

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2014/0863-R5
Federführend: Referat 5		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 61 Stadtplanungsamt		Aktenzeichen: Datum: Referent:	12.05.2014 Haupt Ralf
Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung; Weiterer Erfahrungsbericht			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
08.07.2014	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

Am 01.10.2013 wurde die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung eingeführt. Entsprechend dem Auftrag des Umweltsenates aus der Sitzung vom 26.11.2013 (*siehe Anlage 1*) wird ein weiterer Erfahrungsbericht vorgelegt. Grundlage des Berichts sind die Geschwindigkeitskontrollen in der Zeit vom 01.10.2013 bis zum 31.03.2014.

Im genannten Zeitraum wurden insgesamt 49.520 Fahrzeuge kontrolliert. Von den 5.133 zu schnell fahrenden Fahrzeugen wurden 4.685 Fälle weiterverfolgt. Davon wurden 4.419 mit einer Verwarnung und 266 mit einem Bußgeld belegt. Insgesamt wurden 99 Punkte in Flensburg fällig und 5 Fahrverbote wurden ausgesprochen.

Die Differenz von 448 Fällen stellt den Unterschied dar zwischen dem von der Firma gGKVS gelieferten Datenmaterial und den von der Stadt Bamberg tatsächlich weiterverfolgten rechtlich nicht zu beanstandenden Fällen. Bei der Prüfung des Materials wurde nicht nur zur Minimierung der Einsprüche ein strenger Maßstab angelegt. Es wurde das Hauptaugenmerk darauf gelegt, dass nur einwandfreies Bildmaterial zur Weiterverfolgung verwendet wurde.

Fast alle Messstellen wurden im genannten Zeitraum ein- bis viermal überwacht. Die „Gaustadter Hauptstraße i.H. Rathaus“ und der „Schulplatz i.H. Bushaltestelle“ konnten noch nicht gemessen werden, da jedes Mal auf Grund von Baustellen oder Nichtvorhandensein eines Parkplatzes Ersatzmessstellen aufgesucht werden mussten.

Im Vergleich zum ersten Erfahrungsbericht hat sich die durchschnittliche Verstoßquote kaum verändert. Im November 2013 lag sie für den Zeitraum vom 01.10. – 25.10.2013 bei 10,23 %; jetzt liegt sie bei 10,37 %. Obwohl die Spanne von 0,00 % am „Babenbergerring i.H. Schlüsselbergerstraße“ bis 47,52 % in der „Caspersmeyerstraße i.H. Frutolfstraße“ beträgt, wurde großes Augenmerk darauf gelegt, dass möglichst alle Messstellen angefahren wurden. Im ersten Jahr sind möglichst viele Erfahrungen über die Messstellen zu sammeln, um dann im zweiten Jahr die Konsequenzen daraus zu ziehen. Im Laufe der ersten Messjahres (Oktober 2013 bis September 2014) werden die einzelnen Verstoßquoten Aufschluss darüber geben, inwiefern eine Messung aus Gründen der Verkehrssicherheit an dem einen Messpunkt absolut nötig und vielleicht an dem anderen entbehrlich ist. Fahren zum Beispiel nur wenige Verkehrsteilnehmer zu schnell, so ist dies ein Hinweis darauf, dass wenig bis möglicherweise gar keine Messungen mehr erforderlich sind, um die

Verkehrssicherheit zu erhöhen bzw. zu verbessern. Umgekehrt muss an den Stellen, die negativ aus dem üblichen Quotenrahmen fallen, eine erhöhte Kontrollfrequenz realisiert werden.

Bei Einführung gab es auch kritische Stimmen die behaupteten, die Stadt betreibe ihre kommunale Geschwindigkeitsüberwachung auch, um möglichst viele Einnahmen zu erzielen. Nach Auswertung der ersten 6 Monate ergibt sich, dass die Geschwindigkeitsüberwachung kostendeckend durchgeführt wird. Ein Vergleich der Einnahmen (*Solleinnahmen Verwarnungen und Bußgelder*) und Ausgaben (*Leistungen an Fa. gGKVS, anteiliger Personalaufwand*) im beschriebenen Halbjahr hat lediglich eine marginale Überdeckung von ca. 300 € für sechs Monate ergeben. Dies beweist, dass die Überwachung in den vorgegebenen besonders sensiblen Wohngebieten nicht zur Gewinnerzielung durchgeführt wird, sondern der Verbesserung der Verkehrssicherheit dient.

Anträge auf Einrichtung weiterer Messstellen

Nach Abschluss des ersten Halbjahres 2014 werden Wünsche der Bürgerschaft, an anderen Stellen im Stadtgebiet eine Überwachung durchzuführen zunächst auf ihre Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Stadtrats, den Richtlinien zur Geschwindigkeitsüberwachung sowie unter Berücksichtigung der Haltung der Polizei dem Umweltsenat zur Kenntnis gegeben und im Einzelfall vorgeschlagen, die Liste der Messpunkte zu verändern.

Alle Anträge wurden aus der Sicht des Stadtplanungsamtes, des Straßenverkehrsamtes und aus der Sicht der Polizei beurteilt.

Das Stadtplanungsamt vertritt die allgemeine Auffassung, dass verkehrsrechtliche Anordnungen in der Form von ausgesprochenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auch durchgesetzt werden.

Aus der Sicht des Straßenverkehrsamtes wurde festgestellt, dass die vom Stadtrat am 30.01.2013 festgesetzten Kriterien (Fußgängerüberweg, Schule, Kindergarten, Bushaltestelle, Altenheim) lediglich bei drei Anträgen in zwei Straßen vorliegen.

Aus der Sicht der Polizei besteht bei keiner Örtlichkeit die Notwendigkeit, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit (Verkehrsunfallgeschehen) Überwachungsmaßnahmen erforderlich wären.

Im Einzelnen geht es um folgende Anträge:

a) Untere Sandstraße

Die IG interesSAND beantragt, „*dass auch die Untere Sandstraße im Rahmen der kommunalen Verkehrsüberwachung eine Messstelle erhält, da insbesondere im Bereich der Kreuzung Markusbrücke häufig deutlich zu schnell gefahren wird.*“

An der angegebenen Stelle ist derzeit km/h 50 angeordnet. Die Wahrnehmungen der Antragsteller beziehen sich mit Sicherheit auf die in der StVO genannte „Angepasste Geschwindigkeit“. Bis jetzt sind Geschwindigkeitsverstöße in dem unübersichtlichen Bereich vor der Markusbrücke nicht zu erwarten. Eine Überwachung im dortigen Bereich ist daher nicht erforderlich.

Da ab September 2014 die Schulcontainer des Clavius-Gymnasiums auf dem Grundstück des Stadtarchivs aufgebaut werden, wird in der Unteren Sandstraße zwischen Haus-Nummern 26 und 49 unter Einbeziehung der Bushaltestelle demnächst Tempo 30 eingerichtet. Die Verwaltung wird unverzüglich prüfen, ob die rechtlichen und technischen Voraussetzungen zum Einrichten einer Messstelle vorhanden sind.

b) Kettenbrücke

Auf der Kettenbrücke ist ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet, in dem nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist. Aus dem Bürgerdialog kam die Beschwerde, dass sich viele Autofahrer auf der Kettenbrücke „*offenbar von den Laternen dazu verleitet fühlen wie auf einer Rennstrecke über die Brücke zu rasen.....es sei ein Wunder, dass hier noch nicht mehr passiert sei.*“

Dass hier noch nicht mehr passiert ist, liegt wohl daran, dass alle Verkehrsteilnehmer, ob Fußgänger,

Radfahrer oder Kraftfahrzeuge, das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme beachten. Die Straßenführung ist sehr eng, überhöhte Geschwindigkeiten konnten nicht beobachtet werden. Abgesehen davon, dass auf Grund der un gelenkten Fußgängerströme und mangelnden Aufstellmöglichkeiten eine Überwachung mit „scharfem“ Messgerät nicht möglich ist, wird diese auch nicht erforderlich, da laut Polizei bis jetzt keine erhöhte Unfallhäufigkeit festgestellt werden konnte.

c) Tordurchgang Residenz-Straße/Ottoplatz

Der Tourismus und Kongress-Service gibt eine Beschwerde aus dem Gespräch mit den Gästeführern weiter. Sie führten an, dass *„das Tor zwischen Ottoplatz und Residenzstraße sich immer wieder als sehr gefährliche Engstelle erwies, da viele Autofahrer an diesem sehr unübersichtlichen Übergang viel zu schnell führen“*.

An dieser Stelle besteht die verkehrsrechtliche Anordnung von km/h 30. Das Tor am Ottoplatz verengt den Straßenverlauf deutlich, so dass nur eine Fahrtrichtung zu einer Zeit passieren kann. Die Wahrnehmungen der Beschwerdeführer beziehen sich bestimmt auf die in der StVO genannte „Angepasste Geschwindigkeit“. Geschwindigkeitsverstöße sind in dem Bereich Residenzstraße in Höhe Ottoplatz nicht zu erwarten. Eine Überwachung ist daher nicht notwendig.

d) Babenbergerring in Höhe Graf-Arnold-Straße

Die Bürgerinitiative zur Umgestaltung der Kreuzung Graf-Arnold-Straße / Babenbergerring beantragt *„die Aufnahme einer Messstelle in den Katalog der Kommunalen Verkehrsüberwachung insbesondere aus der Richtung der B 22 kommend“*.

Die Polizei hat eine Verkehrsunfallstatistik erstellt. Es liegen dort keine Verkehrsunfälle vor, bei denen die Unfallursache unmittelbar die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit war. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit an dieser Örtlichkeit (*Fahrbeziehung Babenbergerring, insbesondere Richtung Münchner Ring*) auf 30 km/h, lediglich durch Beschilderung ohne bauliche Veränderungen sieht die Polizei in Bezug auf die Verkehrsüberwachung sehr kritisch. Hinsichtlich der Fahrbahnflächen mit großzügigem Verkehrsraum (*autobahnähnlicher Ausbauzustand - mehrere Fahrstreifen mit Leitplankentrennung*) wird dem Kraftfahrzeugführer durch die baulichen Gegebenheiten in keiner Weise verinnerlicht, dass er hier weit weniger als die allgemein zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts fahren darf.

Probemessungen an drei aufeinanderfolgenden Tagen haben ergeben, dass sich ganze 2 % der Kraftfahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung hielten. Man sieht deutlich, dass der Autofahrer die Anordnung km/h 30 nicht annimmt. Um nicht den Vorwurf der Abzocke aufkommen zu lassen, ist eine Verkehrsüberwachung nicht anzuraten bzw. sollte sie zurückgestellt werden, bis alle verkehrsrechtlichen Fragen geklärt sind.

e) Friedrichstraße

Die Verwalterin des Hauses Herzog-Max-Straße 2 (Ecke Friedrichstraße) beklagt, dass überhöhte Geschwindigkeiten in der Friedrichstraße die Lebensqualität der Bewohner erheblich mindern würden: *Die entstehenden Erschütterungen würden Schäden verursachen, wie z.B. Vibrieren von Möbeln, starker Verschleiß von Glühbirnen, die sich aus der Fassung drehten und kaputt gingen. Das Klirren und Klappern von Einrichtungsgegenständen würde ihnen häufig den Schlaf rauben.*

Die Friedrichstraße ist durch den Durchgangsverkehr Richtung Innenstadt und stadtauswärts sehr stark belastet. Testmessungen an drei Tagen haben ergeben, dass ca. 12.000 Fahrzeugbewegungen am Tag zu verzeichnen sind. Die verkehrsrechtliche Anordnung von km/h 30 wird vom Kraftfahrer nicht angenommen; es haben sich nur ca. 20 % der Fahrer an die erlaubte Geschwindigkeit gehalten haben.

Trotzdem sprechen die Aussagen des Straßenverkehrsamtes (*kein erfülltes Kriterium*) und die Feststellungen der Polizei (*keine Gefährdung der Verkehrssicherheit*) gegen die Aufnahme dieser Örtlichkeit in den Katalog des bisherigen Messstellenverzeichnisses.

f) Herzog-Max-Straße (2 Messpunkte)

Die Verwalterin des Hauses beklagt, dass auch in der Herzog-Max-Straße *“rücksichtslos gerast würde“*, obgleich sich dort zwei Kindergärten befänden und erhöhte Vorsicht geboten sei.

Obwohl auch hier laut Polizeiaussagen keine Unfallhäufigkeit zu verzeichnen ist, sind die Kriterien des Stadtratsbeschlusses vom 30.01.2013 erfüllt (*Zone 30, Kindergarten*). Testmessungen haben ergeben, dass nur 40 – 50 % der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung einhalten. Die meisten Verstöße konnten zu den Hol- und Bringzeiten verzeichnet werden. Die Einrichtung von zwei Messstellen auf Höhe der beiden Kindergärten wird daher empfohlen.

Steinweg

Eine Anwohnerin des Steinweges 5 beklagt die schnellen Geschwindigkeiten, die im Steinweg gefahren werden. Kaum jemand hielte sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von km/h 30. *Vor allem nachts und am frühen Morgen wären auf Grund des Lasterverkehrs Vibrationen am Haus spürbar.*

Beim Steinweg handelt es sich um eine Durchgangstraße, deren Straßenführung kurvig und eng ist. Testmessungen an drei Tagen haben ergeben, dass sich nur ca. 12 % der Fahrer an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Die Einrichtung einer Messstelle ist empfehlenswert, da sich in unmittelbarer Nähe der Kindergarten „St. Gangolf“ und der Jugendtreff „Immerhin“ befindet. Außerdem handelt es sich um einen Schulweg zur Staatlichen Berufsschule II.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Bericht der Verwaltung hat zur Kenntnis gedient.
2. Die Verwaltung legt in der ersten Sitzung des Umweltsenates 2015 einen erneuten Erfahrungsbericht vor. Hierbei ist auch darauf einzugehen, ob Messpunkte aus dem Verzeichnis herauszunehmen sind, weil auf Grund der geringen Verstoßzahlen die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist.
3. Es wird vorgeschlagen, in das bisherige Messstellenverzeichnis drei weitere Messstellen aufzunehmen, nämlich *„Herzog-Max-Straße i.Höhe Hs. Nr. 16“*, *„Herzog-Max-Straße i.H. Kindergarten St. Joseph“* und *„Steinweg i.H. Gangolfsweg“*.
4. Es wird vorgeschlagen, der Einrichtung einer Messstelle in der *„Unteren Sandstraße“* ab September 2014 zuzustimmen vorbehaltlich der Erfüllung der Prüfungskriterien von Polizei, Verkehrsbehörde und Geschwindigkeitsüberwachungsrichtlinien.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

Anlage 1 – Beschluss des Umweltsenates vom 26.11.2013

Anlage 2 – Messergebnisse Oktober 2013 – März (chronologisch)

Anlage 3 – Messergebnisse Oktober 2013 – März 2014 (sortiert nach Verstoßquote)

Verteiler:

Amt 31/314