

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Thomas Oelmayer GRÜNE**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

**Geschwindigkeitsmessanlage und Verkehrsleitsystem  
auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Jahr wurde die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West bzw. dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen, mit welchen Investitionskosten installiert?
2. In welchen Zeiträumen ist die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem seit deren Inbetriebnahme ausgefallen?
3. Ist die eingesetzte Geschwindigkeitsmessanlage mit dem Verkehrsleitsystem hinsichtlich der aktuell angezeigten Geschwindigkeit verknüpft?
4. Welche Betriebs-, Wartungs- und Instandsetzungskosten wurden durch die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem seit der Inbetriebnahme verursacht?
5. Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen und Verstöße gegen das zeitweise durch das Verkehrsleitsystem angezeigte Überholverbot für LKWs, wurden seit der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage registriert?
6. In welcher Höhe (Gesamtbetrag je Jahr in DM) sind auf Grund der registrierten Geschwindigkeitsübertretungen und Verstöße gegen das LKW-Überholverbot verhängten Verwarnungs- und Bußgelder seit der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage angefallen?
7. In wie vielen Fällen hatten Geschwindigkeitsübertretungen Fahrverbote oder Entziehungen der Fahrerlaubnis zur Folge?
8. Wie war das Verkehrs- und Unfallaufkommen im Jahr der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage und des Verkehrsleitsystems und wie hat sich das Verkehrs- und Unfallaufkommen seit der Inbetriebnahme der Verkehrs-

einrichtungen auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West jährlich bis einschließlich 2001 entwickelt?

9. Welche Argumente sprechen aus der Sicht der Landesregierung gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung und ein generelles Überholverbot für LKWs auf dem mit der Geschwindigkeitsmessanlage und mit dem Verkehrsleitsystem ausgerüsteten Autobahnabschnitt auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West?
10. Wie viele vergleichbare Geschwindigkeitsmessanlagen und Verkehrsleitsysteme sind auf welchen baden-württembergischen Autobahnteilstücken seit wann und mit welchen Investitionskosten eingerichtet bzw. sollen in den nächsten Jahren eingerichtet werden?

31. 01. 2002

Oelmayer GRÜNE

#### Begründung

Mit der Kleinen Anfrage soll die Landesregierung anlässlich der Wiederinbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage auf dem Autobahnteilstück der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West zu einer Bestandsaufnahme dieser elektronisch gesteuerten Verkehrseinrichtungen veranlasst werden.

Insbesondere sollen auch die entstehenden Investitions-, Betriebs- und Wartungskosten sowie Instandhaltungskosten offen gelegt werden.

Darüber hinaus soll auch dargelegt werden, wie viele vergleichbare elektronische Verkehrseinrichtungen auf welchen Autobahnteilstücken in Baden-Württemberg eingerichtet sind.

#### Antwort \*)

Mit Schreiben vom 25. März 2002 Nr. 6-3961.4/14 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. In welchem Jahr wurde die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West bzw. dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen, mit welchen Investitionskosten installiert?*

Zu 1.:

Die hier als „Verkehrsleitsystem“ bezeichnete Streckenbeeinflussungsanlage auf der Bundesautobahn A 8 zwischen Hohenstadt und Riedheim wurde am 16. Oktober 1992 in Betrieb genommen. Die Investitionskosten für die Anlage betragen seinerzeit rd. 11,8 Mio. €. Die zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Anlage durchgeführte Nachrüstung zur „streckenbezogenen Verkehrsdatenerfassung“ verursachte Kosten in Höhe von 1,2 Mio. €.

Die Geschwindigkeitsmessanlage ist seit dem 1. Februar 1997 in Teilbetrieb und konnte ab dem 6. Juni 1997 in Vollbetrieb genommen werden. Die Investitionskosten für die Anlage betragen insgesamt 530.553,- €.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*2. In welchen Zeiträumen ist die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem seit deren Inbetriebnahme ausgefallen?*

Zu 2.:

*Komplettausfälle der Geschwindigkeitsmessanlage:*

Vom 16. Juli 1997 bis zum 18. September 1997 fiel die Anlage zunächst wegen des Diebstahls der Foto und Blitzeinheit aus. Vom 25. August 2000 bis zum 13. November 2001 war die Geschwindigkeitsmessanlage wegen des Diebstahls des ESOMAT-Rechners erneut nicht in Betrieb.

*Komplettausfall der Streckenbeeinflussungsanlage:*

Vom 8. September 1998 bis zum 4. Oktober 1998 war die Streckenbeeinflussungsanlage wegen der Implementierung einer neuen Software abgeschaltet (vgl. u. a. Kleine Anfrage des Abg. Eberhard Lorenz SPD vom 28. September 1998 zum Thema „Möglicher grobfahrlässiger Umgang mit der Verkehrsbeeinflussungsanlage an der A 8 am 26. September 1998“; Drucksache 12/3279).

*Teilausfälle der Streckenbeeinflussungsanlage:*

Vereinzelt kamen Ausfälle einzelner Messstellen (z. B. wegen Unfallbeschädigungen oder Blitzschlag) vor. Diese Störungen führten jedoch nicht zum Ausfall der Gesamtanlage, sondern nur einzelner Schilderbrücken. Negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden bei solchen Teilausfällen nicht beobachtet. Im Übrigen wurden die Teilausfälle jeweils kurzfristig behoben.

*3. Ist die eingesetzte Geschwindigkeitsmessanlage mit dem Verkehrsleitsystem hinsichtlich der aktuell angezeigten Geschwindigkeit verknüpft?*

Zu 3.:

Die Geschwindigkeitsmessanlage ist mit der Streckenbeeinflussungsanlage gekoppelt.

*4. Welche Betriebs-, Wartungs- und Instandsetzungskosten wurden durch die Geschwindigkeitsmessanlage und das Verkehrsleitsystem seit der Inbetriebnahme verursacht?*

Zu 4.:

Die Betriebs-, Wartungs- und Instandsetzungskosten für die Streckenbeeinflussungsanlage seit ihrer Inbetriebnahme im Oktober 1992 betragen aufsummiert rund 10,2 Mio. €.

Die Betriebs-, Instandsetzungs- und Wartungskosten für die Geschwindigkeitsmessanlage belaufen sich bislang auf insgesamt 249.720,- €.

*5. Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen und Verstöße gegen das zeitweise durch das Verkehrsleitsystem angezeigte Überholverbot für LKWs wurden seit der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage registriert?*

Zu 5.:

Für den Abschnitt der Bundesautobahn A 8 zwischen Wendlingen und der Landesgrenze zu Bayern ist das Autobahnpolizeirevier Mühlhausen im Täle zuständig. Dieser Zuständigkeitsbereich beinhaltet den in der Anfrage angesprochenen Streckenabschnitt zwischen Hohenstadt und Ulm/West. Die von der Autobahnpolizei gefertigten Messfotos werden ausgewertet und anschließend bei der Zentralen Bußgeldstelle des Regierungspräsidiums Karlsruhe mit Sitz in Bretten weiterbearbeitet. Die Zentrale Bußgeldstelle ist zuständig für alle Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg. Die Fälle werden anhand eines relativ alten EDV-Verfahrens bearbeitet, welches durch ein

modernes, flexibles Verfahren abgelöst werden soll. Das derzeitige EDV-System der Zentralen Bußgeldstelle ermöglicht nur statistische Angaben über das Anzeigenaufkommen einzelner Autobahnpolizeireviere. Eine Auswertung der Verstöße nach bestimmten Autobahnabschnitten ist nicht möglich. So kann nur eine Betrachtung der Anzeigen des Autobahnpolizeireviere Mühlhausen im TALE erfolgen, dessen Zuständigkeitsbereich wie oben erwähnt – erheblich über den gefragten Autobahnabschnitt hinausgeht. Im Zeitraum vom 1. Januar 1997 bis zum 31. Januar 2002 wurden insgesamt 31.135 Geschwindigkeitsverstöße bearbeitet (10.950 LKWs, 19.490 PKWs, 695 Busse). Im gleichen Zeitraum gab es 4.034 Verstöße gegen das LKW-Überholverbot.

*6. In welcher Höhe (Gesamtbetrag je Jahr in DM) sind auf Grund der registrierten Geschwindigkeitsübertretungen und Verstöße gegen das LKW-Überholverbot verhängten Verwarnungs- und Bußgelder seit der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage angefallen?*

Zu 6.:

Je nach Schwere des Verstoßes sind Verwarnungs- und Bußgelder in unterschiedlicher Höhe zu entrichten. Auch hier ist nur eine Gesamtbetrachtung der Einnahmen für den Bereich des Autobahnpolizeireviere Mühlhausen im TALE möglich. Die Gesamteinnahmen betragen in dem entsprechenden Zeitraum 333.255,- € an Verwarnungsgeldern und 788.411,- € an Bußgeldern. In diesen Beträgen sind aber auch andere Verstöße nicht nur Geschwindigkeits- und Überholverbotverstöße miterfasst.

*7. In wie vielen Fällen hatten Geschwindigkeitsübertretungen Fahrverbote oder Entziehungen der Fahrerlaubnis zur Folge?*

Zu 7.:

Ein Fahrverbot von einem Monat wird auf Autobahnen ab einer Geschwindigkeitsübertretung von 41 km/h an aufwärts verhängt. Es hängt vom Verlauf des Bußgeldverfahrens ab, ob das Fahrverbot zum Tragen kommt (Einspruch, gerichtliches Verfahren, Ermittlung des Fahrers etc.). Insgesamt wurden im genannten Zeitraum 222 Fahrverbote verhängt. Entziehungen der Fahrerlaubnis erfolgen meist gerichtlich (nach Unfällen, Trunkenheitsfahrten etc.). Diesbezüglich liegt dem Land bezogen auf die A 8 kein Zahlenmaterial vor.

*8. Wie war das Verkehrs- und Unfallaufkommen im Jahr der Inbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage und des Verkehrsleitsystems und wie hat sich das Verkehrs- und Unfallaufkommen seit der Inbetriebnahme der Verkehrseinrichtungen auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West jährlich bis einschließlich 2001 entwickelt?*

Zu 8.:

Die manuellen Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 1990, 1995 und 2000 weisen für die A 8 im Streckenabschnitt Merklingen – Ulm-West folgende DTV-Werte (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) aus:

Jahr	DTV (Kfz/24 h)
1990	44.360
1995	49.626
2000	58.253

Bezüglich des Unfallaufkommens liegt nur eine Untersuchung der Unfallentwicklung bezogen auf den speziellen Abschnitt der Streckenbeeinflussungsanlage vor, die die Jahre 1991, 1992 (Jahr der Inbetriebnahme, wegen zahlreicher Baustellen aber nicht repräsentativ) und 1993 betrachtet:

Jahr	VU GES	VU PERS	VU bei Nässe	VU bei Nebel	VU bei Dunkelheit
1991	322	122	49	35	114
1992	279	96	43	37	88
1993	224	73	33	5	69

VU GES: Gesamtzahl Verkehrsunfälle

VU PERS: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Weitere Daten liegen nur bezogen auf das (größere) gesamte Zuständigkeitsgebiet des Autobahnreviers Mühlhausen im Täle vor:

Zählstelle Aichelberg			VU GES	VU SACH	VU PERS	Tote	VU bei Nässe	VU bei Nebel	VU bei Schnee/Eis	VU bei Dunkelheit
Jahr	DTV	Verä. %								
1994	51.153		159	68	91	0	38	4	4	33
1995	55.789	9,06%	218	155	63	1	17	1	16	34
1996	58.988	5,73%	123	69	54	0	47	1	8	30
1997	60.140	1,95%	129	73	56	1	6	0	4	29
1998	62.785	4,40%	188	113	75	6*	12	9	12	34
1999	62.743	-0,07%	173	99	74	2	9	0	15	36
2000	64.913	3,46%	137	81	56	0	8	0	9	43
2001	65.398	0,75%	172	102	70	2	8	1	8	33

\*= Massenunfall am 26.09.1998 mit 4 Getöteten

VU GES: Gesamtzahl Verkehrsunfälle

VU SACH: Verkehrsunfälle mit Sachschaden

VU PERS: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

9. Welche Argumente sprechen aus der Sicht der Landesregierung gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung und ein generelles Überholverbot für LKWs auf dem mit der Geschwindigkeitsmessanlage und mit dem Verkehrsleitsystem ausgerüsteten Autobahnabschnitt auf der A8 zwischen Hohenstadt und Ulm/West?

Zu 9.:

Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs, die nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung nur angeordnet werden dürfen, „wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“. Mit dem Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen können Verkehrsbeschränkungen optimal an die örtlich und zeitlich unterschiedlichen Gefahrenlagen angepasst werden. Starre Verkehrsbeschränkungen in Form von Schildern sind auch dann vorhanden und müssen befolgt werden, wenn sie aus Gründen der Verkehrssicherheit zeitweise nicht erforderlich wären. Insofern kann damit den Forderungen der Straßenverkehrs-Ordnung und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer weniger gut Rechnung getragen werden.

Die beidseitige Streckenbeeinflussungsanlage auf dem ca. 44 km langen Streckenabschnitt zwischen Hohenstadt und Riedheim wurde angesichts der ört-

lichen Gegebenheiten schwerpunktmäßig als Nebelwarnanlage eingerichtet und dient mit der ergänzenden Stauwarnung und Verkehrsflussharmonisierung vorrangig der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Gerade die Funktion als Nebelwarnanlage hat die Installation gut erfüllt. Aber auch die übrigen Funktionen werden durch die dynamischen Anzeigen insofern besser erfüllt, als solche situationsangepassten Anzeigen erfahrungsgemäß eher befolgt werden, weil sie vom Autofahrer als speziell begründet angesehen werden. Schließlich liegt ein Vorteil solcher Anlagen auch in der Harmonisierung des Verkehrsflusses und damit der Steigerung der Leistungsfähigkeit (geringere Staugefahr).

*10. Wie viele vergleichbare Geschwindigkeitsmessanlagen und Verkehrsleitsysteme sind auf welchen baden-württembergischen Autobahnteilstücken seit wann und mit welchen Investitionskosten eingerichtet bzw. sollen in den nächsten Jahren eingerichtet werden?*

Zu 10.:

Auf den Autobahnen in Baden-Württemberg ist eine weitere – allerdings nur bedingt vergleichbare – Stauwarnanlage an der A 5 vor der Grenzzollanlage Basel/Weil am Rhein installiert. Es geht dort in erster Linie um die Lenkung des täglichen Lkw-Staus vor der Zollanlage. Der Teil des Gesamtsystems, der als Streckenbeeinflussungsanlage im eigentlichen Sinne angesehen werden kann, wurde im Jahr 1991 mit Investitionskosten in Höhe von rund 1,5 Mio. € errichtet. Die Anlage wird im Laufe dieses Jahres noch erweitert. Die vom Bund hierbei zu tragenden Kosten für die der Streckenbeeinflussung zuzurechnenden Anlagenteile belaufen sich auf ca. 1,1 Mio. €.

Bezüglich weiterer geplanter Streckenbeeinflussungsanlagen wird auf das unlängst erschienene Programm zur „Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen 2002 bis 2007“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verwiesen (veröffentlicht u. a. im Internet unter [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de) – Suchbegriff „Programme“).

Weitere vergleichbare Anlagen zur polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung im Zuge von Streckenbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen sind nicht vorhanden und derzeit auch nicht geplant.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr