

BESCHLUSSVORLAGE



Vorlagen Nr: 10/0267/2016

Verantwortung: Augenstein, Jürgen

Beratung über die Vorgehensweise bei der Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

| Beratungsfolge dieser Vorlage/Nr. | am | Öffentlichkeitsstatus | Ergebnis |
|-----------------------------------|------------|-----------------------|--------------|
| Gemeinderat | 09.11.2016 | öffentlich | Entscheidung |

Antrag an den Gemeinderat / Ausschuss:

Der Gemeinderat möge über die Vorgehensweise bei der Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen entscheiden, damit evtl. notwendige Mittel bei den Haushaltsplanberatungen berücksichtigt werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

| ja <input checked="" type="checkbox"/> (dann bitte Tabelle ausfüllen) nein <input type="checkbox"/> (dann keine weiteren Eintragungen) | | | |
|--|---|--|---|
| Gesamtkosten der Maßnahme | Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.) | Finanzierung durch kommunalen Haushalt | Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen) |
| | | | |
| Haushaltsmittel stehen wie folgt zur Verfügung: (Invest.-Nr., Sachkonto, Produkt, Kostenstelle eintragen) | | | |
| Siehe Sachverhalt – entsprechend Beschluss des GR im Haushalt noch zu berücksichtigen | | | |
| Agenda | nein <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | Handlungsfeld: | |
| Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO) | nein <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> | Durchgeführt am | |

Vermerk der Verwaltung:

| | | | |
|------------|-----|-------|-------------|
| Abstimmung | Ja: | Nein: | Enthaltung: |
| Sonstiges: | | | |

Sachverhalt:

Die Verkehrsüberwachung in der Gemeinde Karlsbad resultiert aus dem im Jahr 1991 beschlossenen „integrierten Verkehrskonzept“. Ein wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes war die Überwachung des fließenden Verkehrs an den Ortseinfahrten der Ortsteile der Gemeinde Karlsbad. Es wurden deshalb an insgesamt 13 Stellen stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen errichtet.

Im Juli 2004 stand die Thematik „Verkehrsüberwachung“ erneut auf dem Prüfstand der politischen Gremien und es wurde beschlossen, grundsätzlich daran fest zu halten. Aufgrund des Alters der stationären Messanlagen und der Problematik, dass die Produktion dieses Anlagentyps ausgelaufen war und somit keine Ersatzteile mehr zur Verfügung standen, wurden in den Jahren 2005 bis 2007 die alten stationären Messanlagen (Lichtschrankensensoren der Fa. ESO) ausgetauscht und an **10 Stellen** wurden neue stationäre Messanlagen der Fa. Traffipax aufgestellt. Auf drei der früheren Standorte wurde verzichtet, da gerade in Langensteinbach an den Kreisverkehren (Weinbrennerstraße und Ettlinger Straße) dies nicht mehr notwendig erschien und in Spielberg in der Karlsruher Straße, da die Örtlichkeit nicht für eine Messanlage geeignet war. Insgesamt stehen für die 10 Stellen (= 20 Leergehäuse) **vier** Kameraeinschübe zur Verfügung, davon ist ein Kameraeinschub mit digitaler Aufnahmetechnik vorhanden.

Während anfangs der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an den Ortseinfahrten noch Überschreitungen von knapp 10 % aller gemessenen Fahrzeuge an den stationären Messanlagen festzustellen waren, hat sich dies während der ersten drei Jahre bereits deutlich auf unter 2 % reduziert und liegt nun schon seit Jahren noch zwischen 0,1 bis 0,2 %. Bei durchschnittlich im Jahr stationär gemessenen 3 Millionen Fahrzeuge allerdings immer noch bei rd. **4.500** Verstößen pro Jahr; davon rd. **40** Verstöße im Bußgeldbereich (rd. 0,001 %). Eine ganz enorme Steigerung bei den Verstößen ergab sich im Jahr 2016 aus der Messanlage Hailerstraße in Richtung Langensteinbach, an welcher nun der Grenzwert aufgrund der dort bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf 39 km/h herunter gestellt wurde. Hier lag die Überschreitungsquote bei 2,2 %, was dann auch die Erhöhung in der Gesamtbetrachtung auf 0,35 % (gegenüber den Vorjahren bei unter 0,2 %) verursacht – in absoluter Zahl ausgedrückt: 6.249 Verstöße an dieser Messstelle. Die Gesamtzahl der gemessenen Fahrzeuge hat sich gegenüber 2014 etwas reduziert, was auf teilweise defekte Messstellen an verkehrsstarken Straßen zurückzuführen ist, die derzeit nicht überwacht werden können.

| Stationäre Messungen | <u>2014</u> | <u>2015</u> | <u>bis 30.09.2016</u> |
|-----------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| Gemessene Fahrzeuge | 3.249.078 | 2.656.725 | 2.674.802 |
| Anzahl Verstöße | 3.772 | 4.973 | 9.462 |
| in Prozent | 0,12% | 0,19% | 0,35% |

Hinzu kommen die **mobilen** Messungen, die seit der Ausmusterung des früher in Gemeindeeigentum stehenden mobilen Messfahrzeuges über einen externen Dienstleister abgewickelt werden. Derzeit werden 22 mobile Messtermine im Jahr abgehalten. Da bei einer mobilen Messung an einem Messtag zwischen drei und vier Messstellen abgedeckt werden können, und an rd. 35 Stellen regelmäßige Messungen stattfinden, beschränkt sich die Zahl der Messungen je Messstelle im Jahr auf 2 bis max. 3 Messungen an der jeweiligen Messstelle. Bei einer entsprechender Ausweitung der Messstellen (aufgrund Lärmaktionsplanung) führt dies dazu, dass sich die Messdichte an anderen Stellen reduziert,

soweit die Anzahl der mobilen Messungen gleich bleibt. Die mobilen Messungen finden in erster Linie in den „Tempo-30-Zonen“ statt. Dort wird verstärkt auf die Überwachung im Bereich von Schulen und Kindergärten Wert gelegt. Im vergangenen Jahr wurden dann auch Teilbereiche der aufgrund der Lärmaktionsplanung entstandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Verlaufe der Hauptstraße, Ettlinger Straße, Weinbrenner Straße, Pforzheimer Straße und Hailerstraße überwacht. Bei den mobilen Messungen liegt die Überschreitungsquote deutlich höher als bei den stationären Messungen, hier sind im Durchschnitt 10 bis 12 % aller gemessenen Fahrzeuge zu schnell. Hier wurden bei den Messungen in der Ettlinger Straße und Pforzheimer Straße etwas über dem Durchschnitt liegende Werte (15 bzw. 18 %) festgestellt, im Verlaufe der Hauptstraße lag die Anzahl der Verstöße mit nur 5 % und in der Weinbrennerstraße mit 9 % unter bzw. bei diesem Durchschnitt. Bei rd. 30.000 gemessenen Fahrzeugen ergibt dies rd. **3.500** Verstöße pro Jahr, davon rd. **50** Verstöße im Bußgeldbereich (rd. 0,18 %).

| Mobile Messungen | <u>2014</u> | <u>2015</u> | <u>bis 30.09.2016</u> |
|-------------------------|--------------|--------------|-----------------------|
| Gemessene Fahrzeuge | 28.134 | 34.193 | 28.651 |
| Anzahl Verstöße | 2.695 | 3.809 | 3.110 |
| in Prozent | 9,58% | 11,14% | 10,85% |

Sporadisch werden auch durch das Landratsamt Karlsruhe mobile Messungen (Wilhelm-Roether-Straße, Fischweier Abtalstrecke) im Bereich Karlsbad vorgenommen.

Ein weiterer Teil der Verkehrsüberwachung stellt der „**Ruhende Verkehr**“ dar. Hier werden durchschnittlich rd. **2.800** Verstöße pro Jahr festgestellt. Dies sind in erster Linie Parkverstöße aber auch Nichtbeachten von Durchfahrtsverboten.

| Ruhender Verkehr / Durchfahrtsverbote | <u>2014</u> | <u>2015</u> | <u>bis 30.09.2016</u> |
|--|---------------|--------------|-----------------------|
| Ruhender Verkehr | 2.582 | 2.901 | 2.429 |
| Durchfahrtsverbote | nicht separat | 197 | 71 |
| Anzahl Verstöße Gesamt | 2.582 | 3.098 | 2.500 |

Nach Aufsummierung der festgestellten Verstöße im Bereich der stationären und mobilen Geschwindigkeitsmessungen sowie der Verwarnungen beim „Ruhenden Verkehr“ und im Bereich von Durchfahrtsverboten ergeben sich insgesamt pro Jahr rd. 10.000 – 12.000 Fälle; diese Anzahl ist im Jahr 2016 durch die Überschreitungen im Zuge der Hailerstraße deutlich nach oben gegangen.

| Gesamt Owi | <u>2014</u> | <u>2015</u> | <u>2016</u> |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| Anzahl Verstöße | 9.049 | 11.880 | 15.072 |

Aus diesen Fallzahlen resultieren die Einnahmen an Verwarnungsgeldern. Hier muss angemerkt werden, dass die Gemeinde Karlsbad die Geschwindigkeitsmessungen aufgrund einer vom Regierungspräsidium Karlsruhe erteilten Zustimmung als weitere Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes erledigt. Dadurch darf die Gemeinde auch an klassifizierten

Straßen Geschwindigkeitsmessungen durchführen. Allerdings ist dadurch auch bedingt, dass die Gemeinde nur für die im Verwarnungsbereich festgestellten Verstöße die Zuständigkeit hat. Alle Verstöße im Bußgeldbereich und auch die Verwarnungen, bei denen das Verwarnungsangebot durch die Betroffenen nicht angenommen wird, und somit ein Bußgeldverfahren eröffnet wird, müssen an das Landratsamt abgegeben werden. Die Einnahmen aus bezahlten Verwarnungsgeldern stellen sich in den betrachteten Zeiträumen wie folgt dar:

| Verwarnungsgelder | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------|--------------|---------------|---------------|
| Zahlungen | 128.121,25 € | 169.465,36 € | 227.645,21 € |
| abz. Überleitungen *) | - 9.570,00 € | - 13.345,00 € | - 16.000,00 € |
| verbleibt Gemeinde | 118.551,25 € | 156.120,36 € | 211.645,21 € |

(Wert des Abzugsbetrages für Überleitungen nicht im Detail ermittelt, aus OWI-Statistik hochgerechnet)

Da die Verkehrsüberwachung als Instrumentarium zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dient, soll hier **keine Einnahmequelle** für die Gemeinde erschlossen werden. Die erzielten Einnahmen reichen auch nicht aus, um die Ausgaben für die Verkehrsüberwachung zu decken. An Sachausgaben waren in den bisherigen Haushalten insgesamt 30.000 EUR für Wartung und Reparaturen an stationären Messanlagen und Messtafeln sowie 20.000 EUR für mobile Messungen und Auswertung der Verstöße eingestellt. Die Aufwendungen für das Ordnungswidrigkeitenverfahren belaufen sich auf rd. 10.000 EUR pro Jahr und die Abschreibungen betragen rd. 4.000 EUR pro Jahr. Nicht im Detail zu beziffern sind die Kosten für Fahrzeuge, Büromaterial, Porto, Dienstkleidung und dergleichen mit insgesamt rd. 25.000 EUR, da diese nicht auf den Bereich der Verkehrsüberwachung im Einzelnen ausgewiesen werden. Bei den Personalkosten fallen für den Gemeindevollzugsdienst insgesamt rd. 140.000 EUR pro Jahr an. Auch hier kann nicht genau beziffert werden, welcher Anteil auf die reine Verkehrsüberwachung zu rechnen ist. Weiter fallen im Bereich Rechnungsamt/Gemeindekasse für die gesamten Zahlungen und Verbuchungen der OWI-Fälle und Ordnungsamt Personalkostenanteile für die Verkehrsüberwachung an. Die Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung stellen somit zumindest eine Teilfinanzierung dar.

Das Ziel der Verkehrsüberwachung wird aber erreicht. Gerade der ganz enorme **Rückgang** bei den stationären Messungen und der Tatsache, dass sich die Überschreitungsquote hier zwischen 0,1 % und 0,2 % eingependelt und auch gehalten hat, zeigt, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Wesentlichen an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten und somit die Ortseinfahrten ein Stück weit sicherer wurden. Für die Hailerstraße ist davon auszugehen, dass die derzeit festgestellte Überschreitungsquote von 2,2 % sich auch entsprechend reduzieren wird. Auch bei den mobilen Messungen hat sich gegenüber den Vorjahren eine leichte Reduzierung der Überschreitungsquote ergeben, obwohl hier mit 10 % – 15 % an Überschreitungen durchaus noch Verbesserungsmöglichkeiten bestehen.

In den letzten beiden Jahren hat sich allerdings gezeigt, dass die Kosten für **Wartung und Reparaturen** mit bisher 30.000 EUR pro Jahr nicht ausreichend sind. Da die stationären Anlagen nun auch „in die Jahre“ gekommen sind, stehen etliche Reparaturen an den Sensoren und teils auch Fahrbahndeckenerneuerungen an, weshalb ein Teil der Messanlagen derzeit nicht betrieben werden kann. Daher wurden die benötigten

Haushaltsmittel für 2017 und 2018 entsprechend angepasst und für folgende Haushaltsjahre werden für Wartung und Reparaturen an den vorhandenen Messanlagen jährlich etwa 44.000 EUR (statt bisher 30.000 EUR) notwendig. Dies resultiert daraus, dass die Sensoren im Schnitt ca. 7,5 Jahre genutzt werden können und die Fahrbahndecke an einer Messstelle im Schnitt ca. 15 Jahre hält. Die Erneuerung der Sensoren kostet rd. 6.000 EUR pro Messstelle und die Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich einer Messstelle kostet ebenfalls rd. 6.000 EUR; also somit auf ein Jahr betrachtet rd. 24.000 EUR. Hier kommen die Kosten für die zweimalige Wartung im Jahr mit insgesamt rd. 16.000 EUR und Kosten für sonstige Reparaturen an Messtafeln oder Kameraeinschüben mit rd. 5.000 EUR hinzu.

Für das weitere Vorgehen bei den stationären Geschwindigkeitsmessungen stellt sich nun konkret die Frage, wie mit den defekten Messstellen umgegangen wird. Die Reparatur einer defekten Messstelle (Sensoren und Fahrbahndecke für beide Fahrtrichtungen) kostet rd. 24.000 EUR und würde rein rechnerisch dann wieder für rd. 11 Jahre die Funktion der Messstelle sicherstellen. Für diesen Preis (rd. 23.000 EUR) wäre auch die Umrüstung einer Ortseinfahrt auf die neue **Säulentchnik** möglich, für welche zukünftig der Verschleiß der Fahrbahndecke keine Auswirkungen mehr hat und die Messtechnik auf Laserbasis auch keine Sensoren in der Fahrbahndecke mehr benötigt, womit die Folgekosten deutlich reduziert werden können.

Allerdings müssen für den Betrieb von Messstellen mit der neuen Säulentchnik (für beide Fahrtrichtungen möglich) dann auch gleich zwei **Kameraeinschübe** auf Basis dieser Technik beschafft werden, um an einer Örtlichkeit zwei Fahrtrichtungen – oder an zwei Örtlichkeiten je eine Fahrtrichtung – überwachen zu können. Die Kosten für einen Messeinschub liegen bei rd. 55.000 EUR. Die derzeit verwendeten Messeinschübe können mit der neuen Technik nicht verwendet werden. Bei den vorhandenen Messeinschüben ist allerdings zu beachten, dass die „ganz alten“ Messeinschübe, die noch über Nassfilm-Technik betrieben werden, in absehbarer Zeit nicht mehr verwendet werden können, da die Produktion von infrarotempfindlichen Nassfilmen sich nunmehr auf nur noch einen Hersteller beschränkt. Ein Umrüsten auf Digitaltechnik ist nicht wirtschaftlich, da das Umrüsten einer alten Kamera rd. 22.000 EUR kosten würde; wobei ein neuer Einschub rd. 41.000 EUR kostet. Weiter sind für 2018 nun auch die bisherigen Messeinschübe digitaler Technik abgekündigt, wonach dann keine Ersatzteile mehr zu bekommen sind und auch Reparaturen nicht mehr erfolgen. Eine Umstellung wird sich daher in naher Zukunft nicht wirklich vermeiden lassen, wenn am Gesamtkonzept der stationären Geschwindigkeitsüberwachung festgehalten werden soll.

Bei einer Umstellung auf die neue Säulentchnik sollten die vorhandenen Messstellen / Örtlichkeiten über einen Zeitraum von maximal drei Jahren **umgestellt** werden. Die Investition hierfür beträgt rd. 230.000 EUR. Für die notwendigen Kameraeinschübe entsprechend der bisherigen Anzahl, also vier Stück, betragen die Investitionskosten rd. 220.000 EUR. Insgesamt würden somit Investitionskosten von rd. 450.000 EUR – auf drei Jahre verteilt also rd. 150.000 EUR pro Jahr – anfallen. Sofern diese Umstellung erfolgen soll, wäre bereits im kommenden Jahr mit dem Umbau zweier defekter Messstellen und der Beschaffung von zwei Kameraeinschüben (Invest 158.000 EUR) zu beginnen und die Reparaturen der alten Messstellen wären auf das Nötigste zu beschränken. Mit der Umstellung der ersten Messstellen und dem Beschaffen von neuen Kameraeinschüben wäre an den alten Messstellen eine höhere Messdichte zu erreichen, da mit den vorhandenen Kameraeinschüben „weniger“ Leermessstellen abzudecken wären und zusätzlich neue

Messeinschübe zur Überwachung in Einsatz kommen würden. Mit einer solchen Erhöhung der Messeinschübe würden sich die Fallzahlen auch entsprechend erhöhen.

Inwieweit mit einer möglichen Umstellung auf die neue Säulentechnik auch geringfügige Veränderungen an den Standorten notwendig und sinnvoll sind, muss im Einzelfall geprüft werden.

Im Zuge der **Lärmaktionsplanung** wurden in den Ortsteilen Auerbach und Langensteinbach auf klassifizierten Straßen Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet und aufgestellt. Dies betrifft im Zuge der Hailerstraße in Auerbach eine Streckenlänge von rd. 200 Metern, ebenso in der Pforzheimer Straße, Weinbrennerstraße und Ettlinger Straße jeweils auch eine Streckenlänge von rd. 250 Metern und auf der Haupt- und Spielberger Straße eine Streckenlänge von rd. 1,2 Kilometern. In diesen geschwindigkeitsreduzierten Strecken wurden einzelne mobile Messungen vorgenommen, die aufgrund gleichbleibender Anzahl an mobilen Messungen die Häufigkeit der Messungen in den Wohngebieten (gerade auch Schulen, Kindergärten, etc.) entsprechend reduziert. Auch hier sollte geklärt werden, wie die Überwachung dieser Bereiche sich zukünftig darstellen soll. Es besteht die Möglichkeit, wie bisher, mittels der vorhandenen mobilen Messungen einzelne Messungen vorzunehmen oder aber die Anzahl der mobilen Messungen zu erhöhen, was sich dann auf die Ausgaben für externe Dienstleistungen im Haushalt auswirkt. Zu beachten ist dabei, dass durch eine mobile Messung natürlich auch pro Messtag Personal des Vollzugsdienstes für diesen Tag gebunden wird, das dann nicht für andere Tätigkeiten zur Verfügung steht. Eine Erhöhung der mobilen Messtage geht daher mit einer Personalreduzierung in anderen Aufgabenbereichen einher, soweit nicht Personalanteile erhöht werden. Weiter besteht natürlich auch die Möglichkeit, an einzelnen Stellen stationäre Überwachungseinrichtungen aufzubauen. Die Kosten dafür betragen je Standort rd. 23.000 EUR zuzüglich der Herstellungskosten für den Stromanschluss, was je nach zu überbrückender Entfernung stark variiert. Die Straßenbeleuchtung kann dazu nicht verwendet werden, da auf diesen Leitungen nur dann Strom fließt, wenn auch die Straßenbeleuchtung in Betrieb ist. Soweit hierbei in größerem Maße weitere stationäre Standorte entstehen sollten, wäre auch das Beschaffen weiterer Messeinschübe notwendig, um die Messstellen adäquat betreiben zu können.

Anlagenverzeichnis: