

Auf die Erörterungen in der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses vom 1. 7. 2004 unter TOP 8 a wird verwiesen. Die Verwaltung wurde beauftragt, konkret darzustellen, unter welchen Voraussetzungen ein Starenkasten installiert werden kann. Daneben sollte auch auf die Kosten der Installation eingegangen werden.

Erläuterungen:

Nach § 48 Abs. 3 des Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (OBG) in Verbindung mit der Verordnung zur Bestimmung der für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Verwaltungsbehörden vom 25. Sept. 1979 liegt die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach den §§ 24 und 24 a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bei den Kreisordnungsbehörden.

§ 24 StVG behandelt die allgemeinen Verkehrsordnungswidrigkeiten bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung, die Straßenverkehrszulassungsordnung und die Fahrerlaubnisverordnung, u.a. also auch Geschwindigkeitsüberschreitungen.

§ 24 a StVG beschäftigt sich mit dem ordnungswidrigen Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkohol- und Rauschmitteleinwirkung.

Zu der Geschwindigkeitsüberwachung hat der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen durch Erlasse konkrete Vorgaben gemacht.

Geschwindigkeitsüberwachung soll danach möglichst flächendeckend erfolgen, vorrangig an Unfallhäufungsstellen und in schutzwürdigen Zonen. Vor einer Geschwindigkeitsmessung ist zu prüfen, ob die dort angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung notwendig und angemessen ist. Diese Geschwindigkeitsüberwachung wird im Rhein-Sieg-Kreis durch stationäre Messanlagen und mobile Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Stationäre Messanlagen können nur dort aufgestellt werden, wo dies von der Örtlichkeit her möglich ist. Mit dem mobilen Messwagen gibt es kaum Einschränkungen.

Wichtig ist die Aussage, dass Geschwindigkeitskontrollen nicht die notwendigen baulichen Maßnahmen ersetzen. So hat es auch das Bundesverwaltungsgericht entschieden. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit soll als erstes durch bauliche Maßnahmen versucht werden, auf die Geschwindigkeit einzuwirken.

Bei der **Auswahl der Messstellen** sind nach einem Erlass aus dem Jahre 1996 folgende Verfahrensgrundsätze zu beachten, die sowohl für die Polizei als auch die Kreisordnungsbehörden gelten:

1. Strecken, die nach den Ergebnissen der örtlichen Unfalluntersuchung Unfallbrennpunkte sind;
2. Strecken, die als schutzwürdige Zonen anzusehen sind (z.B. Schulwege, Nähe von Kindergärten oder Altenwohnheime, Spielplätze, Wohngebiete);
3. Strecken, die zwar keine Unfallbrennpunkte sind, auf denen sich aber Fahrunfälle, Abbiegeunfälle, Kreuzungsunfälle, Unfälle im Längsverkehr und Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn mit Toten und Schwerverletzten ereignet haben, oder auf denen starker Fußgängerverkehr herrscht;
4. Strecken, auf denen die Straßenverkehrsbehörde wegen der Eigenart des Straßenverkehrs, der Notwendigkeit der Verminderung von

Geschwindigkeitsunterschieden oder mögliche Unterschätzung der Fahrgeschwindigkeit durch andere Kraftfahrer eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zeichen 274 angeordnet hat;

5. Innerörtliche Durchgangsstraßen, an denen Geh/Radwege fehlen;
6. Strecken in reinen Wohngebieten, auf denen überhöhte Geschwindigkeit zur Belästigung von Anwohnern durch Lärm führt.

Dem Einsatz mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen ist der Vorzug zu geben, weil damit eine Vielzahl von Messstrecken abgedeckt werden können.

Dieser Erlass wurde im Jahre 1997 durch den Innenminister des Landes NRW nochmals gegenüber den Kreisordnungsbehörden konkretisiert, um der gelegentlich in der Öffentlichkeit geäußerten Vermutung entgegenzuwirken, Geschwindigkeitsüberwachung diene der Aufbesserung kommunaler Kassen.

Der Innenminister hat klargestellt, dass sich die Zuständigkeit der Kreisordnungsbehörden zur Überwachung der Geschwindigkeit nur auf die **Überwachung von Gefahrenstellen** erstreckt.

Gefahrenstellen sind nach dem Erlass des Innenministers NW vom 19. 12. 1997 Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Dies ist z. B. der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe Spielplätze, Schulen, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnlich schutzbedürftige Personen befinden. Geschwindigkeitsbegrenzende Zonen sind nicht generell als Gefahrenstellen anzusehen, da auch hier die vorgenannten Gründe hinzukommen müssen, damit man von einer Gefahrenstelle sprechen kann. **Insbesondere können Geschwindigkeitskontrollen nicht die erforderlichen baulichen Maßnahmen ersetzen (Vgl. BverwG NZV 1995, 166).**

Die Messstellen sind im Benehmen mit der zuständigen Kreispolizeibehörde festzulegen.

Daraus ergibt sich für die geplante Geschwindigkeitsüberwachung in Troisdorf-Eschmar folgendes:

Das Unfallgeschehen war zu ermitteln. In der Zeit vom **1. 7. 2001 – 30. 9. 2004** ereigneten sich auf der L 332 zwischen km 1,650 und km 2,150 (=Troisdorf-Eschmar, Rheinstr./ Im Tieftal/Menzelstr.), an dem die Trasse der Bahnlinie und der Fußgänger-/Radweg die Rheinstr. kreuzen, 11 Unfälle. Lediglich bei 3 dieser Unfälle war als Ursache nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit festzustellen. Leider gehörte dazu auch der tragische Unfall mit dem jungen Mädchen.

Seit dem 23. 8. 2003 bis heute hat es in dem fraglichen Bereich nur noch einen Unfall (Wildschaden) gegeben.

Sowohl die Polizei als auch das Straßenverkehrsamt haben in diesem Bereich regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Hier sind die Ergebnisse der Messungen des Jahres 2004 nochmals zusammengefasst:

a) Messungen des SVA

Datum	gezählte Fahrzeuge	Überschreitungen
17. 2. 2004	189	13
1. 3. 2004	142	22
26. 4. 2004	190	25
2. 6. 2004	266	12
15. 6. 2004	214	13

23. 6. 2004	188	11
28. 6. 2004	350	19
19. 7. 2004	257	25
29. 7. 2004	170	8
3. 8. 2004	370	42
14. 8. 2004 (Samstag)	512	10
17. 8. 2004	210	10
22. 9. 2004	319	14

Gemessen wurde jeweils zwischen 60 – 120 Minuten.

b) Messungen der Polizei

11. 6. 2004	--	4
22. 6. 2004	266	7
24. 6. 2004	198	2

Die Messungen zeigen, dass sich rd. 95 % der Kraftfahrzeugführer an die angeordnete Geschwindigkeit halten. Dies ist ein Wert, der kaum verbesserbar sein dürfte.

Diese Geschwindigkeitsüberwachungen mit den mobilen Messtrupps werden im Rahmen der personellen Ressourcen kontinuierlich fortgesetzt.

Für eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an dieser Stelle gibt es z. Zt. aufgrund des Unfallgeschehens keinen Bedarf und somit ist sie rechtlich auch nicht zulässig. Auch die Kreispolizeibehörde Siegburg sieht für eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung keinen Handlungsbedarf.

Für das Aufstellen einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage in dieser Örtlichkeit würden nach einem unverbindlichen Angebot Kosten in Höhe von rd. 19.000,00 € anfallen. Der Betrag ist im Vergleich zu anderen Standorten deshalb so hoch, weil umfangreiche Arbeiten an der Fahrbahn erforderlich sind. Rd. 42 qm Fahrbahn müssen abgefräst und mit einem neuen Belag versehen werden.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 14. 12. 2004

Im Auftrag