



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

## 1. Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	20.01.2016	öffentlich
1. Gemeinderat	01.02.2016	öffentlich

## 3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein  Ja

## 4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein  Ja

in voller Höhe  teilweise  
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

\_\_\_\_\_ €

## 5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

### 1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 180.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./ 0,00 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 180.000,00 €

### 2. Folgekosten

Personalkosten 0,00 €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand  
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der  
Durchführung der Maßnahme 0,00 €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./ 0,00 €

Jährliche Belastungen 0,00 €

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

---

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

---

## **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

1. Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat die Beibehaltung der bisherigen Standorte, mit Umrüstung der alten Anlagen auf ein modernes System, ohne Fahrbahneinbauten und die Aufrüstung zur Messung in beiden Fahrtrichtungen. Falls dies am bestehenden Standort nicht möglich ist, sollten die Mehrkosten für einen Standortwechsel übernommen werden (Stromanschluss legen, Fundamentplatte herstellen).
2. Für die drei genannten potentiellen Standorte (Moltkestraße, Rammersweierstraße, Zufahrt Messekreisel) wird eine erneute Prüfung in einem Jahr durchgeführt. Über die Ergebnisse wird nach der Prüfung im Verkehrsausschuss berichtet.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

---

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

---

## Sachverhalt/Begründung:

### 1. Einführung

#### **Die Vorlage dient der Erreichung des Strategischen Ziels 11: Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs.**

Die Stadt Offenburg betreibt derzeit fünf stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen. Diese Anlagen sollen das Geschwindigkeitsniveau punktuell positiv beeinflussen. Außerdem ist eine LKW-Überwachungsanlage in Betrieb, um sporadisch ein Durchfahrtsverbot für LKW zu kontrollieren. Die ersten vier stationären Anlagen wurden im Jahr 1994 eingerichtet. Die Anlage in der Hubertusstraße in Weier wurde im November 2003 in Betrieb genommen.

Kontaktschleifen in der Fahrbahn lösen elektrische Impulse aus, die von der Rechereinheit im Rahmen einer Weg-Zeit-Berechnung zur gefahrenen Geschwindigkeit umgerechnet werden, und bei Überschreitung des Grenzwertes die Kamera auslösen. Die Fototechnik ist, wie in der derzeitigen mobilen Anlage, noch analog mit Nassfilmen, was nicht mehr zeitgemäß ist. Die Kontrollen können nur in der Richtung erfolgen, in der die Kontaktschleifen in der Fahrbahn eingelassen sind.

Bauartbedingt müssen diese Anlagen halbjährlich gewartet und jährlich geeicht werden, was mit entsprechenden Kosten verbunden ist. Die in der Fahrbahn liegenden Sensoren unterliegen dem Verschleiß und müssen ausgetauscht werden, wenn die übermittelten Signale zu schwach sind. Es können mechanische Beschädigungen entstehen (z. B. Schneepflug), die einen Austausch ebenfalls erforderlich machen. Außerdem müssen die Sensoren ausgetauscht werden, wenn der Fahrbahnbelag im Bereich der Sensoren durch Straßenarbeiten verändert wurde. Dabei muss auch der Fahrbahnbelag so erneuert werden, dass er im Bereich der Sensoren (mindestens zwei Meter vor dem ersten Sensor und mindestens zwei Meter nach dem letzten Sensor) einheitlich ist. Dies bedingt einen immer wieder erforderlichen Kostenaufwand, der nicht planbar ist.

Neuere Anlagen benötigen keine Einbauten in der Fahrbahn, sind wartungsfreundlicher und können bei entsprechender Platzierung und Ausrüstung für beide Fahrrichtungen genutzt werden. Außerdem sind sie auch mit digitaler Fototechnik ausgerüstet. Eine Nachrüstung der Anlagen wäre zwar theoretisch möglich, ist jedoch mit sehr hohem Kostenaufwand verbunden und löst nicht die schon geschilderten Probleme.

Bei der Überlegung, die stationären Anlagen zu modernisieren, wurde zunächst eruiert, welche Gründe für die Installation vorhanden waren. Soweit dies heute noch

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

---

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

---

nachvollziehbar ist, haben folgende Erwägungen zur Einrichtung der Anlagen geführt:

## **Waltersweier (Inbetriebnahme 1994):**

- Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h
- Schulwegsicherung (Querung der Römerstraße, Bushaltestelle)
- Überfahren des Rotlichts an Ampelanlage für Fußgänger
- Zunehmender Verkehr und damit verbundener Lärm

## **Elgersweier (Inbetriebnahme 1994):**

- Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h
- Einmündung Kreuzwegstraße, durch kurvige Ortsdurchfahrt schlechte Einsehbarkeit
- Schulwegsicherung (Zebrastreifen, Bushaltestelle)

## **Griesheim (Inbetriebnahme 1994):**

- Einhaltung von Tempo 50
- Lärmbelastung

## **Bühl (Inbetriebnahme 1994):**

- Einhaltung von Tempo 50
- Lärmbelastung

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

## **Weier (Inbetriebnahme 2003):**

- Einhaltung von Tempo 50
- Neubaugebiet, das eine Querung zu Schule und Kindergarten erforderlich macht
- bauliche Maßnahmen zu teuer und zu wenig nutzbringend, da Fläche fehlt

## **2. Wirkung der bestehenden Anlagen**

Die Kriterien für das Aufstellen der bestehenden Anlagen sind nachträglich nicht mehr prüfbar. Damals haben wohl überwiegend politische Überlegungen eine Rolle gespielt. Es wurden deshalb die Randbedingungen und Wirkungen der derzeitigen Standorte überprüft. Es wurde eine Firma beauftragt, durch Installation von Seitenradarmessgeräten vor, an und nach den Messanlagen das Geschwindigkeitsniveau festzustellen und zwar in beide Fahrtrichtungen. Dabei konnte folgendes festgestellt werden:

An allen Anlagen ist das Geschwindigkeitsniveau bzw. die Anzahl der Überschreitungen in Messrichtung teilweise erheblich geringer als in der Gegenrichtung, die nicht überwacht wird. Dies ist ein starkes Argument für die Aufrüstung der Anlagen zur Messung in beide Richtungen. Die Auswertung zeigt auch, dass die Anlagen selbst dann Wirkung haben, wenn sie nicht mit der Kamera bestückt sind. Da es bei neuen Anlagen kaum mehr möglich ist zu erkennen, ob die Kamera installiert ist, spricht dies dafür, auch zukünftig nur eine Kamera einzusetzen.

Die durchschnittliche Quote der Überschreitungen in Messrichtung lag -bei Berücksichtigung aller Anlagen- bei 1,92%. Dies ist ein guter Wert und zeigt die Wirkung der Anlagen. Wenn die Werte in den Tempo-30-Begrenzungen (Waltersweier und Elgersweier) mit den Werten in den Tempo-50-Begrenzungen verglichen werden, ist der Durchschnittswert der Tempo-50 Strecken mit 0,63% allerdings deutlich geringer als in den Tempo-30 Strecken mit 3,87%. Dies ist wohl der Temporeduzierung auf 30 km/h geschuldet. Aber letztlich liegt die V85 (Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge maximal gefahren wird) an allen Anlagen unter dem Grenzwert, der zur Ahndung eines Verstoßes führen würde. Bei den gemessenen Höchstgeschwindigkeiten, ist festzustellen, dass die Anzahl von Geschwindigkeiten, die zu einem Fahrverbot führen würden -also mehr als 30 Km/h zu schnell- an allen Standorten im Promillebereich liegen. Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 100 Km/h in den Tempo-50-Bereichen und jenseits der 90 Km/h in den Tempo-30-Bereichen waren absolute Ausnahmen und könnten auch mit der Messtechnik (Radar) zusammenhängen. Somit ist die Wirksamkeit der Anlagen erwiesen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen an den stationären Anlagen

Richtung stationäre Anlage			Gegenrichtung		
	% der KFZ, die 9 oder mehr km/h zu schnell sind	V85		% der KFZ, die 9 oder mehr km/h zu schnell sind	V85
<b>Griesheim</b> Sa. 04.07.- Mi. 08.07					
vor	1,06	50	vor	1,39	50
an	0,74	50	an	14,03	58
nach	0,53	48	nach	18,32	59
<b>Bühl</b> Sa. 11.07.- Mi. 15.07.					
vor	1,15	51	vor	3,31	53
an	0,2	46	an	2,48	52
nach	0,71	48	nach	6,78	56
<b>Weier</b> Do. 16.07.- Mo. 20.07.					
vor	7,31	55	vor	7,86	56
an	0,95	48	an	3,17	51
nach	7,24	55	nach	14,89	58
<b>Waltersweier</b> Do 16.07.- Mo. 20.07.					
vor	30,6	44	vor	40,56	45
an	6,02	35	an	34,9	43
nach	16,63	39	nach	76,65	52
<b>Elgersweier</b> Sa.11.07.- Mi.15.07.					
vor	2,43	33	vor	5,02	35
an	1,71	33	an	9,6	37
nach	12,14	38	nach	4,05	34
Durchschnitt aller Anlagen 1,92%			Durchschnitt aller Anlagen 12,83%		

Auf Basis der Ergebnisse der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung wurde geprüft, ob es im Stadtgebiet andere Stellen gibt, an denen man nach den o. g. Kriterien stationäre Messanlagen aufstellen könnte.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/15

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.3

Bearbeitet von:  
Hetzel, Daniel  
Spinner, Susanne

Tel. Nr.:  
82-2241

Datum:  
14.12.2015

---

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

---

### **3. Kriterien für die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen**

Stationäre Anlagen sind dann sinnvoll und begründet, wenn die sporadische Überwachung mit mobilen Geräten nicht ausreicht. Dies kann aus folgenden Gründen der Fall sein:

1. Es handelt es sich um einen Unfallhäufungspunkt (mit der Ursache zu hohe Geschwindigkeit), der länger als drei Jahre besteht
2. Es ist ein hoher Anspruch an die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu stellen, da eine große Zahl von Fußgängern/Radfahrern sich hier bewegt
3. Es wurden schon verkehrsregelnde Maßnahmen durchgeführt, die aber nicht erfolgreich waren
4. Bauliche Veränderungen sind nicht möglich oder schon durchgeführt, jedoch nicht erfolgreich gewesen
5. Mobile Messungen sind nicht zielführend, da z. B. die Probleme in den Nachtstunden auftreten
6. Die Anzahl der Überschreitungen ist überdurchschnittlich hoch

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien könnten Standorte an der Rammersweierstraße (Tempo 30), der Moltkestraße (Tempo 30) und der Hauptstraße (Richtung Messekreisel im Bereich der Kinzigbrücke) in Frage kommen. Da an diesen Standorten jedoch erst vor kurzem verkehrsregelnde Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. noch werden, gibt es derzeit keine Erkenntnisse, ob diese erfolgreich sind. Eine Entscheidung für das Aufstellen einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung sollte frühestens ein Jahr nach Anordnung der neuen Geschwindigkeit gefällt werden. Bis dahin werden Messungen durchgeführt. Über die Ergebnisse wird im Verkehrsausschuss berichtet.