

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/614

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/017/2021

Stationäre Blitzer - neue Möglichkeiten für mehr Sicherheit sowie weniger Lärm und Abgase, Antrag Nr. 118/2020 der SPD-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	20.09.2022	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.09.2022	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung, Amt 66

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der Antrag Nr. 118/2020 der SPD-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund eines Beschlusses des bayer. Landtages wurde mit Innenministeriellen Schreiben (IMS) vom 15.04.2020 die bisher stringenten Maßgaben für den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen flexibilisiert.

Insbesondere wurde auf dem Genehmigungsvorbehalt durch das Staatsministerium des Innern (StMI) verzichtet und durch eine Anzeigepflicht bei der zuständigen Regierung ersetzt.

Für die Kontrolle von Rotlichtverstößen an Lichtsignalanlagen verbleibt die Zuständigkeit bei der Polizei.

Im Dezember 2020 wurde der Einsatz der teilstationären Geschwindigkeitsmessenanlagen erweitert.

Zuständigkeit:

Nach dem IMS liegt die Zuständigkeit ausschließlich bei denjenigen Gemeinden, Zweckverbänden und gemeinsamen Kommunalunternehmen, die Geschwindigkeitsverstöße verfolgen und ahnden. Für die Stadt Erlangen hat der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung diese Tätigkeit übernommen, weswegen der Zweckverband auch für den Betrieb stationärer Anlagen zuständig ist/ wäre.

Dies gilt auch für den Einsatz teilstationärer Anlagen.

Stationäre Geschwindigkeitsmessung

Voraussetzungen:

1. Signifikante Geschwindigkeitsüberschreitung (mind. 10%) über einen aussagekräftigen Zeitraum in Verbindung mit der Prüfung, ob eine mobile oder teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung zur Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus ausreichend ist. Alternativ kommen bei Strecken, auf denen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm

- und Abgasen Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO oder im Rahmen der Luftreinhalteplanung gem. § 47 BImSchG angeordnet sind, stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen ebenfalls in Betracht, wenn dadurch eine Verringerung der Lärm- bzw. Abgasbelastung oder die Einhaltung von Grenzwerten zu erwarten ist.
2. Die Überwachung darf nur innerorts und nicht auf Kraffahrtstraßen¹ stattfinden.
 3. Vorrangig in der genannten Reihenfolge sind zu überwachen:
 - a. Unfallbrennpunkte,
 - b. Unfallgefahrenpunkte,
 - c. Straßen(abschnitte), an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase steigert,
 - d. sowie sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefährlich werden können.
 4. Die Messstellen sollen durch eine entsprechende Beschilderung, z. B. ZZ „Radarkontrolle“ angekündigt werden. Es wird deshalb seitens des StMI empfohlen, dass aktive Öffentlichkeitsarbeit betrieben wird.

Notwendigkeit der stationären Überwachung

Derzeit gibt es in der Stadt Erlangen keine geschwindigkeitsbedingten Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkte. Deshalb verbleiben lediglich Straßenabschnitte nach den Nummern 3 c) und 3 d). Zuvor muss der Nachweis erbracht werden, dass überhaupt signifikante Überschreitungen über einen längeren Zeitraum vorhanden sind und nicht durch eine mobile und/ oder teilstationäre Überwachung auf ein normales Niveau gesenkt werden kann.

Um den Nachweis der signifikanten Überschreitungen zu führen, wäre zunächst eine mehrwöchige Aufstellung eines Verkehrszählgerätes in Verbindung mit häufigen mobilen Geschwindigkeitsmessungen zu kombinieren. Sollte danach noch eine signifikante Geschwindigkeitsübertretung vorhanden sein und die mobile Überwachung nicht zu einer deutlichen Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus führen, könnte eine stationäre Anlage errichtet werden.

Dieser Nachweis ist zuständigkeitshalber durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung zu führen.

Nach Abfrage bei der Polizei und den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung wurden einige Orte im Stadtgebiet ermittelt, an denen eine genauere Prüfung erfolgen könnte.

Hier wurden insbesondere die Palmsanlage, die Neumühle und die Schallershofer Straße als Orte identifiziert, bei denen eine Prüfung als sinnvoll erscheint.

Kosten:

Gemäß Auskunft des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung sind für eine Geschwindigkeitsmessstation, die Fahrzeuge in beide Fahrtrichtungen messen kann, ca. 150.000 € zu veranschlagen. Dies beinhaltet sowohl das Gerät selbst als auch die Säule, in der das Gerät untergebracht ist.

Für den Aufbau der Messsäule inklusive der Stromversorgung werden standortabhängig weitere Kosten entstehen. Je nach Aufwand ist für den Aufbau der Messsäule ein weiterer fünfstelliger bis niedriger sechsstelliger Betrag zu veranschlagen.

Eine seriöse Kostenschätzung ist hier nicht möglich, jedoch sind in Abhängigkeit des Standorts bis zu 250.000 € Kosten zu erwarten. Eine genauere Angabe ist erst nach Festlegung des Standortes möglich.

Teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen:

Dies sind Anlagen, die beispielsweise in Anhängerform an den Straßenrand gestellt werden. Dort dürfen die Geschwindigkeitsmessanlagen ununterbrochen bis zu 7 Tage, in Ausnahmen bis zu 14 Tage stehen bleiben und dürfen im Jahresmittel bis zu einem Viertel des Jahres an der gleichen Messörtlichkeit stehen. Sie erfüllen damit eine ähnliche Aufgabe wie die stationäre Anlage,

¹ Kraffahrtstraßen (Zeichen 331.1) sind ähnlich wie Autobahnen besondere Verkehrsflächen für den Fahrzeugverkehr. Sie können sowohl innerorts als auch außerorts bestehen und dürfen nur von Kfz mit einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h benutzt werden. Im Gegensatz zu Autobahnen verfügen Kraffahrtstraßen über Kreuzungen und Einmündungen, über welche diese befahren und verlassen werden.

sind aber im Anwendungsbereich etwas flexibler. Ebenso wie bei den stationären Anlagen ist kein Personal vor Ort notwendig.

Die Anschaffungskosten für eine teilstationären Anlage liegen ungefähr bei 200.000 €.

Voraussetzungen:

1. Durch die Aufstellung einer teilstationären Geschwindigkeitsmessanlage darf die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden. Die Messstelle ist mit der Polizei abzustimmen.
2. Die Überwachung darf nur innerorts, nicht auf Kraftfahrstraßen und nicht in verkehrsberuhigten Bereichen stattfinden.
3. Vorrangig in der genannten Reihenfolge sind zu überwachen:
 - a. Unfallbrennpunkte,
 - b. Unfallgefahrenpunkte,
 - c. Straßen(abschnitte), an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase steigert,
 - d. sowie sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefährlich werden können.

Fachliche Einschätzung:

Bei der Abwägung, ob eine stationäre oder teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlage zum Einsatz kommt, sind folgende Hauptaspekte zu berücksichtigen und zu gewichten.

- Bei stationären Geschwindigkeitsmessanlagen sind die Standorte bekannt und nicht veränderbar. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau an diesem Punkt wirksam gesenkt, jedoch führt das zu dem Effekt, dass die Kfz-Führer nur für die Anlage bremsen und danach wieder beschleunigen. Verwarnungen und Bußgelder werden sich nach einer Anfangszeit auf niedrigem Niveau stabilisieren, da dann bei den ortskundigen Autofahrern die Anlage bekannt ist und nur noch in Ausnahmefällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Die regelmäßig anzubringende Beschilderung der Messstellen mit dem ZZ „Radarkontrolle“ vermindert die Wirkung zusätzlich. Deshalb empfiehlt sich eine Aufstellung solcher Anlagen an Hauptverkehrsstraßen oder an geschwindigkeitsbedingten Unfallschwerpunkten. Hingegen können teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen, bei denen keine Beschilderung mit ZZ „Radarkontrolle“ erforderlich ist, zu einer ähnlichen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus führen wie eine vollstationäre Anlage. Sobald sich das Geschwindigkeitsniveau am Messstandort normalisiert hat, kann die teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlage an anderen Standorten sinnvoll eingesetzt werden. Ein Abnutzungseffekt ist wegen der regelmäßigen Standortwechsel nicht zu erwarten.
- Die Rentabilität der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wird bestimmt durch hohe Anschaffungskosten, geringe Personal- und Wartungskosten und möglicherweise niedrigen Erträgen. Die Erträge werden im erheblichen Maße durch den Standort bestimmt, weshalb bei Standorten abseits der Hauptstraßen mit einem Defizit zu rechnen ist. Eine seriöse Schätzung hierzu ist nicht möglich.

Teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen bieten hier den Vorteil, dass durch den Standortwechsel auch ein in etwa gleichbleibend höherer Ertrag als bei stationären Anlagen erwirtschaftet werden kann.

Ziel ist hierbei aber stets die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, nicht die Rentabilität der Anlagen.

- Für die teilstationären Anlagen ist es aber schwierig, geeignete Standorte zu finden. Anders als mobile Anlagen können diese Anlagen nicht einfach am Straßenrand aufgestellt werden, weswegen hier erst noch geeignete Standorte gesucht werden müssen. Erst bei Standorten in ausreichender Anzahl kann beurteilt werden, ob eine solche Anlage sinnvoll eingesetzt werden kann.

Fazit:

Im Ergebnis kann eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung geschwindigkeitsbedingte Unfall-

schwerpunkte wirksam beruhigen. Solche gibt es jedoch in Erlangen - auch nach Auffassung der Polizei - derzeit nicht.

Bereiche, in denen dauerhaft signifikant die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, sind in Abhängigkeit des Standortes zu bewerten. In hauptsächlich von ortskundigen Kfz-Führenden frequentierten Bereichen werden solche Anlagen nicht für eine Erhöhung oder Erhaltung der Verkehrssicherheit sorgen können, sondern aufgrund der Kenntnis des Standortes der Anlage nur für eine punktuelle Verringerung der Geschwindigkeit.

Hier sind mobile Anlagen aufgrund der ständigen Ortswechsel deutlich im Vorteil, da diese ein deutlich größeres Gebiet abdecken können.

Stationäre Anlagen können daher nur bei geschwindigkeitsbedingten Unfallschwerpunkten und an gut befahrenen Hauptstraßen Wirkung erzielen.

Teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen haben andere Einsatzkriterien. Vorbehaltlich der Schwierigkeiten bei der Platzwahl sind diese ein Mittelweg zwischen mobilen und stationären Anlagen, da diese länger an einem Ort stehenbleiben können.

Die Sinnhaftigkeit des Einsatzes einer teilstationären Anlage durch die Stadt Erlangen kann derzeit nicht beurteilt werden, da bisher noch keine Prüfung der möglichen Messstellen erfolgen konnte.

Im Ergebnis lautet deshalb die Empfehlung der Verwaltung von der Beauftragung des Zweckverbandes kommunale Verkehrsüberwachung für die Anschaffung einer stationären Anlage abzusehen.

Dies gilt ebenso für eine teilstationäre Anlage.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Antrag Nr. 118/2020 der SPD-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang