Entscheidung in verantwortungsvoller Position beteiligt ist, sollen sowohl das aktuelle, tatsächliche Verkehrsaufkommen als auch die Risiken vor Augen geführt werden. Gleichzeitig sollen auch alle Eltern die Möglichkeit bekommen, sich zu informieren um mit den Verantwortlichen in Kontakt treten zu können und dabei auch Argumente zur Hand zu haben.

## **2 Automatische Messung mit Messgerät des VCD**

### **2.1 Standort des Messgeräts zur Zählung der Fahrzeuge**

Gemäß den Vorgaben des Messgeräts wurde der, in der folgenden Abbildung gekennzeichnete Standort ausgewählt.



**Abbildung 1: Gerätestandort**

Für eine korrekte Messung musste der Straßenverlauf für 50 Meter vor dem Gerätestandort geradlinig sein. Diese Vorgabe wurde erfüllt und wie in der Abbildung zu sehen ist, liegt der Messbereich in unmittelbarer Nähe des Pflegeheims St. Josef und auch innerhalb des Bereichs der beiden alten Schilder mit der Aufschrift „Gas weg Schule!“.

## 2.2 Auswertung der Messergebnisse

Im Folgenden werden die erhobenen Daten anhand von Grafiken dargestellt und bewertet. Die Auswertung der Zählung erfolgte mit der Analysesoftware Sierzega des VCD.

Diese Software unterscheidet zwischen den folgenden Fahrzeugkategorien:

- Einspurig
- PKW
- LKW
- LKW-Zug

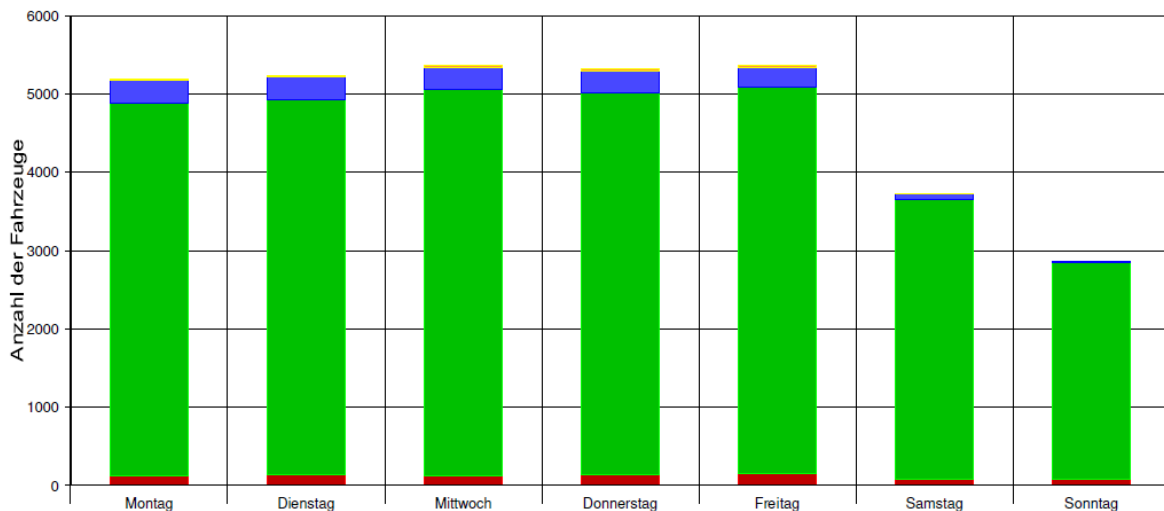
Des Weiteren teilt das Sierzega-Programm die gefahrenen Geschwindigkeiten wie folgt ein:

- V15 = Höchstgeschwindigkeit der langsamsten 15% aller Fahrzeuge (85% aller Fahrzeuge fahren schneller als V15)
- Vd = Durchschnittsgeschwindigkeit
- V85 = Höchstgeschwindigkeit der langsamsten 85% aller Fahrzeuge (15% aller Fahrzeuge fahren schneller als V85)
- Vmax = Maximalgeschwindigkeit

Fahrzeuge, welche stadteinwärts unterwegs waren kennzeichnet die Software mit einem „+“, während Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Hörbering mit einem „-“ dargestellt werden.

## 2.2.1 Anzahl der Fahrzeuge

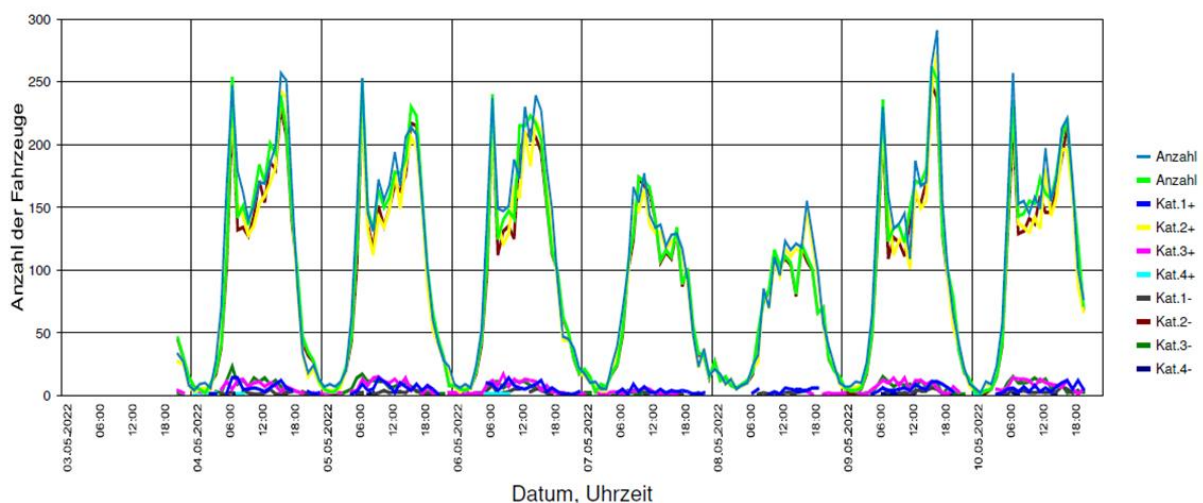
Die untenstehende Abbildung 2 zeigt eine Grafik der täglichen Anzahl an Fahrzeugen.



**Abbildung 2: tägliche Anzahl an Fahrzeugen, rot: einspurig, grün: PKW, blau: LKW, gelb: LKW-Zug**

Für die Zielsetzung der Untersuchung wichtig sind logischerweise ausschließlich die Wochentage Montag bis Freitag (Schultage). An allen diesen Tagen wurden über 5000 Fahrzeuge gezählt. Dies bedeutet über 20% mehr als für die letzte Zählung des Landratsamtes im Mai 2021 angegeben wurde (3951 Fahrzeuge). Den größten Anteil hatten PKWs, gefolgt von ca. 250-300 LKWs pro Tag und einem etwa gleichen Anteil von einspurigen Fahrzeugen und LKW-Zügen. Der Anteil des Schwerlastverkehrs betrug ca. 5%.

In Abbildung 3 sehen Sie die Anzahl der Fahrzeuge an jedem einzelnen Wochentag, aufgeschlüsselt nach der Uhrzeit.



**Abbildung 3: Anzahl an Fahrzeugen nach Datum und Uhrzeit, Beginn Dienstag 03. Mai 2022**

Auch hier ist ersichtlich, dass an Schultagen das Verkehrsaufkommen deutlich höher ist als am Wochenende. Einen genaueren Blick auf die Anzahl der Fahrzeuge zeigt in der untenstehenden Abbildung der zeitliche Verlauf der Fahrzeuganzahl im Tagesdurchschnitt.

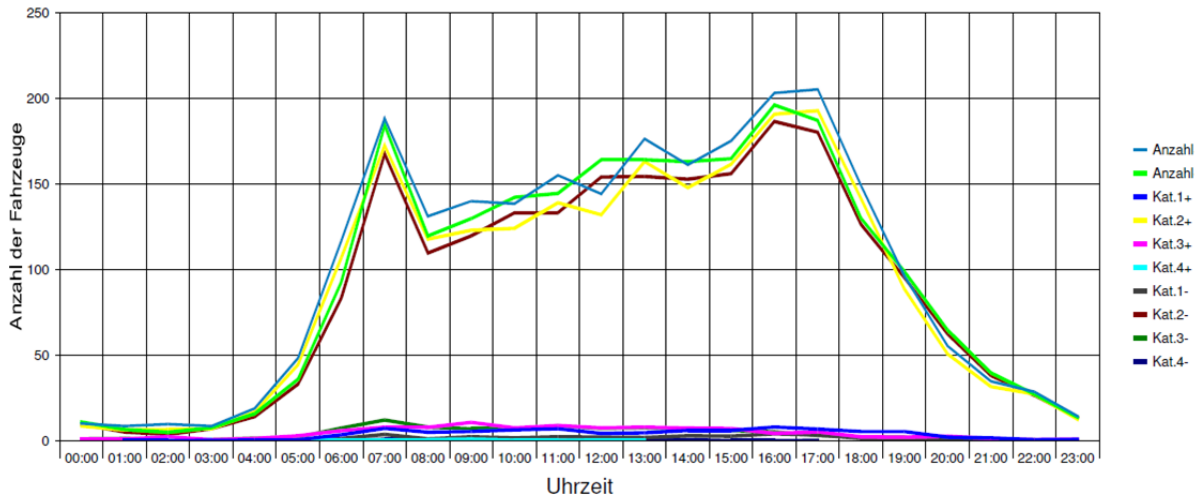


Abbildung 4: Anzahl an Fahrzeugen im zeitlichen Verlauf - Tagesdurchschnitt

Eindeutig erkennbar ist die Zunahme des Verkehrs in den frühen Morgenstunden und ein erstes Maximum an Fahrzeugen in der Zeit zwischen sieben und acht Uhr, genau in der Zeit, in der die Kinder sich auf dem Schulweg befinden.

### 2.2.2 Geschwindigkeit der Fahrzeuge

Das Messgerät registrierte im Beobachtungszeitraum neben der Anzahl der Fahrzeuge auch deren Geschwindigkeit. Im folgenden Abschnitt wird eine Auswertung dieser Daten aufgezeigt.

In Abbildung 5 sehen Sie die Fahrzeuggeschwindigkeit aufgetragen gegen den prozentualen Anteil der Fahrzeuge.

VCD MÜ - AÖ, Hörberinger Straße, Pflegeheim/ Schule, 84494 Neumarkt- Sankt Veit, 50 km/h Beschränkung

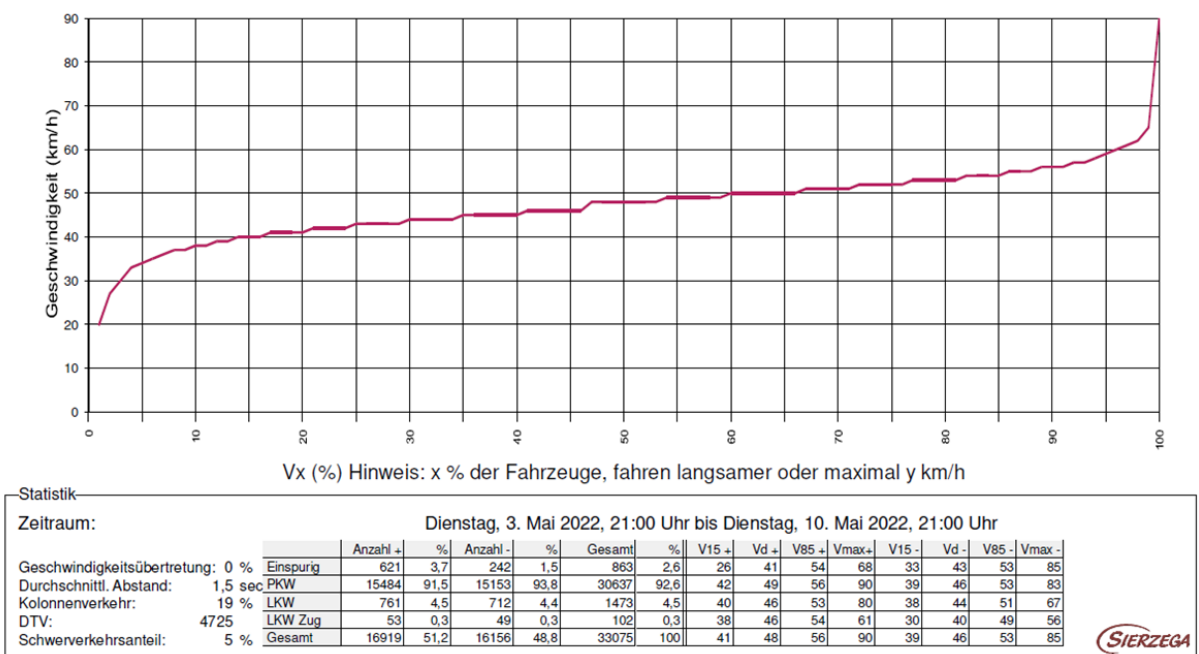
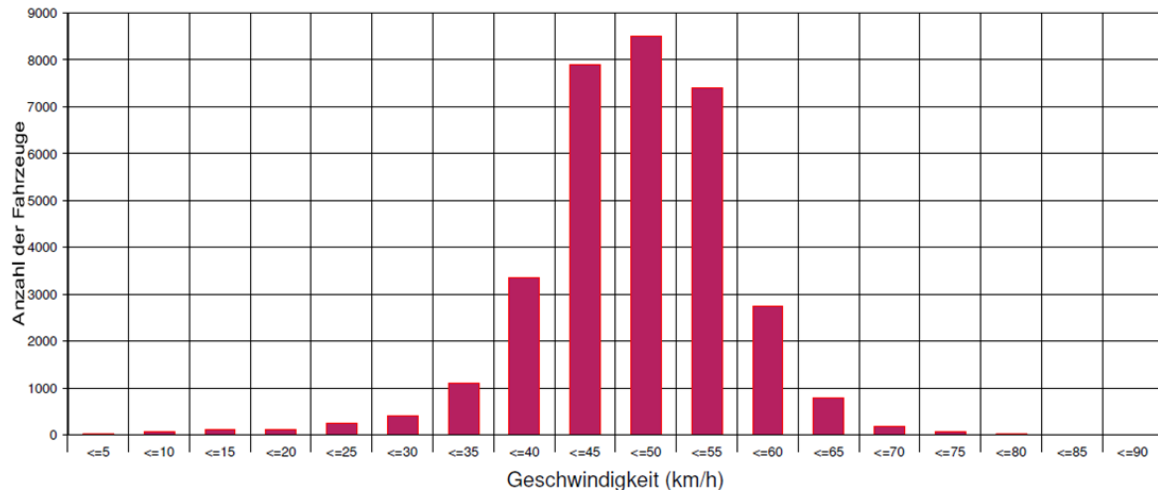
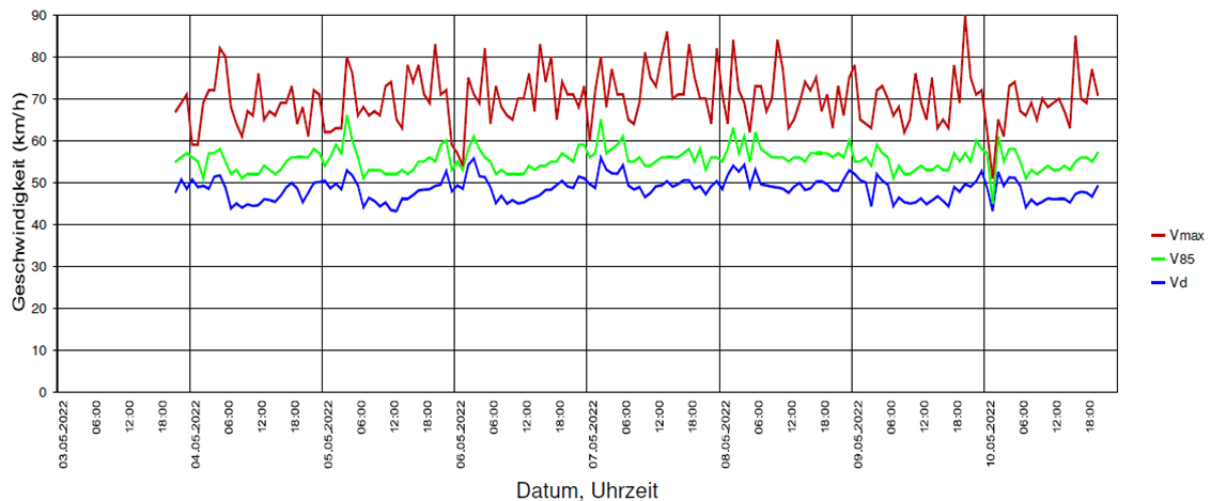


Abbildung 5: Geschwindigkeit aufgetragen gegen prozentualen Anteil der Fahrzeuge

Die in obiger Abbildung dargestellten Daten zeigen graphisch die Entstehung der Kenngrößen V15, Vd und V85. Auch die Vmax ist ablesbar und alle Kennzahlen sind in der statistischen Tabelle sichtbar. In der untenstehenden Grafik ist erkennbar, wie viele Fahrzeuge mit welcher Geschwindigkeit unterwegs waren.

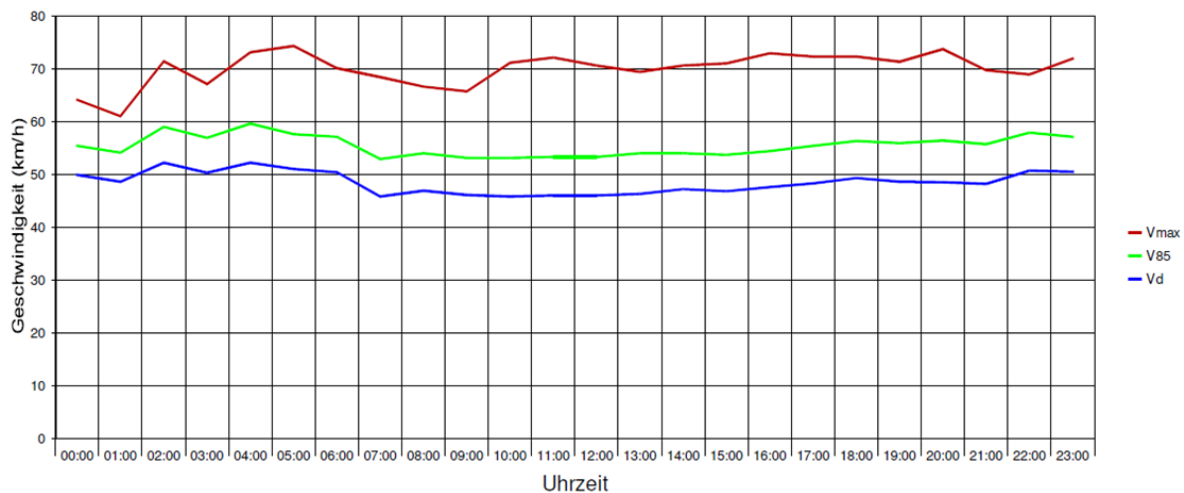


**Abbildung 6: Geschwindigkeit aufgetragen gegen Anzahl der Fahrzeuge**



**Abbildung 7: Geschwindigkeit der Fahrzeuge im zeitlichen Verlauf, Beginn Dienstag 21.00 Uhr**

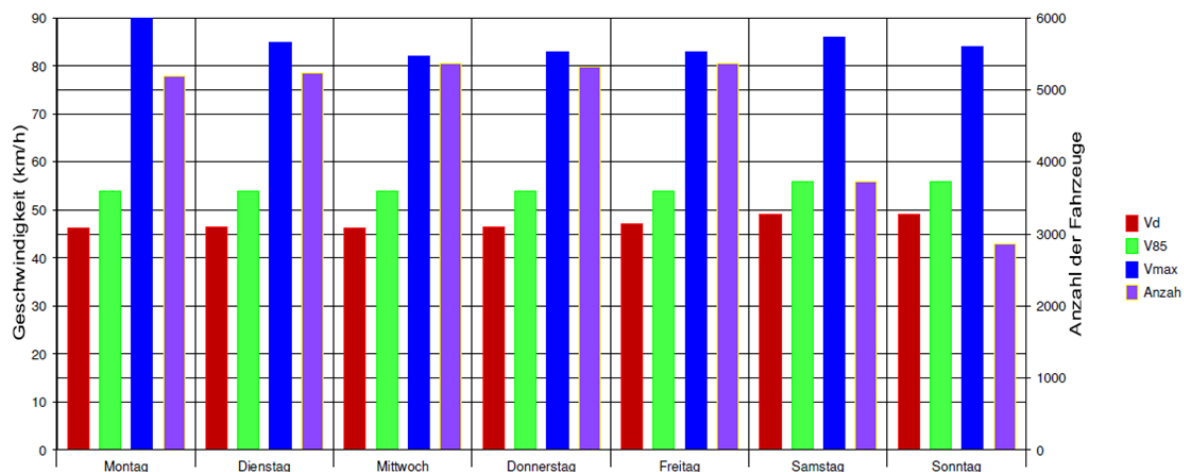
In Abbildung 7 ist erkennbar, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit (blau dargestellt) am Wochenende etwas höher liegt, was höchstwahrscheinlich am stärkeren Verkehrsaufkommen und an einem höheren Anteil des Schwerlastverkehrs von Montag bis Freitag liegt. Zu diesen Kennzahlen liefert Sierzega ebenfalls eine Berechnung des Durchschnitts über alle Wochentage, welche in der folgenden Abbildung zu sehen ist.



**Abbildung 8: Geschwindigkeit der Fahrzeuge im zeitlichen Verlauf, Tagesdurchschnitt**

Auch diese Auswertung deutet auf eine Absenkung der Geschwindigkeit in Folge einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und des Schwerlastverkehrsanteils hin (siehe auch Abbildung 4). Gleichzeitig ist aber zu sehen, dass, mit Ausnahme des Zeitraums von 00.00 bis 01.00 Uhr nachts, zu jeder Tageszeit Höchstgeschwindigkeiten von über 65, oftmals sogar über 70 km/h gemessen wurden. In der oben erwähnten letzten Zählung des Landratsamtes wurde die V85 noch mit 43,6 km/h angegeben, jetzt betrug sie zumeist über 10 km/h, also ca. 25% mehr! (An dieser Stelle möchten wir anmerken, dass für einen Unfall mit einem Schulkind jedoch schon ein einziges Fahrzeug ausreicht.)

Die Softwareauswertung schließen wir mit einer Grafik ab, die sowohl Anzahl der Fahrzeuge, als auch deren Geschwindigkeiten aufzeigt.



**Abbildung 9: Anzahl und Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Wochenverlauf**

### 3 Auswertung der manuellen Zählungen

Da aus juristischer Sicht für die Erwirkung einer Geschwindigkeitsbegrenzung nach unseren Kenntnissen die Anzahl der Fahrzeuge nicht ausschlaggebend ist, wurden am Montag den 09. Mai 2022 zwischen 07.25 Uhr und 07.55 Uhr für eine halbe Stunde manuelle Zählungen durchgeführt. Gleichzeitig wurde die Situation bildlich dokumentiert.



### 3.1 Personen auf dem Gehweg

An der Einmündung der Johannesstraße in die Hörberingerstraße platziert wurden 63 Fußgänger und Fahrradfahrer in Richtung Schule gezählt. Die wenigsten Kinder gingen dabei alleine, wodurch es zu einer Pulkbildung kam, welche nach VwV-StVO (siehe Abschnitt 4 Diskussion) eine kritische Begleiterscheinung darstellt.

Die beiden folgenden Bilder zeigen eindrücklich, dass ein Kind im Falle eines Verkehrsunfalls schlimmste Folgen zu befürchten hat und wie schmal ein Gehweg mit nur 1,50m Breite ist.



Abbildung 10: Bilddokumentation in Fahrtrichtung stadtauswärts um 7.24 Uhr, kurz vor Beginn der Zählung



Abbildung 11: Bilddokumentation in Fahrtrichtung stadteinwärts um 7.24 Uhr, kurz vor Beginn der Zählung

Auf den Bildern ist ersichtlich, dass eine Überquerung der Fahrbahn für Fahrrad fahrende Kinder an dieser Stelle lebensgefährlich ist, zumal durch die Kurvenlage keine Verkehrseinsicht möglich ist. Begegnen sich nun zwei Fahrzeuge und befinden sich zwei Kinder mit und vielleicht auch noch ein oder zwei ohne Fahrrad auf dem Gehweg, so ergibt sich in der Summe ein enormes Gefahrenpotential. Wenn nur einer der Verkehrsteilnehmer für eine einzige Sekunde abgelenkt oder unachtsam ist, so könnte es zu einem tödlichen Verkehrsunfall kommen. Durch die Begrenzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 könnte das Risiko hierfür deutlich gesenkt werden.

### **3.2 Bring- und Abholverkehr**

Im gleichen Zeitraum wurden, platziert an der Ampelanlage, 30 PKW gezählt, welche die wenigen und zum Teil von Anwohnern belegten, Parkplätze anfahren um Kinder in die Schule zu bringen. Bei einem Fahrzeug pro Minute und einer geschätzten Zeit von ca. 2-3 Minuten, die ein Elternteil benötigt um ein Kind aussteigen zu lassen und zu verabschieden, ergibt sich ein enormer Bringverkehr. Erschwert wird dieser durch das hohe Verkehrsaufkommen, welcher das Rückwärtsausparken auf die Hörberingerstraße zusätzlich verzögert. Die Bildfolge auf der nächsten Seite zeigt diesen Vorgang am Beispiel eines Kleinbusses.



Abbildung 12: Bildfolge Ausparkvorgang

#### 4 Diskussion

Für die Diskussion nötig ist, dass der genaue Wortlaut der VwV-StVO zu Zeichen 274 bekannt ist, weshalb wir ihn an dieser Stelle hier einfügen. Wichtige Passagen sind hervorgehoben.

„13 XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die **Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen** Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, **allgemeinbildenden Schulen**, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, **Alten- und Pflegeheimen** oder Krankenhäusern **in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken**, soweit die Einrichtungen über einen **direkten Zugang zur Straße** verfügen **oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen** (z. B. **Bring- und Abholverkehr** mit vielfachem Ein- und Aussteigen, **erhöhter Parkraumsuchverkehr**, häufige **Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern**) **vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen** (Bundes-, **Landes- und Kreisstraßen**) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). **Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden**, soweit etwaige **negative Auswirkungen auf den ÖPNV** (z. B. Taktfahrplan) oder eine **drohende Verkehrsverlagerung** auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind **dann** die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die **streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen**. Die beiden Fahrtrichtungen **müssen dabei nicht gleich behandelt werden**. Die Anordnungen sind, soweit **Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.**“

Die in diesem Schriftstück dargestellten Untersuchungen wurden nötig, weil die VwV-StVO bisher immer im Sinne der Ablehnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ausgelegt wurde. Vor der Diskussion der Ergebnisse möchten wir an dieser Stelle explizit betonen, dass bei exakter und neutraler (nicht ablehnungsbefürwortender) Auslegung des Wortlauts der VwV-StVO unserer Ansicht nach bereits ohne Datenerhebung und Dokumentation die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglich wäre. Dies sehen wir darin begründet, dass die Hörberingerstraße im unmittelbaren Bereich der Schule liegt und die Schule über einen direkten Zugang zur Straße verfügt. Bisher wurde in den Ablehnungsbegründungen immer angeführt, dass die Haupteingänge der Schule an anderen Stellen liegen, was jedoch von der VwV-StVO überhaupt nicht gefordert wird. Nebenbei bemerkt ist die Schulstraße (laut LRA Mü einer der beiden Hauptaushänge) für Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen wollen gesperrt, sodass in diesem Falle der Marian-Wieser-Weg zum unpassierbaren Nadelöhr werden würde. Somit müssen die Parkplätze an der Hörberingerstraße genutzt werden, was zwangsläufig dazu führt, dass dieser Ausgang de facto durch die kürzere Verbindung doch

dorthin führt (siehe Abbildung 13). Ergo hätte die Schule doch einen Hauptausgang in diese Straße.



**Abbildung 13: Situation zweiter Hauptausgang Hörberingerstraße**

Sieht man sich die Situation an, so wird klar, dass kaum ein Kind zu Fuß einen Umweg über die Schulstraße wählen wird und die Eltern den nächstliegenden Parkplatz im Bereich der Ampelanlage ansteuern werden.

Da die bisherigen Argumente nicht anerkannt werden, wurden die obenstehenden Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse belegen zusätzlich, dass auch weitere Anforderungen für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hörberingerstraße erfüllt sind. Die manuellen Zählungen und die bildliche Dokumentation belegen das Vorhandensein eines nicht unerheblichen Bring- und Abholverkehrs, sowie die Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern. Außerdem zu bedenken ist, dass bei Schülern noch mehr Schülerinnen und Schüler gleichzeitig zur Straße kommen und den Gehweg nutzen, als dies bereits am Morgen schon der Fall ist. Eine noch größere Pulkbildung ist daher in dieser Zeit zu erwarten. Des Weiteren geben wir zu bedenken, dass Schüler mit dem Fahrrad noch mehr Platz auf dem Gehweg entlang der Hörberingerstraße in Richtung Johannesstraße beanspruchen, da eine sichere Überquerung lediglich durch Nutzung der Ampelanlage direkt an der Schule möglich ist. Ein Fahrradweg existiert aber nur auf der anderen Seite der Fahrbahn. Der entstehende Pulk an Personen und Fahrrädern wird hierdurch deutlich vergrößert und zusätzlich in seiner Flexibilität und Reaktionsfähigkeit eingeschränkt. Daher kommt es zu einem zusätzlichen Anstieg des Gefahrenpotentials.

Die Untersuchungsergebnisse belegen unserer Ansicht nach eindeutig, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hörberingerstraße rechtlich durchaus möglich wäre. Die Formulierung der VwV-StVO besagt, dass in der Regel Tempo 30 einzuführen ist und lediglich im Ausnahmefall davon abgesehen werden kann. Der Wortlaut der VwV-StVO weist außerdem eine Formulierung im Sinne eines „wenn...dann“ auf. Das bedeutet, dass eine Einzelfall- bzw. Gesamtabwägung, in der die weiteren örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind, nur bei Anwendung dieses Ausnahmefalls von der Regel nötig wird. Die Anwendung des Regelfalls der Geschwindigkeitsbegrenzung würde demnach keine Einzelfallabwägung nach sich ziehen. Da sich das Aufkommen des ÖPNV in der Hörberingerstraße doch sehr in Grenzen hält, kann dieses Argument getrost als nichtig erachtet werden. Ebenso ist wohl kaum zu erwarten, dass der Verkehr sich auf eine Ausweichroute über Wintermeierstraße und Marian-Wieser-Weg, respektive Johannesstraße und Stadtplatz verlagern würde, da diese Strecken deutlich länger und bereits jetzt schon auf 30km/h begrenzt sind. Folglich liegt kein Grund vor, der die Beibehaltung der bisherigen Geschwindigkeit von 50km/h auf der Hörberingerstraße rechtfertigen würde. Wir möchten zusätzlich anmerken, dass wir es für ethisch völlig unpassend halten, dass die Geschwindigkeit des ÖPNV oder überhaupt den Verkehrsfluss als ein höheres Gut angesehen wird als die Sicherheit von Kindern auf deren Schulweg.

In diesem Sinne bitten wir Sie präventiv tätig zu werden. Tun Sie etwas für die Sicherheit der Kinder! Die Gesetzgebung hat erkannt, dass es zu spät ist, Tempo 30 erst dann einzuführen, wenn bereits jemand bei einem Unfall verletzt oder gar ums Leben gekommen ist. Dies sollte sich nun in Ihrem Handeln widerspiegeln. Wollen Sie damit leben, wenn der schlimmste Fall eintritt und Sie es hätten verhindern können? Suchen Sie nicht nach Argumenten dagegen, wenn Sie etwas für die Sicherheit von Kindern unternehmen können.