

Konzept Geschwindigkeitsüberwachung

Inhaltsverzeichnis

- 1.** Einleitung
- 2.** Standorte der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
- 3.** Technische Ausgestaltung / Ausschreibungsmodalitäten
- 4.** Neue Aufbau- und Ablauforganisation in der Geschwindigkeitsüberwachung (Team GÜ)
- 5.** Sonstige technische Ausstattung
 - a. Fahrzeuge
 - b. Geschwindigkeit-Smileys
 - c. Lärm-Smileys
- 6.** Räumliche Ausstattung

1. Einleitung

Die Sicherheit im Straßenverkehr in Bezug auf Verkehrslenkung, Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung ist ein wichtiges Ziel, das im Haushaltsplan des Landkreises Lörrach verankert ist. Die Verwaltung ist in diesem Zusammenhang verpflichtet, Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen und in besonders schützwürdigen Bereichen durchzuführen.

Hierfür ist im Fachbereich Verkehr ein Team eingerichtet, welches mobile Geschwindigkeitsmessungen im Landkreis durchführt. In diesem Team sind in der Vergangenheit bis zu elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eingesetzt worden; aktuell besteht das Team aus insgesamt neun Personen. Der Kreistag hat in 2016 auf der Grundlage einer gutachterlichen Untersuchung beschlossen, dass ein Konzept für den Einsatz stationärer Verkehrsüberwachungsanlagen an neuralgischen Punkten entwickelt und dabei auch die künftige Ausstattung und eine Ablauforganisation für die Geschwindigkeitsüberwachung insgesamt entwickelt werden soll.

Im Grundsatz erfolgt die Einrichtung von stationären Messstellen aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfallschwerpunkte, gefahrenträchtige Stellen, schützwürdige Bereiche in der Nähe von z.B. Schulen, Kindergärten, Altenheimen) und/oder bei anzutreffenden zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten und ggf. damit verbundener Lärmbelästigung.

Im Rahmen des Gutachtens, an dessen Erarbeitung auch das Polizeipräsidium Freiburg und das Landratsamt mitgewirkt haben, wurden potentielle Standorte für stationäre Geschwindigkeitsmesssysteme empfohlen. Basierend auf den vorhandenen Grundlagedaten und der Auswertung der Unfallsteckkarten/Detailkarten sowie der vorhandenen Messdaten von mobilen Geschwindigkeitsmessungen konnten bestehende Handlungsschwerpunkte detektiert werden.

Die Ergebnisse lieferten dann eine Rankingliste mit insgesamt acht Standortempfehlungen (an manchen wurden mehrere Einzelstandorte vorgeschlagen), wobei zu berücksichtigen ist, dass veränderte Randbedingungen und Betrachtungsweisen im weiteren Verlauf sowohl eine andere Rangfolge als auch weitere Standorte mit sich bringen können.

Eine stationäre Verkehrsüberwachung dient zur dauerhaften Überwachung und soll somit die partielle Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit gewährleisten. Für Bereiche wie z.B. Unfallhäufungsstellen oder Lärmschutzbereiche eignen sich diese besonders. Ein „Gewöhnungseffekt“ des Kfz-Verkehrs ist allerdings nicht unüblich. Dieser lässt sich wiederum reduzieren und zugleich die Flächenwirkung erhöhen durch zwischen verschiedenen (Leer-)Gehäusen wechselnde Standorte der Messtechnik.

Unabdingbar ist weiterhin die Aufrechterhaltung der mobilen Geschwindigkeitsmessungen, um die Verkehrssicherheit insgesamt zu erhöhen. Nur dadurch kann flexibel und spontan – auch auf akute Situationen – reagiert und eine nachhaltige, bedarfsgerechte Geschwindigkeitsüberwachung insgesamt gewährleistet werden.

2. Standorte der Geschwindigkeitsmessenanlagen

Im Nachgang zur Begutachtung und zum Kreistagsbeschluss vom 19.10.2016 wurden nochmals alle empfohlenen Standorte überprüft. Insbesondere waren die Örtlichkeiten hinsichtlich der Einzelplatzierung, ggf. veränderter Verkehrsbedingungen sowie den Grundstücksverhältnissen und der Stromversorgung sicher zu stellen.

Aufgrund von in diesem Sinne veränderten Rahmenbedingungen mussten einzelne vorgeschlagene Standorte entfallen bzw. abgeändert werden:

■ Steinen – Maulburg (B 317), Einmündungen Hauptstraße und L 139

Sowohl im Einmündungsbereich der Hauptstraße als auch im Knotenbereich L 139 sind mittlerweile Umbauarbeiten durchgeführt worden, die das Unfallaufkommen mindern sollen.

So wurde in der Einmündung der „Hauptstraße eine Einfädelspur auf der B 317 eingerichtet, die das Einbiegen auf die Bundesstraße erleichtern soll. Der Kreuzungsbereich B 317 / L 139 wurde baulich außerdem so umgestaltet, dass nur noch ein Rechtsabbiegen aus beiden Richtungen möglich ist.

⇒ Das Unfallgeschehen ist in diesen beiden Bereichen aufgrund der geänderten Situation zunächst zu beobachten.

■ Hausen i. W., B 317

Das Gutachten hat sich für seine Empfehlungen für die Einmündung Am Bahnhof auf Gefahren im Zusammenhang mit hohem Querungsbedarf entlang der lichtsignalisierten Fußgängerquerung gestützt. Aufgrund von Verkehrszählungen wurde inzwischen festgestellt, dass der Hauptverstoß an dieser Stelle die Missachtung der vorhandenen Signalanlage durch den von der Kreisstraße einbiegenden Verkehr darstellt. Eine stationäre Geschwindigkeitsmessung, die sich überdies auf den durchfahrenden Verkehr (B 317) bezieht, würde hier keine Verbesserung bringen.

Vielmehr ist eine technische Lösung dahin vorzunehmen, dass die vorhandene Lichtsignalanlage zu einer Vollsignalisierung des Einmündungsbereiches ausgedehnt wird.

Grundsätzlich liegt die Straßenbaulast für die B 317 und die Kostentragungspflicht für die Herstellung einer Vollsignalisierung an dieser Stelle beim Bund, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg. Sollte eine Finanzierung seitens des Regierungspräsidiums auf Hindernisse stoßen, könnte der Landkreis einen Finanzierungsbeitrag anbieten. Hierfür könnten die seit 2015 im Haushalt veranschlagten Investitionsmittel i.H.v. 125.000 € für eine „Rotlicht-Überwachungsanlage“ eingesetzt werden.

⇒ Einrichtung einer Vollsignalisierung; bis auf Weiteres Verzicht auf eine Messanlage.

■ Binzen/Rümmingen/Wittlingen, L 134

Im Gutachten wurden entlang der L 134 verschiedene Standorte erwogen, wobei für den Ortseingang Binzen im Bereich der Einmündung der L 134 (Rümminger Straße) in die Hauptstraße ein geschwindigkeitsdämpfendes Element festgestellt wurde.

⇒ Bis auf Weiteres Fokussierung auf drei Standorte in Rümmingen und Wittlingen (siehe unten).

Die auf den Seiten 5 – 13 dargestellten Standorte werden für die Aufstellung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen vorgeschlagen.

Erläuterung: Auf den Kartenausschnitten sind die im Eigentum des Bundes, Landes, Kreises oder der Kommune befindlichen Flächen farblich hervorgehoben (grün, gelb, blau, rot). Die Anlagen sollen nur auf diesen – in öffentlicher Hand befindlichen – Grundstücken errichtet werden.

Hinsichtlich der Stromversorgung wurde festgestellt, dass eine Umsetzung an allen Standorten grundsätzlich möglich ist. Entweder liegen die Grundstücke im oder am erschlossenen Bereich oder es sind Verteilerkästen in unmittelbarer Entfernung vorhanden, sodass lediglich eine kurze Verbindung hergestellt werden muss.

Hierfür ist jeweils eine Leistungsauskunft sowie ein konkreter Antrag beim Stromnetzbetreiber zu stellen und mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer ein Nutzungsvertrag abzuschließen.

■ **Grenzach-Wyhlen, Wyhlen (B 34), Rheinfelderstraße, 50 km/h innerorts**



Begründung:

Im Bereich der B 34 (Rheinfelder Straße) wurde neben einer hohen Anzahl an Geschwindigkeitsüberschreitungen auch eine beachtliche Anzahl an Unfällen festgestellt. Es wird davon ausgegangen, dass bei angemessener Geschwindigkeit sich diese reduzieren lassen.

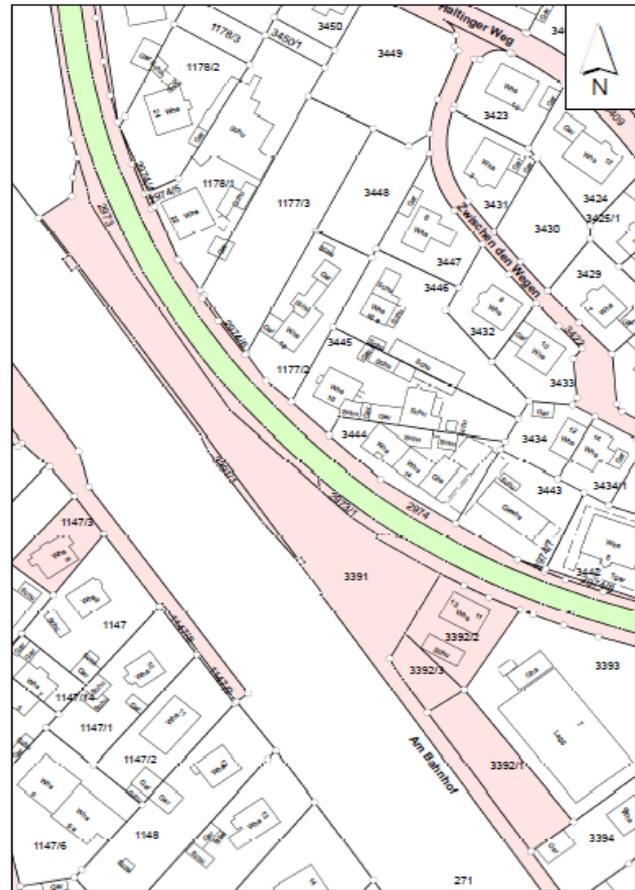
Darüber hinaus wird hier eine neue Wohnsiedlung entstehen, die eine Geschwindigkeitsüberwachung zusätzlich sinnvoll macht.

Als Standort wird der Bereich westlich des Kreisverkehrsplatzes (B 34 / L 139) nach dem Orts- eingang empfohlen. Somit wird der von außen kommende Verkehr erfasst, der in diesem Bereich tendenziell noch eine Geschwindigkeit oberhalb der zugelassenen Geschwindigkeit hat.

Fahrtrichtung/en: Eine Geschwindigkeitskontrolle in beide Fahrtrichtungen ermöglicht zusätzlich, dass der ausfahrende Verkehr nicht frühzeitig beschleunigt.

Grundstück: Gemeinde

■ **Eimeldingen (B 3), Hauptstraße, 50 km/h innerorts, nachts 40 km/h**



Begründung:

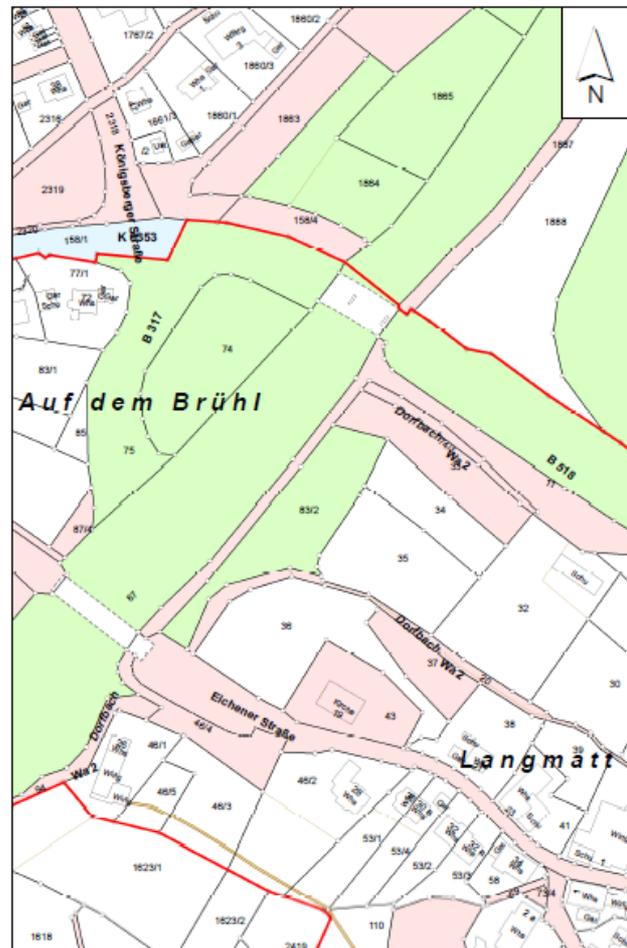
Im Bereich der B 3 in Eimeldingen besteht eine nächtliche Beschränkung auf 40 km/h aus Lärmschutzgründen, aber auch die 50 km/h tagsüber werden bei Weitem nicht eingehalten. In diesem Bereich empfiehlt sich die Überwachung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit mit stationären Messsystemen, um eine dauerhafte Reduzierung der Lärmemissionen zu bewirken.

Als Standort bietet sich der Bereich der „Hauptstraße“ vom „Malzholzweg“ bis zum Kreisverkehr an. Favorisiert wird hier der Bereich in der Nähe des Bahnhofs.

Fahrtrichtung/en: Eine Überwachung beider Fahrrichtungen zur Einhaltung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion ist erforderlich.

Grundstück: Gemeinde

■ Schopfheim, B 317 / B 518, 70 km/h außerorts



Begründung:

An dieser Örtlichkeit liegt eine Unfallhäufungsstelle vor.

Es herrscht eine vorgeschriebene Geschwindigkeit von 70 km/h. Die B 317 ist in diesem Bereich sehr stark frequentiert, was zu einem starken Verkehrsdruck insbesondere im Bereich der Einmündung führt. Dadurch ergeben sich zahlreiche Unfälle, die überwiegend auf Vorfahrtsverletzungen und Abbiegeunfällen basieren. In diesem angespannten Bereich scheint eine Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit als durchaus sinnvoll.

Ausgehend von der Einmündung B 518 ist eine Aufstellung des Geschwindigkeitsüberwachungssystems etwa 300 m vor dieser als sinnvoll zu erachten. Möglicherweise ist aufgrund der räumlichen Distanz die Aufstellung von zwei separaten Stationen erforderlich.

Fahrrichtung/en: beide Fahrrichtungen

Grundstück: Land Baden-Württemberg

■ Steinen – Maulburg, OT Höllstein (B 317), 50 km/h außerorts



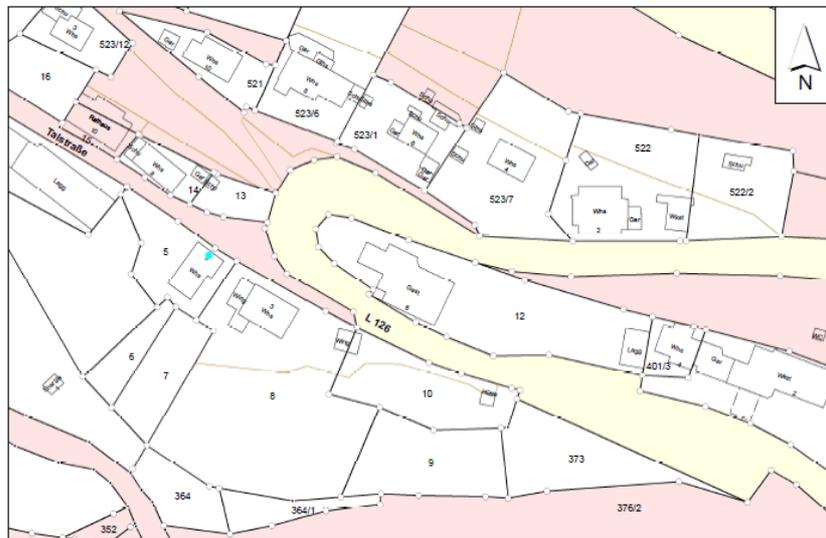
Begründung:

Die B 317 im Bereich des Ortsteils Höllstein befindet sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft, ist aber mittlerweile auf 50 km/h begrenzt. Die Bebauung befindet sich unmittelbar neben der Bundesstraße. Der Bereich weist eine hohe Unfallbelastung auf, insbesondere die Knotenpunkte sind davon betroffen.

Fahrtrichtung/en: Die Überwachung in beide Fahrtrichtungen wird aufgrund der bestehenden Randbedingungen in diesem Bereich als sinnvoll angesehen. beide

Grundstück: Gemeinde

■ Todtnau, OT Afersteg (L 126), Talstraße, 30 km/h innerorts



Begründung:

Der Bereich befindet sich innerorts mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h. Trotz einer nicht allzu hohen Verkehrsbelastung bestehen von den Anwohnern Beschwerden bezüglich der Lärmemissionen speziell der durchfahrenden Krafträder. Des Weiteren bestehen in überwiegenden Teilen keine Gehwege und es sind Auffälligkeiten hinsichtlich von Ordnungswidrigkeit festzustellen.

Eine Überwachung soll die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit dauerhaft gewähren und somit der Lärmbelastung und den Unfallzahlen entgegenwirken.

Dazu bietet sich eine stationäre Überwachung im Bereich der Talstraße und/oder Haldenweide im Bereich vor der Spitzkehre an.

Fahrtrichtung/en: beide Fahrrichtungen

Grundstück: Land Baden-Württemberg

■ **Hausen – Zell i. W., Bereich „Grendelkurve“ (B 317), 50 km/h außerorts**



Begründung:

Im Bereich des Bahnübergangs und in der Grendelkurve besteht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Bahnübergang mit der vorgelagerten Einfahrt zum Sportplatz bildet einen Unfallschwerpunkt. Die Unfälle sind hier hauptsächlich auf nicht angepasste Geschwindigkeit und Vorfahrtsverletzungen zurückzuführen.

Die stationäre Geschwindigkeitsmessung in diesem Bereich soll sowohl das Unfallpotential im Einfahrtbereich als auch im weiteren Verlauf der Grendelkurve bewirken.

Als Standort sollte in etwa der Bereich der Einmündung Stadionweg genutzt werden.

Fahrrichtung/en: vorzugsweise beide Fahrrichtungen

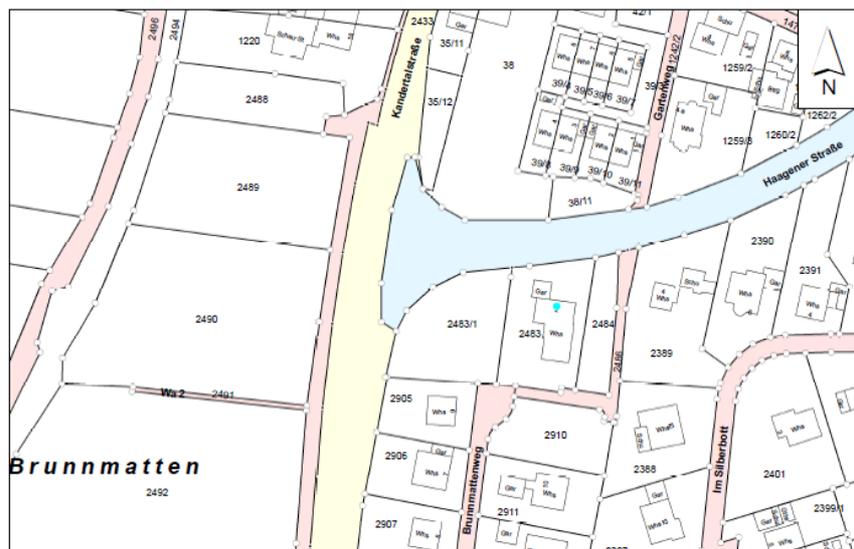
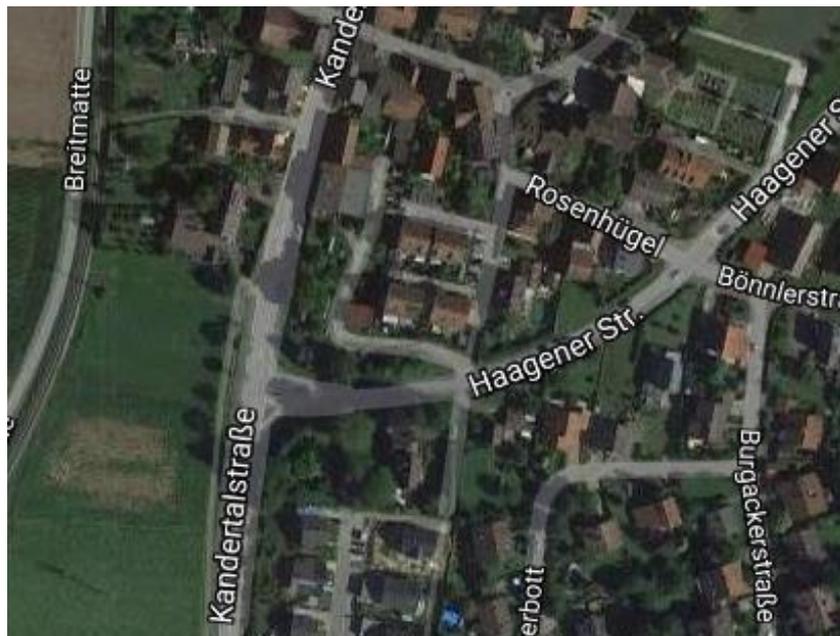
Grundstück: Bund

■ Wittlingen / Rümplingen, L 134

Im Bereich der beiden Gemeinden werden vielfach mobile Geschwindigkeitskontrollen entlang der L 134 durchgeführt. Dennoch lässt sich keine wesentliche Abnahme der Ordnungswidrigkeiten feststellen.

Um eine dauerhafte Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen, wird eine stationäre Überwachung in drei Stellen empfohlen.

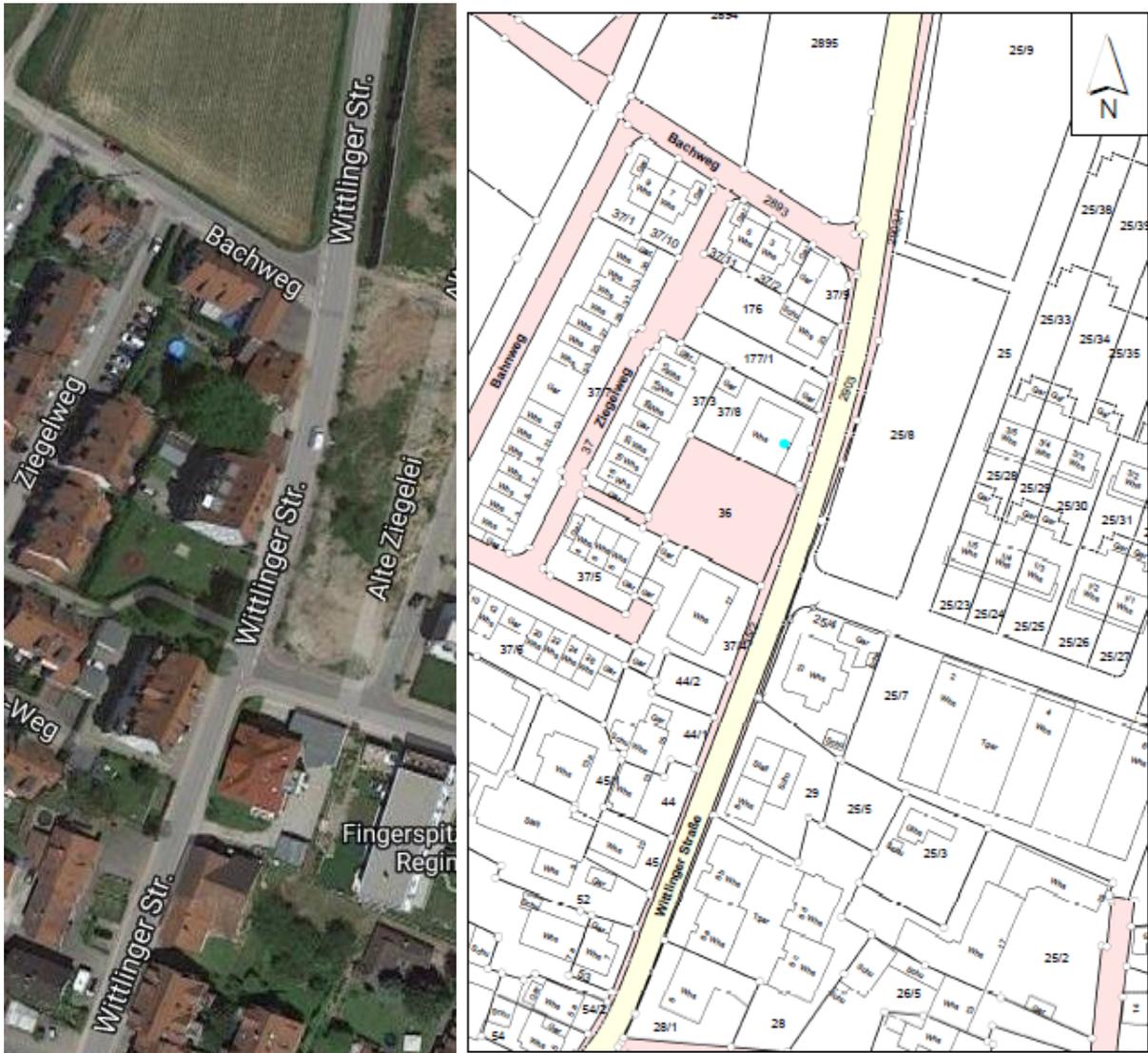
a) Wittlingen (L 134), Kandertalstraße, Einmündung Haager Straße, 50 km/h innerorts



Fahrrichtung/en: von außen einwärts fahrender Verkehr

Grundstück: Landkreis

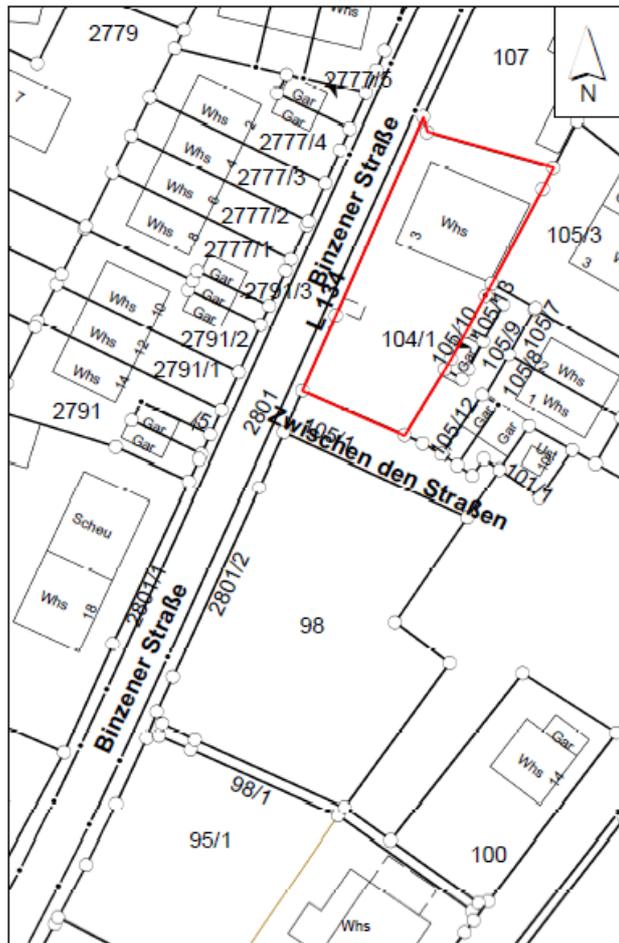
b) Rümmingen (L 134), Wittlinger Straße, 50 km/h innerorts



Fahrrichtung/en: von außen einwärts fahrender Verkehr

Grundstück: Gemeinde / Land

c) Rümmingen (L 134), Binzener Straße, 50 km/h innerorts



Fahrtrichtung/en: von außen einwärts fahrender Verkehr

Grundstück: Land Baden-Württemberg

3. Technische Ausgestaltung / Ausschreibungsmodalitäten

Folgende Spezifikation, die vor Veröffentlichung noch gesamthaft vergaberechtlich überprüft werden soll, ist für die Ausschreibung der neun Einrichtungen vorgesehen:

Vorbemerkungen

Der Landkreis Lörrach plant die Einrichtung von mehreren stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen für die Überwachung mittels digitaler non-invasiver Technik. Dieses Leistungsverzeichnis soll die Erstellung der Angebote und die Auswertung erleichtern. Die zu erbringenden Leistungen werden in drei unterschiedliche Lose aufgeteilt (Technik/Säule/Wartung, Tiefbau, Strom/Elektrik)

Die Vorbemerkungen sind Bestandteil der Ausschreibung.

Entsprechen die angebotenen Leistungen nicht den im Leistungsverzeichnis beschriebenen Anforderungen, wird der Bieter von der Vergabe ausgeschlossen.

Die Angebote sind gemäß einem Leistungsverzeichnis zu erstellen.

Angebote, nachträgliche Rabatte oder Nachlässe, die nach dem vorgeschriebenen Abgabetermin eingereicht werden, sind nicht zulässig und können bei der Auftragsvergabe nicht berücksichtigt werden.

Für die Angebote dürfen nur die von der ausschreibenden Stelle übergebenen Verdingungsunterlagen verwendet werden. Der Bieter ist verpflichtet, alle in den Verdingungsunterlagen verlangten Erklärungen abzugeben und alle sonstigen Angaben zu machen (unvollständige Angebote werden von der Wertung ausgeschlossen)

1. Installation und Inbetriebnahme der Messplätze

Für den Betrieb der insgesamt neun einzurichtenden Messplätze mittels digitaler non-invasiver Technik sollen ein bzw. zwei Mess-/Kameraeinschübe – abhängig von den zu überwachenden Fahrrichtungen – zum Einsatz kommen.

Der Auftragnehmer liefert und errichtet entsprechend der Vorgaben neun komplette stationäre (ortsfeste) Geschwindigkeitsmessplätze in sabotagesicherer Ausführung inklusive Messsysteme mit drei Kameras, den notwendigen Blitzeinheiten (je Fahrrichtung eine Blitzeinheit) und den Speichern zur Messung beider Fahrrichtungen.

Die Standorte sind gemäß den separaten Unterlagen vorgesehen und vor Angebotsabgabe durch vorzunehmende Messplatzprojektierung auf Geeignetheit zu prüfen und festzulegen. Mit dem Angebot ist die Messplatzprojektierung einzureichen.

- Neun Messplätze (gemäß beigefügten Unterlagen)
- Mess-/Kameraeinschub (konformitätsbewertet und geeicht)

Die notwendigen Tiefbau- und Straßenbauarbeiten (Baustelleneinrichtung und Räumung nach den Standardrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr sowie Anlieferung der Geräte, deren Aufbau und Fundamenterstellung) erfolgen durch den jeweiligen Auftragnehmer.

Dazu gehören auch die Messplatzprojektierung, Installation des Messgehäuses, des Mess- und Kamerasystems inklusive der Blitzeinheiten sowie der Anschluss an den kundenseitig bis an das Gehäuse bereitgestellte 230 V-Stromversorgung und die technische Inbetriebnahme einschließlich Eichung der Systeme und der damit verbundenen notwendigen Organisations- und Unterstützungsmaßnahmen.

2. Flexibilität des Messsystems – Mobiler Messeinsatz

Die angebotene Messtechnik (Mess-/Kameraeinschub) soll neben dem stationären auch für den mobilen Betrieb vom Stativ aus eingesetzt werden können.

Für den mobilen Einsatz sind anzubieten: Stativ / ggf. Blitzeinheit und die für den mobilen Betrieb notwendigen Komponenten

3. Weitere Anforderungen an die Messtechnik

Die Anforderung an die Messtechnik muss folgende Leistungsmerkmale erfüllen:

- Die angebotene Messtechnik muss durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) zugelassen sein, nach den gültigen Vorschriften der PTB errichtet werden und geeicht sein. Entsprechende Zertifikate sind dem Angebot beizufügen.
- Fähigkeit des Messsystems zur Fahrzeugklassifikation und Erkennung verschiedener Geschwindigkeitswerte unterschiedlicher Fahrzeugklassen, einschließlich Einstellung der entsprechenden Auslösegrenze je Fahrzeugklasse
- Fähigkeit des Messsystems zur gleichzeitigen Messung beider Fahrrichtungen aus einem Gehäuse
- Mehrzielfähigkeit – Gleichzeitige Messung und Dokumentation parallel fahrender Fahrzeuge
- Möglichkeit der Erweiterung von Messungen und Dokumentation zweirädriger Fahrzeuge
- Ausstattung mit hochauflösender digitaler Kamera für die Frontfotografie, einschließlich digitaler und verschlüsselter Foto- und Falldokumentation
- Gewährleistung einer eindeutigen und zweifelsfreien Messwertzuordnung und Beweisführung der Geschwindigkeitsverstöße, auch bei Spurwechsel
- Gewährleistung der eindeutigen Nachvollziehbarkeit des gesamten Messverlaufs inkl. Fotopunkt mittels Positionsdaten, die im Bild mitgegeben werden
- Gewährleistung einer sicheren Fahrzeugführererkennung und Kennzeichenablesbarkeit in den digitalen Messfotos. Es wird um detaillierte Beschreibung der Kameratechnik in Hinblick auf u.a. Auflösung, Dynamik und Belichtungsregelung bei der Angebotsabgabe gebeten
- Statistische Erfassung der durchgefahrenen und gemessenen Fahrzeuge
- Ausreichende Datenspeicherkapazität im Standortspeicher (mindestens 2.000 Falldaten). Die Falldaten sollten per USB-Stick an der Messanlage ausgelesen werden können.
- Die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sollte so vorgerüstet sein, dass diese zu einem späteren Zeitpunkt mit den Funktionen zur Datenfernübertragung und Ferndiagnose ausgestattet werden kann.

4. Anforderung an das Gehäuse

- Gehäuse in Vandalismus- bzw. sabotagegesicherter Ausführung
- Heizung bzw. Klimatisierung zur Sicherstellung des ganzjährigen Betriebs bei Außentemperaturen von -20° C bis + 50° C
- Alle notwendigen Projektierungs-/Tiefbauarbeiten sind vom Auftragnehmer zu leisten

5. Auswertungssoftware

Der Landkreis Lörrach setzt bereits die Auswertungssoftware EsoDigitales II ein.

Sofern über eine Konvertierungssoftware bzw. Schnittstelle die Auswertung der Messdaten über EsoDigitales II möglich ist, ist diese anzubieten. Ansonsten ist eine Auswerte-Software für die Aufbereitung der Messdaten und Konvertierung zum vorhandenen landeseinheitlichen Verfahren OWi-21 anzubieten.

6. Wartung

Zur Sicherstellung des kontinuierlichen Betriebs ist durch den Auftragnehmer ein detailliertes Wartungsangebot abzugeben.

Folgende Punkte sind dabei genau zu beschreiben:

- Inspektion und Wartung (auch Fernwartung) der Messplätze
- Instandsetzung der Messplätze (z. B. bei Defekt, Vandalismusschäden)
- Eine 72-stündige Reaktionszeit bei auftretenden Störungen der Messtechnik sowie Wiederinbetriebnahme innerhalb dieser Zeitspanne sollte möglich sein. Dies ist ein Zuschlagkriterium bei der Angebotsbewertung.
- Austauschgerät für die Dauer der Wartungszeit
- Möglichkeit der „Selbsthilfe“ durch den Auftraggeber
- Sonstige Serviceleistungen
- Laufzeiten und Kündigungsfristen

7. Optionale Leistungen

Analyse: Das eingesetzte Messsystem bietet zum Zwecke der Standortanalyse die Möglichkeit, sogenannte statistische Daten zu erfassen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, diese Daten mittels eines Analysetools auszuwerten. Eine genaue Beschreibung der Analysemöglichkeiten ist darzustellen.

Datenfernanbindung: Die fotografisch registrierten Falldaten des angebotenen Messsystems sollen ggf. per Datenfernanbindung (z.B. UMTS/LTE) vom Messsystem an die Behörde übermittelt werden können. Eine entsprechende Auflistung der Kosten ist dem Angebot anzufügen.

8. Schulung

Kostenlose Einweisung und Schulung des Bedienungspersonals des Auftraggebers mit Zertifizierung für die Messanlage. Eine Bedienungsanleitung ist dem Auftraggeber zur Verfügung zu stellen.

4. Neue Aufbau- und Ablauforganisation in der Geschwindigkeitsüberwachung (Team GÜ)

Personelle Besetzung

Derzeitige Situation

Aktuell besteht das Team GÜ aus acht Mitarbeitern/-innen (MA) und einer Teamleitung (TL). Das Personal teilt sich im geltenden Stellenplan auf 9,8 Vollzeitäquivalente (VZÄ) auf, von denen derzeit lediglich 7,8 VZÄ ausgeschöpft werden. Fünf MA sind in Vollzeit tätig, drei MA (0,8 VZÄ + 0,7 VZÄ + 0,5 VZÄ) und die Teamleitung (0,8 VZÄ) arbeiten in Teilzeit.

Von den genannten acht MA sind vier körperlich eingeschränkt und dadurch nur bedingt innerhalb des kompletten Aufgabenspektrums der Geschwindigkeitsüberwachung einsetzbar. Dies betrifft unter anderem Einschränkungen bei den Gewichten, die getragen werden dürfen, Einsatztechnik, Ausstattung der Fahrzeuge, Einsatzzeiten und/oder Einsatzorte.

Das Team GÜ versieht seinen Dienst in einem Zwei-Schicht-System an Werktagen und einem Samstagsdienst, der regelmäßig durch zwei Mitarbeiter versehen wird:

Frühdienst = werktags von 05:00 Uhr bis 13:15 Uhr

Spätdienst = werktags von 13:00 Uhr bis 21:15 Uhr

Samstags = von 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr

Bei Bedarf kann auch ein Mitteldienst von 10:00 bis 17:15 Uhr besetzt werden und anlassbezogen bis zu sechsmal je Kalenderjahr an Sonn- oder Feiertagen Dienst angeordnet werden.

Eine Übergabe zwischen Früh- und Spätdienst erfolgt im Landratsamt zwischen 12:45 Uhr und 13:15 Uhr.

Die Teamleitung ist mit der Organisation und Koordination des Teams GÜ beauftragt und laut Stellenbeschreibung zu 27 % im Außendienst tätig.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden seitens des Landkreises mit Arbeitskleidung ausgestattet (Sicherheitsschuhe, Schutzkleidung und Warnweste).

Aufgabengebiete MA:

Die MA des Teams GÜ sind als Sachbearbeiter Geschwindigkeitsüberwachung angestellt. Ihr Aufgabenumfeld umfasst insbesondere

- Durchführung von mobilen Geschwindigkeitsmessungen mit zwei unterschiedlichen Fahrzeugen
- Vor- und Nachbereitung der Messungen
- Auswertung von durchgeführten Messungen
- Fahrzeug- und Messtechnikpflege
- Entwurf von Stellungnahmen zu Messungen auf Anfrage seitens der Bußgeldstelle

Aufgabengebiete TL:

Das Aufgabenfeld der TL umfasst neben den Führungsaufgaben insbesondere die folgenden Bereiche:

- Erstellung des monatlichen Dienstplans und des wöchentlichen Messstellenplans sowie Anpassung und Fortschreibung
- Stellungnahme im Rahmen von Widerspruchsverfahren auf Anfrage seitens der Bußgeldstelle
- Pflege von Statistiken bzgl. Messstellen und Messergebnissen
- Kontrolle der Messprotokolle und der Statistikblätter
- Verwaltung und Wartung von Fahrzeugen und Geräten
- Verantwortung und Betreuung der Messtechnik (Wartungstermine, Eichung etc.)

Geplante Veränderungen

Mit der Installation von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen und den zusätzlichen Aufgaben der Betreuung von sog. Smileys (siehe dazu unten) ergeben sich neue Aufgabengebiete für das Team GÜ, die eine Umstrukturierung und veränderte Ablauforganisationen erforderlich machen.

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Teams GÜ und unter Berücksichtigung der vorhandenen Handicaps wird nachfolgende Organisation vorgesehen.

Teambereich GÜ-S „Stationäre Messanlagen und Smiley-Displays“ (inklusive TL)

Innerhalb dieser Gruppe werden alle erforderlichen Aufgaben im Zusammenhang mit den stationären Geschwindigkeitsmessanlagen und dem Anbringen der Smiley-Displays erbracht. Dazu gehören insbesondere:

- Überprüfung der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen auf Sachbeschädigungen und ordnungsgemäße Funktionsweise (bis zu sechsmal wöchentlich)
- Durchführung von eventuell notwendigen Reinigungsarbeiten und Reparaturarbeiten an den stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
- Austausch der Messtechnik innerhalb der Messtürme im rotierenden System
- Auslesen der Daten der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen vor Ort (wöchentlich)
- Auswertung der ausgelesenen / erhobenen Daten der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen und Vorbereitung für die Weiterleitung der Messergebnisse an die Bußgeldstelle
- Anbringen der Smiley-Displays nach Auftragserteilung durch das Sachgebiet Verkehr & ÖPNV zu Zwecken der Erhebung von Verkehrsströmen und gefahrenen Geschwindigkeiten
- Auslesen der Daten der Smiley-Displays und Übermittlung an das Auswertesystem
- Kontrolle der Auswertungsergebnisse und Weiterleitung an die Bußgeldstelle / das Sachgebiet Verkehr & ÖPNV zur weiteren Sachbearbeitung (Teamleitung)

Der durch die Neukonzeption entstehende zusätzliche Zeitaufwand ist variabel und kann aktuell nicht belastbar beziffert werden. Aus der Perspektive der Aufbauorganisation erscheint es aber sinnvoll, diesen Teambereich mit insgesamt 2,8 VZÄ (Teamleitung 0,8 VZÄ + 2 MA derzeit bestehend aus 1,0 VZÄ und 0,5 VZÄ) zu besetzen.

Die Teammitglieder können ihre Aufgaben innerhalb der normalen Regelarbeitszeit erfüllen (Tagdienst).

Teambereich GÜ-M „Mobile Geschwindigkeitsüberwachung“

Innerhalb dieses Teams werden alle bisher erforderlichen Aufgaben der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung mit Hilfe der Messfahrzeuge erfüllt. Dazu zählen insbesondere:

- Durchführung von mobilen Geschwindigkeitsmessungen mit zwei Fahrzeugen
- Festlegung der richtigen Messstelle, ordnungsgemäßer Aufbau der Messtechnik / Gerätschaften
- Vor- und Nachbereitung der Messungen (Messprotokoll, Prüfung der Messstelle)
- Auswertung von durchgeführten Messungen (Sichtung der Bilder)
- Fahrzeug- und Messtechnikpflege
- Teilnahme an Gerichtsverhandlungen als Messbeamte / Zeugen

Bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sollten weiterhin die Schichtdienste in der bewährten Form bedient werden, wobei die Besetzung bei gleichbleibender Personalstärke nur noch 5,5 VZÄ beträgt (4 VZÄ + 0,8 VZÄ + 0,7 VZÄ).

Das bedeutet, dass sich die Anzahl der tatsächlichen Einsätze reduziert.

5. Sonstige Technische Ausstattungen

Fahrzeuge

Im Bereich der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung ist der permanente Einsatz von mit der jeweiligen Messtechnik ausgerüsteten Fahrzeugen erforderlich.

Derzeitige Situation

Aktuell werden durch die GÜ zwei Messfahrzeuge mit Lichtschrankengeschwindigkeitsmesstechnik der Firma ESO (Einheitensensor ESO 3.X) eingesetzt:

- VW-MultiVan, 10 Jahre alt (EZ: 2007), bisherige Laufleistung 200.000 km
Technik ESO I
- VW-Caddy, 6 Jahre alt (EZ: 2011), bisherige Laufleistung 67.000 km
Technik ESO II.

In den beiden Fahrzeugen ist die Messtechnik verstaut, die außerhalb des Fahrzeuges im Rahmen von Messstellen zum Einsatz kommt. Eine Messung aus dem Fahrzeug heraus ist aufgrund der reflektierenden Scheibe zurzeit nicht möglich.

Im VW-MultiVan ist ein Arbeitsplatz eingerichtet, der eine Auswertung der durchgeführten Messungen im Fahrzeug, während laufender neuer Messungen ermöglicht.

Darüber hinaus ist ein drittes Fahrzeug ohne Messtechnik vorhanden. Die dort ehemals installierte Messtechnik (Vitronic) wurde aus Gründen der fehlenden Gerichtsfestigkeit nicht mehr eingesetzt und daher ausgebaut:

- VW-Caddy, 10 Jahre alt (EZ: 2007), bisherige Laufleistung 150.000 km

Auf Grund eines Korrosionsschadens an der Schiebetür müsste das Fahrzeug einer Reparatur im Kostenumfang von 3.500 € unterzogen werden. Derzeit wird das Fahrzeug durch die Mitarbeiter als Zubringerfahrzeug zu Messstellen oder für die Anbringung der Smiley-Displays eingesetzt.

Geplante Veränderungen

Für die mobile Geschwindigkeitsmessung sind unverändert zwei Fahrzeuge mit entsprechender Messtechnik erforderlich. Die vorhandenen Fahrzeuge ESO I (VW-MultiVan) und ESO II (VW-Caddy) können hier weiterhin eingesetzt werden. Die Ausstattung mit Allrad, Klimaanlage und Standheizung ist zukünftig als Standardvoraussetzung zu sehen. Die aktuellen Fahrzeuge sollen bzgl. einer nachträglichen Installation überprüft werden.

Für die Aufgaben des Teambereichs GÜ-S wird ein Kleinwagen benötigt mit einer Ausstattung, die es zulässt, im öffentlichen Verkehrsraum zu arbeiten (gelbes Blinklicht, farbliche Kennzeichnung). Hier kann das zurzeit noch vorhandene Fahrzeug nach entsprechender Reparatur und Ausrüstung weiter verwendet werden.

Geschwindigkeit-Smileys

Vor wenigen Jahren hat der Landkreis „Smileys“ beschafft, welche in Form von reinen Geschwindigkeitsmessungen den Kraftfahrer durch das entsprechende Lichtsignal auf die Einhaltung bzw. Nicht-Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinweisen. Gleichzeitig ist durch diese Anlagen auch eine Erfassung und Auswertung der Daten hinsichtlich der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit möglich.

Diese Anlagen sind bereits erfolgreich an verschiedenen Stellen eingesetzt worden und konnten so vor allem bei Beschwerden oder Anfragen von Anwohnerinnen und Anwohnern bzw. Städten/Gemeinden die erforderlichen Daten für zu erwägende Maßnahmen liefern oder ggf. direkt ein verändertes Fahrverhalten bewirken.

Lärm-Smileys

Ziel der Aufstellung dieser Dialog-Displays ist nicht nur eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung sondern insbesondere eine Veränderung der Fahrweise auf Seiten von Fahrerinnen und Fahrern besonders schneller und/oder lauter Motorräder. Durch die Smiley-Anzeige soll der Motorradfahrer bewegt werden, durch geeignetes Fahrverhalten weniger Lärm zu erzeugen und dadurch die Anwohner weniger zu belästigen.

Unter Einsatz von Lärm-Smileys hat das Landes-Verkehrsministerium ein Pilotprojekt gestartet und dabei gute Erfahrungen hinsichtlich einer Verbesserung der Lärm- und Geschwindigkeits-situation gemacht. Nach Aufstellung der Anzeigetafeln hat sich danach eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 2 bis 6 km/h ergeben. Darüber hinaus war eine Verringerung der mittleren Schallpegel um 1 bis 2 dB festzustellen.

Einige Ortschaften im Landkreis Lörrach werden besonders stark durch Motorradlärm belastet. Die Ahndung von Lärmverstößen ist aus rechtlichen und Kapazitätsgründen in seltenen Fällen möglich. Eine Unterstützung in dieser Situation seitens des Landkreises ist durch die Anschaffung von zwei Lärm-Smileys möglich, die dann zur Motorradsaison an den besonders betroffenen Stellen eingesetzt werden können. Zunächst ist eine Aufstellung auf der Strecke von Schopfheim nach Gersbach und im Präger Gletscherkessel vorgesehen. Hinsichtlich einer Kostenbeteiligung (investiv) wurde bei den Städten Schopfheim und Todtnau angefragt.

Die Kosten für eine Anlage ohne Aufbau belaufen sich auf ca. 15.000 €. Es wird empfohlen eine Erstinstallation, die etwa 1.000 € kostet, durch die anbietende Firma vornehmen zu lassen. Darin enthalten ist eine Schulung des Personals, das im weiteren Verlauf die Anlagen selbstständig ab- und wieder aufbauen kann.

6. Räumliche Ausstattung

Die Geschwindigkeitsüberwachung verfügt räumlich über ein Großraumbüro mit dem Arbeitsplatz der Teamleitung sowie drei Sachbearbeiterplätzen. Darüber hinaus besteht ein separater Umkleideraum, in welchem unter anderem die Spinde untergebracht sind. Beide Räume befinden sich am Hauptstandort des Landratsamts in Lörrach, Palmstraße 3, Erdgeschoss (Haus 1).

Für die Fahrzeuge besteht in der Tiefgarage Haus 1 eine durch Gitter abgetrennte Abstellmöglichkeit mit Fassungsvermögen für die beiden VW-Caddy. In dieser Gitterbox wird auch die Messtechnik geladen; ebenso befindet sich dort die Ladestation für drei „Blitzer“-Akkus.

In einer zusätzlichen Garage im Hof des Post-Areals (zwischen Haus 2 und Haus 3) wird derzeit der VW-MultiVan abgestellt, auch hier befinden sich Ladestationen für die Messtechnik sowie für sechs „Blitzer“-Akkus. Für die Unterbringung dieses Fahrzeugs nach Ende des Mietverhältnisses auf dem Postareal muss noch eine Lösung gefunden werden.

Die Abstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge (und Ladestationen) sind mit Brandmelder- und Sprinkleranlage ausgestattet und müssen über diese besonderen Brandschutzvorkehrungen auch in Zukunft verfügen.