

**Betreff:****Bericht über die Entwicklung der Geschwindigkeitsüberwachung  
des 2. Halbjahres 2021****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

**Datum:**

03.06.2022

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Status</b>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)		
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 322 Nördliche Schunter-/Okeraue (zur Kenntnis)		
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Braunschweig-Süd (zur Kenntnis)		
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)		
Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)		

**Sachverhalt:**

Der Rat der Stadt Braunschweig hat im Februar 2017 den geänderten Beschluss (DS 16-03076) gefasst, die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung nach der Variante B auszuweiten. Nach Umsetzung der Variante B soll am Ende jedes Jahres eine Evaluation der tatsächlichen Entwicklung der Verkehrsüberwachung erfolgen.

Zudem hat die Verwaltung während des Umsetzungsprozesses dem Rat im Juni 2019 vorgeschlagen, das kommunale Geschwindigkeitsüberwachungskonzept in seiner ursprünglichen Fassung zu modifizieren. Die Modifizierung sah die Beschaffung einer semistationären Geschwindigkeitsmessanlage (sog. Blitzanhänger mit eingebauter Überwachungskamera; im Weiteren genannt „Semistation“) sowie 3 anstatt 6 Messsäulen für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung mit insgesamt einer Überwachungskamera vor. Der Rat hat diese Modifizierung am 19. Juni 2019 beschlossen (DS 19-11071).

Im September 2019 wurden nach zuvor umfangreichen Standortuntersuchungen im Stadtgebiet die endgültigen Standorte für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung nach Beschlussfassung des Rates (DS 19-11270-01) festgelegt. Danach sollten in der Wolfenbütteler Straße im Abschnitt Zuckerbergweg und Eisenbahnbrücken jeweils eine Messsäule pro Fahrtrichtung errichtet werden sowie eine Messsäule in der Gifhorner Straße im Abschnitt Schmalbachstraße und Nordhoffstraße, die eine Überwachung in beiden Fahrtrichtungen zulässt.

Im März 2021 berichtete die Verwaltung zuletzt in der Drucksachen-Nr. 21-15533, dass die Beschaffungsvorgänge einer Semistation und der stationären Geschwindigkeitsüberwachung abgeschlossen wurden und die Schulungen des Messpersonals zum Betrieb der Semistation sich zeitlich wegen der Kontaktbeschränkungen in der Corona-Pandemie verzögerten. Weiterhin wurde erwähnt, dass nach dem Aufbau der drei Messsäulen die Inbetriebnahme für Juni 2021 beabsichtigt gewesen ist.

Daran anknüpfend berichtet die Verwaltung nun wie folgt:

## **1. Umsetzung des kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungskonzeptes:**

Das Messpersonal konnte wie zuletzt von der Verwaltung mitgeteilt sowohl für die Semistation als auch für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vollumfänglich geschult werden. Seit Beginn des 2. Halbjahres 2021 ist das vom Rat beschlossene kommunale Geschwindigkeitsüberwachungskonzept aus 2019 komplett umgesetzt.

Auffällig ist zunächst in diesem Zusammenhang, dass die dem Ursprungskonzept aus 2017 zugrundeliegenden Verkehrsmengen in 2021 nicht eingetreten sind. Dies ist insbesondere bei den stationären Überwachungsanlagen an der Wolfenbütteler Straße und Gifhorner Straße festzustellen; aus Sicht der Verwaltung ist dies im Wesentlichen auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen.

## **2. Evaluierung der tatsächlichen Verkehrsüberwachung im 2. Halbjahr 2021:**

In der Anlage hat die Verwaltung die prognostizierten geahndeten Verstöße des beschlossenen Geschwindigkeitsüberwachungskonzeptes auf einen Vergleichszeitraum von 6 Monaten mit den tatsächlichen geahndeten Verstößen gegenübergestellt. Zu den einzelnen Geschwindigkeitsüberwachungsmethoden ergeben sich aus Sicht der Verwaltung folgende Anmerkungen:

### **2.1 mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit 2 Messfahrzeugen:**

Für die mobile Überwachung mit den 2 Messfahrzeugen gibt es aktuell 332 einvernehmlich mit der Polizei festgelegte Messstellen im Stadtgebiet. Hiervon befinden sich 282 im Tempo 30-Bereich und 50 im Tempo 50-Bereich. Diese werden turnusmäßig kontrolliert und die Überwachungsrhythmen in Abhängigkeit von den Messergebnissen jeweils angepasst.

Vorrangig führen die Messfahrzeuge die Geschwindigkeitskontrollen im Tempo 30-Bereich vor sensiblen Einrichtungen (z. B. Kitas und Schulen), an Unfallbrennpunkten und sonstigen Gefahrenstellen durch; ebenso im Tempo 50-Bereich. Die Kontrollen vor Kitas und Schulen sowie an Schulwegen erfolgen überwiegend zu bestimmten Tageszeiten.

Die Zahl der Messungen entspricht in etwa der im Konzept prognostizierten Größenordnung. Die tatsächliche Zahl der geahndeten Verstöße liegt aber mit 5.590 Verstößen im Halbjahr deutlich unter der Prognose von 11.000 Verstößen im Halbjahr. 5.241 der geahndeten Verstöße lagen im Verwarnbereich und 349 im Bußgeldbereich. Es zeigt sich also, dass die tatsächlichen Verstöße an neuralgischen Punkten (z. B. Kitas und Schulen) nicht in dem Umfang vorhanden sind, wie im Konzept angenommen. Das Geschwindigkeitsverhalten in diesen Bereichen ist also besser als erwartet.

Zwei Beispiele zur Veranschaulichung:

In der Stobenstraße bzw. Auguststraße in Fahrtrichtung Bohlweg wurden 4 Messeinsätze im 2. Halbjahr 2021 durchgeführt, bei denen insgesamt 4017 Fahrzeuge gemessen und 271 Verstöße (6,75 %) zur Ahndung angezeigt wurden.

An einem Unfallbrennpunkten in der Salzdahlumer Straße zwischen der BAB A 39 und der Holzmindener Straße mit einer streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wurden im Berichtszeitraum (2. Hj. 2021) mussten bei mehr als jedem vierten Fahrzeug ahndungswürdige Geschwindigkeitsübertretungen konstatiert werden (346 geahndete Verstöße bei 1.209 überprüften Fahrzeugen).

Die Verwaltung wird die mobile Geschwindigkeitsüberwachung an den Schwerpunkten (z. B. vor Kitas, Schulen und sonstigen sensiblen Einrichtungen und Unfallbrennpunkten) im

Einvernehmen mit der Polizei fortsetzen und flexibel auf neu eintretende Schwerpunkte im Stadtgebiet (z. B. in Tempo 30-Bereichen in der Innenstadt) reagieren.

## **2.2 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:**

Die drei Messsäulen an den festgelegten Überwachungsstandorten wurden nacheinander aufgebaut und im Juni 2021 sukzessiv in Betrieb genommen. Begonnen wurde mit dem Messbetrieb in der Gifhorner Straße wechselweise in beiden Fahrrichtungen.

Die Überwachungskamera der Messsäule wird rollierend und zeitlich flexibel in den insgesamt vier Messplätzen eingesetzt. Wegen der Kompatibilität zur Semistation wird zusätzlich eine zweite Kamera in die Messsäulen eingesetzt, wenn die Semistation nicht im Einsatz ist.

Im 2. Halbjahr 2021 wurden an den stationären Messsäulen insgesamt 7.817 geahndete Verstöße angezeigt. Die Anzahl lag damit knapp unter der Prognose von 8.092 (s. Anlage). Diese verteilen sich im Einzelnen wie folgt:

### **2.2.1 Gifhorner Straße:**

Trotz der bereits erwähnten geringeren Verkehrsmenge konnten im Berichtszeitraum insgesamt 1.406 geahndete Verstöße angezeigt werden; prognostiziert für 6 Monate waren 1.072 (vgl. DS 16-03076). Damit wurden gegenüber der Prognose etwa 31 % mehr Verstöße angezeigt, wobei gegen Ende des Berichtszeitraumes der einkalkulierte Gewöhnungseffekt eingetreten ist und die ahndungsfähigen Verstöße insgesamt rückläufig sind.

### **2.2.2 Wolfenbütteler Straße:**

Bezüglich der Verkehrsmenge sind hier nicht so wesentliche Abweichungen wie in der Gifhorner Straße zu verzeichnen. Die geahndeten Verstöße des 2. Halbjahres 2021 von insgesamt 6.411 bleiben jedoch um fast ¼ hinter der Prognose von 8.320 Verstößen (für 6 Monate, vgl. DS 16-03076) zurück und sind zudem auch hier wegen des Gewöhnungseffekts von rückläufiger Tendenz. Ursächlich für die niedrigeren Zahlen sind aus Sicht der Verwaltung die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Brückenneubau am Autobahnkreuz Braunschweig-Süd. Auf das Risiko, dass die Anzahl tatsächlich geahndeter Verstöße hier von der Prognose abweichen kann, hatte die Verwaltung bereits mit DS 16-03076 hingewiesen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind belastbarere Erkenntnisse für die beiden Messsäulen an der Wolfenbütteler Straße zu erwarten.

## **2.3 Semistation:**

Die Semistation befindet sich seit April 2021 im Messbetrieb. Die Messpunkte für die Abstellorte werden einvernehmlich mit der Polizei an Unfallbrenn- und Gefahrenpunkten festgelegt. Zunächst hat die Verwaltung dieses Gerät an Standorten eingesetzt, die im Rahmen der stationären Geschwindigkeitsüberwachung untersucht wurden, aber zugunsten anderer Standorte nicht in die engere Wahl kamen. Danach konnte ein Einsatz bislang in der Berliner Straße, Münchenstraße, Hansestraße, Güldenstraße, Theodor-Heuss-Straße, Helmstedter Straße und Celler Heerstraße im Ortsteil Watenbüttel im Tempo 50-Bereich erfolgen.

Im weiteren Verlauf wurde das Gerät vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Kitas, Schulen und Seniorenheimen sowie an Schulwegen im Rahmen der Schulwegsicherheit an geeigneter Stelle eingesetzt.

Die bisherigen Erfahrungen zu den geahndeten Verstößen in den beiden Geschwindigkeitsbereichen sind vom jeweiligen Einsatzort abhängig und höchst unterschiedlich. Im 2. Halbjahr 2021 konnten bei den Einsätzen der Semistation insgesamt 7.004 Verstöße zur Anzeige gebracht werden; hiervon lagen 6.339 im Verwarn- und 665 im

Bußgeldbereich. Mit Abstand die meisten geahndeten Verstöße gab es beim Einsatz in der Rudolfstraße in Fahrtrichtung Rudolfsplatz im Tempo 30-Bereich (1.303 geahndete Verstöße bei insgesamt 17.836 gemessenen Fahrzeugen). Die Überwachungsmaßnahmen sind hier geboten und erfolgen wegen der zwei Seniorenheime und der Schulwege.

Wie seinerzeit von der Verwaltung bereits angekündigt, können mit der Semistation ohne durchgehenden Personaleinsatz zu jeder Zeit an wechselnden Standorten Geschwindigkeitsmessungen an Unfallbrenn- und Gefahrenpunkten erfolgen. Insoweit ergänzt die Semistation das kommunale Geschwindigkeitsüberwachungskonzept der Stadt Braunschweig in idealer Weise; mit Hilfe der Semistation gelingt es, besonders schwerwiegende Verstöße zu ahnden und so zur Verkehrssicherheit beizutragen.

Der Einsatz der Semistation erfolgt jeweils im Einvernehmen mit der Polizei. Neben den bereits erwähnten Einsatzorten wird in 2022 ein Einsatz an Unfallbrennpunkten wie z. B. am Wilhelminischen Ring erfolgen.

#### **2.4 Geschwindigkeitsmesstafeln und Seitenstrahlradargeräte:**

Neben den Maßnahmen mit Ahndung sieht das kommunale Geschwindigkeitsüberwachungskonzept auch Maßnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer ohne Ahndung vor. Hier sind nach dem Konzept die Anschaffung und der Betrieb von 7 Geschwindigkeitsmesstafeln und 4 Seitenstrahlradargeräten vorgesehen, um Geschwindigkeiten zu visualisieren, wenn Hinweise aus der Bevölkerung die Verwaltung erreichen bzw. von Stadtbezirksräten entsprechende Anträge beschlossen werden.

Darüber hinaus gehend hatte die Verwaltung die Anzahl der Geschwindigkeitsmesstafeln während des Umsetzungsprozesses auf insgesamt 10 erhöht, nachdem von einzelnen Stadtbezirksräten die Beschaffung zusätzlicher Geräte gewünscht und beschlossen wurde. Unter Berücksichtigung der personellen Ressourcen des Ratskonzeptes hat die Verwaltung hier nach einer Lösung gesucht, ohne die Wirtschaftlichkeit des kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungskonzepts zu belasten. Daher wurden die Geräte auf Solarbetrieb umgerüstet, so dass grundsätzlich die Einsatzdauer an den jeweiligen Standorten erhöht und damit der Personalaufwand reduziert werden konnte.

Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Montage nicht an allen Standorten sicher möglich und dass der Solarbetrieb nicht überall im Stadtgebiet und insbesondere in den Wintermonaten uneingeschränkt erfolgen kann, sodass auch zusätzliche Kontrollfahrten und Montagezeiten anfallen, die mit den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen und den weiteren Aufgaben des Ratskonzeptes stets abgewogen werden müssen.

Die Geschwindigkeitsmesstafeln werden seit 2019 überwiegend in den Wohngebieten – hier vermehrt in verkehrsberuhigten Bereichen – sowie vor sensiblen Einrichtungen wie z. B. Kitas und Schulen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer eingesetzt. Mitunter werden hier Standorte wiederholt und auch regelmäßig von der Verwaltung eingeplant und berücksichtigt.

Mit den Seitenstrahlradargeräten werden Geschwindigkeitsprofile erhoben.

#### **3. Fazit:**

Da seit Beginn des 2. Halbjahres 2021 alle Maßnahmen des kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungskonzeptes im Einsatz sind, kann mit diesem Bericht eine erste Bilanz gezogen werden. Die Wirkung der Maßnahmen wird sich voraussichtlich weiter verstetigen. Dies wird in den jährlichen Folgeberichten zum Ausdruck kommen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die tatsächlichen Fallzahlen zum Teil von den Prognosen abweichen, aber in Summe in der prognostizierten Größenordnung liegen.

Somit wird die mit der Umsetzung des Geschwindigkeitsüberwachungskonzeptes vorgesehene Arbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Unfallprävention in dem prognostizierten Rahmen durchgeführt.

#### **4. Ausblick:**

Wie bei den einzelnen Maßnahmen bereits ausgeführt, wird die Verwaltung die einzelnen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen wie beschrieben fortsetzen. Zudem hat die Verwaltung eine auf die eingesetzte Messtechnik optimierte Auswertungssoftware sowie die Ablösung der abgängigen Radartechnik durch Lasermesstechnik im vorhandenen ersten Messfahrzeug beauftragt. Die neue Überwachungskamera ist mit der Messtechnik in den Messsäulen kompatibel, sodass die Geschwindigkeitsüberwachung insgesamt noch flexibler erfolgen kann.

Leuer

#### **Anlage/n:**

1 Anlage