

31.08.2022

Beschlussvorlage Nr.: 2022/199

öffentlich

Bezugsvorlage Nr.:

Anschaffung einer zweiten semistationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vor-schlag	abweichend	Einst	Ja	Nein	Enth
Ausschuss für Finanzen und Digitalisierung	13.09.2022 nachrichtlich							
Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung, Feuerschutz und allg. Ordnungsangelegenheiten	26.09.2022 -							
Verwaltungsausschuss	04.10.2022 -							
Rat	06.10.2022 -							

Beschlussvorschlag

Die Stadt Neustadt am Rübenberge beschafft eine zweite semistationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zur Kontrolle des fließenden Verkehrs.

Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 323.000 Euro werden im Haushalt für das Jahr 2023 zur Verfügung gestellt

Anlass und Ziele

Vor über zwei Jahren ist die Stadt Neustadt in die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung eingestiegen. Inzwischen wurden viele Erfahrungen hinsichtlich dieser bisher nicht von der Stadt wahrgenommenen Aufgabe gesammelt. Das hat nunmehr zu dem Plan geführt, zeitnah den Umfang bei der Kontrolltätigkeit auszubauen. Verstärkt werden diese Überlegungen durch den seitens der Bevölkerung fortlaufend geäußerten Wunsch nach einer Ausweitung der Kontrolltätigkeit. Das ist mit nur einem Gerät aber inzwischen kaum noch zu leisten. Deshalb besteht nunmehr die Absicht, die technischen Kapazitäten auszubauen. Naheliegend ist dabei der Gedanke, das eine bisher eingesetzte Messgerät um ein zweites Exemplar zu ergänzen. Die bisher verwendete Technik wird weiterhin am Markt angeboten.

Finanzielle Auswirkungen		
Haushaltsjahr: 2023		
Produkt/Investitionsnummer: 1220660003		
	einmalig	jährlich
Ertrag/Einzahlungen	EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung	323.000 EUR	EUR
Saldo	EUR	EUR

Begründung

Seit Frühjahr 2020 kontrolliert die Stadt Neustadt a. Rbge. den fließenden Verkehr im Stadtgebiet mittels einer semistationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, einem sogenannten „Blitzeranhänger“. Dem voraus ging eine jahrelange intensive Beobachtung des Verkehrsgeschehens mit einer parallelen politischen Diskussion bei der Bewertung der Fakten und wechselnden Schlussfolgerungen hinsichtlich der zu treffenden Maßnahmen. Letztlich reifte der Entschluss, dem Konzept vieler Kommunen - auch in der Region Hannover - zu folgen und in die Überwachung des fließenden Verkehrs einzusteigen.

Fraglich war zunächst, welche Technik und Strategie Anwendung finden soll. Anfangs wurden die auf dem Markt angebotenen Konzepte einer mobilen Überwachung mit wechselnden Standorten bei vergleichsweise hohem Personaleinsatz und von stationärer Kontrolle mit festen Messpunkten bei geringem Personaleinsatz betrachtet. In dieser Zeit wurde eine Neuheit auf dem Gerätemarkt präsentiert, eine Überwachungsanlage, die an festen Plätzen aufgestellt wird, die aber ohne großen Aufwand gewechselt werden können. Die semistationäre Anlage stellt einen Kompromiss der bisherigen mobilen und festen Überwachungspunkte dar. Nach damaliger Einschätzung den idealen für die städtischen Belange.

Das hat sich in der Folge so auch bestätigt. Entgegen der ursprünglichen Annahme stellt sich die Überwachung des Straßenverkehrs sogar als weitestgehend kostendeckend dar. Eine „Gelddruckmaschine für den städtischen Haushalt“, wie gelegentlich behauptet, stellt ein Blitzer aber definitiv nicht dar. Die Berechnung ist relativ kompliziert, weil bei dem vergleichsweise aufwendig zu errechnenden Aufwand neben den konkreten Zahlungen wie Gerätekauf, Wartungskosten oder Versicherungsbeitrag auch noch diverse mittelbare Ausgaben wie zum Beispiel für Fahrzeugnutzung, Personal- und Sachkosten hinzu. Auch die Abschreibung für die Technik ist zu berücksichtigen.

Der ermittelte Preis für die zweite semistationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist vorsichtig kalkuliert und liegt deutlich über dem Betrag bei der Beschaffung des ersten Gerätes. Das liegt an einer aktuell deutlichen allgemeinen Kostensteigerung auch für rohstoff- und energieintensiven Produktionen, einer deshalb zusätzlich einkalkulierten Preissteigerung von fünfzehn Prozent bis zu einer möglichen Beschaffung und einem Rabatt beim Kauf des ersten Gerätes, der beim zweiten Blitzer nicht zu erwarten ist.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Anschaffung des zweiten Überwachungsgerätes sind erhebliche Synergieeffekte durch den Einsatz von zwei Geräten. Aufgrund der inzwischen erzielten Erfahrungen hat sich herausgestellt, dass es beim Einsatz eines zweiten Gerätes keines zusätzlichen Personals bedarf. Das relativiert die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten. Aus Kostensicht ist der gleichzeitige Betrieb von zwei semistationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen also sinnvoll.

Das trifft aber auch auf die Aspekte zur Steigerung der Verkehrssicherheit zu. Die Wünsche aus der Bevölkerung nach intensiverer Verkehrsüberwachung erreichen die Verwaltung regelmäßig. Die Geschwindigkeitsüberwachung trifft auf ein breites öffentliches Interesse.

Neben dem Wunsch nach mehr Präsenz von Überwachungsgeräten im Stadtgebiet hat auch die Zahl der zugelassenen Messpunkte stetig zugenommen. Dem ist mit nur einer Überwachungsanlage längst nicht mehr zu entsprechen. Dazu kommt, dass der Lerneffekt durch die noch relativ neuen städtischen Geschwindigkeitskontrollen weiter ausbaufähig ist. Das gelingt aber nur durch eine Steigerung des Überwachungsdrucks, mit dem Ziel, das Verkehrsverhalten in die gewünschte Richtung zu lenken. Der anfänglichen Skepsis in der Öffentlichkeit und vielleicht noch mehr in der Politik, die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung betreffend, ist der überwiegenden Einsicht in die Notwendigkeit einer Überwachung gewichen, da die Einhaltung von Regeln letztlich nur funktionieren kann, wenn diese auch kontrolliert wird.

Zu den Regularien für die städtische Geschwindigkeitsüberwachung, die bisherige Einnahmeentwicklung und die Technik der semistationären Geschwindigkeitsüberwachung sind dieser Vorlage umfangreiche Unterlagen beigefügt. Ein Hinweis zu der Einnahmeentwicklung: Anfang 2022 gab es auf Bundesebene eine umfangreiche Reform bei den bisherigen Verwarn- und Bußgeldbeträgen mit entsprechenden Effekten für die städtischen Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. erhält die Hälfte der Verwarn- und Bußgeldbeträge. Die anderen fünfzig Prozent verbleiben bei der Region Hannover, die die Aufgabe der Bußgeldstelle innehat und die Auswertung der Bilder sowie das Verschicken der Bußgeldbescheide übernimmt. Bei Verwarnungen, die vor Gericht verhandelt werden, erhält das Land Niedersachsen die volle Summe.

Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.

Der Einstieg in die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung im Jahre 2020 erfolgte zunächst ohne klare Vorstellungen, wie sich ein finaler Zustand bei der Umsetzung dieser Aufgabe darstellen könnte. Bildhaft ausgedrückt gab es anfänglich keine konkrete Vorstellung, „wo die Reise hingehen soll“.

Das bedeutet aber nicht, dass die Verkehrsüberwachung in der aktuellen Form ziel- und planlos verläuft. Ganz im Gegenteil. Das auf rechtlichen Bestimmungen und auf gesammelten Erfahrungswerten basierende momentane Überwachungskonzept der Stadt Neustadt a. Rbge. geschieht auf Basis gesicherter Grundsätze, die sich im Wesentlichen wie folgt darstellen:

- Kommunale Tempomessungen dürfen ausschließlich an Kontrollpunkten durchgeführt werden, die in Absprache mit der Polizeiinspektion festgelegt werden. Dabei gelten strenge Vorgaben (Unfallzahlen, Gefahrenpotenzial, Verkehrsströme, tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit etc.). Auch bestimmte bauliche Voraussetzungen hinsichtlich des Straßenverlaufs müssen gegeben sein.
- Kontrollen mit der Semistation finden ausschließlich innerorts statt.
- Genehmigte Messpunkte in sensiblen Bereichen, wie vor Schulen (Otternhagen und Mandelsloh) oder Kindergärten (Empede) werden im Einsatzplan deutlich häufiger berücksichtigt als andere Messpunkte.
- Kontrollen finden nur an Ortsdurchfahrten oder Straßen mit einer Verkehrsdichte von mindestens 1.500 Fahrzeugen täglich statt. Grund sind Ausschlusskriterien wegen der hohen Anzahl von Straßen im Neustädter Stadtgebiet, die nicht alle berücksichtigt werden können. Es wurden auch schon Kontrollwünsche aus Sackgassen an die Verwaltung herangetragen, in denen naturgemäß kein Durchgangsverkehr stattfindet.

- Wenn die innerörtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h an einer Straße aufgrund von Straßenschäden weiter reduziert ist (meist 30 km/h) finden dort keine Kontrollen statt.
- Die geplanten Einsatzorte werden monatlich veröffentlicht.
- Der Messanhänger wird aus Sicherheitsgründen nie auf die Fahrbahn gestellt. In der Regel kommen daher nur Parkbuchten oder Seitenstreifen als Standort infrage. Gehwege (Bürgersteige) sollen durch den Anhänger nicht blockiert werden.

An der Absicht, das bisherige Verfahren bei der Geschwindigkeitsüberwachung zu einem Gesamtkonzept in Richtung eines finalen Konzepts für die Zukunft zu entwickeln, hat sich nichts geändert. Der Plan, der Politik zeitnah ein schlüssiges Überwachungskonzept als Beschlussvorlage präsentieren zu können, wurde aber zunächst verworfen. Der Zeitpunkt passt aktuell jedoch noch nicht. Veränderte Rahmenbedingungen (die jüngste Erhöhung der bundesweit einheitlichen Verwarn- und Bußgelder), Zeiten zunehmender politischer Unsicherheiten und die intensive Diskussion um den „Verkehr der Zukunft“ erschweren Prognosen, wie sich das Verkehrsverhalten - um das geht es vorrangig bei der Verkehrsüberwachung - in den nächsten Jahren entwickelt.

Wahrscheinlich ist ein Mix der unterschiedlichen Überwachungsvarianten (mobil, stationär und semistationär), wie er in vergleichbaren Städten - auch in der Region Hannover - weit verbreitet ist. Die Geräte des Herstellers der aktuell im Einsatz befindlichen städtischen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage bieten die Möglichkeit, die Kameras zwischen den jeweiligen Systemen zu tauschen. Das schafft ein hohes Maß an Flexibilität bei der Verkehrsüberwachung und steigert bei entsprechend planvollem Geräteeinsatz die Effizienz massiv. Dadurch können die Verkehrsüberwachung langfristig gezielt optimiert und die nicht unerheblichen Kosten wirksam gesenkt werden. Andere Anbieter haben auch interessante Konzepte. Zunächst wird die weitere Entwicklung beobachtet und eruiert, welche Überwachungsstrategie für die eigenen Belange perspektivisch am besten passt. Die zweite semistationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage hat auf die strategische Ausrichtung nur marginale Effekte. Hier ist eher von einem „erweiterten Einstieg“ zu sprechen. Verbindliche Prognosen für ein abgestimmtes Überwachungskonzept sind nunmehr für 2025 geplant. Die Verwaltung wird weiter berichten.

So geht es weiter

Nach entsprechendem Ratsbeschluss zu dieser Vorlage wird die Anschaffung einer zweiten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in den Investitionshaushalt für das Jahr 2023 aufgenommen. Mit der Genehmigung des Haushalts 2023 - voraussichtlich im Frühjahr 2023 - wird die neue Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ausgeschrieben. Hier gibt es allerdings noch eine kleine Unsicherheit, ob dieses aufgrund der bereits vorhandenen Technik und des eingeschränkten alternativen Angebots notwendig ist. Anschließend wird von der Verwaltung der Beschluss über die konkrete Beschaffung durch den Verwaltungsausschuss eingeholt. Nach entsprechender Lieferzeit und der Erledigung weiterer Formalien ist mit einem Einsatz im Laufe des Jahres 2023 zu rechnen.

Sachgebiet 325 - Verkehr und Kfz-Zulassung -

- Anlage 1 (Abgelehnte Messstellen)
- Anlage 2 (Einnahmen Geschwindigkeitsüberwachung)
- Anlage 3 (Plan Messpunkte)
- Anlage 4 (Vorstellung Semistation)
- Anlage 5 (Beschreibung Semistation)