



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Dietmar Weihrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unfallgeschehen und Verkehrssicherheit am Rappbodetunnel

Kleine Anfrage - KA 6/8315

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Der 219 m lange Straßentunnel an der Rappbodetalsperre war, laut den Aussagen eines Online-Artikels der Mitteldeutschen Zeitung (MZ vom 9. März 2010), bereits im Jahr 2009 ein Unfallschwerpunkt für Kradfahrer, was auch von Seiten der Polizei bestätigt worden ist. Ferner wurde in dem besagten Online-Artikel der Mitteldeutschen Zeitung darauf verwiesen, dass in diesem Zusammenhang auch illegale Rennen im Tunnel stattfinden sowie bewusst hohe Lärmpegel erzeugt werden. Dies ist auch durch Videos, die im Internet verfügbar sind, hinreichend dokumentiert.

Es bestehen derzeit keine Hinweise darauf, dass sich an dieser Verkehrssicherheitsproblematik in den vergangenen Jahren etwas verbessert hat.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Wie viele Unfälle hat es im Rappbodetunnel bzw. in unmittelbarer Umgebung des Rappbodetunnels gegeben? Bitte Anzahl, Unfallursache und Unfallteilnehmer – dabei bitte differenzieren zwischen Motorrädern, Pkw, Lkw, Radfahrern sowie Fußgängern – der jährlich erfassten Unfälle seit dem Jahr 2002 aufführen. Ferner bitte klassifizieren nach Unfällen mit und ohne Personenschäden sowie nach Unfällen mit Todesfolge.**

Eine statistische Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens vom Jahr 2002 bis zum Jahr 2005 ist nicht mehr möglich, da die elektronische Unfalltypensteckkarte „EUSKA“ erst seit dem Jahr 2005 geführt wird. Bis zur Einführung dieses Erfassungs- und Auswertesystems wurden Verkehrsunfälle händisch

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung.
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 22.05.2014)

an regionalen Unfalltypensteckkarten gesteckt. Statistische Zahlen aus den Jahren vor 2005 sind insoweit nicht mehr abrufbar.

Seit 2005 wurden der Polizei insgesamt 32 Verkehrsunfälle auf der L 96 im Rappbodetunnel und dessen unmittelbarer Umgebung bekannt. Eine genaue Aufschlüsselung entsprechend der Anfrage ist der beigefügten Anlage 1 zu entnehmen.

2. Entspricht der Rappbodetunnel allen aktuellen Sicherheitsstandards in Hinblick auf eine gemeinsame Nutzung des Tunnels durch Kraftfahrzeuge sowie Fußgänger und Radfahrer? Bitte alle mit der vorangehenden Frage in Verbindung stehenden Richtlinien detailliert aufführen und im inhaltlichen Kontext erläutern.

Der Rappbodetunnel wurde 1958 fertig gestellt und befindet sich an freier Strecke der L 96 zwischen Rübeland und der B 81. Er weist eine rd. 7,5 m breite Fahrbahn mit 2 Fahrstreifen (Gegenverkehr) und beidseitig je einen durch Hochbord von der Fahrbahn getrennten Gehweg von 2,1 m Breite auf. Die verkehrlichen Einrichtungen entsprechen den Vorschriften.

Einen Radweg gibt es weder innerhalb noch außerhalb des Tunnels. Die vereinzelt Radfahrer nutzen die Fahrbahn.

Nach den maßgebenden Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) sind Tunnel Bestandteil der Straße. Die verkehrlichen Verhältnisse in Tunneln sollen grundsätzlich denen der Straße entsprechen (Pkt. 2.1 Allg. RABT). Der Tunnel weist den gleichen Straßenquerschnitt wie die freie Strecke auf.

Die vorhandenen Gehwege sind nutzbar und dienen als Fluchtwege im Katastrophenfall.

Die Tunnellänge von unter 400 m ergibt nach RABT 2006 eine Zuordnung des Rappbodetunnels zu kleinen Tunneln, die eine permanente Überwachung, umfangreiche Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. Brandmeldeeinrichtungen, Brandschutzanlagen, Notbeleuchtungen, Be- und Entlüftungsanlagen, Kommunikationseinrichtungen usw. nicht erforderlich machen. Die Fluchtweglänge von höchstens rd. 110 m liegt innerhalb der in Tunneln vorgeschriebenen Anforderung von maximal 300 m.

Die im Rappbodetunnel zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Tunnelbeleuchtung ist auf diese Fahrgeschwindigkeit eingestellt. Somit ist gewährleistet, dass etwaige Hindernisse auf der Fahrbahn für Fahrzeugführer rechtzeitig erkennbar sind und die Situation aus Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend ist.

Der Tunnelquerschnitt ist seit dem Bau unverändert. Eine Verbreiterung der beidseitig vorhandenen Gehwege ist nicht möglich.

Vor rd. 10 Jahren wurde der gesamte Tunnel instandgesetzt und ist konstruktiv ohne Mängel.

3. Welche Höchstgeschwindigkeit gilt im Rappbodetunnel sowie im angrenzenden Bereich außerhalb des Tunnels? Auf Basis welcher Kriterien wurde diese Höchstgeschwindigkeit festgelegt? Wird die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in Erwägung gezogen? Wenn nein, warum nicht?

Aus Richtung Rübeland wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Erreichen des Parkplatzes erst auf 70 km/h und dann auf 50 km/h abgesenkt. In der Gegenrichtung gelten die 70 km/h ab Beginn der kurvigen Gefällestrecke. Ab der letzten Kurve vor der Staumauer wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h gesenkt. Somit gilt für den gesamten Tunnel und die gesamte Staumauer 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Diese Festlegung besteht aufgrund der Vielzahl von Fußgängerquerungen zwischen Parkplatz und Staumauer seit mehreren Jahren.

Kurzzeitig wurde im Jahr 2008 erprobt, die Geschwindigkeit für Motorräder durch eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung auf 30 km/h abzusenken. Diese Maßnahme wurde nach der Erprobung aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit und Ungeeignetheit wieder aufgehoben.

- 4. In welchem Turnus werden Verkehrskontrollen und Geschwindigkeitsmessungen am Tunnel durchgeführt? Wie oft wurden in diesem und im letzten Jahr Kontrollen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt? Wie viele Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden bei diesen festgestellt, wie viele durch Motorräder und wie viele durch Pkw? Ist ein überproportional hoher Anteil von Geschwindigkeitsüberschreitungen, im Vergleich zu anderen Messpunkten, festzustellen? Was beinhalten die Kontrollen ggf. über die Messung der Geschwindigkeit hinaus? Werden Lärmpegelüberschreitungen registriert und geahndet?**

Grundsätzlich werden polizeiliche Maßnahmen hier anlassbezogen vorgenommen. Im Jahr 2013 wurden durch das zuständige Polizeirevier Harz 4 Verkehrskontrollen durchgeführt. Im Jahr 2014 gab es bislang noch keine Kontrollen. Die erste Verkehrskontrolle ist für den 25. Mai 2014 vorgesehen. Belastbare Aussagen zu Geschwindigkeitsverstößen sind hier nicht möglich, da im Rappbodetunnel und dessen unmittelbarer Umgebung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine direkten Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen werden können. Allgemeine Verkehrskontrollen, die z. B. im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Sicher durch den Harz“ dort durchgeführt werden, waren und sind dagegen erfolgreich und haben bedingt positiven Einfluss auf die Fahrweise der Verkehrsteilnehmer im Tunnel. Verkehrskontrollen können dabei anlassbezogen einerseits

- a) die Prüfung der Verkehrsteilnehmer (z. B. die Einhaltung von Verhaltensvorschriften, von Mitführungspflichten oder der Verkehrstüchtigkeit) und/oder andererseits
- b) die Prüfung der Verkehrsmittel (z. B. Fahrzeugzulassung, fahrzeugbezogene Unterlagen, technischer Zustand, Ausrüstung, Beladung, Abmessung, Gewichte)

umfassen. Die Polizei verfügt zudem über Lärmpegelmessgeräte, die zur Verdachtserlangung eingesetzt werden können. Festgestellte Manipulationen an Abgasanlagen werden entsprechend verfolgt und geahndet.

Permanent werden Lärmpegelüberschreitungen nicht registriert.

- 5. Sind Kameras bzw. stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen im Rappbodetunnel bzw. in der Nähe des Rappbodetunnels installiert,**

welche die Verkehrssicherheit verbessern können? Wenn ja, wurden aufgrund dieser technologischen Ausstattung bereits Verkehrsverstöße dokumentiert, die zu Bußgeldern bzw. Fahrverboten führten? Wenn nein, sollen stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zukünftig installiert werden?

Zurzeit sind keine Kameras und keine stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen im oder am Rappbode-tunnel installiert, die die Verkehrssicherheit verbessern könnten. Es gibt derzeit auch keine polizeilichen Bestrebungen entsprechende Installationen vorzunehmen. Während des Zeitraumes vom 2. April 2011 bis zum 31. Oktober 2011 war eine Videobeobachtungsanlage im Rappbode-tunnel eingerichtet, die jedoch nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen konnte, da eine zweifelsfreie Identifikation, insbesondere der Zielgruppe der Zweiradfahrer, im Nachgang nicht möglich war.

- 6. Wie viele offizielle Beschwerden sind hinsichtlich der Verkehrssicherheit bzw. wegen Lärmbelästigungen am Rappbode-tunnel in den letzten fünf Jahren bei der lokalen Verwaltung, der Polizei, der unteren Straßenverkehrsbehörde sowie dem Tourismusverband eingegangen? Bitte in Jahresscheiben sowie nach Beschwerdestelle differenziert aufführen.**

Bei der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Harz wird keine Statistik zu derartigen Beschwerden geführt.

Bei der oberen Straßenverkehrsbehörde im Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt (LVwA LSA) ist im Jahr 2013 eine ursprünglich an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt gerichtete Beschwerde eingegangen.

Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr war im Jahr 2013 mit drei Beschwerden befasst. Davon wurde eine Beschwerde zur weiteren Bearbeitung an das LVwA LSA abgegeben.

In den letzten fünf Jahren gingen bei der Polizei sieben Beschwerden im Hinblick auf den Rappbode-tunnel ein, die sich wie folgt verteilen:

	Polizeirevier Harz	Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord	Ministerium für Inneres und Sport
2010	2	-	-
2011	-	-	-
2012	-	-	-
2013	2	1	2
2014	-	-	-

Von Beschwerden an den Tourismusverband ist der Landesregierung nichts bekannt.

- 7. War das Unfallgeschehen bzw. die Verkehrssicherheit am Rappbode-tunnel bereits Gegenstand von Erörterungen in der örtlichen Unfallkommission? Wenn ja, wann und was waren die Ergebnisse?**

Ja, das Unfallgeschehen am Rappbodetunnel war in den Jahren 2012 und 2013 Gegenstand der Erörterungen in der örtlichen Unfallkommission (VUK). Als notwendige Abhilfemaßnahme wurde dort jeweils die Fortführung der Verkehrsüberwachung und der Unfallanalyse beschlossen.

8. Welche Maßnahmen wurden bisher und auf wessen Veranlassung ergriffen, die Verkehrssicherheit an dieser Stelle zu erhöhen? Welche Maßnahmen sind in Planung bzw. Vorbereitung?

Eine Übersicht der bisher angeregten und umgesetzten Maßnahmen und deren Wirkung ist als Anlage 2 (erstellt durch den Landkreis Harz) beigelegt. Im Rahmen der VUK des Landkreises Harz wird bereits seit mehreren Jahren versucht, die Verkehrssicherheit im Bereich der Rappbodetalsperre zu verbessern.

Seit Ende des Jahres 2013 wird die Aufbringung von sog. Rüttelstreifen (profilierter, reflektierender Dickschicht-Querstreifen) im Bereich des Tunnels in der VUK kontrovers diskutiert. Während Polizei und untere Verkehrsbehörde einer derartigen baulichen Maßnahme aufgeschlossen gegenüberstehen, bestehen seitens der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB LSA) aus Gründen der Verkehrssicherheit noch Bedenken. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Bereits seit dem Jahr 2007 erfolgt durch die Polizei eine stetige und anlassbezogene repressive Verkehrsüberwachung in dem in Rede stehenden Bereich der Rappbodetalsperre und dem angrenzenden Tunnel. Hauptaugenmerk der durchgeführten Verkehrskontrollen lag auf der Einhaltung der technischen Vorschriften, insbesondere die der Kräder. Zudem wurden die Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen in mittelbarer Nähe verstärkt.

Daneben erzielt das Polizeirevier Harz mit der gemeinsam mit Niedersachsen und Thüringen seit Jahren ausgerichteten öffentlichkeitswirksamen Verkehrssicherheitsaktion „Sicher durch den Harz“ insgesamt gute Erfolge. Auch für das Jahr 2014 sind von der Polizei in diesem Rahmen gezielte Motorradkontrollen auf der L 96 (An- und Abfahrt zur Rappbodetalsperre) insbesondere an den Wochenenden vorgesehen.

9. Welche weiteren Maßnahmen sehen Straßenbaulastträger bzw. die örtliche Unfallkommission oder die Gebietskörperschaft als zweckmäßig an, um die Sicherheit von Fußgängern bzw. Radfahrern kurzfristig zu erhöhen? Ist ggf. eine Abtrennung der Straße vom Fußgängerbereich durch den Bau einer Leitplanke eine kurzfristig umsetzbare Option?

Die Installation einer Schutzplanke wurde diskutiert und verworfen. Durch die Schutzeinrichtung würde sich die schon jetzt durch die Tunnelwölbung eingeschränkt nutzbare Gehwegbreite noch weiter verringern, was Begegnungen von Fußgängern deutlich erschweren und die Nutzung mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator faktisch ausschließen würde.

Die Gefahr, dass Fußgänger ferner auf die Fahrbahn ausweichen, muss abgewehrt werden.

Ferner lässt der Tunnelquerschnitt die Anlage bzw. Anordnung eines Radfahrstreifens nicht zu.

Das Anbringen von Rüttelstreifen (Streifen über die gesamte Fahrbahn) zur Geschwindigkeitsreduzierung wird weiterhin durch die LSBB LSA untersucht. Der Straßenbaulastträger beabsichtigt die Erprobung durch Aufbringen von Rüttelstreifen jeweils 50 m vor bzw. hinter dem Tunnel über die gesamte Fahrbahn nach dem Vorbild von Pilotprojekten in anderen Bundesländern.

- 10. Ist es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach Ansicht der in Frage 9 genannten Institutionen bzw. Akteure zweckmäßig, Maßnahmen zur passiven Geschwindigkeitssenkung zu ergreifen – z. B. vor den Eingängen des Rappbodetunnels Schwellen aufzupflastern oder Verkehrsinseln zu schaffen, die auf der Parkplatzseite des Tunnels auch ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger ermöglichen würden? Gibt es seitens des Straßenbaulastträgers solche Planungen und was würde ggf. dagegen sprechen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Weitere bauliche Maßnahmen wie beispielsweise Verkehrsinseln zur passiven Geschwindigkeitsabsenkung sind nicht vorgesehen. Ihr Einbau in die Fahrbahn erfordert eine Fahrbahnerweiterung an einer oder beiden Seiten. Dieser Platz steht weder im Tunnel noch auf der Talsperre zur Verfügung.

Wegen der großen Dichte dieser "Einbauten" vor dem Tunnel sind diese baulichen Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit zu verneinen.

Gerade in Tunneln sind alle Vorschriften und Maßnahmen besonders darauf zu richten, jegliche Gefährdungen für den Fahrzeugverkehr und eventuelle Unfälle mit Brandfolge zu vermeiden. Es wird auf die in Antwort zu Frage 2 aufgeführten aktuellen Sicherheitsstandards verwiesen.

Jegliche baulichen oder gestalterischen Veränderungen am Status quo werden unter dem Aspekt Verkehrssicherheit zu prüfen sein.

- 11. Hat die Unfallsituation am Rappbodetunnel den Straßenbaulastträger bzw. die örtliche Unfallkommission oder die Gebietskörperschaft veranlasst, sich im Rahmen eines so genannten Bestandsaudits Anregungen von dritter Seite einzuholen? Wann ist das erfolgt und welche Empfehlungen hat der ggf. einbezogene Auditor gegeben? Sollte eine solche Beratung von dritter Seite noch nicht erfolgt sein, welche Gründe sprachen bisher bzw. sprechen in Zukunft zwingend dagegen?**

Bisher wurde für diesen Bereich kein Bestandsaudit durchgeführt.

Nach dem hiesigen Kenntnisstand gibt es derzeit noch kein Regelwerk zur Durchführung von systematischen, regelmäßigen Überprüfungen der Sicherheitsanforderungen an eine Straße im Bestand (Bestandsaudit).

Folglich kommt nicht dieses Verfahren, sondern es kommen die bestehenden Überprüfungsmöglichkeiten (Verkehrsschau, VUK-Beratungen, Streckenkontrollen/-wartung) zur Anwendung.

Verkehrsunfälle im bzw. in unmittelbarer Umgebung des Rappbodetunnels

LfNr	Jahr	Unfallursache	Beteiligt 01	Beteiligt 02	Beteiligte gesamt	Personenschäden	Getötet	Schwerw	Leichtv
1	2005	Sicherheitsabstand	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
2	2005	Sicherheitsabstand	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
3	2005	Sicherheitsabstand	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
4	2006	Sicherheitsabstand	PKW	KRD	3	nein	0	0	0
5	2006	Wenden	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
6	2006	Wenden	PKW	PKW	2	ja	0	0	1
7	2007	Vorfahrt	PKW	KRD	3	ja	0	0	1
8	2007	Sicherheitsabstand	PKW	PKW	2	ja	0	1	0
9	2008	Sicherheitsabstand	PKW	KRD	2	nein	0	0	0
10	2008	Sicherheitsabstand	KRD	PKW	2	nein	0	0	0
11	2009	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
12	2009	Sicherheitsabstand	KRD	PKW	2	ja	0	0	1
13	2009	Falsches Aufsteigen	KRD	KRD	2	nein	0	0	0
14	2009	unangepasste Geschw./Auffahren	KRD	KRD	2	ja	1	1	0
15	2009	Einbiegen	PKW	KRD	2	nein	0	0	0
16	2010	Abkommen von der Fahrbahn	PKW	-	1	nein	0	0	0
17	2010	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
18	2010	unangepasste Geschwindigkeit	KRD	KRD	2	ja	0	2	0
19	2010	unangepasste Geschwindigkeit	KRD	-	1	ja	0	0	2
20	2010	Angefahren, PP	KRD	FG	2	ja	0	0	1
21	2011	unangepasste Geschwindigkeit	KRD	FG	3	ja	0	3	0
22	2011	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
23	2011	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
24	2012	Sicherheitsabstand	KRD	SOF*	2	ja	0	0	1
25	2012	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
26	2012	unangepasste Geschwindigkeit	KRD	FG	2	ja	0	0	1
27	2012	Vorfahrt	KRD	PKW	2	ja	0	2	0
28	2012	unangepasste Geschwindigkeit	KRD	KRD	4	ja	0	1	1
29	2012	Rückwärtsfahren	PKW	PKW	2	nein	0	0	0
30	2013	Rückwärtsfahren	PKW	KRD	2	nein	0	0	0
31	2013	Anfahren	PKW	KRD	2	ja	0	0	3
32	2014	Abkommen von der Fahrbahn	PKW	-	1	nein	0	0	0

* "Sonstige und unbekannte Fahrzeuge" sind solche auch mit eigenem Antrieb, aber ohne amtliches Kennzeichen. Hierzu zählt auch, wenn bei einem Unfall die genaue Art des Fahrzeuges wegen Unfallflucht nicht festgestellt werden kann

Landkreis Harz
Untere Verkehrsbehörde

16.12.2013

L 96 Tunnel und Staumauer Rappbodetalsperre

- 2007: Verstärkung der repressiven polizeilichen Maßnahmen vor Ort
- Herbst 2007: Ortstermin, der damalige Leiter der Landesstraßenbaubehörde schlägt „Schweller“ vor. Vorschlag wird abgelehnt weil: Verbindungscharakter der Straße mit ausreichendem Anteil von Bus- und Lkw-Verkehr, Lage außerorts, Winterdienstproblemen usw.
Anbringung von Kamara-Attrappen mit Hinweis „Parkplatz und Tunnel videoüberwacht“
- Juni 2008: das Bikerproblem eskaliert, Anordnung von Vz. 274-53/1046-12, bis zu 300 Schaulustige vor Ort wirken motivierend
- 2008: während Kradsaison 21 polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen
- April 2009: Entfernung 274-53/1046 – es gilt wieder 50 km/h für alle, Regelung wurde weder beachtet noch ausreichend kontrolliert
- 2009: während Kradsaison 8 polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen
- Juni 2010: Im Polizeirevier häufen sich die Beschwerden. Beratung zwischen Revierleitung und der Leitung der LBB-Niederlassung West. Revier fordert jetzt „Schweller“, LSBB lehnt dies ab. LSBB verweist auf permanente Überwachung (s. Rennsteigtunnel). Polizei will Fahrverbot für Kräder am Wochenende, Fahrverbot wird in Verkehrsbehörde nicht zugestimmt, Polizei kann auch diese Maßnahme nicht dauerhaft überwachen
- Juni 2010: Beantragung Videoüberwachung durch Polizeirevier bei Polizeidirektion
- Sept. 2010: Anordnung der Videoüberwachung durch PD Nord (Kradsaison endet einen Monat später!), Aufzeichnung soll jedoch nur zeitweise erfolgen, z.B. wenn erfahrungsgemäß Straftaten oder Gefahren zu erwarten sind
- Okt. 2010: Ende der Videoüberwachung
- 2010: während Kradsaison 11 polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

- Nov. 2010: Sicherheitsberatung bei Polizei: Hinweis auf einschlägige Internetforen und Videoportale; wiederholte Feststellung, dass die selbstdarstellenden Biker vorsätzlich handeln und Straftatbestände darstellen; erstmals schwere Kradunfälle in der Saison 2010, alle in der bekannten Schwerpunktzeit; Fazit: Videoüberwachung bleibt einzige Variante, die für 2010 angeordnete Überwachung aufgrund einer Verzögerung in der technischen Umsetzung nicht durchführbar, Anordnung für 2011 ist vorgesehen
- Nov. 2010: Diskussion zwischen Polizei, LSBB und Verkehrsbehörde über Tunnel-sperrung für Fußgänger, Richtungsverkehr im Tunnel, erneut 30 km/h, Sperrung für Kräder; Polizei sieht keine Lösung durch Blitzer und Video, Verkehrsbehörde schlägt stationäre Blitzer vor, Sperrung für Biker verstößt gegen Übermaßverbot, LSBB lehnt bauliche Änderungen ab
- April 2011: provisorische Videoüberwachung im Rahmen einer Sternfahrt, technische Übertragungsprobleme ins Kommissariat WR
- Aug. 2011: Aufbau digitaler Videotechnik, Datenübertragung auch hier nicht möglich (geografische Gründe), keine Kenntnis, ob mögliche technische Lösung überhaupt beantragt wurde (Mitnutzung der DSL-Leitung der Tal-sperre)
- Juni 2012: Stadt Oberharz informiert, dass das Problem die politischen Gremien der Stadt erreicht hat (wegen anhaltender Beschwerden), schlägt wirk-samere Abtrennung von Fahrbahn und Gehweg vor, Beleuchtung im Tunnel sei verbesserungsbedürftig
- Okt. 2012: Vorschlag des Ordnungsdezernenten: saisonale Sperrung der Strecke für Kräder an LSBB, ADAC, Stadt Oberharz und Polizei
- Nov. 2012: Ablehnung durch LSBB
- Nov. 2012: Stadt Oberharz hält Sperrung nicht für sinnvoll und schwer durchsetz-bar, Touristische Interessen der Stadt wären beeinträchtigt, schlägt er-neut bessere Beleuchtung vor oder besseren Fußgängerschutz bzw. al-ternative Fußgängerführung über den Urania-Aussichtspunkt
- März 2013: Schreiben Landrat an MI, Forderung erneuter Video-Überwachung und Bereitstellung zusätzlicher Polizeikräfte; Antwort des MI: Schreiben geht an MLV
- Juni 2013: Nach Anfrage lehnt LSBB durch Herrn Lotze die Aufbringung von Rüt-telstreifen ab, da nicht richtlinienkonform (RABT), fachlich unangemes-sen, Beeinträchtigung aller Verkehrsteilnehmer, keine Finanzierungs-möglichkeit
- Juli 2013: Schreiben amt. LR am MLV, Bitte um Unterstützung bei Problemlösung

- Aug. 2013: Antwort MLV, Verweis auf Zuständigkeit der VUK, Verweis an das MI wegen Verkehrsüberwachung, Rüttelstreifen: voll umfängliche Zustimmung zur ablehnenden Haltung der LSBB
- Sept. 2013: VUK-Beratung: Mit den beiden Ministerantworten ist das Thema Rüttelstreifen wohl erledigt, der Straßenbauverwaltung sind jetzt die Hände gebunden; stationärer Blitzler wird wegen Vandalismusgefahr und bei Bikern oft ins Leere laufenden Ermittlungsverfahren ebenfalls nicht installiert, Polizei wird verstärkten Bedarf in Einsatzplanung 2014 anmelden.
- Fazit: Erstmals in der Geschichte der VUK (Altkreis WR, Kreis HZ) kann die VUK nicht einmal eine 2:1 Mehrheitsentscheidung treffen!

Zusammengestellt: Th. Werner, UVB HZ