

Betreff:
Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

| | |
|--|-----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr | <i>Datum:</i> 27.01.2017 |
|--|-----------------------------|

| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Sitzungstermin</i> | <i>Status</i> |
|---|-----------------------|---------------|
| Bauausschuss (Vorberatung) | 07.02.2017 | Ö |
| Verwaltungsausschuss (Vorberatung) | 14.02.2017 | N |
| Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung) | 21.02.2017 | Ö |

Beschluss:

„Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Braunschweig wird nach der in der Anlage 3 dargestellten Variante B ausgeweitet. Im Jahr 2017 wird zunächst mit der Umsetzung der in Anlage 2 dargestellten Variante A begonnen. Darauf aufbauend folgt die weitere Umsetzung der Variante B schrittweise ab dem Jahr 2018. Eine kommunale Rotlichtüberwachung erfolgt nicht.“

Sachverhalt:

Anlass:

Der Rat hat am 2. Februar 2016 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16-01444):

1. Die Stadt Braunschweig übernimmt in Abstimmung mit der Polizei über die Tempo-30-Zonen hinaus die Aufgabe der Überwachung des fließenden Verkehrs innerhalb ihres Stadtgebietes. In diesem Rahmen überwacht die Stadt Braunschweig sowohl die Einhaltung von Rotlicht an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen wie auch die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen, möglichst mit mobilen und flexibel einzusetzenden Überwachungsgeräten, die auch in einem stationär aufgestellten Gehäuse einsetzbar sind.
2. Die Verwaltung wird gebeten,
 - a. auf der Stobenstraße an geeigneter Stelle mit einer stationären Überwachungsanlage oder regelmäßig eingesetzten mobilen Geräten auch an den Wochenenden und in den Abendstunden die gefahrenen Geschwindigkeiten zu kontrollieren,
 - b. Vorschläge für die Einrichtung von stationären oder mobilen Rotlichtüberwachungskameras an den Kreuzungen mit besonders hohen Verkehrsfrequenzen und Unfallgefahren (wie z. B. John-F.-Kennedy-Platz, Radeklint, Rudolfplatz, Hans-Sommer-Str./Hagenring, Gieseler/Kalenwall) vorzulegen,
 - c. Vorschläge für die Einrichtung von stationären oder mobilen Überwachungskameras zur Kontrolle der Geschwindigkeit an den Ausfallstraßen wie z. B. Berliner Straße, Hamburger Straße/Gifhorner Straße, Wolfenbütteler Straße, Hildesheimer Straße, Salzdahlumer Straße vorzulegen,die im Haushaltsplan hierfür einzustellenden Aufwendungen und Erträge zu ermitteln und dem Rat mitzuteilen.

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 19 NKomVG, wonach der Rat mit der Ausweitung der Verkehrsüberwachung über die Übernahme einer neuen Aufgabe entscheidet, für die keine gesetzliche Verpflichtung besteht.

Überwachung des fließenden Verkehrs – 4 Module:

Es wurden nachfolgende Module der Verkehrsüberwachung untersucht:

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung ohne Ahndung (Einsatz von Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräten)
2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung
3. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung
4. Stationäre Rotlichtüberwachung mit Ahndung

Zu 1: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung ohne Ahndung (Einsatz von Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräten)

Die Geräte liefern wichtige Erkenntnisse für weitergehende Verkehrsüberwachungen und für planerische Maßnahmen. Sie sensibilisieren Verkehrsteilnehmer und werden von der Bevölkerung geschätzt. Auswertungsergebnisse werden häufig von den Stadtbezirksräten nachgefragt. Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräte sollen auch weiterhin im Rahmen der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt werden.

Zu 2: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung

Zusätzlich zum vorhandenen Mess-Kfz soll ein neues Kfz mit laserbasierter Messtechnik beschafft werden. Die laserbasierte Messtechnik kann vielseitiger als die vorhandene Radartechnik eingesetzt werden, sie ist zudem grundsätzlich auch für einen Einbau in stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geeignet. Künftig soll mobil länger, montags bis freitags sowie zusätzlich zeitweise abends und an Wochenenden, im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes - auch auf der Stobenstraße - gemessen werden.

Zu 3: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung

Es liegen bislang keine Erfahrungen zu den Auswirkungen des Betriebs stationärer Anlagen vor. Folgende mögliche Standorte wurden näher untersucht:

- die Wolfenbütteler Straße in Höhe der Eisenbahnbrücken,
- die Gifhorner Straße in Höhe der Schmalbachstraße und
- die Berliner Straße in Höhe des Messewegs.

Es wurden jeweils zu erwartende Verstöße, Personal- und Sachkosten sowie Einnahmen kalkuliert.

Zu 4: Stationäre Rotlichtüberwachung mit Ahndung

Eine stationäre Rotlichtüberwachung ist dort geboten, wo viele Unfälle, insbesondere aufgrund häufiger Rotlichtverstöße zu verzeichnen sind. Im Braunschweiger Stadtgebiet sind solche Unfallhäufungsstellen nicht bekannt. Da Anschaffungskosten und Verwaltungsaufwand hoch sind, soll weiterhin keine kommunale Rotlichtüberwachung stattfinden.

Eine mobile Rotlichtüberwachung kann nur durch die Polizei erfolgen, da der Polizei die hierfür erforderliche Anhaltebefugnis vorbehalten ist.

Konzept zur kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung – 3 Varianten:

Zur Ausführung des o. g. Ratsbeschlusses wurde ein Konzept zur kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung erstellt, das in seinen Zielen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer bei begrenztem finanziellem Aufwand, also mit möglichst kostendeckend arbeitendem Mess- und Bürobetrieb vorsieht. Insgesamt wurden die nachfolgend dargestellten 3 Varianten entwickelt, wobei Variante A (Anlage 2) ausschließlich eine Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung vorsieht. Die Varianten B (Anlage 3) und C (Anlage 4) berücksichtigen daneben in jeweils unterschiedlichem Umfang den Einsatz von Kameras in stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen.

Variante A ist eine Einstiegsvariante, die dem Ratsauftrag im Hinblick auf die Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung gerecht wird, eine stationäre Überwachung ist dagegen nicht vorgesehen. Diese Variante erfordert einen Personalmehrbedarf von insgesamt 7,2 Planstellen; sie ist so bemessen, dass unter Nutzung noch vorhandener Bürokapazitäten für die Bediensteten der Abteilung 32.2 keine zusätzlichen Büroflächen erforderlich sind. Variante A ist nicht kostendeckend.

Variante B beschreibt eine Version, mit der für sich genommen eine Kostendeckung gerade eben erreicht werden kann. Hintergrund sind die durch den Einsatz stationärer Anlagen zu erwartenden Einnahmen. Durch Anpassung bei der Bestückung der Gehäuse mit Kameras ergeben sich Steuerungsmöglichkeiten, um die kalkulierten Fallzahlen und Einnahmen zu erreichen. Dabei verbleibt das Risiko, dass die Anzahl tatsächlich geahндeter Verstöße, insbesondere bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung auf der Wolfenbütteler Straße, von den Prognosen abweichen kann. Dies gilt besonders für den Zeitraum der geplanten Bauarbeiten des Landes zur Erneuerung mehrerer Brückenbauwerke am Autobahnkreuz-Süd und im Verlauf der A 395/B 4, die nach Auskunft des Landes voraussichtlich über einen Zeitraum von bis zu 3 Jahren andauern können. Die Anzahl neuer Planstellen ist mit 17,5 noch überschaubar. Eine Personalgewinnung dieser Größenordnung würde sich in einem Zug voraussichtlich schwierig gestalten. Demgegenüber erscheint eine sukzessive Personalgewinnung über einen Zeitraum von mehreren Jahren noch realistisch. Variante B erfordert aufgrund des Personalbedarfs die Anmietung zusätzlicher Büroflächen. Beginnend mit der Variante A wäre eine schrittweise Umsetzung der Variante B denkbar.

Variante C benötigt 31,3 Stellenneuschaffungen und die Anmietung zusätzlicher Büroflächen. Diese Variante kalkuliert selbst unter Berücksichtigung des Defizits aus der aktuellen Geschwindigkeitsüberwachung noch einen Einnahmeüberschuss. Jedoch können trotz Probemessungen und Berücksichtigung umfangreicher Vergleichskennzahlen anderer Kommunen die Einnahmen aufgrund vielfältiger Faktoren, die bei Messungen eine Rolle spielen, nur grob prognostiziert werden. Zudem ist eine Personalgewinnung in diesem Umfang aktuell am Arbeitsmarkt nicht zu erwarten. Variante C stellt daher eine mögliche Ausbauoption für die Zukunft dar.

Übersicht Ist-Zustand sowie Varianten A, B und C *:

| Einsätze, geahndete Verstöße, Kosten und Einnahmen gegenüber Ist-Zustand (kalkuliert) | Ist-Zustand (Anlage 1) | Soll-Zustand, Variante A | Soll-Zustand, Variante B | Soll-Zustand, Variante C |
|---|------------------------|----------------------------|---|---|
| | | zusätzlich zum Ist-Zustand | | |
| Anzahl Geschwindigkeitsmessdisplays | 2 + 3 ab 2017 | 0 | 2 | 2 |
| Anzahl Seitenstrahlradargeräte | 2 | 0 | 2 | 2 |
| Schichten mobile Geschw.überwachung mit Ahndung/Woche | 5 | 8 | 10 | 15 |
| Einsatztage Kameras an stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen/Jahr | 0 | 0 | 3 Standorte, je 138 Tage (eine Fahrtrichtung) | 3 Standorte, je 365 Tage (eine Fahrtrichtung) |
| geahndete Verstöße | 5.000 | 13.600 | 38.579 | 79.087 |
| Personalbedarf 66.4 | 2,1 | 4,4 | 6,5 | 9,6 |
| Personalbedarf 32.2 | 1,0 | 2,0 | 9,0 | 17,5 |
| Personalbedarf 20.4 | 0,9 | 0,8 | 2,0 | 4,2 |
| Personalkosten | 287.000 € | 522.000 € | 1.267.000 € | 2.245.000 € |
| Sachkosten | 17.000 € | 42.000 € | 142.000 € | 196.000 € |
| Zwischensumme | 304.000 € | 564.000 € | 1.409.000 € | 2.441.000 € |
| Einnahmen | 130.000 € | 381.000 € | 1.429.000 € | 3.129.000 € |
| Saldo | -174.000 € | -183.000 € | 20.000 € | 688.000 € |
| Gesamtergebnis inkl. Ist-Zustand | | -357.000 € | -154.000 € | 514.000 € |

* Der Ist-Zustand der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung ist in Anlage 1 näher beschrieben. Hieraus resultierende Kosten und Einnahmen bleiben künftig voraussichtlich unverändert.

Einmalige Kosten sind in dieser Tabelle nicht separat ausgewiesen; sie sind jedoch als kalkulatorische Abschreibungen in den laufenden Sachkosten enthalten und im Übrigen in den Anlagen 2 bis 4 dargestellt.

Die angegebenen Personalkosten berücksichtigen jeweils pauschalisierte Kosten für Büroarbeitsplätze mit IT-Zuschlag, da absehbar ist, dass eine Anmietung weiterer Büroflächen für die Unterbringung des zusätzlichen Personals erforderlich wird.

Begründung des Beschlussvorschlages:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer stellt Variante B aus fachlicher Sicht eine angemessene und ausgewogene Möglichkeit zur Ausweitung der Verkehrsüberwachung im Stadtgebiet dar. Da die Personalgewinnung und die Beschaffung der stationären Messtechnik nach Variante B einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf bedingen, soll im Jahr 2017 zunächst mit der Umsetzung der Variante A begonnen werden. Darauf aufbauend soll die weitere Umsetzung der Variante B schrittweise ab dem Jahr 2018 folgen.

Ob und inwieweit eine spätere Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung nach Variante C in Betracht kommt, wäre anhand dann vorliegender Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Betrieb der Variante B zu beurteilen.

Weiteres Vorgehen:

Nach Beschlussfassung durch den Rat und Rechtskraft des Haushalts 2017 können die Vergabeverfahren für die Beschaffungen und die Stellenbesetzungsverfahren nach Variante A erfolgen. Der ausgeweitete Messbetrieb kann voraussichtlich im Herbst 2017 beginnen.

Es ist vorgesehen, den Rat und die jeweils betroffenen Stadtbezirksräte zur Auswahl der endgültigen Standorte stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen zu beteiligen. In diesem Zusammenhang sollen auch die von einzelnen Stadtbezirksräten eingebrachten Standortvorschläge näher betrachtet und untersucht werden.

Über die tatsächliche Entwicklung der Verkehrsüberwachung wird berichtet. Soweit erforderlich, wird nachgesteuert.

Im Zuge späterer Untersuchungen sollen die Erforderlichkeit der Durchführung einer stationären Rotlichtüberwachung erneut geprüft und ggf. die Errichtung weiterer stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen untersucht werden.

Leuer

Anlagen:

Anlage 1: Ist-Zustand

Anlage 2: Soll-Zustand, Variante A

Anlage 3: Soll-Zustand, Variante B

Anlage 4: Soll-Zustand, Variante C