

Mitteilung Nr. MIT- /		
Zur Anfrage nach § 38 GOSTVV Der Gruppe vom Thema:	AF 39/2018 FDP 07.05.2018 „Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet – Schaffung weiterer Standorte in 2018“	
Beratung in öffentlicher Sitzung:	Ja	Anzahl Anlagen: 0

I. Die Anfrage lautet:

In der Sitzung für öffentliche Sicherheit am 02.05.2018 kündigte der Magistrat mit der Vorlage Nr. I 10/2018 die Errichtung von drei weiteren stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen für das laufende Jahr an. Die Aufstellung soll unter Berücksichtigung der dort herrschenden Unfall- und Gefahrenlagen, in Abstimmung mit der Schutzpolizei erfolgen.

Auf Nachfrage der FDP wurden in der Sitzung keine konkreten Angaben zu den Unfallzahlen und Gefahrenlagen gemacht. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass in Bremerhaven generell zu schnell gefahren wird.

Es stellt sich daher die Frage, welche besonderen Gegebenheiten an den drei festgelegten Standorten

- Stresemannstraße, Fahrtrichtung Süd, im Bereich Neue Straße,
- Columbusstraße, Fahrtrichtung Nord, im Bereich Keilstraße/Lloydstraße,
- Langener Landstraße, Fahrtrichtung Nord, im Bereich Debstedter Weg,

vorliegen.

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche konkreten Unfallzahlen liegen dem Magistrat an den drei genannten Standorten vor, die zur Entscheidung geführt haben, dort Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu installieren?
2. Wie definiert der Magistrat den Begriff „Gefahrenlagen“? Welche Arten von Gefahrenlagen werden in diesem Kontext kategorisiert? Welche konkreten Gefahrenlagen sind je nach Kategorie im Zeitraum von 2013 bis 2017 in den 3 neu zu schaffenden Geschwindigkeitsüberwachungsbereichen aufgetreten? (bitte detailliert aufschlüsseln)
3. Ist die Aussage zutreffend, dass die Stadtteilkonferenzen über die Durchführung von Verwaltungsentscheidungen, die der Verkehrssicherheit dienen, nicht informiert werden? Wenn ja, bitte ausführlich begründen.
Wenn nein, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form sollen die zuständigen Stadtteil-

konferenzen über die Aufstellung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen beteiligt werden?

4. Welche einzelnen stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen - an welchen Standorten - haben jeweils in den vergangenen fünf Jahren in welcher Höhe jährliche Einnahmen für die Stadt Bremerhaven erzielt?
5. Wie will der Magistrat dem öffentlichen Vorwurf („Abzocke“) entgegentreten, dass für die Auswahl der Standorte einer Überwachungsanlage nicht ausschließlich Gründe der Verkehrssicherheit maßgebend sind?

II. Der Magistrat hat am XX.XX.2018 beschlossen, auf die obige Anfrage folgende Mitteilung abzugeben:

Zu Frage 1): 10 Unfälle im Bereich der Stresemannstraße mit einem Todesfall und 4 Leichtverletzten,
40 Unfälle im Bereich der Columbusstraße mit 2 Schwerverletzten und 8 Leichtverletzten,
42 Unfälle im Bereich der Langener Landstraße mit 5 Leichtverletzten.

Wie bereits im Ausschuss für öffentliche Sicherheit dargelegt, waren die Unfallzahlen nicht allein für die Entscheidung ausschlaggebend.

Zu Frage 2): Die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ist nach den Vorschriften des Ordnungswidrigkeitenrechts und der ständigen Rechtsprechung nach dem Opportunitätsgrundsatz und nach Zweckmäßigkeit Gesichtspunkten auszurichten. Für die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrsdisziplin ist angesichts der hohen Zahl von Verkehrsopfern und der zunehmenden Verdichtung insoweit eine Verfolgung der Verkehrsverstöße geboten. Stationäre Messanlagen wirken hierbei aufgrund des bekannten Standortes hilfreich im Sinne der Unfallprävention.

Dem Grundgedanken, die Verkehrsdisziplin zu verbessern, entspricht es ferner mittels mobiler und/oder stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen einwandfreie und nachweisbare Verstöße festzuhalten. Bei der Auswahl stationärer Messplätze sind die besonderen örtlichen Verhältnisse und Umstände zu beurteilen, die insgesamt neben den Unfallzahlen eine Gefahrenlage erkennen lassen.

Unstreitig befinden sich die neuen Standorte an Hauptverkehrsstraßen, die aufgrund ihrer baulichen Strukturen (beispielsweise mehrspurige Straße, Kurvenbereich, Fahrbahnverengung) ein abstraktes Gefahrenpotential darstellen. Weiterhin sind diese Straßen Schwerpunkte der mobilen Geschwindigkeitsmessung, da Verkehrsverstöße bei der Einhaltung der Geschwindigkeit weiterhin festgestellt wurden.

Zu Frage 3): Die Aufstellung von Geschwindigkeitsanlagen liegt nach den Vorschriften des Ordnungswidrigkeitenrechts in der Zuständigkeit der Verfolgungsbehörden. Eine Beteiligung von Stadteilkonferenzen sieht das Ordnungswidrigkeitenrecht nicht vor.

Zu Frage 4): Hierüber führt der Magistrat keine gesonderte Statistik. Die Einnahmen aus Ordnungswidrigkeiten fließen gesamt dem Kapitel des Bürger- und Ordnungsamtes zu.

Zu Frage 5): Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren 2017 nicht angepasste Geschwindigkeit mit nachfolgend zu geringem Abstand die

Hauptunfallursachen im Bundesgebiet. Dies spiegeln auch die jährlichen Unfallberichte der Ortpolizeibehörde wieder. Der Verkehrssicherheitstag spricht sich seit Jahren dafür aus, die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Polizei und Kommunen sicherzustellen, um sichere Verkehrsverhältnisse zu schaffen sowie zum Zwecke einer Generalprävention zur Vermeidung von Unfällen. Dies gilt umso mehr, wenn andere Verkehrsteilnehmer durch Fehlverhalten des Kraftfahrzeugverkehrs geschädigt werden könnten.

Dieser Auffassung schließt sich der Magistrat an.

Grantz
Oberbürgermeister