

**Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung,  
Energie und Landwirtschaft (S)**

**Vorlage Nr. 19/380 (S)**

**Deputationsvorlage  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 18.01.2018**

**Auswertungsergebnisse über den Betrieb von Geschwindigkeitsmesstafeln**

**A. Ausgangslage**

Zur Förderung von Geschwindigkeitsmesstafeln (GMT) hat die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) in der Sitzung am 11. April 2013 (Vorlage Nr. 18/222) dem Umsetzungskonzept zur Beschaffung und den Betrieb von 23 GMT sowie der Finanzierung bis 2017 zugestimmt. Im Rahmen dieses Konzeptes wurde die BSAG vom Amt für Straßen und Verkehr beauftragt, als Dienstleister 23 Geschwindigkeitsmesstafeln zu beschaffen und diese in enger Abstimmung mit den beteiligten Ortsämtern und der Polizei zentral zu betreiben.

In einer Zusatzvereinbarung wurde die Beschaffung und der Betrieb von 5 mobilen Masten durch die BSAG festgelegt, die zur Aufnahme der Geschwindigkeitsmesstafeln geeignet sind und zum Einsatz kommen, wenn am Einsatzort der Tafeln keine geeigneten Masten vorhanden sind.

Der finanzielle Aufwand für den Betrieb der GMT und der Masten beträgt zurzeit jährlich rd. 155.000,00 €

Über die Fortführung des Betriebes soll nach den Vorgaben dieses Beschlusses nach einer Auswertung der Betriebsphase bis Ende 2017 entschieden werden. Um eine Aussage über die Wirksamkeit des Einsatzes von Geschwindigkeitsmesstafeln treffen zu können, hat das Amt für Straßen und Verkehr eine Untersuchung durchgeführt, in deren Rahmen an vier Standorten bewertet wurde, ob und in welcher Weise sich das Fahrverhalten von Autofahrenden durch den Einsatz von Geschwindigkeitsmesstafeln beeinflussen lässt.

Hierzu wurden an vier Standorten jeweils die Geschwindigkeiten eine Woche vor dem Aufbau einer Geschwindigkeitsmesstafel gemessen. Anschließend wurde dies während der einwöchigen Installation einer GMT und ebenfalls eine Woche nach dem Abbau der GMT wiederholt. Hierdurch war es möglich, nicht nur Änderungen im Fahrverhalten der Autofahrer\*innen während der Installation einer GMT zu erheben, sondern auch die Nachhaltigkeit einer möglichen Verhaltensänderung nach dem Abbau der GMT zu dokumentieren.

Die Untersuchung erfolgte im Zeitraum

- vom 08.05. bis zum 28.05.2017 am Standort Osterholzer Heerstraße,
- vom 08.05. bis zum 28.05.2017 am Standort Schwachhauser Ring,
- vom 04.09. bis zum 24.09.2017 am Standort Hohentorsheerstraße sowie
- vom 25.09. bis zum 22.10.2017 am Standort Hemelinger Heerstraße.

Aus diesen Zeiträumen wurden jeweils drei Normalwerkstage (Di., Mi. Do.) als repräsentative Stichtage ausgewertet.

Betrachtet wurden hierbei im Wesentlichen

- die Anzahl der Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- die sogenannte V85-Geschwindigkeit,
- die sogenannte V50-Geschwindigkeit.

Die V85-Geschwindigkeit gibt an, welche Geschwindigkeit von 85% der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird, die V50-Geschwindigkeit gibt an, welche Geschwindigkeit von 50% der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Darüber hinaus wurde die mittlere Geschwindigkeit bestimmt.

## B. Sachstand (Ergebnis der Untersuchung)

An den Messstellen wurden im Einzelnen folgende Ergebnisse festgestellt:

Tabelle 1 - Osterholzer Heerstraße

Osterholzer Heerstraße, 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit					
Messintervall	Auswertungstage	V85 [km/h]	V50 [km/h]	Vmittel [km/h]	Überschreitungen [%]
Vor Installati- on GMT	Di 09.05.2017	52	46	45	20,4%
	Mi 10.05.2017	52	46	45	20,4%
	Do 11.05.2017	52	46	45	22,0%
Mit Betrieb GMT	Di 16.05.2017	48	43	43	8,3%
	Mi 17.05.2017	49	44	44	10,6%
	Do 18.05.2017	49	44	43	8,6%
Nach Abbau GMT	Mo 29.05.2017	52	44	40	20,4%
	Di 30.05.2017	51	44	44	17,5%
	Mi 31.05.2017	52	45	45	19,7%

**Tabelle 2 - Schwachhauser Ring**

<b>Schwachhauser Ring, 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit</b>					
<b>Messintervall</b>	<b>Auswertungstage</b>	<b>V85 [km/h]</b>	<b>V50 [km/h]</b>	<b>Vmittel [km/h]</b>	<b>Überschreitungen [%]</b>
Vor Installati- on GMT	Di 09.05.2017	52	45	43	21,6%
	Mi 10.05.2017	52	44	43	20,1%
	Do 11.05.2017	52	45	43	22,0%
Mit Betrieb GMT	Di 16.05.2017	49	42	41	8,8%
	Mi 17.05.2017	50	43	41	11,9%
	Do 18.05.2017	49	42	41	10,9%
Nach Abbau GMT	Mo 29.05.2017	52	45	43	21,9%
	Di 30.05.2017	51	45	43	18,1%
	Mi 31.05.2017	51	44	43	18,0%

**Tabelle 3 - Hohentorsheerstraße**

<b>Hohentorsheerstraße, 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit</b>					
<b>Messintervall</b>	<b>Auswertungstage</b>	<b>V85 [km/h]</b>	<b>V50 [km/h]</b>	<b>Vmittel [km/h]</b>	<b>Überschreitungen [%]</b>
Vor Installation GMT	Di 05.09.2017	41	34	34	70,3%
	Mi 06.09.2017	41	33	33	69,3%
	Do 07.09.2017	41	33	33	65,8%
Mit Betrieb GMT	Di 12.09.2017	34	29	28	34,1%
	Mi 13.09.2017	32	27	26	22,7%
	Do 14.09.2017	34	29	29	35,5%
Nach Abbau GMT	Mo 19.09.2017	40	33	32	62,1%
	Di 20.09.2017	40	32	32	62,6%
	Mi 21.09.2017	39	32	32	59,0%

Tabelle 4 - Hemelinger Heerstraße

Hemelinger Heerstraße, 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit					
Messintervall	Auswertungstage	V85 [km/h]	V50 [km/h]	Vmittel [km/h]	Überschreitungen [%]
Vor Installation GMT	Di 26.09.2017	39	33	32	64,6%
	Mi 27.09.2017	39	32	31	60,0%
	Do 28.09.2017	38	32	30	56,4%
Mit Betrieb GMT	Di 10.10.2017	36	30	30	49,6%
	Mi 11.10.2017	36	30	30	49,1%
	Do 12.10.2017	36	30	30	47,3%
Nach Abbau GMT	Mo 17.10.2017	38	31	30	54,7%
	Di 18.10.2017	38	31	30	55,3%
	Mi 19.10.2017	39	32	30	57,6%

Aus den Messergebnissen lässt sich folgendes zusammenfassen:

- Osterholzer Heerstraße (vgl. Tab. 1)
  - Während des Betriebes der Geschwindigkeitsmesstafeln sinken die V85-Geschwindigkeit und die V50-Geschwindigkeit um ca. 5%.
  - Nach Abbau der GMT steigen die Geschwindigkeiten nahezu auf ihren ursprünglichen Wert wieder an.
  - Die V85 liegt vor der Installation und nach Abbau der GMT mit rd. 52 km/h leicht oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit.
  - Während des Betriebes der GMT liegt die V85 mit 48 - 49 km/h knapp unterhalb der zulässigen Geschwindigkeit.
  - Die Überschreitungsanteile der zulässigen Geschwindigkeit liegen vor Installation der GMT in einer Bandbreite von 20,4 – 22%. Unter Berücksichtigung der V85 bedeutet dies aber auch, dass die Überschreitungen nur knapp oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit liegen.
  - Dieser Anteil sinkt während des Betriebszeitraumes der GMT auf 8,3% - 10,6% ab, was einer Reduzierung um 48 - 62% entspricht.
  - Der Überschreitungsanteil steigt nach Abbau der GMT mit einer Bandbreite von 19,7% - 20,4% wieder rasch auf das ursprüngliche Niveau an.
  
- Schwachhauser Ring (vgl. Tab. 2)
  - Die V85 liegt vor der Installation der GMT bei 52 km/h, sinkt während des Betriebes der GMT auf 49 – 50 km/h ab und steigt danach wieder auf das ursprüngliche Niveau von 51 – 52 km/h an.
  - Die Überschreitungsanteile der zulässigen Geschwindigkeit liegen vor Installation der GMT in einer Bandbreite von 21,6 – 22%.
  - Dieser Anteil sinkt während des Betriebszeitraumes der GMT auf 8,8% - 11,9% ab.
  - Der Überschreitungsanteil steigt nach Abbau der GMT mit einer Bandbreite von 18 – 21,6% wieder in etwa auf das ursprüngliche Niveau an.

- Hohentorsheerstraße (vgl. Tab. 3)
  - Die V50- und V85-Geschwindigkeiten sinken während des Betriebes der GMT um ca. 18% ab.
  - Nach Abbau der GMT steigen die Geschwindigkeiten nahezu auf ihren ursprünglichen Wert wieder an.
  - Die V85 liegt vor der Installation und nach Abbau der GMT mit rd. 40 km/h deutlich oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit.
  - Während des Betriebes der GMT liegt die V85 mit 32 - 34 km/h weiterhin knapp oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit.
  - Die Überschreitungsanteile der zulässigen Geschwindigkeit liegen vor Installation der GMT in einer Bandbreite von 65,8% – 70,3%.
  - Dieses sinkt während des Betriebszeitraumes der GMT auf 22,7% - 35,5% ab.
  - Der Überschreitungsanteil steigt nach Abbau der GMT mit einer Bandbreite von 59,0% - 62,6% wieder auf das ursprüngliche Niveau an.
  
- Hemelinger Heerstraße (vgl. Tab. 4)
  - Die V50- und V85-Geschwindigkeiten sinken während des Betriebes der GMT um ca. 8% ab
  - Nach Abbau der GMT steigen die Geschwindigkeits-Quantile nahezu auf ihren ursprünglichen Wert wieder an
  - Die V85 liegt vor der Installation und nach Abbau der GMT mit rd. 39 km/h deutlich oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit
  - Während des Betriebes der GMT liegt die V85 mit 36 km/h weiterhin oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit
  - Die Überschreitungsanteile der zulässigen Geschwindigkeit liegen vor Installation der GMT in einer Bandbreite von 56,4% – 64,6%.
  - Dieses sinkt während des Betriebszeitraumes der GMT auf 47,3% - 49,6% ab
  - Der Überschreitungsanteil steigt nach Abbau der GMT mit einer Bandbreite von 54,7% - 57,6% wieder rasch auf das ursprüngliche Niveau an

## Schlussfolgerungen

Abschließend lassen sich aus der Untersuchung folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung der Geschwindigkeitsmesstafeln auf das Fahrverhalten der Fahrzeuglenker ist an den Messstellen signifikant und bezogen auf die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit in ähnlicher Größenordnung festzustellen.
- Nach Abbau der GMT stellt sich innerhalb sehr kurzer Zeit nahezu das gleiche Geschwindigkeitsniveau wie vor der Aufstellung der GMT ein.
- An den Messstellen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegt der Anteil der Geschwindigkeits-Überschreitungen bei rd. 20%. Während des Betriebes der GMT ist eine Halbierung des Anteils der Überschreitungen festzustellen. Nach Abbau der GMT stellt sich wieder das Niveau wie vor der Aufstellung der GMT ein.

- An den Messstellen mit 30 km/h liegt der Anteil der Überschreitungen mit 55 – 70% auf sehr hohem Niveau. Hier ist während des Betriebes der GMT eine Absenkung auf 31 – 49% festzustellen. Aber auch hier steigt der Anteil nach Abbau der GMT wieder deutlich an, auch wenn dieser mit einer Bandbreite von 56 – 61% noch nicht wieder das alte Niveau erreicht.

Der während des Einsatzes der Geschwindigkeitsmesstafeln zu beobachtende Rückgang der Geschwindigkeiten ist signifikant, hat jedoch keine nachhaltige Wirkung. Auf Grund der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung während der Einsatzzeit wird mithin empfohlen, die bis Ende 2017 laufenden Vertragsverhältnisse zur zentralen Bewirtschaftung von 23 Geschwindigkeitsmesstafeln zur Gewährleistung des vereinbarten Umsetzungskonzepts vorerst bis zum 31.12.2019 weiterzuführen. Über die Fortführung über 2019 hinaus entscheidet die Deputation erneut.

### **C. Finanzierung**

Unter Berücksichtigung der bewilligten Finanzmittel in den Haushaltsjahren 2018/19 ist nur der Betrieb der 23 GMT mit einem Finanzierungsaufwand von rd. 110.000 € möglich.

Die Mittel stehen im Wirtschaftsplan 2018 und 2019 in Höhe von 113.000 Euro pro Jahr bei der Maßnahme Geschwindigkeitsmesstafel im Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich Verkehr zur Verfügung.

Zur Finanzierung des Haushaltsjahr 2019 ist eine Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3687.88410-7 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (ASV)“ in Höhe von 113.000 Euro bei Senatorin für Finanzen zu beantragen.

### **Betrieb der fünf mobilen Masten**

Der jährliche Finanzierungsbedarf für den Betrieb der fünf mobilen Masten in Höhe von rd. 45.000 € kann mit dem Beschluss für die Haushaltsjahre 2018/19 nicht gedeckt werden.

Es wird den Ortsbeiräten daher empfohlen, den Betrieb der Masten anlassbezogen aus Mitteln des Stadtteilbudgets zu finanzieren. Ansonsten muss der Betrieb der mobilen Masten für die Zeit von zwei Jahren ruhen.

### **D. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt die Vorlage zur Kenntnis und stimmt der Weiterführung des Betriebes der 23 Geschwindigkeitsmesstafeln und dessen Finanzierung für die Jahre 2018/2019 zu.