

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	28.11.2022

Einsatz von stationären Blitzern im Bezirk Köln-Mülheim

Die Fraktion Die Linke hat in der Sitzung der Bezirksvertretung Mülheim am 19.09.2022, TOP 7.2.6 einen Antrag (AN/1639/2022) gem. § 38 der Geschäftsordnung des Rates gestellt.

Details:

1.

Warum stehen für den Bezirk Köln – Mülheim bislang nur drei stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte zur Verfügung und nach welchen Kriterien hat sich die Verkehrsüberwachung der Stadt Köln bei der Auswahl der Standorte (Holweide - Neufelder Straße/ beim Krankenhaus in Fahrtrichtung Schwabstraße, Holweide –Bergisch Gladbacher Straße/ Höhe Steyler Straße in Fahrtrichtung Mülheim und Höhenhaus Honschaftsstraße / an der Gemeinschaftsgrundschule in Fahrtrichtung Am Ppropfbusch) gerichtet?

2.

Gibt es Auswertungen hinsichtlich der Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen und einer Veränderung des Fahrverhaltens im Bereich dieser drei Standorte und wie sehen die Ergebnisse aus?

3.

Wieviel Geld hat die Stadt Köln durch die Verhängung der entsprechenden Bußgelder im Bezirk Köln-Mülheim eingenommen?

4.

Unter welchen Voraussetzungen würden weitere stationäre Geschwindigkeitsmessgeräte installiert werden und wie teuer wäre ein solches Unterfangen pro weiterem Gerät?

5. Welche Unterhaltungs-, bzw. Wartungskosten gibt es bei stationären Geschwindigkeitsmessgeräten und wie hoch sind dies pro Gerät und Jahr?

Stellungnahme der Verwaltung:

zu 1:

Im Stadtbezirk Mülheim sind mehr als drei Anlagen vorhanden.

Seit Dezember 2018 ist zusätzlich eine stationäre Anlage auf der Paffrather Str. in Köln-Dellbrück im Einsatz. Aktuell wurden zudem vier weitere Anlagen in Köln-Stammheim auf der Kreuzung Düsseldorfer Str./ Dünwaldener Kommunalweg/ Stammheimer Ring aufgestellt und diese werden zukünftig neben Geschwindigkeitsverstößen auch Rotlichtverstöße überwachen.

Darüber hinaus ist eine weitere Anlage auf der Dellbrücker Hauptstr. im Tempo-20-Bereich in der Planung.

Zu 2:

Die Anlagen werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Wirksamkeit überprüft.

Nach einer gewissen Einsatzzeit ist ein Rückgang der registrierten Verstöße festzustellen, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ist gegeben, da die dauerhafte Überwachung das Geschwin-

digkeitsniveau senkt und somit das Unfallaufkommen reduziert.

Standort:

Holweide

Neufelder Straße in Fahrtrichtung Schwabstraße

Jahr Geschwindigkeitsverstöße

2019 5397

2020 5916

2021 4590

2022 2601 (bis Ende September)

Standort:

Holweide

Bergisch Gladbacher Straße/ Höhe Steyler Straße in Fahrtrichtung Mühlheim

Jahr Geschwindigkeitsverstöße

2019 1884

2020 1173

2021 721

2022 318 (bis Ende September)

Standort:

Höhenhaus

Honschaftsstraße/ Gemeinschaftsgrundschule Fahrtrichtung am Pfropfenbusch

Jahr Geschwindigkeitsverstöße

2019 3681

2020 2263

2021 3371

2022 2263 (bis Ende September)

Zu 3.

Eine Einzelauswertung auf einzelne Stadtteile der Einnahmen durch festgestellte Verwarn- und Bußgelder mittels der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen ist nicht durchführbar.

Zu 4.

Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden zum Teil aufgrund politischer Beschlüsse oder im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit durch Beschlüsse seitens der Unfallkommission oder aufgrund eigener Feststellungen von hohen Verstoßquoten aufgestellt.

Die Maßstäbe für die Beschaffung/Installation von stationären Anlagen werden wie folgt angelegt:

- Bekannte „Raserstrecken“
- Verstoßquoten über 50% nach Messungen mit Seitenradar (reine Datenerfassung)
- Strecken mit erhöhter Unfallhäufigkeit

Die Installationskosten können nicht konkret beziffert werden, da diese in Abhängigkeit der baulichen Voraussetzungen des Standortes sowie hinsichtlich der gewählten Messtechnik stark variieren können. Hier ist immer im Einzelfall eine separate Prüfung erforderlich.

Zu 5:

Die Stadt Köln betreibt vier unterschiedliche stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Das sind Anlagen mit Piezosensorik in den Fahrbahnen, radarbasierte Anlagen, laserbasierte Anlagen sowie mit Induktionsschleifen in den Fahrbahn ver sehende Kombianlagen für Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessungen.

Aufgrund der unterschiedlichen Vorgaben in den einzelnen Zulassungen seitens der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) entstehen auch unterschiedliche Kosten für erforderliche eich-

pflichtige Komponenten sowie den dazugehörigen Eichunterstützungen und erforderlichen Wartungskosten seitens der jeweiligen Hersteller.

Bei Anlagen mit Piezosensorik unterliegt der Messstandort mit jeder einzelnen Fahrspur einer ½ jährlichen Wartung und jährlichen Eichung, während bei einer laserbasierte Anlage lediglich die Messtechnik jährlich geeicht werden muss. Für stationäre Anlagen entstehen Stromkosten, welche ebenfalls variieren. Zudem fallen für Verschleißmaterialien, wie zum Beispiel Blitzbirnen und dergleichen weitere Kosten an.

Anfallende Instandsetzungskosten nach Defekten und Sabotageaktionen können stark variieren und sind nicht mit einem Durchschnittswert abbildbar.

Eine detaillierte Zuordnung der jeweilig anfallenden Unterhaltungs- und Wartungskosten auf einzelne Standorte ist aufgrund der vielen unterschiedlichen Vorgaben nicht möglich, sodass auch keine konkreten Angaben zu einer etwaigen Höhe pro Gerät und Jahr gemacht werden können.