



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 2024/2667

**Der Oberbürgermeister**

II/36-363-fk

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

06.03.2024

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III</b>	25.04.2024	Beratung	öffentlich
<b>Finanz- und Digitalisierungsausschuss</b>	29.04.2024	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	06.05.2024	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Berliner Straße

**Beschlussentwurf:**

1. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (TraffiTower 2.0, inklusive Kamerasystem TraffiStar S 350) auf der Berliner Straße in Höhe der Hausnummern 321 - 334.
2. Der Rat ermächtigt die Verwaltung, die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, insofern diese nicht durch Haushaltsmittel des Fachbereichs Ordnung und Straßenverkehr (FB 36) zur Verfügung gestellt werden können.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung  
Molitor

### I) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren

**Nein** (sofern keine Auswirkung = entfällt die Aufzählung/Punkt beendet)

**Ja – ergebniswirksam**

Produkt:                    Sachkonto:  
Aufwendungen für die Maßnahme:                    €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

**Ja – investiv**

Finanzstelle/n: 36000230021007 Finanzposition/en: 782600  
Auszahlungen für die Maßnahme:                    €  
Fördermittel beantragt:  Nein  Ja                    %  
Name Förderprogramm:  
Ratsbeschluss vom                    zur Vorlage Nr.  
Beantragte Förderhöhe:                    €

#### Maßnahme ist im Haushalt ausreichend veranschlagt

Ansätze sind ausreichend  
 Deckung erfolgt aus Produkt/Finanzstelle 36000230021007  
in Höhe von 200.000 €

#### Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: 2024

Personal-/Sachaufwand: 14.000 € (ggf. im Jahr 2024 anteilig)  
 Bilanzielle Abschreibungen:                    €

Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.

Aktuell nicht bezifferbar

Nach Einrichtung der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage würden jährliche konsumtive Kosten von ca. 14.000 € für Versicherung, laufende Stromkosten, Wartung/Eichung, Unterhaltung usw. für die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage anfallen.

#### Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr: 2024 (ggf. zunächst anteilig)

**Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten):** ca. 75.000 € (ggf. im Jahr 2024 anteilig)

Produkt: 023002 Sachkonto 452100

In Bezug auf die Verwarn- und Bußgeldverfahren der Geschwindigkeitsüberwachung wird schätzungsweise von jährlichen Mehrerträgen in Höhe von 75.000 € ausgegangen. Aufgrund fehlender Erfahrungswerte an der Örtlichkeit und dem teilweise stark variierenden (Fehl)verhalten der Verkehrsteilnehmenden können dahingehend keine konkreten und verlässlichen Angaben gemacht werden.

**Einsparungen ab Haushaltsjahr:**

Personal-/Sachaufwand: €  
Produkt: Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20: Achim Krings ☎ 20 12

Auf der o. g. Finanzstelle 36000230021007 sind für das Haushaltsjahr 2024 Mittel i. H. v. 200.000 € etatisiert. Im konsumtiven Bereich stehen im Haushaltsjahr 2024 Mittel von über 900.000 € in der Produktgruppe 0230 - Verkehrsrecht - zur Sicherstellung aller laufenden Kosten zur Verfügung.

**II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein			

## **Begründung:**

Mit Bürgerantrag vom 21.05.2023 (Bürgerantrag Nr. 2023/2263) wurde in der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III (Sitzung vom 14.09.2023) - ausgehend von einem schweren Unfall - die Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Berliner Straße in Höhe der Hausnummern 321 - 334 gefordert.

Im Bereich der Berliner Straße 324 gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Aufgrund eingegangener Beschwerden bzw. dem Bürgerantrag wurde im Mai 2023 in diesem Straßenabschnitt ein Geschwindigkeitsprofil für den Zeitraum von einer Woche für beide Fahrtrichtungen (FR) erstellt. Das Geschwindigkeitsprofil hat gezeigt, dass die Überschreitungsquoten der Geschwindigkeiten deutlich zu hoch sind. In FR Leverkusen haben 85,04 % (ahndungsrelevant: 53,03 %) der Verkehrsteilnehmenden die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. In FR Burscheid waren es 72,46 % (ahndungsrelevant: 31,64 %). (Für weitere Informationen wird auf die in der Anlage beigefügte Stellungnahme der Verwaltung vom 26.07.2023 für die Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III verwiesen.) Als kurzfristige Maßnahme erfolgt seitens der Verkehrsüberwachung der Einsatz eines Radarwagens vor Ort, sodass für befristete Zeiträume Geschwindigkeitsmessungen in beide FR durchgeführt werden.

In der Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III vom 14.09.2023 wurde sich seitens der Politik dafür ausgesprochen, an der Örtlichkeit eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zu errichten und gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 km/h zu prüfen. Daraufhin wurde im November 2023 erneut ein Geschwindigkeitsprofil für den Zeitraum von einer Woche für beide FR erstellt. Dieses Geschwindigkeitsprofil hat gezeigt, dass die Überschreitungsquoten der Geschwindigkeiten nach wie vor sehr hoch sind. In FR Leverkusen haben 80,01 % (ahndungsrelevant: 40,05 %) der Verkehrsteilnehmenden die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten. In FR Burscheid waren es 62,54 % (ahndungsrelevant: 21,68 %).

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 48 Abs. 2 Ordnungsbehördengesetz (OBG) ermächtigt, im eigenen Hoheitsgebiet an Gefahrenstellen die Missachtung von Geschwindigkeitsüberschreitungen mittels technischer Einrichtungen zu überwachen. Die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften regeln die Details zur Geschwindigkeitsüberwachung. In früheren Zeiten war der Begriff der Gefahrenstelle eng umgrenzt und überwiegend auf Örtlichkeiten vor schützenswerten Einrichtungen (z. B. Schulen, Altenheimen, Kindergärten, Krankenhäuser etc.) beschränkt. Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat mit Erlass vom 15.07.2013 die Grundsatzlinien der Verkehrsüberwachung weiter gefasst und gleichzeitig mitgeteilt, dass die geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG in Kraft getreten sind. Diese Verwaltungsvorschriften weisen insbesondere darauf hin, dass schwache Verkehrsteilnehmende zu schützen bzw. generell Unfallgefahren zu minimieren sind.

Grundlage für diesen Erlass war die Erkenntnis, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach wie vor eine der Hauptunfallursachen in Deutschland darstellen. Die Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung ist dabei maßgeblich für die damit verbundenen Folgeschäden. Durch die Konkretisierung des § 48 Abs. 2 OBG sind Gefahrenstellen nunmehr auch solche Streckenabschnitte, an denen überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung festgestellt werden.

An der Örtlichkeit der Berliner Straße ist dies aufgrund der durchgeführten Geschwindigkeitsprofile und der deutlichen Überschreitungsquoten der Fall. Die Polizei hat der Einrichtung einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage an der besagten Stelle zugestimmt. Die Maßnahme wird außerdem von der Unfallkommission befürwortet. Seitens des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) wurde mitgeteilt, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen die Errichtung einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage bestehen, jedoch aufgrund der Eigentumsverhältnisse ein Nutzungsvertrag mit Straßen.NRW abzuschließen ist.

An der Örtlichkeit soll ein TraffiTower 2.0 mit Geschwindigkeitsüberwachung in beide FR errichtet werden. Durch die Messtechnik sind zukünftig keine Eingriffe in die Fahrbahn mehr notwendig, sodass kostenintensive Maßnahmen, wie die Verlegung von Piezosensoren im Straßenbelag und die damit verbundenen Eichungen, entfallen. Bei der Anschaffung von weiteren Messeinrichtungen und Messsystemen soll weiterhin auf die Messsysteme der Jenoptik Robot AG zurückgegriffen werden, da Messsysteme anderer herstellender Firmen keine Kompatibilität mit den bereits vorhandenen Messsystemen der Jenoptik Robot AG aufweisen. Die anzuschaffenden Kamerasysteme können in jedem bereits vorhandenen Messgerät (Radarwagen, TraffiTower 2.0, Semi-Station) der herstellenden Firma eingesetzt und bedarfsorientiert genutzt werden.

Die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h wurde in Absprache mit Straßen.NRW durch den Fachbereich Mobilität und Klimaschutz (FB 31) noch einmal geprüft. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h ist weiterhin nicht möglich.

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu VZ 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) besagen zudem, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden sollen, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.

Die Örtlichkeit ist grundsätzlich jedoch als unfallunauffällig zu bewerten. Die sich ereigneten Unfälle sind zudem nicht auf die jeweils gefahrenen Geschwindigkeit zurückzuführen. Erneut ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Berliner Straße um eine Landstraße (L188) handelt, die in der Straßenbaulast von Straßen.NRW liegt und Teil des klassifizierten Straßennetzes ist. Demnach besteht das Interesse der Allgemeinheit an einem ungehinderten Verkehrsfluss auf einer überörtlichen Verbindungsstraße. Zudem ist zu beachten, dass bei Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften die Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich bei Tempo 100 km/h liegt. Die Geschwindigkeit auf dem an-

gesprochenen Straßenstück wurde bereits aufgrund der vorliegenden örtlichen Verhältnisse (Bushaltestelle, Überquerungshilfe, Gefälle) auf Tempo 70 km/h reduziert. Eine Gefahrenlage für eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung liegt nicht vor.

Die Gründe für die Geschwindigkeitsbeschränkungen an den vom Bürgerantragsteller und den Mitzeichnenden angesprochenen, anderen Örtlichkeiten können leider aus hiesiger Sicht nicht mehr nachvollzogen werden. Sie können auch nicht alleiniger Anlass für weitere Geschwindigkeitsreduzierungen sein. Auch das Vorhandensein der Bebauung dürfte keine taugliche Grundlage bilden, um eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h festzulegen. So sind gemäß der allgemeinen VwV-StVO entsprechende Ortstafeln ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für die ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. In dem betreffenden Straßenabschnitt ist nach hiesiger Auffassung jedoch lediglich eine lose Bebauung vorhanden.

Aufgrund der o. g. rechtlichen Vorgaben und der Verhältnisse vor Ort kann (unabhängig von den weiteren Streckenverläufen) eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung nicht veranlasst werden. Im Hinblick auf die Beschwerde hinsichtlich der örtlichen Schall- und Lärmschutzsituation wurde bei Straßen.NRW zwischenzeitlich ein Antrag zur Erstellung eines entsprechenden Gutachtens gestellt. Die weitere Bearbeitung bzw. Bewertung der Ergebnisse dieses Gutachtens fällt in die Zuständigkeit des Fachbereichs Mobilität und Klimaschutz (FB 31) sowie des Fachbereichs Umwelt (FB 32) in Abstimmung mit Straßen.NRW.

**Anlage/n:**

2263\_Stn\_v\_26\_07\_2023