



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/2860

Der Oberbürgermeister

II/30-301-sch

Dezernat/Fachbereich/AZ

17.05.19

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	03.06.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	04.06.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	06.06.2019	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	24.06.2019	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	01.07.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung

Beschlussentwurf:

1. Der Beschluss zu Ziffer 3 der Ratsvorlage vom 02.11.2015 zu Vorlage Nr. 2015/0796 wird aufgehoben.
2. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung durch Einrichtung von zunächst drei ortsfesten Messeinrichtungen mittels des TRAFFI-Tower 2.0.
3. Die Bestückung der Einrichtungen erfolgt mit den bereits vorhandenen Kamerasystemen der beiden Radarwagen.
4. Ab 2020 werden weitere Errichtungen von TRAFFI-Towern, Semi-Stationen und zusätzlichen Kamerasystemen erfolgen.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Märtens

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner/ Fachbereich / Telefon: Michael Schmidt / FB 30 / 406 - 3010

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

Für das Haushaltsjahr 2019 sind 120.000 € bei den Investitionskosten beantragt. Die Maßnahme dient der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet und ist somit nach § 82 GO NRW zulässig.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Bezeichnung	FB	Finanzstelle	Finanzposition	Ansatz 2019
Umrüstung von digitaler Technik in laserbasierte Technik (ohne Piezosensoren)	30	30000231021007	782600	120.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

105.000,- € Anschaffungskosten in 2019.

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nach- haltigkeit
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

Begründung:

1. Historie

Mitte der 90er Jahre wurden in Leverkusen die ersten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen aufgestellt. 1999/2000 wurden diese stationären Überwachungsanlagen um eine mobile Messeinrichtung (Radarwagen) erweitert. Mit der Vorlage Nr. 2014/0073 wurde dem Rat der Stadt Leverkusen folgendes Konzept zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet zur Entscheidung vorgelegt:

- „1. Dem vorgelegten Konzept zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet von Leverkusen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung unter Ziffer 4.1 lit. a) genannten Standorte zur stationären Radarüberwachung zu erhalten und unter Einbeziehung eines externen Anbieters zu betreiben.
3. Der Anschaffung eines zusätzlichen Radarwagens mit doppelter Messtechnik (Front- und Heckmessung) wird zugestimmt.
4. Dem in Ziff. 5.2 der Begründung beschriebenen Personalmehrbedarf für die Geschwindigkeitsüberwachung wird zugestimmt.“

Der Vorlage hat der Rat der Stadt Leverkusen am 29.09.2014 zugestimmt.

Während der Umsetzungsphase zur Vergabe der Dienstleistung an einen externen Anbieter erreichten die Verwaltung vermehrt Mitteilungen, dass bezüglich der Datensicherheit erhebliche rechtliche Zweifel bestehen. Daher bestanden Bedenken, den beschlossenen Weg weiterhin zu gehen, da nicht auszuschließen war, dass die so ermittelten Geschwindigkeitsverstöße ggfs. nicht verwendet werden konnten. Die Anschaffung eines zusätzlichen Radarwagens hatte sich aufgrund dieser Problematik verschoben.

Durch einen am 26.10.2015 verursachten Verkehrsunfall entstand an einem vorhandenen Radarwagen ein wirtschaftlicher Totalschaden. Dadurch wurde vorzeitig eine Ersatzbeschaffung nötig. Die im Fahrzeug befindliche Kamera wurde nicht beschädigt und war somit weiterhin einsatzbereit. Daher ergab sich die Möglichkeit, das Ersatzfahrzeug sofort mit der neuesten Technik auszustatten. Aufgrund dieser Überlegungen und unter Berücksichtigung der Zweckmäßigungs- und Wirtschaftlichkeitsaspekte wurde daraufhin auf die Anschaffung eines zusätzlichen dritten Wagens bis auf weiteres verzichtet. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung für den verunfallten Radarwagen wurde im August 2016 ein „VW Caddy lang“ durch die Firma Jenoptik ausgeliefert. Im Heckbereich des Wagens wurde das laserbasierte Geschwindigkeitsmessgerät TraffiStar S350 verbaut. Im Frontbereich konnte die aus dem verunfallten Fahrzeug vorhandene SpeedoPhot Digtalkamera eingebaut werden.

Durch eine weitere Ersatzbeschaffung steht als zweites Messfahrzeug ein „VW Caddy kurz“ zur Verfügung. Im Heckbereich wurde ebenfalls das laserbasierte Geschwindigkeitsmessgerät TraffiStar S350 verbaut.

Aufgrund dieser Ereignisse wurde mit Vorlage Nr. 2015/0796 dem Rat der Stadt Leverkusen folgender Beschlusssentwurf zur Entscheidung vorgelegt:

- „1. Der Beschluss zu Ziffer 2 der Ratsvorlage vom 26.08.2014 zu Vorlage Nr. 2014/0073 wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorhandenen beiden Kameras der stationären Geschwindigkeitsanlagen, die mit Nassfilmtechnik betrieben werden, auf digitale Technik umzurüsten und an den einsatzfähigen stationären Standorten im Stadtgebiet zu betreiben.
3. Derzeit nicht betriebene Standorte werden nicht mehr hergerichtet. Hier kommt im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten ein Radarwagen zum Einsatz.“

Der Vorlage hat der Rat der Stadt Leverkusen am 02.11.2015 zugestimmt und Anfang 2016 wurden die beiden Kamerasysteme durch Anschaffung von zwei SpeedoPhot Digtalkameras digitalisiert. Der Einsatz in die noch vorhandenen stationären Anlagen (Starenkasten) erfolgte wechselweise.

Für den Betrieb der stationären Anlagen schreibt allerdings die Physikalisch-Technische Bundesanstalt Braunschweig und Berlin (PTB) in ihrer Bauartzulassung zwingend eine jährliche Wartung und Eichung vor. Die Wartungen und Eichungen beziehen sich nicht nur auf die Kamerasysteme, sondern umfassen auch die im Straßenbelag befindlichen Piezosensoren.

2. Istzustand

Derzeit sind von den ehemals 17 stationären Anlagen nur noch drei Anlagen betriebsbereit. Alle anderen stationären Anlagen mussten aufgrund erheblicher technischer Mängel der Piezo-Sensorik außer Betrieb genommen werden, da seitens des Eichamtes keine neue Eichbescheinigung ausgestellt wurden. Für die Beseitigung dieser Mängel wären Reparaturkosten für Straßenbelag und Sensorik in Höhe von ca. 25.000 € je Messplatz zu veranschlagen gewesen. Aufgrund der Vorgabe des Ratsbeschlusses, nicht betriebsbereite Standorte nicht mehr herzurichten, wurde davon Abstand genommen. Mit Beginn der Baumaßnahmen auf dem Europaring Ende 2019/Anfang 2020 steht das Ende des Betriebs einer der letzten drei noch betriebsbereiten Anlagen fest.

Darüber hinaus hat die Firma Jenoptik mit Schreiben vom 21.07.2017 den Wartungsvertrag für die digitalen Kamerasysteme SpeedoPhot zum 31.12.2019 aufgekündigt. Das heißt, dass nach dem 31.12.2019 die alten Kamerasysteme zwar noch zur Eichung vorgestellt werden können, eventuelle Reparaturen aber nicht mehr erfolgen. Ab dem 31.12.2020 werden dann sämtliche Serviceleistungen eingestellt, sodass die Kamera nicht weiter genutzt werden kann.

Dies bedeutet, dass spätestens Ende 2021 das Ende der „stationären Geschwindigkeitsüberwachungen“ bevorsteht. Darüber hinaus ist auch die radarbetriebene Frontkamera im Messfahrzeug „Caddy lang“ betroffen.

Gemäß der Ratsvorlage sollte im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten die Geschwindigkeitsmessung an nicht betriebsfähigen Starenkästen durch den Einsatz der Radarwagen sichergestellt werden. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass dies nur in wenigen Fällen überhaupt möglich ist. Oftmals ist die Positionierung der Fahrzeuge aufgrund der baulichen Gestaltung einer Straße, einer dichten Wohnbebauung, vielen ansässigen Geschäften und dem damit verbundenen relativ hohen Parkdruck -

selbst bei abgesetzter Messtechnik (die Kamera wird auf einem Stativ außerhalb des Wagens aufgebaut) - mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

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. Früher war der Begriff der Gefahrenstelle eng umgrenzt und überwiegend beschränkt auf Örtlichkeiten vor schützenswerten Einrichtungen (z. B. Schulen, Altenheimen, Kindergärten, Krankenhäusern etc.). Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat mit Erlass vom 15.07.2013 die Grundsatzlinien der Verkehrsüberwachung nunmehr weiter gefasst und gleichzeitig mitgeteilt, dass die geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG am 15.07.2013 in Kraft getreten sind.

Der Tenor der Verwaltungsvorschriften ist, schwache Verkehrsteilnehmer zu schützen bzw. generell Unfallgefahren zu minimieren. 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 bisherigen polizeilichen und straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, die Anzahl tödlicher Unfälle in NRW zu reduzieren.

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 Standorte für die mobile Messung vorhanden waren, stehen heute (Stand 10.04.2019) 466 Messstandorte zur Verfügung. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass die Wünsche nach Geschwindigkeitskontrollen in der Bevölkerung, aber auch in den politischen Gremien, stetig zugenommen haben. Mit der Einrichtung dieser zusätzlichen Messstellen wurde also dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger sowie der Politik nach einer effizienten Geschwindigkeitskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgekommen.

4. Vorgesehene Maßnahmen seitens des Fachbereichs Recht und Ordnung zum Erhalt bzw. zur Erweiterung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Messtechnologie im Bereich Geschwindigkeitsüberwachung hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Dabei geht der Trend in Richtung laserbasierter Messsysteme, die ohne aufmerksamen Messbetrieb eingesetzt werden können. Als Standardmessverfahren ist dafür bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt das bekannte LiDAR-Verfahren (Light Detection And Ranging) zugelassen.

Das Geschwindigkeitsüberwachungssystem TraffiStar S350 der Firma Jenoptik basiert auf diesem Prinzip. Bei der TraffiStar S350 handelt es sich um ein non-invasives System für stationäre und mobile Anwendungen auf Laserbasis. Hierzu wurde ein Laserscanner mit einer SmartCamera IV in einem MiniRack kombiniert, sodass ein Einsatz in den beiden Messfahrzeugen der Stadt Leverkusen erfolgen kann.

Neben dem Einsatz in einem Fahrzeugeinbau kann das System auch zur abgesetzten Messung auf einem Stativ verwendet werden. Darüber hinaus besteht aber auch die Möglichkeit, das Kamerasystem ohne großen Aufwand stationär oder semistationär einzusetzen. Beide Betriebssysteme sollen mit den bereits vorhandenen Kameras aus den beiden Fahrzeugen zusätzlich genutzt werden. Dies würde sich zu den Zeiten, in denen die Fahrzeuge, z. B. nach Dienstende, an Wochenenden und Brückentagen, nicht zum Einsatz kommen, anbieten. Des Weiteren können Ausfallzeiten, wie z. B. bei widrigen Witterungsverhältnissen (starker Frost, Starkregen und Sturm), in denen der Einsatz der Fahrzeuge zu gefährlich ist, komprimiert werden. Dabei werden die Kamerasysteme durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung ohne erheblichen Mehraufwand zu Dienstende entweder in einen TRAFFI-Tower oder in einem semistationären Anhänger eingesetzt und zu Dienstbeginn am anderen Morgen oder nach dem Wochenende wieder entnommen.

4.1 Ortsfeste Messeinrichtungen

Um auch zukünftig eine adäquate Überwachung des fließenden Verkehrs mittels ortsfester Messeinrichtungen gewährleisten zu können, sollte die Wiederinbetriebnahme von stationären Einrichtungen mittels neuester Technik erfolgen.

Durch die zuvor beschriebene non-invasive Sensortechnologie sind zukünftig keine Eingriffe in die Fahrbahn mehr notwendig, sodass kostenintensive Maßnahmen, wie die Verlegung von Piezosensoren in den Straßenbelag und die damit verbundenen Eichungen entfallen. Für die Inbetriebnahme an einem stationären Messstandort wäre ein Gehäuse, wie z. B. der TRAFFITower 2.0, zu installieren.

Neben den drei noch nach alter Methode betriebenen Messeinrichtungen:

1. Bensberger Straße, Höhe Haus Nr. 84,
2. Berliner Straße, Höhe Haus Nr. 160, und
3. Hardenbergstraße, Höhe Haus Nr. 31 (Europaring),

bieten sich derzeit sieben weitere Standorte für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an:

1. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 463 in Fahrtrichtung Opladen - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
2. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 31 in Fahrtrichtung Opladen - als Ersatz für eine nicht mehr vorhandene Messstelle,
3. Gustav-Heinemann-Straße in Höhe Haus Nr. 55 in Fahrtrichtung Wiesdorf - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
4. Friedrich-Ebert-Straße in Höhe CHEMPARK Leverkusen in Fahrtrichtung Stadteinwärts - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
5. Solinger Straße in beide Fahrtrichtungen - als Ersatz für zwei nicht mehr nutzbare Messstellen,
6. Bonner Straße in Höhe Burger King in Fahrtrichtung Autobahn - Neueinrichtung,
7. Westring Höhe Einmündung Rheindorfer Straße in Fahrtrichtung Rheindorf - Neueinrichtung,
8. Steinbücheler Straße im Bereich Wilmersdorfer Straße in beide Fahrtrichtungen - Neueinrichtung.

Hier erfolgt zunächst anhand von Geschwindigkeitsprofilen eine Überprüfung, ob aufgrund der aktuellen Geschwindigkeitsverstöße die notwendigen gesetzlichen Kriterien erfüllt werden. Hinsichtlich der Errichtung von zusätzlichen stationären Geschwindigkeitsmessanlagen hat die Polizei im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung Ihre Hilfe bei der Ermittlung von Gefahrenstellen angeboten.

Nach Auswertung aller Ergebnisse werden die folgenden Standorte vonseiten der Verwaltung bevorzugt:

1. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 463 in Fahrtrichtung Opladen,
2. Gustav-Heinemann-Straße in Höhe Haus Nr. 55 in Fahrtrichtung Wiesdorf,
3. Friedrich- Ebert-Straße in Höhe CHEMPARK Leverkusen in Fahrtrichtung Stadteinwärts.

4.2 Mobile Messeinrichtungen

Zusätzlich zu den ortsfesten Messeinrichtungen wird die Anschaffung von sogenannten Semi-Stationen ab 2020 geprüft. Hierbei handelt es sich um transportable Anhänger, die mittels eines Fahrzeugs mit Anhängerkupplung an den unterschiedlichsten Örtlichkeiten im Stadtgebiet aufgestellt werden können.

5. Finanzielle Auswirkungen

Für den Haushalt 2019 wurden investive Mittel in Höhe von 120.000 € beantragt.

5.1. Sachkosten

5.1.1. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten belaufen sich je TRAFFI-Tower auf ca. 35.000 € bei einer Fahrtrichtung und ca. 50.000 € bei zwei Fahrtrichtungen. Die Preise beinhalten die erforderlichen Tiefbau- und Installationsarbeiten, die Fundamenterstellung und die Verkabelung an die Stromversorgung.

5.1.2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten für eine semistationäre Anlage in Form eines Anhängers belaufen sich auf ca. 80.000 €, welche sich dann frühestens ab 2020 auf den städtischen Haushalt auswirken würden.

5.1.3. Zusätzliche Kamerasysteme

Die Kosten für ein zusätzliches Kamerasystem TraffiStar S350 liegen bei ca. 41.000 € zzgl. Mehrwertsteuer. Dieses würde spätestens im Jahr 2020 zur weiteren Frontnutzung des Radarwagens angeschafft werden müssen. Bei erfolgreicher Einführung der TRAFFI-Tower und Ausweitung werden hierfür auch weitere Kameras benötigt.

5.2 Personalkosten/Personalbedarf

Ob über das vorhandene Personal zur Bearbeitung von Fotos oder für die Bearbeitung von Buß- und Verwargeldverfahren hinaus weiteres Personal benötigt wird, kann angesichts der ungewissen Fallzahlenentwicklung sowohl bei den ortsfesten als auch bei den mobilen Einrichtungen derzeit nicht abschließend bewertet werden. Inwiefern Ressourcen beim Personal der Bildbearbeitung der BAB A1 zur Verfügung stehen, kann ebenfalls nicht bewertet werden. Daher soll hierfür zunächst einmal die Entwicklung beobachtet und - sofern tatsächlich erforderlich - zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliches Personal eingesetzt werden.

5.3 Einnahmeveränderungen

Die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Einnahmeveränderungen sind aufgrund der ungewissen Fallzahlenentwicklung schwer zu kalkulieren. Es ist aber davon auszugehen, dass bei einer durchschnittlichen Einnahme von 15 € je verwertbarem Foto die Investitionskosten von 105.000 € gedeckt werden.

6. Fazit

Zusammenfassend dargestellt umfasst die Neuausrichtung der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung

- eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch zusätzliche Messeinrichtungen und dadurch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- eine Umrüstung bzw. ein Austausch der veralteten Technik auf zukunftsorientierte laserbasierte Messeinrichtungen,
- eine deutlich gesteigerte Flexibilität durch die unterschiedlichen Einsatzgebiete der vorhandenen Messsysteme und
- die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen leistet zusätzlich einen Beitrag zur Luftschadstoffreduzierung.

Es wird daher vorgeschlagen, im Jahr 2019 zunächst mit der Einrichtung von drei ortsfesten Messeinrichtungen mittels des TRAFFI-Tower 2.0 zu beginnen. Die Bestückung der Einrichtungen erfolgt mit den bereits vorhandenen Kamerasystemen der beiden Radarwagen wie im Punkt 4 beschrieben. Dabei sollten zunächst drei Messplätze jeweils in eine Fahrtrichtung betrieben werden.

Kosten: Drei TRAFFI-Tower 2.0 für eine Fahrtrichtung à	35.000 €,
Gesamtkosten:	105.000 €.

Für die Einrichtung der Messplätze würden somit ca. 105.000 € Investitionskosten anfallen. Anhand der nachgewiesenen Fallzahlen aus dem Jahre 2019 und den damit verbundenen Mehreinnahmen könnten, basierend auf dem Konzept, für die nachfolgenden Jahre ab 2020 weitere Investitionen in Form von TRAFFI-Tower, Semi-Stationen und zusätzliche Kamerasysteme erfolgen.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Aufgrund eines erhöhten Abstimmungsbedarfs kann die Vorlage erst zum Nachtragstermin eingebracht werden. Eine Entscheidung in diesem Turnus ist erforderlich, um die vorgesehenen Änderungen fristgemäß vor dem 31.12.2019 umzusetzen.

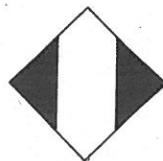
Anlage/n:

Ratsvorlage 0073 aus 2014

Ratsvorlage 0796 aus 2015

SpeedoPhot Ankündigung Serviceende

TraffiStar_S_350 Broschüre_DE_final



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2014/0073

Der Oberbürgermeister

III/36-53-00-Ia

Dezernat/Fachbereich/AZ

26.08.14

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bürger- und Umweltausschuss	04.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	15.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	16.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	18.09.2014	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	22.09.2014	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	29.09.2014	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet

Beschlussentwurf:

1. Dem vorgelegten Konzept zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet von Leverkusen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung unter Ziffer 4.1 lit. a) genannten Standorte zur stationären Radarüberwachung zu erhalten und unter Einbeziehung eines externen Anbieters zu betreiben.
3. Der Anschaffung eines zusätzlichen Radarwagens mit doppelter Messtechnik (Front- und Heckmessung) wird zugestimmt.
4. Dem in Ziff. 5.2 der Begründung beschriebenen Personalmehrbedarf für die Geschwindigkeitsüberwachung wird zugestimmt.

gezeichnet:

In Vertretung

Stein

(gleichzeitig i. V. des Oberbürgermeisters)

(gleichzeitig i.V. des Beigeordneten für Dez. III)

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 2014/0073

Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht vom 26.07.2010

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Laufs, FB 36, Tel. 3600

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet von Leverkusen unter Ausweitung der mobilen Überwachung bei gleichzeitiger Reduzierung der stationären Überwachung

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e) / Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Zur Umsetzung der in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen stehen **im Haushaltsjahr 2014 Mittel in Höhe von insg. 153.000 €** für folgende Maßnahmen zur Verfügung.

1. Ziffer 4.1, b) – mobile Messeinrichtungen

Ersatzfahrzeug für das bisher genutzte Radarfahrzeug:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2014
36000230021002	782600	Anschaffung Kfz	25.000 €

Anschaffung eines weiteren Fahrzeuges im 2. Halbjahr 2015:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2014
36000230021007	782600	Umrüstung von Radarkameras auf digitale Technik incl. Anschaffung eines Fahrzeuges	128.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Im **Haushalt 2015 werden zusätzliche Mittel in Höhe von 369.400 €** eingeplant:

1. Ziffer 4.1, a) – Ortsfeste Messeinrichtungen

Fallbezogenes Entgelt für die zu erwartenden Fotos:

IA	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
360002300203	526100	Aufwand Dienstleistung	10.000 €	150.000 €	160.000 €

2. Ziffer 5.1.2 – Mobile Geschwindigkeitsüberwachung
Kosten für die Fahrzeugunterhaltung (insg. 5.000 €):

Kostenstelle	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
361900	523400	Unterhaltung KFZ	25.000 €	3.000 €	28.000 €
361900	523410	Tanken KFZ	12.000 €	1.100 €	13.100 €
361900	544200	Versicherung Kfz	4.200 €	900 €	5.100 €

3. Kosten für die Garagen:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
65000170012006	783100	Betriebs- und Geschäftsausstattung im Rahmen von Baumaßnahmen	150.000 €	36.000 €	186.000 €

4. Ziffer 5.2 – Personalkosten

178.400 € für zusätzlichen Personalkosten (Haushalt FB 11)

Den Ausgaben in Höhe von insg. 369.400 € stehen zu erwartende **Mehreinnahmen in Höhe von 515.000 €** gegenüber, die wie folgt veranschlagt werden:

Ziffer 5.3 – Einnahmeveränderungen

Die Einnahmen werden im FB 30 verbucht. Der dortige Ansatz wird wie folgt erhöht:

IA	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
300002100105	452100	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern	1.300.000 €	515.000 €	1.815.000 €

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:
(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Die unter B), Ziffer 1, 2 und 4 dargestellten laufenden Kosten werden auch in den Folgejahren anfallen.

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Begründung:

1. Historie

Mitte der 90er Jahre wurden in Leverkusen die ersten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (sog. Starenkästen) aufgestellt. Diese Messanlagen funktionierten mit in die Fahrbahn eingelassenen Piezosensoren, die Kamera wird mit einem sog. Nass-Film betrieben.

Zunächst wurden 10 stationäre Anlagen errichtet, die mit 2 wechselweise einsetzbaren Kameras bestückt waren. In den Folgejahren wurden insgesamt weitere 7 stationäre Anlagen errichtet sowie eine zusätzliche Kamera angeschafft, so dass zwischenzeitlich 17 Anlagen für 3 Kameras im Stadtgebiet vorhanden waren.

Allerdings wurden durch Sabotage bzw. Diebstähle 2 stationäre Anlagen entwendet, wobei sich in einer Anlage auch eine Kamera befunden hat. Diese wurden bislang nicht ersetzt. 1 Kontrolleinrichtung (in Höhe von Schloss Morsbroich) wurde vor einigen Jahren abgebaut.

1999/2000 wurden diese stationären Überwachungsanlagen um eine mobile Messstelle (Radarwagen) ebenfalls mit Nassfilm-Technik erweitert. Das ursprünglich hierzu genutzte Fahrzeug wurde zwischenzeitlich gegen ein neues Fahrzeug ausgetauscht, um so die regelmäßige Einsatzbereitschaft zu sichern.

Mit der eingesetzten Kamera- und Film-Technik konnte den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger nach Radarüberwachung nur eingeschränkt nachgekommen werden. In Kurven oder bei räumlich eingeschränkten Aufstellverhältnissen konnte der Radarwagen nicht eingesetzt werden. Daher wurde im Jahr 2012 hierfür eine neue Kamera mit digitaler Messtechnik (keine Nass-Filme) der Fa. Leivtec für diese besonderen Einsatzmöglichkeiten angeschafft.

2. Istzustand

Aktuell sind 14 stationäre Messstandorte mit 2 Kameras bestückt sowie 2 mobile Messeinrichtungen im Einsatz.

Die digitale Messeinheit der Fa. Leivtec sollte ursprünglich ergänzend im vorhandenen Radarwagen mitgeführt und an bestimmten Stellen zusätzlich eingesetzt werden. In der Praxis hat sich dies aber als nicht zweckmäßig erwiesen, weil sich dadurch die Rüstzeiten für den Radarwageneinsatz erheblich erhöht haben. Darunter litt die Effizienz des Radarwagens bei den Einsätzen.

In der Folge wurde eine Lagerbox für die digitale Kamera in ein anderes, 13 Jahre altes Fahrzeug des Fachbereichs 36 eingebaut, so dass die neue Kamera mittels dieses Fahrzeugs vorübergehend genutzt werden kann. Dieses Fahrzeug wurde einer Gruppe von Ermittlerinnen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs mit Sonderaufgaben unter Aufstockung der wöchentlichen Arbeitszeit von insgesamt 48,75 Stunden zur Geschwindigkeitsüberwachung zugeordnet. Diese Mitarbeiterinnen führen neben ihrer Ermittlertätigkeit im Ruhenden Verkehr, für die sie ohnehin Fahrzeuge benötigen, je nach Dienstplan auch Geschwindigkeitsüberwachungen durch (kombinierter Einsatz). Diese

Maßnahme hat sich grundsätzlich als effizient erwiesen, weil auf diese Weise schwerpunktmäßig Akzente in der täglichen Arbeit gesetzt werden können. Da das derzeit verwendete Fahrzeug sehr störanfällig ist, wird es im 2. Halbjahr 2014 durch ein neues Fahrzeug ersetzt.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund der eingesetzten Nass-Film-Technik etwa 40 % der gefertigten Fotos nicht verwertbar sind. Dies ist darin begründet, dass es nur noch einen Hersteller für derartige Nass-Filme gibt, wobei diese Filme für Gelblichtblitze produziert werden. Die in Leverkusen eingesetzten Kameras funktionieren jedoch nur mit einem Rotlichtblitz, so dass die Bildqualität nicht optimal ist. Hinzu kommt, dass die Entwicklung der Filme bei der Stadt Wuppertal durchgeführt wird, weil es nahezu keine Entwicklungsmöglichkeiten bei Fremdfirmen, zumindest in der näheren Umgebung der Stadt Leverkusen hierfür gibt. Die Entwicklungstechnik in Wuppertal ist nicht optimal für die hier genutzte Film/Blitz-Kombination so dass dies zu einem weiteren Qualitätsverlust der Fotos führt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die für die Auswertung dieser Filme notwendige Filmbühne zwar noch betriebsfähig ist, ein Ersatz aber auf dem Markt nicht mehr vorhanden ist. D. h., ab dem Zeitpunkt, in dem die Filmbühne einen Defekt aufweist, ist sie nicht mehr reparabel und damit nicht mehr einsetzbar. Die Auswertung der dann vorliegenden Filme wäre nicht mehr möglich. Eine effektive Ahndung der Verkehrsverstöße wäre damit nicht mehr sicher gestellt.

Daher wurde zwischenzeitlich die vorhandene mobile, mit Nassfilmtechnik betriebene Kamera im Radarwagen auf digitale Technik (Fotografie) umgerüstet.

Während mit Inbetriebnahme des ersten Radarwagens ca. 120 Standorte für die mobile Messung vorhanden waren, sind es heute bereits 256 Messpunkte mit steigender Tendenz. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass die Wünsche nach Geschwindigkeitskontrollen in der Bevölkerung aber auch in den politischen Gremien stetig zugenommen haben. Mit der Einrichtung dieser zusätzlichen Messstellen wurde also dem Wunsch der Bürger sowie der Politik nach einer effizienten Geschwindigkeitskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgekommen.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 48 Abs. 2 Ordnungsbehörden-Gesetz (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. Früher war der Begriff der Gefahrenstelle eng umgrenzt und überwiegend beschränkt auf Örtlichkeiten vor schützenswerten Einrichtungen (z.B. Schulen, Altenheime, Kindergärten, Krankenhäuser etc.). Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat mit Erlass vom 15.07.13 die Grundsatzrichtlinien der Verkehrsüberwachung neu und nunmehr weiter gefasst und gleichzeitig mitgeteilt, dass die geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG am 15.07.13 in Kraft getreten sind. Der Tenor der Verwaltungsvorschriften ist, schwache Verkehrsteilnehmer zu schützen bzw. generell Unfallgefahren zu minimieren.

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 bisherigen polizeilichen und straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, die Anzahl tödlicher Unfälle in NRW zu reduzieren. Dies zeigt, wie wichtig eine möglichst flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung ist, um eine weitere Reduzierung der geschwindigkeitsbedingten Unfälle und deren Folgen zu erreichen. Daher wurde im Kern mit den neuen Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG der Begriff der Gefahrenstelle neu gefasst bzw. konkretisiert, um insbesondere den Kommunen einen größeren Handlungsspielraum einzuräumen.

Gefahrenstellen sind nunmehr Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss.

Dies kann insbesondere

1. an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern sowie besonders schutzwürdigen Personen, wie Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,
2. in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen
oder
3. wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden,

in Betracht kommen.

Daneben sind weiterhin Geschwindigkeitsüberwachungen zum Lärmschutz oder der Luftreinhalteplanung möglich.

Die Formulierung in Ziff. 1 sieht im Wesentlichen die bereits bekannten Regelungen aus der Vergangenheit vor. Allerdings ist es jetzt z.B. möglich, nicht nur unmittelbar vor der Schule eine Geschwindigkeitsüberwachung vorzunehmen, sondern auch beispielsweise auf stark frequentierten Schulwegen. Auch Bereiche, in denen verstärkt Radverkehr stattfindet, könnten durch Radarüberwachung gesichert werden.

Ziff. 2 regelt die Geschwindigkeitsüberwachung in unmittelbarer Nähe von Baustellen oder ähnlichen straßenbaulichen Engpässen. Dadurch wird beispielsweise die Überwachung auf der Rheinbrücke der BAB A 1 möglich, weil dort ein entsprechender baustellenähnlicher Engpass eingerichtet werden musste, um das Brückenbauwerk zu schützen und die Arbeiten im Brückenhohlkörper zu ermöglichen. Darüber hinaus ist aber auch eine Geschwindigkeitsüberwachung in Baustellenbereichen grundsätzlich möglich, weil sich in diesen Bereichen meist verengte Fahrstreifen befinden und einerseits Bauarbeiter sehr dicht am fließenden Verkehr arbeiten, andererseits aber auch der Fahrzeugverkehr durch die engen Fahrspuren unfallgefährdet ist.

Ziff. 3 räumt die Möglichkeit ein, an Stellen mit einer hohen Geschwindigkeitsüberschreitungsquote ebenfalls Geschwindigkeitsüberwachungen vorzunehmen. Anlässlich einer Informationsveranstaltung des Innenministeriums, der Bezirksregierung Köln sowie der Polizei Köln/Leverkusen wurde diese Problematik intensiv besprochen. Einigkeit bestand darin, dass eine Gefahrenstelle grundsätzlich dann anzunehmen ist, wenn mehr als 20 % der Verkehrsteilnehmer die vorgeschriebene zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten.

Die Messstellen sind öffentlich (in den Medien) bekannt zu geben, um eine entsprechende Transparenz sicherzustellen.

4. Vorgesehene Maßnahmen des Fachbereichs Straßenverkehr zur Umsetzung der neuen gesetzlichen Möglichkeiten

Da die neuen Verwaltungsvorschriften deutlich über den bisherigen Rahmen hinausgehen, können die vorhandenen mobilen Messpunkte zunächst beibehalten werden, weil sie sich ausschließlich auf Gefahrenstellen im engeren Sinne entsprechend den Ausführungen zu Pkt. 3, Ziff. 1 stützen. Hier ist aber eine sukzessive Überprüfung im Hinblick auf die zukünftige Begründbarkeit vorhandener Gefahrenstellen vorgesehen.

Die vorhandenen ortsfesten Messeinrichtungen (sog. Starenkästen) wurden auf ihre Rechtmäßigkeit bereits überprüft. Die zum Weiterbetrieb vorgesehenen fünf Standorte können zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern oder aufgrund einer relativ hohen Übertretungsquote rechtmäßig betrieben werden.

Die Verwaltung verfügt über drei sog. Seitenradargeräte, die es ermöglichen, unabhängig von Ahndungsmaßnahmen in einem bestimmten Straßenbereich die Verkehrsbelastung und die damit verbundenen, gefahrenen Geschwindigkeiten zu erfassen. Mit diesen Geräten sollen zunächst solche Streckenabschnitte kontrolliert werden, auf denen aufgrund von Bürgerbeschwerden bzw. eigener Erkenntnisse bzw. Beobachtungen eine überhöhte Geschwindigkeit mit entsprechendem Umfang (mind. 20 %) vermutet wird.

Sollten die Messergebnisse dies bestätigen, kann dort nach der Verwaltungsvorschrift zu § 48 Abs. 2, Ziff. 3 OBG eine Messstelle eingerichtet werden, so dass im entsprechenden Straßenabschnitt nach einer Messstelle gesucht wird. Für diese neue Messstelle wird eine Einsatzstellendienstweisung gefertigt und das Einvernehmen mit der Polizei hergestellt. Danach könnte an dieser Stelle eine Radarüberwachung mit mobiler Einrichtung vorgenommen werden.

Mit dieser Überprüfung wurde bereits begonnen. Es konnten zwischenzeitlich 12 neue Messstellen eingerichtet werden. 19 weitere Standorte werden aufgrund der vorliegenden Beschwerden bzw. eigener Erkenntnisse der Verwaltung aktuell noch geprüft (s. Anlage 1). Es ist davon auszugehen, dass sich aufgrund dieser Überprüfungen die Anzahl der bereits heute vorhandenen Messstellen deutlich erhöht.

Es ist beabsichtigt, halbjährlich Veränderungen bei den vorhandenen Messstellen über z.d.A.-Rat zu kommunizieren.

4.1. Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung

Bereits heute ist es schwierig, eine angemessene Messintensität zu realisieren, um das Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet insgesamt spürbar abzusenken, weil die vorhandenen Messgeräte hierfür nicht ausreichen. Durch weitere neue Messstellen ist dies umso schwieriger zu realisieren. Das Ziel einer flächendeckenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, das das Innenministerium NRW mit dem neuerlichen Erlass verfolgt, kann mit der vorhandenen Messausstattung weder in personeller noch in technischer Hinsicht erreicht werden. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung ist daher dringend erforderlich:

a) Ortsfeste Messeinrichtungen

Ortsfeste Messeinrichtungen entfalten lediglich in unmittelbarer Nähe eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Sie sind zudem bekannt und erzielen somit letztlich hierdurch ihre Wirkung. Ein Verzicht auf diese Einrichtungen könnte andererseits aber auch zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgeschwindigkeiten in diesen Bereichen führen.

Eine Überprüfung der vorhandenen Messstellen hat ergeben, dass folgende fünf Messstellen aufgrund der aktuellen Geschwindigkeitsverstöße einen Weiterbetrieb rechtfertigen, wobei die notwendigen gesetzlichen Kriterien ebenfalls erfüllt sind:

- Friedrich-Ebert-Straße, Bayerwerk, FR stadteinwärts
- Europaring, Höhe Windhorststraße 53, FR Opladen
- Burscheider Straße 436, FR Opladen
- Bensberger Straße Höhe Haus-Nr. 84, FR stadteinwärts
- Gustav-Heinemann-Straße, Höhe „Helenenstraße“, FR stadteinwärts

Die anderen Messanlagen können sukzessive abgebaut werden.

Die Reduzierung der Messstandorte hält die jährlich anfallenden Eichungen der Messstellen auf niedrigerem Kostenniveau.

Die vorhandene Nass-Film-Kamera müsste allerdings zur Sicherstellung einer konsequenten Ahndung festgestellter Geschwindigkeitsverstöße sowie zur Sicherstellung entsprechender Einnahmen auf digitale Technik umgerüstet werden. Auf die hierzu unter Ziff. 2 dargestellten Probleme mit der Nassfilmtechnik wird verwiesen.

Die Kosten für die Umrüstung auf digitale Technik betragen voraussichtlich ca. 20.000 € je Kamera. Für den Weiterbetrieb sind zusätzliche Kosten für die Eichung, Material, Sabotage und Instandhaltung von durchschnittlich 2.500 € je Messeinrichtung zu kalkulieren, wobei die Kostenhöhe sehr stark in Abhängigkeit zum Umfang von Sabotagen steht.

Um diesem Kostenrisiko zu begegnen, ist vorgesehen, die o.g. Anlagen durch einen externen Anbieter zu betreiben. Die fünf Anlagen würden dann durch neue Messeinrichtungen mit aktueller digitaler Technik ersetzt und 24 Stunden täglich betrieben.

Die Aufstellung der Anlagen sowie die Auswertung und Bearbeitung der Fotos erfolgt dann durch den Betreiber. Hierfür wäre ein fallbezogenes Entgelt von ca. 6,50 € je verwertbarem Foto zu zahlen, mit dem sämtliche Kosten abgegolten werden. Dafür müsste

aber keine Investition seitens der Verwaltung erfolgen. Auch Folgekosten würden entfallen, weil die neue Messtechnik ohne Sensorik in der Fahrbahn betrieben werden könnte und alle anfallenden Kosten durch die Zahlung des fallbezogenen Entgelts beglichen werden.

Die (hoheitliche) Entscheidung über die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten obliegt weiterhin der Verwaltung. Die Fotos würden erst nach Prüfung durch die Verwaltung in das Buß- und Verwarngeldverfahren eingestellt. Durch eine vertragliche Regelung trägt der Betreiber das Kostenrisiko für Eichung, Reparatur und Instandsetzung, die Verwaltung geht das Risiko ein, bei einer evtl. hohen Anzahl an Verstößen für die externe Bildfassung höhere Kosten als durch den Erwerb der Anlagen und den Einsatz von eigenem Personal zu haben.

b) mobile Messeinrichtungen

Zwischenzeitlich wurde zur Verbesserung der Bildqualität und Sicherstellung von Überwachungsmaßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit der vorhandene „Radarwagen“ im Zuge einer notwendig gewordenen Reparatur gleichzeitig auf digitale Technik umgerüstet. Mit diesem Fahrzeug sind Messungen aus dem Heckfenster sowohl auf ein- als auch auf zweispurigen Straßen in einer Fahrtrichtung möglich.

Das aktuell genutzte Fahrzeug für die in 2012 angeschaffte Geschwindigkeitsmessanlage (Fa. Leivtec) ist sehr störanfällig, so dass zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit bereits mit Aufstellung des Haushalts 2014 ein neues Fahrzeug zur Anschaffung vorgesehen war. Mittel sind im Haushalt hierfür eingestellt. Die Beschaffung ist im 2. Halbjahr 2014 vorgesehen.

Darüber hinaus soll ebenfalls im 2. Halbjahr 2014 ein weiteres Fahrzeug angeschafft werden, das über eine digitale Front- und Heckmesseinrichtung verfügt. Diese Technik ermöglicht es, mit einem Fahrzeug beide Fahrtrichtungen auf Straßen mit nur einer Fahrbahn je Fahrtrichtung zu überwachen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Frontkamera nach den Erkenntnissen in einem Probetrieb zusätzlich etwa das 1,5- bis 2-fache der Fotos aus der Heckkamera erzielt. Ggfs. kommt auch der Erwerb eines Jahreswagens mit bereits eingebauter max. 1 Jahr alter Messeinrichtung in Betracht, sofern dieser die technischen Anforderungen nach entsprechender Um- bzw. Nachrüstung erfüllt. Da die notwendigen Mittel für die Anschaffung im Haushalt 2014 zur Verfügung stehen, kann die Beschaffung zeitnah eingeleitet werden.

Mit dieser Vorgehensweise würde der Verwaltung für alle Messnotwendigkeiten ein Fahrzeug mit entsprechender Technik zur Verfügung stehen. Zudem würde der zu erwartenden Ausweitung der Messstandorte aufgrund der geänderten, aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen begegnet werden können, ohne die Messintensität grds. deutlich zu reduzieren.

Die vorhandene Technik kann bislang nur eingeschränkt genutzt werden, weil die zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten einen umfangreicheren Einsatz nicht zulassen.

Es wird eine tägliche Einsatzzeit montags bis freitags von 7 Uhr bis 20 Uhr (in Ausnahmefällen auch bis 22 Uhr) sowie samstags und sonntags bedarfsorientiert an insgesamt

15 Stunden angestrebt und für notwendig erachtet. Damit würden die Messeinrichtungen jeweils an insgesamt 80 Stunden (Leivtec-Kamera: 78 Stunden) in der Woche betrieben. Mit den vorhandenen personellen Ressourcen ist dies nicht möglich, so dass zusätzliches Personal beschäftigt werden muss.

Ob über das vorhandene Personal zur Bearbeitung von Fotos oder für die Bearbeitung von Buß- und Verwarngeldverfahren hinaus weiteres Personal benötigt wird, kann angesichts der ungewissen Fallzahlentwicklung sowohl im innerstädtischen Bereich als auch im Bereich der BAB A 1 derzeit nicht abschließend bewertet werden. Daher soll hierfür zunächst einmal die Entwicklung beobachtet werden und – sofern tatsächlich erforderlich – zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliches Personal eingesetzt werden.

4.2. Kooperation mit der Polizei

Am 05.02.14 fand mit Vertretern der Polizei Köln/Leverkusen eine Besprechung statt, in der zum einen die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Geschwindigkeitsüberwachung mit dem Ziel einer einheitlichen Wertung der neuen Verwaltungsvorschriften besprochen wurden, zum anderen aber auch eine zukünftig enger als bislang ausgerichtete Kooperation erörtert wurde.

Die seitens der Verwaltung mit den vorhandenen Seitenradargeräten ermittelten Geschwindigkeitsprofile werden der Polizei für eigene Geschwindigkeitskontrollen zur Verfügung gestellt. Die Polizei wird die seitens der Verwaltung vorgesehenen Geschwindigkeitsüberprüfungen bei der Festlegung der eigenen Messstandorte berücksichtigen, um eine zeitnahe Doppelbelegung von Standorten möglichst zu vermeiden.

Darüber hinaus erfolgt auch ein Austausch von Schriftverkehr bei Beschwerden, sofern sie durch Bürger gemutmaßte Geschwindigkeitsüberschreitungen zum Inhalt haben, damit eine doppelte Sachverhaltsprüfung verhindert werden kann, Vielfach werden Beschwerden gleichen Inhalts sowohl bei der Polizei als auch in der Verwaltung eingehen.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Sachkosten

5.1.1. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:

Für die zu erwartenden ca. 23.000 Fotos ist mit einem fallbezogenen Entgelt von ca. 150.000 € zu rechnen.

5.1.2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung:

Das zusätzlich noch zu beschaffende Fahrzeug mit doppelter Messeinrichtung wird zwischen 110.000 € (gebraucht) und 140.000 € (neu) kosten. Darüber hinaus sind ca. 5.000 € für die Fahrzeugunterhaltung und ca. 18.000 € für die Errichtung einer Garage zur sicheren Unterbringung dieses Fahrzeugs und zur Ladung der Kamera-Akkus über Nacht zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sollte auch das Fahrzeug für die Messanlage der Fa. Leivtec zur Erhöhung der Einsatzzeiten vor Ort zukünftig in einer Garage untergestellt werden, in der die Akkus der Kamera über Nacht geladen werden können. Auch hierfür wären ca. 18.000 € an Kosten zu veranschlagen.

5.2. Personalkosten / Personalbedarf

Durch die Umsetzung der Konzeption ergibt sich für den Betrieb der „Radarwagen“ im dargestellten zeitlichen Umfang und unter Berücksichtigung bereits vorhandener Mitarbeiterinnen ein personeller Mehrbedarf von insgesamt 3,75 VZ-Stellen, was zusätzliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 167.250 € verursachen wird.

Bei Ausweitung der Radarüberwachung steigt ebenfalls der Planungs- und Koordinierungsaufwand für den Einsatz der Fahrzeuge. Hierzu ist ein Mehrbedarf von 0,25 VZ-Stellen im Innendienst erforderlich. Hierdurch entstehen Kosten in Höhe von 11.150 €.

Zusätzlich zu dem Mehrbedarf für die Besetzung der Radarwagen und der Koordinierung im Innendienst wird auch für die Bilderfassung (Fachbereich Straßenverkehr) und die Bearbeitung der Buß- und Verwarngelder (Fachbereich Recht und Ordnung) Personal benötigt. Angesichts der aktuell noch offenen Entwicklung bezüglich der zu erfassenden und zu bearbeitenden Vorgänge aus der Geschwindigkeitsüberwachung auf der BAB A 1 soll dieser Bedarf jedoch zunächst mit den vorhandenen Kräften aufgefangen werden.

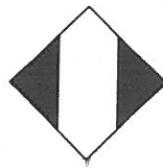
5.3. Einnahmeveränderungen

Die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Einnahmeveränderungen sind aufgrund der ungewissen Fallzahlentwicklung schwer zu kalkulieren. Es ist aber davon auszugehen, dass bei einer durchschnittlichen Einnahme je verwertbarem Foto von 23 € die dargestellten Ausgaben von ca. 515.000 € gedeckt werden.

6. Fazit:

Zusammenfassend dargestellt umfasst die Neuausrichtung der Radarüberwachung im Stadtgebiet eine

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch zusätzliche Messeinrichtungen und dadurch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus
- reduzierte Überwachung mit stationären Anlagen
- Ausweitung der mobilen Überwachung auf insgesamt 3 Fahrzeuge
- eine deutliche gesteigerte Flexibilität durch die unterschiedlichen Einsatzgebiete der mobilen Geräte
- Umrüstung bzw. Austausch der veralteten Technik auf moderne digitale Technik



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2015/0796

Der Oberbürgermeister

III/36-361-Ia

Dezernat/Fachbereich/AZ

22.10.15

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Rat der Stadt Leverkusen	02.11.2015	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet

Beschlussentwurf:

1. Der Beschluss zu Ziffer 2 der Ratsvorlage vom 26.08.2014 zu Vorlage Nr. 2014/0073 wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorhandenen beiden Kameras der stationären Geschwindigkeitsanlagen, die mit Nassfilmtechnik betrieben werden, auf digitale Technik umzurüsten und an den einsatzfähigen stationären Standorten im Stadtgebiet zu betreiben.
3. Derzeit nicht betriebsfähige Standorte werden nicht mehr hergerichtet. Hier kommt im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten ein Radarwagen zum Einsatz.

gezeichnet

Richrath

In Vertretung

Märtens

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen (Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunalaufsicht vom 26.07.2010), die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon:

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

1. Frau Samusch, FB 36, Telefon 3640
2. Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung an stationären Überwachungsanlagen (sog. Starenkästen).
3. Die Maßnahme dient der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet. Die Umsetzung ist damit nach § 82 GO zulässig.

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)
IA 360002300203, SK 523300 sowie Deckungsmittel über IA 360002300203, SK 526100

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)
ca. 38.000 €

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)
Evtl. Mittelaufstockung auf IA 360002300203, SK 523300 bedarfsorientiert für die Unterhaltung der Anlagen

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[nein]	[nein]	[nein]	[nein]

Begründung:

1. Aktuelle Situation:

In seiner Sitzung am 26.08.2014 hat der Rat der Stadt Leverkusen zu Vorlage Nr. 2014/0073 unter Ziffer 2 beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, die in der dortigen Begründung unter Ziffer 4.1. lit. a) genannten fünf Standorte zur stationären Radarüberwachung zu erhalten und unter Einbeziehung eines externen Anbieters an jedem dieser Standorte mit je einer digitalen Kamera neuester Technik zu betreiben.

1 ✓
18.
In Bezug auf die Vergabe der Dienstleistung an externe Anbieter erreichen die Verwaltung derzeit vermehrt Mitteilungen, dass bezüglich des Datenschutzes erhebliche Zweifel bestehen. Ein anhängiges Bußgeldverfahren in Bergisch-Gladbach wurde aufgrund dessen bereits eingestellt. Zudem werden Artikel veröffentlicht, wonach inzwischen auch die Kontrolle der eingesetzten Software bei der Ver- und Bearbeitung der Fotos durch externe Anbieter einer kritischen Prüfung unterzogen wird. Das Amtsgericht Leverkusen hat diesbezüglich vor kurzem in einer Anfrage die Rolle der IVL als „Privates Unternehmen zur Verarbeitung von Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung“ in Frage gestellt.

Daher bestehen derzeit erhebliche Bedenken, den beschlossenen Weg weiterhin zu gehen, da nicht auszuschließen ist, dass die so ermittelten Geschwindigkeitsverstöße ggfs. nicht verwertet werden können.

Der Fachbereich Straßenverkehr verfügt derzeit noch über zwei veraltete Kameras mit Nassfilmtechnik zur wechselweisen Bestückung der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, die aber auf digitale Fototechnik umgerüstet werden können. Das auf dem Markt verfügbare Filmmaterial in Kombination mit den vorhandenen Blitzlichtanlagen ist veraltet und nur bedingt geeignet, sodass derzeit aufgrund der schlechten Bildqualität eine Vielzahl von Verfahren eingestellt werden müssen. Neben dem Qualitätsverlust gestaltet sich die Beschaffung von Nassfilmen immer aufwendiger, da diese nur noch auf Anfrage hergestellt werden. Dies betrifft auch die Filmentwicklung. Hier besteht ebenfalls keine Gewähr dafür, dass der hierzu geschlossene Vertrag längerfristig aufrechterhalten bleibt.

Außerdem wird zur Bearbeitung der Nassfilm-Bilder eine Filmbühne benötigt, die zwar aktuell funktioniert, bei einem Defekt aber nicht mehr repariert oder ersetzt werden kann, da die Produktion dieser Filmbühne eingestellt wurde. Bei Ausfall der Filmbühne drohen daher nicht unerhebliche Einnahmeverluste.

2. Lösungsvorschlag:

Aus den dargelegten Gründen wird vorgeschlagen, die ursprünglich vorgesehene Maßnahme vorerst nicht weiter zu verfolgen, sondern abzuwarten, wie sich die Rechtslage entwickelt. Um aber weiterhin eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit durchführen zu können, sollen stattdessen die beiden vorhandenen Kameras auf digitale Technik umgerüstet und für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt werden.

Hierbei sollten alle aktuell betriebsbereiten Standorte genutzt werden. Derzeit nicht einsatzfähige Standorte sollten aus Kostengründen nicht hergerichtet werden. An diesen Stellen kann bedarfsorientiert im rechtlich zulässigen Rahmen ein Radarwagen eingesetzt werden.

Die Umrüstung der Kameras kostet ca. 38.000 € incl. MwSt. Die Mittel hierfür stehen im laufenden Haushalt zur Verfügung. Personelle Auswirkungen entstehen durch die Maßnahme nicht.



Viele unserer Kunden konnten sich bereits von den Vorzügen dieser neuen Technik überzeugen und profitieren vom flexiblen Einsatz der Geräte (mobil in der Fahrzeugfront und/oder im Heck, auf Stativ, semi-mobil / semi-stationär in der "SemiStation" und stationär im "TraffiTower 2.0"). Weitere Vorzüge des TraffiStar S 350-Messsystems können Sie den beigefügten Broschüren entnehmen.

Gerne berät Sie unser zuständiger Vertriebsmitarbeiter in einem persönlichen Gespräch über ihre momentanen und zukünftigen Planungen im Bereich der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung.

Wir freuen uns auf ein Gespräch mit Ihnen!

Mit freundlichen Grüßen
JENOPTIK Robot GmbH

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Steiner".

i.V. Peter Steiner
Leiter Regional Competence Center CEE

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Schulz".

i.V. Jörg Schulz
Leiter Global Service Center

Anlagen



TraffiStar S 350



Geschwindigkeiten messen.
Mit Laserstrahlen – stationär und mobil.

Damit alle sicher ans Ziel kommen: Mit Laserstrahlen Tempolimits überwachen

Bei schweren Unfällen durch nicht angepasste Geschwindigkeit trifft es zum überwiegenden Teil schwache Verkehrsteilnehmer. Deshalb gelten vor allem Kindergärten, Schulen, Spielstraßen und Seniorenresidenzen als besondere Gefahrenbrennpunkte in unseren Städten. Aber auch Autobahnen und Landstraßen, Tunnel, Alleen und Baustellen stehen ganz oben auf der Gefahrenliste der Unfallkommissionen. Das Ziel ist daher, möglichst alle Stellen, an denen trotz sinnvoller Geschwindigkeitsbegrenzung besonders gerne häufig zu schnell gefahren wird, durch systematische Kontrollen zu entschärfen.

Um die notwendige Überwachung einfach und effizient durchführen zu können, ist der Einsatz von automatisiert arbeitenden, modernen Geschwindigkeitsmesssystemen unverzichtbar. Somit sind wir als Hersteller gefordert, Polizei und Kommunen die Geräte zur Verfügung zu stellen, die den heutigen Anforderungen in vollem Umfang gerecht werden.

Um die Flexibilität bei der Verkehrsüberwachung und damit auch die Kosteneffizienz für unsere Kunden zu erhöhen, ist die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage TraffiStar S 350 sowohl mobil als auch stationär einsetzbar und erfüllt in überzeugender Weise alle Anforderungen von Polizei und Kommune an ein zeitgemäßes non-invasives Messsystem. TraffiStar S 350 dient zur Messung und beweiskräftigen Dokumentation der Geschwindigkeit vorbeifahrender Fahrzeuge. Dabei erfolgt die Geschwindigkeitsmessung auf Basis einer Laserpuls-Laufzeitmessung (LIDAR = Light Detection And Ranging). Die Art der Sensorik erlaubt einen uneingeschränkten Einsatz auch in Kurven, an unübersichtlichen Straßen und in Tunneln. Eine sichere Unterscheidung von Pkw und Lkw ist gewährleistet, so dass fahrstreifenbezogen unterschiedliche Fotoauslösegrenzwerte für Pkw und Lkw eingestellt werden können. Anders als bei Messsystemen mit in der Straßenoberfläche eingebauten piezo-elektrischen Sensoren oder Induktionsschleifen spricht man bei TraffiStar S 350 von einem Messsystem mit berührungsloser oder non-invasiver Sensorik.

Die Zuordnungssicherheit der errechneten Geschwindigkeit zu dem gemessenen Fahrzeug wird durch eine spezielle Markierung im Bild gewährleistet. Bei der Markierung handelt es sich um einen perspektivisch korrekt in das Foto eingebundenen Rahmen, der zusätzlich ein Feld mit dem gemessenen Geschwindigkeitswert enthält. Hierdurch wird die Zusammengehörigkeit des gemessenen Fahrzeugs, des Markierungsrahmens und des Geschwindigkeitswertes eindeutig und zweifelsfrei für den betroffenen Verkehrsteilnehmer visualisiert.

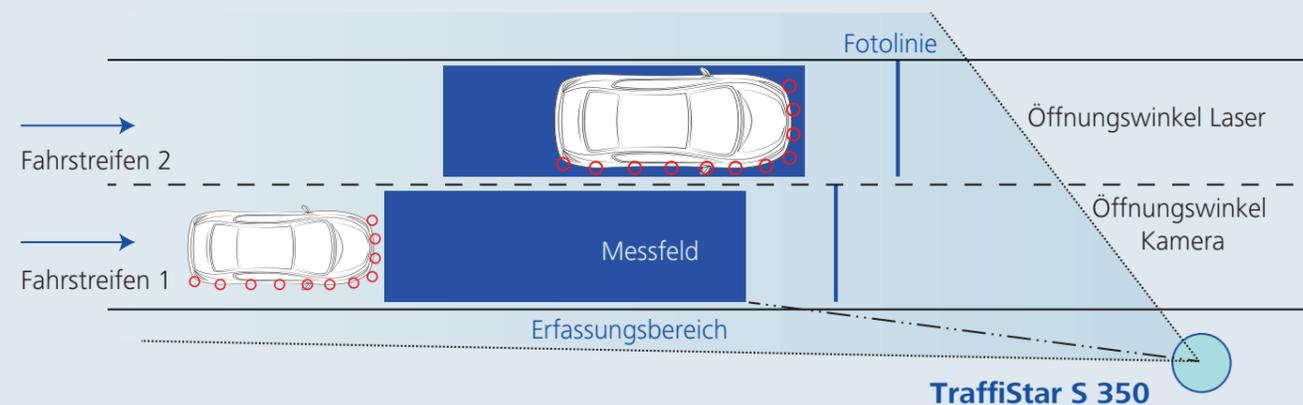
Das eigentliche Messfeld der TraffiStar S 350 beträgt lediglich 10 m. Dementsprechend ist es möglich, einen Messplatz auch unmittelbar hinter dem Ortseingangsschild einzurichten. Da der Abstand zwischen dem Ende des Messfeldes und dem Ort des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Fotoauslösung unter keinen Umständen mehr als 5 m betragen kann, sind Fehlzusammenordnungen beispielsweise aufgrund von Fahrstreifenwechsel ausgeschlossen. Dementsprechend ist es auch nicht erforderlich, dass die gesamte Zone der Messwertentstehung im Registrierfoto abgebildet sein muss.



Überschreiten mehrere Fahrzeuge im Messbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit, so lassen sich abhängig von der Bildwiederholrate der Kamera alle Geschwindigkeitsverstöße beweiskräftig dokumentieren.

Kommt es zu Einsprüchen von betroffenen Verkehrsteilnehmern, werden vereidigte Verkehrssachverständige mit der Prüfung des Vorgangs beauftragt. Im Rahmen einer Einzelfallprüfung lässt sich aus dem Foto und den detaillierten Entfernungs- und Winkelinformationen des dazugehörigen Datensatzes die Zuordnung des gemessenen Wertes zweifelsfrei ableiten.

Zur Dokumentation des Messwertes und der zugehörigen Verkehrssituation kommt die speziell für die Verkehrsfotografie in unserem Hause entwickelte ROBOT SmartCamera IV zum Einsatz. Diese Kamera besitzt zwei Bildsensoren, so dass automatisch die Kamera zur Fotoauslösung angesteuert werden kann, die aufgrund ihrer Objektiv-brennweite eine optimale Bildauswertung erlaubt.



TraffiStar S 350 im MiniRack – Ein non-invasives System für stationäre und mobile Anwendungen auf Laserbasis

Verkehrssicherheitsstrategien der Zukunft können durch den Einsatz flexibler Lösungen entscheidend optimiert werden. Um die Flexibilität bei der Verkehrsüberwachung und damit auch die Kosteneffizienz für unsere Kunden zu erhöhen, wird der Laserscanner mit der SmartCamera IV in einem MiniRack kombiniert. Dieses kann in den unterschiedlichsten Überwachungssituationen zum Einsatz kommen – sowohl stationär in einem Gehäuse wie dem TraffiTower 2.0 (2014 mit dem „iF product design award“

ausgezeichnet) als auch semistationär mit der SemiStation oder mobil in verschiedenen Anwendungen.

Mobil kann das MiniRack sowohl in einem Fahrzeugeinbau oder aber – geschützt durch das einfach zu handhabende TraffiTop-Designgehäuse auf dem Stativ verwendet werden. Diese Möglichkeit, das MiniRack variabel sowohl stationär, semistationär, als auch mobil einzusetzen, erhöht die Flexibilität und Kosteneffizienz für unsere Kunden nachhaltig.

Dieser innovative Systemansatz erfordert keinerlei neuen Komponenten. Das MiniRack verwendet mit der ROBOT SmartCamera IV und dem Laserscanner zugelassene und bewährte Kernkomponenten. Es kombiniert sie mit einem innovativem System-Engineering- und Design-Ansatz. Zur vereinfachten Einrichtung des Systems wird eine halbautomatische Ausrichthilfe verwendet.

- Konzipiert für die flexible Nutzung und einfache Rotation zwischen stationären, semistationären und mobilen Anwendungen
- Höchste Kosteneffizienz für unsere Kunden: auch vor- und nachgelagerte Prozesse wie Schulung des Messpersonals oder Auswertung der Daten werden vereinfacht, da nur ein System für alle Anwendungen verwendet wird
- Non-invasive Sensortechnologie: keine Eingriffe in der Fahrbahnbelag sind notwendig
- Einsatz zugelassener und bewährter Kernkomponenten im MiniRack: ROBOT SmartCamera IV, Laserscanner
- Maximaler Schutz der Technik
- Leichte Handhabung und Transport
- Schnelle Inbetriebnahme durch Plug-and-Play-Mechanismus



Stationäre Anwendung: TraffiStar S 350 im TraffiTower 2.0 Design-Innovation mit hohem Nutzwert

Der TraffiTower 2.0 für die stationäre Laser-Geschwindigkeitsüberwachungsanlage TraffiStar S 350 besitzt Qualitäten eines Designobjektes und erfüllt in überzeugender Weise die hohen Funktionalitäts- und Bedienungsansprüche von heute. Die einzelnen Segmente des TraffiTower 2.0 bieten Platz für mehrere Systeme und Baugruppen, die bisher in separaten Gehäusen oder Schaltschränken untergebracht werden mussten, und lassen sich für die unterschiedlichen Aufgabenstellungen messplatzspezifisch ausrichten. Der TraffiTower 2.0 kann bis zu zwei Messsysteme aufnehmen und so damit für beide Fahrrichtungen gleichzeitig den ankommenden und abfließenden Verkehr überwachen. Das TraffiStar S 350-Messsystem wird einfach in das Gehäuse eingeschoben und kann so problemlos zwischen verschiedenen Gehäusen oder anderen Anwendungen gewechselt werden.

- Hohe Kosteneffizienz, da mehrere Messstandorte mit wenigen Messsystemen betrieben werden können
- Flexibler Einsatz durch Einbau von bis zu zwei unabhängig voneinander arbeitenden Messsystemen – beide Fahrrichtungen können also mit nur einem Gehäuse überwacht werden
- Anthrazitfarbener Korpus und hochglanzweißlackierte Seitenverkleidungen oder aus geprägtem Edelstahl (moosgraue Außenverkleidung für außerstädtische Bereiche)
- Sabotagesichere Verbindung der einzelnen Elemente
- Sichere Fahrzeugdetektion und qualitativ hochwertige Messfotos durch schussfeste Glasscheiben
- Wechselweiser Einsatz der geeichten Mess- und Fotoeinheit samt Blitztechnik an unterschiedlichen hierfür vorbereiteten Standorten (Standorte unterliegen keiner gesonderten Eichpflicht)

Mobile Anwendung: TraffiStar S 350 im Stativeinsatz Maximale Flexibilität bei maximalem Schutz

Mobil kann TraffiStar S 350 unter anderem auf einem Stativ zum Einsatz kommen. Dazu wird das MiniRack im Design-Schutzgehäuse TraffiTop auf einem Stativ installiert. Das TraffiTop dient dem Schutz der Messtechnik vor Witterungseinflüssen wie Regen, Schnee, Sand und Staub (IP45) (IP54) und ist an der Ober- und Rückseite mit einer Klappe ausgestattet. So ist das Einschalten des Systems, ein Blick auf das Kamera-Display, der Zugang zu den Anschlüssen und das Einstellen der Objektive jederzeit ohne Probleme möglich. Das TraffiTop dient gleichzeitig als Transportkoffer.

- Ermöglicht die flexible Wahl eines Messortes
- Sicherer und schneller Aufbau am Messort
- Einfaches Ausrichten und sofortige Bereitschaft für den Messbetrieb
- Unauffälliger Messeinsatz in jedem Gelände, auch hinter Leitplanken
- Fahrzeugunabhängiger Betrieb des Systems
- Maximaler Schutz der Messtechnik durch Design-Gehäuse
- Keine gesonderte Zulassung oder Eichung notwendig (nur MiniRack-Messtechnik unterliegt der Zulassungspflicht)



Mobile Anwendung: TraffiStar S 350 im Fahrzeugeinsatz Flexibles Konzept für Front, Heck und Seite

Im Fahrzeug kann das MiniRack als Front-, Heck- oder Seiteneinbau zum Einsatz kommen. Es wird in einem Halter im Heck, an der Seite oder im Bereich des Beifahrersitzes platziert. Der Fahrzeugeinbau ist so konzipiert, dass kein Eingriff in die Fahrzeugkonstruktion erforderlich ist. Daher ist auch ein Wechsel zwischen verschiedenen Fahrzeugen ohne Probleme möglich.

- Ermöglicht die flexible Wahl eines Messortes
- Extrem schnelle Installation und Ausrichtung im Fahrzeug am Messort, daher kann der Standort schnell gewechselt werden
- Einfaches Ausrichten und sofortige Bereitschaft für den Messbetrieb
- Unauffälliger und witterungsunabhängiger Messeinsatz
- Einfacher Wechsel zwischen Front-, Heck- und Seitenmessung
- Keine gesonderte Zulassung oder Eichung notwendig (nur MiniRack-Messtechnik unterliegt der Zulassungspflicht)
- Keine Eichung des Messfahrzeugs nötig
- Individuelle und ergonomische Arbeitsplatzeinrichtung im Fahrzeug möglich



Semistationäre Anwendung: TraffiStar S350 in der SemiStation Temporäre Überwachung von Unfallhäufungsstellen und Gefahrenschwerpunkten

Unsere neue SemiStation kombiniert die Vorzüge der mobilen und stationären Geschwindigkeitsüberwachung. Mit diesem innovativen Systemkonzept überwachen Sie temporär Unfallhäufungsstellen und Gefahrenschwerpunkte – bis zu 10 Tage mit einer Akkuladung. Die SemiStation lässt sich schnell und einfach von Messplatz zu Messplatz versetzen. So können Sie gefährliche Streckenabschnitte flexibel überwachen, ohne dass sich die Verkehrsteilnehmer auf eine fest installierte stationäre Anlage „einstellen“. Die Überwachungsmaßnahme führt im gesamten Streckenbereich zur Geschwindigkeitsreduktion.

Die SemiStation besteht aus zwei Baugruppen: Im oberen Bereich befindet sich die Messeinheit mit Laserscanner und Kamera und im unteren Bereich die Akkumulatoren für den Betrieb der Verkehrsüberwachungsanlagen, die Zubehörkomponenten sowie die Anhängertechnik. Das laserbasierte Messgerät TraffiStar S 350 wird per Plug-and-Play-Mechanismus in den KFZ-Anhänger integriert. Das Messgerät selbst können Sie natürlich auch flexibel in einem fest installierten TraffiTower oder als mobile Anwendung in Ihrem Messfahrzeug benutzen.

Die SemiStation bietet Ihnen höchste Flexibilität bei der Festlegung des Messplatzes gepaart mit minimalem Personalaufwand. Mit dem elektro-hydraulisch einstellbaren Fahrwerk und einer Fernbedienung bringen Sie den Anhänger ohne Probleme an die vorgesehene Position des Messplatzes und senken ihn auf den Boden ab. Zum Schutz des Anhängers ist die Anhängerdeichsel einklappbar und mit einem Schloss gesichert. Optional können zum Schutz der Anlage eine automatische Schaumlöschanlage, Schlag- und GPS-Bewegungsmelder sowie ein Mobilfunkmodem (auch zur Falldatenübertragung) installiert werden.

- Kurzfristige Einsatzbereitschaft
- Minimaler Personalaufwand gegenüber mobiler Überwachung
- Ideal für den temporären Einsatz (bis zu 10 Tage mit einer Akkuladung, je nach Fallanzahl)
- Geschützt gegen Vandalismus
- Unauffälliger Messeinsatz
- Keine gesonderte Zulassung oder Eichung notwendig (geeichte und zugelassene MiniRack-Messtechnik)



Auf das Foto kommt es an!

Mit der selbstentwickelten und eigenproduzierten ROBOT SmartCamera IV setzt die Jenoptik-Sparte Verkehrssicherheit in der fotografischen Verkehrsüberwachung neue Maßstäbe.

Dank der zwei integrierten und unabhängig voneinander einstellbaren Aufnahmesysteme sind gestochen scharfe Aufnahmen mit einwandfreier Fahrzeugführer- und Kfz-Kennzeichenerkennbarkeit selbstverständlich.

Der extreme Dynamikumfang der Kamera und die Verwendung von zwei speziell für die fotografische Verkehrsüberwachung adaptierten Hochleistungsobjektiven sind Garanten für eine beispielhaft hohe Auswertequote.

Die digitale Signatur macht die Bilddaten fälschungssicher und gerichtsverwertbar. Aber auch das Thema Datenschutz wurde durch ein durchdachtes Soft- und Hardware-Sicherungskonzept umfassend berücksichtigt. Dazu zählt unter anderem die Verschlüsselung der Bilddaten.

Höchste Flexibilität im Einsatz ist ebenso selbstverständlich wie große Rechenleistung bei geringem Stromverbrauch. Dabei kommt die ROBOT SmartCamera IV ohne drehende Teile wie Lüfter oder konventionelle Festplatte aus.

Auch bei hoher Verkehrsdichte ist eine durchgängige Erfassung einzelner Fahrzeuge gewährleistet.

Das einheitliche und klare Bedienkonzept erfordert nur eine minimale Einarbeitungszeit. Die Steuerung lässt sich über Laptop oder Tablet aufrufen und ermöglicht ein schnelles und komfortables Einstellen des Messsystems vor Ort. Umfangreiche Anzeigen im Kamera-Display geben sofort und übersichtlich Auskunft über den aktuellen Status des Systems.

- Kompaktes Gehäuse mit zwei integrierten und unabhängig voneinander einstellbaren Aufnahmesystemen
- Höchste Dynamik
- Automatische Belichtungsregelung
- Besonders lange Lebensdauer und hohe Robustheit, da keine beweglichen Komponenten wie Lüfter oder Festplatten zum Einsatz kommen
- Low-Power-Technologie
- Passives Kühlsystem
- Info-Display und Status-LED
- Übernahme und Weiterleitung der Messdaten mittels USB-Stick oder per Datenfernübertragung
- Umfangreiche Objektivauswahl



TraffiStar S 350-Ergebnisaufnahme mit eingeblendetem Auswerterahmen und zugeordnetem Geschwindigkeitswert



TraffiDesk II Workstation für die computerunterstützte Auswertung der digitalen Messfotos

TraffiStar S 350-Datenkommunikation (optional)

Selbstverständlich bietet die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage TraffiStar S 350 alle Möglichkeiten einer modernen bidirektionalen Datenkommunikation. So können die abgespeicherten Messvorgänge mit einem externen Computer (Notebook) über LAN (Local Area Network) oder W-Lan herunter geladen werden, und gleichzeitig lässt sich eine Einstellung und Bedienung der Kamera vornehmen.

Bekanntlich können heute problemlos Datenpakete mit praktisch unbegrenztem Volumen unter Nutzung verschiedener Netze übertragen werden. Damit ist es möglich, die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage TraffiStar S 350 vom Büro aus zu steuern und die Messvorgänge über große Distanz direkt in die Auswertestelle zu übertragen.

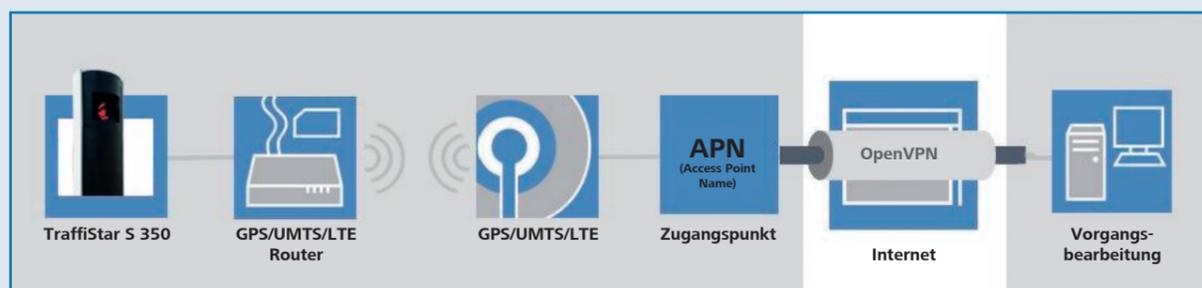
Die Wahl der Verbindung ist in der Regel abhängig vom Standort. Befindet sich eine Telekommunikationsleitung im Bereich der Messanlage, lässt sich eine so genannte Standleitung (Daten-Direktverbindung) mit einem hohen Datendurchsatz einrichten. Diese

Leitung ist eine direkte „Punkt-zu-Punkt-Verbindung“ und ist somit physikalisch getrennt von anderen öffentlichen Netzen. Alternativ hierzu kann die Datenverbindung auch über eine übliche Digital Subscriber Line (DSL) erfolgen. Hierbei ist eine Trennung des Datenverkehrs via VPN (Virtual Private Network) vom öffentlichen Netz (Internet) sicherzustellen.

Da eine Telekommunikationsleitung nicht an allen Messstandorten vorhanden ist, bietet die JENOPTIK Robot GmbH mit der mobilen Datenkommunikation über VPN eine äußerst sinnvolle Lösung. Die mobile Anbindung ermöglicht eine sichere bidirektionale machine-to-machine (m2m) Datenkommunikation unter Nutzung von GPRS-basierenden Mobilfunktechnologien. Für das Produkt und somit für die Anbindung und Übertragungswege hat unser Partner das anerkannte Datenschutz-Gütesiegel des Unabhängigen Landeszentrums für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD) erhalten. Die Unabhängigkeit von einzelnen Providern bietet darüber hinaus eine deutlich höhere Netzabdeckung.

Fünf überzeugende Gründe für bidirektionale Datenkommunikation:

- Höhere Betriebssicherheit und optimale Systemverfügbarkeit
- Online-Übermittlung der Vorfallsdaten direkt in die Behörde
- Früherkennung von Störungen mit sofortiger Einleitung geeigneter Maßnahmen
- Permanente Qualitätskontrolle zur Optimierung der Auswertequote
- Einsparung von Personal- und Wartungskosten



Flexible Auswertesoftware zur automatisierten Verarbeitung von Verstößen

Die Auswertesoftware TraffiDesk ist die ideale Lösung für die automatisierte Auswertung und Verarbeitung von Verkehrsüberwachungsdaten. Ob als Einzelmodul oder als umfassende Anwendung aller Softwaremöglichkeiten bietet TraffiDesk die Flexibilität, die zur Erfüllung von spezifischen Kundenanforderungen und -prozessen gefordert ist. Die Software ist so variabel konzipiert, dass sie sowohl für Einzelplatzlösungen als auch für große Auswerteabteilungen mit Hunderten von Arbeitsplätzen konfiguriert werden kann. TraffiDesk verfügt über eine Reihe von Anwendungen, die den gesamten Auswertungsprozess automatisieren: vom Datenimport über die Datenauswertung und das Qualitätsmanage-

ment bis hin zur Vorfallsfreigabe. Das im Hintergrund ablaufende Vorgangsbearbeitungssystem steuert dabei den korrekten Durchlauf der Daten. Bearbeitungszeiten werden so deutlich reduziert und der Output erheblich gesteigert.

- Steigerung der Effizienz in der Auswertung
- Modularer Aufbau von Anwendungen
- Minimiert manuelle Eingriffe
- Eliminiert das Fehlerpotenzial und steigert die Betriebseffizienz
- Anwenderfreundliche und intuitive Arbeitsoberfläche



TraffiStar S 350-Anwendungsvorteile auf einen Blick:

- Sicheres Messverfahren auf Laserbasis
- Hohe Kosteneffizienz durch flexible Nutzungsmöglichkeit der Messtechnik im stationären, semistationären und mobilen Einsatz
- Mehrzielfähigkeit (Erfassung sämtlicher Fahrzeuge im Messbereich über alle Fahrspuren hinweg)
- Mögliche Aufnahme von zwei Messsystemen zur gleichzeitigen Überwachung beider Fahrtrichtungen im TraffiTower 2.0
- Non-invasive Sensorik, daher kein Eingriff in den Straßenbelag erforderlich
- Pkw-/Lkw-Selektierung, mögliche Einstellung von unterschiedlichen Fotoauslöse-Grenzwerten für Pkw und Lkw
- Lediglich 10 m lange Messstrecke, daher Einsatz unmittelbar hinter einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglich
- Zweifelsfreie Messwertzuordnung, da Fotoauslösung maximal 5 m nach Verlassen der Messstrecke
- Im Bild eingebledeter Auswerterahmen mit Feld für gemessene Geschwindigkeit (hierdurch ist die Zusammengehörigkeit des gemessenen Fahrzeugs, des Markierungsrahmens und des konkreten Geschwindigkeitswerts klar erkennbar)
- Nachvollziehbarkeit der Messung durch Sachverständigen
- Einsatz auch in Kurven und Tunneln
- Beweiskräftige Dokumentation von Lkw-Durchfahrtsverbots-Missachtungen
- Messplatzzeichnung entfällt
- Design-Innovation mit hohem Nutzwert
- Wechselweiser stationärer, semistationärer und mobiler Einsatz der Mess- und Fototechnik im MiniRack an verschiedenen Standorten
- Hoher Dynamikumfang der ROBOT SmartCamera IV für eindeutige Fahrzeugführer- und Kennzeichen-Identifikation, damit verbunden optimale Auswertequote
- Datenfernübertragung (auch GPRS/UMTS/LTE)
- Geringer Auswerteaufwand infolge klarer und zweifelsfreier Zuordnung der Messergebnisse

Weitere Vorteile

- Die JENOPTIK Robot GmbH ist Hersteller der Mess-, Foto- und Blitztechnik. Als einziger Anbieter der Welt verfügen wir über alle wichtigen Sensortechnologien: Laser, Radar, Piezo-Sensoren und Induktionsschleifen. Damit sind wir in der Lage, das für die jeweilige Aufgabenstellung optimale Messsystem anzubieten und eine in jeder Beziehung objektive Kundenberatung durchzuführen
- Zugehörigkeit zur Jenoptik AG, einem der bedeutendsten Technologie-Konzerne Europas
- Dezentrale Servicestruktur
- DIN EN ISO-9001-Qualitätszertifizierung



Wir unterstützen Ihre Verkehrssicherheitsprojekte. Unser Service sorgt für Betriebssicherheit!

Neben der messgenauen und zuverlässigen Technik bieten wir eine Reihe von Services für alle Belange rund um TraffiStar S 350.

Alle Reparaturen und Serviceleistungen werden garantiert schnell und sicher durch unsere eigene Serviceabteilung in Monheim am Rhein, durch unsere Service-Niederlassungen in Deutschland oder in autorisierten Vertragswerkstätten ausgeführt.

Unser Team von geschulten Außendienstmitarbeitern steht Ihnen jederzeit vor Ort für technischen Service zur Verfügung und gibt auch gerne Projektierungshinweise.

Mit unseren Servicepaketen (Basis, Standard, Plus) bieten wir darüber hinaus optimierte Serviceleistungen zur Minimierung Ihres Betreuungsaufwandes bei gleichzeitiger Maximierung der Betriebssicherheit Ihrer Anlagen.

TraffiStar S350 Geräte können innerhalb des Dienstleistungsprogramms Traffic Service Providing auch von uns betrieben werden, so dass praktisch keine Kosteninvestition für kommunale Behörden anfällt. Die Leistungen von Traffic Service Providing werden durch eine Fallpauschale abgegolten.





Verkehrsüberwachungstechnik „Made in Germany“

Die Jenoptik-Sparte Verkehrssicherheit ist seit Jahrzehnten einer der weltweit führenden Anbieter von Systemen für die mobile und stationäre Überwachung des fließenden Verkehrs. Höchste Verarbeitungsqualität und unsere Zuverlässigkeit haben unsere Marke gleichermaßen geprägt wie unser Anspruch an die praxisperechte Bedienung. Unsere eigene leistungsfähige Entwicklungsabteilung für Kamera-Technologie und Datenauswertung sichert uns seit Jahrzehnten die einzigartige Fertigungstiefe, kürzeste Innovationszyklen und einen entscheidenden Vorsprung im Wettbewerb.

JENOPTIK | Traffic Solutions

JENOPTIK Robot GmbH

Opladener Straße 202 | 40789 Monheim am Rhein

Tel.: 02173 3940-0 | Fax: 02173 3940-131

verkehrssicherheit@jenoptik.com

www.jenoptik.com/vs

Hauptfirmensitz der JENOPTIK Robot GmbH ist Monheim am Rhein in Deutschland. Weltweit ist Jenoptik Robot in mehr als 80 Ländern vertreten und unterhält eigene Niederlassungen auf nahezu allen Kontinenten.