



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2021/1247

Der Oberbürgermeister

II/36-363-03-deu

Dezernat/Fachbereich/AZ

04.01.2022

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	31.01.2022	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	01.02.2022	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	03.02.2022	Beratung	öffentlich
Finanz- und Digitalisierungsausschuss	07.02.2022	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	14.02.2022	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit im Stadtgebiet Leverkusen

Beschlussentwurf:

1. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Ersatzbeschaffung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage durch Einrichtung eines TraffiTower 2.0, inklusive Kamerasystem TraffiStar S 350.
2. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Anschaffung eines weiteren semi-stationären Messanhängers, inklusive zwei Kamerasystemen TraffiStar S 350.
3. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Anschaffung einer Rotlichtüberwachungsanlage.
4. Der Rat ermächtigt die Verwaltung, die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

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
in Höhe von €

Jährliche Folgeaufwendungen ab Haushaltsjahr: 2022

Personal-/Sachaufwand: €
 Bilanzielle Abschreibungen: €
Hierunter fallen neben den üblichen bilanziellen Abschreibungen auch einmalige bzw. Sonderabschreibungen.
 Aktuell nicht bezifferbar

Für das Haushaltsjahr 2022 sind bereits 325.000 € bei den Investitionskosten beantragt. Außerdem wird eine Schadenssumme (umgefahrener Tower) von ca. 21.500 € durch die Versicherung erstattet, welche jedoch aus bilanztechnischen Gründen im konsumtiven Bereich vereinnahmt wird.

Im Jahr 2022 fallen insgesamt einmalige investive Kosten (Geschwindigkeitsüberwachung) von 325.000 € und weitere jährliche konsumtive Kosten von ca. 14.000 € für Versicherung, laufende Stromkosten, Wartung/Eichung, Unterhaltung usw. für die Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an.

Für die Rotlichtüberwachung ist im Jahr 2023 mit einmaligen investiven Kosten von rd. 150.000 € zu rechnen, welche jedoch noch im Haushaltsplan eingeplant werden müssen. Die jährlichen konsumtiven Kosten konnten bislang nicht ermittelt werden, da noch nicht eruiert wurde, welches Modell eines „Rotlichtblitzers“ letztendlich angeschafft werden soll. Diese richten sich jedoch grob nach denen der Geschwindigkeitsüberwachung, sodass mit max. 14.000 € p.a. zu rechnen ist (Versicherung, Strom, Wartung, Unterhaltung).

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam) ab Haushaltsjahr:

Erträge (z. B. Gebühren, Beiträge, Auflösung Sonderposten): €

Produkt: Sachkonto

Einsparungen ab Haushaltsjahr:

Personal-/Sachaufwand: €

Produkt: Sachkonto

ggf. Hinweis Dez. II/FB 20:

II) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

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

Begründung:

1. Historie

Die in den vergangenen Jahren im Stadtgebiet Leverkusen betriebene stationäre Geschwindigkeitsüberwachungstechnik war größtenteils veraltet, sodass aus diesem Grund mit Beschluss des Rates (s. Vorlage Nr. 2019/2860) vom 01.07.2019 der Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung zugestimmt wurde. Gemäß diesem Ratsbeschluss wurden im Jahr 2019 zunächst drei TraffiTower 2.0 im Rahmen einer Neubeschaffung angeschafft. Die benannten Tower werden über die bereits vorhandenen Kamerasysteme TraffiStar S350 der Jenoptik Robot AG aus den Radarwagen betrieben, wenn diese nicht im Stadtgebiet im Einsatz sind und sollen so auch außerhalb der regulären Dienstzeiten der Messkräfte zur Verkehrssicherheit im Stadtgebiet beitragen.

Mit Beschluss des Rates (s. Vorlage Nr. 2019/3275) vom 16.12.2019 wurde zudem einer Erweiterung der mobilen und stationären Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet Leverkusen zugestimmt. Gemäß diesem Beschluss wurden im Jahr 2020 zwei semistationäre Messanhänger sowie zwei weitere TraffiTower 2.0, inkl. sechs Kamerasysteme TraffiStar S350 angeschafft.

2. Istzustand

Derzeit sind von den ehemals 17 stationären Anlagen mittels veralteter Messtechnik nur noch zwei Anlagen betriebsfähig. Alle anderen stationären Anlagen mussten aufgrund erheblicher technischer Mängel der Piezo-Sensorik außer Betrieb genommen werden, da seitens des Eichamtes keine neue Eichbescheinigung ausgestellt wurde. Von den insgesamt fünf Messplätzen, welche mit der neuen Messtechnik (TraffiTower 2.0) ausgestattet sind und durch wechselnden Einsatz der Kamerasysteme betrieben werden, sind zwischenzeitlich nur noch vier Standorte betriebsfähig. Der TraffiTower 2.0 auf der Burscheider Straße wurde aufgrund eines Verkehrsunfalls stark beschädigt und musste daraufhin außer Betrieb genommen und abgebaut werden.

Die zwei semistationären Messanhänger, die im Juli 2020 in Betrieb genommen wurden, werden an den bestehenden Messstellen in den drei Stadtbezirken von Leverkusen gleichermaßen eingesetzt. Bei der Einsatzplanung werden sowohl Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime sowie andere schützenswerte Räume berücksichtigt. Außerdem werden Bürgerbeschwerden, die bei der Verkehrsüberwachung eingehen, die sich insbesondere auf die nächtlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen in bestimmten Straßen des Stadtgebiets beziehen und somit außerhalb der Einsatzzeiten der Radarwagenbesatzung liegen, berücksichtigt.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

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 beschränkt auf Örtlichkeiten vor schützenswerten Einrichtungen (z. B.

Schulen, Altenheime, Kindertagesstätten, Krankenhäuser etc.). 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 Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer zu schützen bzw. generell Unfallgefahren zu minimieren sind.

Grundlage für diesen Erlass war die Erkenntnis, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach wie vor die Hauptunfallursache 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.

Während mit Inbetriebnahme des ersten Radarwagens ca. 120 Messstellen für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung vorhanden waren, stehen heute (Stand 11.11.2021) 545 Messstellen für die mobile und teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung. Dies liegt insbesondere daran, dass die Wünsche nach Geschwindigkeitskontrollen in der Bevölkerung, aber auch in den politischen Gremien, stetig zugenommen haben und entsprechend viele Anfragen und Anregungen nach Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet bei der Verkehrsüberwachung eingehen.

Mit der Einrichtung dieser zusätzlichen Messstellen wurde dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger sowie der Politik nach einer effizienten Geschwindigkeitsüberwachung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im gesamten Stadtgebiet Rechnung getragen.

4. Vorgesehene Maßnahmen der Verkehrsüberwachung

4.1 ortsfeste Messeinrichtung

Um auch zukünftig eine adäquate Überwachung des fließenden Verkehrs gewährleisten zu können, soll die Inbetriebnahme von einem neuen stationären Standort eines TrafficTowers 2.0 als Ersatzbeschaffung für den nicht mehr funktionsfähigen Messstandort auf der Burscheider Straße (aufgrund des dortigen Verkehrsunfalls) erfolgen. Hierbei soll aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren ein neuer Messstandort gewählt werden, da an dem ursprünglichen Standort auf der Burscheider Straße aufgrund der festgestellten zwischenzeitlich geringeren Geschwindigkeitsverstöße nicht mehr von einer Gefahrenstelle gemäß der Konkretisierung des § 48 Abs. 2 OBG ausgegangen werden kann. Ggf. in den nächsten Jahren notwendige Verkehrsüberwachungsmaßnahmen auf der Burscheider Straße können nach entsprechender Überprüfung des Standortes durch die mobile Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen.

Nach Auswertung und Überprüfung verschiedener Standorte, auch anhand von Geschwindigkeitsprofilen, ob aufgrund des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus die notwendigen gesetzlichen Kriterien einer Gefahrenstelle erfüllt werden sowie mit Unterstützung der Polizei im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung, hat sich der Standort

- Oulustraße, zwischen Kreisverkehr Steinbücheler Straße und Einmündung Opladener Straße (Fahrtrichtung Schlebusch),

als geeigneter Ersatzstandort für den TraffiTower 2.0 ergeben. Durch die neueste 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 eines anderen Herstellers keine Kompatibilität mit den bereits vorhandenen Messsystemen der Jenoptik Robot AG aufweisen. Die anzuschaffenden Kamerasysteme, die in Verbindung mit dem zu ersetzenden Tower und dem weiteren semi-stationären Messanhänger erworben werden, können in jedem bereits vorhandenen Messgerät (Radarwagen, TraffiTower 2.0, Semi-Station) des Herstellers eingesetzt und bedarfsorientiert genutzt werden.

4.2 semi-stationäre Messeinrichtung

Mit Beschluss des Rates vom 01.07.2019 zur Vorlage Nr. 2019/2860 wurde der Anschaffung von sogenannten semi-stationären Messanhängern zugestimmt. Zusätzlich zu der o. g. ortsfesten Messeinrichtung wird hiermit die Anschaffung eines weiteren semi-stationären Messanhängers vorgeschlagen. Mit einem dritten Messanhänger könnte, ähnlich wie in Köln, jeder Stadtbezirk in gleichem Maße abgedeckt und den zahlreichen Bürgerbeschwerden sowie Eingaben zeitnah nachgekommen werden. Weiterhin soll durch den zusätzlichen Messanhänger eine größere Flexibilität in der Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden.

Außerdem können Ausfallzeiten der Radarwagen wie z. B. bei widrigen Witterungsverhältnissen (starker Frost, Starkregen, Schnee und Sturm), als auch Ausfallzeiten der bestehenden Messanhänger, aufgrund von Aufladevorgängen des Akkus, Vandalismuschäden o. ä., kompensiert bzw. entsprechend ergänzt werden. Insgesamt stünden der Verkehrsüberwachung inklusive der bereits vorhandenen Radarwagen somit fünf flexibel einsetzbare Messgeräte (Radarwagen und semistationärer Messanhänger) zur Verfügung, sodass beispielsweise eine noch intensivere Schulwegsicherung durch die Radarwagen möglich wäre.

Außerdem könnten andere aus verkehrsrechtlicher Sicht dringend notwendige Geschwindigkeitskontrollen insbesondere in den Abend- und Nachtstunden sowohl in Baustellenbereichen als auch in Straßenabschnitten erfolgen, in denen die Geschwindigkeitsüberschreitungen nachweislich zu hoch sind. Der Messanhänger sollte, wie die bereits vorhandenen Anhänger, mit zwei Kamerasystemen bestückt werden, sodass in beide Fahrtrichtungen Geschwindigkeitsverstöße festgestellt werden können.

4.3 Anschaffung einer Rotlichtüberwachungsanlage

Am 28.05.2021 kam es zu einem schweren Unfall im Kreuzungsbereich Oulustraße/Herbert-Wehner-Straße, als eine Verkehrsteilnehmerin das Rotlicht an der Lichtzeichenanlage Oulustraße missachtete, auf die Herbert-Wehner-Straße in Fahrtrichtung Wiesdorf abbog und im Kreuzungsbereich mit einem aus der oberen Oulustraße kommenden Fahrzeug kollidierte. Daraufhin beantragte die CDU-Fraktion in einem Antrag vom 28.05.2021 u. a. eine stationäre Rotlichtüberwachung in diesem Bereich. Da zeitgleich jedoch bereits ein Treffen der örtlichen Unfallkommission für den 02.07.2021 an-

beraunt wurde, wurde der diesbezügliche Antrag in der Sitzung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III am 17.06.2021 zunächst ausgesetzt.

Während der örtlichen Unfallkommission am 02.07.2021 wurde innerhalb von rd. 30 Minuten festgestellt, dass einige Verkehrsteilnehmende die angesprochene Lichtsignalanlage an der Oulustraße bei Gelb/Rot passierten, was nicht zwingend auf Unachtsamkeit zurückzuführen ist. Der Kreuzungsbereich ist auch außerhalb der Verkehrsspitze stark befahren, die Sichtbarkeit auf die Ampelanlage ist gegeben. Die Unfallkommission hat daher beschlossen, an dieser Stelle eine Rotlichtüberwachungsanlage zu installieren, da nur so eine effektive Ahndung der Rotlichtverstöße in diesem Bereich möglich ist und der Unfalllage folglich entgegengewirkt werden kann.

Da der Standort Straßen.NRW zugeordnet ist, wurde deren Zustimmung eingeholt, ein entsprechender Gestattungsvertrag muss nach Beschluss noch abgeschlossen werden. Aufgrund einer erforderlichen Ausschreibung dieser Maßnahme würde die Umsetzung voraussichtlich erst 2023 erfolgen.

4.4 finanzielle Auswirkungen

Für den Haushalt 2022 werden investive Mittel in Höhe von 325.000 € sowie für den Haushalt 2023 investive Mittel in Höhe von 150.000 € beantragt.

Sachkosten

4.4.1. stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten belaufen sich auf ca. 85.000 € für einen TraffiTower 2.0, inklusive Kamerasystem. Die Preise beinhalten die erforderlichen Tiefbau- und Installationsarbeiten, die Fundamenterstellung und die Verkabelung an die Stromversorgung.

4.4.2. semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten für einen semi-stationären Messanhänger inklusive zwei Kamerasystemen belaufen sich auf ca. 240.000 €.

4.4.3. Anschaffung einer Rotlichtüberwachungsanlage

Die investiven Kosten belaufen sich auf rd. 150.000 €.

4.5 Personalkosten/Personalbedarf

Es ist beabsichtigt, bei den Neuanschaffungen der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zunächst ohne zusätzliches Personal bei der Bearbeitung von Fotos und Buß- und Verwarngeldverfahren in der Bußgeldstelle auszukommen. Eine erhöhte Arbeitsbelastung angesichts der zu erwartenden steigenden Fallzahlen soll auch mit dem zukünftig anstehenden Wegfall der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf der Rheinbrücke kompensiert werden.

Für den Transport, den Aufbau und den Einsatz des weiteren semi-stationären Messanhängers im Stadtgebiet, für die Erstellung von hierfür notwendigen Geschwindigkeitspro-

filen sowie zur Einrichtung von weiteren Messstellen wird seitens der Verkehrsüberwachung zunächst kein weiteres Messpersonal benötigt.

4.6 Einnahmeveränderungen

Die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Einnahmeveränderungen sind aufgrund der ungewissen Fallzahlenentwicklung nicht definitiv zu kalkulieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zusätzliche Mehreinnahmen in Höhe von ca. 500.000 € jährlich erzielt werden.

5. Fazit

Zusammenfassend dargestellt, beinhalten die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung

- eine grundsätzliche Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet Leverkusen durch zusätzliche Messeinrichtungen insbesondere zu den Zeiten, in denen die Radarwagen nicht im Betrieb sind,
- eine deutlich gesteigerte Flexibilität in der Überwachung durch die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten der vorhandenen Messsysteme,
- einen Beitrag zur Luftschadstoffreduzierung durch die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.