

Stellungnahme [REDACTED] zur Geschwindigkeitsmessung der Polizei

Ich habe die Geschwindigkeits-Anzeige und -Erfassung mit Interesse zeitweise verfolgt:

- Die niedrigen Geschwindigkeiten um und unter 30 km/h stammen von Autos, die vor der roten Ampel zum Stehen kamen.
- Die Geschwindigkeiten von ziemlich genau 50 km/h sind mir vor allem bei Taxen aufgefallen.
- Einsatzfahrzeuge der Polizei und Feuerwehr fahren nach meiner Beobachtung auch bei Sonderrechtsfahrten angemessen – deutlich langsamer als die dort *sonst* typischen nächtlichen Raser.

Leider fielen die Geschwindigkeitsmessungen in die erste Schulferien-Woche.

- Darauf hatte ich [REDACTED] von der VD52 in unserem Telefonat bereits vor der Aktion durch das PK23 aufmerksam gemacht.
- Die hohe Anzahl von Kfz muss vermutlich tagsüber gefahren sein.
- Nachts war der Lehmweg nach meiner Beobachtung jedenfalls in der betreffenden Woche überwiegend auffällig ruhig bzw. es wurde auffällig gelassen gefahren.

Aber auch wenn statistisch gesehen im (m.E. nicht optimal gewählten) Stichproben-Zeitraum nur 15 von 30.786 Fahrzeugen (also 0,5%) mit 71 – 85 km/h fuhren, so kam es dort doch in der Vergangenheit zu *deutlich* höheren Geschwindigkeiten! Und **ein einzelner Rotlicht-Raser reicht aus für den Tod von Menschen**, die selbst keine Chance zum Reagieren haben, weil sie hier nichts bzw. erst viel zu spät sehen können, was auf sie zu kommt!

Ich habe die freie Sicht auf den geraden Bereich des Lehmweg Richtung Eppendorf noch einmal geprüft: **Erst nach dem Überqueren des ersten der beiden Fahrstreifen** (je 2,50 – 3,00m) **in Richtung Hoheluftchaussee konnte ich die gerade verlaufende Straßenführung des Lehmweg einsehen!** **Davor war aus meiner Sicht eine nicht einsehbare mindestens 15 – 20 m lange leichte Kurve.** *)

- Auf den Metern davor bekommt man Fahrzeuge erst viel zu spät zu sehen, wenn diese mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren.
- Auch umgekehrt tauchen Fußgänger für Autofahrer relativ unerwartet hinter dem Baum auf, wenn sie die Straße betreten.
- Und der leichte Knick der Straße wird zuvor leicht übersehen.

*) Hierzu die Skizze auf Seite 2.

Um die Größenverhältnisse einmal zu veranschaulichen:

Anhalteweg für Kfz:

50 km/h ⇒ 40 m Anhalteweg
100 km/h ⇒ 130 m Anhalteweg

(= 15 m + 25 m)
(= 30 m + 100 m)

Reaktionsweg = (Geschwindigkeit / 10) * 3
Bremsweg = (Geschwindigkeit / 10)²
Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg

km/h	(Umrechnung)	m/s	1 m Fahrt	15 m Fahrt	20 m Fahrt
50 km/h	(= 50.000 m in 3.600 s)	14 m/s	0,072 s	1,08 s	0,54 s
100 km/h	(= 100.000 m in 3.600 s)	28 m/s	0,036 s	1,44 s	0,72 s

Alleine auf den letzten 15-20m des Blindflugs vergehen somit etwa 0,5...1,5s lebens-entscheidender Zeit!
Dort hin kann ich aber nicht einmal sehen, weil sie meinem Blick verstellt sind!

Für Fußgänger gilt:

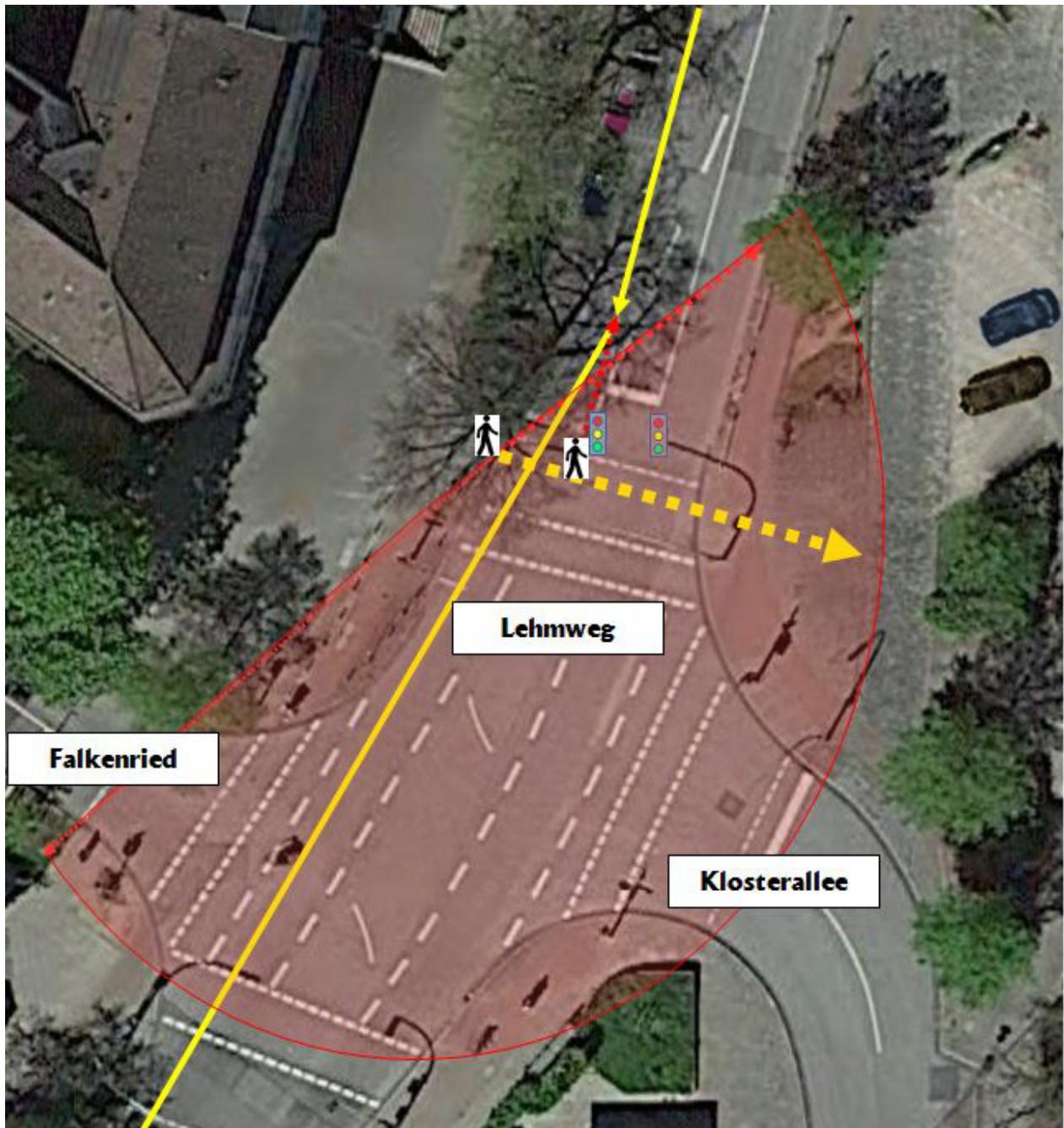
3s Reaktionszeit! ⇒ Reaktionsweg = (Geschwindigkeit / 10) * 3
Der Reaktionsweg dient nur zum reinen *Erkennen* der Gefahr...!

50 km/h ⇒ 15 m bzw.

100 km/h ⇒ 30 m **kommt das Auto heran, bevor die Gefahr – bei freier Sicht... – erkannt wäre!**

Dazu kommt für Fußgänger der Entscheidungsprozess: rückwärts gehen, vorwärts laufen oder umdrehen?
Im Auto tritt man einfach automatisch auf die Bremse!

Daher dauert das Ausweichen zu Fuß oft viel länger als das Anhalten eines Pkw...



Legende:

rot = Sichtbereich; gelb = Fahrstrecke → späte Sichtbarkeit (rechter Fußgänger) → hohe Gefahr !