

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung**

### **öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	19.01.2016

#### **Gezielter Einsatz von Radarsystemen gegen Raser**

**hier: Gem. Anfrage der Fraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke und FDP sowie der Gruppen Piraten und Deine Freunde aus der Sitzung am 01.12.2015, TOP 1.1**

#### **Frage 1:**

„Wie viele sensorengestützte Systeme (in den Straßenbelag verlegte Induktionsschleifen, oder Fahrzeugerkennung mittels spezieller Videotechnik oder anderen Verfahren) werden in Köln zur Verkehrssteuerung oder -erkennung eingesetzt?“

#### **Antwort der Verwaltung:**

In Köln werden 4.415 Induktionsschleifen, 90 Radardetektoren, 129 Infrarotdetektoren und 170 Videodetektoren für die Steuerung von Lichtsignalanlagen genutzt. Diese Erfassungseinrichtungen eignen sich jedoch nicht für Geschwindigkeitsüberwachung.

Zur Geschwindigkeitsberechnung wären zwei hintereinanderliegende Induktionsfelder notwendig, da nur anhand des Zeitstempels beim Überfahren und dem bekannten Abstand der beiden die Geschwindigkeit berechnet werden kann. Der Berechnungsalgorithmus müsste im Steuergerät hinterlegt werden. Eine fahrzeugbezogene Dokumentation der Überschreitungen wäre nicht gegeben.

#### **Frage 2:**

„Wie viele Anlagen müssten für eine derartige Geschwindigkeitsprotokollierung nachgerüstet werden, und welcher technische wie finanzielle Aufwand wäre damit verbunden?“

#### **Antwort der Verwaltung:**

Die verkehrstechnische Kölner Infrastruktur ist nicht dazu geeignet, die Geschwindigkeit von Fahrzeugen zu ermitteln bzw. für diese Funktionalität erweitert zu werden. Hierzu wären andere Systeme - als die zur Verkehrssteuerung eingesetzten - notwendig. Alle Anlagen müssten nachgerüstet werden, was mit immensen Kosten verbunden wäre. Neben den Tiefbaukosten, würden Kosten für die Programmierung und Erweiterung der Steuergeräte und des Verkehrs-

rechners anfallen. Aus diesem Grund kann der Aufwand heute noch nicht beziffert werden.

**Frage 3:**

„Wie viele Anlagen speisen derartige Daten bereits heute über Funk oder Datenleitung an das Verkehrsamt, und wie vielen Anlagen könnten für eine zentrale Weiterleitung dieser Daten nachgerüstet werden?“

**Antwort der Verwaltung:**

2/3 der Kölner Lichtsignalanlagen sind an einen der Kölner Verkehrsrechner angeschlossen. Daten zur Auswertung von Geschwindigkeiten liefern sie nicht und die Nachrüstung wäre aus den oben genannten Gründen sehr aufwändig.

**Frage 4:**

„Wie lassen sich quantitativ und qualitativ in diesem Kontext die Ampelsysteme an den Kölner Ringen beschreiben?“

**Antwort der Verwaltung:**

Die Lichtsignalanlagen auf den Kölner Ringen werden weitestgehend zyklisch und in Festzeit gesteuert. Verkehrsabhängigkeiten existieren nur an den Stellen, an denen Stadtbahnen bevorrechtigt signalisiert werden. Dies ist beispielsweise am Rudolfplatz, am Zülpicher Platz und an der Eifelstraße der Fall.

**Frage 5:**

„Besteht Erfahrung in der Auswertung derartige Daten, wie hoch wird der Aufwand für eine derartige Auswertung beziffert, und können derartige Daten über das Internetportal der Stadt Köln „Offene Daten Köln“ der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden?“

**Antwort der Verwaltung:**

Kölner Erfahrungen gibt es nicht und der Aufwand kann nicht beziffert werden.

**Ergänzende Erklärung des Amtes für Öffentliche Ordnung:**

Mit Wirkung vom 15. Juli 2013 sind die neuen Verwaltungsvorschriften zu §48 Abs. 2 OBG in Kraft getreten.

Das Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen verfolgt mit der neuen Regelung das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Zahl der Verkehrsunfälle, insbesondere der mit Personenschaden, und die Schwere der Unfallfolgen sollen soweit wie möglich verringert werden. Die Erfahrungen der Polizei und der Kommunen zeigen dabei deutlich, dass Verkehrsunfälle mit schwersten Folgen nicht auf bestimmte Örtlichkeiten beschränkt sind, sie ereignen sich flächen-

deckend. Nach wie vor ist Geschwindigkeit - unabhängig vom Verschulden - Unfallursache Nr. 1 und entscheidend für die Schwere von Unfällen.

Kernstück der neuen Verwaltungsvorschriften ist die Konkretisierung des Begriffs „Gefahrenstelle“. Zusätzlich zu den bestehenden Gründen (Unfallhäufungsstelle, schutzwürdige Einrichtungen) sind Geschwindigkeitskontrollen auch hier möglich:

1. an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmenden wie Fußgängern und Fahrradfahrern 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 Geschwindigkeitsbegrenzung festgestellt werden.

Ziffer 1 stellt nicht mehr wie bislang auf bestimmte Örtlichkeiten ab, sondern ermöglicht einen flexibleren Einsatz auch auf stark z.B. von Fußgängerinnen bzw. Fußgängern oder Radfahrerinnen bzw. Radfahrern frequentierten Strecken. Ziel ist der Schutz der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und nicht der Schutz von Örtlichkeiten.

Ziffer 2 ermöglicht Geschwindigkeitsüberwachungen, die z.B. im Rahmen von Sanierungsarbeiten an Brücken- oder Tunnelbauwerken angeordnet werden. Diese Notwendigkeit hat sich in den letzten Monaten NRW-weit deutlich gezeigt. Die konsequente Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist unerlässlich, um Sanierungsarbeiten zu realisieren, aber auch marode Bausubstanzen zu schützen.

Ziffer 3 eröffnet deutlich flexiblere Möglichkeiten der Überwachung. Das Ziel darf nicht mehr sein, abzuwarten, bis sich schwere Verkehrsunfälle ereignen, sondern frühzeitig überall dort zu kontrollieren, wo Gefahren bestehen und gerast wird.

Insbesondere in Bezug auf Ziffer 3 ist künftig eine verstärkte Einbindung von Bürgeranliegen möglich. Bürgerinnen und Bürger wissen oftmals am besten, welche Streckenabschnitte in ihrer Umgebung ein besonders hohes Geschwindigkeitsniveau aufweisen.

Die Verwaltungsvorschriften zu §48 Abs. 2 OBG geben dem Ordnungs- und Verkehrsdienst neue und flexiblere Möglichkeiten, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Sinne der Verkehrssicherheit zu überwachen.

Der Ordnungs- und Verkehrsdienst hat die Regelungen zum Anlass genommen, interne Strukturen zu überprüfen und an die neue Situation anzupassen.

So ist aufgrund der neuen Rechtslage ein zielgerechteres Umgehen mit Anregungen aus Bürgerschaft, Politik, Presse und von der Polizei mit dem Ziel der Einrichtung neuer Messstellen möglich: Eingehende Vorschläge sind zunächst dahingehend zu prüfen, ob der Standort bereits im Rahmen von mobilen Überwachungsmaßnahmen durch den Ordnungs- und Verkehrsdienst berücksichtigt wird.

Ist er noch nicht als Messstelle registriert, wird geprüft, ob vorliegende Faktoren die unmittelbare Einrichtung einer Messstelle rechtfertigen. Dazu gehören vor allem wie bisher schutzwürdige Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenheime, Spielplätze, etc. oder aber durch die Unfallkommission gemeldete qualifizierte Unfallhäufungsstellen.

Ist das nicht der Fall, wird die Prüfung dahingehend ausgeweitet, ob eine Gefahrenstelle aufgrund von überdurchschnittlich vielen Verstößen gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit definiert werden kann. Der Ordnungs- und Verkehrsdienst wird diese Prüfung mittels objektiver Messungen mit einem Seitenradargerät vornehmen. Seitenradargeräte können sehr flexibel an Laternenmasten o.ä. angebracht werden und messen, für Autofahrerinnen und Autofahrer unauffällig, das Geschwindigkeitsniveau. Dabei können sie sowohl die Anzahl der insgesamt vorbeigefahrenen Fahrzeuge sowie die Anzahl der Übertretungen wiedergeben, ohne jedoch Daten für eine mögliche Ahndung von Verstößen zu liefern. Auch Autofahrerinnen und Autofahrer erhalten keine Rückmeldung zu der von ihnen gefahrenen Geschwindigkeit. Das Seitenradargerät wird für die Dauer einer Woche an dem in Frage kommenden Standort installiert und ermittelt so das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau. Im Ergebnis wird eine Gesamtquote der Übertretungen (Fahrzeuge, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten) sowie zeitabschnittbezogene Quoten (7-15 Uhr, 15-23 Uhr, 23-7 Uhr) ermittelt. Kommunale Geschwindigkeitskontrollmaßnahmen sind dann zulässig, wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung festgestellt werden. In Überein-

kunft mit der Polizei Köln wurde als Durchschnitt zunächst eine Übertretungsquote von 20 Prozent festgelegt. Liegt die Gesamtquote oder aber eine der Teilquoten an dem überprüften Standort über dem Durchschnittswert von 20 Prozent, rechtfertigt das Geschwindigkeitsniveau die Einrichtung einer Messstelle.

Alle Messstellen, die eingerichtet werden, müssen mit der Polizei abgestimmt werden. Ausgeschlossen wäre die Einrichtung einer Messstelle trotzdem immer dann, wenn diese aus baulich-technischen Gründen nicht in Frage kommt (z.B. Kurvenbereiche).

Der Ordnungs- und Verkehrsdienst legt einen besonderen Schwerpunkt auf die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern. Da Kommunikation und Transparenz zwei der Hauptbestandteile des Vorgehens sind, werden Melderinnen und Melder über den aktuellen Stand des Prüfverfahrens sowie über ein Endergebnis detailliert in Kenntnis gesetzt.

**Gez. Höing**