



► **Nr. VO/2024/13636-01**
öffentlich

Lübeck, 29.10.2024

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Julia Matthäus (E-Mail: julia.matthaeus@luebeck.de Telefon: 122 - 3959)

Antwort auf Anfrage des AM Juleka Schulte-Ostermann (GAL): Optimierung von Geschwindigkeitskontrollen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.02.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
11.03.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Mit Blick auf die im Smart City Portal Lübeck zugänglichen Daten zur Effizienz von Blitzgeräten (<https://geoportal.smart-hl.city/?Map/layerIds=213,304,305>) bitten wir den Bürgermeister um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Gezielter Einsatz von temporären Blitzgeräten:

1.1 Die Daten zeigen, dass temporäre Blitzer oft höhere Verstoßquoten aufweisen als stationäre Geräte. Welche Kriterien legt die Stadt bei der Auswahl von Standorten für temporäre Blitzer zugrunde?

Antwort:

Die Auswahl von Standorten für Geschwindigkeitsmessungen durch die Hansestadt Lübeck basiert auf einer Reihe von Kriterien, die sicherstellen sollen, dass der Verkehr sicherer wird und Unfallrisiken minimiert werden. Die wichtigsten Kriterien sind: Deliktschwerpunkte, Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer, verkehrsberuhigte Bereiche (30er Zonen, 20er Zonen), Lärmschutz und Hinweise von Anwohnern und Polizei.

Reduzierung der Anzahl geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle an Deliktschwerpunkten

Messungen werden an Stellen durchgeführt, wo die erlaubte Geschwindigkeit oft überschritten wird und dadurch eine potenzielle Gefährdung entsteht.

Abschnitte in denen zu schnelles Fahren die Verkehrssicherheit gefährdet, wie z. B. in Kurven, auf Gefällestrecken oder bei schlechten Sichtverhältnissen, werden bevorzugt überwacht.

Lärmschutz

Auf Basis des Lärmaktionsplanes der Hansestadt Lübeck werden Geschwindigkeitsmessungen aus Gründen des Lärmschutzes durchgeführt. Ziel ist u.a. die Reduzierung der Lärmbelastung.

Beschwerden von Anwohnern und Verkehrsbehörden

Häufige Beschwerden von Anwohnern über Raser können dazu führen, dass an bestimmten Orten Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen werden. Auch die Polizei oder die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes können aufgrund ihrer Erfahrung vor Ort bestimmte Standorte für Geschwindigkeitsüberwachungen vorschlagen. Die Hansestadt Lübeck befasst sich regelmäßig mit den Hinweisen der Anwohner und richtet dementsprechend bestimmte Standorte ein.

1.2 Gibt es Überlegungen, temporäre Blitzer verstärkt an besonders gefährdeten Orten, wie vor Grundschulen, Kindergärten oder Pflegeeinrichtungen, einzusetzen, um die Verkehrssicherheit für vulnerable Gruppen wie Kinder und Senior*innen zu erhöhen?

Antwort:

In Bereichen, wo sich häufig Kinder oder ältere Menschen aufhalten (z.B. in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen oder in verkehrsberuhigten Zonen), werden durch die Geschwindigkeitsüberwachung Messungen vorgenommen, um den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Auch Standorte, an denen sich Fußgänger und Radfahrer oft bewegen oder kreuzen, wie an Zebrastreifen und Ampelkreuzungen, sind ebenfalls relevante Standorte. Diese Standorte stehen täglich auf dem Einsatzplan der Geschwindigkeitsüberwachung der Hansestadt Lübeck.

1.3 Gibt es Überlegungen die in 1.2 genannten Einrichtungen generell durch feste Messanlagen zu schützen?

Antwort:

Die Hansestadt Lübeck setzt zum Schutz der in 1.2 genannten Einrichtungen auf mobile Geschwindigkeitsmessungen. Mobile Blitzer haben den Vorteil, dass sie flexibel einsetzbar sind und dadurch eine größere Fläche abdecken können. Durch die wechselnden Positionen wird außerdem verhindert, dass sich Verkehrsteilnehmer an die festen Standorte gewöhnen und nur dort ihre Geschwindigkeit anpassen.

Hinsichtlich der Installation von festen Blitzanlagen müssen Kosten und Nutzen abgewogen werden. Der Aufbau fester Blitzanlagen erfordert dazu umfangreiche Genehmigungsverfahren.

2. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten:

2.1 Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um den motorisierten Verkehr in Wohngebieten mit hohen Verstoßquoten zu reduzieren und die Sicherheit für zu Fuß gehende und Radfahrende zu verbessern? Wird in Betracht gezogen, verstärkt verkehrsberuhigte Zonen einzurichten oder das Tempolimit in Wohnbereichen zu senken?

Antwort:

Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30 Zonen vor Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen und entlang der Schulwege in Wohngebieten resultieren aus den hohen Verstoßquoten.

Das gezielte Einengen von Fahrbahnen ist eine weitere Maßnahme, um den Verkehr zu verlangsamen.

- Angeordnetes versetztes Parken z.B. Röntgenstraße,
- Fahrbahnteiler oder Blumenkübel z.B. in der Straße Dornbreite
- Eine weitere Maßnahme kann die Einrichtung kleiner Kreisverkehre anstelle von Ampeln oder Kreuzungen darstelle, der Verkehrsfluss wird dadurch verlangsamt

Es handelt sich jedoch immer um eine individuelle Entscheidung, welche von der Straßenverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit der Polizei, der Straßenbaubehörde und oftmals der Verkehrsplanung zu treffen ist. Voraussetzung ist immer die Tatsache, dass eine intensive Verkehrsüberwachung keinen Erfolg erzielt.

2.2 Inwiefern könnten Erkenntnisse aus den Blitzerdaten zur Umgestaltung von Straßen oder Kreuzungen in besonders unfallgefährdeten Gebieten beitragen?

Antwort:

Die Erkenntnisse werden an den Fachbereich 5 gesteuert, von dort bewertet und mit entsprechenden individuellen Maßnahmen versehen.

3. Zusammenarbeit mit Schulen und Kitas:

3.1 Gibt es bereits bestehende Kooperationen mit Schulen und Kitas, um temporäre Blitzer gezielt während der Stoßzeiten an Schulwegen oder vor Einrichtungen aufzustellen?

Antwort:

Eine Kooperation mit Schulen und Kitas besteht aktuell nicht. Es besteht jedoch ein ständiger Austausch mit Schulleitern, Elternvertretern und dem Ordnungsamt.

3.2 Wie können diese / solche Maßnahmen in Absprache mit den Einrichtungen intensiviert / initiiert werden, um Eltern und Kinder besser als bisher zu schützen?

Antwort:

Durch den täglichen Einsatz der mobilen Messfahrzeuge an den Einrichtungen wie u.a. Schulen, aber auch Schulwegen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen reagiert das Ordnungsamt bereits auf die Belange der Betroffenen.

Die Flexibilität der mobilen Messfahrzeuge ermöglicht eine flächendeckende Überwachung.

3.3 Welche zusätzlichen Maßnahmen plant die Stadt, um die Sicherheit auf den Wegen zur Schule oder Kita zu erhöhen, insbesondere durch gezielte Geschwindigkeitskontrollen oder bauliche Maßnahmen wie Zebrastreifen und Fahrbahnschwellen?

Antwort:

Wie bereits bei der Beantwortung der Frage 2.1 aufgezählt, gibt es oft mehrere Möglichkeiten, welche individuell von der Straßenverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit den genannten Beteiligten geprüft werden müssen.

4. Langfristige Strategien zur Reduzierung von Verkehrsunfällen:

4.1 Wie plant die Stadt, die gewonnenen Daten langfristig zur Verbesserung der Verkehrsplanung zu nutzen, um das Risiko von Verkehrsunfällen zu minimieren? Gibt es Überlegungen, auf Grundlage der Daten weitere Maßnahmen wie mehr Radwege oder autofreie Zonen einzuführen?

Antwort:

Es existiert ein Arbeitsprogramm, welches u.a. aus Anträgen der Politik, Aufgaben aus der Unfallkommission und weiteren Faktoren besteht. Sollten Unfallschwerpunkte in Tempo 30-Zonen existieren, werden diese in der Unfallkommission besprochen und die Bereiche anschließend in der Fachabteilung umgeplant. In den meisten Fällen handelt es sich um fehlende Sichtbeziehungen. Die Planung von Radwegen bzw. Radverkehrsanlagen im Allgemeinen setzen die Umplanung des gesamten Straßenquerschnitts voraus. In nahezu allen Maßnahmen ist daher auch eine Optimierung der Radverkehrsanlagen enthalten. Autofreie Zonen würden zuerst in Bauleitplanverfahren festgelegt werden.

4.2 Welche Strategien verfolgt die Stadt, um die Unfallhäufigkeit und Verstöße insbesondere im Bereich von Tempo-30-Zonen zu reduzieren?

Antwort:

Seitens des Ordnungsamtes werden hierzu mobile Messgeräte wechselnd (zeitlich/ örtlich) im Stadtgebiet aufgestellt.

Da Maßnahmen im Straßenverkehr individuell zu prüfen sind, ist eine allgemeine „Strategie“ nicht erfolgversprechend. Weder Tempo 30 noch Verengungen sind universelle Mittel, die unabhängig von den jeweiligen Gegebenheiten immer zu einer Verbesserung/Beruhigung führen.

5. Sachbeschädigungen an Blitzgeräten:

5.1 Liegen der Stadt Lübeck Daten oder Statistiken über Sachbeschädigungen an Blitzgeräten, wie Graffiti, eingeschlagene Scheiben oder beklebte Messanlagen, vor? Falls ja:

5.2 Wie viele Vorfälle gab es in den letzten fünf Jahren und wie hoch waren die Reparaturkosten?

Antwort:

Eine Statistik über die Sachbeschädigungen liegt erst seit 2024 vor. Kosten sind bislang nicht entstanden.

Für die gemieteten semistationären Anlagen (Blitzanhänger) fallen bei Vandalismusschäden keine Kosten für die Hansestadt Lübeck an. Lediglich die Reinigungskosten incl. Personalkosten bei Beschädigung durch z.B. Graffiti belasten die HL.

5.3 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Blitzgeräte vor Vandalismus zu schützen und ist eine verstärkte personelle Überwachung oder Sicherung an besonders gefährdeten Standorten geplant?

Antwort:

Zum Schutz vor Vandalismus werden die jeweiligen Standorte von Polizei und KOD im Zuge der täglichen Streifenfahrt kontrolliert. Zudem sind die Blitzanhänger mit einer Alarmanlage gesichert. Die Kennzeichen der Anhänger werden während der Messung im inneren des Anhängers verstaut und durch eine Doublette ersetzt.

**Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil:
(nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)**

Antwort:

Anlagen:

Senator Ludger Hinsen