

Mitteilungsvorlage

Antwort auf die Anfrage - Geschwindigkeitsüberwachung soll der Verkehrssicherheit dienen.

Beratungsfolge

| | Gremium | Sitzungstermin | Beratungsform |
|---|---------|----------------|---------------|
| 1 | Rat | 22.12.2022 | Kenntnisnahme |

Öffentlichkeit

Die Beratung erfolgt in öffentlicher Sitzung.

Federführung

3.32 Bürger, Sicherheit und Ordnung

Beteiligte Stellen

0.11 Personal und Organisation
1.20 Kämmerei

Finanzielle Folgen und Auswirkungen

Voraussichtlicher Aufwand und voraussichtliche Auszahlungen im laufenden Jahr und in Folgejahren

keine

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Ergebnis- und Finanzplan enthalten

entfällt

Produkt(e)

Klima-Check

keine Relevanz

Zeit- und Personalkostenaufwand

Die Erstellung der Mitteilungsvorlage hat Personalkosten in Höhe von 660,34 € verursacht.

Mitteilung der Verwaltung

Die nachfolgende Information wird zur Kenntnis genommen.

1. Gibt es in Remscheid Unfallhäufungsstellen im Sinne des Erlasses über die Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen?

Aktuell sind in der Unfallkommission (UK) Remscheid die folgenden Örtlichkeiten als Unfallhäufungsstellen (UHS) identifiziert worden:

- Kreuzbergstraße – Höhe Rathaus (kreuzende Fußgänger)
- Neuenkamper Straße – zwischen Metzger Straße und Shell-Tankstelle - FR Lennep (Radunfälle)

Darüber hinaus liegen von der Polizei die Voruntersuchungen folgender Örtlichkeiten vor:

- Gerstau – Höhe Tiemeyer (Auffahrunfälle)
- Schüttendelle – Höhe Kronprinzenstraße
- Lüttringhauser Straße – Höhe Richthofenstraße (Auffahrunfälle)

Alle Voruntersuchungen und UHS werden in der UK beraten. Ständige Mitglieder der UK sind die Bezirksregierung, die Polizei, die Straßenbauasträger (TBR und Landesbetrieb Straßen) und die Straßenverkehrsbehörde.

Geschwindigkeitsmessanlagen werden in der UK nur beschlossen, wenn diese als Maßnahme geeignet sind, die identifizierten Unfälle bzw. die Schwere der Unfälle zu reduzieren. Alle Entscheidungen werden einstimmig getroffen. Dies bedeuten im Umkehrschluss, dass in der UK keine Geschwindigkeitsmessanlage beschlossen wurden bzw. werden, die nicht auch von der Bezirksregierung (als straßenverkehrsrechtliche Aufsichtsbehörde) und der Polizei mitgetragen werden.

Unabhängig von den o.g. Örtlichkeiten gibt es frühere Unfallhäufungsstellen, die aufgrund der umgesetzten Maßnahmen aktuell unfallunauffällig sind.

- Neuenkamper Straße zwischen Wagenhalle und Metzger Straße (beide Fahrrichtungen)
- Solinger Straße – Höhe Losenbücheler Straße (beide Fahrrichtungen)
- K2 – Forsten in Fahrtrichtung Dörpmühle

In diesen Örtlichkeiten konnten durch die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Dadurch haben sich die Schwere der Unfälle bzw. die Unfälle generell reduziert. Durch die Maßnahme „Blitzen“ sind somit Sach- und Personenschäden so erheblich reduziert worden, dass die Polizei diese nicht mehr als Unfallhäufungsstelle führen muss. Dass es keine Unfallhäufungsstelle mehr ist, bedeutet aber nicht, dass die Geschwindigkeitsmessanlagen wieder abgebaut werden können. Sollte dies geschehen, wäre es nur eine Frage der Zeit, bis die Örtlichkeit wieder als UHS identifiziert wird.

2. Werden bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen für Gefahrenstellen (Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss) standardmäßig geprüft, beispielsweise die Beseitigung von schlechten Sichtbeziehungen oder ungünstigen Linienführungen?

In einem ersten Schritt werden Hinweise zu kritischen Verkehrssituationen oder Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung von der jeweils angesprochenen Behörde (Polizei, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, etc.) geprüft und bewertet. Diese Hinweise bzw. Vorschläge werden vorbesprochen und ggfs. im Rahmen der Verkehrsumfahrt vor Ort begutachtet und in der Verkehrsbesprechung beraten und Maßnahmen beschlossen. Oft können bereits hier Gefahrenstellen durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden. Hier handelt es sich oft um Grünrückschnitt zur Verbesserung der Sichtachsen, das Anbringen oder auch das Entfernen von Verkehrszeichen, die Erneuerung von Markierungen, etc.

Darüber hinaus untersucht und bewertet die Polizei jeden Unfall. Je nach Art und Typ bzw. Häufung von Unfällen, informiert die Polizei die Mitglieder der UK. Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle arbeiten Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörden und Polizei eng zusammen. Sie ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Geeignete Maßnahmen können neben der Überwachung der Geschwindigkeiten auch Markierungen, Beschilderung oder bauliche Veränderungen sein.

3. Wie viele Fahrzeuge sind in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung in welchem Schichtbetrieb im Einsatz?

In dem Stadtgebiet Remscheid sind insgesamt 3 Fahrzeuge (1 Fahrzeug mit Radartechnik und 2 Fahrzeuge mit Lasertechnik) der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung im Einsatz. Die Fahrzeuge werden in der Frühschicht (06:00 – 14:15 Uhr bzw. 07:00 Uhr – 15:15 Uhr) und der Spätschicht (13:45 – 22:00 Uhr) eingesetzt.

Das Fahrzeug mit der Radartechnik wird zum 31.12.2022 außer Betrieb gesetzt, da der Hersteller ab diesem Zeitpunkt für die Radartechnik weder Wartung noch Reparatur bzw. Ersatzteile anbietet. Darüber hinaus endet die Eichunterstützung zu diesem Zeitpunkt. Da ab dem nächsten Jahr somit kein rechtsicherer Betrieb mehr gewährleistet werden kann, ist das Fahrzeug „end of life“.

4. Kündigt die Stadt die Messstandorte im Vorfeld mittels geeigneter Medien an und veröffentlicht sie die Standorte entsprechend der Regelung in Ziff. 48.26 VV OBG (Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Ordnungsbehördengesetzes), um die Wirkung der Überwachungsmaßnahmen zu erhöhen?

Die Messpunkte der Geschwindigkeitsüberwachung werden auf der Remscheider Internetseite im Geodatenportal veröffentlicht.

5. Wie hoch ist der prozentuale Anteil, der regelmäßig durch eine semistationäre oder mobile Messanlage kontrolliert werden kann, unter den an Schulen, Kindertageseinrichtungen und/oder Schulwegen liegenden Messstellen?

In Remscheid gibt es insgesamt 351 Messstandorte. Von diesen Standorten haben 234 Standorte den Messgrund *Schule, Kindergarten* und/oder *Schulweg*. Dies ist ein Anteil von 66,67 %

6. An wie vielen der Messstellen, an denen vermehrt schwächere Verkehrsteilnehmende wie Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind, sowie Hilfsbedürftige und ältere Menschen verkehren, kann regelmäßig durch eine semistationäre oder mobile Messanlage kontrolliert werden?

Von den 351 Messstandorten haben 58 Standorte den Messgrund *schutzbedürftiger Personenkreis*. Hierunter fallen Altenheime, Krankenhäuser, die Lebenshilfe und die Stiftung Tannenhof. Eine weitere Unterscheidung für Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind, wurde nicht vorgenommen bzw. ist nach den Kriterien des o.g. Erlasses nicht vorgesehen (siehe Antwort zu Frage 7).

7. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der Gefahrenstellen insgesamt, der regelmäßig durch eine semistationäre oder mobile Messanlage kontrolliert werden kann?

Generell darf die Ordnungsbehörde nur an Gefahrenstellen Geschwindigkeitskontrollen vornehmen.

Auszug aus der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Ordnungsbehördengesetzes (VV OBG):

Neben der Polizei sind nach § 48 Abs. 3 OBG auch die Kreisordnungsbehörden für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten zuständig. Ihre Zuständigkeit erstreckt sich - anders als die der Polizei - nur auf die Überwachung an Gefahrenstellen.

*Gefahrenstellen sind **Unfallhäufungsstellen** und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres ist z.B. der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe **Schulen, Spielplätze, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnlich schutzbedürftige Personen** befinden.*

*Geschwindigkeitsbegrenzte Straßenstrecken sind darüber hinaus als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des **Lärmschutzes** angeordnet wird.*

*Geschwindigkeitsbegrenzte Strecken sind ferner dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der **Luftreinhalteplanung** nach § 47 BImSchG angeordnet wurde.*

Bis auf die stationären Standorte können somit alle übrigen Standorte durch eine semistationäre oder mobile Messanlage kontrolliert werden.

8. Wie hoch war die Zahl der Verfahren, die Einnahmen und die prozentuale Überschreitungquote im Rahmen des Einsatzes der semistationären Geschwindigkeitsmessanlage in den einzelnen Jahren seit ihrer Anschaffung?

Die semistationäre Anlage wurde im Mai 2020 angeschafft. Da die Anzahl der Verfahren und die Verwarn- bzw. Bußgelder aus dem Verfahren der Bußgeldstelle ausgewertet werden, endet die Auswertung der vollständig zur Verfügung stehenden Zahlen zum 31.10.2022.

| Jahr | Verfahren | Verwarn- und Bußgelder |
|-------------------|------------------|-------------------------------|
| 05/2020 – 12/2020 | 7.617 | 218.663 € |
| 01/2021 – 12/2021 | 12.919 | 344.658 € |
| 01/2022 – 10/2022 | 11.239 | 444.113 € |

Das Verfahren der Bußgeldstelle speichert keine Durchfahrten. Daher müssen die Daten zur Berechnung der Überschreitungquote aus anderen Verfahren herangezogen werden. Da die

Erstellung einer Gesamtübersicht in der Kürze der Zeit nicht möglich war, wurden zwei „große“ Teilbereiche ausgewertet.

Freiheitstraße – Fahrtrichtung Amtsgericht

| Zeitraum | Durchfahrten | Überschreitungen | Quote |
|-------------------------|--------------|------------------|--------|
| 15.05.2020 – 30.12.2020 | 726.028 | 6.011 | 0,82 % |
| 04.02.2021 – 16.11.2021 | 712.263 | 2.886 | 0,40 % |
| 11.01.2022 – 22.11.2022 | 965.495 | 4.111 | 0,42 % |

In den ersten drei Messzyklen im Mai 2020 betrug die Überschreitungsquote 1,51 %, 1,44 % und 1,51 %. Die letzte Messung im November 2022 hatte eine Überschreitungsquote von 0,31 %.

Ronsdorfer Straße / Birgden III – beide Fahrtrichtungen

| Zeitraum | Durchfahrten | Überschreitungen | Quote |
|-----------------------|--------------|------------------|--------|
| 16.03.22 – 06.12.2022 | 162.497 | 5.279 | 3,25 % |

In den ersten Messzyklen im März 2022 betrug die höchste Überschreitungsquote 4,91 %. Die letzte Messung im Dezember 2022 hatte eine Überschreitungsquote von 2,48 %.

9. Ist an den regelmäßigen Standorten der semistationären Geschwindigkeitsmessanlage ein sinkendes Geschwindigkeitsniveau feststellbar?

Wie in den beiden Beispielen zu der Frage 8 dargestellt, kann generell erkannt werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch die Überschreitungsquoten mit der Zeit sinken. Dieser Effekt kann an den mobilen, an den stationären Anlagen und auch an der semistationären Anlage erkannt werden. Dieser Effekt ist gewünscht, da damit der grundlegende Zweck der Maßnahme erreicht wird.

10. Welche Entwicklungen und Erfahrungen der vergangenen Jahre seit Beschluss des Verkehrssicherheitskonzepts im April 2016 haben die Verwaltung dazu bewogen, die Anschaffung einer weiteren semistationären Messanlage vorzuschlagen? Wird das Verkehrssicherheitskonzept aktualisiert und fortgeschrieben?

In dem Verkehrssicherheitskonzept aus 2016 wurde im Fazit dargestellt, dass es das Ziel der Ordnungsbehörde ist, das allgemeine Geschwindigkeitsniveau zu senken sowie der Schutz vor Gesundheitsgefahren (Lärm).

An diesen Zielen wird natürlich weiterhin festgehalten.

Wie unter Frage 3 bereits festgestellt, wird das Fahrzeug mit der Radartechnik zum 31.12.2022 außer Betrieb gesetzt.

Damit stehen noch zwei weitere Laserfahrzeuge zur Verfügung. Die Fahrzeuge standen insbesondere in den Corona Zeiten des Öfteren ungenutzt in der Garage, da der Fokus auf die Bekämpfung der Pandemie gelegt wurde. Bei größeren Krankenständen oder einer umfangreichen Auftragslage kommt es ebenfalls zu Standzeiten.

Die weitere semistationäre Geschwindigkeitsmessanlage soll daher zum einen den Radarwagen ersetzen und zum anderen einen Laserwagen im Laufe der Zeit ablösen.

Damit hätte sich die Stadt Remscheid mit der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung, einer weiteren semistationären Anlage und den vorhandenen stationären Anlagen noch breiter aufgestellt.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzeptes sind die folgenden Punkte wichtig:

- Die Stadt Remscheid darf **ausschließlich** an den o.g. Gefahrenstellen Geschwindigkeitsmessungen vornehmen.
- **Alle** Messstellen, die im Rahmen der Unfallkommission beschlossen werden (Unfallhäufungsstellen) bedürfen der Zustimmung der Polizei und der Bezirksregierung als straßenverkehrsrechtliche Aufsichtsbehörde.
- **Alle** übrigen Messstellen (Schulen, Spielplätze, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnlich schutzbedürftige Personen) werden **nur** mit der Zustimmung der Polizei eingerichtet.

Somit blitzt die Stadt nur an Gefahrenstellen – also identifizierten Unfallhäufungsstellen und an Streckenabschnitten mit schutzbedürftigen Personen.

Im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung werden nur Fahrzeuge erfasst, die zu schnell fahren. Fahrzeugführer, die sich an die gegebenen Geschwindigkeiten halten, erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr und schonen ihren Geldbeutel. Niemand ist gezwungen, sich an den Verfahren der Bußgeldstelle zu beteiligen.

11. Sind der Betrieb, die Auswertung und die Erhebung von Bußgeldern in Folge einer zusätzlichen semistationären Messanlage mit den Stellen, die derzeit für diese Aufgaben vorgesehen sind, umsetzbar oder müssen zusätzliche Personalkapazitäten eingesetzt werden?

Die semistationäre Anlage soll den vorhandenen Radarwagen ab sofort und einen Laserwagen im Laufe der Zeit ablösen. Dadurch findet ein gewisser Ausgleich statt.

Die zusätzlich anfallenden Verfahren sollen sowohl in der Auswertestelle als auch in der Bußgeldstelle mit den vorhandenen Kapazitäten bearbeitet werden.

Die Fallzahlen werden in beiden Bereichen ständig beobachtet, um drohende Verjährungen zu vermeiden.

Die Mitarbeitenden des KOD, die für die Besetzung der Plätze in den Radar- bzw. Laserwagen zuständig sind, müssten nach der Umsetzung der Maßnahme „lediglich“ die semistationäre Anlage aufstellen und einrichten und nach ca. 7 Tagen wieder hereinholen und die Daten auslesen. Die dadurch gewonnenen Kapazitäten sollen das Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger durch mehr Präsenz erhöhen.

12. Wie setzen sich die Kosten für den Betrieb der semistationären Geschwindigkeitsmessanlage im Zusammenhang mit Abschreibungen und Sachkosten lt. Vorlage in Höhe von 60.000 Euro konkret zusammen, nachdem die jährlichen Kosten für die bestehende semistationäre Messanlage in der Sitzung des Rates im vergangenen Monat nur mit rund 30.000 Euro beziffert wurden (Drs. 16/3391)?

In der Vorlage 16/3391 wurde in der Fragen 2 konkret zu den Einnahmen der semistationären Anlage in der Freiheitstraße gefragt. Aus diesem Grund wurden auch nur die Kosten auf den Anteil, der auf die Freiheitstraße entfällt, berechnet. Ansonsten hätten die Einnahmen und die Kosten in keinem Verhältnis gestanden.

Die Kosten der Vorlage 16/3494 wurden mit der Kämmerei abgestimmt und berechnen sich wie folgt:

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <i>Beschaffungskosten</i> | <i>260.000 €</i> | | | | |
| Abschreibungen | 21.650 € | 43.300 € | 43.300 € | 43.300 € | 43.300 € |
| Porto / Postzustellung | 7.625 € | 15.250 € | 15.250 € | 15.250 € | 15.250 € |
| Papierkosten | 125 € | 250 € | 250 € | 250 € | 250 € |
| Wartung und Eichung | 600 € | 1.200 € | 1.200 € | 1.200 € | 1.200 € |
| Sachkosten | 30.000 € | 60.000 € | 60.000 € | 60.000 € | 60.000 € |
| Verwarn- und Bußgelder | 207.500 € | 415.000 € | 415.000 € | 415.000 € | 415.000 € |
| Netto | 177.500 € | 355.000 € | 355.000 € | 355.000 € | 355.000 € |

In Vertretung

Reul-Nocke
Beigeordnete

Mast-Weisz
Oberbürgermeister