RheinlandPfalz
HOCHSCHULE DER POLIZEI
RHEINLAND-PFALZ

Projekt zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Ortsgemeinde Wehr – Abschlussbericht der Verkehrssicherheitsanalyse

2020 / 2021

Gender Erklärung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Arbeit das generische Maskulinum verwendet. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass dies keinesfalls wertend zu verstehen ist und sich die männliche Form gleichermaßen auf alle Geschlechter bezieht.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Vorwort

Ergebnistelegramm

1. Die Projektgruppe 1

2. Zielsetzung / Strukturdaten 2

2.1 Zielsetzung 2

2.2 Strukturdaten 2

3 Umsetzung des Verkehrssicherheitsprojektes 4

3.1 Bisherige Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit 4

3.1.1 Einführung 4

3.1.2 Enforcement 4

3.1.3 Engineering 5

3.1.4 Education 5

3.1.5 Öffentlichkeitsarbeit 6

3.2 Beschwerdemanagement 6

3.2.1 Ortsgemeinde Wehr 6

3.2.2 Verbandsgemeinde Brohltal 8

3.3 Untersuchungsdesign und -methode 8

4. Verkehrssicherheitslage 9

4.1 Objektive Verkehrssicherheitslage 9

4.1.1 Verkehrsunfalllage 9

4.1.2 Geschwindigkeitsniveau 14

4.1.3 Parksituation 30

4.1.4 Routenführung von Navigationssystemen 32

4.2 Subjektives Verkehrssicherheitsempfinden 36

4.2.1 Bürgerbefragung 36

4.2.2 Ortsbegehung „Verkehrsdetektive“ 80
4.2.3 Gefahrenstellen.de 81
4.2.4 Befragung öffentlicher Personennahverkehr 83
4.3 Objektive Verkehrssicherheitslage vs. subjektives Verkehrssicherheitsempfinden 84
4.3.1 Geschwindigkeit 84
4.3.2 Parksituation 85
4.3.3 Routenplaner 85
5. Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze 87
5.1 Engineering 87
5.2 Enforcement 88
5.3 Education 88
5.4 Öffentlichkeitsarbeit 89
5.5 Kooperativer und integrativer Ansatz 89
Glossar I
Literaturverzeichnis VI
Anhang VII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Themenbereiche zur Erstellung des objektiven und subjektiven Verkehrssicherheitslagebildes. .....

Abbildung 2: Konstituierende Sitzung der Projektgruppe 2

Abbildung 3: Verbundstrategie. 4

Abbildung 4: Fahrbahnverengungen Niederzissener Straße, Gleeser Straße. 5

Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen von 2015 - 2020 in Wehr. 10

Abbildung 6: Art und Schwere der Verkehrsunfälle im Hinblick auf Sachschaden und Personenschaden von 2015 - 2020 in Wehr..... 10

Abbildung 7: Verkehrsunfälle nach Straßen von 2015 - 2020 in Wehr. 11

Abbildung 8: Unfalltypensteckkarte. Verkehrsunfälle nach Unfalltypen von 2015 - 2020 in Wehr. 12

Abbildung 9: Häufigkeiten der sieben Unfalltypen. 12

Abbildung 10: Die häufigsten Verkehrsunfallursachen bei mindestens einem der Unfallbeteiligten in Wehr. 13

Abbildung 11: Überblick der Messörtlichkeiten. 14

Abbildung 12: Lichtbild der Messörtlichkeit Bachstraße. 15

Abbildung 13: Verkehrsmengen Bachstraße Mi. 16.09.2020 - Mi. 23.09.2020 (LBM RLP). 16

Abbildung 14: Lichtbild der Messörtlichkeit Marktstraße. 17

Abbildung 15: Verkehrsmengen Marktstraße Mi. 16.09.2020 - Mi. 23.09.2020 (LBM RLP). 18

Abbildung 16: Lichtbilder der Messörtlichkeit Grabenstraße..... 19

Abbildung 17: Verkehrsmengen Grabenstraße Mi. 16.09.2020 - Mi.23.09.2020 (LBM RLP). 20

Abbildung 18: Lichtbilder der Messörtlichkeit Gleeser Straße. 21

Abbildung 19: Verkehrsmengen Gleeser Straße Mi. 16.09.2020 - Mi.23.09.2020 (LBM RLP). 22

Abbildung 20: Lichtbild der Geschwindigkeitsmesstafel Niederzissener Straße. 23

Abbildung 21: Verkehrsmengen Niederzissener Straße 15.06.2020 - 24.09.2020… 24

Abbildung 22: Lichtbild der Geschwindigkeitsmesstafel Hauptstraße. 25

Abbildung 23: Verkehrsmengen Hauptstraße 14.12.2020 - 18.01.2020. 26

Abbildung 24: Verkehrsmengen der verdeckten Messungen in der Hauptstraße 19.01.2020 - 09.02.2020. 27

Abbildung 25: Tabellarischer Vergleich der gemessenen Werte. 28

Abbildung 26: Vergleich der Verkehrsmengen an den vier Messörtlichkeiten. 29

Abbildung 27: Lichtbilder der Parksituation in der Hauptstraße. 30

Abbildung 28: Lichtbild der Parksituation in der Hauptstraße. 31

Abbildung 29: Überblick über Umgehungsstraßen und betroffene Straßen des Ortskerns. 32

Abbildung 30: Bildschirmfoto aus Google Maps. 33

Abbildung 31: Bildschirmfoto von www.mydrive.tomtom.com. 33

Abbildung 32: Foto des Garmin-Navigationsgerätes „GARMIN 150LMT“. 34

Abbildung 33: Foto des Garmin-Navigationsgerätes „GARMIN 150LMT“. 34

Abbildung 34: Fragebogenaktion in Wehr mit Mitgliedern der Projektgruppe. 36

Abbildung 35: Altersstruktur der Befragten. 37

Abbildung 36: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in den letzten zwölf Monaten in Prozent. 40

Abbildung 37: Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel. 41

Abbildung 38: Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel in Prozent. 41

Abbildung 39: Rolle verschiedener Verhaltensweisen in Bezug auf Unfälle und „Beinahe-Unfälle“. 43

Abbildung 40: Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsunfallbeteiligung. 44

Abbildung 41: Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen. 45

Abbildung 42: Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen in Prozent. 46

Abbildung 43: Nutzen verschiedener Sicherheitsmaßnahmen zur Vorbeugung von Verkehrsunfällen in Wehr. 47

Abbildung 44: Subjektive Sicherheit. Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall, eine Gefährdung oder eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr. 49

Abbildung 45: Subjektive Sicherheit. Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall, eine Gefährdung oder eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr in Prozent. 50

Abbildung 46: Sicherheitsgefühl in ausgewählten Straßen. 51

Abbildung 47: Sicherheitsgefühl in ausgewählten Straßen in Prozent. 52

Abbildung 48: Vermeiden von ausgewählten Straßen mit verschiedenen Verkehrsmitteln oder als Fußgänger in Prozent. 53

Abbildung 49: Durchschnittsgeschwindigkeiten in ausgewählten Straßen. 54

Abbildung 50: Häufigkeiten der Wahrnehmung von zu schnellen Verkehrsteilnehmern nach Verkehrsmitteln in Prozent. 55

Abbildung 51: Verhaltensweisen der Bürger und Gegebenheiten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in Wehr 59

Abbildung 52: Verhaltensweisen der Bürger und Gegebenheiten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in Wehr in Prozent. 59

Abbildung 53: Informationserstattung über die Verkehrssicherheitslage. 60

Abbildung 54: Beziehen von Informationen aus Medien über das lokale und aktuelle Geschehen in Wehr. 61

Abbildung 55: Beziehen von Informationen aus Medien über das lokale und aktuelle Geschehen in Wehr in Prozent. 62

Abbildung 56: Modell zu den Zusammenhängen zwischen den Situationsfaktoren und Erleben / Verhalten in Wehr sowie den Personenfaktoren und Erleben / Verhalten in Wehr. 63

Abbildung 57: Grafische Darstellung von Korrelationen. 64

Abbildung 58: Angaben der Befragten zur Verkehrssituation aus den verschiedenen Straßen. 75

Abbildung 59: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf die Unfallwahrscheinlichkeit als Fahrer von bestimmten Verkehrsmitteln. 76

Abbildung 60: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf repressive Maßnahmen. 77

Abbildung 61: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf Maßnahmen hinsichtlich der Parkplätze. 78

Abbildung 62: Bilder von zwei Kindern zur Verkehrssicherheit in den Straßen von Wehr. 79

Abbildung 63: Die „Verkehrsdetektive“ an der unübersichtlichen Ecke Im Paradies / Kirchstraße. 80

Abbildung 64: Von Bürgern markierte Gefahren in der Ortschaft Wehr. 81

Abbildung 65: Vergleich der subjektiven Einschätzungen und objektiven Messungen der Geschwindigkeiten. 84

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
etc.	et cetera
e. V.	eingetragener Verein
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H	Absolute Häufigkeit
H(n)	Relative Häufigkeit
insb.	insbesondere
LBM	Landesbetrieb Mobilität
LKW	Lastkraftwagen
LZ	Lastzug
M	Mittelwert
Mi	Mittwoch
N	Stichprobe
o. Ä.	oder Ähnliches
PKW	Personenkraftwagen
r	Korrelationskoeffizient
RLP	Rheinland-Pfalz
SD	Standardabweichung
StVO	Straßenverkehrsordnung
UG	Unternehmergesellschaft (haftungsbeschränkt)
Vd	Durchschnittsgeschwindigkeit
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
vs.	versus
z. B.	zum Beispiel

Vorwort

Ihre Meinung ist gefragt – mitmachen, mitbestimmen und mitgestalten! Mit diesem kurzen Slogan hatten wir die Bürgerinnen und Bürger von Wehr eingeladen, unsere Fragebogenaktion zu unterstützen. Die hohe Beteiligung zeigte uns sehr eindrucksvoll:

Die Verkehrssicherheit in der Ortsgemeinde liegt den „Wehrern“ am Herzen.

Die akribische Auswertung und Analyse der ausgefüllten Fragebögen bildeten anschließend den Grundstein für die Erstellung eines aussagekräftigen Verkehrssicherheitslagebildes für die Gemeinde.

Ein weiterer Baustein ergab sich aus den durchgeführten „Blindmessungen“ im Zusammenhang mit den gefahrenen Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen. In ausgewählten Streckenabschnitten konnten wir mit der professionellen Unterstützung des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz ein objektives Bild von dem Belastungs- und Geschwindigkeitsniveau in Wehr ermitteln.

Der Blickwinkel unserer jüngsten Verkehrsteilnehmer durfte in dieser ortsbezogenen Analyse selbstverständlich nicht fehlen. Die „Verkehrsdetektive“ der Grundschule hatten schnell ihre „Ermittlungen“ in den Straßen von Wehr aufgenommen und uns die entdeckten Sicherheitsmängel im Verkehrsraum übermittelt.

Alle Daten, Meinungen, Hinweise sowie praktischen Erkenntnisse wurden zusammengeführt, aufbereitet, analysiert und in dem vorliegenden Abschlussbericht niedergeschrieben.

Egal ob Fußgänger, Zweiradfahrer oder Autofahrer – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in unserem Ort muss unser gemeinsames Ziel sein.

Verkehrssicherheit ist eine Langzeitaufgabe. Wir hoffen, dass viele „Wehrer“ bei den anstehenden Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheitsarbeit in Wehr

mitmachen, mitbestimmen und mitgestalten!

Dr. Melanie Hilger

Ortsbürgermeisterin

PD Patrick Brummer

Leiter Fachgebiet

Verkehrsrecht / Verkehrslehre

Ergebnistelegramm

Zur Erstellung eines Verkehrssicherheitslagebildes der Ortsgemeinde Wehr wurden nachfolgende Daten erhoben und analysiert (siehe Abbildung 1).

Objektive Verkehrssicherheitslage	*Subjektives Verkehrssicherheitsempfinden*
Auswertung der Verkehrsunfalllage	Bürgerbefragung zum Sicherheitsempfinden
Geschwindigkeitsmessungen in sechs ausgewählten Straßen	Auswertung von www.gefahrenstellen.de
Parksituation am Beispiel der Hauptstraße	Befragung ÖPNV
Fehlleitungen von Routenplanern	Ortsbegehung „Verkehrsdetektive“

Abbildung 1: Themenbereiche zur Erstellung des objektiven und subjektiven Verkehrssicherheitslagebildes.

Objektive Verkehrssicherheitslage

Zunächst wurden die Daten der innerörtlichen Verkehrsunfalllage aus den letzten sechs Jahren, also vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2020, erhoben.
Durch das polizeiliche Vorgangsbearbeitungsprogramm wurden in diesem Zeitraum 48 Unfälle im innerörtlichen Bereich sowie drei außerhalb der Ortslage Wehr erfasst.
Bei rund 90,2 % der Verkehrsunfälle entstand lediglich Sachschaden und bei 9,8 % der Verkehrsunfälle wurde mindestens eine beteiligte Person leicht verletzt.
Zwei Drittel der Unfälle ereigneten sich auf den Umgehungsstraßen (L 114 / Marktstraße und Bachstraße; L 82 / Niederzissener Straße und Gleeser Straße).

Um das Geschwindigkeitsniveau in der Ortsgemeinde zu erheben, wurden insgesamt sechs Messstellen in verschiedenen Straßen installiert.
Es ergab sich, dass sich im Schnitt 0,43 % der Verkehrsteilnehmer die Tempobegrenzung in der Hauptstraße überschritten und 4,6 % in der Gleeser Straße. In der Marktstraße übertraten 16,1 % der gemessenen Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit und in der Niederzissener Straße 21,5 %. In der Grabenstraße überschritten 44,5 % der Fahrzeuge das Tempolimit und in der Bachstraße 57 %.

Eine nähere Betrachtung der Parksituation am Beispiel der Hauptstraße ergab, dass hier temporär auf beiden Straßenseiten geparkt wurde und die Fahrzeuge teilweise auf dem Bürgersteig und entgegen der Fahrtrichtung abgestellt wurden.

Weiterhin wurden auf Grund von Anwohnerbeschwerden „Fehlleitungen“ von Routenplanern durch die Ortsgemeinde untersucht.

Es stellte sich heraus, dass Verkehrsteilnehmer von einigen Routenplanern, statt über die Umgehungsstraßen (L 82, L 114), durch den Ortskern - genauer die Grabenstraße („Anlieger frei“) oder die Hauptstraße - geleitet wurden. Es handelte sich dabei um mobile Navigationsgeräte und um fest verbaute Navigationsgeräte in Fahrzeugen verschiedener Hersteller.

Subjektives Verkehrssicherheitsempfinden

Zur Erhebung des subjektiven Verkehrssicherheitsempfindens nahmen insgesamt 312 Personen an der durchgeführten Bürgerbefragung teil.
Im Wesentlichen ergab die Auswertung der Befragung folgende Ergebnisse:

- Die Bürger empfanden eine negative Veränderung der Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit in den letzten fünf Jahren.
- Ein Großteil der Befragten schätzte eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr als sehr wahrscheinlich ein.
- Die meisten Befragten lebten sehr gerne in Wehr und fühlten sich auch generell sicher.
- 83,2 % der Befragten waren der Ansicht, dass PKW-Fahrer in Wehr zu schnell fuhren und 69,2 %, dass Motorradfahrer zu schnell fuhren.
- Die Bürger schätzten die Geschwindigkeiten in der Niederzissener Straße mit durchschnittlich 53 km/h und der Marktstraße mit 51 km/h am höchsten ein.
- Die Befragten erachteten das „Falsch-Parken“ als die wahrscheinlichste Ursache für Verkehrsunfälle und „Beinahe-Unfälle“ in Wehr.
- Die Maßnahmen des Ausweisens vorhandener Parkflächen und des Einrichtens und Ausweisens neuer Parkflächen wurde fast durchweg als „sinnvoll“ bzw. „sehr sinnvoll“ erachtet.

Auf der Webseite „gefahrenstellen.de“ (Initiative für sichere Straßen UG) wurden insgesamt 20 Einträge vorgenommen, welche im Wesentlichen mit den Ergebnissen der Bürgerbefragung korrespondierten.

Die Kinder der Grundschule Wehr führten das Projekt „Verkehrsdetektive“ durch und ermittelten ihre Gefahrenstellen. Neben der Parksituation mahnten sie fehlende Überquerungshilfen, insbesondere an der Bushaltestelle in der Marktstraße, an.

Abschließend wurden auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse mögliche Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze aufgezeigt.

1. Die Projektgruppe

Im Rahmen von Einwohnerfragestunden gab es 2019 vermehrt Rückmeldungen der Bürger der Ortsgemeinde Wehr im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheitslage. Sie beanstandeten die Parksituation, das Geschwindigkeitsniveau in verschiedenen Straßen sowie mögliche „Fehlleitungen“ von Navigationssystemen durch die Ortslage.[1]

In Zusammenarbeit mit der Hochschule der Polizei RLP wurde ein Projekt zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Ortsgemeinde Wehr initiiert.
Die konstituierende Sitzung fand am 17.02.2020 in Wehr (Pfarrhaus-Sitzungssaal) statt. Folgende Mitglieder gehören dieser Projektgruppe an:

- Dr. Melanie Hilger, Ortsbürgermeisterin von Wehr
- Horst Durben, Ratsmitglied der Ortsgemeinde Wehr
- Peter Spannenberg, Ratsmitglied der Ortsgemeinde Wehr
- Stefan Frevel, Ratsmitglied der Ortsgemeinde Wehr
- Stefan Oligschläger, Verbandsgemeinde Brohltal
- Friedhelm Breuer, Verbandsgemeinde Brohltal
- Nina Rossman, Grundschule Wehr
- Mathias Genn, Jagdgenossenschaft
- Lena Bauer, Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz
- Patrick Brummer, Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz
- Ronja Düber, Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz (temporär)

Ferner wurden temporär folgende Behörden / Institutionen in die Projektgruppenarbeit eingebunden:

- Polizeidirektion Mayen, Polizeiinspektion Remagen
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP)
- Initiative für Sichere Straßen UG

[1] Vgl. Beschlussvorlage in Anlage 1.

Abbildung 2: Konstituierende Sitzung der Projektgruppe.

2. Zielsetzung / Strukturdaten

2.1 Zielsetzung

Die Projektgruppe setzte sich für das Verkehrssicherheitsprojekt folgende Ziele:

- Erstellung eines aktuellen Verkehrslagebildes für die Ortsgemeinde Wehr.
- Befragung der Bürger zum subjektiven Sicherheitsgefühl.
- Geschwindigkeitsmessungen in den einzelnen Streckenabschnitten.
- Darstellung von möglichen Handlungsempfehlungen und Lösungsansätzen zur Steigerung der Verkehrssicherheit.
- Beschreibung von Kommunikationsstrategien und der zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit auf lokaler Ebene.

Die Erstellung eines detaillierten Gesamtkonzepts für die Verkehrsraumplanung der Ortsgemeinde Wehr war nicht von der Zielsetzung des Projekts umfasst.

2.2 Strukturdaten

Die Ortsgemeinde Wehr liegt im Norden von Rheinland-Pfalz im Kreis Ahrweiler und gehört, neben 16 anderen Ortsgemeinden, der Verbandsgemeinde Brohltal an.
Im direkten Umkreis liegen die Touristenattraktionen „Laacher See“ und die Erlebniswelt bzw. Rennstrecke „Nürburgring“.

Die Ortsgemeinde hat eine Gesamtfläche von 9,94 km^2, wovon 0,58 km^2 bebautes Land ist (Wohnflächen, Industrie- und Gewerbeflächen etc.). 1,05 km² dienen in Wehr als Verkehrsflächen und 8,3 km^2 als Vegetationsflächen, sie sind also bewaldet oder werden landwirtschaftlich genutzt.[2]

Aktuell zählt Wehr 1.117 Einwohner (540 weiblich / 577 männlich), verteilt auf 546 Wohnungen (Haushalte).

Der Kraftfahrzeugbestand beläuft sich auf 1.008 Fahrzeuge, davon handelt es sich bei 801 Fahrzeugen um PKW.

Die Ortsgemeinde ist durch die L 82 und L 114 unmittelbar an die A 61 und die B 412 angebunden. Der Ortskern von Wehr kann über die Gleeser Straße / L 82, die Niederzissener Straße / L 82, die Bachstraße / L 114 und die Marktstraße / L 114 umfahren werden. Im Ortskern befinden sich unter anderem die Hauptstraße, die Grabenstraße und die Mittelstraße.

[2] Vgl. Statistisches Landesamt RLP: Mein Dorf, meine Stadt Wehr.

3 Umsetzung des Verkehrssicherheitsprojektes

3.1 Bisherige Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit

3.1.1 Einführung

Um die Verkehrssicherheitsarbeit positiv zu beeinflussen, gibt es den international anerkannten verbundstrategischen Ansatz. Kurzgefasst versteht man darunter das Ineinandergreifen der Interventionsfelder

- Enforcement (Verkehrsüberwachung, Verkehrskontrollen)[3],
- Engineering (Verkehrsraumgestaltung; technische und bauliche Maßnahmen),
- Education (Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung) und der
- Öffentlichkeitsarbeit,

verbunden mit dem kooperativen Ansatz sowie dem integrativen Ansatz (siehe Abbildung 3).

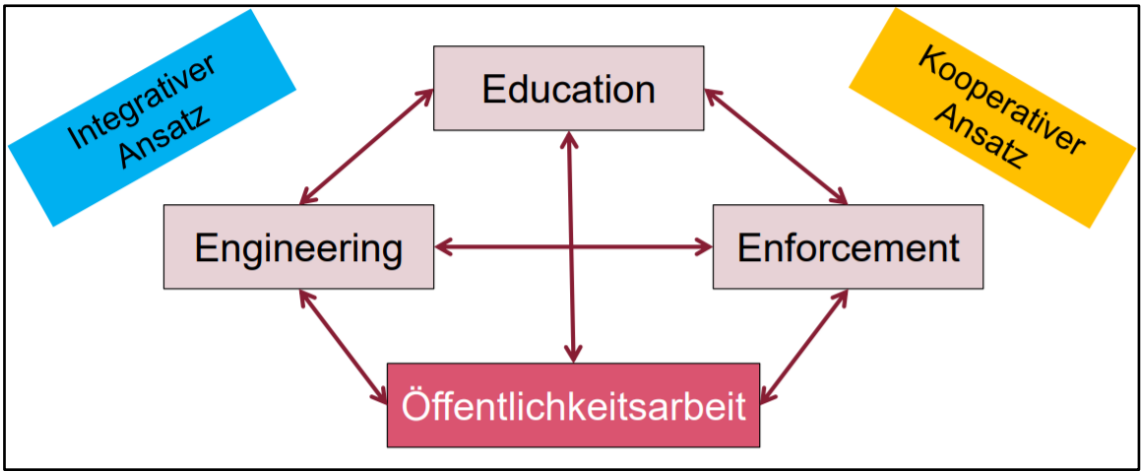


Abbildung 3: Verbundstrategie.

In der Folge wird auf die bisherigen Maßnahmen in der Ortsgemeinde im Rahmen des verbundstrategischen Ansatzes eingegangen.

3.1.2 Enforcement

Im Bereich Enforcement wurden regelmäßig Kontrollen des ruhenden Verkehrs durch die Verbandsgemeinde Brohltal durchgeführt. Schwerpunktsetzungen ergaben sich dabei durch Hinweise oder Beschwerden der Bürger.

Durch die Polizeiinspektion Remagen fanden im Rahmen des täglichen Streifendienstes Verkehrskontrollen statt.

[3] Alle blau hinterlegten Begrifflichkeiten werden im Glossar definiert bzw. erläutert.

3.1.3 Engineering

Um das Geschwindigkeitsniveau an den Ortseingängen zu reduzieren, wurden vor mehr als fünf Jahren zwei baulich ähnliche Fahrbahnverengungen an der Niederzissener Straße und Gleeser Straße errichtet (siehe Abbildung 4). Dies war unter anderem ein Ergebnis der letztmaligen Verkehrsschau vom 16.09.2014.

Abbildung 4: Fahrbahnverengungen Niederzissener Straße und Gleeser Straße.

Nach Angaben des LBM RLP lagen in der Ortslage Wehr keine Erkenntnisse zu Unfallhäufungsstellen oder Unfallhäufungslinien vor, sodass in den letzten Jahren keine Befassung in der örtlichen Unfallkommission erfolgte.

3.1.4 Education

Im Interventionsfeld Education wurden, in Kooperation mit der Grundschule in Wehr, in den vergangenen Jahren verschiedene Präventionsmaßnahmen durchgeführt.

Zunächst erhielten die Kinder der 1. Klasse durch einen Verkehrssicherheitsberater der Polizeiinspektion Remagen eine Fußgänger-ausbildung. Hier lernten sie

kindgerecht richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Zudem fanden in der 3. und 4. Klasse regelmäßig praktische Radfahrausbildungen statt.

Zuletzt besuchte die Polizeipuppenbühne die Grundschule Wehr im Jahr 2020. Hier wurde den Kindern mittels Puppenspiel normkonformes Verhalten im Straßenverkehr aufgezeigt.

3.1.5 Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen einer Online-Recherche konnten keine weiteren Hinweise auf die bereits durchgeführten Maßnahmen in den drei Interventionsfeldern Enforcement, Engineering und Education gefunden werden.

3.2 Beschwerdemanagement

3.2.1 Ortsgemeinde Wehr

Bei der Gemeinde gingen vermehrt Beschwerden der Bürgerschaft hinsichtlich der Verkehrssicherheitslage ein

Die Beschwerdelage betraf insbesondere die Parksituation, das Geschwindigkeitsniveau sowie die Unübersichtlichkeit in gewissen Streckenabschnitten der Ortslage. Die einzelnen Hinweise der Bürger wurden in der nachfolgenden Übersicht zusammengetragen:

Örtlichkeit	Hinweise der Bürger - Gefahren
Kreuzung Niederzissener Straße / Bachstraße (Römerhalle)	Nicht angepasste Geschwindigkeit der Fahrzeuge aus Richtung Niederzissen oder Wehr. Mehrere Unfälle an dieser Stelle weisen darauf hin.
Kreuzung Im Wiesengrund / Bachstraße	a) Wenn man aus dem Wiesengrund auf die Bachstraße fahren möchte, kann man den Verkehr von rechts kommend wegen einer Mauer nur sehr spät einsehen. Das gilt für Fußgänger wie auch Fahrzeuge.
	b) Das Verkehrszeichen für die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an der Einfahrt zum Wiesengrund von der Bachstraße kommend hat kaum noch rote Farbe und kann somit leicht übersehen werden.
Kreuzung Bachstraße / Marktstraße	Hier wäre ein zusätzliches Verkehrszeichen sinnvoll, welches darauf hinweist, das Richtung Bachstraße der Weg zur Autobahn (A61) führt.
Kreuzung Geringweg / Mittelstraße	Die Kreuzung ist sehr unübersichtlich und oft wird auch im Geringweg zu schnell gefahren. Das stellt vor allem für Kinder, die dort verkehren, eine große Gefahr dar.

Kirchstraße	Der Knick in der Straße ist sehr unübersichtlich und da die Straße zudem recht schmal ist, stellt dies eine Gefahrenstelle dar.
Kreuzung Kirchstraße / Im Paradies / Im Wingert	Beim Abbiegen von der Kirchstraße in die Straße "Im Paradies" und umgekehrt kann wegen der Friedhofsmauer die Straße, in die man einbiegen möchte, erst sehr spät einsehen werden.
Hauptstraße	a) Gefahrenstelle entlang der Hauptstraße bis zur Kirche: Die Gefahr besteht durch nicht angepasste Geschwindigkeit vor allem des Linienbusverkehrs.
	b) Durch Dauerparker vor der Bäckerei Genn wird es den Kunden erschwert, dort einzukaufen, da sie kaum Parkplätze finden, auf den sie kurz für den Einkauf parken können.
Grabenstraße	a) Die Gefahr besteht durch Missachtung des Zufahrtverbotsschildes für Nichtanlieger - hauptsächlich der Nutzung von Navigationsgeräten geschuldet.
	b) Lärm und viel Verkehr wie in einer Hauptverkehrsstraße. Hier fahren nicht nur ganze Motorradclubs und holländische Fahrzeuge vorbei, sondern auch sehr viele Einheimische und Wehrer.
Niederzissener Straße	a) Zu schnelles Fahren.
	b) Dauerparken gegenüber der Ausfahrt erschwert das Rein- und Rausfahren.
	c) Das Dauerparken und bei Umleitung der Autobahn bei einer so stark befahrenen Durchgangsstraße ist eine große gesundheitliche Belastung für die Bewohner – Lärmbelästigung, Umweltimmission, Feinstaubablagerung und Schädigung der Häuser. Wenn die Straße nach derzeitigem Planungsstand neu angelegt wird, verstärkt sich das Problem zusätzlich durch die vorgesehene Einengung.
Kreuzung Gleeser Straße / Hauptstraße / Niederzissener Straße	a) Die Kreuzung ist vor allem für Verkehrsteilnehmer, die von der Gleeser Straße in Richtung Hauptstraße abbiegen wollen, sehr unübersichtlich.
	b) Gefahr durch schlechten Straßenzustand - Motorrad Unfall.
	c) Verlass auf die Navigationsgeräte.
	d) Gefahr durch den zunehmenden Lkw-Verkehr hauptsächlich aufgrund der lit. Spedition mit Sitz am Ortseingang Niederzissen und sonstigen Schwerlast-Verkehr.
	e) Unaufmerksamkeit der Unfallgegnerin, die in die Hauptstraße weiterfahren wollte. Am 03.03.20 gab es wieder ein Beinahe-Unfall durch einen Lkw, der von der Gleeser Straße kommend in die Hauptstraße weiterfahren wollte.
	f) Die Erneuerung der Fahrbahnmarkierung im Kurvenbereich wäre insbesondere für nicht Ortskundige ein deutliches optisches Signal.
	g) Unfallgeschehen an der Kreuzung.

Verkehrsinseln / Verkehrsberuhigungen L82 (Niederzissener Straße, Gleeser Straße)	a) Die Engstelle ist eine große Gefahr für schnell fahrende Radfahrer. Der Verkehr könnte nur in Richtung Ort entschleunigt werden. Das hat den Vorteil, dass die Vorfahrt eindeutig geregelt ist und es keine Unfälle wegen Missverständnissen gibt.
	b) Die beiden Verkehrsinseln tragen nicht zur Beruhigung des Straßenverkehrs bei, vielmehr stellen sie eine Behinderung für den landwirtschaftlichen Verkehr dar.
Kreuzung Gleestraße / Hausenstück	Der an der Ecke aufgestellte Altkleidercontainer behindert die Sicht auf die Straße beim Abbiegen vom Hausenstück in die Gleeser Straße.

3.2.2 Verbandsgemeinde Brohltal

Durch die Verbandsgemeinde Brohltal (Fachbereich Ordnung und Soziales) wurde schriftlich mitgeteilt, dass immer wieder Beschwerden über die Parksituation in der Hauptstraße eingingen. Insbesondere wurde hierzu die Lage im Bereich der Bäckerei „Genn“ angesprochen, vereinzelt auch im Bereich des Landgasthofs „Laacher See“.
In Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen gingen lediglich Beschwerden zur Ortseinfahrt in der Niederzissener Straße ein.

3.3 Untersuchungsdesign und -methode

In Bezug auf die objektive Verkehrssicherheitslage wurden folgende Daten erhoben und analysiert:

- Auswertung der Verkehrsunfalllage der letzten sechs Jahre
- Durchführung von verdeckten Geschwindigkeitsmessungen
- Überprüfung der Parksituation am Beispiel der Hauptstraße
- Überprüfung der Routenführung durch Navigationsgeräte

Ferner wurde das subjektive Verkehrssicherheitsempfinden erhoben. Hierzu wurden folgende Maßnahmen getroffen:

- Bürgerbefragung mittels Fragebogen und Auswertung der Daten
- Auswertung der Angaben auf der Internetseite Gefahrenstellen.de
- Befragung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Einbeziehung der Feststellungen der „Verkehrsdetektive“ der Grundschule Wehr
- Aufnahme und Beurteilung von Hinweisen der Bürger

4. Verkehrssicherheitslage

4.1 Objektive Verkehrssicherheitslage

4.1.1 Verkehrsunfalllage

Einführung

Zur Erstellung eines Verkehrslagebildes der Ortsgemeinde Wehr wurde die lokale Verkehrsunfalllage im Zeitraum zwischen dem 01.01.2015 und dem 31.12.2020 analysiert.

Gemäß der Verkehrsunfallaufnahmerichtlinie des Landes RLP ist ein Verkehrsunfall jedes, mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängende, plötzliche Ereignis, bei dem ein nicht völlig belangloser Personen- oder Sachschaden entstanden ist.[4]
Zur statistischen Auswertung der Verkehrsunfälle in Wehr wurde hier „GeopolisV“[5] herangezogen.
In die Analyse wurden Unfälle innerhalb der Ortslage Wehr sowie Unfälle kurz hinter bzw. vor den Ortsausgängen (Richtung Glees, Niederzissen und Rieden/Weibern) einbezogen.

Anzahl der Verkehrsunfälle nach Jahren

In dem betrachteten Zeitraum von 2015 bis 2020 wurden in Wehr insgesamt 51 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen (siehe Abbildung 5).

Von 2015 bis 2017 stieg die Zahl der Verkehrsunfälle in Wehr von sieben auf zehn Unfälle. Im Jahr 2018 war ein Rückgang auf sieben Unfälle zu verzeichnen. Dies entsprach der Anzahl der Verkehrsunfälle, die sich im Jahr 2015 ereigneten. Im genannten Vergleichszeitraum wurde der Höchstwert von 14 Unfällen im Jahr 2019 erreicht. Im Jahr 2020 wurden lediglich fünf Verkehrsunfällen polizeilich aufgenommen.

[4] Vgl. RiLiVUa - Richtlinie über die polizeiliche Aufnahme von Verkehrsunfällen im Straßenverkehr - RLP.
[5] EDV-System der Polizei RLP zur Auswertung von Unfällen.

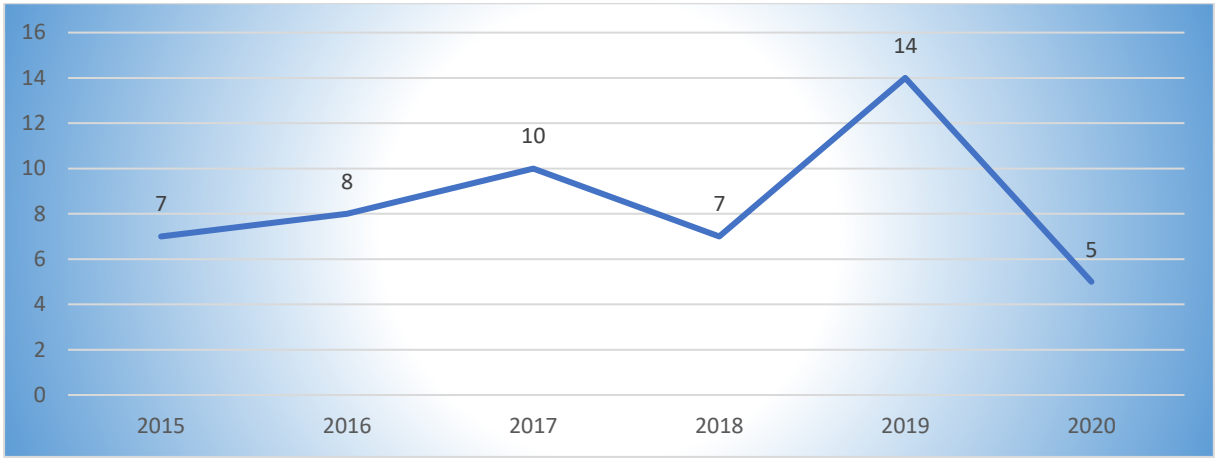


Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen von 2015-2020 in Wehr.
Jahr (X-Achse) / Anzahl der Verkehrsunfälle (Y-Achse).

Art und Schwere der Verkehrsunfälle

Bei den 51 polizeilich erfassten Verkehrsunfällen in Wehr handelte es sich um 46 Verkehrsunfälle mit Sachschaden und um fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Das bedeutet, dass bei 9,8 % der betrachteten Verkehrsunfälle mindestens eine Person verletzt wurde, während bei 90,2 % Sachschaden an mindestens einem beteiligten Fahrzeug entstand (siehe Abbildung 6). Von den 46 Unfällen mit Sachschaden blieben bei 38 Unfällen alle beteiligten Fahrzeuge fahrbereit. Bei acht Unfällen konnte mindestens ein beteiligtes Fahrzeug den Unfallort nicht aus eigener Kraft verlassen.

Bei fünf Verkehrsunfällen wurden die beteiligten Verkehrsteilnehmer lediglich leicht verletzt. Unfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten traten in den letzten sechs Jahren in Wehr nicht auf.

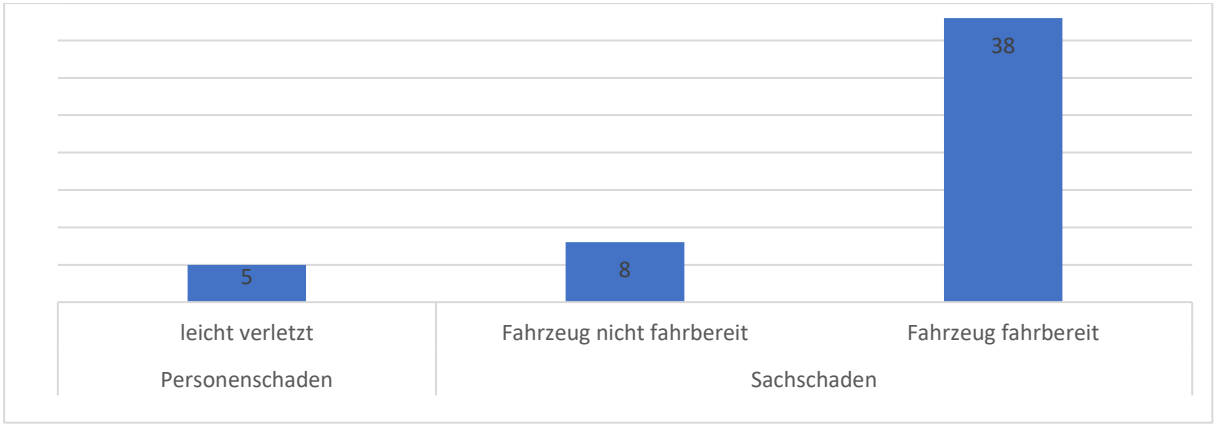


Abbildung 6: Art und Schwere der Verkehrsunfälle im Hinblick auf Sachschaden und Personenschaden von 2015-2020 in Wehr.
Schadensart (X-Achse) / Anzahl der Verkehrsunfälle (Y-Achse).

Verteilung der Verkehrsunfälle nach Straßen

Von insgesamt 51 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen ereigneten sich zwölf Verkehrsunfälle auf der Marktstraße / L 114 und acht Verkehrsunfälle auf der Hauptstraße und der L 82 / Niederzissener Straße (sechs Unfälle innerorts, zwei Unfälle außerorts). Sechs Verkehrsunfälle wurden auf der Gleeser Straße / L 82 (fünf Unfälle innerorts, ein Unfall außerorts) verursacht. Demnach ereigneten sich auf diesen vier genannten Straßen von 2015 bis 2020 zwei Drittel der in Wehr statistisch erfassten Verkehrsunfälle. Die übrigen 17 Verkehrsunfälle verteilten sich auf 13 weitere Straßen in der Ortschaft (siehe Abbildung 7).

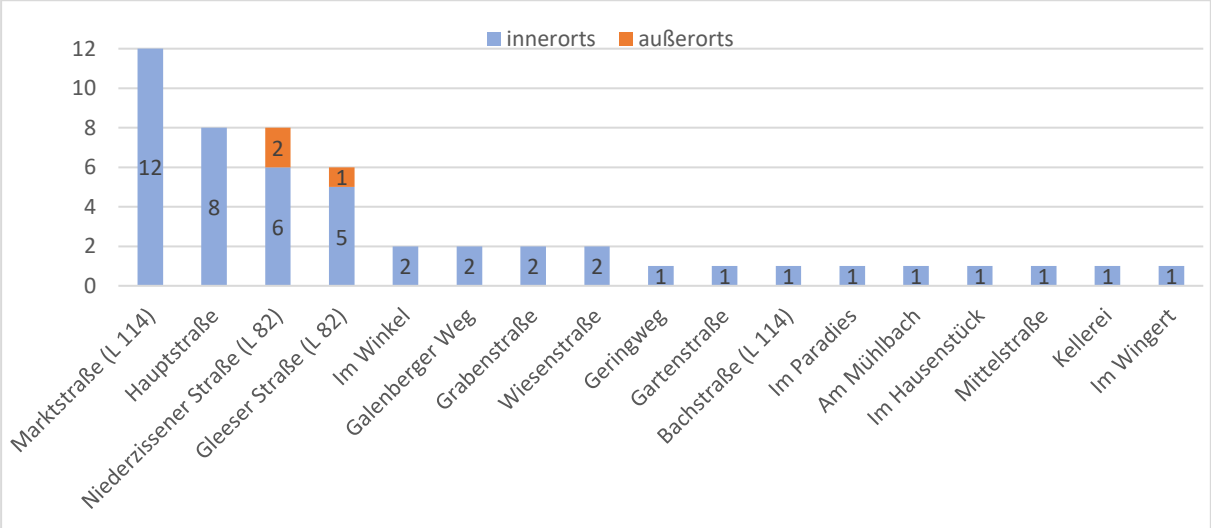


Abbildung 7: Verkehrsunfälle nach Straßen von 2015-2020 in Wehr.
Straßen (X-Achse) / Anzahl der Verkehrsunfälle (Y-Achse).

Unfalltypen

Der Unfalltyp bezeichnet den Verkehrsvorgang beziehungsweise die Konfliktsituation, woraus der Unfall entstand.[6] Die Unfalltypen unterteilen sich in sieben Gruppen, wie beispielsweise „Fahrunfall“ oder „Abbiege-Unfall“.

Mit dem Programm „GeopolisV“ wurde die nachfolgende elektronische Unfalltypensteckkarte erstellt (siehe Abbildung 8). Diese lieferte eine geographische Übersicht der Unfalltypen in der Ortslage Wehr.

[6] Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: Unfalltypenkatalog.

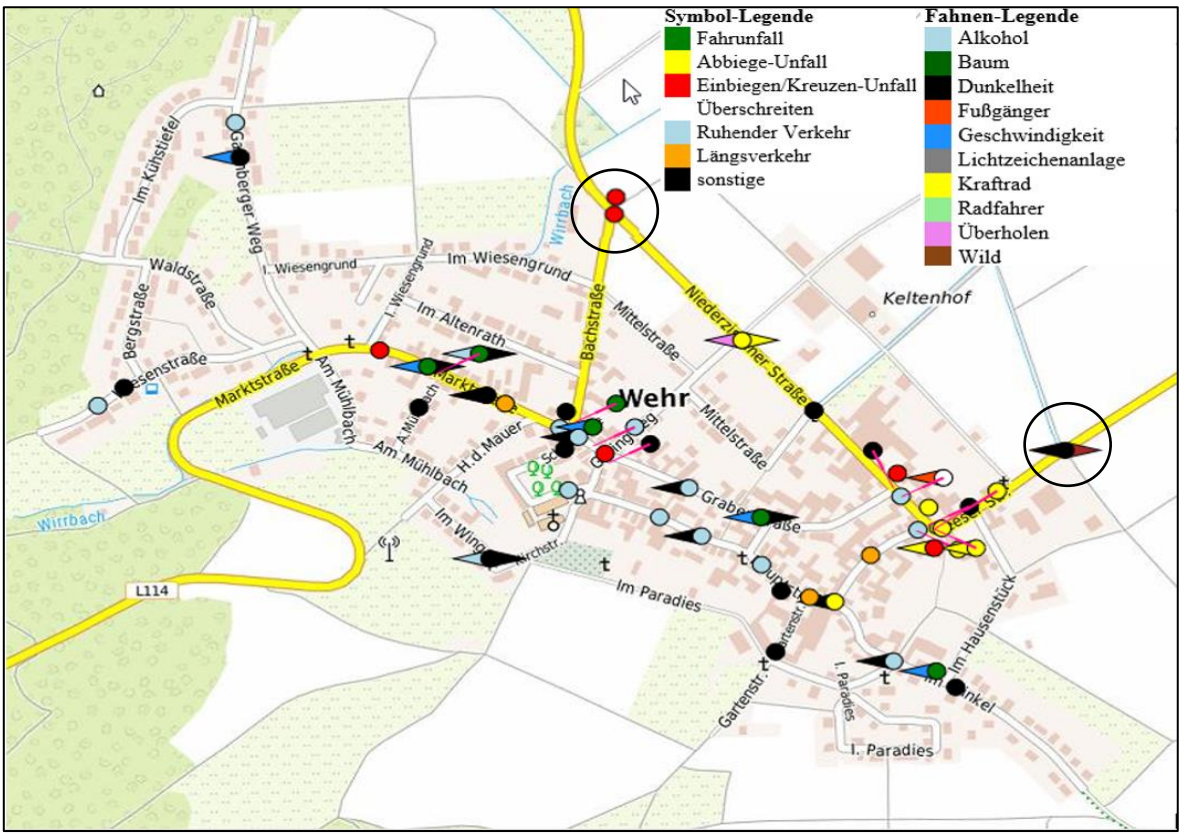


Abbildung 8: Unfalltypensteckkarte. Verkehrsunfälle nach Unfalltypen von 2015-2020 in Wehr. Die Unfälle außerorts wurden hier in Rot gekennzeichnet.

Der nachfolgenden Grafik ist die Anzahl der jeweiligen Unfalltypen zu entnehmen (siehe Abbildung 9).

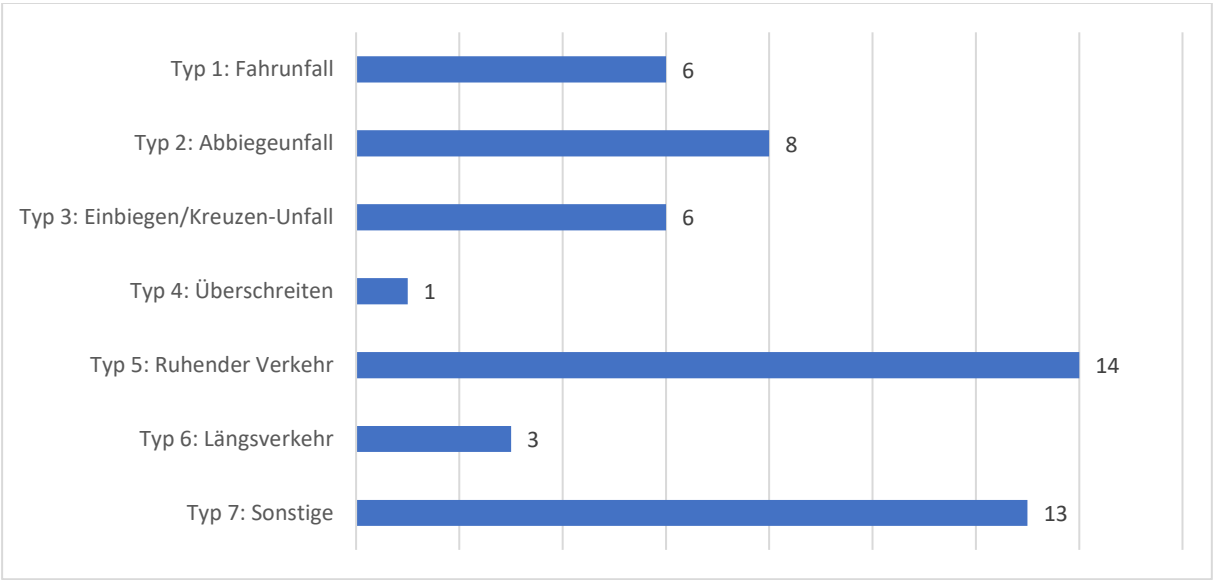


Abbildung 9: Häufigkeiten der sieben Unfalltypen. Zwei Sonstige Unfälle wurden auf Grund Falscher Unfallerfassung anderen Typen (Ruhender Verkehr und Abbiegeunfälle) zugeordnet. Anzahl der Unfälle (X-Achse) / Unfalltypen (Y-Achse).

Verkehrsunfallursachen

Nach der Auswertung der Daten aus „GeopolisV“ ergab sich die folgende Verteilung der Verkehrsunfallursachen in Wehr:

In den letzten sechs Jahren war der „ungenügende Sicherheitsabstand“ ursächlich für zwölf Verkehrsunfälle in Wehr (siehe Abbildung 10). Neun Unfälle geschahen auf Grund „Missachtung der Vorfahrt / des Vorranges anderer“. Insgesamt acht Unfälle wurden in Wehr durch „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ verursacht und sechs durch die Ursache „Abbiegefehler“. Fünf Unfälle passierten durch „nicht angepasste Geschwindigkeit“. „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ waren jeweils ursächlich für zwei Unfälle.

Weitere zwei Verkehrsunfälle wurden durch alkoholisierte Verkehrsteilnehmer verursacht und drei Verkehrsunfälle auf Grund „anderer Fehler beim Fahrzeugführer“.

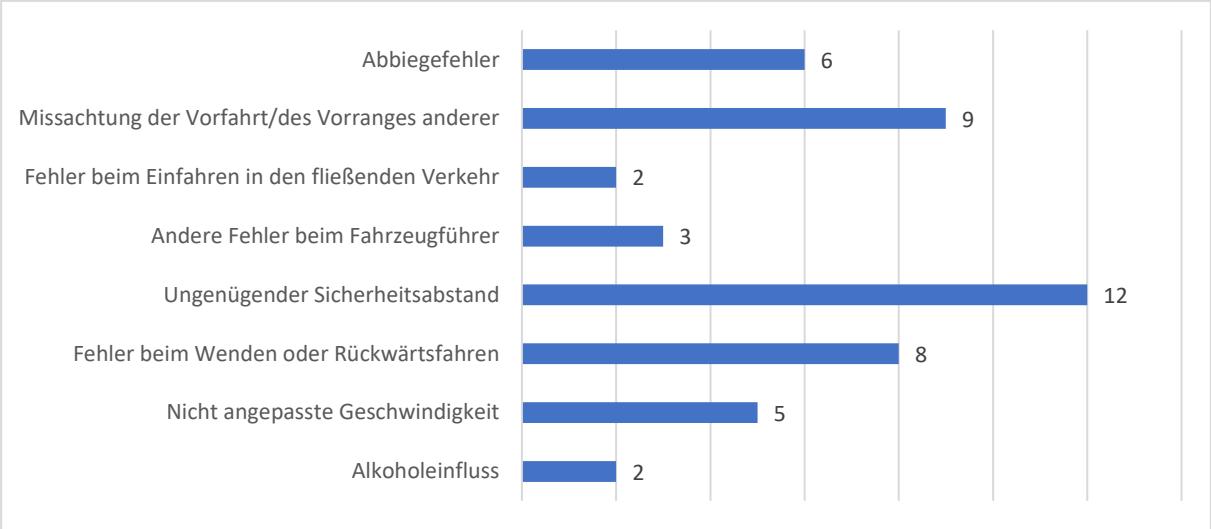


Abbildung 10: Die häufigsten Verkehrsunfallursachen bei mindestens einem der Unfallbeteiligten in Wehr. Anzahl der Ursachen bei einem der Beteiligten (X-Achse) / Art der Ursache (Y-Achse). Die übrigen Verkehrsunfälle waren anderen Verkehrsunfallursachen zuzuordnen.

Fazit

Abschließend ließ sich feststellen, dass es im örtlichen Bereich von Wehr in den letzten sechs Jahren lediglich zu 51 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen kam.

Es ergaben sich keine Unfallhäufungsstellen bzw. Unfallhäufungslinien. Dies deutet darauf hin, dass die Straßenraumgestaltung keine gravierenden Sicherheitsmängel aufweist.

4.1.2 Geschwindigkeitsniveau

Einführung

Im Rahmen des Verkehrsprojektes wurden in Wehr durch den LBM RLP Seitenradar-messsysteme vom Typ SDR-Traffic+ an vier verschiedenen Örtlichkeiten platziert:

- Bachstraße 9
- Marktstraße 44
- Grabenstraße 28
- Gleeser Straße 1

In einem Zeitraum von sieben Tagen (Mittwoch, 16.09.2020, 12:00 Uhr bis Mittwoch, 23.09.2020, 11:59 Uhr) wurden in beiden Fahrtrichtungen die Anzahl der Fahrzeuge, die Fahrzeuglängen[7] sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen.

Neben den vier Messstationen des LBM RLP wurde vom 15.06.2020 bis zum 24.09.2020 eine Geschwindigkeitsmesstafel der Verbandsgemeinde Brohltal auf Höhe der Niederzissener Straße 15 und vom 14.12.2020 bis zum 09.02.2021 eine Messtafel auf Höhe der Hauptstraße 35 platziert (siehe Abbildung 11).[8]

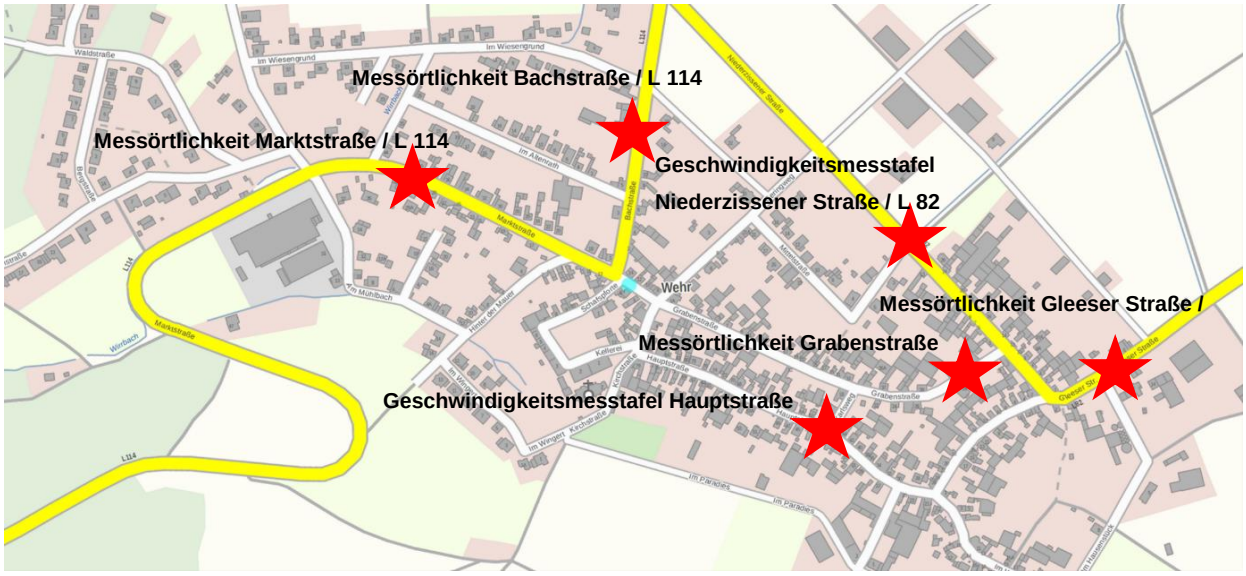


Abbildung 11: Überblick der Messörtlichkeiten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den ausgewählten Messstellen ist auf 50 km/h begrenzt. Eine Ausnahme bildet die Grabenstraße. Hier wurde durch Verkehrszeichen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.

[7] Längen laut LBM RLP: PKW: 0,5 m -7,0 m; LKW: 7,1 m -13m; LZ:13,1 -25,5 m.
[8] Die Messdaten des LBM sind aus der Anlage 2-5 zu entnehmen. Auf Grund der Datenmenge wurden die Messdaten zu den Geschwindigkeitsmesstafeln nicht im Anhang aufgenommen.

Die Geschwindigkeitsmesstafeln der Verbandsgemeinde Brohltal konnten - im Gegensatz zu den Seitenradarmesssystemen des LBM - nur eine Fahrtrichtung messen.

Messungen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Messörtlichkeit - Bachstraße / L 114

Abbildung 12: Lichtbild der Messörtlichkeit Bachstraße.

Die Bachstraße / L 114 ist eine der Hauptverkehrsstraßen in Wehr und verbindet die Umgehungsstraßen Niederzissener Straße / L 82 und die Marktstraße / L 114.
Das Messgerät wurde in der Bachstraße auf Höhe der Hausnummer 9 (Raiffeisengelände) angebracht.

Im gesamten Messzeitraum passierten 9.296 Fahrzeuge die Messstelle (4.748 Fahrzeuge in Richtung Marktstraße, 4.548 Fahrzeuge in Richtung L 82). Bei den Fahrzeugen handelte es sich um 8.170 PKW, 1.050 LKW und 76 Lastzüge (LZ).
Der Verkehr war zu bestimmten Zeiten deutlich erhöht, sodass die Messanlage im gesamten Zeitraum zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr von 3.118 Fahrzeugen, also rund einem Drittel der Gesamtmenge, und im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 09:00 Uhr von 1.202 Fahrzeugen passiert wurde.
In Abbildung 13 wurden die Verkehrsmengen graphisch dargestellt. Auffallend war, dass sich die Verkehrsmengen an den Werktagen zu denen an Wochenendtagen nicht gravierend unterschieden. Einzig der große Anstieg der Verkehrsmengen zum Nach-

mittag (Stoßzeiten) blieb am Wochenende (19./20.09.2020) aus und der Beginn des vermehrten Verkehrsaufkommens verschob sich von circa 03:00 Uhr - 04:00 Uhr in der Woche auf circa 06:00 Uhr - 07:00 Uhr sonntags.

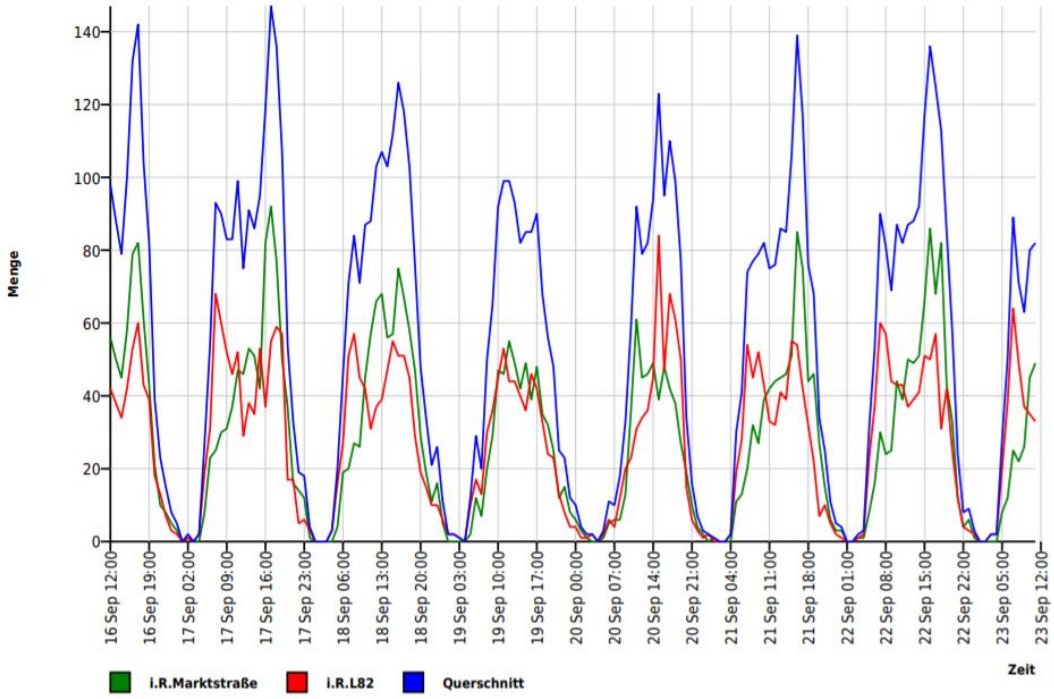


Abbildung 13: Verkehrsmengen Bachstraße Mi. 16.09.2020 bis Mi. 23.09.2020 (LBM RLP).

Die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) belief sich auf 52 km/h (50 km/h in Richtung Marktstraße, 54 km/h in Richtung L 82). Der höchste gemessene Wert (Vmax) lag bei 99 km/h in Richtung L 82. In Richtung Marktstraße lag die Höchstgeschwindigkeit bei 85 km/h.

Insgesamt haben 57 % (5.297 Fahrzeuge) in dem Messzeitraum die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. 39,3 % (3.652 Fahrzeuge) bewegten sich dabei im Geschwindigkeitsbereich von 51 bis 60 km/h. 17,7 % (1.645 Fahrzeuge) fuhren insgesamt schneller als 60 km/h und 3,2 % (305 Fahrzeuge) überschritten 70 km/h.

In Richtung Marktstraße überschritten 47 % (2.242 Fahrzeuge) das Tempolimit. In Richtung L 82 waren es 67 % (3.055 Fahrzeuge).

An der Messörtlichkeit in der Bachstraße überschritten 15 % der gemessenen Fahrzeuge (V15) 43 km/h nicht. Die Hälfte der Fahrzeuge (V50) fuhren nicht schneller als 52 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 62 km/h.

Messörtlichkeit - Marktstraße / L 114

Abbildung 14: Lichtbild der Messörtlichkeit Marktstraße.

Die Marktstraße / L 114 führt nach Weibern, den nordwestlich gelegenen Gemeinden und zur B 412.
Das Verkehrserfassungssystem befand sich während der Messphase auf Höhe der Hausnummer 44.

In der Summe passierten 8.206 Fahrzeuge (4061 Fahrzeuge in Richtung Bachstraße, 4.145 Fahrzeuge in Richtung B 412) die Messstation, wobei es sich um 7.415 PKW, 668 LKW sowie 123 Lastzüge handelte.
Auch in der Marktstraße ließ sich zu Stoßzeiten ein signifikanter Verkehrsanstieg feststellen. Zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wurde die Messstelle von 2.847 Fahrzeugen passiert. In den Morgenstunden (06:00 Uhr - 9:00 Uhr) waren es insgesamt 968 Fahrzeuge.
Auch in der hier vorliegenden Ganglinie ließ sich im Hinblick auf die Verkehrsmengen kein gravierender Unterschied zu den Wochentagen erkennen (siehe Abbildung 15). Die Stoßzeiten verschoben sich samstags (19.09.2020) auf den Morgen bzw. die Mittagszeit und der Beginn des Tagesverkehrs begann am Sonntag (20.09.2020) später.

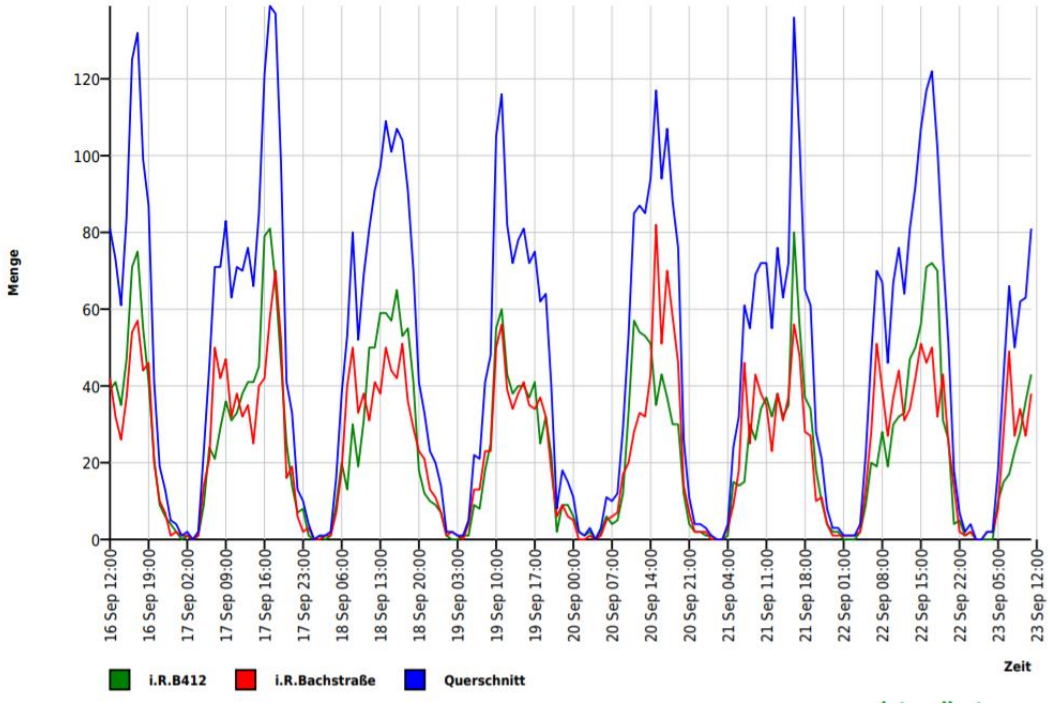


Abbildung 15: Verkehrsmengen Marktstraße Mi. 16.09.2020 bis Mi. 23.09.2020 (LBM RLP).

In der Marktstraße betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) 41 km/h (45 km/h in Richtung B 412, 37 km/h in Richtung Bachstraße). Der höchste gemessene Wert lag bei 84 km/h in Richtung B 412. Das Maximum (Vmax) in Richtung Bachstraße waren 71 km/h.

Insgesamt überschritten 16,1 % (1.324 Fahrzeuge) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. 14,3 % (1.179 Fahrzeuge) bewegten sich dabei im Bereich zwischen 51 und 60 km/h. Insgesamt 1,8 % (145 Fahrzeuge) fuhren schneller als 60 km/h.

In Richtung B 412 fuhren 25,7 % (1.064 Fahrzeuge) und in Richtung Bachstraße 6,4 % (260 Fahrzeuge) zu schnell.

An der Messörtlichkeit in der Marktstraße überschritten 15 % der gemessenen Fahrzeuge (V15) 32 km/h nicht. Die Hälfte der Fahrzeuge (V50) fuhren nicht schneller als 42 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 51 km/h.

Messörtlichkeit - Grabenstraße

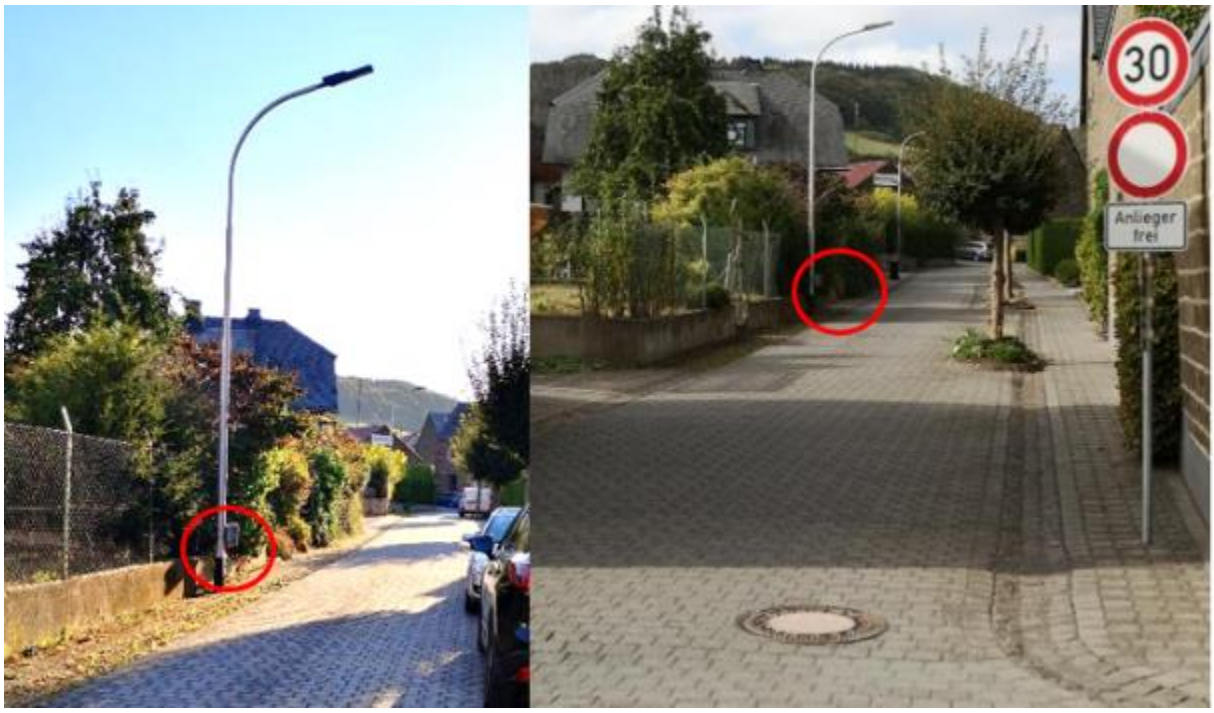


Abbildung 16: Lichtbilder der Messörtlichkeit Grabenstraße.

Die Grabenstraße führt durch den Ortskern und verbindet die Niederzissener Straße / L 82 mit der Marktstraße / L 114.
Die Geschwindigkeitsmessstation wurde in der Grabenstraße auf Höhe der Hausnummer 28 angebracht.

Insgesamt wurden 1.296 Fahrzeuge (657 Fahrzeuge in Richtung L 82, 639 Fahrzeuge in Richtung L 114) registriert. Dabei handelte es sich um 1.259 PKW und 37 LKW.
Auch hier war ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten ersichtlich. Im Zeitraum zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr passierten 383 Fahrzeuge die Messstelle, also rund ein Drittel der Gesamtmenge. Morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr verzeichnete die Messstation 184 Fahrzeuge.
Hinsichtlich der Verkehrsmengen lag das Niveau in der vorliegenden Grafik am Sonntag, den 20.09.2020, auf einem niedrigeren Stand (siehe Abbildung 17). Auch war der zeitliche Rahmen des Tagesverkehrs sonntags (20.09.2020) - im Gegensatz zur restlichen Woche (Beginn: 04:00 Uhr - 05:00 Uhr / Ende: 23:00 Uhr - 24:00 Uhr) - geringer, da er später am Morgen begann (circa 7:00 Uhr) und früher endete (circa 21:00 Uhr).

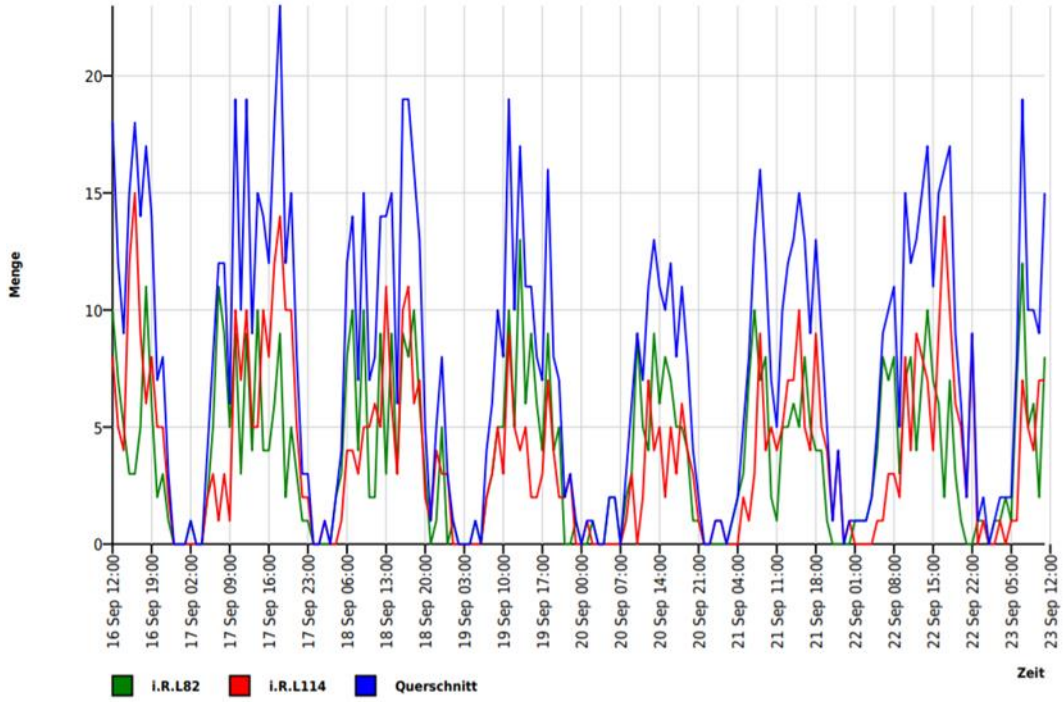


Abbildung 17: Verkehrsmengen Grabenstraße Mi. 16.09.2020 bis Mi.23.09.2020 (LBM RLP).

Die durchschnittliche Geschwindigkeit (Vd) belief sich hier auf 29 km/h (30 km/h in Richtung L 82, 28 km/h in Richtung L 114). Der gemessene Höchstwert (Vmax) lag in Richtung L 82 bei 54 km/h, in Richtung L 114 bei 47 km/h.

44,5 % (577 Fahrzeuge) der gemessenen Fahrzeuge überschritten hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. 41,4 %, also 537 Fahrzeuge bewegten sich dabei zwischen 31 und 40 km/h. Lediglich 3,1 % (40 Fahrzeuge) fuhren schneller als 40 km/h.

An der Messörtlichkeit in der Grabenstraße überschritten 15 % der gemessenen Fahrzeuge (V15) 22 km/h nicht. Die Hälfte der Fahrzeuge (V50) fuhren nicht schneller als 30 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 36 km/h.

Messörtlichkeit - Gleeser Straße / L 82

Abbildung 18: Lichtbilder der Messörtlichkeit Gleeser Straße.

Die vierte Messörtlichkeit befand sich in der Gleeser Straße.
Hier war die Messstation auf Höhe der Hausnummer 1 angebracht.

Im Zeitraum von sieben Tagen wurden 14.402 Fahrzeuge (7.459 Fahrzeuge in Richtung Niederzissen, 6.943 Fahrzeuge in Richtung Glees) gemessen. Bei den registrierten Fahrzeugen handelte es sich um 13.262 PKW, 742 LKW sowie 398 LZ.
Zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden 4.732 Fahrzeuge gezählt. Dies waren, wie bei den zuvor aufgezählten Messstellen, ebenso rund ein Drittel des gesamten Verkehrs. Morgens zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr fuhren 1.821 Fahrzeuge an der Messörtlichkeit vorbei.
Bei den vorliegenden Graphen der Verkehrsmengen waren keine Unterschiede von Wochentagen zu den Wochenenden zu verzeichnen. Sonntags (20.09.2020) waren die Verkehrsmengen sogar zeitweise höher (siehe Abbildung 19).
Die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) betrug in beide Fahrtrichtungen 38 km/h. Der höchste gemessene Wert (Vmax) lag bei 67 km/h in Richtung Glees und bei 66 km/h in Richtung Niederzissen.

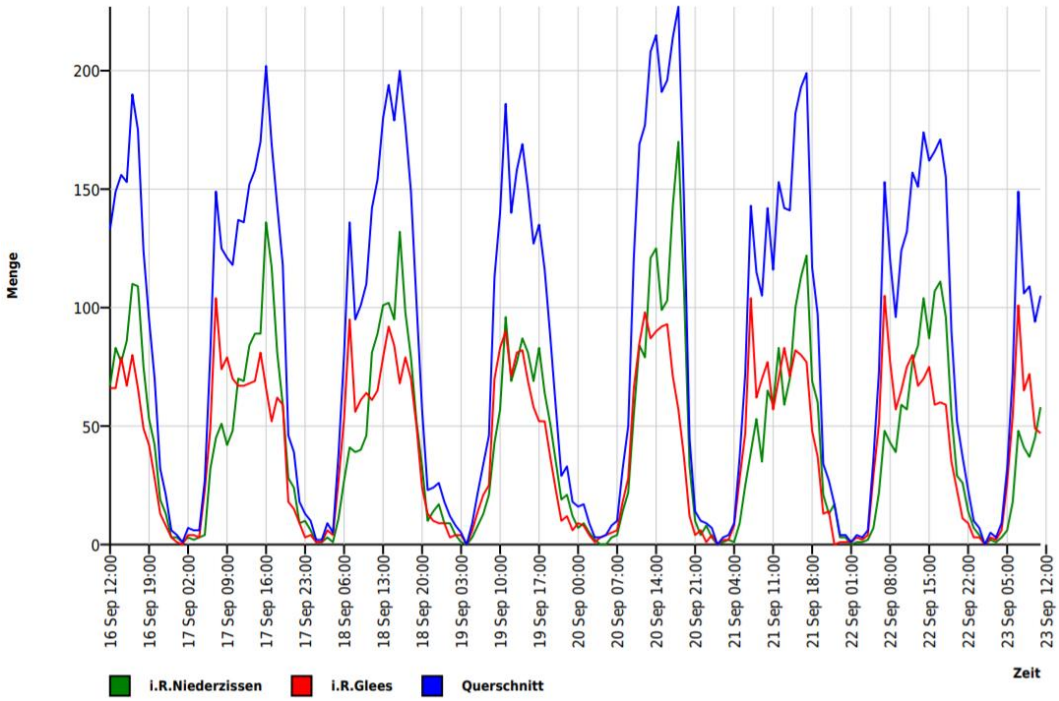


Abbildung 19: Verkehrsmengen Gleeser Straße Mi. 16.09.2020 bis Mi.23.09.2020 (LBM RLP).

4,6 %, also 657 der gemessenen Fahrzeuge, überschritten insgesamt 50 km/h, 4,4 % (637 Fahrzeuge) fuhren zwischen 51 und 60 km/h und nur 0,1 % (20 Fahrzeuge) über 60 km/h.

5,6 % (414 Fahrzeuge) überschritten 50 km/h in Richtung Niederzissen und 3,5 % (243 Fahrzeuge) in Richtung Glees.

An der Messörtlichkeit in der Gleeser Straße überschritten 15 % der gemessenen Fahrzeuge (V15) 30 km/h nicht. Die Hälfte der Fahrzeuge (V50) fuhren nicht schneller als 39 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 46 km/h.

Messungen mittels Geschwindigkeitsmesstafeln

Niederzissener Straße / L 82

Abbildung 20: Lichtbild der Geschwindigkeitsmesstafel Niederzissener Straße.

Mittels einer Geschwindigkeitsmesstafel wurden in der Niederzissener Straße auf Höhe der Hausnummer 15 vom 15.06.2020 (23:00 Uhr) bis zum 24.09.2020 (17:00 Uhr) Messungen vorgenommen.

In den 14,5 Wochen wurden insgesamt 27.522 Fahrzeuge gemessen (im Schnitt 1.894 Fahrzeuge pro Woche).

8.151 Fahrzeuge passierten die Anzeigetafel zu den Hauptverkehrszeiten zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr. In diesem Zeitraum passierten rund ein Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens die Messstelle. Zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr fuhren insgesamt 3.492 Fahrzeuge an der Messstelle vorbei.

Auch hier wurden die Verkehrsmengen im gesamten Messzeitraum graphisch dargestellt (siehe Abbildung 21). Die Messwerte lagen montags bis freitags auf einem nahezu gleichbleibenden Niveau, zwischen 4.000 und 4.500 Fahrzeugen täglich. An den Wochenenden war die Niederzissener Straße weniger befahren; samstags pas-

sierten im Schnitt 3.482 Fahrzeuge und sonntags lediglich 2.745 Fahrzeuge die Messörtlichkeit.

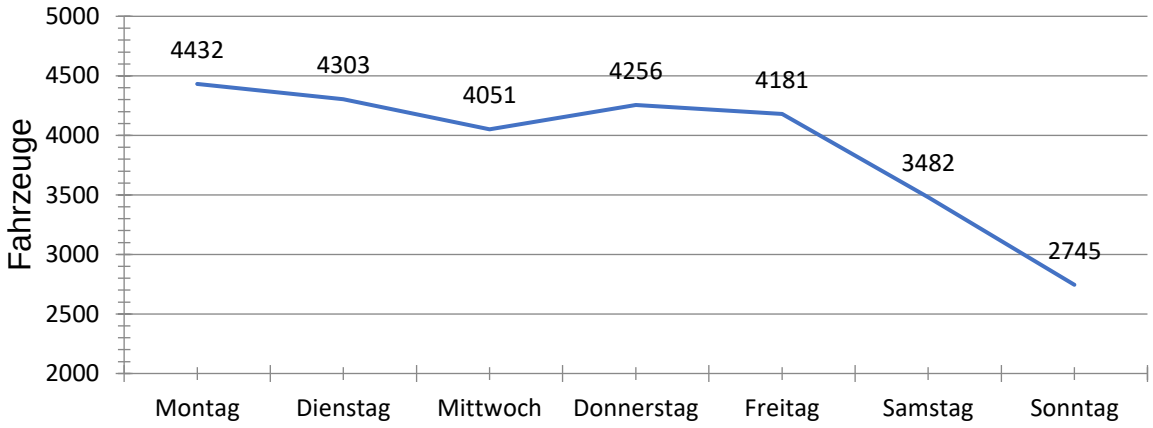


Abbildung 21: Verkehrsmengen Niederzissener Straße 15.06.2020 - 24.09.2020. Wochentag (X-Achse) / Anzahl der Fahrzeuge (Y-Achse).

Die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) belief sich auf 43 km/h und der höchste gemessene Wert (Vmax) lag bei 99 km/h.

Insgesamt überschritten 21,5 % der Fahrzeugführer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Davon bewegten sich 17 % im Bereich zwischen 51 und 60 km/h. 4,5 % fuhren in Summe über 60 km/h.

An der Messörtlichkeit in der Niederzissener Straße überschritten 10 % der gemessenen Fahrzeuge (V10) 29 km/h nicht. 30 % der Fahrzeuge (V30) fuhren nicht schneller als 38 km/h, 50 % (V50) fuhren nicht schneller als 43 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 53 km/h.

Hauptstraße

*Messungen **mit eingeschalteter** Geschwindigkeitsanzeige*

Abbildung 22: Lichtbild der Geschwindigkeitsmesstafel Hauptstraße.

Vom 14.12.2020 (08:00 Uhr) bis zum 18.01.2021 (10:00 Uhr) fanden ebenfalls Messungen mittels einer Geschwindigkeitsmesstafel in der Hauptstraße auf Höhe der Hausnummer 35 statt. In diesem Messzeitraum war die Anzeige eingeschaltet.

In den circa sechs Wochen wurden insgesamt 6.322 Fahrzeuge, also wöchentlich im Schnitt, 1.262 Fahrzeuge festgestellt.
In den Stoßzeiten zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr fuhren insgesamt 1.993 Fahrzeuge (31,6 %) an der Messstelle vorbei. Zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr passierten 587 Fahrzeuge (9,3 %) die Messstelle.
Der wöchentliche Verlauf der Verkehrsmengen ergab, dass die Hauptstraße dienstags bis donnerstags im gesamten Messzeitraum mit 1.000 bis 1.100 Fahrzeugen am meisten befahren wurde (siehe Abbildung 23). Montags und freitags lagen die Werte jeweils niedriger, mit je 873 Fahrzeugen (montags) und 815 Fahrzeugen täglich (freitags). Die Hauptstraße wurde an Samstagen mit insgesamt 913 Fahrzeugen ebenso viel befahren wie an Werktagen.

Sonntags herrschte mit insgesamt 552 gemessenen Fahrzeuge am wenigsten Verkehr in diesem Streckenabschnitt.

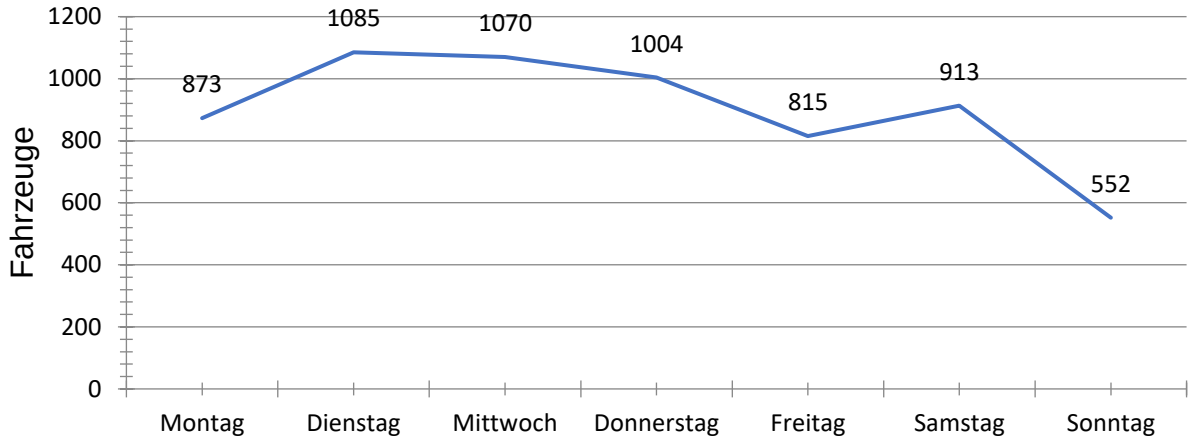


Abbildung 23: Verkehrsmengen Hauptstraße 14.12.2020 - 18.01.2020. Wochentag (X-Achse) / Anzahl der Fahrzeuge (Y-Achse).

In der Hauptstraße belief sich die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) auf 30 km/h. Der höchste gemessene Wert (Vmax) lag bei 80 km/h.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde von insgesamt 0,4 % der Fahrzeuge überschritten, davon bewegten sich 0,3 % im Bereich zwischen 51 km/h und 60 km/h und rund 0,1 % fuhren über 60 km/h.

An der Messörtlichkeit in der Hauptstraße fuhren 10 % der gemessenen Fahrzeuge (V10) höchstens 21 km/h, 30 % (V30) höchstens 26 km/h, 50 % (V50) nicht schneller als 30 km/h und 85 % der gemessenen Fahrzeuge (V85) nicht schneller als 37 km/h.

*Messungen **mit abgeschalteter** Geschwindigkeitsanzeige*

Vom 19.01.2021 (11:00 Uhr) bis zum 09.02.2021 (10:00 Uhr) wurden in der Hauptstraße weitere Messungen durchgeführt, bei der die Anzeige der Messtafel abgeschaltet wurde.

In diesen drei Wochen wurden insgesamt 3.799 Fahrzeuge gezählt, also im Schnitt 1.258 Fahrzeuge in der Woche.

Zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wurden insgesamt 1.205 Fahrzeuge gezählt und im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr 381 Fahrzeuge.

Der Verlauf der Verkehrsmengen (siehe Abbildung 24) zeigte, dass die Hauptstraße während der verdeckten Messungen dienstags bis freitags am meisten befahren wurde. Die Verkehrsmengen bewegten sich hier zwischen 554 Fahrzeugen mittwochs und 687 Fahrzeugen freitags. Jeweils 495 Fahrzeuge wurden montags und 491 Fahr-

zeuge samstags gezählt. In den drei Wochen war das Verkehrsaufkommen sonntags mit 299 Fahrzeugen am niedrigsten.

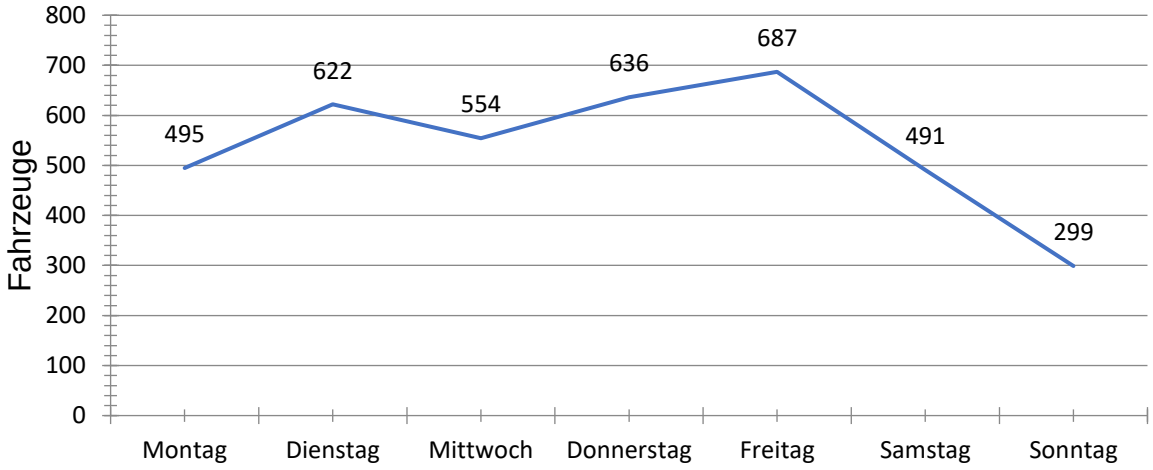


Abbildung 24: Verkehrsmengen der verdeckten Messungen in der Hauptstraße 19.01.2020 - 09.02.2020. Wochentag (X-Achse) / Anzahl der Fahrzeuge (Y-Achse).

Die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd) belief sich in der Hauptstraße auf 31 km/h und der Höchstwert (Vmax) auf 81 km/h.

An der Örtlichkeit überschritten 0,5 % der Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Davon bewegten sich 0,4 % im Bereich zwischen 50 und 60 km/h.

Bei der zweiten Messung an der Messörtlichkeit Hauptstraße fuhren 10 % der gemessenen Fahrzeuge (V10) nicht schneller als 21 km/h, 30 % (V30) überschritten 27 km/h nicht, 50 % (V50) überschritten 31 km/h nicht und 85 % aller Fahrzeuge (V85) fuhren höchstens 39 km/h.

Fazit

Zusammenfassend ließ sich festhalten, dass die Geschwindigkeitsübertretungen an den unterschiedlichen Messörtlichkeiten sehr heterogen ausfielen (siehe Abbildung 25).

In der Bachstraße fuhren 57 % der gemessenen Fahrzeuge zu schnell. 39,3 % der Fahrzeuge überschritten die Geschwindigkeit hier um maximal 10 km/h. Die Durchschnittsgeschwindigkeit belief sich auf 52 km/h.

Die Örtlichkeit in der Grabenstraße (Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h) lieferte mit einem Prozentsatz von 44,5 % den zweithöchsten Wert an Geschwindigkeitsverstößen. 41,1 % fuhren zwischen 31 und 40 km/h und die Durchschnittsgeschwindigkeit belief sich auf 29 km/h.

Die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen war in der Niederzissener Straße geringer - hier überschritten insgesamt 21,5 % der gemessenen Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. 17 % überschritten die Geschwindigkeit um maximal 10 km/h. Hier lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 43 km/h.

Ähnlich sah es in der Marktstraße aus, wo 16,1 % der gemessenen Fahrzeuge zu schnell fuhren.14,3 % bewegten sich hier im Bereich zwischen 51 und 60 km/h und die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 41 km/h.

Weniger Geschwindigkeitsverstöße verzeichneten sich in der Gleeser Straße. Hier fuhren 4,6 % der Fahrzeuge zu schnell, wobei 4,4 % die Geschwindigkeit um maximal 10 km/h überschritten. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit lag hier bei 38 km/h.

In der Hauptstraße waren im Messzeitraum (mit eingeschalteter Geschwindigkeitsanzeige) insgesamt am wenigsten Geschwindigkeitsverstöße zu verzeichnen. Lediglich 0,4 % der gemessenen Fahrzeuge verzeichneten hier Geschwindigkeitsübertretungen, davon fuhren 0,3 % Geschwindigkeiten zwischen 51 km/h und 60 km/h. Die Durchschnittgeschwindigkeit lag hier bei 30 km/h.
Die Ergebnisse der verdeckten Messungen mit abgeschalteter Geschwindigkeitsanzeige in der Hauptstraße waren vergleichbar mit den offenen Messungen. Hier lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 31 km/h und es waren Überschreitungen von 0,5 % der Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen.

Straße (Tempolimit)	**Bachstraße (50)**	**Marktstraße (50)**	**Gleeser Straße (50)**	**Grabenstraße (30)**	**Niederzissener Straße (50)**	**Hauptstraße (50)**
Vd	52 km/h	41 km/h	38 km/h	29 km/h	43 km/h	30 km/h / 31km/h
V85	62 km/h	51 km/h	46 km/h	36 km/h	53 km/h	37 km/h / 39km/h
Prozentuale Übertretung	57 %	16,1 %	4,6 %	44,5 %	21,5 %	0,39 % / 0,46 %

Abbildung 25: Tabellarischer Vergleich der gemessenen Werte.

Ein Vergleich der Verkehrsmengen an den vier Messörtlichkeiten des LBM RLP ergab, dass sich die Verkehrsbelastungen im Messzeitraum von einer Woche je nach Straße stark unterschieden (siehe Abbildung 26).

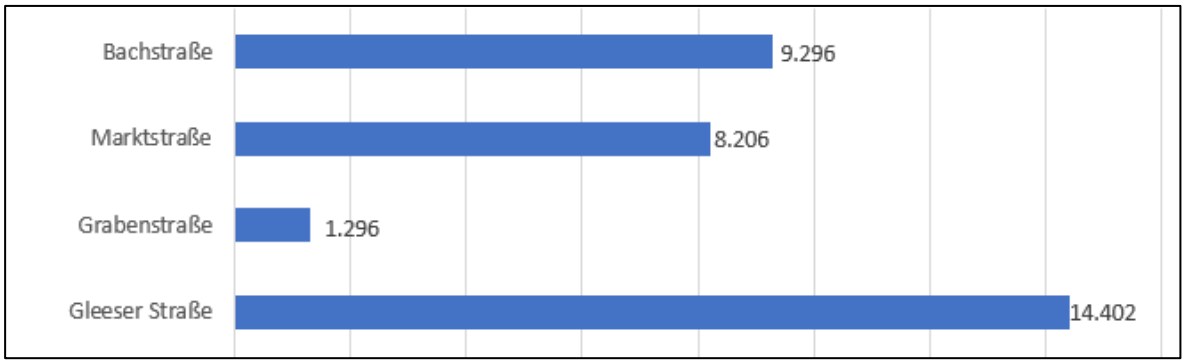


Abbildung 26: Vergleich der Verkehrsmengen an den vier Messörtlichkeiten. Verkehrsmengen (X-Achse) / Straße (Y-Achse).

Das höchste Verkehrsaufkommen war in der Gleeser Straße zu verzeichnen. Hier passierten innerhalb einer Woche 14.402 Fahrzeuge die Messstelle.
In der Bachstraße wurden insgesamt 9.296 Fahrzeuge gezählt und in der Marktstraße 8.206 Fahrzeuge.
An der Messörtlichkeit in der Grabenstraße fuhren insgesamt 1.296 Fahrzeuge vorbei.

4.1.3 Parksituation

Die Ortsgemeinde Wehr hält an der Römerhalle, im Karlsweg und der Gartenstraße Parkplätze vor.

Da sich eingehende Beschwerden der Bürger insbesondere auf das Parkverhalten im Ortskern bezogen, schauten sich Mitglieder der Projektgruppe am 17.10.2020 exemplarisch die Parksituation in der Hauptstraße an.

Von der temporär vorliegenden Parksituation in der Hauptstraße wurden aus beiden Fahrtrichtungen Lichtbilder gefertigt (siehe Abbildung 27, Abbildung 28).

Abbildung 27: Lichtbilder der Parksituation in der Hauptstraße.
Standort: Hauptstraße 74 (Bäckerei „Genn“) in Richtung Gleeser Straße, am 17.10.2020.

Abbildung 28: Lichtbild der Parksituation in der Hauptstraße.
Standort: Hauptstraße 74 (Bäckerei „Genn“) in Richtung Kirchstraße, am 17.10.2020.

Ausweislich der Lichtbilder parkten in beide Fahrtrichtungen PKW am Straßenrand der relativ schmal ausgebauten Hauptstraße. Die Fahrzeuge wurden teilweise auf dem Gehweg und entgegen der Fahrtrichtung abgestellt. Insbesondere den Fahrzeugen mit größeren Abmessungen (z.B. Linienbusse) blieb wenig Platz zum Passieren; direkter Begegnungsverkehr war kaum möglich.

Die dargestellte Parksituation ließ den nahezu gerade verlaufenden Streckenabschnitt für Fahrzeugführer unübersichtlich erscheinen. Auch Fußgänger, insbesondere Kinder, hatten auf Grund der Parksituation ein sehr eingeschränktes Sichtfeld auf die Fahrbahn.

4.1.4 Routenführung von Navigationssystemen

Einführung

Mehrere Bürger aus Wehr wandten sich mit dem Anliegen, dass vermehrt Ortsfremde nicht die Umgehungsstraßen, sondern die Straßen des Ortskerns von Wehr, befuhren, an den Gemeinderat (siehe Abbildung 29). Aus Sicht der Bürger handelte es sich dabei zum großen Teil um Besucher des „Nürburgrings“, insbesondere auch um Motorradfahrer mit niederländischen Kennzeichen, die aufgrund der Routenführung der Routenplaner oder Navigationssysteme durch den Ortskern geleitet wurden.

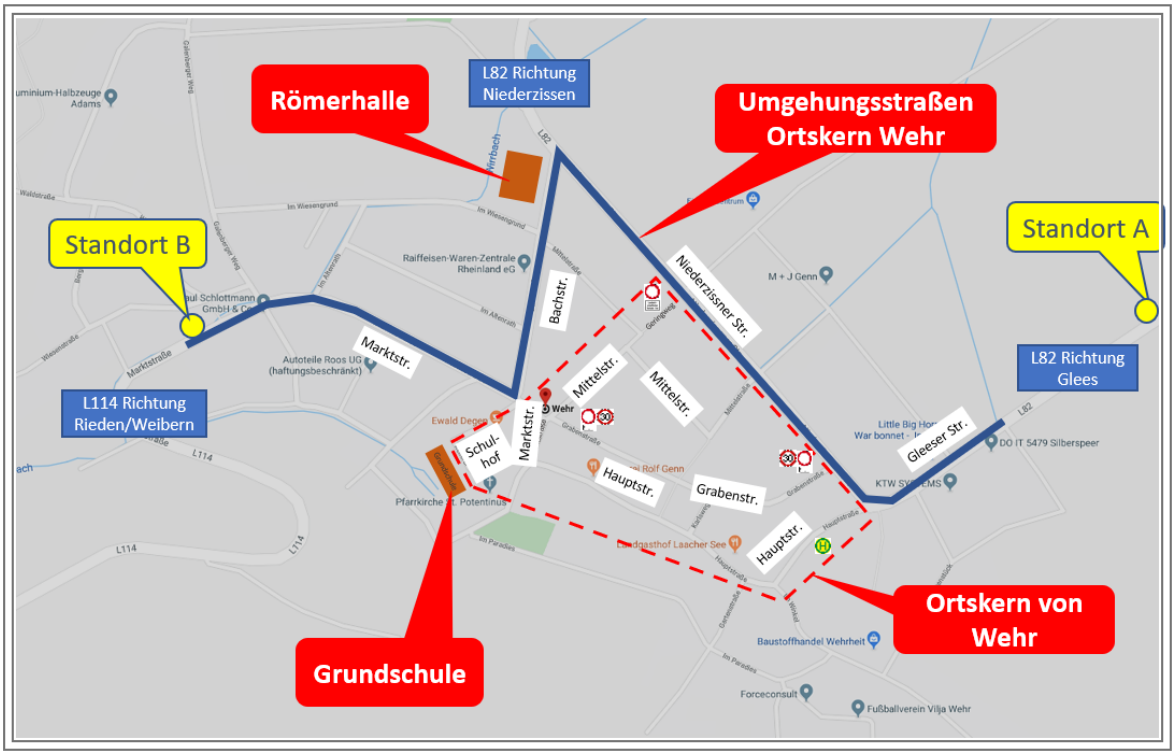


Abbildung 29: Überblick über Umgehungsstraßen und betroffene Straßen des Ortskerns.

Überprüfung verschiedener Routenplaner

Um herauszufinden, ob und inwiefern verschiedene Anbieter die Verkehrsteilnehmer durch den Ortskern der Gemeinde führten, wurde der Streckenabschnitt mit dem Startpunkt 56745 Glees und dem Ziel 56653 Rieden in verschiedene Routenplaner und Navigationssysteme eingegeben.

Als erstes wurde die Strecke in den häufig verwendeten Online-Routenplaner - Google Maps - eingegeben, welcher als Webanwendung oder App genutzt werden kann (siehe Abbildung 30). Dieser leitete Verkehrsteilnehmer über die Umgehungsstraßen Niederzissener Straße / Bachstraße.

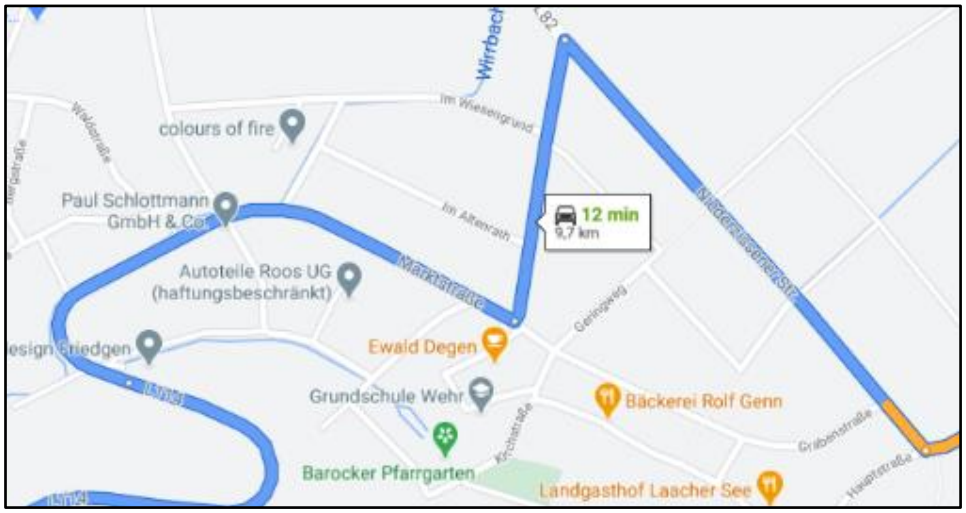


Abbildung 30: Bildschirmfoto aus Google Maps.
Start: 56745 Rieden, Ziel: 56653 Glees.

Danach wurde ein ähnlicher Streckenabschnitt in Geräte und Routenplaner der Firmen Garmin und TomTom eingegeben, welche beide auch Navigationssysteme für Motorräder anbieten.

Über eine spezielle Webanwendung der Firma ließen sich zudem alle Routen inklusive verschiedener Routenoptionen (Hügeligkeit und Kurvenreichtum) online planen.

Es stellte sich heraus, dass die vorgeschlagene Online-Route seitens der Firma TomTom sowohl im Standardmodus als auch mit dem Parameter „Kurvenreichtum: hoch“ durch die Grabenstraße im Ortskern, statt durch die Niederzissener Straße und Bachstraße, führte (siehe Abbildung 31).

Abbildung 31: Bildschirmfoto von www.mydrive.tomtom.com.
Start: 56745 Rieden, Ziel: 56653 Glees.

Weiterhin wurde der Streckenabschnitt in ein Gerät der Marke Garmin eingefügt. Auch hier ergaben sich mit verschiedenen Routenparametern „Fehlleitungen“.

Bei dem Ziel „Nürburgring“ aus Richtung Glees und den Routenparametern „Kürzeste Strecke“ und „Kürzeste Zeit“ leitete das Navigationssystem statt über die Umgehungsstraßen durch die Hauptstraße (siehe Abbildung 32). Das gleiche Ergebnis ergab sich auch mit der Zieleingabe Koblenz aus Richtung Rieden kommend.

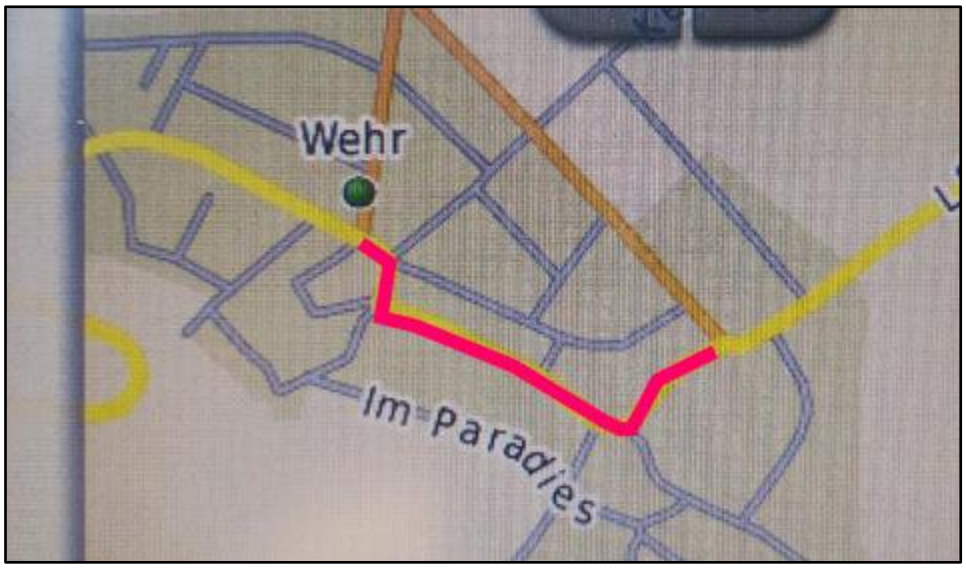


Abbildung 32: Foto des Garmin-Navigationsgerätes „GARMIN 150LMT“.
Aus Richtung 56653 Glees, Ziel: Nürburgring, Routenparameter: Kürzeste Strecke“.

Mit der Zieleingabe Koblenz (aus Richtung Rieden kommend) und den Routenparametern „Weniger Kraftstoff“ und „Kürzeste Strecke“ ergab sich eine andere Route. Hier wurde der Fahrzeugführer durch die Grabenstraße geleitet (siehe Abbildung 33).

Abbildung 33: Foto des Garmin-Navigationsgerätes „GARMIN 150LMT“.
Aus Richtung 56745 Rieden Ziel: Koblenz; Routenparameter „Kürzeste Strecke“ oder „Weniger Kraftstoff“.

Weitere Überprüfungen, beispielsweise in verbauten Navigationssystemen (Ford C-

Max Baujahr 2011, Mercedes A200 Baujahr 2018) erbrachten vergleichbare Ergebnisse.

Erklärungsansatz

Im Zuge eines Kontaktersuchens mit der Firma Garmin ergab sich, dass diese Karten von dem externen Kartendienst HERE (früher auch: Navteq, Nokia Maps) bezogen. In einer Online-Recherche[9] stellte sich des Weiteren heraus, dass die führenden Fahrzeughersteller ebenfalls Navigationssysteme mit Karten dieses Unternehmens verbauten. Dies dürfte erklären, warum die Route in zahlreichen Modellen von Navigationssystemen durch den Ortskern von Wehr führt.
Weiter stellte sich dabei heraus, dass es sich bei der Firma TomTom um ein niederländisches Unternehmen handelt. Dies könnte ein Erklärungsansatz sein, dass gerade Motorradfahrer aus den Niederlanden in den betreffenden Straßen gesichtet wurden.

Fazit

Abschließend ließ sich sagen, dass die Route bei den überprüften Kartenanbietern

- Here (Garmin; Verbaute Navigationssysteme Ford / Mercedes) und
- TomTom

durch den Ortskern von Wehr führte.

Die aufgezeigte Routenführung durch den Ortskern, insbesondere durch die Grabenstraße und die Hauptstraße, könnte gegebenenfalls zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens geführt haben.

[9] Vgl. HERE-Navigation: Our Shareholders.

4.2 Subjektives Verkehrssicherheitsempfinden

4.2.1 Bürgerbefragung

Methode

Stichprobe und Untersuchungsablauf

Zur Erhebung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Einwohner, hatten alle Wehrer Bürger ab 14 Jahren die Möglichkeit, an einer „Bürgerbefragung zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr“ teilzunehmen. Darüber hinaus konnten Kinder ihre Erfahrungen in einem Freitextfeld am Ende des Fragebogens schildern, z. B. in Form von Bildern.

Insgesamt lebten zum Befragungszeitpunkt in Wehr 1.117 Personen (Grundgesamtheit) in 546 Haushalten (Stand: 31.12.2019).
Pro Haushalt wurden jeweils zwei Fragebögen als Anlage der „Olbrück Rundschau“, dem wöchentlich erscheinenden Amtsblatt der Verbandsgemeinde Brohltal, ausgegeben. Auch gab es die Möglichkeit, sich den Fragebogen bei der Bäckerei „Genn“ oder dem Hofladen „Esch“ abzuholen oder von der Homepage der Gemeinde Wehr herunterzuladen.

Abbildung 34: Fragebogenaktion in Wehr mit Mitgliedern der Projektgruppe am 17.10.2020.

Von den 1.100 gedruckten Fragebögen wurden 312 Bögen an einem der dafür vorgesehenen Behälter an der Bäckerei „Genn“ und dem Hofladen „Esch“ abgegeben (153 männlich / 153 weiblich / 2 divers / 4 keine Angabe).

293 der Befragten gaben ihr Alter an, sodass sich das Durchschnittsalter auf 53,35 Jahre belief und Befragte vom 14. bis zum 95. Lebensjahr vertreten waren (siehe Abbildung 35).

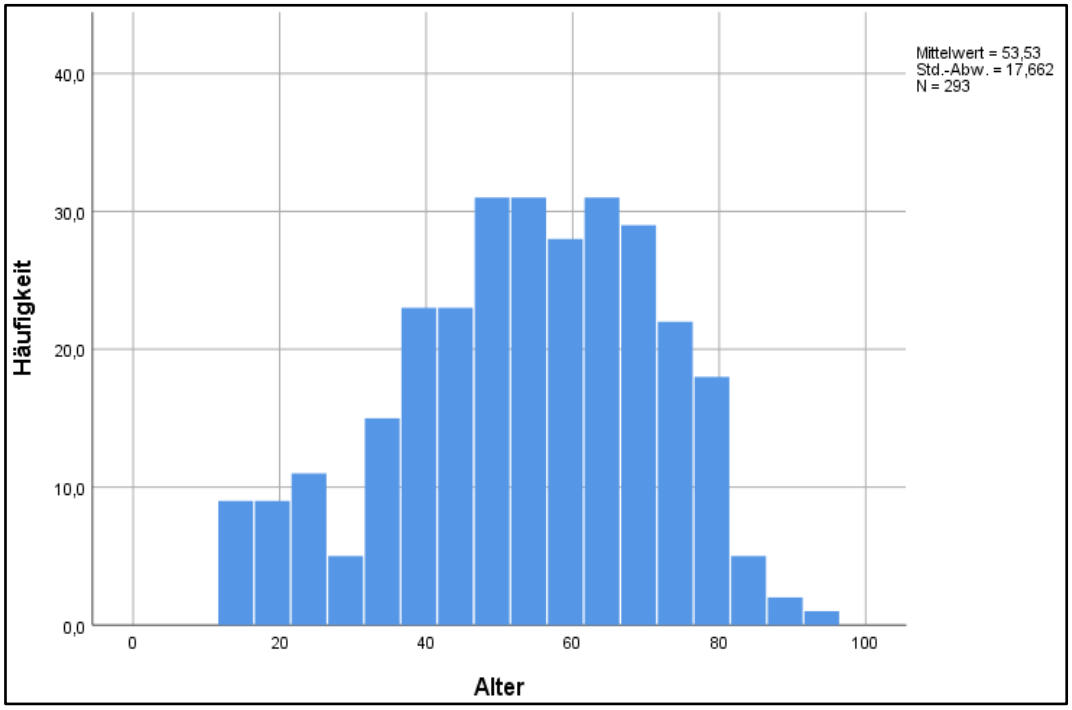


Abbildung 35: Altersstruktur der Befragten.
Alter (X-Achse) / Häufigkeiten (Y-Achse).

Im Schnitt lebten die Befragten seit 35,49 Jahren in der Ortsgemeinde.
Insgesamt gaben 92,9 % der Befragten weiter an, zum Zeitpunkt der Befragung im Besitz eines Führerscheines / einer Fahrerlaubnis gewesen zu sein. Im Durchschnitt erlangten Sie diesen vor 36,54 Jahren. Weitere 4,8 % besaßen zum Zeitpunkt der Bürgerbefragung keinen Führerschein / Fahrerlaubnis und 2,2 % enthielten sich bei der Frage.

Untersuchungsdesign und Fragebogen

Um ein aussagekräftiges Lagebild über die Verkehrssituation in Wehr zu erhalten, wurde von den Fachgebieten Verkehrsrecht/Verkehrslehre und Sozialwissenschaften sowie der Ortsgemeinde ein neunseitiger Fragebogen entworfen.[10]

[10] Der Fragebogen ist in Anlage 6 einzusehen.

Die Umfrage hatte zum Ziel, anonym die Meinungen und Erfahrungen der Bürger zur aktuellen Verkehrssicherheitslage in der Ortsgemeinde zu erheben.

Folgende Daten wurden dazu generiert:

- Angaben zur eigenen Person und der persönlichen Nutzung von Verkehrsmitteln und der Erfahrung mit Verkehrsunfällen.
- Einschätzungen zur Veränderung der Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit in den letzten fünf Jahren.
- Bewertung des Einflusses verschiedener Verhaltensweisen auf Unfälle und „Beinahe-Unfälle".
- Beurteilung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen speziell für die Ortsgemeinde.
- Einschätzungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten in verschiedenen Straßen in Wehr.
- Verhaltensweisen, um Verkehrsunfällen und gefährlichen Situationen vorzubeugen.
- Angaben zu problematischen Verkehrsteilnehmern und gemiedenen Straßen.
- Informationsquellen über verschiedene lokale und aktuelle Geschehnisse.

Auswertungsmethode

Die Fragebögen und die Antworten der Befragten wurden einzeln in einer umfangreichen Tabelle[11] durch das Programm „Microsoft Excel" erfasst und mit Hilfe der Software „IBM SPSS 26.0" ausgewertet.

Die Auswertung gliederte sich in zwei Teile.
Im ersten Teil erfolgte eine deskriptive, also beschreibende Analyse nach dem Prinzip „Frage-Antwort". Für die einzelnen Fragen wurden insbesondere Kennwerte wie Mittelwert (M), Standardabweichung (SD), absolute Häufigkeit (H) und relative Häufigkeit (H(n)) berechnet.
Im zweiten Teil erfolgte eine inferenzstatistische Analyse von Zusammenhängen, wobei verschiedene Fragen miteinander ins Verhältnis gesetzt wurden. So konnte Aufschluss darüber erlangt werden, ob beispielsweise verschiedene Altersgruppen unterschiedliche Ansichten bezüglich bestimmter Themenkomplexe hatten.[12]

[11] Die Exceltabelle liegt auf Grund ihrer Größenordnung nicht im Anhang vor.
[12] Angaben, die nicht aus der folgenden Ausarbeitung oder den Grafiken hervorgehen, sind in Anlage 8 einzusehen.

Deskriptive Auswertung - Ergebnisse[13]

Verkehrsunfall

Zunächst wurde erfragt, ob die Teilnehmer in der Vergangenheit schon einmal an einem Verkehrsunfall beteiligt waren.

Dies war nach eigenen Angaben bei 54,2 % bereits der Fall, demgegenüber fuhren 41,0 % bislang unfallfrei.

Die Mehrzahl der Befragten war bereits an einem Unfall beteiligt.

Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in den letzten zwölf Monaten

Darüber hinaus wurde die Frage gestellt, in welcher Häufigkeit in den letzten zwölf Monaten verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden (siehe Abbildung 36).

Die Befragten waren im letzten Jahr am häufigsten zu Fuß oder mit dem Auto unterwegs.
57,9 % der Befragten waren innerhalb der letzten zwölf Monate „täglich“ mit dem Auto unterwegs. „Mehrmals die Woche“ nutzten noch 31,5 % der Bürger ihr Fahrzeug und nur 4,6 % fuhren „nie“ selbst Auto.
Mitfahrer im Auto waren nur noch 4,9 % „täglich“, jedoch 25,1 % „mehrmals die Woche“, 30,0 % „mehrmals im Monat“ und 21,9 % „mehrmals im Jahr“. 18,2 % waren im letzten Jahr kein Mitfahrer.
Zu Fuß waren im letzten Jahr 46,8 % der Teilnehmer „täglich“ und 33,8 % „mehrmals die Woche“ unterwegs. 14,1 % gingen „mehrmals im Monat“ zu Fuß und 4,6 % „mehrmals im Jahr“. 0,7 % gaben an, dass sie „nie“ zu Fuß unterwegs waren. Öffentliche Verkehrsmittel nutzten in Wehr nur 2,5 % der Befragten „täglich“. 38,2 % nutzten sie im letzten Jahr mehrmals und 55,6 % „nie“.

Am wenigsten nutzten die Bürger im letzten Jahr Moped / Roller / Mofa. Insgesamt 94,0 % gaben an, „nie“ mit diesem Verkehrsmittel gefahren zu sein.

Letztlich ergab sich, dass die Befragten am häufigsten mit dem Auto unterwegs waren. Hier nutzten mehr als die Hälfte der Befragten ihr Auto „täglich“. Ebenso häufig waren die Umfrageteilnehmer im letzten Jahr zu Fuß unterwegs. Öffentliche Verkehrsmittel,

[13] Bei den Darstellungen der prozentualen Werte können auf Grund von Auf- oder Abrundungen geringfügige Abweichungen von der Gesamtmenge (100 %) entstehen.

E-Bikes und Mopeds / Roller / Mofas spielten im letzten Jahr bei den Bürgern der Ortsgemeinde eine weniger große Rolle.

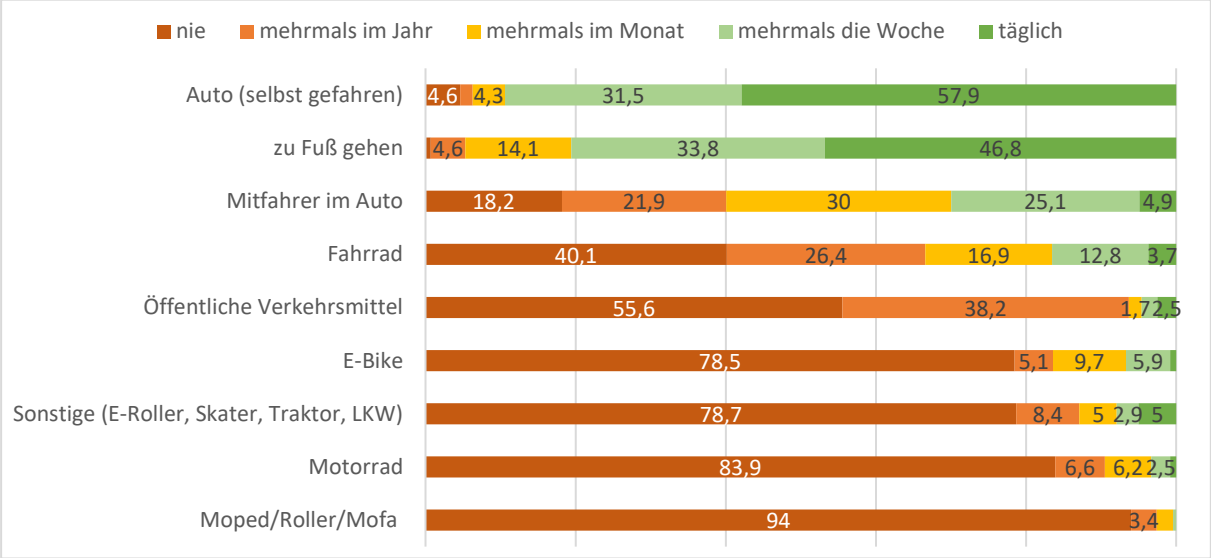


Abbildung 36: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in den letzten zwölf Monaten in Prozent. Auswahlmöglichkeiten: 1-nie, 2-mehrmals im Jahr, 3-mehrmals im Monat, 4-mehrmals in der Woche, 5-täglich. Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“. N: 232-302.

Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel in Bezug auf Verkehrsunfälle

Als nächstes schätzten die Befragten die Gefährlichkeit verschiedener Verkehrsmittel ein (siehe Abbildung 37, Abbildung 38).

Demnach wurden Motorräder von *N* = 290 Teilnehmern mit einem Durchschnittswert von *M* = 3,5 *(SD* = 0,7), also als „gefährlich“ bis „sehr gefährlich“ befunden. 53,8 % schätzten die Zweiräder insgesamt als „sehr gefährlich“ ein.
Einen weiteren Spitzenwert erreichten Mofas, wobei sich ein Mittelwert von *M* = 3,1 (*SD* = 0,8) ergab.
Fahrräder (*M* = 2,6; *SD* = 0,9) und Autos lagen mit einem Durchschnittswert von *M* = 2,6 (*SD* = 0,7) gleich auf.
Am ungefährlichsten galten nach der Einschätzung der Bürger Eisenbahnen *(M* = 1,6; *SD* = 0,6), Flugzeuge (*M* = 1,8; *SD* = 0,8), öffentliche Verkehrsmittel (*M* = 1,8; *SD* = 0,6) sowie das zu Fuß gehen mit *M* = 1,8 (*SD* = 0,8).

Zusammenfassend erachteten die Bürger demnach Motorräder als die gefährlichsten Fortbewegungsmittel. Öffentliche Verkehrsmittel, Flugzeuge, Eisenbahnen sowie das zu Fuß gehen ordneten die Befragten als „eher ungefährlich“ ein.

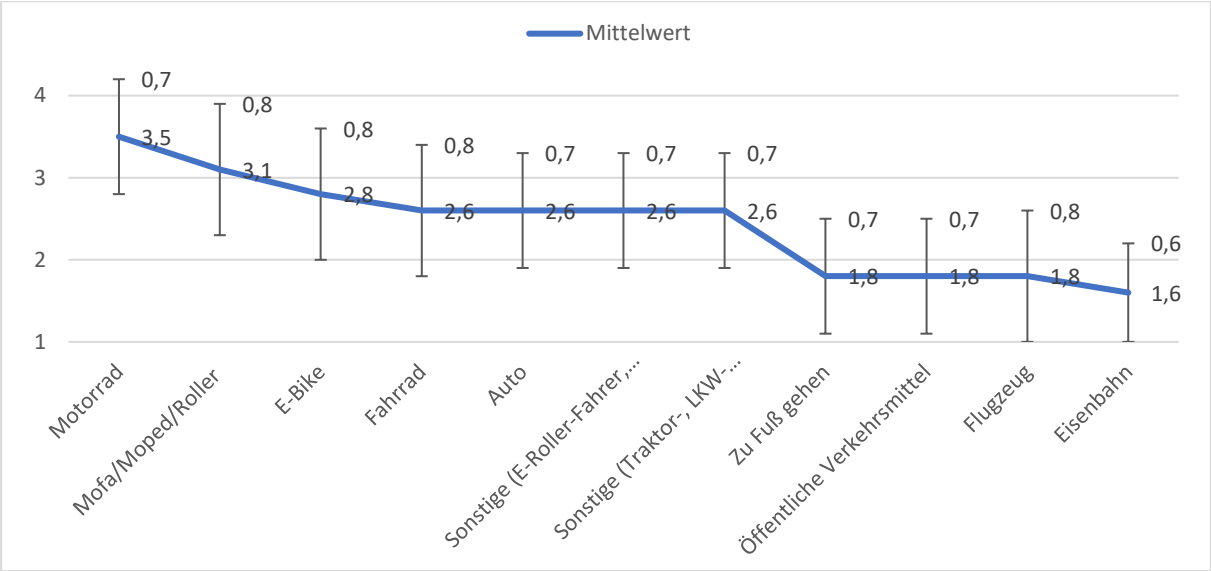


Abbildung 37: Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel.
Verkehrsmittel (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-sehr ungefährlich, 2-ungefährlich, 3-gefährlich und 4-sehr gefährlich (Y-Achse).
N: 263-290.

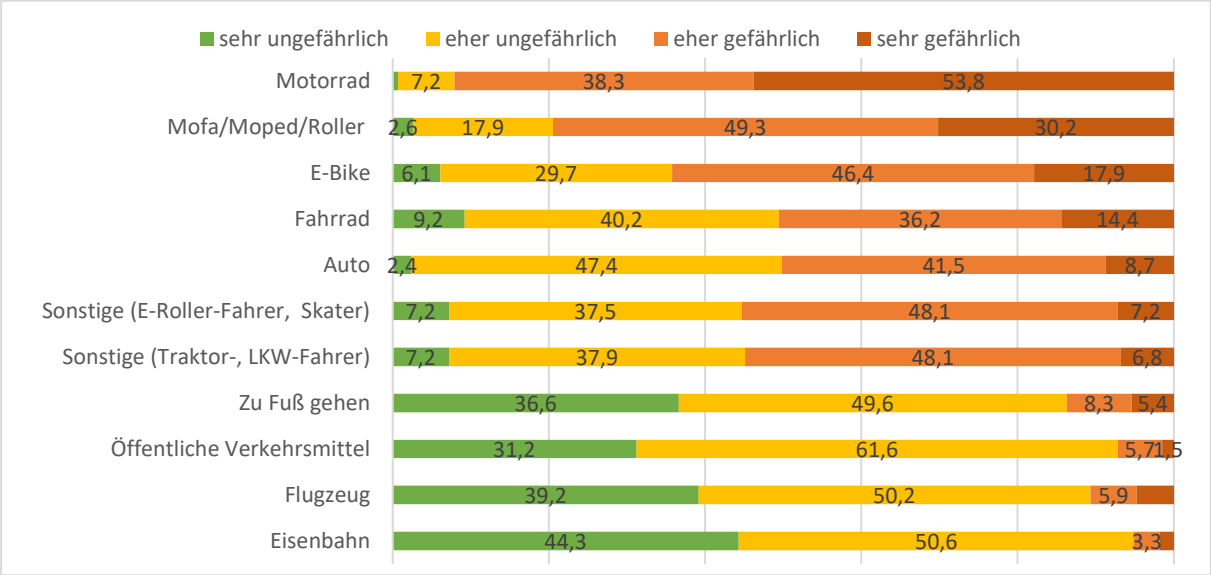


Abbildung 38: Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-sehr ungefährlich, 2-ungefährlich, 3-gefährlich, 4-sehr gefährlich.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 263-290.

Verkehrsbelastung

Weiter wurden die Bürger befragt, inwiefern sich die Verkehrsbelastung in Wehr innerhalb der letzten fünf Jahre verändert hat.

53,9 % der Befragten gaben an, dass die Verkehrsbelastung „eher zunahm“. 42,1 % sagten aus, dass die Verkehrsbelastung sogar „stark zunahm“. Gegenteilig waren

3,6 % der Befragten der Meinung, dass sie „eher abnahm“ und 0,3 %, dass sie in den letzten Jahren „stark abnahm“.

Demzufolge ergab sich nach der Auffassung der Befragten ein Mittelwert von *M* = 3,4 (*SD* = 0,6), also eine Zunahme bis starke Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Straßen in Wehr in den zurückliegenden fünf Jahren.

Verkehrssicherheit

Als nächstes wurde eingeschätzt, inwiefern sich die Verkehrssicherheit in Wehr innerhalb der letzten fünf Jahre veränderte.

Die Verkehrssicherheit hat sich nach der Einschätzung von 19,8 % in den letzten Jahren „stark verschlechtert“. Sogar 70,5 % gaben an, dass sich die Verkehrssicherheit „eher verschlechtert“ hat. 9,4 % der Befragten waren der Meinung, dass sich die Lage in den letzten Jahren „eher verbesserte“ und für 0,3 % verbesserte sich die Verkehrssicherheitslage in Wehr stark.

Daraus ergab sich im Schnitt eine Einschätzung von *M* = 1,9 (*SD* = 0,5), also eine Verschlechterung bis starke Verschlechterung der Verkehrssicherheitslage in Wehr in den zurückliegenden fünf Jahren.

Rolle verschiedener Verhaltensweisen in Bezug auf Unfälle und „Beinahe-Unfälle“

Ferner wurde erfragt, welche Verhaltensweisen und Situationen bei Verkehrsunfällen und „Beinahe-Unfällen“ aus Sicht der Bürger in Wehr eine Rolle spielten (siehe Abbildung 39).

Die Ursachen „Vorfahrtsmissachtung“ (*M* = 3,3; *SD* = 0,7), „Unachtsamkeit“ (M = 3,3; *SD* = 0,7), „überhöhte Geschwindigkeit“ (*M* = 3,3; *SD* = 0,8) und „Falschparken“ (*M* = 3,3; *SD* = 0,8) erachteten die Bürger als wahrscheinlichste Ursachen für Unfälle und „Beinahe-Unfälle“.
„Ablenkung“ (*SD* = 0,8) und das „Fehlverhalten von PKW-Fahrern“ (*SD* = 0,7) lagen dicht dahinter und erreichten einen Mittelwert von *M* = 3,1.
Als unwahrscheinlichste Ursache wurde von den Befragten die „Übermüdung von Fahrern“ eingeschätzt. Diese erreichte einen Mittelwert von *M* = 2,2 (*SD* = 0,7). Auch „Alkoholisierung / Drogenkonsum“ (*SD* = 1) sowie das Fehlverhalten von Fußgängern (*SD* = 0,7) und Fahrradfahrern (*SD* = 0,8) spielte mit einem Mittelwert von *M* = 2,4 für die Umfrageteilnehmer in Bezug auf Unfälle im Schnitt eher keine große Rolle.

Zusammenfassend spielten nach Meinung der Befragten folgende Verhaltensweisen und Situationen die größte Rolle im Hinblick auf Verkehrsunfälle und Beinahe-Unfälle: „Vorfahrtsmissachtung“, „überhöhte Geschwindigkeit“, „Falschparken“ sowie „Unachtsamkeit“.

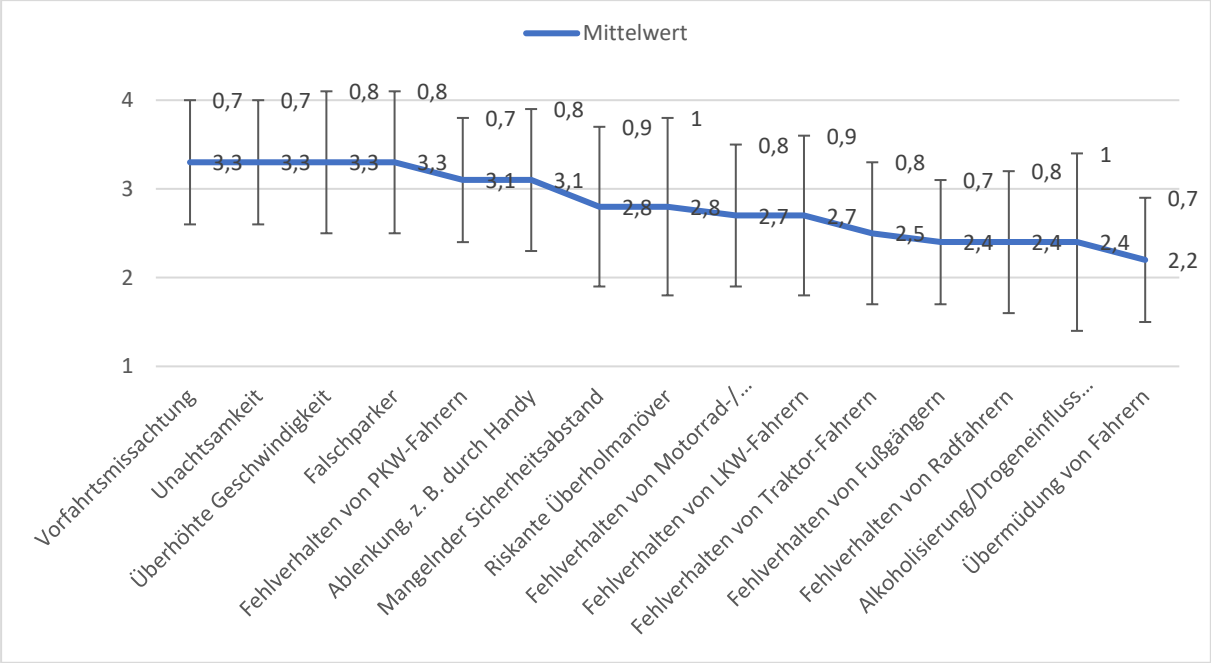


Abbildung 39: Rolle verschiedener Verhaltensweisen in Bezug auf Unfälle und „Beinahe-Unfälle“. Verhaltensweisen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-spielen überhaupt keine Rolle, 2-spielen keine große Rolle, 3-spielen eine Rolle, 4-spielen eine große Rolle (Y-Achse). N: 248-286.

Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsunfallbeteiligung

Weiterhin konnten die Befragten die Wahrscheinlichkeit, in verschiedenen Verkehrsmitteln bzw. als Fußgänger an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein, einschätzen (siehe Abbildung 40).

Am wahrscheinlichsten schätzten die Befragten einen Verkehrsunfall als Fahrer eines PKW ein. Es ergab sich hier ein Durchschnittswert von $M = 2{,}4$ ($SD = 0{,}8$), also zwischen „eher unwahrscheinlich“ und „wahrscheinlich“.

Als Fußgänger in Wehr einen Unfall zu erleiden, wurde mit einem Mittelwert von $M = 2{,}2$ ($SD = 0{,}7$) als „eher unwahrscheinlich“ eingeschätzt.

Auch als Mitfahrer in einem PKW einen Unfall zu erfahren, hielten die Teilnehmer mit einem Mittelwert von $M = 2{,}1$ ($SD = 0{,}7$) für „eher unwahrscheinlich“. Der Wert $M = 2{,}1$ ($SD = 0{,}8$) ergab sich ebenso für Fahrradfahrer.

Als Motorradfahrer ($M = 2$; $SD = 1$) und E-Bike-Fahrer ($M = 2$; $SD = 0{,}8$) in einen Unfall involviert zu sein, hielten die Bürger für gleichermaßen „eher unwahrscheinlich“.

Als verkehrssicherste Verkehrsmittel galten in den Augen der Befragten öffentliche Verkehrsmittel. Mit diesen in einen Unfall verwickelt zu sein, befanden sie „überhaupt nicht wahrscheinlich“ bis „eher unwahrscheinlich“ (*M* = 1,6; *SD* = 0,7).

Zusammenfassend ließ sich hier feststellen, dass die Bürger es in keinem der Fälle für „sehr wahrscheinlich“ hielten, einen Unfall in Wehr zu erleiden. Die Mittelwerte beliefen sich alle auf Werte zwischen *M* = 1,6 - 2,4. Es war also aus Sicht der Bürger im Schnitt „eher unwahrscheinlich“, einen Verkehrsunfall zu erleiden.

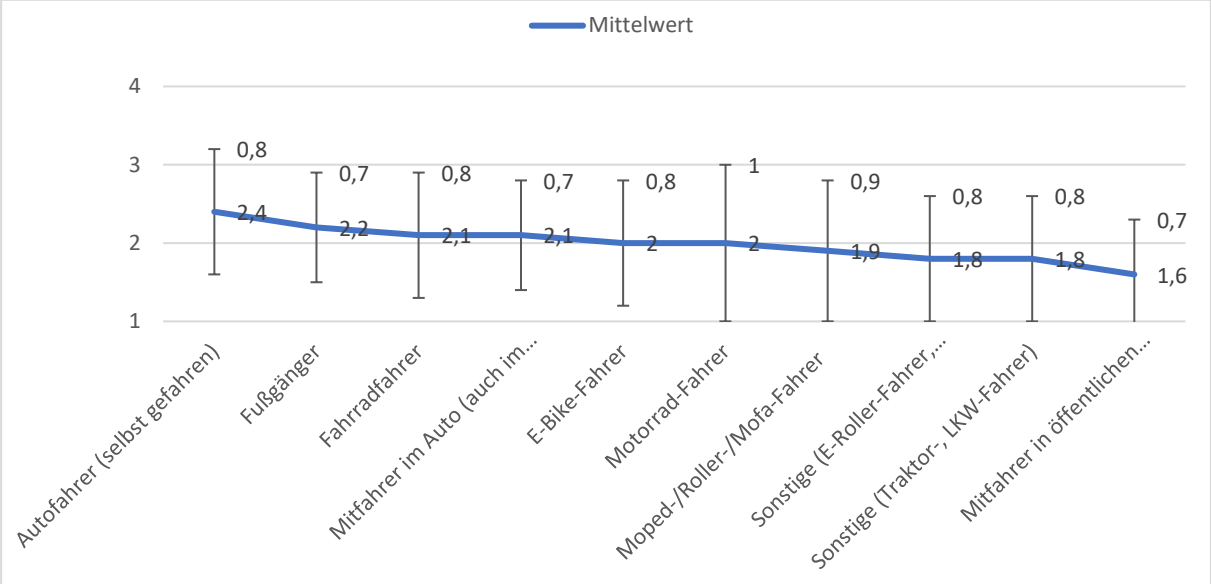


Abbildung 40: Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsunfallbeteiligung.
Verkehrsmittel (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht wahrscheinlich, 2-eher unwahrscheinlich, 3-wahrscheinlich, 4-sehr wahrscheinlich (Y-Achse).
N: 224-288.

Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen

Zudem wurde erfragt, in welcher Häufigkeit verschiedene Verhaltensweisen zum Schutz vor Unfällen durch die Befragten vorgenommen wurden (siehe Abbildung 41, Abbildung 42).

Wichtig war für die Umfrageteilnehmer in erster Linie das Anlegen eines Sicherheitsgurtes. Der Mittelwert betrug hier *M* = 3,9 *(SD* = 0,4), also fast den Höchstwert „4“. Sprich 92,3 % der Befragten gaben an, den Sicherheitsgurt in Fahrzeugen stets zu verwenden.
Ähnliche Werte gingen aus der Tabelle im Hinblick auf das Verwenden von Kindersitzen hervor. 91,4 % der Befragten ließen Kinder nur mit einem entsprechenden Sitz mitfahren. Der Mittelwert betrug hier mit *M* = 3,8 (*SD* = 0,7) nur unwesentlich weniger als beim Anlegen eines Sicherheitsgurtes.

Bezogen auf das Parkverhalten gaben 76,9 % an, „immer“ auf dem eigenen Grundstück zu parken und 10,7 % nutzten „oft“ das eigene Grundstück als Parkfläche. Der Mittelwert lag bei *M* = 3,6 (*SD* = 0,8).

Bezogen auf das eigene Parkverhalten gaben 65,2 % der Bürger an, in Wehr „immer“ ordnungsgemäß zu parken und 15,9 % nutzten „oft“ die ausgewiesenen Parkflächen. Als Mittelwert ergab sich *M* = 3,4 (*SD* = 1,0).

Am wenigsten wurde von Befragten auf reflektierende Kleidung im Straßenverkehr geachtet. Als Fahrradfahrer trugen 26,7 % der Befragten „immer“ reflektierende Kleidung, 16,8 % trugen sie „oft“, 31 % „selten“ und 23,8 % “nie“ (*M* = 2,5; *SD* = 1,1). Als Fußgänger achteten 10,1 % „immer“ auf reflektierende Kleidung, 19 % „oft“, 41,5 % „selten“ und 29,5 % passten die Kleidung „nie“ den Lichtverhältnissen an. Insgesamt ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2,1 (*SD* = 0,9).

Es stellte sich demnach heraus, dass die Befragten zum Vorbeugen von Verkehrsunfällen am meisten Wert auf das Anlegen eines Sicherheitsgurtes und das Nutzen eines Kindersitzes sowie Fahrradhelmes bei den Kindern legten. Einen eher geringen Stellenwert hatte für die Bürger im Schnitt das Tragen reflektierender Kleidung als Fußgänger/Radfahrer.

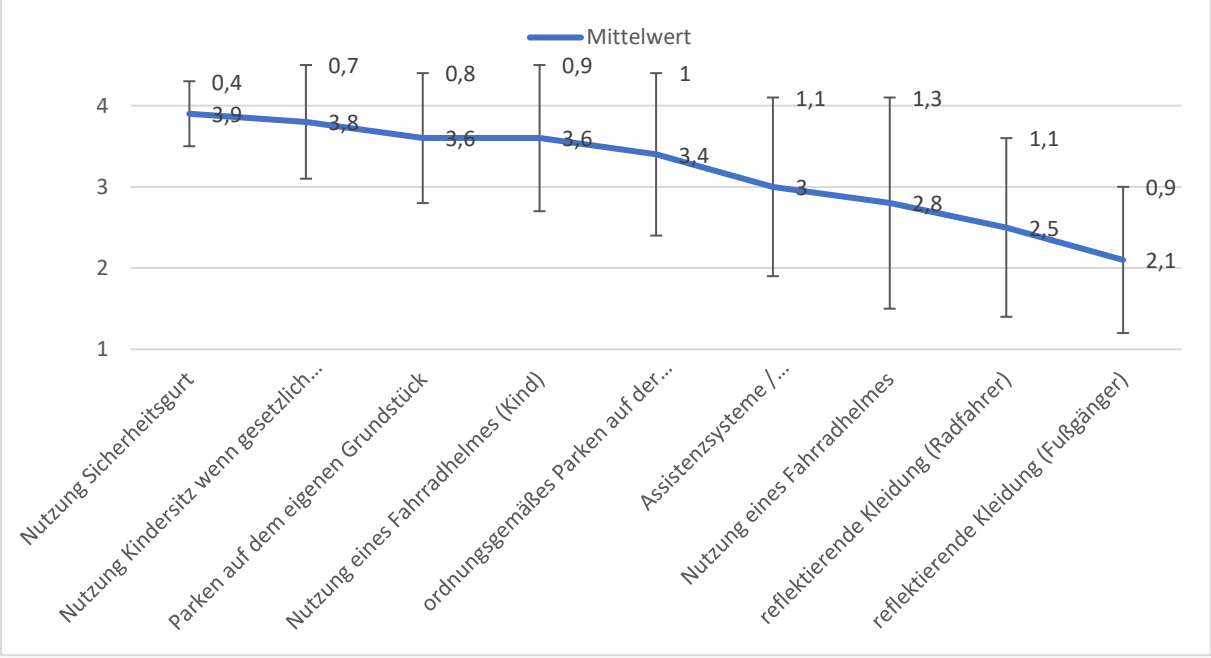


Abbildung 41: Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen.
Verhaltensweisen / Maßnahmen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-nie, 2-selten, 3-oft, 4-immer (Y-Achse).
N: 167-299.

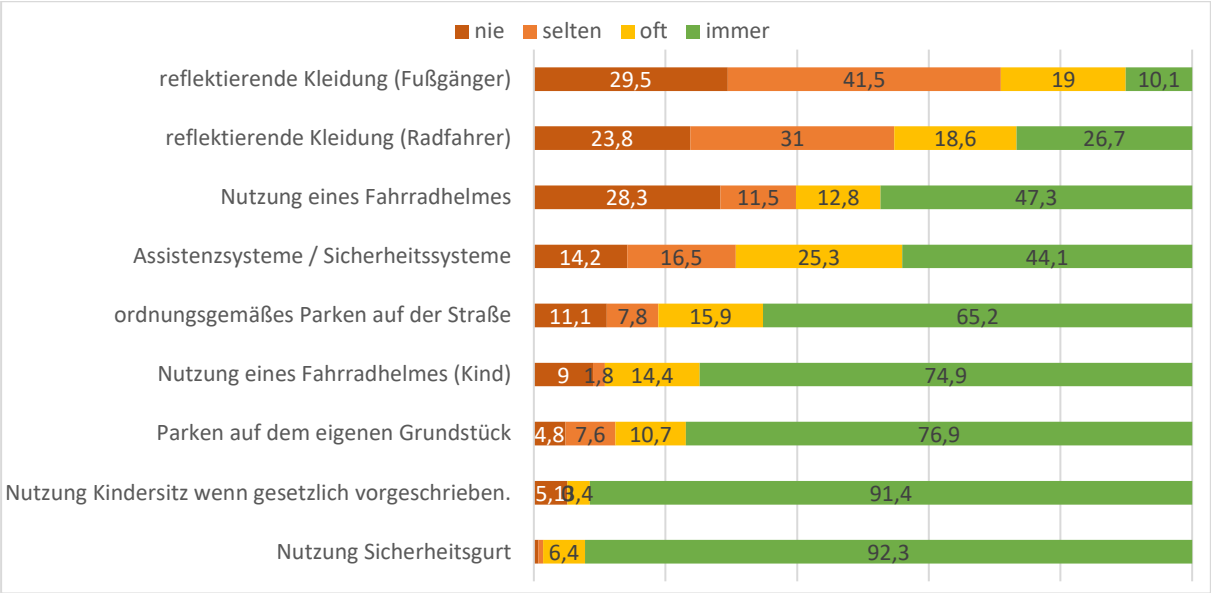


Abbildung 42: Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-nie, 2-selten, 3-oft, 4-immer.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 167-299.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Ortsgemeinde

In der nächsten Frage wurden mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheitslage in Wehr aufgelistet. Die Umfrageteilnehmer konnten nun einschätzen, inwiefern diese Maßnahmen in der Ortsgemeinde als sinnvoll erachtet wurden (siehe Abbildung 43).

„Vermehrte Kontrollen durch die Verbandsgemeinde“ (z. B. Parkverstöße) schätzten die Teilnehmer der Befragung als „sinnvoll“ ein (M = 3,3; SD = 0,9).
Einen ebenso großen Stellenwert hatte die „Sanierung der Straßen“ (M = 3,3; SD = 0,8), die „Einrichtung von Halteverboten“ (M = 3,3; SD = 0,9), die „Ausweisung von Parkflächen“ und die „Schaffung zusätzlicher Parkplätze“ (beides M = 3,3; SD = 0,8).
Als „eher nicht sinnvoll“ erachteten die Befragten das „Aufhängen von Plakaten oder Bannern“ mit einem Mittelwert von M = 2 (SD = 0,8).
Auch die „Durchführung von Präventionsmaßnahmen“ wurde mit einem Mittelwert von M = 2,4 (SD = 0,9) als „eher nicht sinnvoll“ erachtet. Ähnlich bewerteten die Bürger mit einem Mittelwert von M = 2,4 (SD = 1,0) die Maßnahme des „Errichtens von Fahrbahnverengungen“.

Zusammenfassend ließ sich hierzu sagen, dass die Bürger zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr folgende Maßnahmen als „sinnvoll“ erachteten:

„Vermehrte Kontrollen durch die Verbandsgemeinde“, die „Sanierung der Straßen“, das „Ausweisen von Parkflächen“ und die „Schaffung neuer Parkflächen“ sowie die „Einrichtung von Halteverboten“.

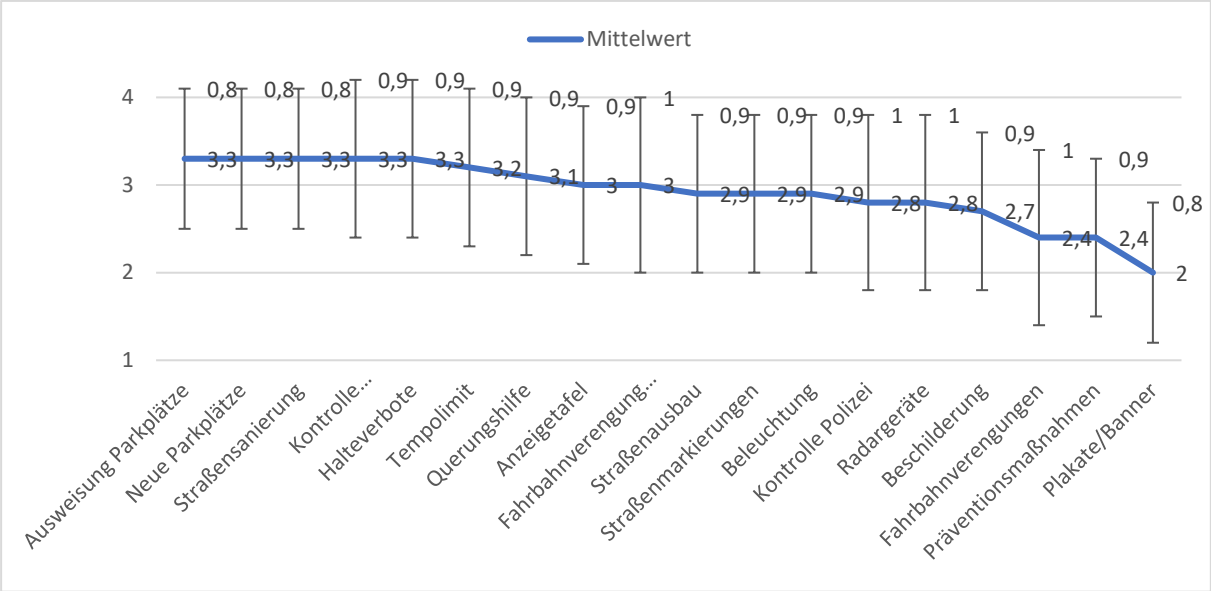


Abbildung 43: Nutzen verschiedener Sicherheitsmaßnahmen zur Vorbeugung von Verkehrsunfällen in Wehr. Maßnahmen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht sinnvoll, 2-eher nicht sinnvoll, 3-sinnvoll, 4-sehr sinnvoll (Y-Achse).
N: 261-289.

Die Befragten konnten zudem im Freitext eigene Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Wehr einbringen. Diese Vorschläge wurden in verschiedene Gruppen eingeteilt. Auf die wesentlichen und meistgenannten Vorschläge wird im Folgenden eingegangen:

Insgesamt 53 Personen (17 %) thematisierten hier die Parkproblematik, die nach Angaben der Umfrageteilnehmer vor allem in der Niederzissener Straße, der Grabenstraße, der Marktstraße und der Hauptstraße (insb. im Bereich der Bäckerei „Genn“) präsent war. Zusammenfassend ging daraus hervor, dass es durch teils beidseitig parkende Fahrzeuge der Anwohner (zum Teil in falscher Richtung) an den betreffenden Stellen zu Schwierigkeiten verschiedenster Art kommt. Insbesondere größere Fahrzeuge konnten diese Streckenabschnitte nur noch schwerlich passieren und es ereigneten sich Konflikte im Begegnungsverkehr.

Als Abhilfemaßnahmen führten die Bürger Parkverbote, die Aufforderungen an die Anwohner in den eigenen Höfen zu parken und Einbahnstraßenregelungen an.

Neben problematischen Parksituationen wurden vor allem auch Geschwindigkeitsübertretungen an den Ortseingängen, auf den Umgehungsstraßen, im Ortskern und in Wohngebieten angesprochen.

Lösungsvorschläge der Bürger waren „Tempo 30 - Regelungen“ und das Einrichten verkehrsberuhigter Bereiche.
Weiter wurden explizit feste Radarmessanlagen, Fahrbahnschwellen und das Einrichten von Fahrbahnverengungen seitens der Bürger vorgeschlagen.
Die Fahrbahnverengung am Ortseingang aus Richtung Niederzissen wurde hinsichtlich der Positionierung und Baulichkeit von mehreren Umfrageteilnehmern kritisiert. Hierzu wurde vorgeschlagen, die Fahrbahnverengung durch Verkehrsschwellen zu ersetzen oder zu verlegen.
Weitere Ausführungen bezogen sich auf die Einmündung Gleeser Straße / Niederzissener Straße / Hauptstraße. Diese sei unübersichtlich und Markierungen auf der Straße irreführend.
Zudem schlugen die Bürger ergänzend vor, Verkehrsspiegel in den Straßen Im Winkel auf Höhe der Hausnummer 13, Im Wiesengrund und in der Gleeser Straße anzubringen.
Vereinzelt bemängelten Bürger den Standort der Bushaltestelle am Galenberger Weg und die daraus resultierende Unübersichtlichkeit des Verkehrsraums.

Die bedeutsamsten, freitextlich angeführten Kritikpunkte aus Sicht der Befragten waren hier: Unübersichtliche Einmündungen / Kreuzungen, Geschwindigkeitsübertretungen und die Parksituation.

Fahrbahnverengung am Ortsausgang in Richtung Niederzissen

Ferner konnten die Umfrageteilnehmer angeben, ob und inwiefern sich die Verkehrssicherheit durch die Einengung am Ortsausgang Richtung Niederzissen verbessert hat.

Nach den Auswertungen ergab sich, dass 62,2 % der Befragten die Meinung vertraten, dass sich die Verkehrssicherheit durch die Fahrbahnverengung „eher verbessert“ habe. Demnach ergab sich ein Mittelwert von $M = 2{,}8$ ($SD = 0{,}7$).

Zusammenfassend waren die Bürger Wehrs im Schnitt der Meinung, dass sich die Verkehrssicherheitslage durch die Einengung in Richtung Niederzissen „eher verbesserte“.

Subjektive Sicherheit

Die nächsten drei Fragen zielten darauf ab, einen Eindruck des Sicherheitsgefühls der Bürger betreffend den Straßenverkehr in Wehr zu erlangen. So wurde erfragt, für wie

wahrscheinlich es die Befragten hielten, innerhalb der folgenden zwölf Monate im Straßenverkehr einen Unfall in Wehr zu erleiden, gefährdet (Beinahe-Unfall) oder behindert zu werden (siehe Abbildung 44, Abbildung 45).

Die Umfrageteilnehmer hielten eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr für die wahrscheinlichste Folge. Insgesamt 53 % der Befragten hielten es für „sehr wahrscheinlich“ und 35,1 % für „eher wahrscheinlich“, in den nächsten zwölf Monaten im Straßenverkehr in Wehr behindert zu werden. Es ergab sich ein Mittelwert von *M* = 3,4 *(SD* = 0,7).

Weniger wahrscheinlich war es in den Augen der Befragten, im kommenden Jahr im Straßenverkehr in Wehr gefährdet zu werden. 16,3 % hielten es für „sehr wahrscheinlich“, 38,8 % für „eher wahrscheinlich“ und ein fast ebenso großer Anteil (38,1 %) für „eher unwahrscheinlich“, eine Gefährdung in Wehr durch andere Verkehrsteilnehmer zu erfahren. In Gänze betrachtet ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2,6 (*SD* = 0,8).

Innerhalb der nächsten zwölf Monate einen Verkehrsunfall in Wehr zu erleiden, hielten 2,0 % der Befragten für „sehr wahrscheinlich“. 15,3 % erachteten die Gefahr zu verunfallen für „eher wahrscheinlich“, 58,6 % für „eher unwahrscheinlich“ und 24,1 % für „sehr unwahrscheinlich“. Der Mittelwert belief sich auf *M* = 2,0, also dem genauen Wert von „eher unwahrscheinlich“ (*SD* = 0,7). Demnach hielten es die Bürger im Schnitt für „sehr wahrscheinlich“, im Straßenverkehr in Wehr behindert zu werden, für „eher wahrscheinlich“, gefährdet zu werden und für „eher unwahrscheinlich“ bis „sehr unwahrscheinlich“, in Wehr einen Unfall zu erleiden.

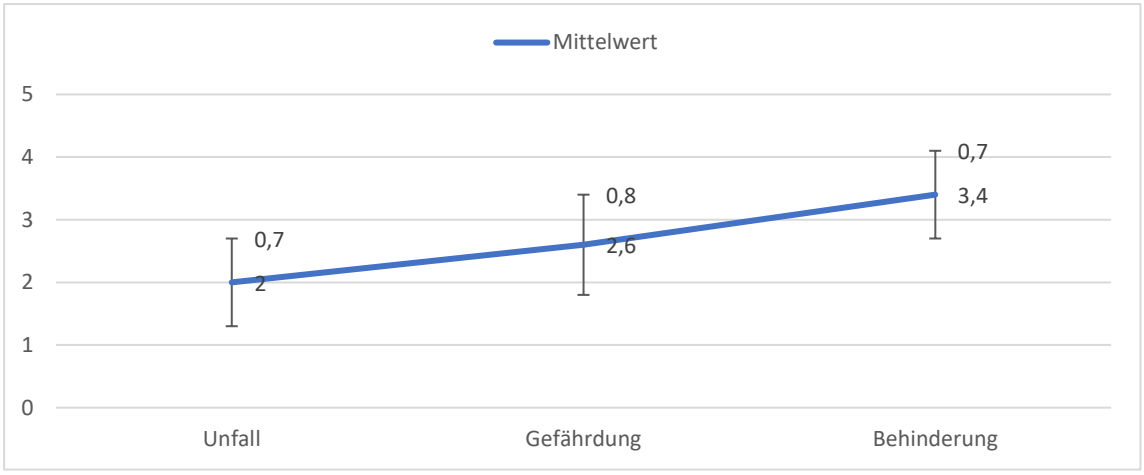


Abbildung 44: Subjektive Sicherheit. Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall, eine Gefährdung oder eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr.
Folgen im Straßenverkehr (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-sehr unwahrscheinlich, 2-eher unwahrscheinlich, 3-eher wahrscheinlich, 4-sehr wahrscheinlich (Y-Achse).
N: 294-302.

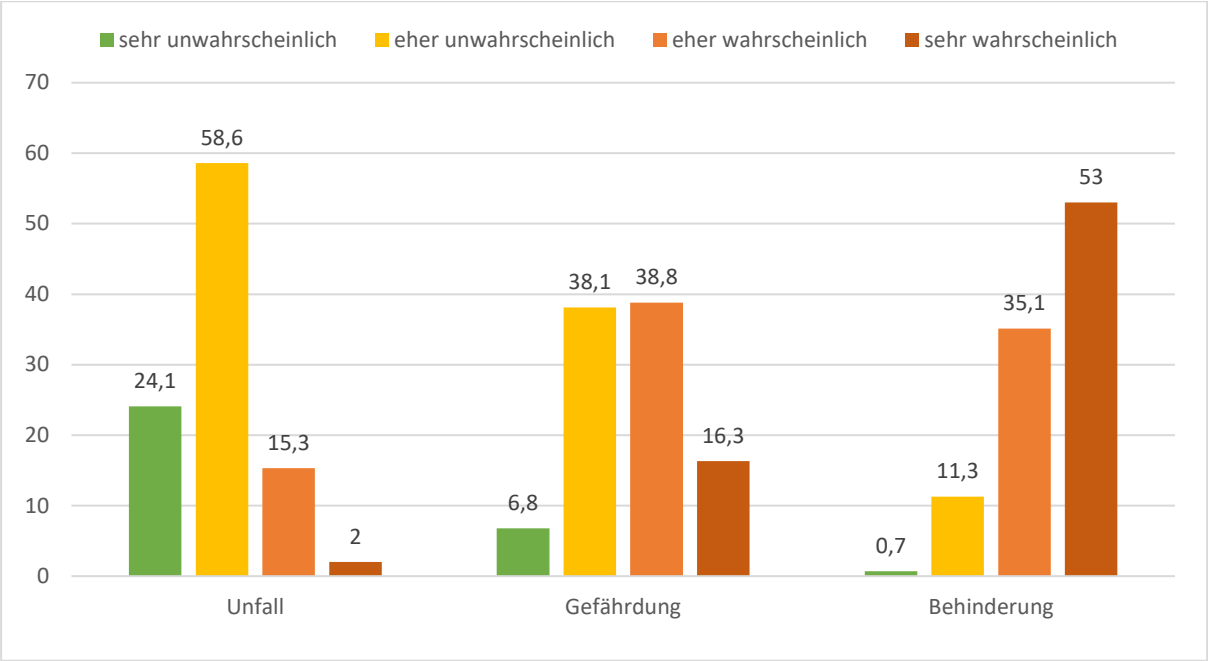


Abbildung 45: Subjektive Sicherheit. Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall, eine Gefährdung oder eine Behinderung im Straßenverkehr in Wehr in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-sehr unwahrscheinlich, 2-eher unwahrscheinlich, 3-eher wahrscheinlich, 4-sehr wahrscheinlich.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 294-302.

Sicherheitsgefühl in ausgewählten Straßen

Darüber hinaus wurde erfragt, wie sicher sich die Bürger in der Marktstraße, der Niederzissener Straße, der Bachstraße, der Grabenstraße und der Hauptstraße fühlten (siehe Abbildung 46, Abbildung 47).

Die Bachstraße stuften die Befragten mit einem Mittelwert von *M* = 2,8 *(SD* = 0,7) als sicherste der fünf Straßen ein. Hier gaben 58,8 % an, sich „eher sicher“ zu fühlen und 10,9 % sich „sehr sicher“ zu fühlen. Auf der anderen Seite gaben 26,6 % an, sich „eher unsicher“ und 3,7 % „überhaupt nicht sicher“ in der Bachstraße zu fühlen.
Die Grabenstraße verzeichnete den Mittelwert *M* = 2,7 (*SD* = 0,8). 15,5 % gaben an, sich dort „sehr sicher“ zu fühlen. 46,1 % fühlten sich in der Grabenstraße „eher sicher“, 31,4 % „eher unsicher“ und 7,0 % gaben an, sich dort „überhaupt nicht sicher“ zu fühlen.
An dritter Stelle stand die Marktstraße mit einem Mittelwert von *M* = 2,5 (*SD* = 0,8). Insgesamt 49,3 % fühlten sich hier „eher sicher“ oder „sehr sicher“. 50,7 % gaben an, sich in der Marktstraße „eher unsicher“ oder „überhaupt nicht sicher“ zu fühlen.

Die Hauptstraße erreichte einen Mittelwert von *M* = 2,2 (*SD* = 0,8). 32,6 % gaben an, sich hier „eher sicher“ oder „sehr sicher“ zu fühlen. 47,2 % fühlten sich „eher unsicher“ und ganze 20,1 % „überhaupt nicht sicher“.
Von den fünf Straßen fühlten sich die Befragten in der Niederzissener Straße am unsichersten. Der Mittelwert betrug hier lediglich *M* = 2,0 (*SD* = 0,8). Nur noch 4,7 % fühlten sich hier „sehr sicher“ und 20,8 % „eher sicher“. 45,5 % der Befragten fühlten sich in der Niederzissener Straße „eher unsicher“ und 29,0 % „überhaupt nicht sicher“.

Ferner bestand im Fragebogen die Möglichkeit, zwei Straßen zur Beurteilung des Sicherheitsgefühls zu ergänzen.
Insgesamt elf Personen ergänzten die Gleeser Straße. Hier ergab sich als Mittelwert *M* = 1,4, sprich die Befragten fühlten sich hier im Schnitt „überhaupt nicht sicher“ bis „eher unsicher“. Neun Personen erwähnten die Straße Im Winkel (*M* = 2,3). Insgesamt acht Personen fügten zur Bewertung die Straßen Im Paradies (*M* = 2,9) und Geringweg (*M* = 1,3) hinzu.

Abschließend ließ sich festhalten, dass sich die Bürger in der Bachstraße und Grabenstraße „eher sicher“ fühlten. In der Hauptstraße und Niederzissener Straße fühlten sich die Bürger „eher unsicher“ bis „überhaupt nicht sicher“. Für die Marktstraße konnte keine einheitliche Tendenz erkannt werden.

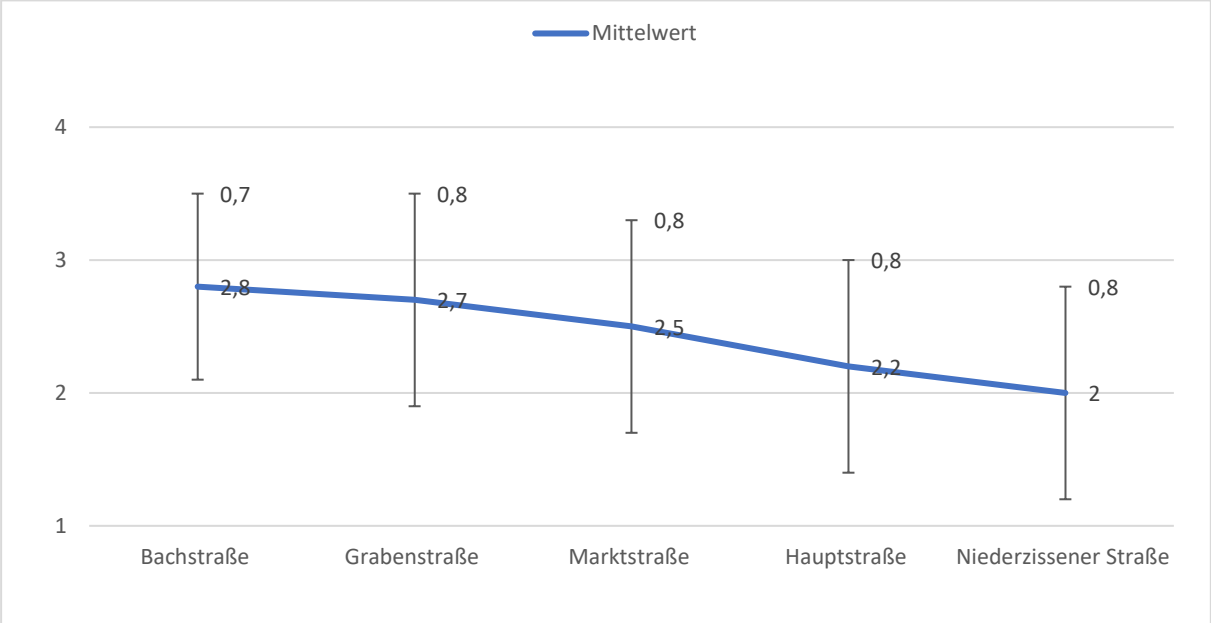


Abbildung 46: Sicherheitsgefühl in ausgewählten Straßen.
Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht sicher, 2-eher unsicher, 3-eher sicher, 4-sehr sicher (Y-Achse).
N: 267-288.

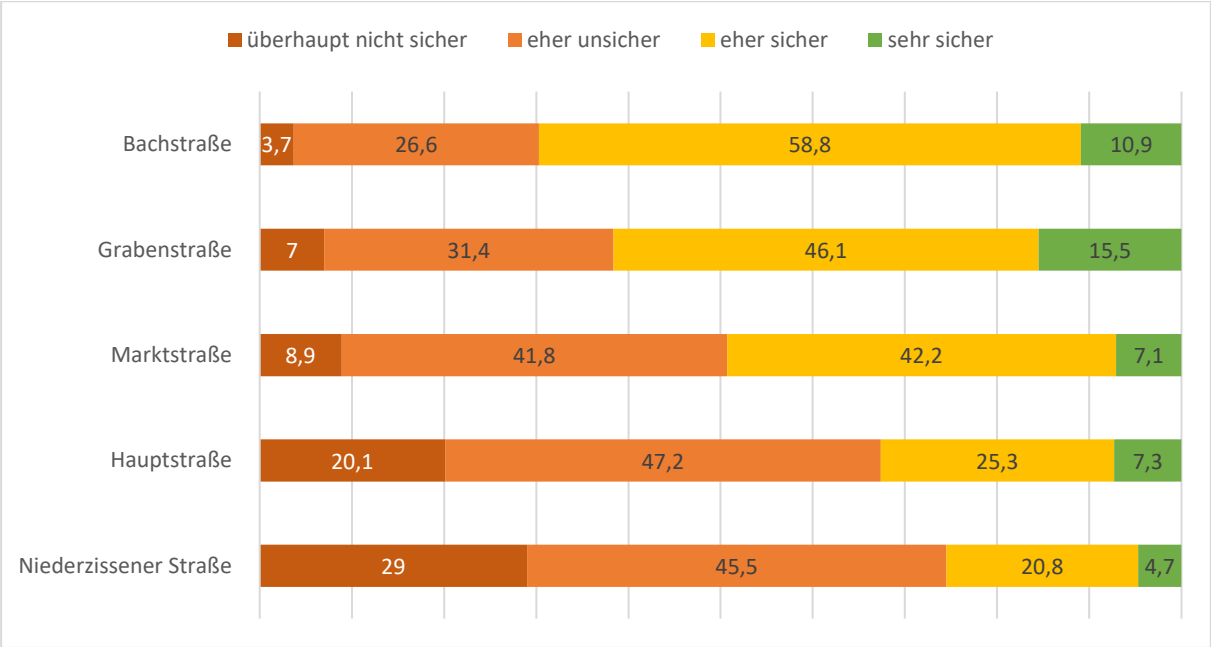


Abbildung 47: Sicherheitsgefühl in ausgewählten Straßen in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht sicher, 2-eher unsicher, 3-eher sicher, 4-sehr sicher.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 267-288.

Vermeiden von ausgewählten Straßen in der Ortsgemeinde

Im weiteren Verlauf der Befragung konnten die Bürger angeben, ob sie in Wehr verschiedene Straßen als PKW-Fahrer, Motorrad-Fahrer (auch Roller-, Moped-Fahrer), Radfahrer oder Fußgänger mieden (siehe Abbildung 48).[14]

Die Hauptstraße wurde von 34,9 % mit einem PKW gemieden. 9,3 % umgingen sie mit einem Motorrad, Roller oder Moped.

Die Grabenstraße mieden 32,9 % der Befragten mit einem PKW. 6,1 % gaben an, mit einem Motorrad, Roller oder Moped eher nicht durch die Grabenstraße zu fahren.

Insgesamt 30,8 % mieden die Niederzissener Straße mit einem PKW und 16,3 % mit einem Motorrad, Roller oder Moped.

Weniger vermieden die Befragten die Marktstraße. 17 % der Befragten gaben an, die Marktstraße mit einem PKW und 4,2 % mit einem Motorrad, Roller oder Moped zu meiden.

Die Bachstraße mieden 9,3 % der Befragten mit dem PKW und 3,8 % mit dem Motorrad, Roller oder Moped.

[14] Da sich die Werte in Bezug auf Fahrräder oder Fußgänger alle im Bereich zwischen 0,3 % und 2,6 % bewegten, wurden sie in den Ausführungen nicht näher angesprochen.

Weiter bestand die Möglichkeit, bis zu zwei Ergänzungen anzuführen. Hier nannten je drei Personen die Gleeser Straße, Hinter der Mauer und die Kirchstraße.

Abschließend ließ sich sagen, dass die Straßen in Wehr, wenn sie gemieden wurden, am ehesten von PKW-Fahrern gemieden wurden. Die meisten befragten Bürger mieden jedoch die Niederzissener Straße. Hier gaben 49,4 % der Befragten an, diese in mindestens einem der ausgewählten Verkehrsmittel zu meiden. Die Hauptstraße wurde noch von 47,4 % der Befragten gemieden. In der Grabenstraße gaben noch 39,4 % an, die Straße mit einem PKW und/oder einem der anderen Verkehrsmittel zu meiden. Die Marktstraße mieden 22,5 % und die Bachstraße 13,4 % der Umfrageteilnehmer.

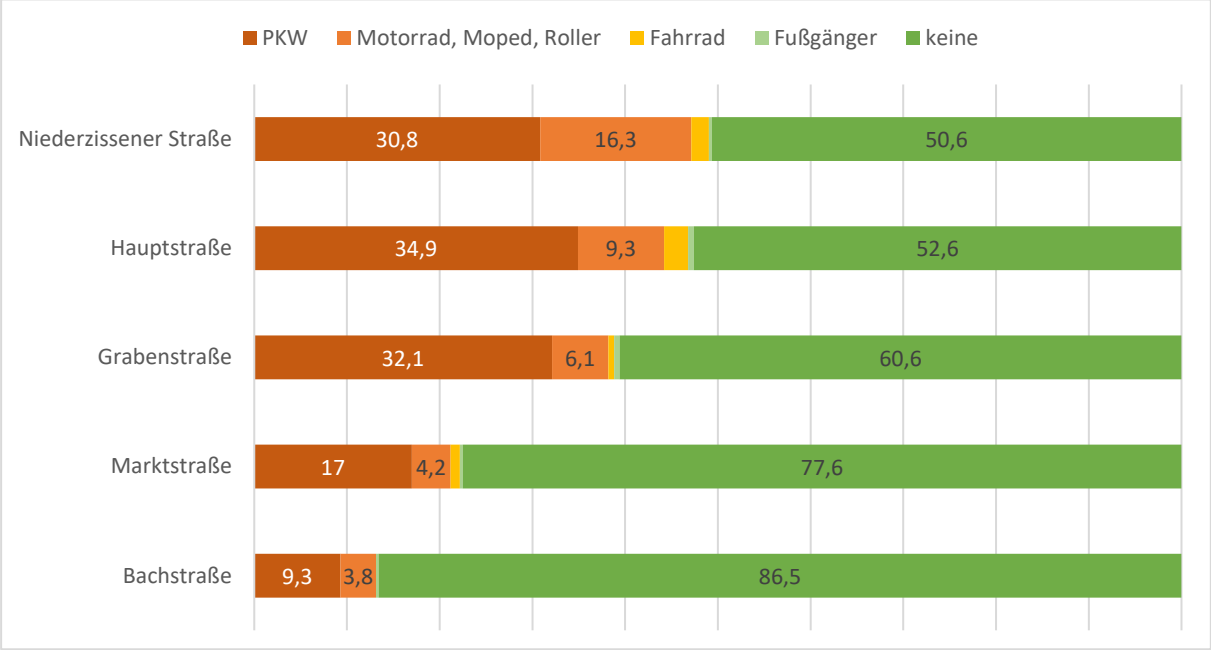


Abbildung 48: Vermeiden von ausgewählten Straßen mit verschiedenen Verkehrsmitteln oder als Fußgänger in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 4-PKW-Fahrer, 3-Motorrad-, Roller-, Moped-Fahrer, 2-Radfahrer, 1-Fußgänger.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 42-154.

Durchschnittsgeschwindigkeiten in ausgewählten Straßen

Ferner schätzen die Bewohner Wehrs in einer Frage die Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Niederzissener Straße, der Hauptstraße, der Grabenstraße, der Marktstraße und der Bachstraße ein (siehe Abbildung 49).

Am höchsten wurde die Durchschnittsgeschwindigkeit durch die Befragten in der Niederzissener Straße eingeschätzt. Hier ergab sich ein Mittelwert von $M = 4{,}3$ ($SD = 1{,}1$). Dies entspricht einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 53 km/h.

Fast ein ebenso hoher Wert ergab sich mit *M* = 4,1 *(SD* = 0,9) in der Marktstraße, also 51 km/h.
In der Bachstraße lag der Mittelwert bei *M* = 3,8 *(SD* = 0,9), also 48 km/h.
Am geringsten schätzten die Umfrageteilnehmer die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Hauptstraße und der Grabenstraße ein. Es ergab sich ein Mittelwert von *M* = 3,0 *(SD* = 1) in der Hauptstraße, also dementsprechend 40 km/h und *M* = 2,6 *(SD* = 0,9) in der Grabenstraße, also 36 km/h.

Zusammenfassend ließ sich feststellen, dass die Bewohner Wehrs in der Marktstraße (*M* = 4,1, also 51 km/h), in der Niederzissener Straße (M = 4,3, also 53 km/h) sowie in der Grabenstraße (*M* = 2,6, also 36 km/h) die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten erwarteten.
In der Bachstraße lag die geschätzte Durchschnittsgeschwindigkeit bei *M* = 3,8, also mit 48 km/h knapp unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
Die geringste eingeschätzte Durchschnittsgeschwindigkeit lag mit 40 km/h in der Hauptstraße und demnach 10 km/h unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

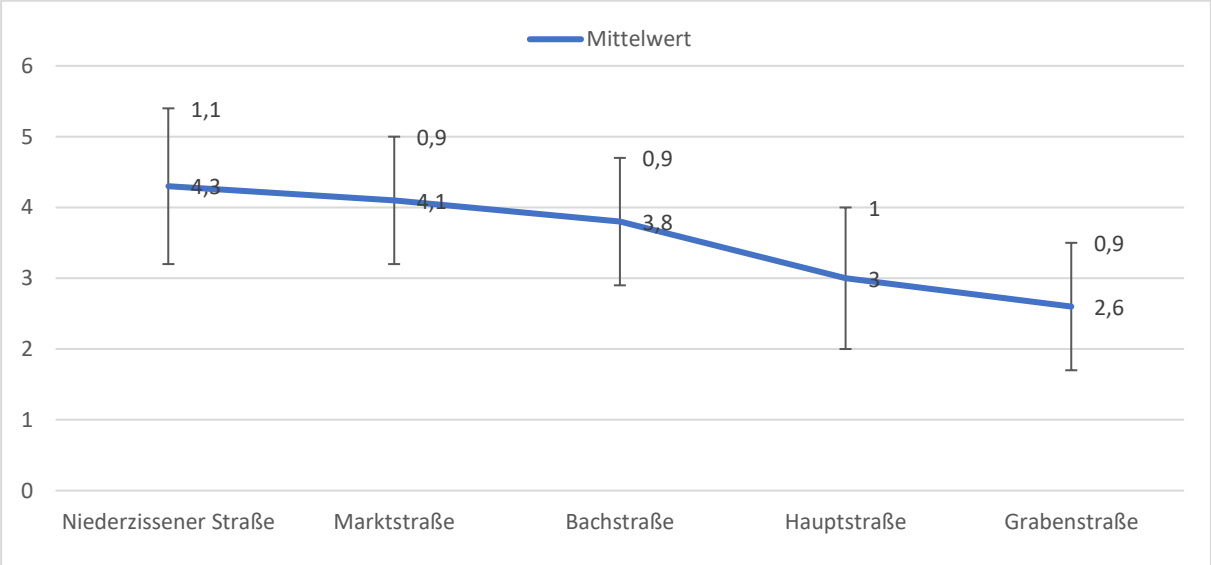


Abbildung 49: Durchschnittsgeschwindigkeiten in ausgewählten Straßen.
Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-(weniger als 30 km/h), 2-(30-40 km/h); 3-(40-50 km/h); 4-(50-60 km/h); 5-(60-70 km/h); 6-(über 70 km/h) (Y-Achse).
N: 271-283.

Wahrnehmung von zu schnellen Verkehrsteilnehmern

Daraufhin konnten die Befragten auswählen, mit welchen Verkehrsmitteln die Verkehrsteilnehmer aus ihrer Sicht zu schnell fuhren (siehe Abbildung 50).

Nach Meinung von 83,3 % waren es PKW-Fahrer, die in Wehr zu schnell unterwegs waren. Insgesamt 69,2 % fanden, dass Motorradfahrer zu schnell fuhren. Dicht dahinter folgen LKW-Fahrer, die noch 32,7 % der Befragten als zu schnell einschätzten. Auch bewerteten 22,8 % der Befragten die Geschwindigkeit der Traktorfahrer als zu schnell.

Zusammenfassend gab die Mehrheit an, dass PKW-Fahrer in Wehr zu schnell fuhren; auch Motorradfahrer wurden von einem Großteil der Befragten als zu schnell fahrend eingestuft.

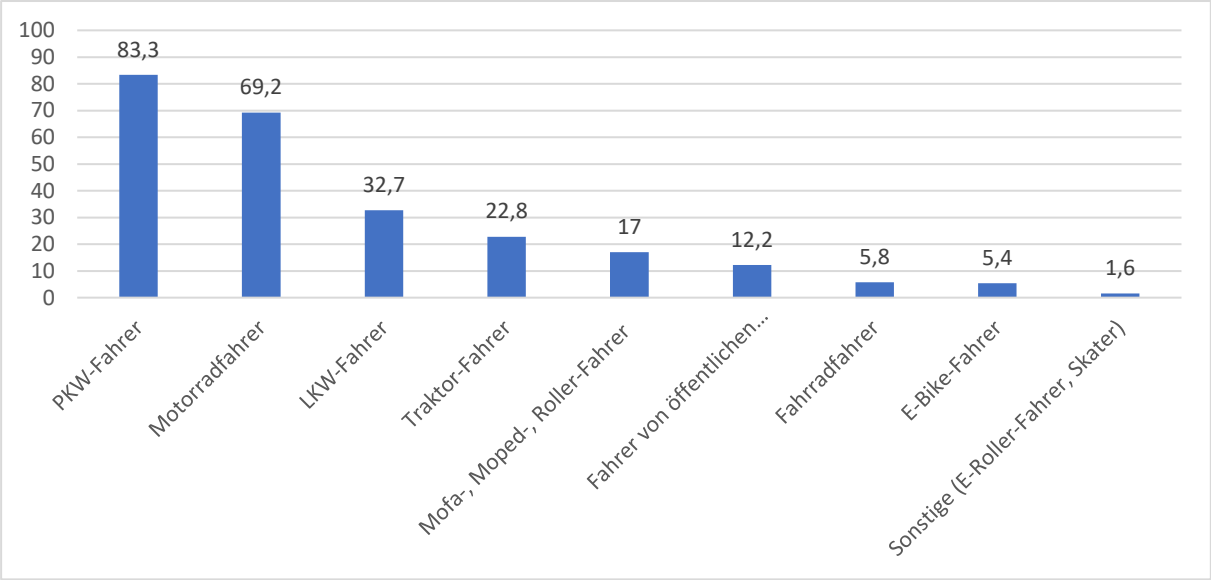


Abbildung 50: Häufigkeiten der Wahrnehmung von zu schnellen Verkehrsteilnehmern nach Verkehrsmitteln in Prozent.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.

Einstellungen der Wehrer Bürger

Anschließend konnten die Umfrageteilnehmer verschiedene Beschreibungen im Hinblick auf eigene Verhaltensweisen und Gegebenheiten in Wehr bewerten und angeben, inwiefern diese auf sie zutrafen (siehe Abbildung 51, Abbildung 52).

Nutzung von Verkehrsmitteln

Hierzu wurde zunächst erfragt, ob die Umfrageteilnehmer gerne in Wehr zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto unterwegs waren.

Hinsichtlich „zu Fuß gehen“ ergab sich ein Mittelwert von $M = 3,3$ ($SD = 0,8$). 42,7 % fanden es „zutreffend“ und 43,1 % „voll zutreffend“ gerne in Wehr zu Fuß unterwegs zu sein. Insgesamt 14,2 % der Befragten gaben an, dass sie eher nicht oder überhaupt nicht gerne zu Fuß in der Ortsgemeinde unterwegs waren.

Bezüglich „Fahrradfahren“ ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2,6 (*SD* = 1). 18,9 % gaben an, dass es auf sie „voll zutraf“, in Wehr gerne mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. 36,9 % waren gerne, 24,6 % eher ungerne und 19,7 % überhaupt nicht gerne mit dem Fahrrad in Wehr unterwegs.
Betreffend „Autofahren“ lag der Mittelwert bei *M* = 2,9 (*SD* = 0,8). 51,1 % fanden es „zutreffend“ und 19 % „voll zutreffend“, in Wehr gerne mit dem Auto zu fahren. Insgesamt 29,9 % gaben an, dass sie eher nicht oder überhaupt nicht gerne mit dem Auto in der Ortsgemeinde fuhren.

Zusammenfassend ergab sich, dass die Bürger gerne zu Fuß in Wehr unterwegs waren (*M* = 3,3). Auch das Auto nutzten die Bürger gerne in der Ortsgemeinde (*M* = 2,9). Vergleichsweise waren die Befragten mit dem Fahrrad mit einem Mittelwert von *M* = 2,6 etwas weniger gerne in Wehr unterwegs.

Örtliche Gegebenheiten

Bezüglich der örtlichen Gegebenheiten wurde zunächst erfragt, ob es in Wehr ausreichend Parkmöglichkeiten gab.
Die Auswertung ergab einen Mittelwert von *M* = 2,4 (*SD* = 0,9). 42 % der Befragten gaben an, dass es ausreichend Parkmöglichkeiten in Wehr gibt. 40,9 % der Bürger antworteten mit „trifft eher nicht zu“ und 17,1 % der Befragten erachteten diese Beschreibung als „überhaupt nicht zutreffend“.

Daraufhin wurde ermittelt, ob die Bewohner Wehrs fanden, dass die Verkehrssicherheit in Wehr gewährleistet war.
Hier ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2,3 (*SD* = 0,7). 62,1 % aller Befragten gaben an, dass die Verkehrssicherheit in Wehr überhaupt nicht oder eher nicht gewährleistet war. 37,8 % fanden insgesamt, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet oder in vollem Umfang gewährleistet war.

Als nächstes beurteilten die Bürger von Wehr die Aussage „Die Verkehrsbelastung in Wehr bemerke ich nicht“.
Der aus den Antworten resultierende Mittelwert lag bei *M* = 2,2 (*SD* = 0,9). Die Angaben verteilten sich in diesem Fall mit Werten von jeweils nahezu 30 % auf „trifft überhaupt nicht zu“, „trifft eher nicht zu“ und „trifft zu“. 8,8 % bemerkten die Verkehrsbelastung gar nicht, sie setzten also ihr Kreuz bei „trifft voll zu“.

Nachfolgend wurde zur Beschreibung „Straßenlärm in Wehr bemerke ich nicht“ Stellung bezogen. Hier waren ebenso alle Meinungen vertreten (*M* = 2,5; *SD* = 1). 49,3 % kreuzten insgesamt „trifft überhaupt nicht zu“ oder „trifft eher nicht zu“ an und in Summe 50,8 % votierten gegenteilig mit „trifft zu“ oder „trifft voll zu“.

Anschließend konnten die Befragten beantworten, ob die Gemeinde sich ausreichend um sichere Straßen und Gehwege kümmerte.
Es ergab sich hier ein Schnitt von *M* = 2,3 (*SD* = 0,8). 62,5 % der Befragten waren der Ansicht, dass dies überhaupt nicht der Fall bzw. eher nicht der Fall war. Auf der anderen Seite fanden 37,6 %, dass sich die Gemeinde ausreichend oder in vollem Umfang ausreichend um sichere Straßen und Gehwege kümmerte.

Die Aussage „Die Polizei ist ausreichend in Wehr unterwegs“ beantworteten 36 % der Befragten mit „trifft überhaupt nicht zu“ und 37,1 % mit „trifft eher nicht zu“. 19,3 % gaben „trifft zu“ und 7,6 % „trifft voll zu“ an. Hier ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2 (*SD* = 0,9). Dies bedeutet, dass die Bürger von Wehr der Ansicht waren, dass die Polizei in der Ortsgemeinde eher nicht präsent genug war.

Im Hinblick auf die Polizeipräsenz (*M* = 2) und die Verkehrsbelastung (*M* = 2,2) bestand nach dem Bürgerempfinden am meisten Entwicklungspotenzial. Geringfügig besser schnitten die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, das Kümmern um sichere Straßen und Gehwege (beides *M* = 2,3), das Vorhandensein von ausreichenden Parkmöglichkeiten (*M* = 2,4) und das Bemerken von Straßenlärm (*M* = 2,5) ab.

Leben in Wehr

Hinsichtlich eigener Verhaltensweisen und Einstellungen zum Leben in Wehr konnte anschließend die Aussage „Meine Kinder lasse ich unbeaufsichtigt auf der Straße / auf den Gehwegen spielen“ beurteilt werden.
Der Mittelwert entspricht mit *M* = 2 (*SD* = 1,0) genau dem Wert „trifft eher nicht zu“. 71,4 % der Befragten ließen Kinder überhaupt nicht oder eher nicht unbeaufsichtigt auf Straßen und Gehwegen spielen. 29,6 % kreuzten „trifft zu“ oder „trifft voll zu“ an.

Die nächste Beschreibung zielte auf das Parkverhalten ab.
Die Auswertung ergab, dass 98,3 % der Umfrageteilnehmer aussagten, in Wehr stets ordnungsgemäß zu parken. Lediglich 1,7 % reflektierten, dass sie „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ ordnungsgemäß in Wehr parkten. Es ergab sich somit ein Mittelwert von *M* = 3,6 (*SD* = 0,5). Demnach annähernd der Wert 4 - „trifft voll zu“.

Ein fast ebenso hoher Wert mit *M* = 3,5 (*SD* = 0,6) ergab die Aussage „Ich halte mich in Wehr an die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr“ (*M* = 3,5; *SD* = 0,6). In diesem Fall gaben insgesamt 96,9 % an, sich an die zulässigen Geschwindigkeiten in der Ortsgemeinde zu halten.

Als nächstes konnten die Bürger darlegen, ob sie gerne in der Ortsgemeinde lebten. Insgesamt 74,7 % der Befragten gaben die höchste Bewertungsmöglichkeit „trifft voll zu“ und 22,6 % „trifft zu“ an, sodass sich hier ein Mittelwert von *M* = 3,7 (*SD* = 0,5) ergab.

Die letzte Beschreibung zielte auf das Sicherheitsgefühl ab.
38,3 % der Umfrageteilnehmer fanden die Aussage „Ich fühle mich sicher in Wehr“ (*M* = 3,2, *SD* = 0,7) „voll zutreffend“ und 47,2 % „zutreffend“. 13,8 % aller Befragten beurteilten die Aussage als „eher nicht zutreffend“ und auf 0,7 % traf die Beschreibung „überhaupt nicht“ zu.

Zusammenfassend ließ sich sagen, dass die Bürger sehr gerne in Wehr lebten (*M* = 3,7) und sich hier auch insgesamt sicher fühlten (*M* = 3,2). Ihre Kinder ließen sie eher nicht unbeaufsichtigt auf Straßen und Gehwegen spielen (*M* = 2). Auch gaben die meisten Anwohner Wehrs an, ordnungsgemäß zu parken (*M* = 3,6) und sich an die zulässigen Geschwindigkeiten in der Ortgemeinde zu halten (*M* = 3,5).

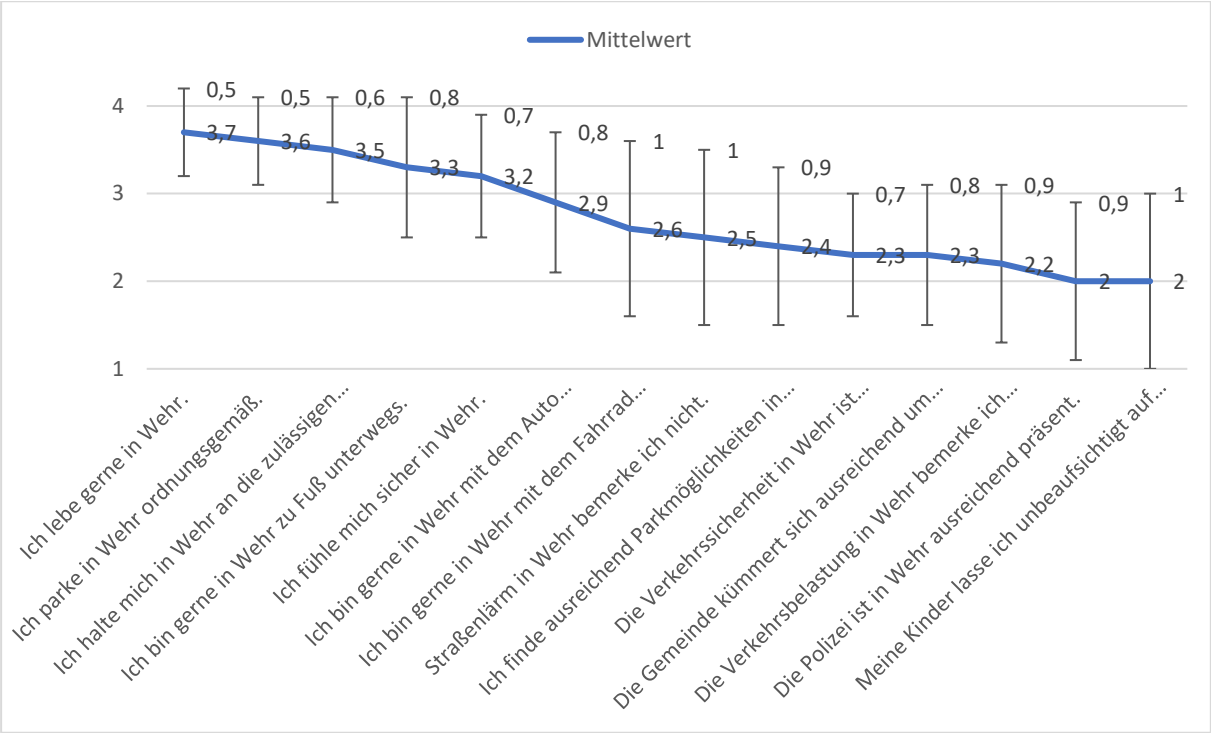


Abbildung 51: Verhaltensweisen der Bürger und Gegebenheiten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in Wehr. Beschreibungen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-trifft überhaupt nicht zu, 2-trifft eher nicht zu, 3-trifft zu, 4-trifft voll zu (Y-Achse).
N: 152-297.

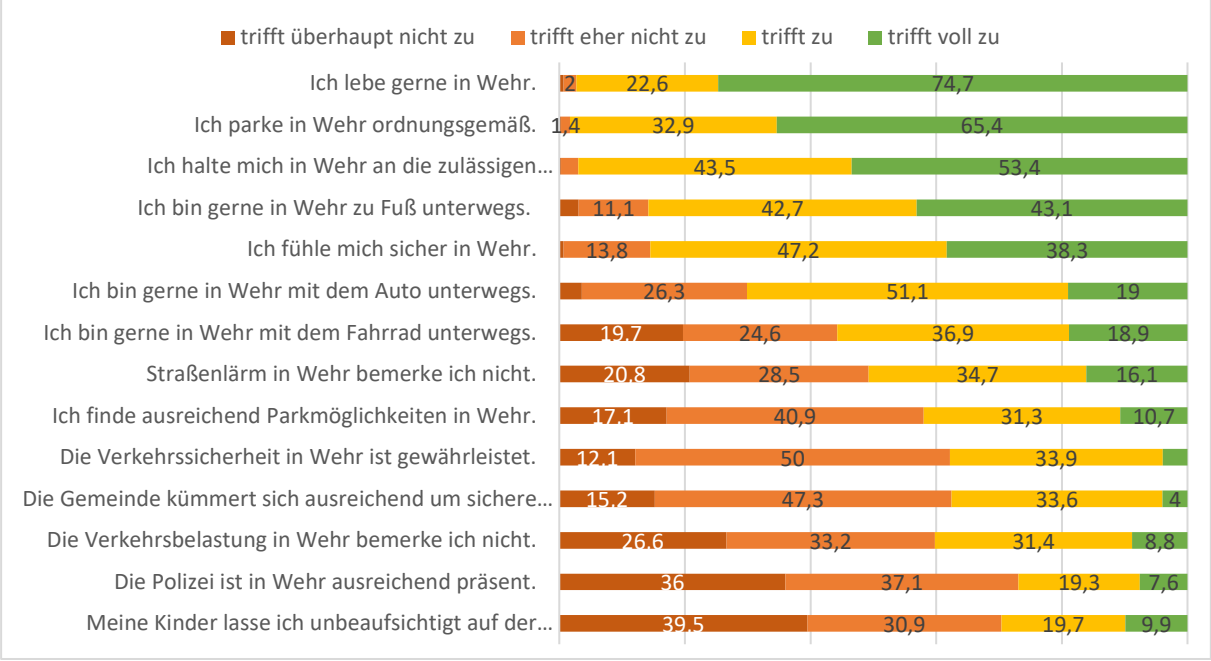


Abbildung 52: Verhaltensweisen der Bürger und Gegebenheiten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in Wehr in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-trifft überhaupt nicht zu, 2-trifft eher nicht zu, 3-trifft zu, 4-trifft voll zu.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 152-297.

Öffentlichkeitsarbeit

Ferner bewerteten die Bürger, inwiefern sie sich seitens der Ortsgemeinde, der Verbandsgemeinde und der Polizei über die Verkehrssicherheitslage in Wehr informiert fühlten (siehe Abbildung 53).

„Selten“ bis „gut“ informierte laut den Befragten die Ortsgemeinde mit einem Mittelwert von *M* = 2,3 (*SD* = 0,8) über die Verkehrssicherheitslage in Wehr. Seitens der Verbandsgemeinde, welche einen Mittelwert von *M* = 2 (*SD* = 0,8) erreichte, fühlten sich die Befragten „selten“ informiert. Die Umfrageteilnehmer gaben an, dass die Polizei „selten“ bis „nie“ über die Verkehrssicherheitslage in Wehr berichtete (*M* = 1,5; *SD* = 0,7).

Abschließend ließ sich festhalten, dass sich die Bürger von Wehr eher selten von den drei ausgewählten Institutionen über die Verkehrssicherheitslage informiert fühlten.

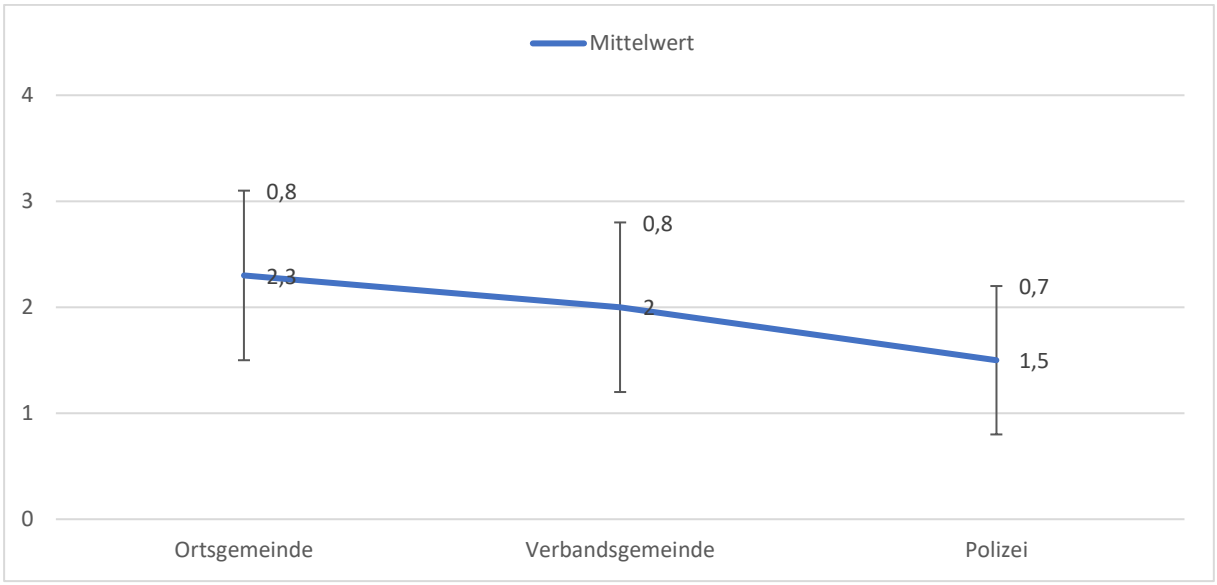


Abbildung 53: Informationserstattung über die Verkehrssicherheitslage.
Institutionen (X-Achse) / Häufigkeiten: 1-überhaupt nicht, 2-selten, 3-gut, 4-sehr gut (Y-Achse).
N: 259-283.

Informationsbezug aus Medien

Weiterhin wurde im Hinblick auf die Informationserstattung erfragt, in welcher Häufigkeit Bürger Informationen über das lokale und aktuelle Geschehen aus ausgewählten Medien bezogen (siehe Abbildung 54, Abbildung 55).

Am häufigsten, also „oft“ bis „sehr oft“ mit einem Mittelwert von *M* = 3,4 (*SD* = 0,8) bezogen die befragten Bürger ihre Informationen aus der „Olbrück Rundschau“. 51,9 % gaben an, sich in diesem Medium „sehr oft“ über lokale Geschehnisse in Wehr

zu informieren. 36,3 % der Befragten nutzten die „Olbrück Rundschau“ „oft“ zur Informationsgewinnung.

Von der Heimatzeitung „Blick aktuell“ bezogen die Befragten ihre Informationen „oft“ mit einem Schnitt von *M* = 3,1 (*SD* = 0,9). 40,5 % nutzten die Heimatzeitung „sehr oft“ und 39,4 % „oft“ zur Informationsgewinnung über lokale und aktuelle Geschehnisse in Wehr.

Am wenigsten wurde sich in Facebook (*M* = 1,6; *SD* = 1) und im Radio (*M* = 1,6; *SD* = 0,9) informiert. 64,9 % der Befragten gaben an, Facebook zur Informationsgewinnung „überhaupt nicht“ zu nutzen, 15,6 % nutzten es „selten“ und insgesamt 19,4 % „oft“ oder „sehr oft“. Im Radio informierten sich 59,7 % „überhaupt nicht“, 24,9 % „selten“ und in Summe 15,3 % „oft“ oder „sehr oft“.

25 Bürger nutzten die Möglichkeit im Fragebogen und ergänzten verschiedene weitere Medien.

Zehn Personen gaben an, die Instagram-Seite der Ortgemeinde Wehr („wehr-eifel“) als Informationsquelle zu nutzten, während neun Umfrageteilnehmer angaben, Informationen aus Gesprächen mit Nachbarn, anderen Bürgern oder in Gaststätten zu gewinnen.

Demnach informierten sich die Umfrageteilnehmer überwiegend in Printmedien, wie dem Amtsblatt „Olbrück Rundschau“ und der Heimatzeitung „Blick aktuell“. Digitale Medien, wie Facebook wurden eher selten als Informationsquelle genutzt.

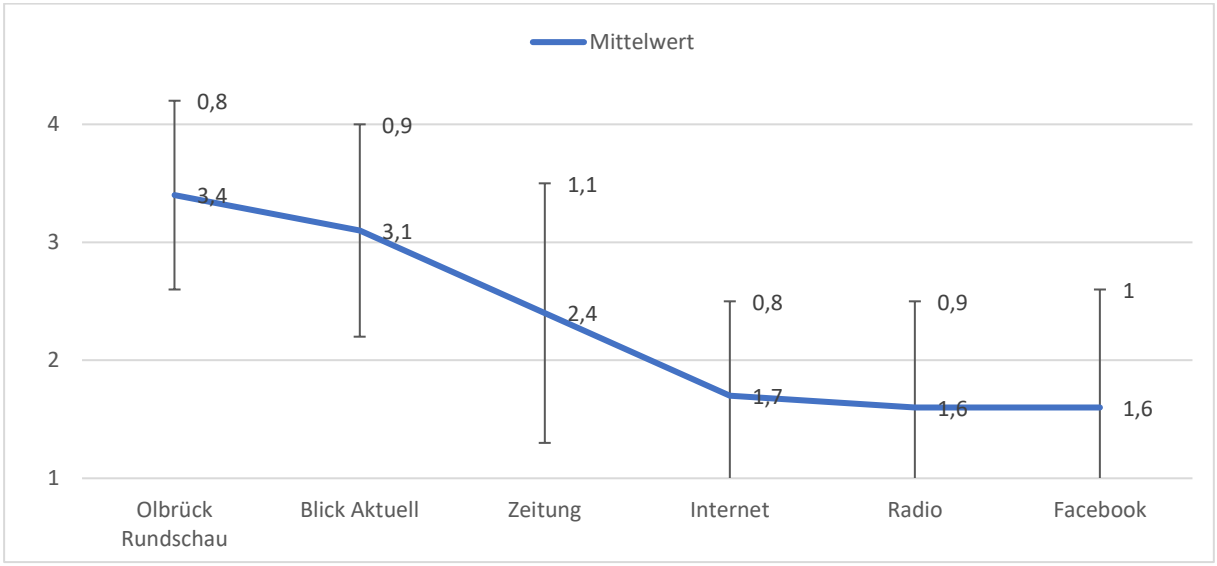


Abbildung 54: Beziehen von Informationen aus Medien über das lokale und aktuelle Geschehen in Wehr. Medien (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht, 2-selten, 3-oft, 4-sehr oft (Y-Achse). N: 211-295.

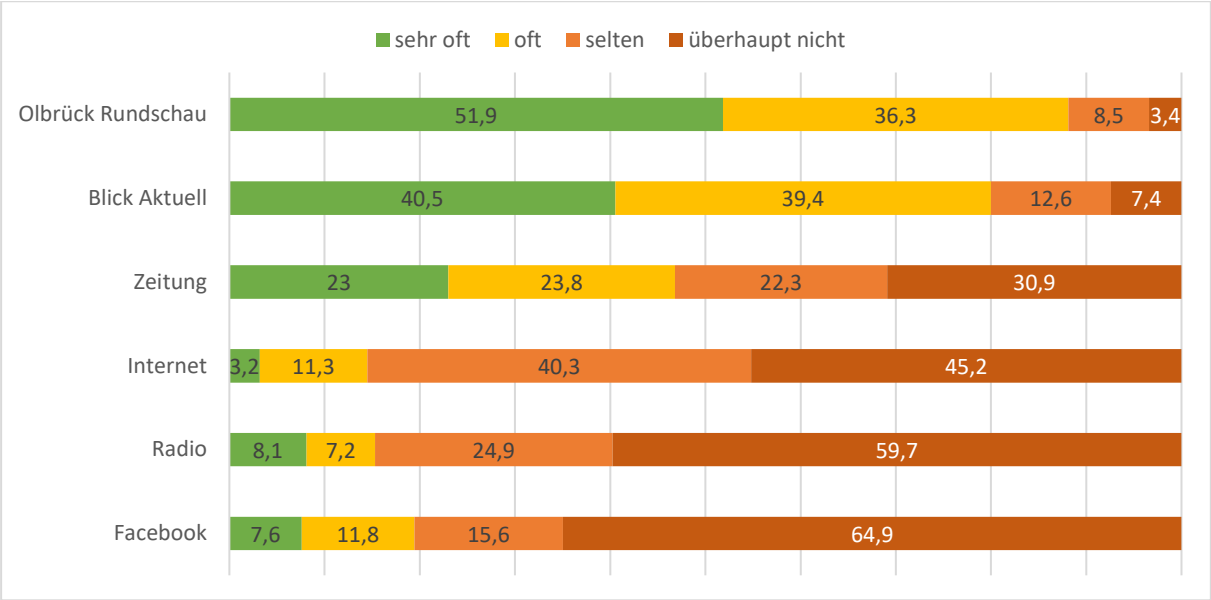


Abbildung 55: Beziehen von Informationen aus Medien über das lokale und aktuelle Geschehen in Wehr in Prozent.
Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht, 2-selten, 3-oft, 4-sehr oft.
Nicht enthalten ist die Kategorie „keine Angabe“.
N: 211-295.

Routenführung von Navigationssystemen in Wehr

Der letzte Punkt der Umfrage gab Aufschluss darüber, ob und inwiefern die Befragten in der Vergangenheit feststellten, dass Verkehrsteilnehmer von ihren Navigationssystemen „falsch“ durch die Ortschaft geleitet wurden.

51,9 % der Umfrageteilnehmer gaben hierzu an, Fehlleitungen innerhalb der Örtlichkeit wahrgenommen zu haben und 34,6 % verneinten dies.
Aus den schriftlichen Ergänzungen der Befragten ergab sich, dass Fahrzeugführer nicht über die Umgehungsstraßen, sprich die Niederzissener Straße und die Bachstraße, sondern durch den Ortskern geleitet wurden.
22 % (68 Personen) der Befragten erwähnten in diesem Zusammenhang die Hauptstraße und rund 26 % (80 Personen) gaben an, dass Verkehrsteilnehmer aus ihrer Sicht durch die Grabenstraße fehlgeleitet wurden.
Hier handelte es sich nach den Angaben der Befragten häufig um Besucher des Nürburgringes, insbesondere auch um Motorradfahrer (zum Teil mit niederländischen Kennzeichen) oder Badegäste des Laacher Sees.

Die Mehrheit der Befragten nahmen in der Vergangenheit „Fehlleitungen“ in der Ortsgemeinde wahr.

Inferenzstatistische Auswertung - Gruppenunterschiede

Einführung

Im Fragebogen wurde eine Reihe von Merkmalen bzw. Faktoren erfasst und verschiedene Themenbereiche aufgegriffen. Fraglich war, inwiefern diese Faktoren miteinander korrespondieren.

Hierzu wurden zunächst alle relevanten Merkmale und Themen in einem Modell dargestellt und miteinander in Bezug gesetzt. Aus diesen ergab sich eine Unterteilung in zwei verschiedene Gruppen; die Gruppe der Situationsfaktoren und die Gruppe der Personenfaktoren (siehe Abbildung 56).

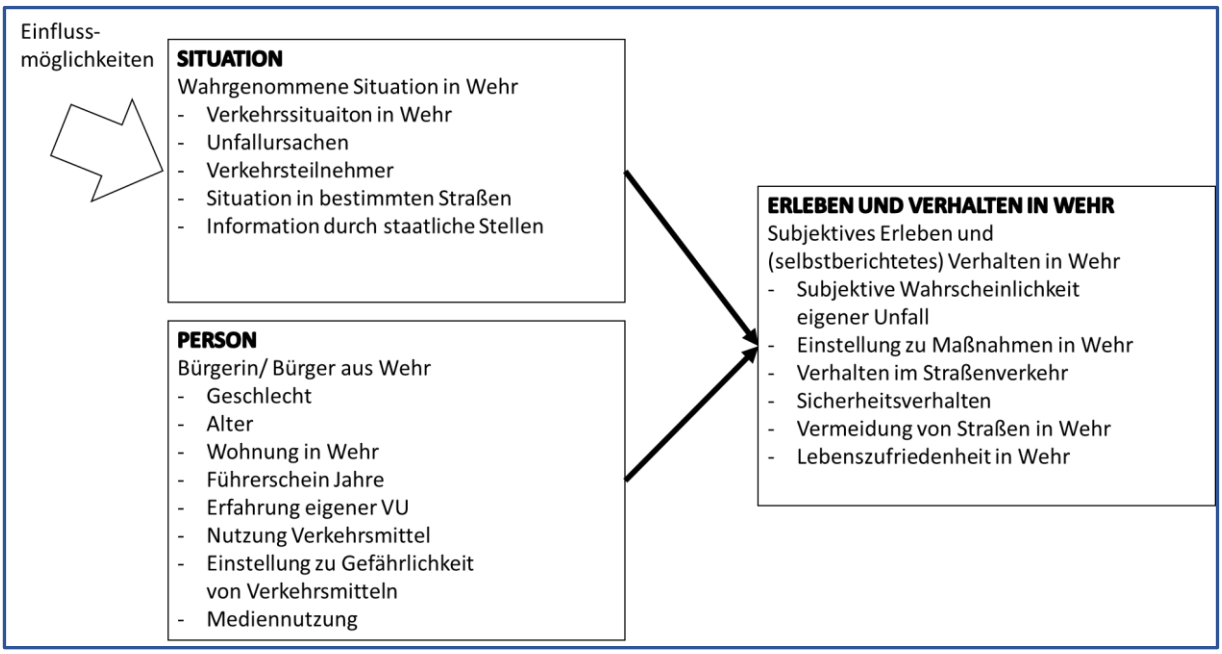


Abbildung 56: Modell zu den Zusammenhängen zwischen den Situationsfaktoren und Erleben / Verhalten in Wehr sowie den Personenfaktoren und Erleben / Verhalten in Wehr.

Wie das Modell zeigt, ging man davon aus, dass sowohl Situations- als auch Personenfaktoren möglicherweise mit dem Erleben und Verhalten der Teilnehmer der Befragung in Wehr zusammenhingen.

Wurde also beispielsweise auf Seiten der Situationsvariablen die Verkehrssituation in Wehr als gefährlich wahrgenommen, so könnte dies damit einhergehen, dass auch die Wahrscheinlichkeit einen eigenen Unfall zu erleiden, als höher eingestuft wurde. Ebenso wäre es beispielsweise auf Seiten der Personenfaktoren denkbar. Eine längere Erfahrung im Straßenverkehr könnte damit zusammenhängen, dass die Wahrscheinlichkeit einen Unfall in Wehr zu erleiden, als geringer wahrgenommen wurde.

Um eine fundierte Aussage über solche Zusammenhänge treffen zu können, wurden in der Folge mit Hilfe des Korrelationskoeffizienten (r) die prägnantesten Ergebnisse in einer vertieften - sogenannten inferenzstatistischen Analyse - zusammengefasst.

In Abbildung 57 wurden grafisch Korrelationen verschiedener Ausprägung dargestellt. Auf der horizontalen Achse war ein Merkmal X (z. B. die wahrgenommene Häufigkeit von Unfallursachen im Straßenverkehr), auf der Y-Achse ein weiteres Merkmal (z. B. das Sicherheitsgefühl) abgebildet.
Die einzelnen Punkte spiegelten hierbei die Antworten einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmer wider.
Eine Korrelation konnte Werte zwischen 1.0 und - 1.0 annehmen. Ein Wert mit positivem Vorzeichen beschrieb einen Zusammenhang im Sinne von „je mehr X, desto mehr Y“. Dies würde anhand des obigen Beispiels bedeuten: „je wahrscheinlicher Unfälle angesehen wurden, desto höher das Sicherheitsgefühl“, was jedoch nicht plausibel wäre.
Ein Wert mit negativem Vorzeichen drückte einen Zusammenhang im Sinne von „je mehr X, desto weniger Y“ aus. Exemplarisch würde dies bedeuten: „Je wahrscheinlicher Unfälle angesehen wurden, desto geringer das Sicherheitsgefühl“, was nachvollziehbar wäre.
Wichtig war die Höhe des Korrelationskoeffizienten. Werte von 1.0 bzw. - 1.0 beschrieben einen perfekten statistischen Zusammenhang zwischen „X“ und „Y“, d. h. „X“ und „Y“ waren praktisch identisch. Demgegenüber zeigte der Wert 0.0, dass es keinen statistischen Zusammenhang gab.
In Feldstudien mit Stichprobengrößen - wie in der aktuell vorliegenden Befragung - lagen statistisch bedeutsame Zusammenhänge typischerweise im Bereich von 0.10 bis 0.50 bzw. von - 0.10 bis - 0.50. Dadurch, dass die Situation „im Feld“ häufig sehr komplex war und viele Einflussmöglichkeiten gleichzeitig wirksam waren, wurden Korrelationen dieser Größenordnung bereits als inhaltlich bedeutsam angesehen und lieferten wichtige Erkenntnisse.

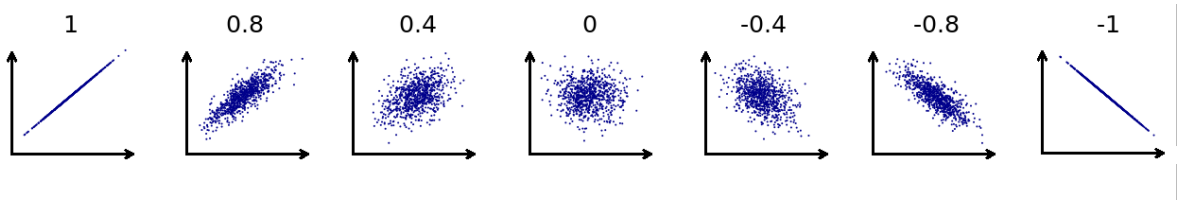


Abbildung 57: Grafische Darstellung von Korrelationen.

Um die Korrelationen darzustellen, wurden verschiedene Variablen aus dem Fragebogen unter den folgenden **Sammelbegriffen** zusammengefasst:

Präventive Maßnahmen:

- Aufstellen von Anzeigentafeln für die Geschwindigkeit
- Aufhängen von Plakaten / Bannern
- Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Tempolimit 30)
- Errichten von Fahrbahnverengungen
- Durchführung von Präventionsmaßnahmen (Vorträge, Ortsbegehungen, Projekt „Gelbe Füße“)
- Fahrbahnverengung an den Ortseingängen (Reduzierung der Geschwindigkeit)
- Querungshilfen für Fußgänger

Repressive Maßnahmen:

- Vermehrte Kontrollen durch die Polizei (z. B. Geschwindigkeit / Alkohol)
- Vermehrte Kontrollen durch die Verbandsgemeinde (z. B. Parkverstöße)
- Verstärkter Einsatz von Technik zur Geschwindigkeitsüberwachung (Radargeräte, feste „Blitzer“)
- Einrichtung von Halteverboten

Bauliche Maßnahmen:

- Ausbau / Umbau der Straßen
- Sanierung der Straßen
- Verbesserung / Erneuerung der Beschilderung
- Verbesserung / Erneuerung der Straßenmarkierung
- Optimierung der Beleuchtung

Maßnahmen zu Parkplätzen:

- Schaffung von zusätzlichen Parkflächen
- Ausweisung von Parkflächen

Sicherheitsverhalten:

- Beim Radfahren trage ich einen Helm.
- Mein Kind / meine Kinder tragen beim Radfahren einen Helm.
- Als Fahrzeugführer benutze ich nie mein Mobiltelefon (z. B. WhatsApp).
- Als Radfahrer trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung.
- Als Fußgänger trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung.

- Ich setze mein Kind / meine Kinder, sofern gesetzlich vorgeschrieben, im Auto in einen Kindersitz.
- Wenn ich fahre, verzichte ich generell auf Alkohol.
- Ich benutze den Sicherheitsgurt.
- Ich parke mein Fahrzeug ordnungsgemäß auf der Straße.
- Ich parke mein Fahrzeug immer auf meinem Grundstück.
- Ich achte beim Fahrzeugkauf auf Assistenzsysteme / Sicherheitssysteme (z. B. Spurhalteassistent, Rückfahrkamera).

Verkehrssituation:

- Ich bin gerne in Wehr zu Fuß unterwegs.
- Ich bin gerne in Wehr mit dem Fahrrad unterwegs.
- Ich bin gerne in Wehr mit dem Auto unterwegs.
- Ich finde ausreichend Parkmöglichkeiten in Wehr.
- Meine Kinder lasse ich unbeaufsichtigt auf der Straße / dem Gehweg spielen.
- Die Verkehrssicherheit in Wehr ist gewährleistet.
- Straßenlärm in Wehr bemerke ich nicht.
- Die Verkehrsbelastung in Wehr bemerke ich nicht.
- Die Gemeinde kümmert sich ausreichend um sichere Straßen und Gehwege.
- Die Polizei ist in Wehr ausreichend präsent.

Klassische Medien:

- Zeitung
- Radio
- „Olbrück Rundschau“
- „Blick aktuell“

Moderne Medien:

- Internet
- Facebook

Verkehrsregeln:

- Ich parke in Wehr ordnungsgemäß.
- Ich halte mich in Wehr an die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr.

Zufriedenheit in Wehr:

- Ich fühle mich sicher in Wehr.
- Ich lebe gerne in Wehr.

In der Folge wurden nun die bedeutsamsten Zusammenhänge berücksichtigt und ausgewertet.

Zusammenhänge Personenfaktoren - Erleben und Verhalten in Wehr

Alter - Erleben und Verhalten

Zunächst wurde das Alter der Befragten in Korrelation zum Erleben und Verhalten in Wehr gesetzt.

Hinsichtlich dessen ergab sich zunächst, dass die älteren Bürger eher klassische Medien, also Radio und Zeitungen - hier insbesondere die „Olbrück Rundschau“ und „Blick aktuell“ - zur Informationsgewinnung nutzten. Der Korrelationskoeffizient betrug hier $r = 0{,}447$.
Weiter wurden die lebensälteren Bürger gefühlt weniger im Straßenverkehr durch andere Verkehrsteilnehmer behindert ($r = -0{,}175$).
Auch befürworteten die Bürger mit steigendem Alter eher präventive Maßnahmen ($r = 0{,}310$), repressive Maßnahmen ($r = 0{,}182$) und bauliche Maßnahmen ($r = 0{,}174$).
Hinsichtlich der Maßnahmen zu Parkplätzen waren sich alle Altersgruppen einig und hielten diese gleichermaßen für sinnvoll.
Des Weiteren stellte sich heraus, dass die Umfrageteilnehmer mit steigendem Alter berichteten, eher die Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr zu treffen. Es ergab sich ein positiver Korrelationskoeffizient von $r = 0{,}233$.

Zusammenfassend befürwortete diese Personengruppe mit steigendem Alter eher präventive, repressive und bauliche Maßnahmen, trafen eher die Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr und bevorzugten zur Information klassische Medien.

Wohnzeit - Erleben und Verhalten

Auch hinsichtlich der Wohnzeit in Jahren in Korrelation mit dem Erleben und Verhalten in Wehr ergaben sich Zusammenhänge.

Zunächst hielten es die Bewohner, die länger in Wehr wohnten, für weniger wahrscheinlich, in den nächsten zwölf Monaten im Straßenverkehr in Wehr einen Unfall zu erleiden ($r = -0{,}148$) oder gefährdet zu werden ($r = -0{,}171$).
Laut der Umfrageergebnisse wünschten sich die Befragten, mit steigender Wohnzeit in Wehr eher präventive ($r = 0{,}133$) und repressive Maßnahmen ($r = 0{,}145$).

Die Gruppe war mit steigender Wohnzeit insgesamt zufriedener in Wehr *(r* = 0,118). Sie gab im Schnitt an, sich weniger an Verkehrsregeln hinsichtlich der Geschwindigkeit und des Parkens zu halten (*r* = - 0,232).

Es ließ sich resümieren, dass die Befragten mit steigender Wohnzeit in Wehr die Wahrscheinlichkeit für eine verpönte Folge (z.B. Behinderung) im Straßenverkehr als geringer ansahen, sich weniger an die Verkehrsregeln hielten und zufriedener in Wehr lebten.

Führerscheinbesitz in Jahren (Fahrerfahrung) - Erleben und Verhalten

Weiter wurde ermittelt, in welchem Zusammenhang der Führerscheinbesitz in Jahren, sprich die Fahrerfahrung zum Erleben und Verhalten der Befragten stand.

Hierzu ergab sich, dass Umfrageteilnehmer mit zunehmenden Führerscheinbesitz-jahren, umso weniger glaubten, in den nächsten zwölf Monaten in Wehr behindert zu werden (*r* = - 0,143).
Mit steigender Fahrerfahrung befürworteten sie zudem eher präventive (*r* = 0,300), repressive (*r* = 0,218) und bauliche Maßnahmen (*r* = 0,167). Die Maßnahmen zu Park-plätzen hielten auch hier alle für wichtig.
Auch gaben die Bürger - je länger sie im Besitz eines Führerscheines waren an, eher die ausgewählten Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten zu treffen. Hier ergab sich ein Korrelationskoeffizient von *r* = 0,227.
Zusammenfassend befürworteten die Befragten mit steigender Fahrerfahrung also eher präventive, repressive sowie bauliche Maßnahmen und die Maßnahmen bezüglich der Parkplätze. Zudem trafen sie eher Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr.

Nutzung ausgewählter Verkehrsmittel - Erleben und Verhalten

Hierzu wurde ermittelt, wie die Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel in Korrelation zum Erleben und Verhalten in Wehr standen.

Je eher die Befragten angaben, häufig ihr Auto zu nutzen, umso wahrscheinlicher hielten sie es, in den nächsten zwölf Monaten in Wehr gefährdet zu werden (*r* = 0,144). Mitfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel lebten mit *r* = 0,137 im Schnitt zufriedener in Wehr.

Fußgänger schätzten die Gefährlichkeit verschiedener Verkehrsmittel im Allgemeinen höher ein (r = 0,185), wünschten sich präventive Maßnahmen (r = 0,172) und berichteten, Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten *(r* = 0,155) zu treffen.
Die Befragten, die häufiger mit dem Motorrad / Roller / Moped unterwegs waren, fürchteten seltener, in den nächsten zwölf Monaten im Straßenverkehr behindert zu werden (r = - 0,138) und wünschten sich seltener repressive Maßnahmen (r = - 0,136).

Zusammenfassend hielten Autofahrer eine Gefährdung in Wehr für wahrscheinlicher als andere Fahrzeugführer. Fußgänger schätzten die verschiedenen Verkehrsmittel als eher gefährlicher ein und Personen, die oft Motorrad, Roller oder Moped fuhren, wünschten sich weniger repressive Maßnahmen.

Einschätzung der Gefährlichkeit von Verkehrsmitteln - Erleben und Verhalten

Weiter wurde die Einschätzung der Gefährlichkeit verschiedener Verkehrsmittel der Befragten in Korrelation zum Erleben und Verhalten gesetzt.

Dazu ergab sich, dass diejenigen, die verschiedene Verkehrsmittel insgesamt als gefährlicher einschätzten, es ebenso für wahrscheinlicher hielten, in den nächsten zwölf Monaten in Wehr behindert (r = 0,129) oder gefährdet (r = 0,225) zu werden. Ebenso erachteten sie es als wahrscheinlicher, einen Verkehrsunfall zu erleiden (r = 0,222) bzw. in einem der Verkehrsmittel[15] einen Verkehrsunfall zu erleiden (r = 0,513).
Auch befürwortete dieser Personenkreis eher präventive (r = 0,294), repressive (r = 0,260) und bauliche Maßnahmen (r = 0,304).
Ebenso berichteten sie, sich eher an die Verkehrsregeln hinsichtlich des Parkens und der Geschwindigkeit zu halten (r = 0,166) und die Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten vorzunehmen (r = 0,240).

Zusammenfassend ergab sich, dass Personen, die verschiedene Verkehrsmittel allgemein als gefährlicher erachteten, ebenso eine Gefährdung oder Behinderung im Straßenverkehr für wahrscheinlich hielten. Zudem befürworteten sie eher die Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten und hielten sich nach eigenen Angaben eher an Verkehrsregeln.

[15] Autofahrer; Mitfahrer im Auto; Motorrad-Fahrer; Moped-/ Roller-/ Mofa-Fahrer; Fahrradfahrer; E-Bike-Fahrer; Mitfahrer in öffentlichen Verkehrsmitteln; Fußgänger; Sonstige (E-Roller-, Traktor-, LKW-Fahrer, Skater).

Mediennutzung (klassisch) - Erleben und Verhalten

Der nächste untersuchte Zusammenhang war die Nutzung klassischer Medien (Zeitung, Radio, „Olbück Rundschau“, „Blick aktuell“) zum Erleben und Verhalten in Wehr.

Es ergab sich, dass die Umfrageteilnehmer, die eher klassische Medien nutzten, auch eher erwarteten, innerhalb der nächsten zwölf Monate einen Unfall zu erleiden (r = 0,212).
Zudem befürworteten sie präventive (r = 0,285), repressive (r = 0,168) und bauliche Maßnahmen (r = 0,205). Die Maßnahmen zu Parkplätzen hielten auch hier alle für sinnvoll.
Weiter gaben die Nutzer der klassischen Medien eher an, sich an die Geschwindigkeitsbeschränkungen zu halten sowie ordnungsgemäß zu Parken (r = 0,121) und die genannten Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten zu treffen (r = 0,202).
Weiter lebten sie insgesamt zufriedener in Wehr. Hier ergab sich ein positiver Korrelationskoeffizient von r = 0,119.

Die Nutzer von klassischen Medien hielten es für wahrscheinlicher, in den nächsten zwölf Monaten einen Unfall zu erleiden. Auch befürworteten sie präventive, repressive und bauliche Maßnahmen, hielten sich eher an Verkehrsregeln und trafen eher Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten.

Mediennutzung (digital) - Erleben und Verhalten

Hinsichtlich der Nutzer der modernen Medien (Internet im Allgemeinen, Facebook) im Zusammenhang mit dem Erleben und Verhalten in Wehr ergab sich, dass die besagte Personengruppe eher befürchtete, mit einem bestimmten Verkehrsmittel einen Unfall zu erleiden. Der Korrelationskoeffizient betrug hier r = 0,177.

Nutzer moderner Medien sahen also im Schnitt die Wahrscheinlichkeit, in bestimmten Verkehrsmitteln einen Verkehrsunfall zu erleiden, als eher groß an.

Zusammenhänge Situationsfaktoren - Erleben und Verhalten in Wehr

Verkehrssituation in Wehr - Erleben und Verhalten

Hier wurde der Zusammenhang zwischen dem Situationsfaktor „Verkehrssituation in Wehr“ und dem Erleben und Verhalten in Wehr ermittelt.

Es ergab sich zunächst, dass die Personen, die im Schnitt weniger gerne mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren und ihre Kinder eher nicht unbeaufsichtigt auf der Straße bzw. den Gehwegen spielen ließen, auch etwas unzufriedener mit dem Leben in Wehr waren (r = 0,280).
Auch legten sie eher Wert auf die Maßnahmen zu Parkplätzen (r = - 0,162).

Personen, die eher ungerne in Wehr mit dem Auto unterwegs waren, erachteten die Wahrscheinlichkeit höher, in den nächsten zwölf Monaten im Straßenverkehr in Wehr behindert (r = - 0,171) oder gefährdet (r = - 0,209) zu werden bzw. einen Verkehrsunfall zu erleiden (r = - 0,171). Auch wünschte sich diese Personengruppe eher repressive Maßnahmen (r = - 0,166).
Ebenso trafen sie eher Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr (r = - 0,148) und waren mit einem Korrelationskoeffizienten von r = 0,167 im Schnitt unzufriedener mit der Lebenssituation in Wehr.

Diejenigen, die in der Befragung angaben, nicht ausreichend Parkmöglichkeiten in Wehr zu finden, sahen die Wahrscheinlichkeit für eine Gefährdung (r = - 0,208), eine Behinderung (r = - 0,278) oder einen Verkehrsunfall (r = - 0,211) in den nächsten zwölf Monaten als höher an. Ebenso wünschten sie sich eher präventive (r = - 0,170), repressive (r = - 0,222) und bauliche Maßnahmen (r = - 0,153) sowie insbesondere die Maßnahmen zu Parkplätzen (r = - 0,397) und waren im Schnitt unzufriedener mit der Lebenssituation in Wehr (r = 0,201).

Wer in der Befragung antwortete, dass die Verkehrssicherheit in Wehr nicht gewährleistet, die Polizei nicht ausreichend präsent war und dass sich die Gemeinde nicht ausreichend um sichere Straßen und Gehwege kümmerte, sah im Schnitt gleichzeitig eine höhere Wahrscheinlichkeit eine Behinderung (r = - 0,278), Gefährdung (r = - 0,361) und einen Verkehrsunfall zu erfahren *(*r = - 0,379) bzw. einen Verkehrsunfall in einem bestimmten Verkehrsmittel zu erleiden (r = - 0,270).
Auch wünschte sich diese Personengruppe eher präventive (r = - 0,336), repressive (r = - 0,469), bauliche Maßnahmen (r = - 0,304) und war im Schnitt unzufriedener mit dem Leben in Wehr (r = 0,323).

Die Personengruppe, die angab, Straßenlärm und die Verkehrsbelastung in Wehr nicht zu bemerken, sah ebenfalls eine höhere Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall (r = - 0,205) eine Gefährdung (r = - 0,238) oder Behinderung im Straßenverkehr in Wehr (r = - 0,181).

Weiter wünschte sie sich eher bauliche Maßnahmen (r = - 0,177) und war im Schnitt unzufriedener mit dem Leben in Wehr (r = 0,211).

Zusammenfassend wünschten sich also Personen, die unzufriedener mit Parkmöglichkeiten waren, Maßnahmen verschiedenster Art. Ferner hielten sie es für wahrscheinlicher einen Verkehrsunfall, Gefährdung oder Behinderung in Wehr zu erleiden. Dies galt auch für Personen, die im Schnitt mit der Verkehrssicherheit und -belastung, der Polizeipräsenz, den Straßen und Gehwegen und dem Straßenlärm unzufriedener waren. Diese Personengruppen lebten zudem unzufriedener in Wehr.
Personen, die unzufrieden mit Parkmöglichkeiten, Verkehrssicherheit, Straßen und Gehwegen, Polizeipräsenz waren, wünschten sich Maßnahmen verschiedenster Art.

Unfallursachen - Erleben und Verhalten

Zu den Auswertungen der Unfallursachen ergaben sich zunächst drei Gruppen von Unfallursachen, aus denen jeweils unterschiedliche Zusammenhänge hervorgingen.

Personen, die die Ursachen „Überholen, Geschwindigkeit und Abstand“ als problematisch empfanden, schätzten im Schnitt auch die Wahrscheinlichkeit für einen Unfall im Allgemeinen (r = 0,304), einen Unfall als Fahrer eines bestimmten Verkehrsmittels (r = 0,367), eine Gefährdung (r = 0,324) sowie eine Behinderung (r = 0,174) höher ein. Sie befürworteten auch eher präventive (r = 0,296), repressive (r = 0,316) und bauliche Maßnahmen (r = 0,373) und trafen im Schnitt eher Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr (r = 0,137).
Personen, die die Unfallursachen „Vorfahrt, Falschparken und Fehlverhalten von PKW-Fahrern“ als problematischer erachteten, schätzten ebenfalls die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles (r = 0,216), eines Unfalles als Fahrer von bestimmten Verkehrsmitteln (r = 0,293), einer Gefährdung (r = 0,265) oder Behinderung (r = 0,338) im Straßenverkehr höher ein. Auch befürworteten sie eher präventive (r = 0,226), bauliche (r = 0,258) und vor allem repressive Maßnahmen (r = 0,421).
Weiter ergab sich, dass Personen, die die Unfallursachen eher in

- Unachtsamkeit,
- Ablenkung,
- Übermüdung,
- Alkoholeinfluss und

- dem Fehlverhalten von Fußgängern, Motorradfahrern, LKW-Fahrern, Radfahrern und Traktorfahrern

sahen, ebenso die Wahrscheinlichkeit für einen Verkehrsunfall allgemein (r = 0,119) und insbesondere einen Unfall als Fahrer eines bestimmten Verkehrsmittels (r = 0,362) oder eine Gefährdung (r = 0,160) in den nächsten zwölf Monaten als höher ansahen.
Ebenso befürworteten sie eher präventive (r = 0,296), repressive (r = 0,195) und bauliche Maßnahmen (r = 0,330) und trafen eher Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr (r = 0,184).

Es ergab sich, dass die Personen, die eine Unfallursachengruppe als eher relevant einschätzten, auch alle eher die präventiven, repressiven und baulichen Maßnahmen befürworteten.
Ebenso hielten alle die Gefährdung, den Verkehrsunfall und den Verkehrsunfall in einem bestimmten Verkehrsmittel für wahrscheinlicher und trafen die Maßnahmen zum Sicherheitsverhalten im Straßenverkehr.

Verkehrsteilnehmer - Erleben und Verhalten

Hierzu wurde die Korrelation zwischen der Frage nach zu schnellen Verkehrsteilnehmern zum Erleben und Verhalten in Wehr ermittelt.

Personen, die fanden, dass PKW-Fahrer in Wehr zu schnell unterwegs waren, sahen im Schnitt auch die Verkehrssituation in Wehr kritischer (r = - 0,241) und schätzten verschiedene Unfallursachen als wahrscheinlicher ein (r = 0,158).
Auch wünschten sie sich eher bauliche (r = 0,130), präventive (r = 0,166) und repressive Maßnahmen (r = 0,161) sowie Maßnahmen zu den Parkplätzen (r = 0,121).
Personen, die LKW-Fahrer als zu schnell einschätzten, sahen ebenfalls im Schnitt die Verkehrssituation kritischer (r = - 0,153). Ebenfalls schätzten sie die Wahrscheinlichkeit, einen eigenen Unfall zu erleiden höher ein (r = 0,188) und wünschten sich eher präventive Maßnahmen (r = 0,125).
Die Umfrageteilnehmer, die Traktor-Fahrer als zu schnell empfanden, schätzten im Schnitt auch verschiedene Unfallursachen in Wehr (r = 0,190), sowie einen Unfall in verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleiden, (r = 0,152) als wahrscheinlicher ein. Auch wünschten sie sich eher bauliche Maßnahmen (r = 0,125).

Zusammenfassend bewerteten also Personen, die LKW- und PKW-Fahrer als zu schnell einschätzten, die Verkehrssituation kritischer. Personen, die explizit Traktor-Fahrer als zu schnell erachteten, hielten im Schnitt Unfälle in ausgewählten Verkehrsmitteln und vereinzelte Unfallursachen für wahrscheinlicher.

Informationen durch Institutionen - Erleben und Verhalten

Im Hinblick auf die Informationserstattung von verschiedenen Institutionen in Korrelation zum Erleben und Verhalten ergab sich, dass die Menschen, die sich durch die Ortsgemeinde, die Verbandsgemeinde und die Polizei gut informiert fühlten, im Schnitt auch zufriedener in Wehr lebten (r = 0,179) und die Verkehrssituation deutlich besser bewerteten (r = 0,424).
Außerdem befürworteten sie weniger bauliche (r = - 0,120) und repressive Maßnahmen (r = - 0,194) in Wehr.

Insgesamt bewerteten sie die allgemeine Situation in Wehr also besser, lebten hier zufriedener und sprachen sich weniger für verschiedene Maßnahmen aus.

Situation in bestimmten Straßen - Erleben und Verhalten

Nachfolgend wurden die Ansichten der Bürger der zwölf Straßen

- Am Mühlbach
- Bachstraße
- Galenberger Weg
- Grabenstraße
- Hauptstraße
- Im Kühstiefel
- Im Paradies
- Im Wiesengrund
- Im Winkel
- Marktstraße
- Mittelstraße
- Niederzissener Straße

differenziert in Bezug zum Erleben und Verhalten in Wehr gesetzt.

Zunächst wurde die Meinung der Bürger der genannten Straßen in Korrelation zur Verkehrssituation gesetzt (siehe Abbildung 58).

Die Befragten, die in der Niederzissener Straße wohnten, betrachteten die Verkehrssituation in Wehr mit einem Mittelwert von *M* = 1,8 (*SD* = 0,6) mit Abstand am kritischsten.

Personen, die in der Grabenstraße lebten, urteilten hinsichtlich der Verkehrssituation in Wehr mit einem Mittelwert von *M* = 2,8 (*SD* = 0,6) am besten.

Die Mittelwerte der restlichen Straßen bewegten sich zwischen *M* = 2,3 und *M* = 2,6.

Es ließ sich feststellen, dass die Bürger der zwölf Straßen - mit Ausnahme der Anwohner in der Niederzissener Straße - die Verkehrssituation in Wehr in etwa gleich bewerteten.

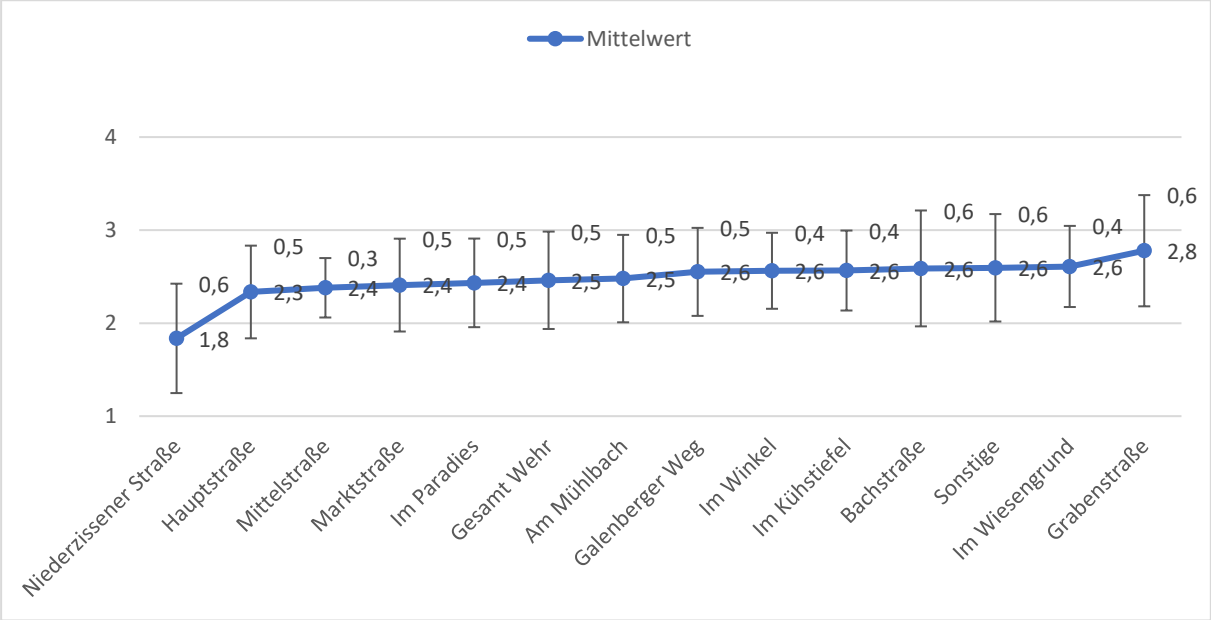


Abbildung 58: Angaben der Befragten zur Verkehrssituation aus den verschiedenen Straßen.
Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-trifft überhaupt nicht zu, 2-trifft eher nicht zu, 3-trifft zu, 4-trifft voll zu (Y-Achse).
N: 8-56.

Anschließend wurden die Einschätzungen der Bürger unterschiedlicher Straßen bezüglich der Wahrscheinlichkeit mit einem bestimmten Verkehrsmittel oder als Fußgänger einen Unfall zu erleiden, verglichen (siehe Abbildung 59).

Die Befragten aus der Niederzissener Straße schätzten die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalles am höchsten ein. Hier ergab sich ein Mittelwert von *M* = 3,1 *(SD* = 0,9).

Die Bewohner der Straße Im Kühstiefel schätzten die Wahrscheinlichkeit, mit bestimmten Verkehrsmitteln oder als Fußgänger zu verunfallen, im Schnitt am geringsten (*M* = 1,8; *SD* = 0,6) ein.

Die Bürger der übrigen zehn Straßen bewerteten mit einem Mittelwert von *M* = 1,9 bis *M* = 2,3 die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls als „eher unwahrscheinlich“.

Zusammenfassend war auch hier das Meinungsbild der Bürger unterschiedlicher Straßen - mit Ausnahme der Bürgerschaft in der Niederzissener Straße - ähnlich.

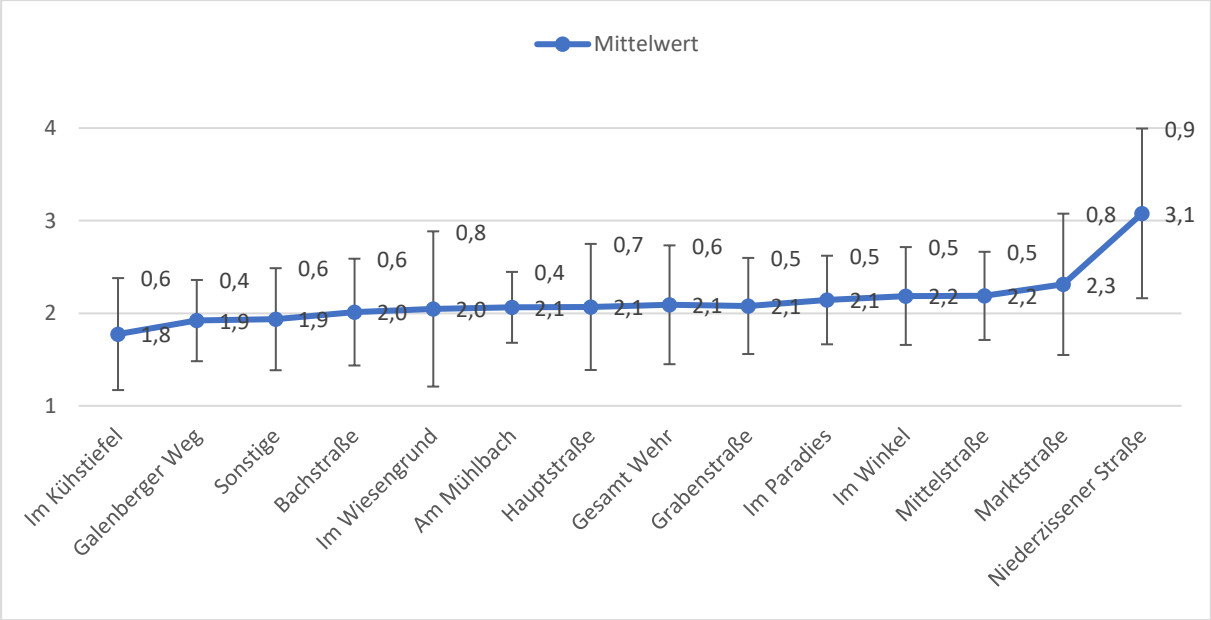


Abbildung 59: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf die Unfallwahrscheinlichkeit als Fahrer von bestimmten Verkehrsmitteln.
Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht wahrscheinlich, 2-eher unwahrscheinlich, 3-wahrscheinlich, 4-sehr wahrscheinlich (Y-Achse).
N: 8-55.

Daraufhin wurde die Haltung der Bürger verschiedener Straßen in Bezug zu den aufgelisteten vier repressiven Maßnahmen gesetzt (siehe Abbildung 60).

Der höchste Wert wurde in diesem Fall im Galenberger Weg ermittelt (*M* = 3,5; *SD* = 0,5).
Knapp dahinter lag die Niederzissener Straße mit *M* = 3,4 (*SD* = 0,7) und die Straße im Winkel mit *M* = 3,4 (*SD* = 0,5). In diesen Straßen wünschten sich die Bürger am ehesten repressive Maßnahmen.
Trotz des niedrigsten Werts von *M* = 2,6 (*SD* = 0,8) in der Marktstraße wurden auch hier die repressiven Maßnahmen als „sinnvoll“ erachtet.

Es stellte sich heraus, dass sich die Mittelwerte auf einem durchweg hohen Niveau bewegten. Alle Umfrageteilnehmer der zwölf Straßen sahen im Schnitt die vier repressiven Maßnahmen als „sinnvoll“ an.

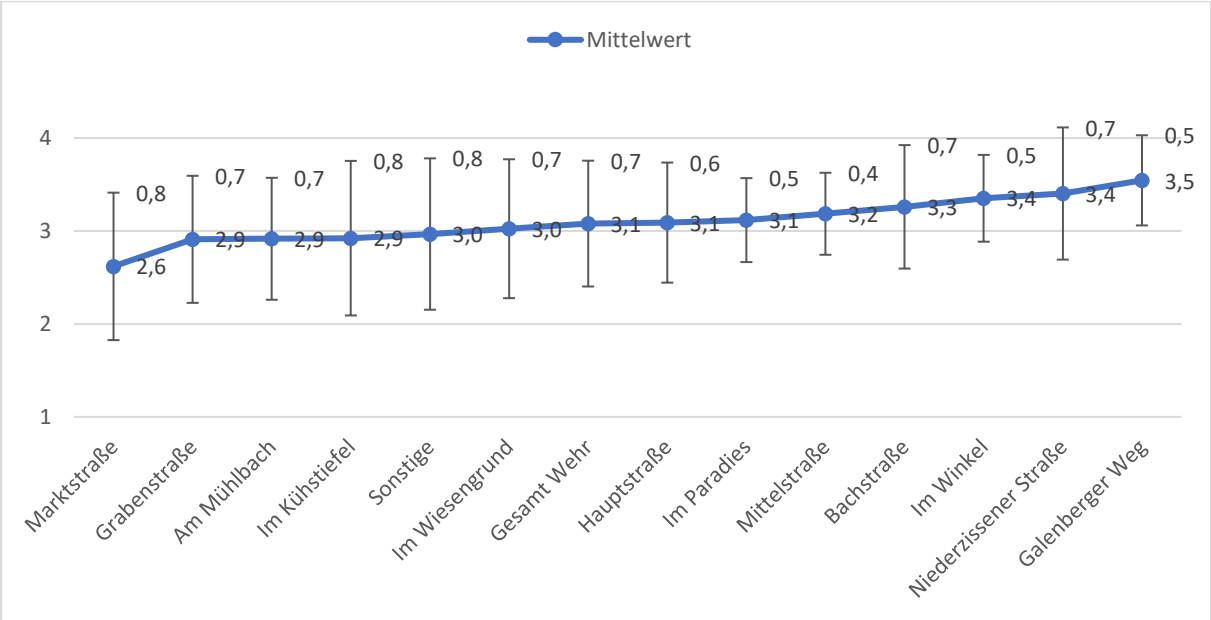


Abbildung 60: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf repressive Maßnahmen. Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht sinnvoll, 2-eher nicht sinnvoll, 3-sinnvoll, 4-sehr sinnvoll (Y-Achse).
N: 8-56.

Zudem wurde ausgewertet, wie sinnvoll die Bürger der einzelnen zwölf Straßen die Maßnahmen „Schaffung von zusätzlichen Parkflächen“ und „Ausweisung von Parkflächen“ (Maßnahmen zu Parkplätzen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Wehr fanden (siehe Abbildung 61).

Auch wenn die Mittelstraße und die Straße „Im Wiesengrund“ mit *M* = 3,0 (*SD* = 09; *SD* = 0,8) den niedrigsten Mittelwert der zwölf Straßen verzeichneten, erachteten die hiesigen Bewohner dennoch die Parkplatzmaßnahmen als „sinnvoll“.
Die Bewohner der Hauptstraße (*M* = 3,5; *SD* = 0,7) sowie die der Straße Im Paradies (*M* = 3,8; *SD* = 0,4) sahen die beiden Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrs-sicherheit in Wehr mit den Höchstwerten aller zwölf Straßen als „sehr sinnvoll“ an.

Zusammenfassend wurden die beiden Maßnahmen zu den Parkplätzen durchweg von den Bewohnern aller zwölf Straßen befürwortet. Diese Ergebnisse dürften den hohen Stellenwert der Parkplatzsituation für die Bürger in Wehr verdeutlichen.

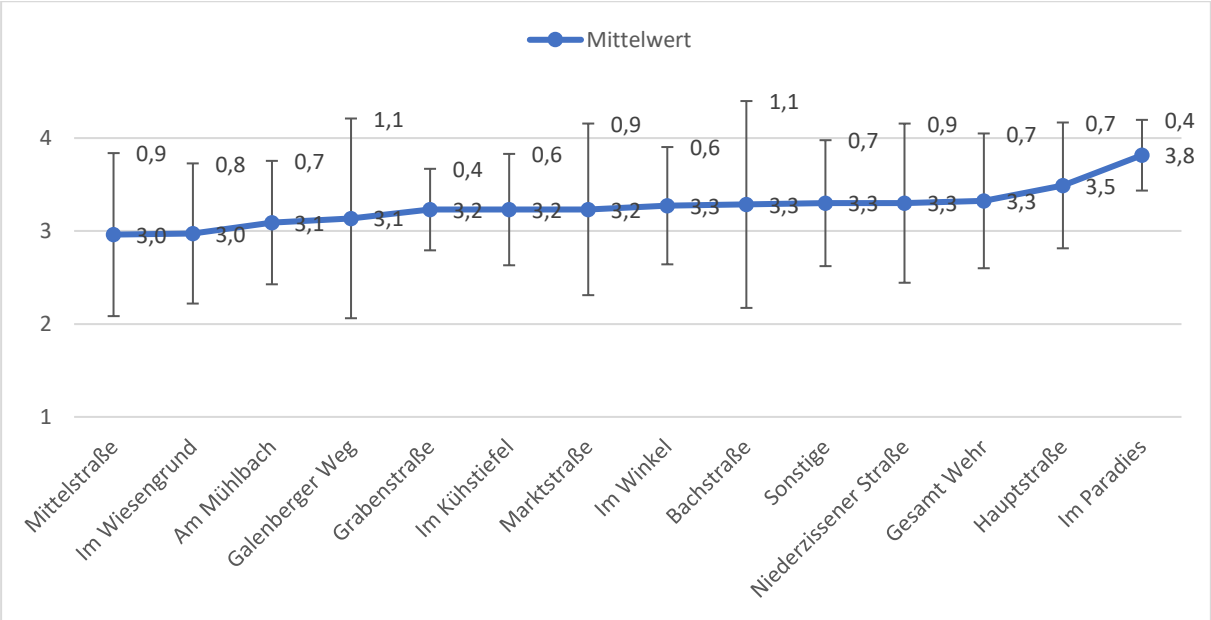


Abbildung 61: Angaben der Befragten aus den verschiedenen Straßen in Bezug auf Maßnahmen hinsichtlich der Parkplätze.
Straßen (X-Achse) / Auswahlmöglichkeiten: 1-überhaupt nicht sinnvoll, 2-eher nicht sinnvoll, 3-sinnvoll, 4-sehr sinnvoll (Y-Achse).
N: 10-55.

Sicherheitsempfinden der Kinder

Da der Fragebogen auf Grund seiner Fragenkonstellation und der erforderlichen Erfahrung im Straßenverkehr nicht von Kindern umfassend bearbeitet werden konnte, gab es für alle Personen unter 14 Jahren die Möglichkeit, eigene Erfahrungen in einem Freitextfeld zu teilen. Dazu nutzten zehn Kinder den Platz auf der letzten Seite des Fragebogens und äußerten sich in Text- oder Bildform zu möglichen Gefahren im Straßenverkehr in Wehr.

Auch von den jungen Bürgern waren in den schriftlichen Äußerungen vor allem die zentralen Punkte angesprochen, die auch in den Ausführungen der Erwachsenen wesentliche Problembereiche darstellten.

Themenschwerpunkte waren bei den Kindern: Das Parken, die Fahrbahnverengung am Ortseingang in Richtung Niederzissen, Geschwindigkeitsübertretungen, Bushaltestellen sowie Kreuzungen / Einmündungen.
Hinsichtlich des Parkproblems wurden neben der Haupt- und Marktstraße auch die Grabenstraße, Bachstraße und Schafspforte angesprochen.
Die „Parker“ beeinträchtigten aus Sicht der Kinder den fließenden Verkehr und sorgten insbesondere dafür, dass die Busse beim Vorbeifahren behindert wurden. Auch gaben die Kinder an, dass sie die Grabenstraße auf dem Weg zum dortigen Spielplatz und

die Hauptstraße nicht ungefährdet queren konnten. Hier bestand für sie das Problem, dass sie die Fahrbahn durch die parkenden Fahrzeuge nicht überblicken konnten. Einzelne Kinder merkten an, dass oft in falscher Richtung geparkt wurde.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden neben dem Ortseingang in Richtung Niederzissen - an dem es auch aus Sicht der Kinder trotz Fahrbahnverengung immer noch zu Geschwindigkeitsübertretungen kam - auch die Niederzissener Straße und die Mittelstraße angesprochen.

An den Bushaltestellen wünschten sich die Kinder von Wehr zudem eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Zebrastreifen.

Neben den schriftlichen Darstellungen stellten manche Kinder ihre Gefahrenstellen bildlich dar (siehe Abbildung 62).
Das linke Bild veranschaulichte die Gefährlichkeit der Kreuzungen für Schulkinder, während das rechte Bild die Niederzissener Straße, die Hauptstraße und die Kirchstraße mit einer Lichtzeichenanlage in den Fokus rücken ließ.

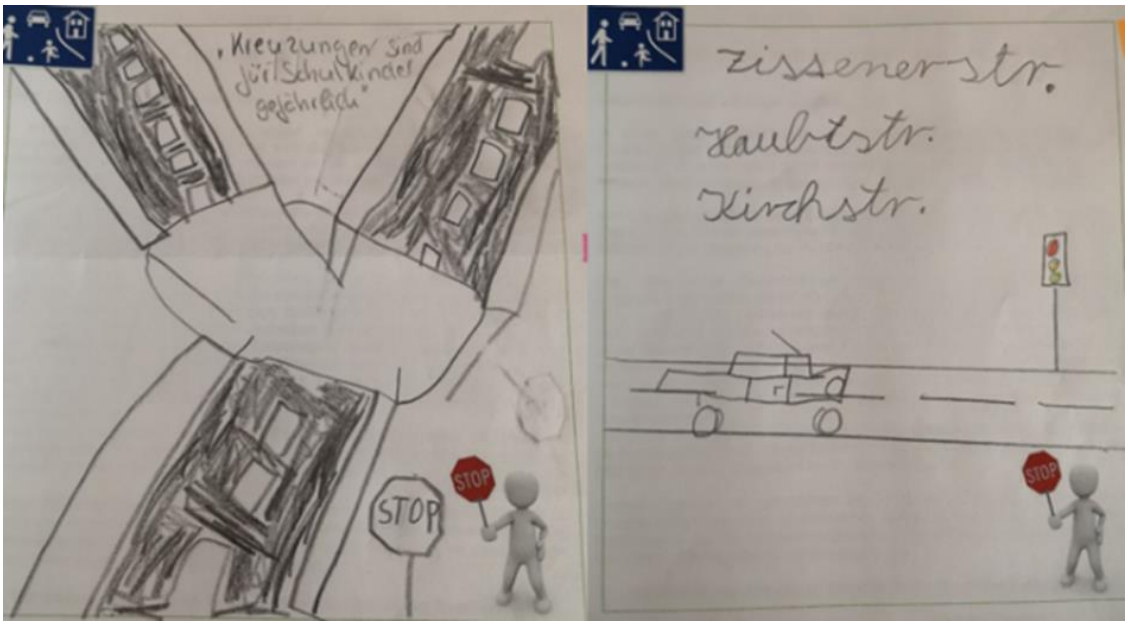


Abbildung 62: Bilder von zwei Kindern zur Verkehrssicherheit in den Straßen von Wehr.

Zusammenfassend stimmten die Meinungen der Kinder aus Wehr zur Verkehrssicherheit in großen Teilen mit denen der Erwachsenen überein.
Schwerpunkte waren die Parkprobleme in der Hauptstraße und der Marktstraße sowie das sichere Überqueren der Straßen in Wehr. Auch die Geschwindigkeitsübertretungen sowie der Standort und die bauliche Gestaltung der Bushaltestellen wurden in den Ausführungen der Kinder angesprochen.

4.2.2 Ortsbegehung „Verkehrsdetektive“

Abbildung 63: Die „Verkehrsdetektive“ an der unübersichtlichen Ecke Im Paradies / Kirchstraße. Quelle: Olbrück-Rundschau; Jahrgang 38 / Nr.43 vom 21.10.2020.

Nicht nur an der Fragebogenaktion beteiligten sich die Kinder von Wehr aktiv. Die Grundschüler der Ortsgemeinde Wehr bildeten Projektgruppen und führten als „Verkehrsdetektive“ eine Ortserkundung durch. Ziel war es, dass auch die kleinen und jungen Bürger Wehrs mögliche Gefahrenstellen im Straßenverkehr aufspürten.

Die Kinder kamen zu dem Ergebnis, dass sie unter anderem durch „Parker“ auf Bürgersteigen - vor allem in der Hauptstraße und der Marktstraße - die Fahrbahn nicht überblicken konnten. So war es für die Kinder nur schwer möglich, diese Straßen ungefährdet zu überqueren.

Überdies wurde die Bushaltestelle an der Marktstraße thematisiert. An dieser Örtlichkeit stellte sich das Überqueren der Fahrbahn im Kreuzungsbereich bzw. dem Kurvenbereich im Zusammenhang mit den zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmern als gefährlich dar. Die Grundschulkinder wünschten sich eine Überquerungshilfe, wie beispielsweise einen Zebrastreifen, der bei den damaligen Bauarbeiten an der B 412 in der Markstraße eingerichtet wurde.

Ebenfalls konnten die Grundschüler die Einmündung an der Linde schlecht einsehen und erachteten demnach das Überqueren der Kirchstraße aus der Hauptstraße kommend als gefährlich.

Als besonders schwierig und unübersichtlich erachteten die „Verkehrsdetektive“ die Einmündung von der Straße Im Paradies in die Kirchstraße. Hier versperrte die Friedhofsmauer ihnen die Sicht (siehe Abbildung 63).

Für die Schüler der Grundschule waren die Verbesserung des Parkverhaltens insbesondere in der Haupt- und Marktstraße, die Übersichtlichkeit im Verkehrsraum und das Einrichten von Überquerungshilfen zentrale Punkte zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr.

4.2.3 Gefahrenstellen.de

Die Internetseite bzw. App „Gefahrenstellen.de“[16] erfasst Informationen zu Gefahrenstellen auf Straßen bzw. bestimmten Streckenabschnitten.

Im Rahmen der Bürgerbefragung zur Verkehrssicherheit in Wehr wurden die Umfrageteilnehmer darauf hingewiesen, ihre erkannten Gefahrenstellen in der Ortschaft Wehr in der App oder auf der Internetseite kenntlich zu machen (siehe Abbildung 64).

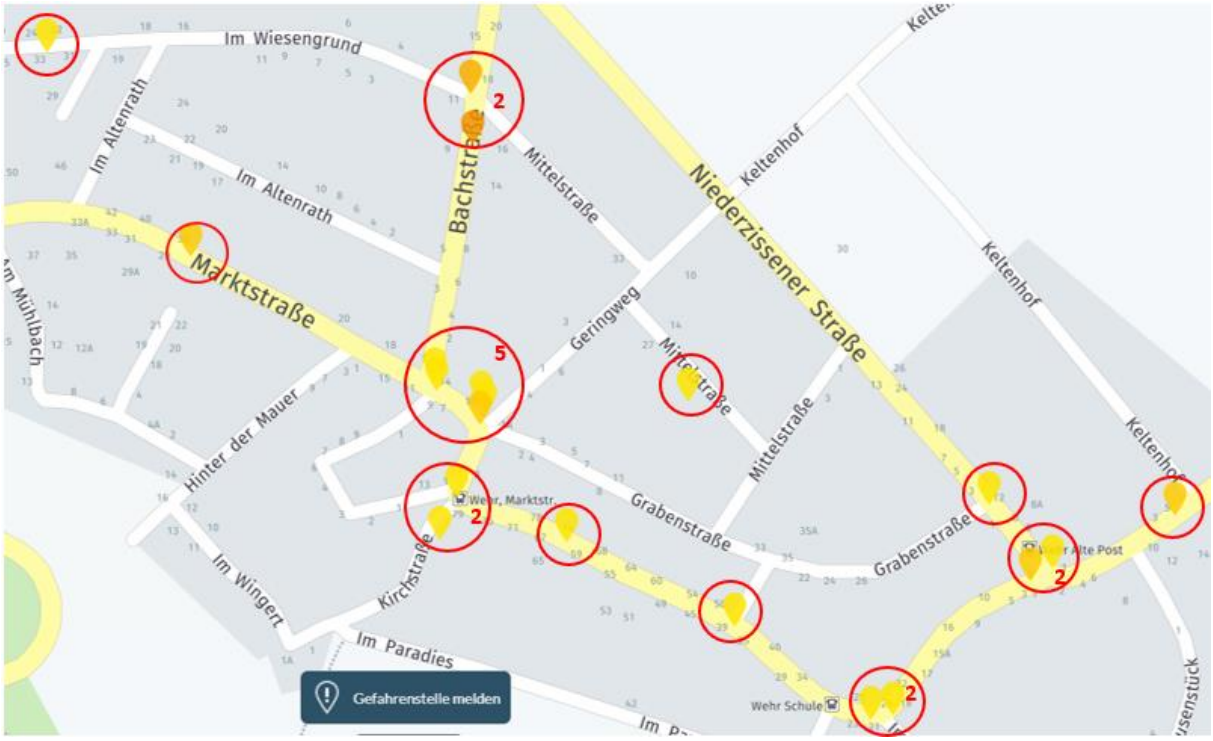


Abbildung 64: Von Bürgern markierte Gefahren in der Ortschaft Wehr. Bildschirmaufnahme der Website „Gefahrenstellen.de“, Stand: 11.03.2021.

Bei dem Erfassen der Gefahrenstelle konnte nicht nur die genaue Örtlichkeit der

[16] Vgl. Initiative für sichere Straßen UG: Gefahrenstellen.

Gefahrenstelle markiert werden, sondern auch die Gefahrenart, wie beispielsweise „unübersichtliche Stelle“ oder „Fehlverhalten durch Fahrer“ sowie der gefährdete Personenkreis (PKW-Fahrer, Fahrradfahrer etc.) ausgewiesen werden. Auch gab es die Option, bereits bestehende Gefahrenstellen zu unterstützen. Ferner bestand die Möglichkeit, die Gefahrenstelle mit Kommentaren zu konkretisieren und ein Bild zu hinterlegen.

Für die Ortschaft Wehr waren am 30.03.2021 insgesamt 20 Gefahrenstellen eingetragen:

Die Markstraße verzeichnete mit sechs Meldungen die höchste Anzahl an Gefahrenstellen in der Ortschaft Wehr.
Als Gefahrenart wählten die Bürger insbesondere „Fehlverhalten durch Fußgänger “, „Fehlverhalten durch Fahrer“ und „unübersichtliche Stelle“ aus. Letztere fanden sich an der versetzten Kreuzung Bachstraße / Marktstraße und insbesondere an der Kreuzung Marktstraße / Geringweg / Grabenstraße. Hier sei die Verkehrsführung auf Grund der Straßenmarkierungen unklar. Das gleiche Problem wurde auch an der Kreuzung Marktstraße / Kirchstraße / Kellerei thematisiert.

In der Hauptstraße wurden insgesamt vier Gefahrenstellen kenntlich gemacht.
Drei davon wiesen als Gefahrenart „Fehlverhalten durch Fahrer“ bzw. „Straßen-verhältnisse“ aus.

Zwei Gefahrenstellen waren in der Gleeser Straße hinterlegt.
Hier wurde die Örtlichkeit auf Höhe der Hausnummer 1 (Einmündung Gleeser Straße / Hauptstraße / Niederzissener Straße) mit der Gefahrenart „Straßenverhältnisse“ und „unübersichtliche Stelle“ versehen. Ebenfalls wurde der Standort der Verkehrsinsel auf Höhe der Hausnummer 5 kritisiert. Die Positionierung sei laut Kommentar nicht durchdacht und das Abbiegen ins „Hausenstück“ sei unmöglich, wenn Verkehrsteilnehmer auf der Gegenfahrbahn vor der Insel warten.

Weiter wurden die Einmündungen Im Winkel / Hauptstraße sowie Niederzissener Straße / Grabenstraße und die Kreuzung Bachstraße / Im Wiesengrund / Mittelstraße mit der Gefahrenart „unübersichtliche Stelle“ als Gefahrenstelle erfasst.

Zusammenfassend erkannten die Umfrageteilnehmer größtenteils Gefahren an Kreuzungen und Einmündungen in der Ortschaft Wehr und trugen diese online auf „Gefahrenstellen.de“ ein.

4.2.4 Befragung öffentlicher Personennahverkehr

Um einen Eindruck über die Verkehrssituation aus Sicht der Fahrer des ÖPNV zu erlangen, wurde die Ahrweiler Verkehrs GmbH (Verkehrsbetriebe Mittelrhein) fernmündlich und schriftlich zur Situation befragt.

Es ergab sich, dass die Verkehrsbetriebe Mittelrhein das Unternehmen Ahrweiler Verkehrs GmbH in Wehr mit einem Großteil der Linienfahrten beauftragten. Einzelne Fahrten durch die Ortsgemeinde führten die Firmen Wallmeroth Busreisen GmbH, LRV Lisa Reisen UG sowie „Bendorfer Lausjung“ im Auftrag der Verkehrsbetriebe Mittelrhein durch.

Die Linien 807 und 810 fuhren 36-mal in der Woche durch Wehr. Bei jeweils einer Fahrt morgens und mittags handelt es sich um den Kindergartenbus von Wehr nach Glees. Die Strecken verliefen durch die Bachstraße, die Marktstraße, die Hauptstraße und die Niederzissener Straße.

In einem telefonischen Gespräch mit der Ahrweiler Verkehrs GmbH ergab sich, dass die Parksituation in Wehr auch für den Busverkehr eine Belastung darstellte. Ergänzend wurde schriftlich mitgeteilt, dass insbesondere die Busse der Linie 810 in der Vergangenheit des Öfteren Verspätungen hatten, da sie die Hauptstraße durch die Parksituation nicht oder nur mit erheblichen Schwierigkeiten durchfahren konnten. Es wurde weiter berichtet, dass die Probleme besonders zu Geschäftszeiten an der Bäckerei „Genn“ sowie in den Morgen- und Abendstunden bestanden. Teilweise blieb den Busfahrern nach eigenen Angaben keine andere Möglichkeit, als durch Hupen auf die Verkehrsbehinderungen aufmerksam zu machen.

Die Linie 977 wurde von der Firma FriBus übernommen. An Schultagen fuhr diese Linie dreimal am Tag durch Wehr.

Ein Telefonat mit einem Mitarbeiter dieses Unternehmens ergab, dass dieser bislang keine Beschwerden zur Kenntnis genommen habe.

Zusammenfassend erbrachte die Befragung, dass mit der Parksituation in der Ortsgemeinde für die örtlichen Buslinien gelegentliche Verzögerungen und Behinderungen im Straßenverkehr einhergingen.

4.3 Objektive Verkehrssicherheitslage vs. subjektives Verkehrssicherheitsempfinden

In Teilbereichen wurde die objektive Verkehrssicherheitslage in Wehr mit dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Bürger verglichen.

4.3.1 Geschwindigkeit

In der Befragung schätzten die Bürger die Durchschnittsgeschwindigkeit in den folgenden fünf Straßen ein: Hauptstraße, Bachstraße, Grabenstraße, Niederzissener Straße und Marktstraße.

In der Niederzissener Straße nahmen die Umfrageteilnehmer durchschnittlich eine Geschwindigkeit von 53 km/h und in der Marktstraße von 51 km/h an. In der Grabenstraße wurde die Durchschnittsgeschwindigkeit im Schnitt auf 36 km/h (Tempolimit: 30 km/h), in der Bachstraße auf 48 km/h und in der Hauptstraße auf 40 km/h geschätzt (siehe Abbildung 65).

Auf der anderen Seite ergaben sich als tatsächlich gemessene Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Niederzissener Straße 43 km/h und in der Marktstraße 41 km/h. In der Grabenstraße belief sich die objektive Durchschnittsgeschwindigkeit auf 29 km/h (Tempolimit 30 km/h). In der Bachstraße lag die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit bei 52 km/h. Die Hauptstraße verzeichnete eine durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h.

Straße	Niederzissener Straße (50)	Hauptstraße (50)	Grabenstraße (30)	Marktstraße (50)	Bachstraße (50)
Einschätzung der Befragten	53	40	36	51	48
Gemessener Wert (Vd)	43	30	29	41	52

Abbildung 65: Vergleich der subjektiven Einschätzungen und objektiven Messungen der Geschwindigkeiten.

Zusammenfassend ließ sich festhalten, dass die Befragten die Durchschnittsgeschwindigkeiten - mit Ausnahme der Bachstraße – im Vergleich zu den objektiven Messungen höher einschätzten.

Die Abweichungen der objektiven Messungen und der subjektiven Einschätzungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten beliefen sich auf bis zu 10 km/h, wie in der Niederzissener Straße, der Hauptstraße und der Marktstraße.

Einzig in der Bachstraße übertraf die objektiv gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit von 52 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um 2 km/h. Gerade an dieser Messörtlichkeit schätzten die Bürger jedoch die Durchschnittsgeschwindigkeit niedriger ein.

4.3.2 Parksituation

Wie die Auswertung der Bürgerbefragung ergab, erachtete eine Vielzahl der Umfrageteilnehmer die beiden Maßnahmen „Schaffung von zusätzlichen Parkflächen“ und „Ausweisung von Parkflächen“ als „sinnvoll“. Beide Maßnahmen erreichten einen Mittelwert von *M* = 3,3 (Höchstwert war 4 - „sehr sinnvoll").

Zur Frage, ob ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen, ergab sich ein Mittelwert von *M* = 2,4, wobei 2 mit dem Wert „trifft eher nicht zu“ belegt war.

Weiter gaben zur Aussage „Ich parke in Wehr stets ordnungsgemäß“ insgesamt 98,3 % der Befragten „trifft zu“ oder „trifft voll zu“ an (*M* = 3,6).

In den schriftlichen, ergänzenden Ausführungen kritisierten die Umfrageteilnehmer jedoch die Parksituation in verschiedenen Straßen, wie insbesondere in der Hauptstraße, der Marktstraße und der Grabenstraße. Vermehrt war von „zugeparkten Straßen und Bürgersteigen“ die Rede, die eine ungehinderte Verkehrsteilnahme erschwerten.

Temporär bestätigte sich die kritisch beschriebene Parksituation in der Hauptstraße in Wehr. Hier wurden die Fahrzeuge zum Teil beidseitig auf dem Bürgersteig und entgegen der Fahrtrichtung abgestellt, sodass der Verkehrsraum äußerst unübersichtlich erschien und die Straße nicht gänzlich unbehindert passiert werden konnte.

4.3.3 Routenplaner

In der Bürgerbefragung gaben 51,9 % an, in der Vergangenheit mitbekommen zu haben, dass Verkehrsteilnehmer von Navigationssystemen „falsch“ durch die Örtlichkeit geführt wurden. Ein Großteil der Befragten sprach in diesem Zusammenhang die Grabenstraße und die Hauptstraße an. Sie berichteten, dass dort insbesondere ortsfremde Verkehrsteilnehmer entlangfuhren, statt die Umgehungsstraßen L 82 und L 114 zu befahren.

Objektiv wurden „Testversuche“ mit Routenplanern und Navigationssystemen verschiedener Anbieter durchgeführt.

Bei den Geräten der Firmen Garmin und TomTom sowie bei verbauten Geräten in Fahrzeugen verschiedener Hersteller ergab sich, dass die Routenführung durch den Ortskern von Wehr (Hauptstraße / Grabenstraße) erfolgte. Die Umgehungsstraßen wurden hier bei der Streckenplanung nicht berücksichtigt.

Die subjektive Wahrnehmung der Bürger, dass Verkehrsteilnehmer ihres Erachtens nach „falsch“ durch Wehr geleitet wurden, könnte auf die Routenführung bzw. der Auswahl von Routenoptionen einzelner Anbieter zurückzuführen sein.

5. Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen basieren auf den zuvor gewonnenen Erkenntnissen aus der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheitslage in Wehr.

Für die Strukturierung der Maßnahmen wurde der bereits im Kapitel 3 angeführte und erläuterte verbundstrategische Ansatz gewählt.[17]

5.1 Engineering

Parkraumgestaltung

Die Parkraumgestaltung in Wehr sollte - insbesondere im Ortskern - einer kritischen Überprüfung unterzogen werden. Es würde sich in diesem Zusammenhang anbieten, ein Pilotprojekt zur Neuordnung des Parkraumes zu initiieren und sich zunächst auf einen ausgewählten Straßenabschnitt (z. B. Hauptstraße) zu fokussieren. In diesem Zusammenhang ist eine Bürgerbeteiligung (einschließlich der betroffenen Gewerbetreibenden, Anliegern) von elementarer Bedeutung.

Verkehrsschau

Es wird empfohlen, eine Verkehrsschau unter Federführung der Verbandsgemeinde Brohltal durchzuführen und anschließend in den, gemäß der Verwaltungsvorschrift der StVO, vorgeschriebenen Intervallen fortzuführen. Im Rahmen dieser Verkehrsschauen dürften folgende Teilbereiche aufgrund der Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung von Relevanz sein:

- Vorwegweisung
- Straßenbeleuchtung (ggf. Nachtverkehrsschau)
- Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen (insb. Erkennbarkeit)
- Fußgängerschutz (insb. Erkenntnisse der „Verkehrsdetektive“ einbeziehen)
- Sichtweite bzw. Regelungen an Einmündung und Kreuzungsbereich (z. B. fehlende Verkehrsspiegel)
- Halten und Parken sowie Parkraumgestaltung (ggf. Markierung von Parkflächen, Einrichtung von Parkverbotszonen)
- ÖPNV Haltestellen (Örtlichkeit, Sichthindernisse für Benutzer des ÖPNV)

[17] Vgl. Kapitel 3.1 Bisherige Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit (S. 4).

Routenführung durch Navigationsgeräte

Im Abschnitt 4.1.4 wurde die Problematik der „Fehlleitungen“ von Navigationsgeräten aufgegriffen und mögliche Lösungsansätze aufgezeigt. Dieses Problem könnte durch eine Kontaktaufnahme mit den Kartenherstellern bzw. der Mitteilung über die im Internet bereitgestellten Kontaktformulare „Kartenfehler melden“ gelöst werden.[18]

5.2 Enforcement

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs sollte durch die Verbandsgemeinde Brohltal fortgeführt bzw. im Ortskern von Wehr lageangepasst intensiviert werden.

Aufgrund der Blindmessungen zum Geschwindigkeitsniveau ergaben sich - mit Ausnahme der Bachstaße - zunächst keine unmittelbaren Handlungserfordernisse für die Intensivierung von Kontrollmaßnahmen. Die Blindmessungen mit der Geschwindigkeitsmesstafel sollten fortgeführt werden. Insbesondere sollte für die differenzierte Analyse des Lagefeldes „Geschwindigkeitsniveau“ die Ausdehnung der zeitlichen Messintervalle (z. B. Streckenabschnitte über einen Zeitraum von mehreren Wochen betrachten) erhöht werden. Ferner könnten bisher nicht berücksichtigte Streckenabschnitte einer zielgerichteten Geschwindigkeitsanalyse unterzogen werden (z. B. aufgrund von aktuellen Bürgerbeschwerden).

Zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus hat sich der Einsatz von Geschwindigkeitsmesstafeln (sogenannte Dialogdisplays) als sinnvoll erwiesen.[19]

5.3 Education

Die Verkehrserziehung in der Grundschule von Wehr sollte fortgesetzt werden. Die Realisierung des Projektes „Gelbe Füße“ sowie eine ggf. Fortführung des Projektes „Verkehrsdetektive“ sollte durch die Ortsgemeinde unterstützt werden.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsberatung könnten zielgruppenorientierte Präventionsmaßnahmen ins Leben gerufen werden. Hierbei sollten alle Partner der Verkehrssicherheitsarbeit (z. B. Ortsgemeinde, Polizei, Grundschule, LBM RLP etc.) zusammenwirken. Die Themenvielfalt ist in diesem Bereich groß (z. B. Erkennbarkeit als Fußgänger / Radfahrer, neue Mobilitätsformen) und sollte Aspekte der Kriminalprävention berücksichtigen (z. B. Enkeltrick, Phishing).

[18] Vgl. Kapitel 4.1.4 Routenführung von Navigationssystemen (S. 32).
[19] Vgl. Lewin: Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsbeeinträchtigung in der Ortslage Mertloch.

5.4 Öffentlichkeitsarbeit

Alle Träger der Verkehrssicherheitsarbeit sollten flankierend zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch eine zielgruppenorientiere Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung dürfte ein „Cross-medialer“ Ansatz zielführend sein. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung[20], insbesondere im Hinblick auf die bevorzugten „Medienkanäle“ der Bürger, sollten bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit Berücksichtigung finden.

Durch regionale Printmedien „Blick aktuell“ und „Olbrück Rundschau“ sollte im Rahmen eines Artikels über das gemeinsame Verkehrssicherheitsprojekt sowie der bereits erfolgten und zukünftigen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr berichtet werden.

5.5 Kooperativer und integrativer Ansatz

Bei allen Maßnahmen ist eine möglichst große Bürgerbeteiligung in den Fokus zu rücken. In diesem Zusammenhang könnte die Gemeinde Wehr die Einführung eines so genannten Bürgerzettels[21] auf Gemeinde- bzw. Verbandsgemeindeebene initiieren.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, welche Kooperationen mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit eingegangen werden können (z. B. Polizei, LBM RLP, Verkehrswacht, ADAC, ADFC etc.).

Sofern möglich, sollte die Verkehrssicherheitsarbeit der Gemeinde Wehr mit der Kriminalprävention verzahnt werden. Dieser integrative Ansatz bietet sich für die Ortsgemeinde ggf. in den Interventionsfeldern Education und Engineering sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit an.

Die strategischen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr sollten unter der Federführung der bestehenden Projektgruppe initiiert, begleitet und evaluiert werden.

[20] Vgl. Kapitel 4.2.1 Informationsbezug aus Medien (S. 62).
[21] Beispiel eines Bürgerzettels: https://www.maifeld.de/buergerzettel/buergerzettel/.

Goldene Regel der Verkehrssicherheitsarbeit

Kurz und prägnant fasst die „Goldene Regel“ der Verkehrssicherheitsarbeit die Wirkungszusammenhänge der vorgenannten Handlungsempfehlungen und dem damit verbundenen Strategieansatz zusammen:

Um eine Optimierung der örtlichen Verkehrssicherheitslage zu erzielen, müssen die Verkehrsüberwachung, die begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die Verkehrssicherheitsberatung und die Verkehrsraumgestaltung aufeinander abgestimmt werden und in Kooperation mit den (örtlichen) Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit zielgruppenorientiert sowie anlassbezogen umgesetzt werden. Hierbei sind Aspekte der Kriminalprävention ausreichend zu berücksichtigen.

Glossar

Absolute Häufigkeit (H)	Absolute Häufigkeit gibt an, wie oft eine bestimmte Antwort gegeben wurde.
Education	Verkehrssicherheitsberatung (Education) ist die zielgruppen- und problemorientierte, positive Verhaltensbeeinflussung zur Vermittlung verkehrssicherheitsrelevanter Informationen und Förderung des normgerechten Verhaltens nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens.
Enforcement	Verkehrsüberwachung, Verkehrskontrolle (Enforcement) sind Maßnahmen, mit denen die Überwachungsbehörden den öffentlichen Straßenverkehr beobachten, die Einhaltung der Vorschriften kontrollieren und Ordnungsübertretungen sanktionieren.
Engineering	Verkehrsraumgestaltung (Engineering) ist die Planung und Realisierung von technischen und baulichen Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Sicherheit des Verkehrsraumes und der Verkehrsmittel. Besondere Berücksichtigung findet in diesem Bereich die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der lebenswerten Gestaltung der Umwelt.
Gesamtstichprobe	Gesamtstichprobe ist die Summe aller Umfrageteilnehmer.
Grundgesamtheit	Grundgesamtheit ist die Menge aller statistischen Werte, also alle, die bei der Befragung angesprochen wurden (alle Bürger von Wehr).
Integrativer Ansatz	Integrativer Ansatz verknüpft die Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit mit denen der Kriminalitätsbekämpfung.

Kooperativer Ansatz	Kooperativer Ansatz beinhaltet das Zusammenwirken verschiedener Träger der Verkehrssicherheitsarbeit.
Korrelationskoeffizient (r)	Korrelationskoeffizient ist ein Maß für den Grad des linearen Zusammenhangs und kann sich im Bereich zwischen -1 und 1 bewegen. Er misst die Stärke einer statistischen Beziehung von zwei Variablen zueinander.
Lastkraftwagen (LKW)	Lastkraftwagen (i.S.d. Geschwindigkeitsmessungen) ist ein Fahrzeug mit einer Länge von 7,1 m - 13,0 m.
Lastzug (LZ)	Lastzug (i.S.d. Geschwindigkeitsmessungen) ist ein Fahrzeug mit einer Länge von 13,1 m - 25,5 m.
Leichtverletzte im Sinne der Unfallkategorien	Leichtverletzte sind Personen, bei denen durch den Verkehrsunfall ein Körperschaden eingetreten ist. Bei stationärer Aufnahme → maximal 24 Stunden .
Mittelwerte (M)	Mittelwerte sind die Summe aller Werte dividiert durch die Stichprobe.
Öffentlichkeitsarbeit	Öffentlichkeitsarbeit ist das zielgerichtete Wirken im kommunikativen Bereich, um Informationen zu vermitteln und auf Prozesse im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit Einfluss zu nehmen. Man unterscheidet zwischen der externen und der internen Öffentlichkeitsarbeit. Die Öffentlichkeitsarbeit dient dazu, Maßnahmen transparent und verständlich zu machen.
Personenfaktoren	Personenfaktoren sind Eigenschaften, Einstellungen und Gewohnheiten mit Bedeutung für die vorliegende Frage, die von den einzelnen Umfrageteilnehmern in Bezug gerichtet werden. Dies sind zum Beispiel Geschlecht, Alter und die Wahrnehmung von Gefahren.
Personenkraftwagen	Personenkraftwagen (i.S.d. Geschwindigkeitsmessung) ist ein Fahrzeug mit einer Länge von 0,5 m - 7,0 m.

Relative Häufigkeit (H(n))	Relative Häufigkeit gibt den Anteil vom Ganzen (N) an (Prozentzahlen). Sie berechnet sich aus der Gesamtstichprobe dividiert durch die absolute Häufigkeit.
Schwerverletzte im Sinne der Unfallkategorien	Schwerverletzte sind Personen, die unfallbedingt einen Körperschaden erleiden und sich mindestens 24 h in stationärer Behandlung befanden.
Standardabweichung (SD)	Standardabweichung beschreibt die Streuung der Angaben der Befragten um den Mittelwert. Sie gibt die durchschnittliche Entfernung der Angaben vom Mittelwert an.
Situationsfaktoren	Situationsfaktoren sind die Gegebenheiten, die aus Sicht der Bürger aktuell vorliegen, z. B. die wahrgenommene Verkehrssituation in Wehr, die Einschätzung über Unfallursachen und Verhalten verschiedener Verkehrsteilnehmer, die Situation in bestimmten Straßen in Wehr sowie das Informationsangebot öffentlicher Stellen.
Stichprobe (N)	Stichprobe ist die Anzahl der Befragten abzüglich der Enthaltungen.
Unfalltyp 1 - Fahrunfall	Unfalltyp 1 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug ausgelöst wurde (wegen nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben.
Unfalltyp 2 - Abbiege-Unfall	Unfalltyp 2 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde (an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten).

Unfalltyp 3 - Einbiegen / Kreuzen-Unfall	Unfalltyp 3 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug ausgelöst wurde (an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen).
Unfalltyp 4 - Überschreiten-Unfall	Unfalltyp 4 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn ausgelöst wurde, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist.
Unfalltyp 5 - Ruhender Verkehr	Unfalltyp 5 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt / hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken / Halten durchführte, ausgelöst wurde.
Unfalltyp 6 - Unfall im Längsverkehr	Unfalltyp 6 beschreibt einen Verkehrsunfall, der durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, ausgelöst wurde, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
Unfalltyp 7 - Sonstige Unfälle	Unfalltyp 7 beschreibt einen Verkehrsunfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.Ä.).
V10 / 15 / 30 / 50	V10 / 15 / 30 / 50 berechnet die Geschwindigkeitskategorien, die von 10 % / 15% / 30 % / 50 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten werden.

V85	V85 beschreibt das Geschwindigkeitsniveau, welches von 85 % der Fahrzeugführer nicht überschritten wird.
X-Achse	X-Achse ist die waagerechte Achse in einer zweidimensionalen Darstellung.
Y-Achse	Y-Achse ist die senkrechte Achse in einer zweidimensionalen Darstellung.

Literaturverzeichnis

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2016): Unfalltypen-katalog.

HERE-Navigation: Our Shareholders, im Internet: https://www.here.com/strategic-partners, zuletzt abgerufen am 11.03.2021, 19:00 Uhr.

Initiative für sichere Straßen UG (2021): Gefahrenstellen, im Internet: www.gefahrenstellen.de, zuletzt abgerufen am 11.03.2021, 19:00 Uhr.

Lewin, Jana. Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz (2018): Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsbeeinträchtigung in der Ortslage Mertloch.

Ministerium des Innern und für Sport des Landes RLP (2006): Richtlinie über die polizeiliche Aufnahme von Verkehrsunfällen im Straßenverkehr.

Statistisches Landesamt RLP (2019): Mein Dorf, meine Stadt Wehr, im Internet: https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&l=3&g=071310421 0&tp=46975, zuletzt abgerufen am 11.03.2021, 19:00 Uhr.

TomTom: Legal; im Internet: https://www.tomtom.com/de_de/legal/, zuletzt abgerufen am 11.03.2021, 19:00 Uhr.

Anhang

Anlage 1

Beschlussvorlage des Projektes

VERBANDSGEMEINDE-
VERWALTUNG BROHLTAL

Beschlussvorlage	Nummer	210/1067
Bürgerdienste, Ordnung, Soziales	Datum	17.01.2020
Oligschläger, Stefan / DW: 112	Wiedervorlage	Erstellung einer Verkehrsanalyse
	AKTZ.	
	Bezug-Nr:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**	**Abstimmungs-ergebnis**
Gemeinderat Wehr	**27.01.2020**	**öffentlich beschließend**	

TOP: 2

Erstellung einer Verkehrsanalyse

Sachdarstellung:

Viele Bürger/Innen der Ortsgemeinde Wehr beschweren sich über das Parkverhalten, die gefahrene Geschwindigkeit oder mangelnde Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmer von PKW Fahrern. Oftmals leiten auch Navigations-Geräte „Fremde“ mitten durch die Ortsgemeinde, obwohl diese eigentlich ein anderes Ziel haben.

In Zusammenarbeit mit der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz soll ein Projekt zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Ortslage Wehr initiiert werden. Im Rahmen dieses Projektes sollen folgende Punkte bearbeitet werden:

- Erstellung eines aktuellen Verkehrslagebildes für die Ortsgemeinde Wehr (u.a. Geschwindigkeitsniveau, Verkehrsbelastung, Verkehrsunfalllage)
- Befragung von Anwohnern zum subjektiven Sicherheitsgefühl in den betreffenden Ortslagen
- Feldversuche zur Geschwindigkeitsreduzierung in den einzelnen Streckenabschnitten
- Darstellung von möglichen Interventionsmaßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit
- Beschreibung von Kommunikationsstrategien und der zielgruppenorientieren Öffentlichkeitsarbeit auf lokaler Ebene

Geplant ist die Durchführung des Projekts im April 2020. Ergebnisse werden Ende Sommer 2020 präsentiert.

Eine Projektarbeitsgruppe seitens der Ortsgemeinde bestehend aus Horst Durben, Stefan Frevel, Melanie Hilger und Peter Spangenberg wurde bereits gegründet und steht der Studierendengruppe als Ansprechpartner zu Verfügung.

Beschlussvorschlag:
Das Angebot der Hochschule Polizei Rheinland-Pfalz zur Durchführung des Projekts „Verkehrssituation der Ortsgemeinde Wehr“ wird angenommen. Ein erstes Treffen der Studierenden und der Projektarbeitsgruppe wird umgehend terminiert.

Unterschriften:

Sachbearbeiter: _____ **Bürgermeister:** _____

Fachbereichsleiter: _____ **Beigeordneter: I.V.** _____

Kopie an Ortsgemeinde per e-Mail versenden ☐ **mit Anlagen** ☐ **ohne Anlagen** **übersandt** _____ (Datum)

Kopie an alle Ratsmitglieder ☐

Beschlussvorschlag angenommen ☐ **abgesetzt** ☐
Beschlussvorschlag diktiert ☐ **vertagt** ☐

Raum für Notizen

Abstimmungsergebnis

einstimmig ☐
Ja –Stimmen _____
Nein Stimmen _____
Enthaltungen _____

Sonderinteresse:

Vorsitz: _____
Ratsmitglieder:
_____ _____
_____ _____
_____ _____
_____ _____

Anlage 2

Geschwindigkeitsmessungen des LBM RLP: Bachstraße

Messstelle

Name	L114Bachstr
Rtg. kommend (Name)	i.R.Marktstraße
Rtg. gehend (Name)	i.R.L82
Vmax StVO	50
Kommentar	
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	16.09.2020 12:00
Enddatum	23.09.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		i.R.Marktstraße				i.R.L82			
Zeit	Σ	Σ	AUTO	LKW	LZ	Σ	AUTO	LKW	LZ
00:00-06:00	223	69	63	4	2	154	108	46	0
06:00-09:00	1202	394	317	68	9	808	626	175	7
15:00-19:00	3118	1725	1630	86	9	1393	1207	177	9
06:00-22:00	8890	4565	4203	321	41	4325	3626	667	32
00:00-24:00	9296	4748	4370	334	44	4548	3800	716	32

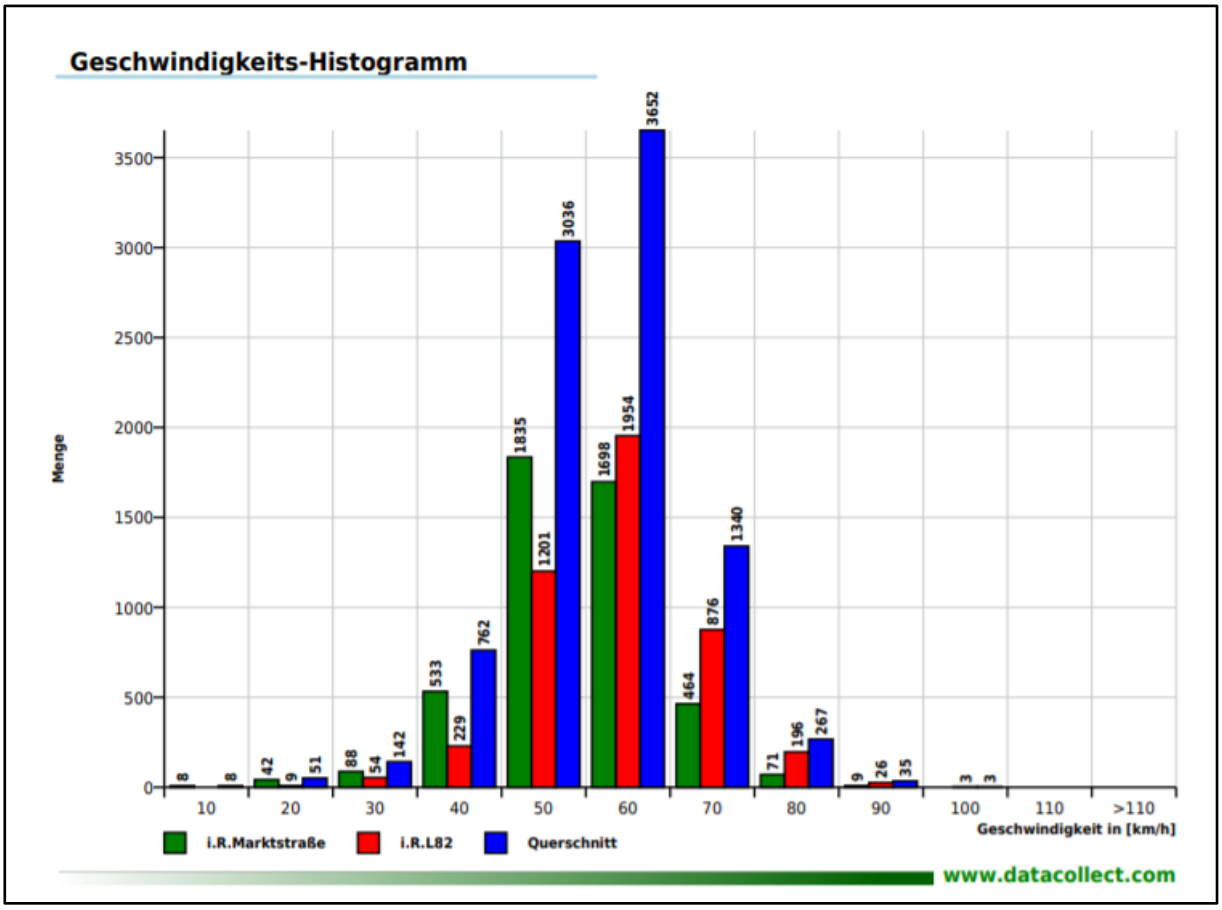
Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

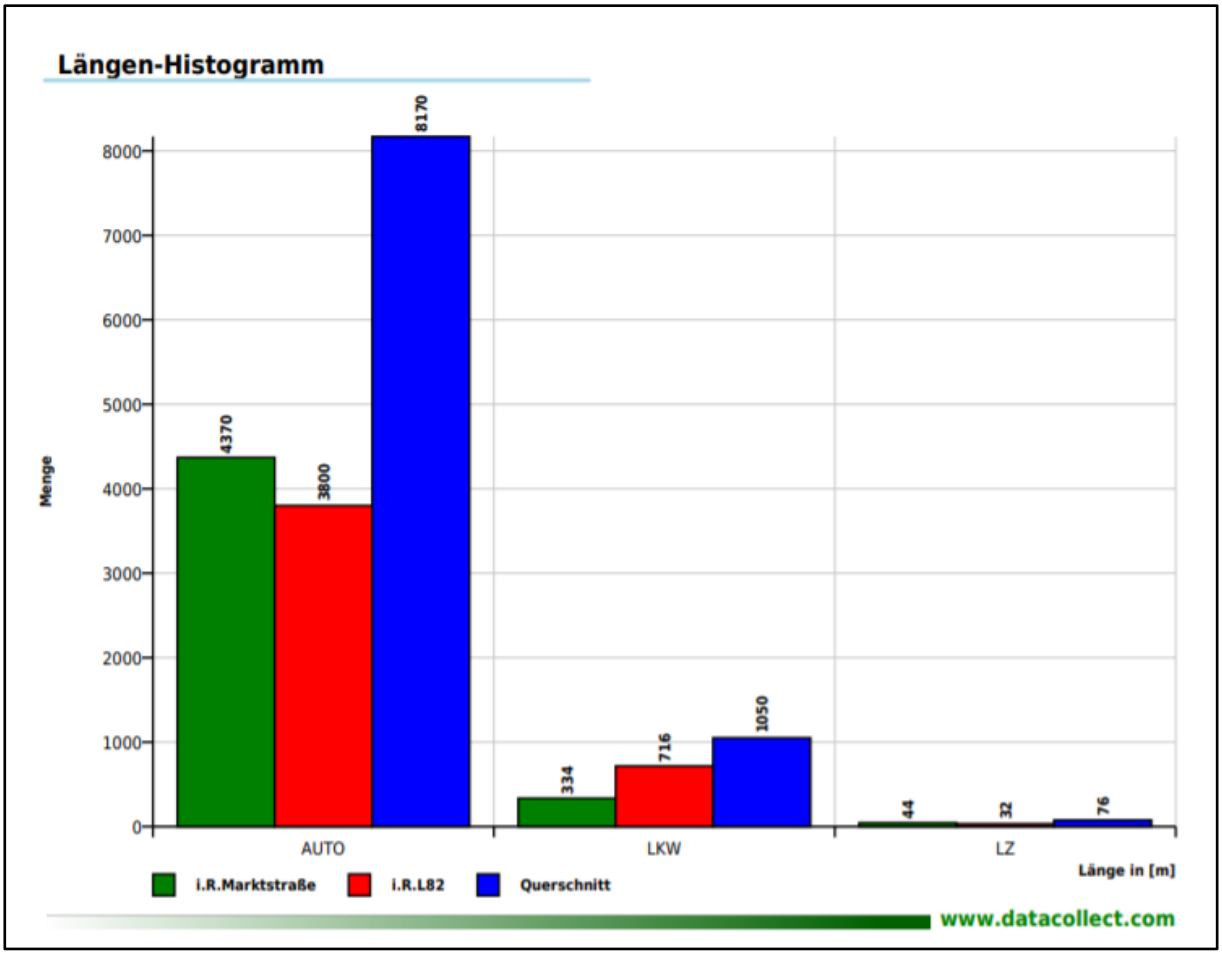
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	8	99	52	43	52	62	**57.0**
i.R.Marktstraße	8	85	50	41	50	59	**47.2**
i.R.L82	13	99	54	45	54	64	**67.2**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

www.datacollect.com


Geschwindigkeits-Histogramm
Menge
3500
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
8
8
42
9
51
88
54
142
533
229
762
1835
1201
3036
1698
1954
3652
464
876
1340
71
196
267
9
26
35
3
3
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
>110
Geschwindigkeit in [km/h]
i.R.Marktstraße
i.R.L82
Querschnitt
www.datacollect.com


Längen-Histogramm
Menge
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
4370
3800
8170
334
716
1050
44
32
76
AUTO
LKW
LZ
Länge in [m]
i.R.Marktstraße
i.R.L82
Querschnitt
www.datacollect.com

X

Anlage 3

Geschwindigkeitsmessungen des LBM RLP: Marktstraße

Messstelle

Name	L114Marktstr
Rtg. kommend (Name)	i.R.B412
Rtg. gehend (Name)	i.R.Bachstraße
Vmax StVO	50
Kommentar	
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	16.09.2020 12:00
Enddatum	23.09.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		i.R.B412				i.R.Bachstraße			
Zeit	Σ	Σ	AUTO	LKW	LZ	Σ	AUTO	LKW	LZ
00:00-06:00	191	91	84	6	1	100	76	24	0
06:00-09:00	968	368	287	66	15	600	444	144	12
15:00-19:00	2847	1515	1430	69	16	1332	1229	90	13
06:00-22:00	7871	3976	3670	244	62	3895	3452	385	58
00:00-24:00	8206	4145	3823	258	64	4061	3592	410	59

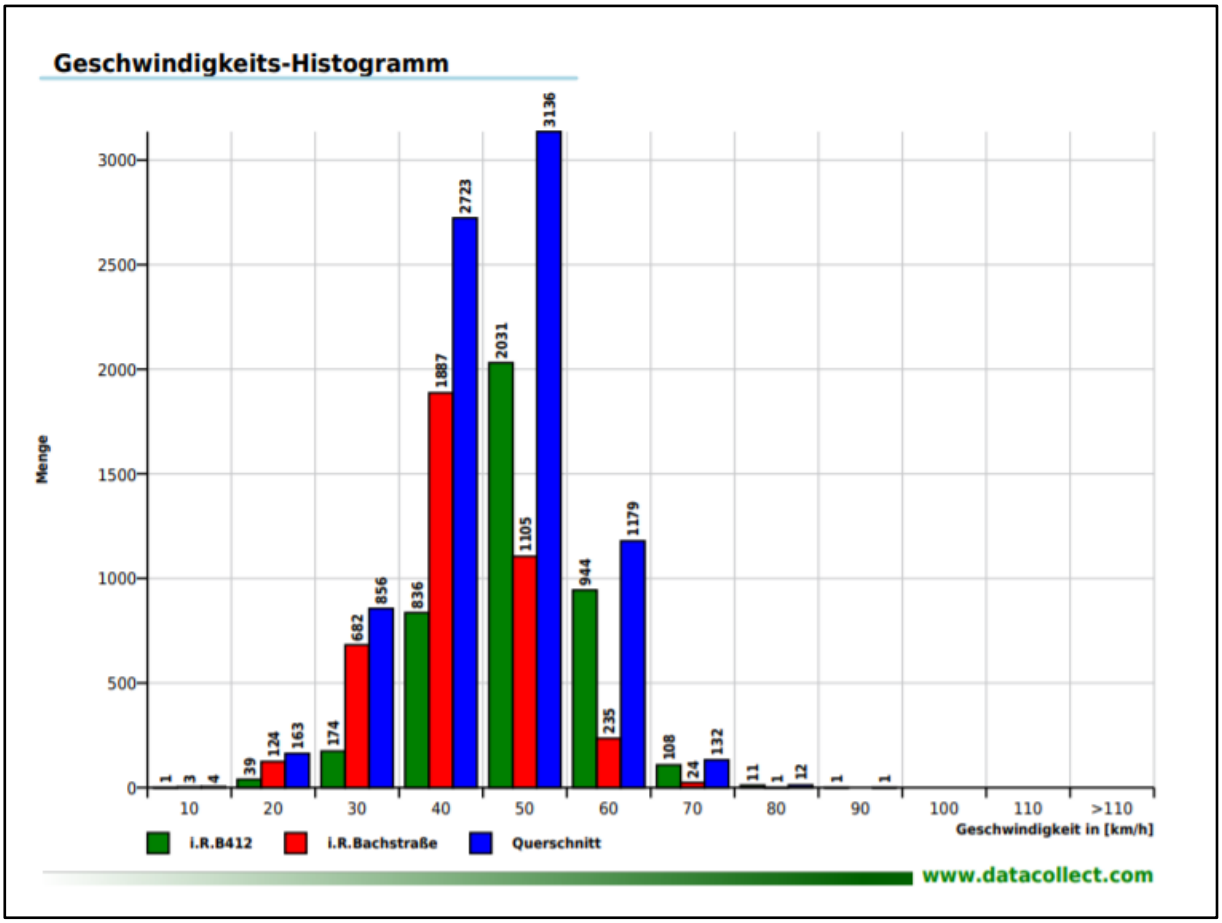
Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

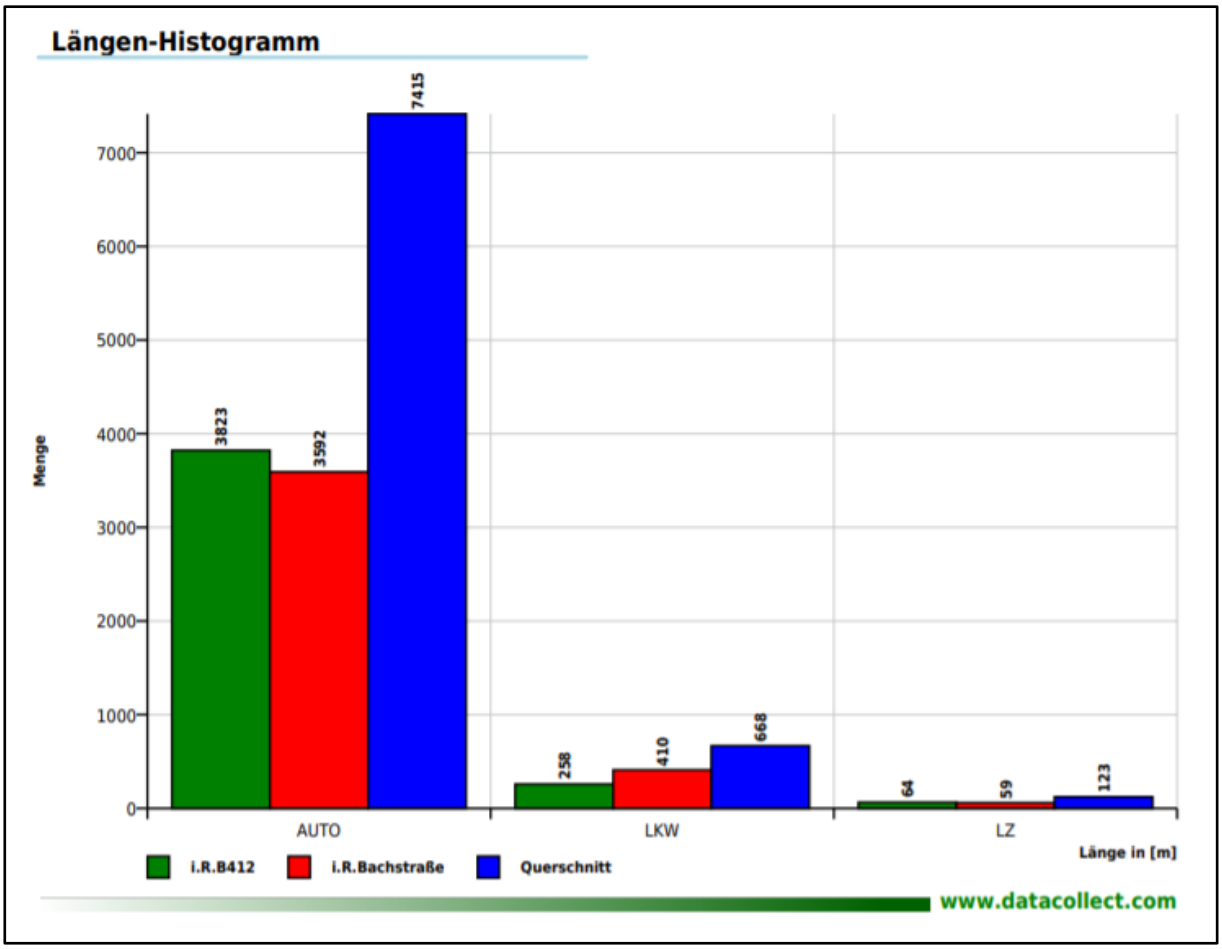
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	7	84	41	32	42	51	**16.1**
i.R.B412	7	84	45	37	46	53	**25.7**
i.R.Bachstraße	8	71	37	29	37	46	**6.4**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

www.datacollect.com


Geschwindigkeits-Histogramm
Menge
3000
2500
2000
1500
1000
500
0
1
3
4
39
124
163
174
682
856
836
1887
2723
2031
1105
3136
944
235
1179
108
24
132
11
1
12
1
1
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
>110
Geschwindigkeit in [km/h]
i.R.B412
i.R.Bachstraße
Querschnitt
www.datacollect.com


Längen-Histogramm
Menge
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
3823
3592
7415
258
410
668
64
59
123
AUTO
LKW
LZ
Länge in [m]
i.R.B412
i.R.Bachstraße
Querschnitt
www.datacollect.com

Anlage 4

Geschwindigkeitsmessungen des LBM RLP: Grabenstraße

Messstelle

Name	Grabenstr
Rtg. kommend (Name)	i.R.L82
Rtg. gehend (Name)	i.R.L114
Vmax StVO	30
Kommentar	
Gerätetyp	**SDR Traffic+**

Zeitbereich

Startdatum	16.09.2020 12:00
Enddatum	23.09.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		i.R.L82				i.R.L114			
Zeit	Σ	Σ	AUTO	LKW	LZ	Σ	AUTO	LKW	LZ
00:00-06:00	51	34	34	0	0	17	16	1	0
06:00-09:00	184	127	125	2	0	57	52	5	0
15:00-19:00	383	172	172	0	0	211	208	3	0
06:00-22:00	1205	612	594	18	0	593	576	17	0
00:00-24:00	1296	657	638	19	0	639	621	18	0

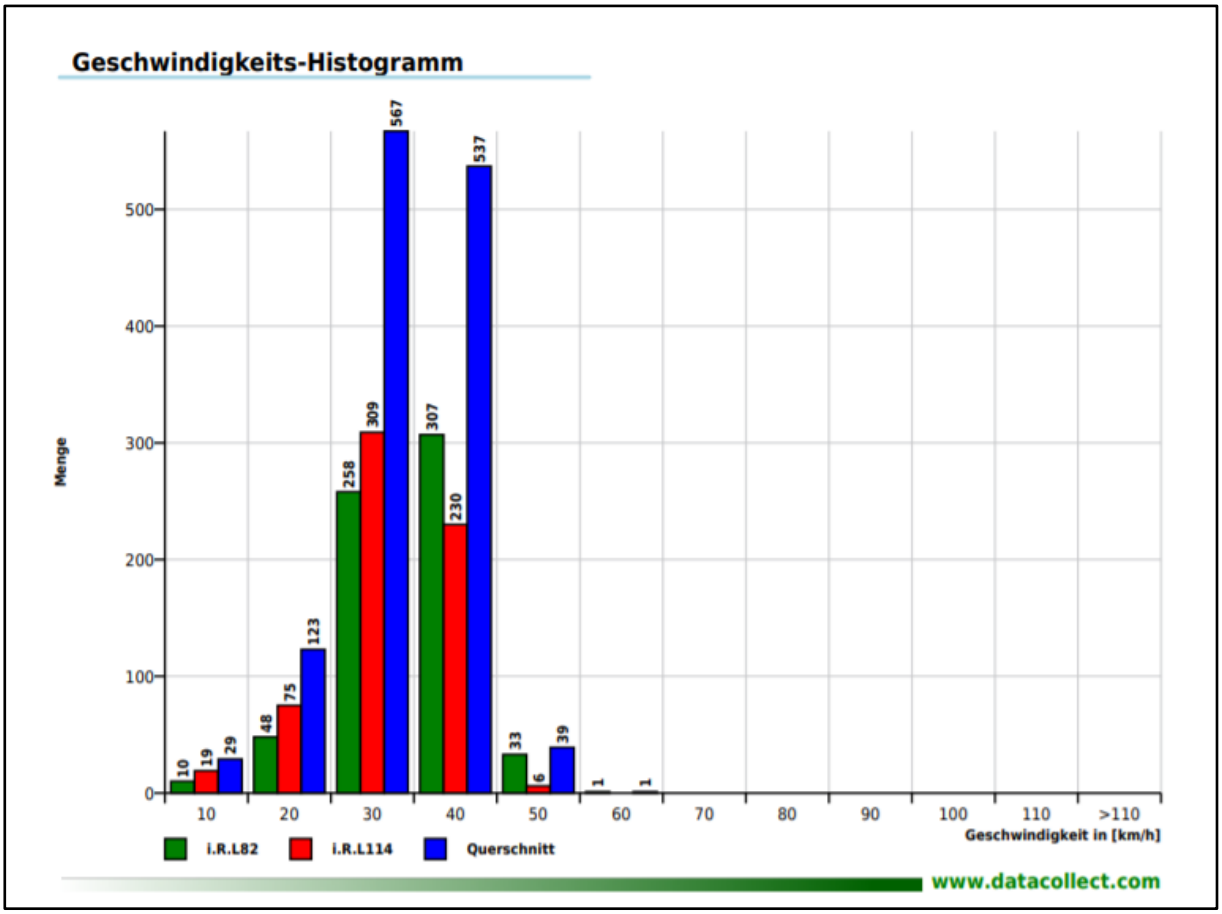
Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

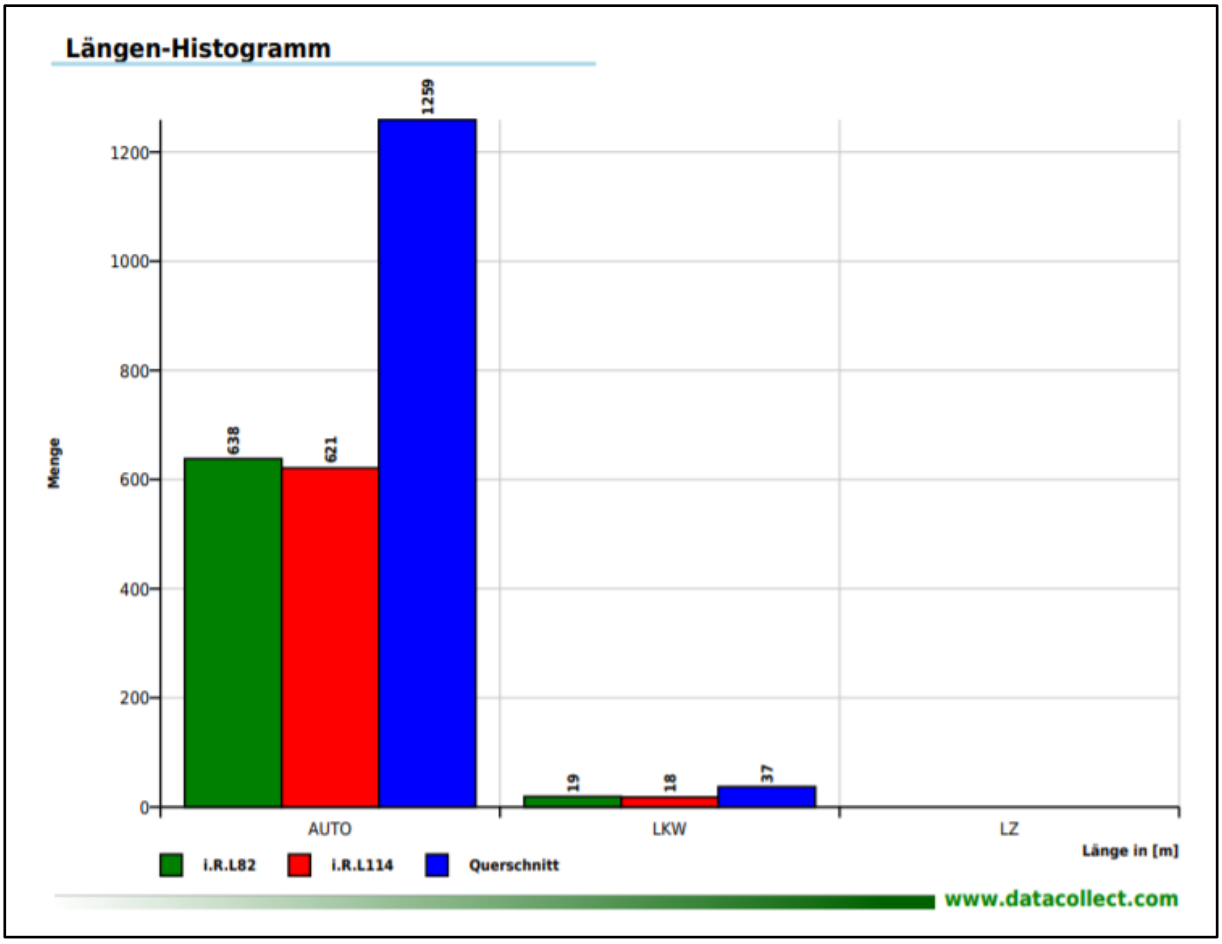
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	5	54	29	22	30	36	**44.5**
i.R.L82	5	54	30	24	31	37	**51.9**
i.R.L114	6	47	28	21	28	35	**36.9**

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

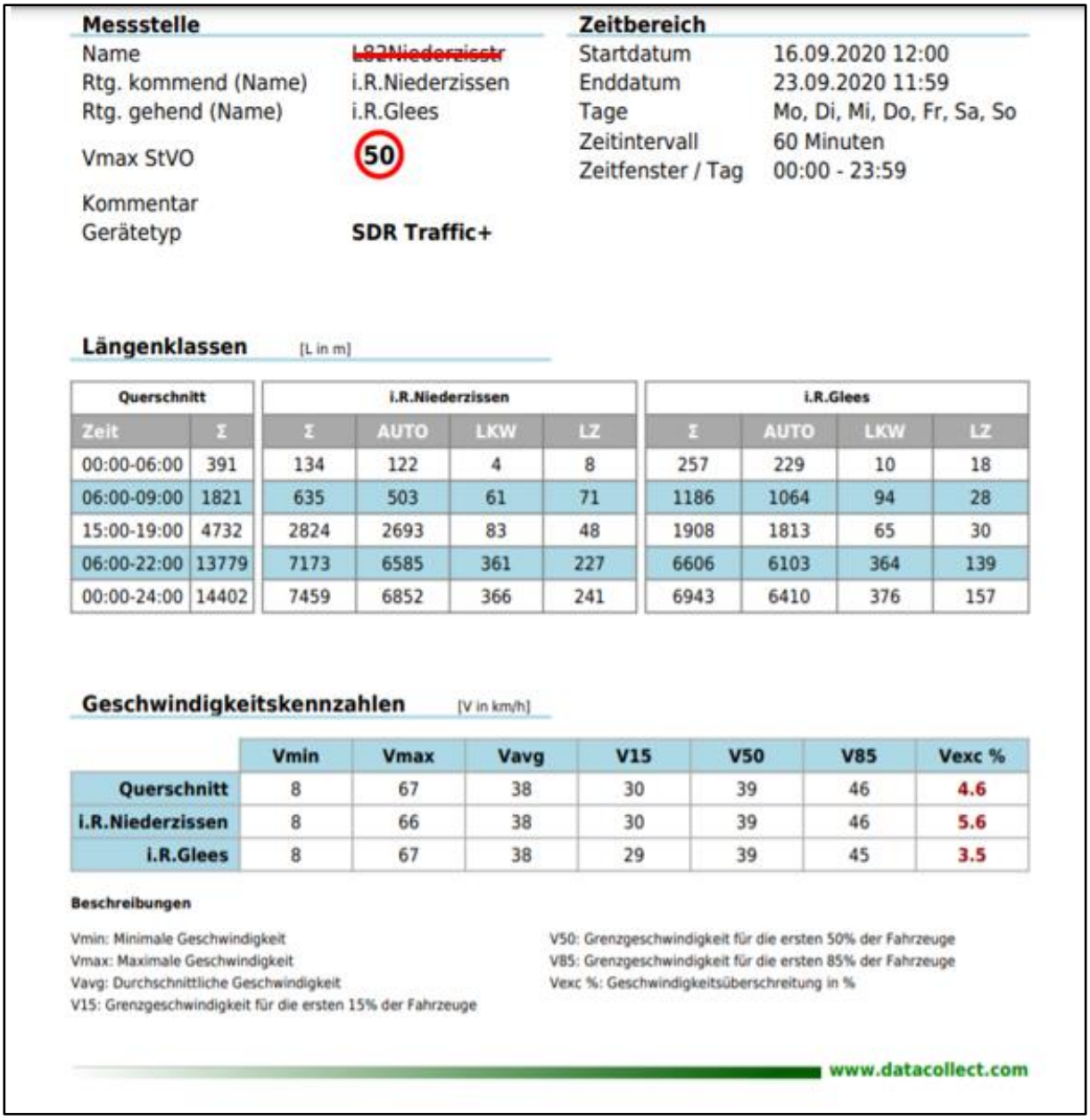
www.datacollect.com


Geschwindigkeits-Histogramm
Menge
0
100
200
300
400
500
10
19
29
48
75
123
258
309
567
307
230
537
33
6
39
1
1
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
>110
Geschwindigkeit in [km/h]
i.R.L82
i.R.L114
Querschnitt
www.datacollect.com


Längen-Histogramm
Menge
0
200
400
600
800
1000
1200
638
621
1259
19
18
37
AUTO
LKW
LZ
Länge in [m]
i.R.L82
i.R.L114
Querschnitt
www.datacollect.com

Anlage 5

Geschwindigkeitsmessungen des LBM RLP: Gleeser Straße[22]



Messstelle

Name	~~L82Niederzisstr~~
Rtg. kommend (Name)	i.R.Niederzissen
Rtg. gehend (Name)	i.R.Glees
Vmax StVO	50
Kommentar	
Gerätetyp	SDR Traffic+

Zeitbereich

Startdatum	16.09.2020 12:00
Enddatum	23.09.2020 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Längenklassen [L in m]

Querschnitt		i.R.Niederzissen				i.R.Glees			
Zeit	Σ	Σ	AUTO	LKW	LZ	Σ	AUTO	LKW	LZ
00:00-06:00	391	134	122	4	8	257	229	10	18
06:00-09:00	1821	635	503	61	71	1186	1064	94	28
15:00-19:00	4732	2824	2693	83	48	1908	1813	65	30
06:00-22:00	13779	7173	6585	361	227	6606	6103	364	139
00:00-24:00	14402	7459	6852	366	241	6943	6410	376	157

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

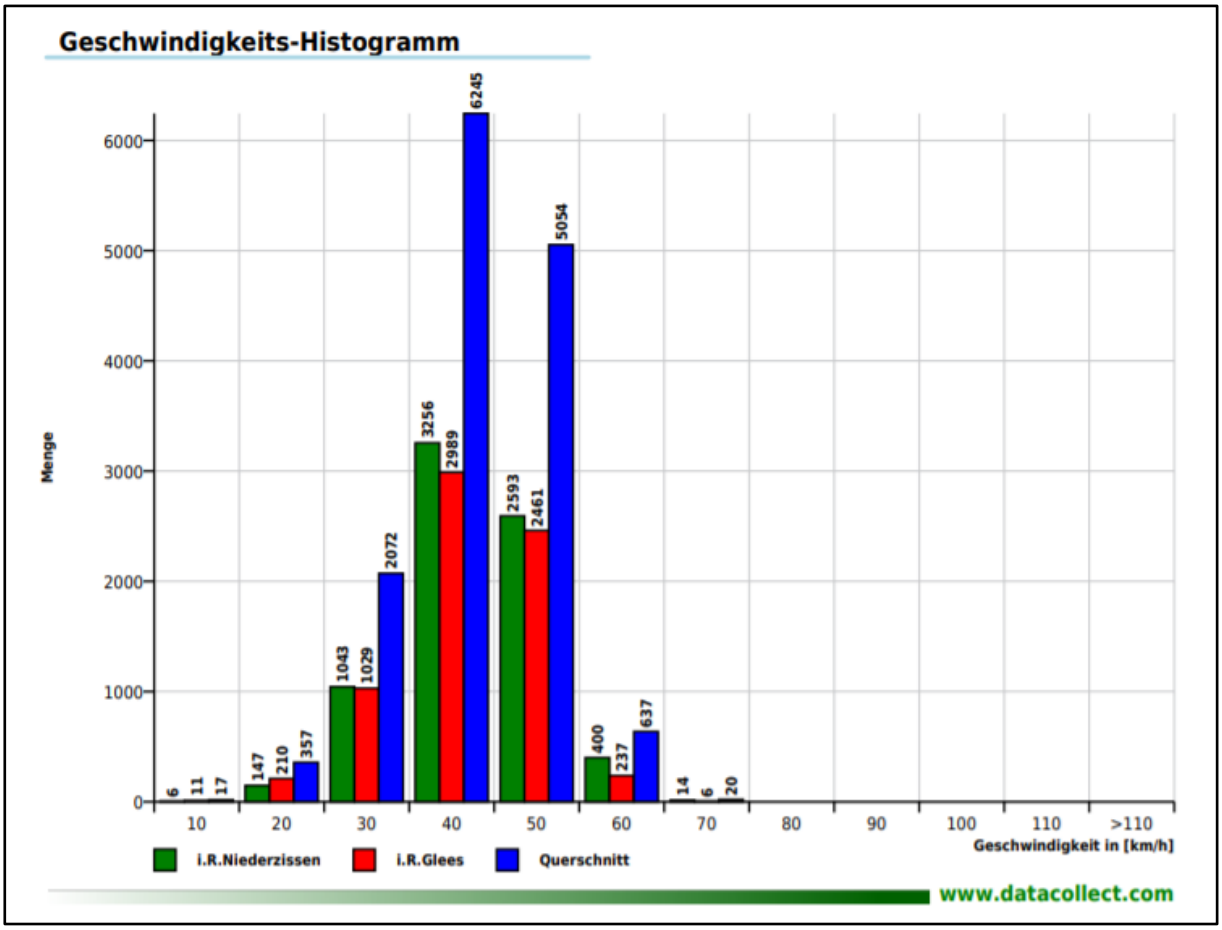
	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	8	67	38	30	39	46	4.6
i.R.Niederzissen	8	66	38	30	39	46	5.6
i.R.Glees	8	67	38	29	39	45	3.5

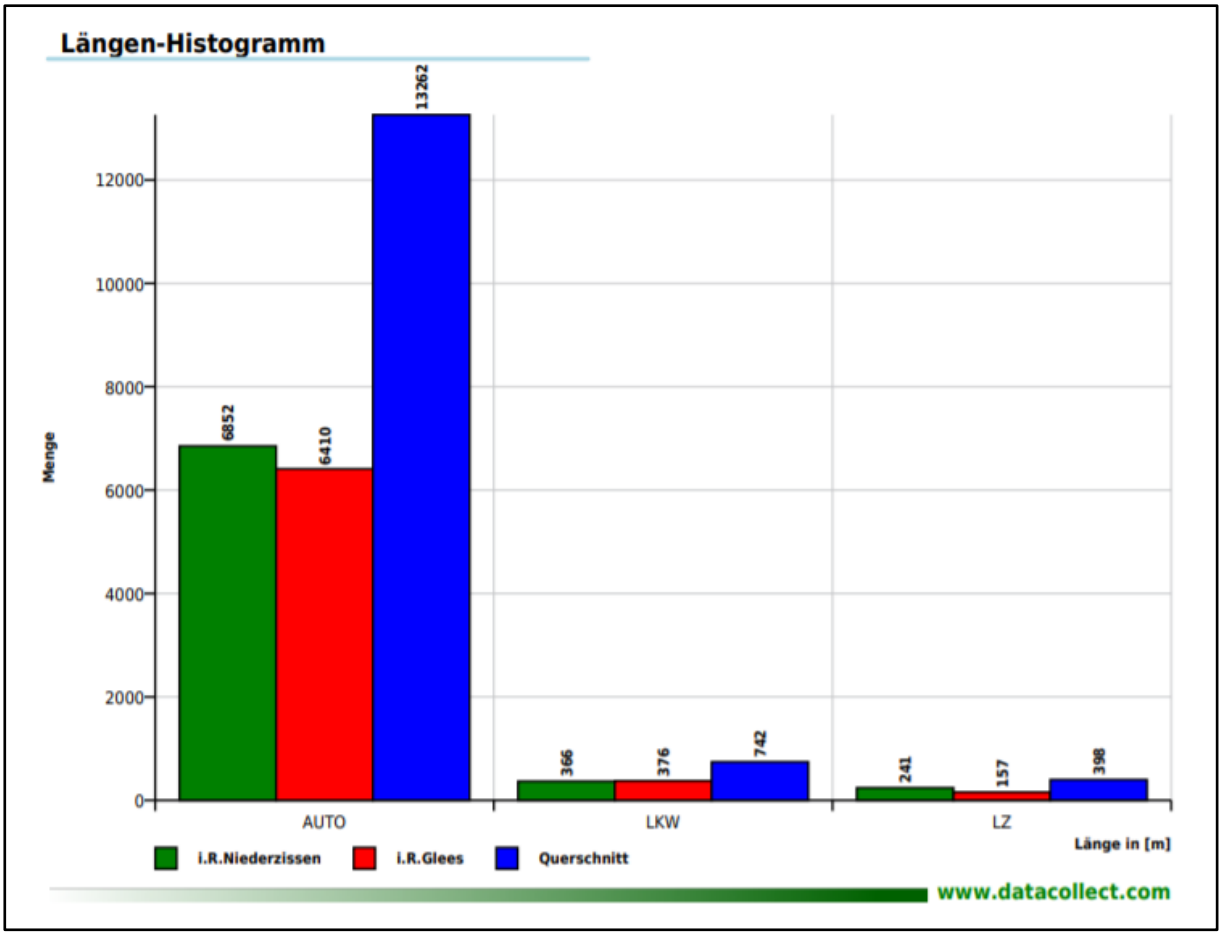
Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit
Vmax: Maximale Geschwindigkeit
Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit
V15: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 15% der Fahrzeuge
V50: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 50% der Fahrzeuge
V85: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85% der Fahrzeuge
Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

www.datacollect.com

[22] Fehlerfassung beim Namen der Messstelle. Messstelle war die Gleeser Straße, nicht die Niederzissener Straße.


Geschwindigkeits-Histogramm
Menge
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
6
11
17
147
210
357
1043
1029
2072
3256
2989
6245
2593
2461
5054
400
237
637
14
6
20
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
>110
Geschwindigkeit in [km/h]
i.R.Niederzissen
i.R.Glees
Querschnitt
www.datacollect.com


Längen-Histogramm
Menge
12000
10000
8000
6000
4000
2000
0
6852
6410
13262
366
376
742
241
157
398
AUTO
LKW
LZ
Länge in [m]
i.R.Niederzissen
i.R.Glees
Querschnitt
www.datacollect.com

Anlage 6

Fragebogen zum subjektiven Verkehrssicherheitsempfinden

Bürgerbefragung zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr

Ihre Meinung ist gefragt -

mitmachen, mitbestimmen und mitgestalten!

Liebe Bürgerinnen und Bürger von Wehr,

in einem gemeinsamen Forschungsprojekt der Ortsgemeinde Wehr mit der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz wird die Verkehrssicherheitslage in Wehr untersucht. In einem ersten Schritt erstellen wir ein detailliertes Lagebild über die Verkehrssituation in Wehr. An diesem Prozess möchten wir Sie aktiv beteiligen.

Ihre Einschätzungen, Meinungen, Erfahrungen und Ideen sind für die Erstellung dieses Verkehrslagebildes ein wesentlicher Baustein. Sie bilden die Basis für die weiteren Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Wehr.

Dazu bitten wir alle Wehrerinnen und Wehrer ab 14 Jahren den nachfolgenden Fragebogen auszufüllen. Kinder, die insbesondere aufgrund der Fragen-Konstellation nicht an der Befragung teilnehmen können, dürfen gerne am Ende des Fragebogens ihre Eindrücke hinsichtlich der Verkehrssicherheit in Wehr frei schildern.
Jeder Haushalt erhält zunächst zwei Fragebogen. Weitere Fragebogen (z. B. für weitere Haushaltsmitglieder) liegen bei der Ortsbürgermeisterin, in der Bäckerei „Rolf Genn“ sowie im Hofladen „Esch“ für Sie bereit. Ferner besteht die Möglichkeit, das Dokument auf der Internetseite der Gemeinde Wehr (https://wehr.brohltal.de) herunterzuladen.
Werfen Sie die ausgefüllten Fragebogen bitte bis spätestens **Sonntag, 18.10.2020** in die bereitgestellten Boxen bei der Bäckerei „Rolf Genn“ sowie im Hofladen „Esch“ ein oder geben Sie Ihren Bogen bei Frau Dr. Melanie Hilger ab.

Wichtige Hinweise zum Datenschutz: Die Teilnahme an der Bürgerbefragung ist freiwillig und anonym. Nach der Auswertung werden die Fragebogen vernichtet. Die Ergebnisse werden nur in zusammengefasster Form veröffentlicht, so dass keinerlei Rückschlüsse auf einzelne Personen möglich sind.

Wir danken Ihnen bereits an dieser Stelle für Ihre aktive Beteiligung.

Dr. Melanie Hilger
Ortsbürgermeisterin

PD Patrick Brummer
Leiter Fachgebiet Verkehrsrecht/Verkehrslehre
Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz

Angaben zu Ihrer Person

1. Ich bin ☐ männlich ☐ weiblich ☐ divers.

2. Ich bin _____ Jahre alt.

3. Ich wohne seit _____ Jahren in Wehr.

4. Ich wohne in folgender Straße: _____ .

5. Ich habe einen Führerschein ☐ ja ☐ nein.

   ↳ Wenn ja, seit _____ Jahren.

6. Ich hatte schon einmal einen **Verkehrsunfall** ☐ ja ☐ nein.

7. Wie häufig haben Sie im Durchschnitt in den letzten **zwölf Monaten** folgende **Verkehrsmittel genutzt**?

	(5) = täglich	(4) = mehr-mals die Woche	(3)= mehr-mals im Monat	(2) = mehr-mals im Jahr	(1) = nie
Auto (selbst gefahren)	☐	☐	☐	☐	☐
Mitfahrer im Auto (auch im Taxi, Mietwagen)	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad	☐	☐	☐	☐	☐
Moped/Roller/Mofa (mit Versicherungskennzeichen)	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐
E-Bike	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstige (E-Roller, Skater, Traktor, LKW)	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß gehen	☐	☐	☐	☐	☐

8. Für wie **gefährlich**, in Bezug auf **Unfälle**, halten Sie die folgenden **Fortbewegungs-arten/-mittel** generell?

	(4) = sehr gefährlich	(3) = eher gefährlich	(2) = eher ungefährlich	(1) = sehr ungefährlich
Auto	☐	☐	☐	☐
Motorrad	☐	☐	☐	☐
Mofa/Moped/Roller (mit Versicherungskennzeichen)	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐
E-Bike	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐
Sonstige (E-Roller, Skater, Traktor, LKW)	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß gehen	☐	☐	☐	☐
Flugzeug	☐	☐	☐	☐
Eisenbahn	☐	☐	☐	☐

Ihre Einschätzung zur Verkehrslage in Wehr

1. In welchem Ausmaß hat sich Ihrer Meinung nach die **Verkehrsbelastung auf den Straßen in Wehr** in den letzten 5 Jahren verändert? Die Verkehrsbelastung hat Ihrer Meinung nach in Wehr ...

(4) = stark zugenommen	(3) = eher zugenommen	(2) = eher abgenommen	(1) = stark abgenommen
☐	☐	☐	☐

2. In welchem Ausmaß hat sich Ihrer Meinung nach die **Sicherheit auf den Straßen in Wehr** in den letzten 5 Jahren verändert? Die Verkehrssicherheit hat sich Ihrer Meinung nach in Wehr ...

(4) = stark verbessert	(3) = eher verbessert	(2) = eher verschlechtert	(1) = stark verschlechtert
☐	☐	☐	☐

3. Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die folgenden Verhaltensweisen oder Situationen bei **Verkehrsunfällen** bzw. von **„Beinahe-Unfällen" in Wehr**?

	(4) = spielen eine große Rolle	(3) = spielen eine Rolle	(2) = spielen keine große Rolle	(1) = spielen überhaupt keine Rolle
Vorfahrtsmissachtung	☐	☐	☐	☐
Unachtsamkeit	☐	☐	☐	☐
Ablenkung, z. B. durch Handy	☐	☐	☐	☐
Übermüdung von Fahrern	☐	☐	☐	☐
Alkoholisierung/Drogeneinfluss von Fahrern	☐	☐	☐	☐
Riskante Überholmanöver	☐	☐	☐	☐
Überhöhte Geschwindigkeit	☐	☐	☐	☐
Mangelnder Sicherheitsabstand	☐	☐	☐	☐
Falschparker	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von PKW-Fahrern	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von Fußgängern	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von Motorrad-/ Roller-/Mofa-/Moped-Fahrern	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von LKW-Fahrern	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von Radfahrern (auch E-Bike)	☐	☐	☐	☐
Fehlverhalten von Traktor-Fahrern	☐	☐	☐	☐

4. Für wie wahrscheinlich halten Sie es ferner, dass Sie im Straßenverkehr **in Wehr** einen **Verkehrsunfall** erleiden, als …

	(4) = sehr wahrscheinlich	(3) = wahrscheinlich	(2) = eher unwahrscheinlich	(1) = überhaupt nicht wahrscheinlich
Autofahrer (selbst gefahren)	☐	☐	☐	☐
Mitfahrer im Auto (auch im Taxi, Mietwagen)	☐	☐	☐	☐
Motorrad-Fahrer	☐	☐	☐	☐
Moped-/Roller-/Mofa-Fahrer	☐	☐	☐	☐
Fahrradfahrer	☐	☐	☐	☐
E-Bike-Fahrer	☐	☐	☐	☐
Mitfahrer in öffentlichen Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐
Fußgänger	☐	☐	☐	☐
Sonstige (E-Roller-, Traktor-, LKW-Fahrer, Skater)	☐	☐	☐	☐

5. Es gibt eine Reihe von Verhaltensweisen, die manche Menschen zum **Schutz vor Unfällen** vornehmen. Wie häufig trifft diese **Verhaltensweise auf Sie** zu?

	(4) = immer	(3) = oft	(2) = selten	(1) = nie
Beim Radfahren trage ich einen Helm.	☐	☐	☐	☐
Mein Kind/meine Kinder tragen beim Radfahren einen Helm.	☐	☐	☐	☐
Als Fahrzeugführer benutze ich nie mein Mobiltelefon (z. B. WhatsApp).	☐	☐	☐	☐
Als Radfahrer trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung.	☐	☐	☐	☐
Als Fußgänger trage ich bei Dunkelheit reflektierende Kleidung.	☐	☐	☐	☐
Ich setze mein Kind/meine Kinder, sofern gesetzlich vorgeschrieben, im Auto in einen Kindersitz.	☐	☐	☐	☐
Wenn ich fahre, verzichte ich generell auf Alkohol.	☐	☐	☐	☐
Ich benutze den Sicherheitsgurt.	☐	☐	☐	☐
Ich parke mein Fahrzeug ordnungsgemäß auf der Straße.	☐	☐	☐	☐
Ich parke mein Fahrzeug immer auf meinem Grundstück.	☐	☐	☐	☐
Ich achte beim Fahrzeug-kauf auf Assistenzsysteme / Sicherheitssysteme (z.B. Spurhalteassistent, Rückfahrkamera).	☐	☐	☐	☐

6. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um die **Verkehrssicherheit zu verbessern**. Welche Sicherheitsmaßnahmen erachten Sie in **Ihrer Ortsgemeinde** als **sinnvoll**?

	(4) = sehr sinnvoll	(3) = sinnvoll	(2) = eher nicht sinnvoll	(1) = überhaupt nicht sinnvoll
Vermehrte Kontrollen durch die Polizei (z. B. Geschwindigkeit/ Alkohol)	☐	☐	☐	☐
Vermehrte Kontrollen durch die Verbandsgemeinde (z. B. Parkverstöße)	☐	☐	☐	☐
Verstärkter Einsatz von Technik zur Geschwindigkeitsüberwachung (Radargeräte, feste „Blitzer“)	☐	☐	☐	☐
Ausbau/Umbau der Straßen	☐	☐	☐	☐
Sanierung der Straßen	☐	☐	☐	☐
Einrichtung von Halteverboten	☐	☐	☐	☐
Schaffung von zusätzlichen Park-flächen	☐	☐	☐	☐
Ausweisung von Parkflächen	☐	☐	☐	☐
Aufstellen von Anzeigentafeln für die Geschwindigkeit ☺	☐	☐	☐	☐
Aufhängen von Plakaten/Bannern	☐	☐	☐	☐
Verbesserung/Erneuerung der Beschilderung	☐	☐	☐	☐
Verbesserung/Erneuerung der Straßenmarkierung	☐	☐	☐	☐
Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Tempo 30)	☐	☐	☐	☐
Errichten von Fahrbahnverengungen	☐	☐	☐	☐
Durchführung von Präventionsmaßnahmen (Vorträge, Ortsbegehungen, Projekt „Gelbe Füße“)	☐	☐	☐	☐
Optimierung der Beleuchtung	☐	☐	☐	☐
Fahrbahnverengung an den Ortseingängen (Reduzierung der Geschwindigkeit)	☐	☐	☐	☐
Querungshilfen für Fußgänger	☐	☐	☐	☐

Ergänzen Sie die oben genannten Punkte oder nennen Sie weitere Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Wehr (ggf. mit Hinweis auf die betreffende Örtlichkeit/Straße/Streckenabschnitt):

6a. Hat sich aus Ihrer Sicht die Verkehrssicherheit durch die **Einengung am Ortsausgang Richtung Niederzissen** verbessert?

(4) = stark verbessert	(3) = eher verbessert	(2) = eher verschlechtert	(1) = stark verschlechtert
☐	☐	☐	☐

7. Für wie wahrscheinlich halten Sie es, in den nächsten **zwölf Monaten** im Straßenverkehr in **Wehr** einen **Verkehrsunfall zu erleiden**?

(4) = sehr wahrscheinlich	(3) = eher wahrscheinlich	(2) = eher unwahrscheinlich	(1) = sehr unwahrscheinlich
☐	☐	☐	☐

8. Für wie wahrscheinlich halten Sie es, in den nächsten **zwölf Monaten** im Straßenverkehr in **Wehr gefährdet zu werden** (= Beinahe-Unfall, gerade nochmal gut gegangen)?

(4) = sehr wahrscheinlich	(3) = eher wahrscheinlich	(2) = eher unwahrscheinlich	(1) = sehr unwahrscheinlich
☐	☐	☐	☐

9. Für wie wahrscheinlich halten Sie es, in den nächsten **zwölf Monaten** im Straßenverkehr in **Wehr behindert zu werden** (z. B. Zuparken, kleinere Ausweichmanöver, leichtes Abbremsen)?

(4) = sehr wahrscheinlich	(3) = eher wahrscheinlich	(2) = eher unwahrscheinlich	(1) = sehr unwahrscheinlich
☐	☐	☐	☐

10. **Wie sicher** fühlen Sie sich in den nachfolgenden **Straßen in Wehr** (maximal zwei weitere Ergänzungen)?

	(4) = sehr sicher	(3) = eher sicher	(2) = eher unsicher	(1) = überhaupt nicht sicher
Marktstraße	☐	☐	☐	☐
Bachstraße	☐	☐	☐	☐
Niederzissener Straße	☐	☐	☐	☐
Grabenstraße	☐	☐	☐	☐
Hauptstraße	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐

11. Folgende **Straßen** versuche ich als … **in Wehr zu meiden** (maximal zwei weitere Ergänzungen):

	(4) = PKW-Fahrer	(3) = Motorrad-, Roller-, Moped-Fahrer	(2) = Radfahrer	(1) = Fußgänger
Marktstraße	☐	☐	☐	☐
Bachstraße	☐	☐	☐	☐
Niederzissener Straße	☐	☐	☐	☐
Grabenstraße	☐	☐	☐	☐
Hauptstraße	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐

12. Wie hoch schätzen Sie die **Durchschnittsgeschwindigkeit** auf den nachfolgenden **Straßen in Wehr** ein?

	(6) = mehr als 70 km/h	(5) = 60 bis 70 km/h	(4) = 50 bis 60 km/h	(3) = 40 bis 50 km/h	(2) = 30 bis 40 km/h	(1) = weniger als 30 km/h
Marktstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bachstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Niederzissener Straße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Grabenstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hauptstraße	☐	☐	☐	☐	☐	☐

13. Welche **Verkehrsteilnehmer** fahren Ihrer Meinung nach **in Wehr zu schnell**?

PKW-Fahrer	☐
LKW-Fahrer	☐
Motorradfahrer	☐
Mofa-, Moped-, Roller-Fahrer	☐
Fahrradfahrer	☐
E-Bike-Fahrer	☐
Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Bus-Fahrer)	☐
Traktor-Fahrer	☐
Sonstige (E-Roller-Fahrer, Skater)	☐

14. Inwieweit **treffen** folgende **Beschreibungen auf Sie** zu?

	(4) = trifft voll zu	(3) = trifft zu	(2) = trifft eher nicht zu	(1) = trifft überhaupt nicht zu
Ich bin gerne in Wehr zu Fuß unterwegs.	☐	☐	☐	☐
Ich bin gerne in Wehr mit dem Fahrrad unterwegs.	☐	☐	☐	☐
Ich bin gerne in Wehr mit dem Auto unterwegs.	☐	☐	☐	☐
Ich finde ausreichend Parkmöglichkeiten in Wehr.	☐	☐	☐	☐
Meine Kinder lasse ich unbeaufsichtigt auf der Straße/auf dem Gehweg spielen.	☐	☐	☐	☐
Die Verkehrssicherheit in Wehr ist gewährleistet.	☐	☐	☐	☐
Straßenlärm in Wehr bemerke ich nicht.	☐	☐	☐	☐
Die Verkehrsbelastung in Wehr bemerke ich nicht.	☐	☐	☐	☐
Die Gemeinde kümmert sich ausreichend um sichere Straßen und Gehwege.	☐	☐	☐	☐
Die Polizei ist in Wehr ausreichend präsent.	☐	☐	☐	☐
Ich parke in Wehr ordnungsgemäß.	☐	☐	☐	☐
Ich halte mich in Wehr an die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßenverkehr.	☐	☐	☐	☐
Ich lebe gerne in Wehr.	☐	☐	☐	☐
Ich fühle mich sicher in Wehr.	☐	☐	☐	☐

15. Welche **Personengruppen** beeinflussen Ihrer Meinung nach die Verkehrssicherheit in Wehr negativ (z.B. durch Park- oder Geschwindigkeitsverstöße)?

	(4) = trifft voll zu	(3) = trifft zu	(2) = trifft eher nicht zu	(1) = trifft überhaupt nicht zu
Einwohner	☐	☐	☐	☐
Besucher	☐	☐	☐	☐
Durchreisende	☐	☐	☐	☐

16. Wie gut fühlen Sie sich **über die Verkehrssicherheitslage in Wehr informiert** (z. B. Baumaßnahmen, Verkehrskontrollen)? Folgende **Institution** informiert mich …

	(4) = sehr gut	(3) = gut	(2) = selten	(1) = überhaupt nicht
Ortsgemeinde	☐	☐	☐	☐
Verbandsgemeinde	☐	☐	☐	☐
Polizei	☐	☐	☐	☐

17. In welcher **Häufigkeit** beziehen Sie aus welchen **Medien** Ihre Informationen über das **lokale und aktuelle Geschehen in Wehr**?

	(4) = sehr oft	(3) = oft	(2) = selten	(1) = überhaupt nicht
Tageszeitung	☐	☐	☐	☐
Radio	☐	☐	☐	☐
Olbrück Rundschau	☐	☐	☐	☐
Blick aktuell	☐	☐	☐	☐
Facebook	☐	☐	☐	☐
Internetseite der Gemeinde	☐	☐	☐	☐
Sonstige Medien (bitte konkrete Nennung):	☐	☐	☐	☐

18. Haben Sie festgestellt, dass Verkehrsteilnehmer durch **Navigationsgeräte in Wehr falsch geleitet** werden? ☐ ja ☐ nein

↳ Wenn ja, folgende Straßen/Strecken sind betroffen:

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Nutzen Sie auch die Möglichkeit der Meldung von Gefahrenstellen in Wehr unter www.gefahrenstellen.de

Liebe Kinder von Wehr,

jetzt seid ihr gefragt.

Wie sicher fühlst du dich auf den Straßen von Wehr? Kennst du zum Beispiel Straßen, die deiner Meinung nach besonders gefährlich sind?

Alles, was dir zum Thema „Verkehr in Wehr" einfällt, darfst du uns gerne im nachfolgenden Feld mitteilen:

Vielen Dank auch dir für deine Mitarbeit!

Anlage 7

Deskriptive Auswertung - Ergebnisse

Tabelle 1 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel

Wie häufig haben Sie im Durchschnitt in den letzten zwölf Monaten folgende Verkehrsmittel genutzt?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent				
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	nie	mehrmals im Jahr	mehrmals im Monat	mehrmals die Woche	täglich
Auto	302	4,4	1,0	4,6	1,7	4,3	31,5	57,9
Mitfahrer	247	2,8	1,2	18,2	21,9	30,0	25,1	4,9
Motorrad	242	1,3	0,8	83,9	6,6	6,2	2,5	0,8
Moped	232	1,1	0,4	94,0	3,4	2,2	0,4	0,0
Fahrrad	242	2,1	1,2	40,1	26,4	16,9	12,8	3,7
E-Bike	237	1,5	1,0	78,5	5,1	9,7	5,9	0,8
Öffentl. Verkehrsmittel	241	1,6	0,8	55,6	38,2	1,7	2,1	2,5
Sonstige	239	1,5	1,1	78,7	8,4	5,0	2,9	5,0
zu Fuß	284	4,2	0,9	0,7	4,6	14,1	33,8	46,8

Tabelle 2 Gefährlichkeit ausgewählter Verkehrsmittel in Bezug auf Unfälle

Für wie gefährlich, in Bezug auf Unfälle, halten Sie die folgenden Fortbewegungs-arten/-mittel generell?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	sehr un-gefährlich	eher un-gefährlich	eher gefährlich	sehr gefährlich
Auto	289	2,56	0,685	2,4	47,4	41,5	8,7
Motorrad	290	3,45	0,66	0,7	7,2	38,3	53,8
Mofa	268	3,07	0,764	2,6	17,9	49,3	30,2
Fahrrad	271	2,56	0,85	9,2	40,2	36,2	14,4
E-Bike	263	2,76	0,815	6,1	29,7	46,4	17,9
Öffentl. Verkehrsmittel	263	1,78	0,617	31,2	61,6	5,7	1,5
Sonstige (E-Scooter)	264	2,55	0,733	7,2	37,5	48,1	7,2
Sonstige (Taktoren)	264	2,55	0,728	7,2	37,9	48,1	6,8
Zu Fuß	276	1,83	0,799	36,6	49,6	8,3	5,4
Flugzeug	273	1,76	0,766	39,2	50,2	5,9	4,8
Eisenbahn	271	1,63	0,642	44,3	50,6	3,3	1,8

Tabelle 3 Rolle verschiedener Verhaltensweisen in Bezug auf Unfälle und „Beinahe-Unfälle“

Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht die folgenden Verhaltensweisen oder Situationen bei Verkehrsunfällen bzw. von „Beinahe-Unfällen“ in Wehr?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	sehr un-wahrscheinl.	eher un-wahrscheinl.	eher wahrscheinl.	sehr wahrscheinl.
Vorfahrt	284	3,3	0,7	0,4	13,0	43,7	43,0
Unachtsamkeit	279	3,3	0,7	0,4	10,0	51,6	38,0
Ablenkung	278	3,1	0,8	3,6	21,9	40,3	34,2
Übermüdung	248	2,2	0,7	14,9	56,0	24,2	4,8
Alkohol	256	2,4	1,0	18,0	41,0	25,8	15,2
Überholen	261	2,8	1,0	12,6	25,3	36,0	26,1
Geschwindigkeit	279	3,3	0,8	2,2	12,2	42,3	43,4
Abstand	268	2,8	0,9	5,6	29,9	39,6	25,0
Falsch Parken	286	3,3	0,8	3,5	12,2	35,3	49,0
Fehlverhalten PKW	273	3,1	0,7	1,8	12,5	61,5	24,2
Fehlverhalten Fußgänger	269	2,4	0,7	10,4	48,0	36,8	4,8
Fehlverhalten Motorrad	262	2,7	0,8	5,3	29,0	51,5	14,1
Fehlverhalten LKW	266	2,7	0,9	6,4	36,1	38,3	19,2
Fehlverhalten Fahrrad	265	2,4	0,8	12,5	40,8	37,7	9,1
Fehlverhalten Traktoren	272	2,5	0,8	11,0	40,8	37,5	10,7

Tabelle 4 Wahrscheinlichkeit einer Verkehrsunfallbeteiligung

Für wie wahrscheinlich halten Sie es ferner, dass Sie im Straßenverkehr in Wehr einen Verkehrsunfall erleiden, als …

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	sehr un-wahrscheinl.	eher un-wahrscheinl.	eher wahrscheinl.	sehr wahrscheinl.
Autofahrer	288	2,4	0,8	8,3	48,6	35,1	8,0
Mitfahrer	254	2,1	0,7	20,1	52,4	25,2	2,4
Motorradfahrer	234	2,0	1,0	38,9	25,2	30,3	5,6
Mopedfahrer	224	1,9	0,9	44,6	22,8	30,4	2,2
Fahrradfahrer	248	2,1	0,8	21,4	49,2	26,6	2,8
E-Bike-Fahrer	234	2,0	0,8	32,9	37,6	27,4	2,1
Teilnehmer in Öffentl. Verkehrsmitteln	245	1,6	0,7	51,8	41,6	4,1	2,4
Fußgänger	273	2,2	0,7	14,7	58,2	22,3	4,8
Rollerfahrer	238	1,8	0,8	41,6	40,3	14,7	3,4
Traktorfahrer	239	1,8	0,8	42,7	40,2	15,1	2,1

Tabelle 5 Verhaltensweisen zum Schutz vor Verkehrsunfällen

Es gibt eine Reihe von Verhaltensweisen, die manche Menschen zum Schutz vor Unfällen vornehmen. Wie häufig trifft diese Verhaltensweise auf Sie zu?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	nie	selten	oft	immer
Nutzung von …							
Helm	226	2,8	1,3	28,3	11,5	12,8	47,3
Kinderhelm	167	3,6	0,9	9,0	1,8	14,4	74,9
Kleidung für Radfahrer	210	2,5	1,1	23,8	31,0	18,6	26,7
Kleidung für Fußgänger	258	2,1	0,9	29,5	41,5	19,0	10,1
Kindersitz	175	3,8	0,7	5,1	0,0	3,4	91,4
Gurt	299	3,9	0,4	0,7	0,7	6,4	92,3
eingezeichneten Parkflächen	270	3,4	1,0	11,1	7,8	15,9	65,2
eigene Parkflächen auf Grundstück	290	3,6	0,8	4,8	7,6	10,7	76,9
sicherem Auto (Kauf)	261	3,0	1,1	14,2	16,5	25,3	44,1
Verzicht auf …							
Alkohol	289	3,8	0,5	1,4	1,4	10,4	86,9
Mobiltelefon	288	2,6	1,3	32,6	17,0	8,7	41,7

Tabelle 6 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Welche Sicherheitsmaßnahmen erachten Sie in Ihrer Ortsgemeinde als sinnvoll?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	überhaupt nicht sinnvoll	eher nicht sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll
Kontrolle Polizei	283	2,8	1,0	11,3	22,6	37,5	28,6
Kontrolle Gemeinde	284	3,3	0,9	6,7	8,8	36,3	48,2
Radar	279	2,8	1,0	10,0	28,0	33,3	28,7
Straßenausbau	263	2,9	0,9	6,8	29,3	36,1	27,8
Straßensanierung	280	3,3	0,8	2,5	13,2	37,9	46,4
Halteverbot	288	3,3	0,9	5,2	10,8	31,6	52,4
Ausweisung Parkplätze	281	3,3	0,8	3,6	11,4	35,2	49,8
Neue Parkplätze	270	3,3	0,8	4,1	10,7	32,2	53,0
Anzeigetafel	284	3,0	0,9	5,6	21,5	43,3	29,6
Plakate	261	2,0	0,8	26,8	51,7	16,5	5,0
Beschilderung	268	2,7	0,9	8,2	36,2	36,6	19,0
Markierungen	269	2,9	0,9	6,7	22,7	41,6	29,0
Tempolimit	289	3,2	0,9	6,2	13,8	36,3	43,6
Fahrbahnverengungen	276	2,36	1,0	21,7	35,9	26,8	15,6
Prävention	271	2,35	0,9	18,1	38,7	33,6	9,6
Beleuchtung	270	2,85	0,9	5,9	27,8	41,9	24,4
Fahrbahnverengung Ortseingang	281	2,94	1,0	10,0	18,1	39,5	32,4
Querungshilfe	279	3,07	0,9	5,4	19,7	37,6	37,3

Tabelle 7 Vermeidung von Straßen

Folgende Straßen versuche ich als … in Wehr zu meiden (maximal zwei weitere Ergänzungen):

Häufigkeit	Marktstraße	Bachstraße	Niederzissener Straße	Grabenstraße	Hauptstraße
1 Verkehrsmittel	17,0	9,3	30,8	32,1	34,9
2 Verkehrsmittel	4,2	3,8	16,3	6,1	9,3
3 Verkehrsmittel	1,0	0,0	1,9	0,6	2,6
4 Verkehrsmittel	0,3	0,3	0,3	0,6	0,6
kein	77,6	86,5	50,6	60,6	52,6

Anmerkung: Verkehrsmittel: PKW / Motorrad, Moped, Roller etc. / Fahrrad / Fußgänger

Weitere Straßen / Einzelnennungen:	
Straße	Nennungen
Am Mühlbach	1
Freitext Notiz	1
Gleeserstraße	3
Hinter der Mauer	3
Im Hausenstück	1
Im Paradies	1
Im Wiesengrund	1
Im Winkel	2
Kirchstraße	3
Waldstraße	2
Wiesengrund	1

Tabelle 8 Durchschnittsgeschwindigkeiten in ausgewählten Straßen

Wie hoch schätzen Sie die Durchschnittsgeschwindigkeit in den nachfolgenden Straßen in Wehr ein?

	Deskriptive Statistik			Häufigkeit Prozent					
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	< 30 km/h	30-40 km/h	40-50 km/h	50-60 km/h	60-70 km/h	> 70 km/h
Marktstraße	281	4,1	0,9	0,4	4,3	12,5	51,2	27,4	4,3
Bachstraße	272	3,8	0,9	0,4	8,5	25,4	46,3	15,8	3,7
Niederzissener Straße	283	4,3	1,1	0,4	4,9	16,3	34,6	29,0	14,8
Grabenstraße	271	2,6	0,9	8,9	37,3	40,2	10,7	3,0	0,0
Hauptstraße	279	3,0	1,0	4,7	27,2	36,9	22,9	6,8	1,4

Tabelle 9 Öffentlichkeitsarbeit

Wie gut fühlen Sie sich über die Verkehrssicherheitslage in Wehr informiert (z. B. Baumaßnahmen, Verkehrskontrollen)? Folgende Institution informiert mich …

	Deskriptive Statistik			Häufigkeiten Prozent			
	N	Mittel-wert	Standard-Abweichung	überhaupt nicht	selten	gut	sehr gut
Gemeinde	283	2,3	0,8	18,4	38,2	37,8	5,7
VG	267	2,0	0,8	28,8	43,8	25,8	1,5
Polizei	259	1,5	0,7	61,4	29,7	8,5	0,4