

***Mitteilung des Senats vom 21. Februar 2006***

***Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen***

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat am 10. März 2005 die Kleine Anfrage „Verkehrsüberwachung in Tempo-30-Zonen“ an den Senat gerichtet. In Folge der Beantwortung der Kleinen Anfrage am 19. April 2005 hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 9. Juni 2005 den in der Anlage 1 beigefügten Antrag formuliert.

Die Bürgerschaft hat den Antrag zur Berichterstattung und Beschlussempfehlung an die staatliche Deputation für Inneres (federführend) und Bau und Verkehr überwiesen.

In der staatlichen Deputation für Inneres wurde am 8. September 2005 der Bericht zu den Fragen 1 bis 3 und am 1. Dezember 2005 der Nachbericht zu den Fragen 4 und 5 vorgelegt. In der staatlichen Deputation für Bau und Verkehr wurde der Bericht am 21. September 2005 und der Nachbericht am 2. Februar 2006 vorgelegt. Die gründliche Prüfung der Frage 5 erforderte einen höheren Zeitaufwand.

Der Senat überweist hiermit den Bericht (Anlage 1) und den Nachbericht (Anlage 2) mit den Beschlussempfehlungen an die Stadtbürgerschaft zurück.

**ANLAGE 1**

**Bericht der staatlichen Deputation für Inneres gemäß Überweisungsbeschluss der Stadtbürgerschaft vom 21. Juni 2005 zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 16/340 S)**

**„Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen“**

Der Antrag bezieht sich auf die am 9. März 2005 gestellte Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Verkehrsüberwachung in Tempo-30-Zonen“.

In dieser Anfrage wurde der Senat gefragt:

1. Wie häufig, wo und mit welcher Bilanz wurden in Bremen seit dem Jahr 2001 bis heute Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei in Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Straßen und „Spielstraßen“ durchgeführt?
2. Wie viele Straßenverkehrsunfälle ereigneten sich in Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Straßen und „Spielstraßen“ seit 2001? Wie häufig kam es dabei zu Verletzungen von Unfallbeteiligten? Wie viele Kinder waren in diese Unfälle verwickelt? In wie vielen Fällen wurde von einer überhöhten Geschwindigkeit als eine der Unfallursachen ausgegangen?
3. Gibt es in der Stadt Bremen Überlegungen, die Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei durch kommunale Geschwindigkeitsüberwachung analog zur kommunalen Parkraumüberwachung zu ergänzen?
4. Welche Ansätze verfolgt der Senat, um für eine verbesserte Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Straßen und „Spielstraßen“ insbesondere vor Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen zu sorgen?

(Die Beantwortung der Fragen ist in Anlage 4 dargestellt)

Vorbemerkung:

Die öffentliche Diskussion und der Wortlaut des Dringlichkeitsantrags legen die Vermutung nahe, dass die Antworten zu den Fragen 1 und 2 falsch interpretiert wurden.

Zur Klarstellung wird deshalb vorab die Durchführung polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit dargestellt und statistische Verkehrsunfallbegriffe werden definiert.

Offensichtlich konnte der Eindruck entstehen, dass es sich bei den im Jahre 2004 überprüften 4.335 Kraftfahrzeugen um alle Fahrzeuge gehandelt hat, die während der Kontrollen durch die jeweiligen Tempo-30-Zonen gefahren sind. Dies ist nicht der Fall.

Bei einer Geschwindigkeitskontrolle mit dem Laser-Messverfahren werden, anders als beim Radar-Messverfahren, nur die Fahrzeuge gezählt, bei denen tatsächlich ein Verstoß festgestellt wurde. Fahrzeugführer, die sich regelkonform verhalten, werden nicht gezählt.

Nach Einschätzung der Polizei Bremen verhalten sich 70 bis 80 % der Fahrzeugführer in Tempo-30-Zonen regelkonform.

Die Differenz zwischen 4.335 überprüften Fahrzeugen und 3.745 festgestellten Geschwindigkeitsverstößen erklärt sich dadurch, dass auch wenn es sich um Schwerpunktmaßnahmen „Geschwindigkeit“ handelt, andere Verkehrsverstöße dabei wahrgenommen und geahndet werden.

Zur weiteren Klarstellung ist die Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ für den Bereich von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen zu definieren und darzustellen, welche geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle in diese Unfallkategorie einzuordnen sind.

In der Antwort auf die oben genannte Kleine Anfrage wird diese Unfallkategorie versehentlich sowohl als „Verkehrsunfälle mit Ursache überhöhte Geschwindigkeit“ als auch als „Verkehrsunfälle mit Ursache Geschwindigkeit“ bezeichnet.

Die angegebene Gesamtzahl von 54 Verkehrsunfällen im Jahr 2004 bezieht sich auf Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen und kann zusätzlich noch in drei verschiedene Untergruppen aufgeteilt werden:

1. Hauptunfallursache  
„Geschwindigkeit in Verbindung mit Unterschreitung des Sicherheitsabstandes“ 24 Fälle,
2. Hauptunfallursache  
„nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ 20 Fälle,
3. Hauptunfallursache  
„nicht angepasste Geschwindigkeit bei besonderen Witterungsbedingungen wie Regen, Schnee und Eis“ 10 Fälle.

Bei keinem der 54 Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ konnte der Beweis für eine gleichzeitige Überschreitung der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit erbracht werden. Dies bedeutet nicht, dass eine solche Überschreitung nicht doch stattgefunden hatte; zum Zeitpunkt der Unfallaufnahme am Unfallort lagen jedoch keine verwertbaren Anhaltspunkte (Verkehrsunfallspuren) für eine solche Annahme vor.

Antrag:

In Folge der Beantwortung der Kleinen Anfrage hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgende Maßnahmen für Verwaltung und Polizei gefordert und als Antrag formuliert:

Die Stadtbürgerschaft möge deshalb beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. zu prüfen, wo durch bauliche Maßnahmen das Einhalten der vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen gefördert werden kann, und diese Maßnahmen dann im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen;

2. durch verstärkte und regelmäßige Kontrollen in Tempo-30-Zonen dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit weitgehend eingehalten wird;
3. ein Beschwerdetelefon einzurichten, über das Bürger und Bürgerinnen ihre Beobachtungen und Hinweise zu Bereichen, in denen die vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig überschritten wird, zur Kenntnis geben können. Die Bürger und Bürgerinnen sollten eine Rückmeldung erhalten, welche Maßnahmen ergriffen werden;
4. Geschwindigkeitsanzeigetafeln an sensiblen Stellen im Stadtgebiet aufzustellen, um Kraftfahrzeugfahrern und -fahrerinnen eine Selbstkontrolle zu ermöglichen;
5. gründlich zu prüfen, ob die Modelle anderer Städte, neben den polizeilichen auch kommunale Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, auf Bremen übertragbar sind und der Stadtbürgerschaft bis zum 31. Oktober 2005 darüber einen Bericht vorzulegen.

Stellungnahme:

Die staatliche Deputation für Inneres nimmt zu dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen wie folgt Stellung:

Die Feststellung, dass sich 86 % der kontrollierten Verkehrsteilnehmer nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit in Tempo-30-Zonen halten, ist falsch.

Nach Einschätzung und Erfahrung der Polizei liegen die Verstöße in Tempo-30-Zonen lediglich bei ca. 20 bis 30 %.

Eine exakte prozentuale Angabe ist nicht möglich, da wie bereits vorab erläutert, regelkonforme Fahrzeuge statistisch nicht erfasst werden.

Zu den einzelnen Forderungen des Antrages:

- 1.: Das Verhältnis von Wohnstraßen, die in der Regel in einer Tempo-30-Zone liegen bzw. als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind, zu Hauptverkehrs-/Geschäftsstraßen beträgt kilometerbezogen rund 60 zu 40. Daraus folgt, dass sich 6,6 % (= 982) der gesamten Verkehrsunfälle (= 14.796) im Jahre 2004 auf 60 % der Straßen ereigneten.

Davon waren 5,5 % Unfälle in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen (bezogen auf die Gesamtunfallzahl 0,36 %) mit der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“.

Die Wohnstraßen der Stadtgemeinde Bremen liegen fast vollständig in Tempo-30-Zonen oder sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Die Erfordernisse der StVO wurden bzw. werden im Rahmen der Umsetzung erfüllt. Die Erfahrung zeigt, dass signifikante Schwachstellen nach kurzer Zeit erkannt werden. Da in diesen Fällen in der Regel Lösungen erarbeitet werden, ist eine flächendeckende Überprüfung nicht angezeigt. Hinweise oder Forderungen zur Verbesserung, die beim ASV eingehen, werden jedoch wie bisher im Zuge einer Einzelfallbearbeitung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Damit wird den Forderungen des Antrages zu 1. bereits heute entsprochen; eine weitere entsprechende Beschlussfassung ist nicht erforderlich.

- 2.: Geschwindigkeitskontrollen in Tempo-30-Zonen werden gezielt und anlassbezogen durchgeführt. Dabei richtet sich der Schwerpunkt der Maßnahmen auf das Umfeld von Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen. Durch Auswertung des Unfalllagebildes werden weitere Brennpunkte erkannt, die gezielt gemessen werden.

Darüber hinaus finden regelmäßig präventive Aktivitäten statt, um auf die Gefahren zu hoher Geschwindigkeiten insgesamt und in Tempo-30-Zonen hinzuweisen.

Die Polizei Bremen setzt für die genannten Maßnahmen die so genannten Kontaktpolizisten, die Beamten der Polizeireviere und die Spezialisten der Verkehrsabteilung ein.

Eine darüberhinausgehende Verstärkung der Kontrollen ist aus fachlicher Sicht nicht geboten; der Antrag zu 2. sollte insofern nicht unterstützt werden.

- 3.: Bürgerbeschwerden gehen schriftlich oder telefonisch beim Senator für Inneres und Sport, bei der Polizei Bremen, beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr und dem ASV ein.

Ein Austausch über eingehende Beschwerden und erkannte Problemfelder findet zwischen den betroffenen Ressorts und Dienststellen regelmäßig statt.

Der Senator für Inneres und Sport veranlasst in solchen Fällen Probemessungen durch die Polizei Bremen in den Tempo-30-Zonen, in denen sich die Beschwerden häufen.

Es werden Ortstermine wahrgenommen, bei denen im direkten Gespräch mit dem Beschwerdeführer die Problemfelder erörtert werden.

Der beschwerdeführende Bürger wird hinreichend in die Problemlösung mit eingebunden.

Die Einrichtung eines zusätzlichen Beschwerde-Telefons ist nicht erforderlich, da der Bürger bereits jetzt ausreichend Möglichkeiten hat, um sich zu Verkehrsproblemen zu äußern. Der Antrag zu 3. sollte nicht unterstützt werden.

- 4.: Durch den Senator für Inneres und Sport wird zurzeit die Anschaffung für Geschwindigkeitsanzeigetafeln geprüft. Eine Entscheidung steht noch aus, da die Geräte einen hohen Anschaffungswert haben (ca. 2.500 € pro Gerät) und die Frage der Finanzierung noch zu klären ist.

Der Antrag zu 4. bedarf in zweifacher Hinsicht weiterer Prüfung:

Sollte unter fachlichen Gesichtspunkten die Anschaffung zu befürworten sein, müsste im zweiten Schritt über die Möglichkeit der Bereitstellung (zusätzlicher) Mittel entschieden werden.

Der Antrag zu 4. kann unter der Maßgabe der Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel unterstützt werden.

- 5.: Bisher gab es in Bremen keine Überlegungen, die Überwachung der Geschwindigkeit oder anderer Verkehrsverstöße im fließenden Verkehr auf kommunale Bedienstete zu übertragen, weil insbesondere im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung der Einsatz von ausgebildeten Polizeibeamten notwendig ist, um die gewünschte nachhaltige Wirkung zu erreichen.

Der Senator für Inneres und Sport führt derzeit eine Länderumfrage durch, um Erkenntnisse und Erfahrungen über die Durchführung kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung in anderen, vergleichbaren Städten zu erhalten. Die Ergebnisse der Umfrage sollen in den weiteren Diskussionsprozess und den vorzulegenden Bericht einfließen.

Die Grundsätze der Polizei Bremen bei der Geschwindigkeitsüberwachung und damit der Verkehrssicherheitsarbeit sehen speziell in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen vor, dass hier keine stationäre Messanlage aufgebaut werden soll. Vielmehr wird durch Anhaltekontrollen mit dem Lasergeschwindigkeitsmessgerät ein verkehrserzieherischer Prozess eingeleitet, bei dem der Verkehrsteilnehmer unmittelbar durch qualifizierte Polizeibeamte auf sein Fehlverhalten hingewiesen wird.

Diese Vorgehensweise wird auch an anderen Brennpunkten der Stadt, nicht nur in Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen, erfolgreich praktiziert.

#### Empfehlung:

Die Deputation für Inneres empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hinsichtlich der Einzelanträge zu 4. und 5. mit der Maßgabe zu unterstützen, dass hinsichtlich des Antrages zu 4. nach erfolgter fachlicher Prüfung gegebenenfalls zusätzliche, der Höhe nach zurzeit nicht bezifferbare, finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen sind, und dass hinsichtlich des Antrages zu 5. der Bericht unter Berücksichtigung und nach Abschluss der Länderumfrage vorzulegen ist.

Im Übrigen empfiehlt die Deputation, den Antrag hinsichtlich der Einzelanträge zu 1. bis 3. nicht zu unterstützen.

**Nachbericht der staatlichen Deputation für Inneres gemäß Überweisungsbeschluss  
der Stadtbürgerschaft vom 21. Juni 2005 zum Antrag der Fraktion  
Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 16/340 S)**

**„Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen“**

In Folge der Beantwortung der Kleinen Anfrage hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgende Maßnahmen für Verwaltung und Polizei gefordert, und als Antrag formuliert:

Die Stadtbürgerschaft möge deshalb beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. zu prüfen, wo durch bauliche Maßnahmen das Einhalten der vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen gefördert werden kann, und diese Maßnahmen dann im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen;
2. durch verstärkte und regelmäßige Kontrollen in Tempo-30-Zonen dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit weitgehend eingehalten wird;
3. ein Beschwerdetelefon einzurichten, über das Bürger und Bürgerinnen ihre Beobachtungen und Hinweise zu Bereichen, in denen die vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig überschritten wird, zur Kenntnis geben können. Die Bürger und Bürgerinnen sollten eine Rückmeldung erhalten, welche Maßnahmen ergriffen werden;
4. Geschwindigkeitsanzeigetafeln an sensiblen Stellen im Stadtgebiet aufzustellen, um Kraftfahrzeugfahrern und -fahrerinnen eine Selbstkontrolle zu ermöglichen;
5. gründlich zu prüfen, ob die Modelle anderer Städte, neben den polizeilichen auch kommunale Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, auf Bremen übertragbar sind und der Stadtbürgerschaft bis zum 31. Oktober 2005 darüber einen Bericht vorzulegen.

Die staatliche Deputation für Inneres hat zu den Punkten 1, 2 und 3 des Antrages der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bereits Stellung genommen (siehe Anlage 1).

Stellungnahme:

Zu den noch ausstehenden Fragen 4 und 5 nimmt die staatliche Deputation für Inneres wie folgt Stellung:

Zu 4.: Der Senator für Inneres und Sport hält den Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigetafel an geeigneten Örtlichkeiten für eine sinnvolle Ergänzung der bestehenden Verkehrssicherheitsarbeit. Der Polizeipräsident hat die Beschaffung einer Anzeigetafel in der Sitzung der Deputation am 8. September 2005 zugesagt. Diese Tafel wird angeschafft und wird zukünftig in der Verkehrssicherheitsarbeit Anwendung finden.

Der Antrag zu 4. wird unterstützt.

Zu 5.: Geschwindigkeitskontrollen werden in der gesamten Bundesrepublik ausschließlich durch die Polizei wahrgenommen. Bei Geschwindigkeitskontrollen werden Fahrzeuge mit Hilfe von technischem Gerät angemessen und unmittelbar danach durch Polizeivollzugsbeamte (PVB) angehalten. Dieses Anhalte-recht obliegt nach § 36 Abs. 5 Straßenverkehrsordnung nur der Polizei. Geschwindigkeitsüberwachung mittels mobiler bzw. stationärer Technik wird dagegen in anderen Ländern auch von den Kommunen wahrgenommen.

Um Erkenntnisse und Erfahrungen über die Durchführung kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung in anderen Bundesländern zu sammeln, wurde eine Länderumfrage durchgeführt. Dabei wurden fünf Städte ausgewählt, die in ihrer geographischen und demographischen Größe in etwa mit Bremen vergleichbar sind (Hannover, Stuttgart, München, Nürnberg, Leipzig). Zusätzlich wurden die beiden Stadtstaaten Hamburg und Berlin zum Thema „kommunale Geschwindigkeitsüberwachung“ befragt.

In Hamburg und Berlin wird die Geschwindigkeitsüberwachung ausschließlich durch die Polizei betrieben.

Hamburg begründet seine Entscheidung damit, dass die Geschwindigkeitsüberwachung ein Kernbereich der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit zur Verkehrsunfallbekämpfung ist. Strategische und taktische Vorgaben sollen in Hamburg stets von der Polizei unter Berücksichtigung übergeordneter politischer Rahmensetzung umgesetzt werden.

Berlin hat keine Begründung für die Vorgehensweise übersandt.

In München, Stuttgart, Nürnberg, Leipzig und Hannover ist die Geschwindigkeitsüberwachung an die Kommune unter bestimmten Voraussetzungen abgegeben worden. In jeder der genannten Städte sind die Messstellen mit der Polizei abzustimmen, da das vorrangige Ziel der Maßnahmen auch in diesen Städten die Verkehrssicherheit ist. Überwachungsmaßnahmen sind immer an Verkehrsunfallbrennpunkten durchzuführen, die die Polizei vorgibt.

Die Polizei kann sich in ihrer Tätigkeit auf qualifizierte Geschwindigkeitskontrollen und damit auf das so genannte verkehrserzieherische Gespräch konzentrieren. Zur Abstimmung und Koordination der Maßnahmen und Festlegung der Einsatzschwerpunkte bei Geschwindigkeitsüberwachungen durch die Kommune sind gemeinsame Sicherheitsanalysen sowie der Austausch von Verkehrssicherheitslagebildern mit der Polizei notwendig. Damit wird dem Vorwurf, fiskalische Interessen stünden bei der kommunalen Überwachung an erster Stelle, weitgehend begegnet. Insofern bleibt ein Teil der Belastung durch „Betreuung“ der Kommune in der Polizei.

Die Kommunen übernehmen grundsätzlich folgende Tätigkeiten im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung:

1. die Anschaffung, Aufstellung und Wartung von technischem Gerät (Starenkästen, Radarfahrzeuge, Lichtschranken, Rotlichtkameras),
2. die Aus- und Weiterbildung des Personals für die Einrichtung und Durchführung der Überwachung,
3. die Anschaffung von notwendiger Auswertesoftware mit dazugehörigem geschultem Personal,
4. die Bearbeitung von Anzeige- und Mahnverfahren.

Synergien, die gegebenenfalls durch die Aufteilung in polizeiliche und kommunale Maßnahmen entstehen, werden nicht dargestellt. Da die Aufgaben letztendlich in der Gesamtbetrachtung nur in unterschiedlichen Zuständigkeiten wahrgenommen werden, ist als einzig erkennbarer Effekt nur der höhere Anteil von Nichtvollzugsbeamten bei der Aufgabenwahrnehmung festzustellen. Ausstattung und Unterhalt der Geräte, sowie die notwendigen Arbeitsschritte von der Überwachungsmaßnahme bis zur Abarbeitung der Vorgänge fallen in beiden Modellen gleichermaßen an.

Die eindeutige Trennung von polizeilichen und kommunalen Maßnahmen ist grundsätzlich auch für Bremen denkbar. Entscheidend für die Organisation der Verkehrsüberwachung sollte aus unserer Sicht aber die Effizienz im Geschäftsprozess und die Wirkung der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sein. Wünschenswert ist es, die Verantwortung möglichst in einer Hand zu organisieren. Die grundsätzlichen Organisationsunterschiede zwischen Stadtstaaten und Großstädten in Flächenländern sind vermutlich auch auf die grundlegend anderen Zuständigkeitsregelungen in den Ländern zurückzuführen.

In Bremen findet zwar keine kommunale Geschwindigkeitsüberwachung statt, Teilaufgaben werden aber unter ähnlichen Rahmenbedingungen bzw. kommunal wahrgenommen. Ausschließlich die Polizei verfügt über das technische Gerät und das geschulte Personal. Die Anzeigen werden nach Auswertung der Messungen durch die Polizei an das Stadtamt weitergegeben. Dort wird die Anzeige weiterbearbeitet. Somit erfolgt ein Teilbereich bereits im Bereich der kommunalen Verwaltung.

Die Polizei Bremen verfügt über sieben stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (A 1, A 27, B 75 und Kurfürstenallee) und fünf mobile Geschwindigkeitsmessgeräte (Traffipax, ESO, Lifetec, Container). Die mobilen Geräte sind immer an ein Kraftfahrzeug gebunden.

Die stationären Anlagen laufen im 24-Stunden-Betrieb und sind fest an das Stromnetz angeschlossen. Sie werden vor allem an Brennpunkten dort aufgestellt, wo die Örtlichkeit ein Anhalten durch PVB nicht möglich macht.

Die Polizei trägt die Anschaffungskosten (ca. 60.000 € für eine stationäre Anlage), die Stromanschlusskosten (für die A 27 z. B. 15.000 €) und die laufenden Folgekosten der Anlage (Eichung, Wartung, Pflege). Der Filmwechsel wird durch die Polizei betrieben (alle drei bis sechs Tage, je nach Filmlänge, Kosten ca. 40.000 € pro Jahr).

Die Auswertung erfolgt durch acht Angestellte. Dabei sind zwei Verwaltungsangestellte nach BAT 6 b für die Auswertung von Fotos, Fertigung von Stellungnahmen und Beantwortung von Gerichtsfragen zuständig. Zwei Verwaltungsangestellte der Polizei beteiligen sich zusätzlich an der reinen Auswertung des Filmmaterials. Zwei Mitarbeiter sind im Rahmen eines Überlassungsvertrages mit einer Zeitarbeitsfirma jeweils mit 20 Stunden an der Auswertung von Filmen beteiligt, ebenso zwei Mitarbeiter der Werkstatt Bremen mit jeweils 25 Stunden im Monat.

Die mobilen Geräte kommen bei ca. 1.100 Messungen im Jahr zum Einsatz. Nach Auswertung des Verkehrslagebildes werden die Messorte festgelegt. An Orten, an denen keine Radar-Anhalte-Kontrolle möglich ist oder wenn kein Personal zur Verfügung steht, wird das technische Gerät nur mit einem Messbeamten eingesetzt. Ansonsten ist zur Kontrolle ein Anhaltetrupp von mindestens fünf Beamten erforderlich.

Die örtlichen Verkehrsunfallbrennpunkte werden monatlich mindestens einmal gemessen, teilweise mehrmals. Dies ist zur Senkung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Regel ausreichend. Sichtbare Kontrollen erzeugen bei den meisten Verkehrsteilnehmern für einen längeren Zeitraum (ca. vier bis sechs Wochen) Wirkung, so dass aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit eine weitere Ausdehnung in der Fläche nicht notwendig erscheint.

Eine Messung dauert ca. fünf Stunden (inklusive Auf- und Abbau des Gerätes). Die Auswertung eines solchen Filmes dauert ca. zehn Stunden. Sie wird von PVB und Angestellten vorgenommen. Eine Messung ist aus technischen Gründen nicht länger als fünf Stunden möglich, da die Akkus wieder aufgeladen werden müssen. Eine Ladung dauert etwa zwölf Stunden. Die Geräte werden zu unterschiedlichen Tageszeiten eingesetzt und sind fast zu 100 % ausgelastet.

Die mobilen und stationären Geräte haben im Jahr 2004 167.314 Verstöße (137.865 Verwarnungs- und 29.449 Bußgeldtatbestände) gemessen. Im Jahre 2005 rechnet man mit ca. 225.000 Verstößen.

Der hohe Anstieg ist durch die zusätzliche Aufstellung von stationären und semistationären Anlagen an den Brennpunkten B 75, A 27 und Kurfürstenallee zu erklären. Aus Verkehrssicherheitsgründen wurden hier die Anlagen aufgestellt, da eine Messung mit vorhandenem Gerät nicht möglich war. Ein Rückgang der Fallzahlen im Jahr 2004 war auf der A1 zu verzeichnen, da die Anlage auf die neuen Straßenverhältnisse (Baustelle, neue Verkehrsbeeinflussungsanlage) eingestellt werden musste.

Nach Abschluss der Prüfung ergibt sich daher folgendes Ergebnis:

Die bisherigen Maßnahmen der Polizei Bremen zur Senkung der Verkehrsunfälle im Bereich der Hauptunfallursache Geschwindigkeit zeichnen sich sowohl durch eine hohe Brennpunktorientierung als auch durch eine hohe Flächenwirkung aus. Die Anzahl der geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle geht kontinuierlich zurück. Im ersten Halbjahr 2005 ist ein Rückgang von 12 % festgestellt worden. Eine Ausweitung der heutigen Maßnahmen ist mit dem vorhandenen Personal und Gerät nicht möglich und wird zurzeit als nicht erforderlich angesehen, da das Ziel „Senkung der Verkehrsunfallzahlen“ im Allgemeinen und vor allem im Bereich „Hauptunfallursache Geschwindigkeit“ erreicht wird.

Vorteilhaft wird insbesondere die in einer Hand liegende Steuerungs- und Durchführungskompetenz für Überwachungsmaßnahmen bewertet. Der Geschäftsprozess wird ständig in enger Abstimmung mit dem Stadtamt optimiert. Der Einsatz von PVB zur technischen Überwachung des Verkehrs ist nicht zwingend notwendig, der multifunktionale Einsatz sowohl in diesem Bereich als auch in anderen polizeilichen Aufgabenfeldern erleichtert aber die Ressourcensteuerung deutlich.

Die Übertragung weitergehender Überwachungsaufgaben an das Stadtamt würde aus unserer Sicht nur Zuständigkeiten verlagern ohne das zusätzliche Effekte eintreten, die ganzheitliche Aufgabenwahrnehmung im Bereich Verkehrssicherheit würde geteilt.

Eine Erhöhung der Überwachungsmaßnahmen ist zu gleichen Bedingungen sowohl bei der Polizei als auch beim Stadtamt organisierbar. Erforderlich wäre in beiden Fällen die Beschaffung weiterer Geräte und die Einstellung von zusätzlichem Personal.

**Empfehlung:**

Die Deputation für Inneres empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hinsichtlich der Einzelanträge zu 4. zur Kenntnis zu nehmen und hinsichtlich des Antrages zu 5. den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.