



► Nr. VO/2021/10450  
öffentlich

Lübeck, 13.09.2021

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
3.030 - Fachbereichs-Controlling

Bearbeitung: Petra Poltrock (E-Mail: [petra.poltrock@luebeck.de](mailto:petra.poltrock@luebeck.de) Telefon: 122-3971)

## Konzept für die Modernisierung der Geschwindigkeitsüberwachung

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
21.09.2021	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### **Anlass:**

Die Geschwindigkeitsüberwachung der Hansestadt Lübeck ist ein seit langer Zeit bewährtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit. In den letzten Jahren hat sich auch technologisch das Anwendungsgebiet der Geschwindigkeitsmessung massiv weiterentwickelt. Das Ordnungsamt will auf die veränderten Rahmenbedingungen mit einem zeitgemäßen Konzept für die Geschwindigkeitsüberwachung in der Hansestadt Lübeck reagieren und setzt dabei auf folgende Maßnahmen:

1. Bedarfsgerechte Messstellen
2. Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter
3. Steigerung der Überwachungszeiträume

In dem anliegenden Konzept werden diese ausführlich dargestellt.

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

### **Bericht:**

Siehe Anlage

### **Anlagen:**

Konzept Geschwindigkeitsüberwachung

Senator Ludger Hinsen



## Unser Ziel:

# Sicherheit im Straßenverkehr

## Konzept für die Modernisierung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Geschwindigkeitsüberwachung der Hansestadt Lübeck ist ein seit langer Zeit bewährtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit. In den letzten Jahren hat sich auch technologisch das Anwendungsgebiet der Geschwindigkeitsmessung massiv weiterentwickelt. Das Ordnungsamt will auf die veränderten Rahmenbedingungen mit einem zeitgemäßen Konzept für die Geschwindigkeitsüberwachung in der Hansestadt Lübeck reagieren und setzt dabei auf folgende Maßnahmen:

1. Bedarfsgerechte Messstellen
2. Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter
3. Steigerung der Überwachungszeiträume

Informationen finden Sie unter: [www.luebeck.de/ordnungsamt](http://www.luebeck.de/ordnungsamt)

Hansestadt Lübeck  
Umwelt, Sicherheit und Ordnung  
Ordnungsamt  
Kommunaler Ordnungsdienst  
Königstraße 57 | 23552 Lübeck  
(0451) 115  
[ordnungsamt@luebeck.de](mailto:ordnungsamt@luebeck.de)  
[www.luebeck.de](http://www.luebeck.de)



Lübeck, 7. September 2021

# Grundsätzliches

## Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufgabe Geschwindigkeitsüberwachung ist eine Teildisziplin der Verkehrsüberwachung und dient der Verkehrssicherheit. Durch die Überwachungstätigkeit sollen Übertretungen bei den erlaubten Höchstgeschwindigkeiten festgestellt werden. Diese werden als Ordnungswidrigkeiten verfolgt und die betroffenen Fahrzeugführer:innen werden durch Verwarn- oder Bußgelder dazu angehalten, sich in der Zukunft an die geltenden Verkehrsvorschriften zu halten.

Dem Bürgermeister der Hansestadt Lübeck ist die Verfolgung und Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten gemäß § 35 OWiG, § 1 OwiZustVO-SH i.V.m. Nr. 2.1.20.1 des Zuständigkeitsverzeichnisses übertragen.

Zu den notwendigen Überwachungsmaßnahmen ist der Bürgermeister der Hansestadt Lübeck nach § 165 Abs. 4 LVwG befugt.

Die eingesetzten Mitarbeiter:innen sind als sog. Messbeamte zu qualifizieren, damit die erzielten Messergebnisse im Ordnungswidrigkeitenverfahren verwertbar sind.

Eine Übertragung der Aufgabe an private Dienstleister ist durch Gerichtsurteile der vergangenen Jahre als unzulässig eingestuft worden.

Die Aufgabe der Geschwindigkeitsüberwachung wird im Bereich der Hansestadt Lübeck mit Ausnahme der durch das Stadtgebiet führenden Autobahnen durch den kommunalen Ordnungsdienst wahrgenommen. Die Polizei ergänzt die Überwachungsmaßnahmen einerseits auf den Autobahnen, andererseits kann die Polizei auch durch den Einsatz von Handmessgeräten an technisch anspruchsvollen Messstellen überwachen. Bei festgestellten Verstößen werden die Fahrzeugführer:innen dann auch durch die Polizei zur Identitätsfeststellung angehalten.

## Aktuelle personelle und technische Ausstattung

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist innerhalb der Stadtverwaltung im Fachbereich 3, Bereich Ordnungsamt, Abteilung Kommunaler Ordnungsdienst (KOD) organisiert.

Die Mitarbeiter:innen sorgen für

- die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen,
- die Instandhaltung der Messtechnik sowie
- die Auswertung der durch die Messungen gewonnenen Erkenntnisse.



---

Für die Durchführung der Messungen stehen

- drei mobile Messsysteme mit Trägerfahrzeug,
- zwei semistationäre Messsysteme in Form von Anhängern sowie
- fünf stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen und zwei Rotlichtüberwachungsanlagen

zur Verfügung.

### **Umfang der Geschwindigkeitsüberwachung**

Aktuell werden die mobilen Messsysteme jeweils eine Schicht von 8 Stunden lang betrieben und im Anschluss für den erneuten Messbetrieb am Folgetag geladen.

Die semistationären Messsysteme werden mehrere Tage am Stück zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt. An einem Tag in der Woche werden die Geräte zwecks Wartung und Aufladen der Akkus zum Standort des KOD eingeholt.

Die stationären Anlagen sind an ihrem Standort fest verbaut und werden mit darin installierten Messsystemen betrieben. Diese erlauben eine durchgehende Überwachung an den jeweiligen Messstellen.

## **Bedarfsgerechte Messstellen**

### **Auswahl der Messstellen**

Die Auswahl der Messstellen richtet sich nach den folgenden Punkten:

- Unfallschwerpunkte
- Lärmschutz (Lärmaktionsplan)
- Deliktsschwerpunkte
- Bürgerbeschwerden
- Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (30er Zonen und Bereiche)
- Hebung der Verkehrsmoral
- Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen

- Verkehrsberuhigte Bereiche 10 Km/h und 20er Zonen und Bereiche
- besondere Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime usw. sowie Streckenabschnitte, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Gefahrenstellen sind (z. B. Schulwege, gefährliche Straßenführung, Kuppen, Einmündungen).

Die Messstellen müssen je nach eingesetzter Messtechnik unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

### **Technische Realisierbarkeit von Messstellen**

Aus den jeweiligen technischen Anforderungen der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt (PTB) ergeben sich bestimmte Bedingungen hinsichtlich des Einsatzes standardisierter Messverfahren an den jeweiligen Messstellen.

Bevor eine Messstelle also eingerichtet werden kann, ist die technische Realisierbarkeit zu prüfen und festzustellen. Nur technisch realisierbare Messstellen werden in der Folge einer Klassifizierung unterzogen.

Die Prüfung der Geeignetheit einer Messstelle wird dokumentiert und erlaubt so eine transparente und nachvollziehbare Auswahl der Standorte unter Berücksichtigung technischer Anforderungen.

### **Klassifizierung von Messstellen**

In der Zukunft werden Messstellen klassifiziert. Dies stellt Transparenz bei der Auswahl der überwachten Standorte her und bewirkt bei den Bürger:innen ein Bewusstsein für die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Geschwindigkeitsüberwachung.

Die Klassifizierung einer Messstelle setzt sich zusammen aus

- dem festgestellten Überwachungsbedarf,
- dem dortigen Verkehrsaufkommen,
- der aus dem Verkehrsaufkommen entstehenden Gefahren,
- der Bedeutung des gefährdeten Schutzgutes,
- der Abhängigkeit von saisonalen oder tageszeitlichen Besonderheiten,
- dem Beschwerdeaufkommen von Anwohner:innen und Anlieger:innen und
- den Ergebnissen der politischen Willensbildung.



---

Aus der Klassifizierung der Messstelle ergibt sich,

- welche Messtechnik idealerweise dort Verwendung findet und
- wie hoch die Überwachungsfrequenz ist.

Die Klassifizierung der Messstellen dient zur bedarfsgerechten Überwachung der Geschwindigkeit in der Hansestadt Lübeck und als Planungsgrundlage für die Bedarfsermittlung an Messtechnik und personellen Ressourcen.

### **Bestimmung der erforderlichen Überwachungsdauer**

Je nach Klassifizierung einer Messstelle wird ein Überwachungsbedarf festgestellt und die Messstelle in eine von drei Kategorien eingeteilt. Auf dieser Grundlage werden die verschiedenen Messsysteme und daraus resultierend die Überwachungsdauern festgelegt.

Zusätzlich zur klassifizierungsabhängigen Überwachungsdauer ist auch technologisch durch Auswahl entsprechender Systeme in Zukunft zu gewährleisten, dass es zu keinen Ausfallzeiten aufgrund von Bauarbeiten am Straßenbelag kommt.

#### Kategorie 1:

Technisch realisierbare Messstellen mit geringem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: mobile Messung aus Fahrzeugen oder auf Stativ.

#### Kategorie 2:

Technisch realisierbare Messstellen mit gesteigertem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: semistationäre Messanlagen.

#### Kategorie 3:

Technisch realisierbare Messstellen mit permanentem Überwachungsbedarf.

Voraussichtliches Messsystem: stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen.

---

# Unabhängigkeit von der Ressource Mitarbeiter

## Integration der Geschwindigkeitsüberwachung in den kommunalen Ordnungsdienst

Die Geschwindigkeitsüberwachung ist als Bestandteil des kommunalen Ordnungsdienstes organisiert, der im Übrigen durch seine uniformierten Einsatzkräfte im Stadtbild in Erscheinung tritt.

Mit der Neuaufstellung des kommunalen Ordnungsdienstes seit Beginn des Jahres 2020 wurde die Geschwindigkeitsüberwachung zunächst nach altem Muster fortgeführt. In der Zukunft soll der Mitarbeiterstamm jedoch vollständig in die übrigen Strukturen der Abteilung überführt und integriert werden.

Ziel dieser Maßnahme ist, dass alle Mitarbeiter:innen des KOD

- als Messbeamte:innen zur Geschwindigkeitsüberwachung zur Verfügung stehen,
- als uniformierte Vollzugskräfte den Dienst verrichten können und
- dadurch das vorhandene Personal bedarfsgerecht und effizient eingesetzt werden kann.

## Technologische Wege zur Erreichung der personellen Unabhängigkeit

Die Entkoppelung von Überwachungsmaßnahmen und Personaleinsatz wird durch Beschaffung bedarfsangepasster Überwachungstechnologie erfolgen.

So werden zukünftige Messsysteme vorrangig nach folgenden Kriterien beschafft:

- hohe Qualität der Messungen und dadurch reduzierter Auswertungsaufwand
- hohe Bedienungsfreundlichkeit und dadurch geringer Qualifizierungsaufwand für Messbeamte:innen
- Mehrfachverwendbarkeit von Messsystemen

# Mehrfachverwendung von Messanlagen

## Ausgangslage

Zum aktuellen Zeitpunkt werden in der Hansestadt Lübeck Messsysteme unterschiedlicher Hersteller und unterschiedlicher Modellgenerationen verwendet.

Durch diese Heterogenität wird die erzielbare Überwachungszeit massiv eingeschränkt. Ist ein Trägerfahrzeug für Messsysteme defekt oder wird der Bereich einer stationären Überwachungsanlage zur Baustelle, können die jeweils verbauten Messsysteme bis zur Beseitigung der Nutzungsstörung nicht mehr genutzt werden. Dafür vorgesehenes Personal ist mit anderen Aufgaben zu betrauen und der Effekt für die Verkehrssicherheit nimmt ab.

## Zukünftige Ermöglichung der Mehrfachverwendung

Ein wesentlicher Punkt des Konzepts ist die Auflösung der Verbindung zwischen Mitarbeiter:in und Messsystem und der Reduzierung der Abhängigkeit von der jeweiligen Messstelle. Die von der Hansestadt Lübeck eingesetzten Messsysteme sind so zu beschaffen, dass diese auch mit geringstmöglichem personellen Aufwand betrieben werden können. Dies soll durch eine Mehrfachverwendbarkeit der jeweiligen Messanlage erreicht werden.

Unter Mehrfachverwendbarkeit wird verstanden, dass die Messanlage sowohl mobil, als auch semi-stationär und stationär genutzt werden kann. Steht also kein geeignetes Personal für mobile Messungen zur Verfügung, weil dieses z.B. aufgrund anderer Lagen für allgemeine ordnungsdienstliche Aufgaben gebraucht wird, kann die Messanlage in ein semi-stationäres oder stationäres System eingebaut und darin betrieben werden. Die Systeme würden folglich signifikant höhere individuelle Überwachungszeiten aufweisen. Mit demselben Mechanismus kann auch auf Krankheitsausfälle, Urlaub oder streikbedingte Abwesenheiten reagiert werden.

Erforderlich zur Mehrfachverwendbarkeit ist eine Homogenisierung der eingesetzten Messtechnik. Die aktuell bestehende Systemlandschaft ist heterogen und weist verschiedene Generationen von Messsystemen von multiplen Herstellern auf. Die Laufzeiten ggf. vorhandener Verträge sind in der Folge zu vereinheitlichen. Am Ende ist eine Gesamtausschreibung vorzunehmen, um die Messanlagen in Lübeck einheitlich auszustatten.

Mit der Umsetzung dieses Teilaspekts wäre z.B. der weitere Einsatz mobiler Messsysteme nach Erreichen der täglichen Arbeitszeit der Mitarbeiter:innen in einer stationär aufgebauten Säule möglich. Die mit dem einzelnen Messsystem erzielbaren Überwachungszeit würde sich dabei massiv erhöhen (von 8h am Tag auf bis zu 24h abzgl. der notwendigen Umbauzeiten).

Zusätzlich kann durch die Mehrfachverwendung von Messanlagen auch auf Baustellen oder Straßensperrungen reagiert werden und somit die Abhängigkeit von konkreten Messstellen reduziert werden. In den vergangenen Jahren kam es mehrfach zu langen Ausfallzeiten bei den Messanlagen, da diese aufgrund von Baustellen nicht an ihrem eigentlichen Standort verwendet werden konnten, aufgrund ihrer technologischen Bauart und der heterogenen

Anlagenzusammensetzung in der Hansestadt Lübeck aber auch nicht andernorts eingesetzt werden konnten.

## Kosten

Die Umsetzung dieses Konzepts verursacht unter Berücksichtigung aktueller Marktpreise folgende Kosten je Messsystem:

- Mobile Messsysteme einschließlich Trägerfahrzeug: einmalig 130.000,00 EUR
- Semistationäre Messsysteme (Leasing): jährlich 60.000 EUR
- Stationäre Messsysteme: einmalig 180.000 EUR

Das Leasing von semistationären Messsystemen hat sich aufgrund der vielen Vandalismusvorfälle bewährt, da diese vom Leasinggeber abgesichert werden und Ausfallzeiten nicht in Rechnung gestellt werden.

Legt man eine Nutzungsdauer der Messtechnik von jeweils fünf Jahren zugrunde, so ergeben sich für den Einsatz von drei mobilen und zwei semistationären Anlagen Kosten in Höhe von 990.000 EUR, jährlich mithin 198.000 EUR.

Bei den stationären Messsystemen sind die Kosten abhängig von der Anzahl der zu errichtenden Trägersäulen. Im o.g. Preis ist die Messtechnik inbegriffen, die Kosten für die baulichen Maßnahmen zur Errichtung einer Trägersäule betragen bis zu 30.000 EUR.

Unter Zugrundlegung des Ersatzes von sieben stationären Anlagen und einer Laufzeit von fünf Jahren ist von Kosten in Höhe von 1.260.000 EUR auszugehen, jährlich mithin 252.000 EUR. Jede weitere Trägersäule ist hinzuzurechnen, verursacht aber nur einmalig Kosten.

Für eine Ablösung der aktuellen Messtechnik auf einmal wären Investitionen in Höhe von 2.250.000 EUR erforderlich, bei jährlicher Betrachtung entspräche das bei fünf Jahren Nutzungsdauer 450.000 EUR

Demgegenüber stünden Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern.

Es ist einmal mehr darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsüberwachung ausschließlich dem Ziel der Verkehrssicherheit dient. Einnahmeerwartungen spielen keine Rolle.



---

## Fazit und Ausblick

Mit der Umsetzung dieses Konzepts werden organisatorische Defizite aktiv beseitigt und die Geschwindigkeitsüberwachung an die technologische Entwicklung angepasst. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt schrittweise, um eine unterbrechungsfreie Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten. Ziel ist eine vollständige Umsetzung binnen fünf Jahren.

Die stationären Messstellen bleiben in ihrer Form bestehen und werden mit der Zeit entsprechend dieses Konzepts ertüchtigt und technologisch homogenisiert. Die aufgrund der Fahrbahnsanierung aufgegebenen Messstelle an der B75 in der Ortsdurchfahrt Rangenberg wird mit aktueller Messtechnik wieder in Betrieb genommen.

Es werden Standardverfahren für die Prüfung der Geeignetheit von Messstellen entwickelt. Die realisierbaren Messstellen werden dokumentiert und anhand tatsächlicher Aspekte klassifiziert.

Die Überwachungsbedarfe werden anhand von Fallzahlen und anderen Aspekten der Verkehrssicherheit fortwährend bewertet, sodass auf veränderte Bedarfe mit einer Anpassung der Klassifizierung reagiert werden kann und die Überwachungsstrategie transparent und nachvollziehbar ist.

Mit freundlichen Grüßen

Fabian Kloth  
Abteilungsleitung

Melanie Wöhlk  
Bereichsleitung

[www.luebeck.de](http://www.luebeck.de)