

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 15. Februar 2016

Blitzer in der Stadt Bremen – Wie steht Bremen im Vergleich zu anderen Großstädten da?

Auf städtischem Gebiet in Bremen gibt es eine Vielzahl von stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung. Als Begründung für das Aufstellen von sogenannten Blitzern wird häufig die Verhütung von Unfällen sowie die Überwachung von besonders gefährlichen Verkehrsbereichen angeführt. Dies erfordert aber auch, dass die Standorte der stationären Anlagen regelmäßig evaluiert und gegebenenfalls aufgegeben werden.

Wir fragen den Senat:

1. Welche einzelnen stationären Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung an welchen Standorten haben jeweils in den vergangenen fünf Jahren in welcher Höhe jährliche Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für die Stadt Bremen erzielt?
2. Welche einzelnen stationären Anlagen zur Rotlichtüberwachung an welchen Standorten haben jeweils in den vergangenen fünf Jahren in welcher Höhe jährliche Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für die Stadt Bremen erzielt?
3. Wie hoch ist die Anzahl der eröffneten Verwarn- und Bußgeldverfahren, ausgehend von welchen stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtüberwachung an welchen Standorten in den letzten fünf Jahren?
4. Welche Kriterien werden zur Rechtfertigung der Aufstellung von stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung herangezogen, und welche rechtlichen Regelungen liegen dem zugrunde?
5. Wie bewertet der Senat die Aussage, dass stationäre Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung lediglich an Unfallschwerpunkten sowie an sensiblen Orten, wie Schulen, Kindergärten oder Krankenhäusern, aufgestellt werden sollten?
6. Inwieweit überprüft der Senat regelmäßig, ob die Kriterien, nach denen die einzelnen stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung aufgestellt wurden, weiterhin erfüllt sind?
7. Wie hoch ist die Anzahl der aufgestellten stationären Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung im Verhältnis zur Einwohnerzahl, zur Fläche der Stadt Bremen und zum jährlichen Verkehrsaufkommen?
8. Wie hoch ist die Anzahl der aufgestellten stationären Anlagen zur Rotlichtüberwachung im Verhältnis zur Einwohnerzahl, zur Fläche der Stadt Bremen und zum jährlichen Verkehrsaufkommen?
9. Wie steht die Stadt Bremen im Verhältnis mit den Städten Hamburg, Berlin, Nürnberg, Hannover, Köln, Düsseldorf, Duisburg, München, Dresden und Leipzig in dem Vergleich der stationären Anlagen zur Rotlicht- bzw. Geschwindigkeitsüberwachung bezogen auf die Einwohnerzahl, die Fläche bzw. das jährliche Verkehrsaufkommen da?

Peter Zenner, Rainer Buchholz,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

Antwort des Senats vom 17. März 2016

Vorbemerkung

In der Stadt Bremen werden Geschwindigkeitsmessungen ausschließlich von der Polizei Bremen durchgeführt. Dies betrifft sowohl die Überwachung mit mobilem als auch stationärem Messgerät. Die Auswertung der Datensätze, die Grundlage für die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten ist, erfolgt ebenfalls von der Polizei Bremen. Verfolgungsbehörde ist die Bußgeldstelle des Stadtamts Bremen als zentrale Bußgeldstelle. In anderen Städten wird die Geschwindigkeitsüberwachung stationär und auch mobil durch Angestellte der Kommune durchgeführt.

1. Welche einzelnen stationären Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung an welchen Standorten haben jeweils in den vergangenen fünf Jahren in welcher Höhe jährliche Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für die Stadt Bremen erzielt?

In der Stadt Bremen sind neun stationäre Anlagen installiert. Diese sind im Einzelnen auf der B 75 in Fahrtrichtung Bremen und Delmenhorst, auf der A 1 zwischen den Anschlussstellen Hemelingen und Mahndorf in beiden Fahrtrichtungen, auf der Kurfürstenallee in Fahrtrichtung Schwachhauser Heerstraße, in der Richard-Boljahn-Allee in Fahrtrichtung Oberneuland, auf dem Zubringer Arsten in Höhe der Abfahrt Habenhausen in Fahrtrichtung stadteinwärts, auf der A 281 kurz nach der Ausfahrt Flughafen in Fahrtrichtung Neuenlander Straße und auf dem Hemelinger Zubringer in Fahrtrichtung Pfalzburger Straße installiert. Für die einzelnen Anlagen liegen keine statistischen Daten zur Einnahme aus Verwarnungs- oder Bußgeldern vor.

Die Einnahmen der letzten fünf Jahre aus allen Verkehrsordnungswidrigkeiten, auch Parkverstöße und sonstige Verkehrsübertretungen, ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

2011	2012	2013	2014	2015
12.866 Tsd. €	13.067 Tsd. €	12.716 Tsd. €	13.160 Tsd. €	13.685 Tsd. €

2. Welche einzelnen stationären Anlagen zur Rotlichtüberwachung an welchen Standorten haben jeweils in den vergangenen fünf Jahren in welcher Höhe jährliche Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für die Stadt Bremen erzielt?

Zur Rotlichtüberwachung sind in der Stadt Bremen zwölf Standorte ausgewählt, die aufgrund ihrer Unfallbelastung, ihrer Größe und der starken Verkehrsbelastung auf der Strecke den Bedarf einer Überwachung begründen. Die Polizei Bremen verfügt über sechs Kameras, sodass gleichzeitig an sechs Örtlichkeiten überwacht werden kann. Die Messstandorte werden regelmäßig gewechselt.

Bei Rotlichtverstößen handelt es sich regelmäßig um Bußgeldverstöße. Für die einzelnen Anlagen liegen keine statistischen Daten zur Einnahme aus Bußgeldern vor. Die jährlichen Einnahmen der tabellarischen Übersicht aus der Antwort zu Frage 1 beinhalten auch die Bußgelder aus der Rotlichtüberwachung.

3. Wie hoch ist die Anzahl der eröffneten Verwarn- und Bußgeldverfahren, ausgehend von welchen stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtüberwachung an welchen Standorten in den letzten fünf Jahren?

Die Anzahl der eröffneten Verfahren für die stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Für die Rotlichtüberwachung liegen solche Zahlen nicht vor. Ein neues Controlling befindet sich zurzeit im Aufbau. Danach wird erwartet, dass Fallzahlen aus der Rotlichtüberwachung insgesamt dargestellt werden können.

	2011	2012	2013	2014	2015
Verwarnungen B 75**	20.508	15.452	11.148	17.555	15.924
Bußgelder B 75	1.836	1.392	736	1.304	1.175
Verwarnungen A 1**	9.627	8.875	6.189	3.864	33.115
Bußgelder A 1	6.617	5.706	3.948	2.549	11.873
Verwarnungen A 281	0*	489	7.276	6.750	6.453
Bußgelder A 281	0*	783	11.807	10.513	10.039
Verwarnungen Kurfürstenallee	12.036	11.257	8.630	8.422	7.294
Bußgelder Kurfürstenallee	931	859	604	597	466
Verwarnungen Zubringer Hemelingen	10.883	8.612	7.422	7.011	3.449
Bußgelder Hemelingen	478	385	270	294	129
Verwarnungen Richard-Boljahn-Allee	0*	0*	43.123	19.601	10.484
Bußgelder Richard-Boljahn-Allee	0*	0*	4.416	1.750	787
Verwarnungen Zubringer Arsten	14.337	10.797	9.676	10.749	9.769
Bußgelder Zubringer Arsten	2.576	1.731	1.722	1.978	1.808

* Anlage noch nicht in Betrieb genommen.

** Beide Fahrrichtungen.

4. Welche Kriterien werden zur Rechtfertigung der Aufstellung von stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung herangezogen, und welche rechtlichen Regelungen liegen dem zugrunde?

Ziel der Geschwindigkeitsmessungen in der Stadt Bremen ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Aus Präventionsgründen sind Geschwindigkeitskontrollen insbesondere an Stellen im Straßenverkehr erforderlich, wo sich Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit als besonders gefährlich erweisen und zur Sicherung sensibler Bereiche, wie vor Schulen, Einrichtungen für Kinder oder Senioren.

Daneben können Messungen auch aus Gründen des Lärmschutzes oder zur Verbesserung des Wohnumfelds sowie zur generellen Erhöhung des gesetzeskonformen Verhaltens im Straßenverkehr notwendig sein. Deshalb wird in der Stadt Bremen auch und nicht ausschließlich an Unfallhäufigkeitslinien gemessen. Stationäre Anlagen der Geschwindigkeitsüberwachung stehen in der Stadt Bremen nicht zwingend an Unfallhäufungslinien. Die Messanlagen sollen dafür sorgen, dass sich der Verkehrsteilnehmer in der Stadt Bremen an die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten hält.

Die Kriterien zur Einrichtung eines Rotlichtmessplatzes wurden in Frage 2 beantwortet.

Die Rechtsgrundlagen für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten ergeben sich aus dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG), dem Straßenverkehrsgesetz, der Straßenverkehrsordnung (StVO) und dem Bremischen Polizeigesetz. Danach hat die Polizei gemäß § 1 Abs. 1 Bremisches Polizeigesetz die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit abzuwehren und gemäß § 53 Abs. 1 OWiG nach pflichtgemäßem Ermessen Ordnungswidrigkeiten zu erforschen. Die sachliche Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung und damit auch für die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung ist nicht besonders geregelt. Sie ist aus § 36 StVO abzuleiten. Damit ist die Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung eine hoheitliche Aufgabe.

Einzelheiten regelt die „Dienstanweisung über das Verfahren bei Geschwindigkeitskontrollen und den Abstandsmessverfahren“ vom 29. Februar 2010 der Polizei Bremen über Einsatz und Betrieb von Geschwindigkeitsmessanlagen.

5. Wie bewertet der Senat die Aussage, dass stationäre Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung lediglich an Unfallschwerpunkten sowie an sensiblen Orten, wie Schulen, Kindergärten oder Krankenhäusern, aufgestellt werden sollten?

An sensiblen Orten, wie vor Schulen, Kindergärten und Einrichtungen für ältere Menschen ist in der Stadt Bremen grundsätzlich eine Geschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten wird die Geschwindigkeit mit Handlasermessgeräten durch Polizeibeamte gemessen und anschließend das direkt stattfindende erzieherische Gespräch durchgeführt. Schwerpunktmaßnahmen finden gezielt statt, etwa kurz nach Einschulungsbeginn oder einer konkreten Beschwerdelage. Eine stationäre Messung findet nicht statt. An dieser Verfahrensweise soll sich auch zukünftig nichts ändern.

Stationäre Messungen finden immer dort statt, wo eine höhere Geschwindigkeit gefahren werden kann und die Verkehrsmenge ein Anhalten erschwert. Die Gründe für die Überwachung der Geschwindigkeiten wurden bereits dargestellt.

Anlagen zur Rotlichtüberwachung sind an vielbefahrenen Kreuzungsbereichen aufgestellt. Es handelt sich hierbei nicht ausschließlich um Unfallbrennpunkte.

6. Inwieweit überprüft der Senat regelmäßig, ob die Kriterien, nach denen die einzelnen stationären Anlagen zur Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung aufgestellt wurden, weiterhin erfüllt sind?

Der Senator für Inneres hat seit 2014 einen „Runden Tisch Verkehrsüberwachung“ eingerichtet. Monatlich werden gemeinsam mit der Polizei Bremen, dem Stadtamt Bremen, dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr sowie dem Amt für Straßen und Verkehr u. a. alle erforderlichen Maßnahmen zur aktuellen Situation der Standorte erörtert.

7. Wie hoch ist die Anzahl der aufgestellten stationären Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung im Verhältnis zur Einwohnerzahl, zur Fläche der Stadt Bremen und zum jährlichen Verkehrsaufkommen?
8. Wie hoch ist die Anzahl der aufgestellten stationären Anlagen zur Rotlichtüberwachung im Verhältnis zur Einwohnerzahl, zur Fläche der Stadt Bremen und zum jährlichen Verkehrsaufkommen?

Das „Statistische Jahrbuch 2015“, herausgegeben vom Statistischen Landesamt, hat für die Stadt Bremen eine Fläche von 32 557 ha angegeben. Bei neun stationären Geschwindigkeitsmessanlagen hat die Stadt Bremen demnach eine Anlage auf 3 617 ha. Gemessen an den Standorten für die Rotlichtüberwachung ist es eine Anlage auf 2 713 ha.

Im Verhältnis zur Einwohnerzahl kommt eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage auf 61 307 Einwohner. Bei der Rotlichtüberwachung ist es wieder im Verhältnis zu den Standorten 1 zu 45 980. Angenommen wurde hier die Angabe der Einwohner aus 2014 beziffert mit 551 767.

Das jährliche Verkehrsaufkommen lässt sich nicht valide berechnen. Deshalb wird an dieser Stelle auf den Kraftfahrzeugbestand, also Kräder, Pkw, Busse, Lkw, Sonderfahrzeuge, Zugmaschinen und Anhänger, mit 322 178 vom Statistischen Landesamt zurückgegriffen.

Eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage trifft demnach auf 35 797 Kraftfahrzeuge. 26 848 Kraftfahrzeuge treffen auf einen Rotlichtmessstandort.

9. Wie steht die Stadt Bremen im Verhältnis mit den Städten Hamburg, Berlin, Nürnberg, Hannover, Köln, Düsseldorf, Duisburg, München, Dresden und Leipzig in dem Vergleich der stationären Anlagen zur Rotlicht- bzw. Geschwindigkeitsüberwachung, bezogen auf die Einwohnerzahl, die Fläche bzw. das jährliche Verkehrsaufkommen da?

Statistische Angaben der aufgezählten Städte liegen dem Senat nicht vor.