



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2014/0073

Der Oberbürgermeister

III/36-53-00-Ia

Dezernat/Fachbereich/AZ

26.08.14

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bürger- und Umweltausschuss	04.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	15.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	16.09.2014	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	18.09.2014	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	22.09.2014	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	29.09.2014	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet

Beschlussentwurf:

1. Dem vorgelegten Konzept zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet von Leverkusen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Begründung unter Ziffer 4.1 lit. a) genannten Standorte zur stationären Radarüberwachung zu erhalten und unter Einbeziehung eines externen Anbieters zu betreiben.
3. Der Anschaffung eines zusätzlichen Radarwagens mit doppelter Messtechnik (Front- und Heckmessung) wird zugestimmt.
4. Dem in Ziff. 5.2 der Begründung beschriebenen Personalmehrbedarf für die Geschwindigkeitsüberwachung wird zugestimmt.

gezeichnet:

In Vertretung

Stein

(gleichzeitig i. V. des Oberbürgermeisters)

(gleichzeitig i.V. des Beigeordneten für Dez. III)

Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 2014/0073

Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal- aufsicht vom 26.07.2010

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon: Herr Laufs, FB 36, Tel. 3600

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.
(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet von Leverkusen unter Ausweitung der mobilen Überwachung bei gleichzeitiger Reduzierung der stationären Überwachung

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Zur Umsetzung der in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen stehen **im Haushaltsjahr 2014 Mittel in Höhe von insg. 153.000 €** für folgende Maßnahmen zur Verfügung.

1. Ziffer 4.1, b) – mobile Messeinrichtungen

Ersatzfahrzeug für das bisher genutzte Radarfahrzeug:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2014
36000230021002	782600	Anschaffung Kfz	25.000 €

Anschaffung eines weiteren Fahrzeuges im 2. Halbjahr 2015:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2014
36000230021007	782600	Umrüstung von Radarkameras auf digitale Technik incl. Anschaffung eines Fahrzeuges	128.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

Im **Haushalt 2015 werden zusätzliche Mittel in Höhe von 369.400 €** eingeplant:

1. Ziffer 4.1, a) – Ortsfeste Messeinrichtungen

Fallbezogenes Entgelt für die zu erwartenden Fotos:

IA	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
360002300203	526100	Aufwand Dienstleistung	10.000 €	150.000 €	160.000 €

2. Ziffer 5.1.2 – Mobile Geschwindigkeitsüberwachung
 Kosten für die Fahrzeugunterhaltung (insg. 5.000 €):

Kostenstelle	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
361900	523400	Unterhaltung KFZ	25.000 €	3.000 €	28.000 €
361900	523410	Tanken KFZ	12.000 €	1.100 €	13.100 €
361900	544200	Versicherung Kfz	4.200 €	900 €	5.100 €

3. Kosten für die Garagen:

Finanzstelle	Finanzposition	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
65000170012006	783100	Betriebs- und Geschäftsausstattung im Rahmen von Baumaßnahmen	150.000 €	36.000 €	186.000 €

4. Ziffer 5.2 – Personalkosten

178.400 € für zusätzlichen Personalkosten (Haushalt FB 11)

Den Ausgaben in Höhe von insg. 369.400 € stehen zu erwartende **Mehreinnahmen in Höhe von 515.000 €** gegenüber, die wie folgt veranschlagt werden:

Ziffer 5.3 – Einnahmeveränderungen

Die Einnahmen werden im FB 30 verbucht. Der dortige Ansatz wird wie folgt erhöht:

IA	Sachkonto	Bezeichnung	Ansatz 2015	Mehr	Neuer Ansatz 2015
300002100105	452100	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern	1.300.000 €	515.000 €	1.815.000 €

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

Die unter B), Ziffer 1, 2 und 4 dargestellten laufenden Kosten werden auch in den Folgejahren anfallen.

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschussituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Begründung:

1. Historie

Mitte der 90er Jahre wurden in Leverkusen die ersten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (sog. Starenkästen) aufgestellt. Diese Messanlagen funktionieren mit in die Fahrbahn eingelassenen Piezosensoren, die Kamera wird mit einem sog. Nass-Film betrieben.

Zunächst wurden 10 stationäre Anlagen errichtet, die mit 2 wechselweise einsetzbaren Kameras bestückt waren. In den Folgejahren wurden insgesamt weitere 7 stationäre Anlagen errichtet sowie eine zusätzliche Kamera angeschafft, so dass zwischenzeitlich 17 Anlagen für 3 Kameras im Stadtgebiet vorhanden waren.

Allerdings wurden durch Sabotage bzw. Diebstähle 2 stationäre Anlagen entwendet, wobei sich in einer Anlage auch eine Kamera befunden hat. Diese wurden bislang nicht ersetzt. 1 Kontrolleinrichtung (in Höhe von Schloss Morsbroich) wurde vor einigen Jahren abgebaut.

1999/2000 wurden diese stationären Überwachungsanlagen um eine mobile Messstelle (Radarwagen) ebenfalls mit Nassfilm-Technik erweitert. Das ursprünglich hierzu genutzte Fahrzeug wurde zwischenzeitlich gegen ein neues Fahrzeug ausgetauscht, um so die regelmäßige Einsatzbereitschaft zu sichern.

Mit der eingesetzten Kamera- und Film-Technik konnte den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger nach Radarüberwachung nur eingeschränkt nachgekommen werden. In Kurven oder bei räumlich eingeschränkten Aufstellverhältnissen konnte der Radarwagen nicht eingesetzt werden. Daher wurde im Jahr 2012 hierfür eine neue Kamera mit digitaler Messtechnik (keine Nass-Filme) der Fa. Leivtec für diese besonderen Einsatzmöglichkeiten angeschafft.

2. Istzustand

Aktuell sind 14 stationäre Messstandorte mit 2 Kameras bestückt sowie 2 mobile Messeinrichtungen im Einsatz.

Die digitale Messeinheit der Fa. Leivtec sollte ursprünglich ergänzend im vorhandenen Radarwagen mitgeführt und an bestimmten Stellen zusätzlich eingesetzt werden. In der Praxis hat sich dies aber als nicht zweckmäßig erwiesen, weil sich dadurch die Rüstzeiten für den Radarwageneinsatz erheblich erhöht haben. Darunter litt die Effizienz des Radarwagens bei den Einsätzen.

In der Folge wurde eine Lagerbox für die digitale Kamera in ein anderes, 13 Jahre altes Fahrzeug des Fachbereichs 36 eingebaut, so dass die neue Kamera mittels dieses Fahrzeugs vorübergehend genutzt werden kann. Dieses Fahrzeug wurde einer Gruppe von Ermittlerinnen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs mit Sonderaufgaben unter Aufstockung der wöchentlichen Arbeitszeit von insgesamt 48,75 Stunden zur Geschwindigkeitsüberwachung zugeordnet. Diese Mitarbeiterinnen führen neben ihrer Ermittlertätigkeit im Ruhenden Verkehr, für die sie ohnehin Fahrzeuge benötigen, je nach Dienstplan auch Geschwindigkeitsüberwachungen durch (kombinierter Einsatz). Diese

Maßnahme hat sich grundsätzlich als effizient erwiesen, weil auf diese Weise schwerpunktmäßig Akzente in der täglichen Arbeit gesetzt werden können. Da das derzeit verwendete Fahrzeug sehr störanfällig ist, wird es im 2. Halbjahr 2014 durch ein neues Fahrzeug ersetzt.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass aufgrund der eingesetzten Nass-Film-Technik etwa 40 % der gefertigten Fotos nicht verwertbar sind. Dies ist darin begründet, dass es nur noch einen Hersteller für derartige Nass-Filme gibt, wobei diese Filme für Gelblichtblitze produziert werden. Die in Leverkusen eingesetzten Kameras funktionieren jedoch nur mit einem Rotlichtblitz, so dass die Bildqualität nicht optimal ist. Hinzu kommt, dass die Entwicklung der Filme bei der Stadt Wuppertal durchgeführt wird, weil es nahezu keine Entwicklungsmöglichkeiten bei Fremdfirmen, zumindest in der näheren Umgebung der Stadt Leverkusen hierfür gibt. Die Entwicklungstechnik in Wuppertal ist nicht optimal für die hier genutzte Film/Blitz-Kombination so dass dies zu einem weiteren Qualitätsverlust der Fotos führt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die für die Auswertung dieser Filme notwendige Filmbühne zwar noch betriebsfähig ist, ein Ersatz aber auf dem Markt nicht mehr vorhanden ist. D. h., ab dem Zeitpunkt, in dem die Filmbühne einen Defekt aufweist, ist sie nicht mehr reparabel und damit nicht mehr einsetzbar. Die Auswertung der dann vorliegenden Filme wäre nicht mehr möglich. Eine effektive Ahndung der Verkehrsverstöße wäre damit nicht mehr sicher gestellt.

Daher wurde zwischenzeitlich die vorhandene mobile, mit Nassfilmtechnik betriebene Kamera im Radarwagen auf digitale Technik (Fotografie) umgerüstet.

Während mit Inbetriebnahme des ersten Radarwagens ca. 120 Standorte für die mobile Messung vorhanden waren, sind es heute bereits 256 Messpunkte mit steigender Tendenz. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass die Wünsche nach Geschwindigkeitskontrollen in der Bevölkerung aber auch in den politischen Gremien stetig zugenommen haben. Mit der Einrichtung dieser zusätzlichen Messstellen wurde also dem Wunsch der Bürger sowie der Politik nach einer effizienten Geschwindigkeitskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgekommen.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 48 Abs. 2 Ordnungsbehörden-Gesetz (OBG) ermächtigt, im eigenen Hoheitsgebiet an Gefahrenstellen die Missachtung von Geschwindigkeitsüberschreitungen mittels technischer Einrichtungen zu überwachen.

Die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften regeln die Details zur Geschwindigkeitsüberwachung. Früher war der Begriff der Gefahrenstelle eng umgrenzt und überwiegend beschränkt auf Örtlichkeiten vor schützenswerten Einrichtungen (z.B. Schulen, Altenheime, Kindergärten, Krankenhäuser etc.). Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat mit Erlass vom 15.07.13 die Grundsatzrichtlinien der Verkehrsüberwachung neu und nunmehr weiter gefasst und gleichzeitig mitgeteilt, dass die geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG am 15.07.13 in Kraft getreten sind. Der Tenor der Verwaltungsvorschriften ist, schwache Verkehrsteilnehmer zu schützen bzw. generell Unfallgefahren zu minimieren.

Grundlage für diesen Erlass war die Erkenntnis, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen nach wie vor die Hauptunfallursache in Deutschland darstellen. Die Höhe der Geschwindigkeitsüberschreitung ist dabei maßgeblich für die damit verbundenen Folgeschäden. Durch die bisherigen polizeilichen und straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, die Anzahl tödlicher Unfälle in NRW zu reduzieren. Dies zeigt, wie wichtig eine möglichst flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung ist, um eine weitere Reduzierung der geschwindigkeitsbedingten Unfälle und deren Folgen zu erreichen. Daher wurde im Kern mit den neuen Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG der Begriff der Gefahrenstelle neu gefasst bzw. konkretisiert, um insbesondere den Kommunen einen größeren Handlungsspielraum einzuräumen.

Gefahrenstellen sind nunmehr Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss.

Dies kann insbesondere

1. an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern sowie besonders schutzwürdigen Personen, wie Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,
2. in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen
oder
3. wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden,

in Betracht kommen.

Daneben sind weiterhin Geschwindigkeitsüberwachungen zum Lärmschutz oder der Luftreinhalteplanung möglich.

Die Formulierung in Ziff. 1 sieht im Wesentlichen die bereits bekannten Regelungen aus der Vergangenheit vor. Allerdings ist es jetzt z.B. möglich, nicht nur unmittelbar vor der Schule eine Geschwindigkeitsüberwachung vorzunehmen, sondern auch beispielsweise auf stark frequentierten Schulwegen. Auch Bereiche, in denen verstärkt Radverkehr stattfindet, könnten durch Radarüberwachung gesichert werden.

Ziff. 2 regelt die Geschwindigkeitsüberwachung in unmittelbarer Nähe von Baustellen oder ähnlichen straßenbaulichen Engpässen. Dadurch wird beispielsweise die Überwachung auf der Rheinbrücke der BAB A 1 möglich, weil dort ein entsprechender baustellenähnlicher Engpass eingerichtet werden musste, um das Brückenbauwerk zu schützen und die Arbeiten im Brückenhohlkörper zu ermöglichen. Darüber hinaus ist aber auch eine Geschwindigkeitsüberwachung in Baustellenbereichen grundsätzlich möglich, weil sich in diesen Bereichen meist verengte Fahrstreifen befinden und einerseits Bauarbeiter sehr dicht am fließenden Verkehr arbeiten, andererseits aber auch der Fahrzeugverkehr durch die engen Fahrspuren unfallgefährdet ist.

Ziff. 3 räumt die Möglichkeit ein, an Stellen mit einer hohen Geschwindigkeitsüberschreitungsquote ebenfalls Geschwindigkeitsüberwachungen vorzunehmen. Anlässlich einer Informationsveranstaltung des Innenministeriums, der Bezirksregierung Köln sowie der Polizei Köln/Leverkusen wurde diese Problematik intensiv besprochen. Einigkeit bestand darin, dass eine Gefahrenstelle grundsätzlich dann anzunehmen ist, wenn mehr als 20 % der Verkehrsteilnehmer die vorgeschriebene zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten.

Die Messstellen sind öffentlich (in den Medien) bekannt zu geben, um eine entsprechende Transparenz sicherzustellen.

4. Vorgesehene Maßnahmen des Fachbereichs Straßenverkehr zur Umsetzung der neuen gesetzlichen Möglichkeiten

Da die neuen Verwaltungsvorschriften deutlich über den bisherigen Rahmen hinausgehen, können die vorhandenen mobilen Messpunkte zunächst beibehalten werden, weil sie sich ausschließlich auf Gefahrenstellen im engeren Sinne entsprechend den Ausführungen zu Pkt. 3, Ziff. 1 stützen. Hier ist aber eine sukzessive Überprüfung im Hinblick auf die zukünftige Begründbarkeit vorhandener Gefahrenstellen vorgesehen.

Die vorhandenen ortsfesten Messeinrichtungen (sog. Starenkästen) wurden auf ihre Rechtmäßigkeit bereits überprüft. Die zum Weiterbetrieb vorgesehenen fünf Standorte können zum Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern oder aufgrund einer relativ hohen Übertretungsquote rechtmäßig betrieben werden.

Die Verwaltung verfügt über drei sog. Seitenradargeräte, die es ermöglichen, unabhängig von Ahndungsmaßnahmen in einem bestimmten Straßenbereich die Verkehrsbelastung und die damit verbundenen, gefahrenen Geschwindigkeiten zu erfassen. Mit diesen Geräten sollen zunächst solche Streckenabschnitte kontrolliert werden, auf denen aufgrund von Bürgerbeschwerden bzw. eigener Erkenntnisse bzw. Beobachtungen eine überhöhte Geschwindigkeit mit entsprechendem Umfang (mind. 20 %) vermutet wird.

Sollten die Messergebnisse dies bestätigen, kann dort nach der Verwaltungsvorschrift zu § 48 Abs. 2, Ziff. 3 OBG eine Messstelle eingerichtet werden, so dass im entsprechenden Straßenabschnitt nach einer Messstelle gesucht wird. Für diese neue Messstelle wird eine Einsatzstellendienstweisung gefertigt und das Einvernehmen mit der Polizei hergestellt. Danach könnte an dieser Stelle eine Radarüberwachung mit mobiler Einrichtung vorgenommen werden.

Mit dieser Überprüfung wurde bereits begonnen. Es konnten zwischenzeitlich 12 neue Messstellen eingerichtet werden. 19 weitere Standorte werden aufgrund der vorliegenden Beschwerden bzw. eigener Erkenntnisse der Verwaltung aktuell noch geprüft (s. Anlage 1). Es ist davon auszugehen, dass sich aufgrund dieser Überprüfungen die Anzahl der bereits heute vorhandenen Messstellen deutlich erhöht.

Es ist beabsichtigt, halbjährlich Veränderungen bei den vorhandenen Messstellen über z.d.A.-Rat zu kommunizieren.

4.1. Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung

Bereits heute ist es schwierig, eine angemessene Messintensität zu realisieren, um das Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet insgesamt spürbar abzusenken, weil die vorhandenen Messgeräte hierfür nicht ausreichen. Durch weitere neue Messstellen ist dies umso schwieriger zu realisieren. Das Ziel einer flächendeckenden Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, das das Innenministerium NRW mit dem neuerlichen Erlass verfolgt, kann mit der vorhandenen Messausstattung weder in personeller noch in technischer Hinsicht erreicht werden. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung ist daher dringend erforderlich:

a) Ortsfeste Messeinrichtungen

Ortsfeste Messeinrichtungen entfalten lediglich in unmittelbarer Nähe eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Sie sind zudem bekannt und erzielen somit letztlich hierdurch ihre Wirkung. Ein Verzicht auf diese Einrichtungen könnte andererseits aber auch zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgeschwindigkeiten in diesen Bereichen führen.

Eine Überprüfung der vorhandenen Messstellen hat ergeben, dass folgende fünf Messstellen aufgrund der aktuellen Geschwindigkeitsverstöße einen Weiterbetrieb rechtfertigen, wobei die notwendigen gesetzlichen Kriterien ebenfalls erfüllt sind:

- Friedrich-Ebert-Straße, Bayerwerk, FR stadteinwärts
- Europaring, Höhe Windhorststraße 53, FR Opladen
- Burscheider Straße 436, FR Opladen
- Bensberger Straße Höhe Haus-Nr. 84, FR stadteinwärts
- Gustav-Heinemann-Straße, Höhe „Helenenstraße“, FR stadteinwärts

Die anderen Messanlagen können sukzessive abgebaut werden.

Die Reduzierung der Messstandorte hält die jährlich anfallenden Eichungen der Messstellen auf niedrigerem Kostenniveau.

Die vorhandene Nass-Film-Kamera müsste allerdings zur Sicherstellung einer konsequenten Ahndung festgestellter Geschwindigkeitsverstöße sowie zur Sicherstellung entsprechender Einnahmen auf digitale Technik umgerüstet werden. Auf die hierzu unter Ziff. 2 dargestellten Probleme mit der Nassfilmtechnik wird verwiesen.

Die Kosten für die Umrüstung auf digitale Technik betragen voraussichtlich ca. 20.000 € je Kamera. Für den Weiterbetrieb sind zusätzliche Kosten für die Eichung, Material, Sabotage und Instandhaltung von durchschnittlich 2.500 € je Messeinrichtung zu kalkulieren, wobei die Kostenhöhe sehr stark in Abhängigkeit zum Umfang von Sabotagen steht.

Um diesem Kostenrisiko zu begegnen, ist vorgesehen, die o.g. Anlagen durch einen externen Anbieter zu betreiben. Die fünf Anlagen würden dann durch neue Messeinrichtungen mit aktueller digitaler Technik ersetzt und 24 Stunden täglich betrieben.

Die Aufstellung der Anlagen sowie die Auswertung und Bearbeitung der Fotos erfolgt dann durch den Betreiber. Hierfür wäre ein fallbezogenes Entgelt von ca. 6,50 € je verwertbarem Foto zu zahlen, mit dem sämtliche Kosten abgegolten werden. Dafür müsste

aber keine Investition seitens der Verwaltung erfolgen. Auch Folgekosten würden entfallen, weil die neue Messtechnik ohne Sensorik in der Fahrbahn betrieben werden könnte und alle anfallenden Kosten durch die Zahlung des fallbezogenen Entgelts beglichen werden.

Die (hoheitliche) Entscheidung über die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten obliegt weiterhin der Verwaltung. Die Fotos würden erst nach Prüfung durch die Verwaltung in das Buß- und Verwarngeldverfahren eingestellt. Durch eine vertragliche Regelung trägt der Betreiber das Kostenrisiko für Eichung, Reparatur und Instandsetzung, die Verwaltung geht das Risiko ein, bei einer evtl. hohen Anzahl an Verstößen für die externe Bildfassung höhere Kosten als durch den Erwerb der Anlagen und den Einsatz von eigenem Personal zu haben.

b) mobile Messeinrichtungen

Zwischenzeitlich wurde zur Verbesserung der Bildqualität und Sicherstellung von Überwachungsmaßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit der vorhandene „Radarwagen“ im Zuge einer notwendig gewordenen Reparatur gleichzeitig auf digitale Technik umgerüstet. Mit diesem Fahrzeug sind Messungen aus dem Heckfenster sowohl auf ein- als auch auf zweispurigen Straßen in einer Fahrtrichtung möglich.

Das aktuell genutzte Fahrzeug für die in 2012 angeschaffte Geschwindigkeitsmessanlage (Fa.Leivtec) ist sehr störanfällig, so dass zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit bereits mit Aufstellung des Haushalts 2014 ein neues Fahrzeug zur Anschaffung vorgesehen war. Mittel sind im Haushalt hierfür eingestellt. Die Beschaffung ist im 2. Halbjahr 2014 vorgesehen.

Darüber hinaus soll ebenfalls im 2. Halbjahr 2014 ein weiteres Fahrzeug angeschafft werden, das über eine digitale Front- und Heckmesseinrichtung verfügt. Diese Technik ermöglicht es, mit einem Fahrzeug beide Fahrtrichtungen auf Straßen mit nur einer Fahrbahn je Fahrtrichtung zu überwachen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Frontkamera nach den Erkenntnissen in einem Probetrieb zusätzlich etwa das 1,5- bis 2-fache der Fotos aus der Heckkamera erzielt. Ggfs. kommt auch der Erwerb eines Jahreswagens mit bereits eingebauter max. 1 Jahr alter Messeinrichtung in Betracht, sofern dieser die technischen Anforderungen nach entsprechender Um- bzw. Nachrüstung erfüllt. Da die notwendigen Mittel für die Anschaffung im Haushalt 2014 zur Verfügung stehen, kann die Beschaffung zeitnah eingeleitet werden.

Mit dieser Vorgehensweise würde der Verwaltung für alle Messnotwendigkeiten ein Fahrzeug mit entsprechender Technik zur Verfügung stehen. Zudem würde der zu erwartenden Ausweitung der Messstandorte aufgrund der geänderten, aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen begegnet werden können, ohne die Messintensität grds. deutlich zu reduzieren.

Die vorhandene Technik kann bislang nur eingeschränkt genutzt werden, weil die zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten einen umfangreicheren Einsatz nicht zulassen.

Es wird eine tägliche Einsatzzeit montags bis freitags von 7 Uhr bis 20 Uhr (in Ausnahmefällen auch bis 22 Uhr) sowie samstags und sonntags bedarfsorientiert an insgesamt

15 Stunden angestrebt und für notwendig erachtet. Damit würden die Messeinrichtungen jeweils an insgesamt 80 Stunden (Leivtec-Kamera: 78 Stunden) in der Woche betrieben. Mit den vorhandenen personellen Ressourcen ist dies nicht möglich, so dass zusätzliches Personal beschäftigt werden muss.

Ob über das vorhandene Personal zur Bearbeitung von Fotos oder für die Bearbeitung von Buß- und Verwarngeldverfahren hinaus weiteres Personal benötigt wird, kann angesichts der ungewissen Fallzahlentwicklung sowohl im innerstädtischen Bereich als auch im Bereich der BAB A 1 derzeit nicht abschließend bewertet werden. Daher soll hierfür zunächst einmal die Entwicklung beobachtet werden und – sofern tatsächlich erforderlich – zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliches Personal eingesetzt werden.

4.2. Kooperation mit der Polizei

Am 05.02.14 fand mit Vertretern der Polizei Köln/Leverkusen eine Besprechung statt, in der zum einen die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Geschwindigkeitsüberwachung mit dem Ziel einer einheitlichen Wertung der neuen Verwaltungsvorschriften besprochen wurden, zum anderen aber auch eine zukünftig enger als bislang ausgerichtete Kooperation erörtert wurde.

Die seitens der Verwaltung mit den vorhandenen Seitenradargeräten ermittelten Geschwindigkeitsprofile werden der Polizei für eigene Geschwindigkeitskontrollen zur Verfügung gestellt. Die Polizei wird die seitens der Verwaltung vorgesehenen Geschwindigkeitsüberprüfungen bei der Festlegung der eigenen Messstandorte berücksichtigen, um eine zeitnahe Doppelbelegung von Standorten möglichst zu vermeiden.

Darüber hinaus erfolgt auch ein Austausch von Schriftverkehr bei Beschwerden, sofern sie durch Bürger gemutmaßte Geschwindigkeitsüberschreitungen zum Inhalt haben, damit eine doppelte Sachverhaltsprüfung verhindert werden kann, Vielfach werden Beschwerden gleichen Inhalts sowohl bei der Polizei als auch in der Verwaltung eingehen.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Sachkosten

5.1.1. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung:

Für die zu erwartenden ca. 23.000 Fotos ist mit einem fallbezogenen Entgelt von ca. 150.000 € zu rechnen.

5.1.2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung:

Das zusätzlich noch zu beschaffende Fahrzeug mit doppelter Messeinrichtung wird zwischen 110.000 € (gebraucht) und 140.000 € (neu) kosten. Darüber hinaus sind ca. 5.000 € für die Fahrzeugunterhaltung und ca. 18.000 € für die Errichtung einer Garage zur sicheren Unterbringung dieses Fahrzeugs und zur Ladung der Kamera-Akkus über Nacht zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sollte auch das Fahrzeug für die Messanlage der Fa. Leivtec zur Erhöhung der Einsatzzeiten vor Ort zukünftig in einer Garage untergestellt werden, in der die Akkus der Kamera über Nacht geladen werden können. Auch hierfür wären ca. 18.000 € an Kosten zu veranschlagen.

5.2. Personalkosten / Personalbedarf

Durch die Umsetzung der Konzeption ergibt sich für den Betrieb der „Radarwagen“ im dargestellten zeitlichen Umfang und unter Berücksichtigung bereits vorhandener Mitarbeiterinnen ein personeller Mehrbedarf von insgesamt 3,75 VZ-Stellen, was zusätzliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 167.250 € verursachen wird.

Bei Ausweitung der Radarüberwachung steigt ebenfalls der Planungs- und Koordinierungsaufwand für den Einsatz der Fahrzeuge. Hierzu ist ein Mehrbedarf von 0,25 VZ-Stellen im Innendienst erforderlich. Hierdurch entstehen Kosten in Höhe von 11.150 €.

Zusätzlich zu dem Mehrbedarf für die Besetzung der Radarwagen und der Koordination im Innendienst wird auch für die Bilderfassung (Fachbereich Straßenverkehr) und die Bearbeitung der Buß- und Verwarngelder (Fachbereich Recht und Ordnung) Personal benötigt. Angesichts der aktuell noch offenen Entwicklung bezüglich der zu erfassenden und zu bearbeitenden Vorgänge aus der Geschwindigkeitsüberwachung auf der BAB A 1 soll dieser Bedarf jedoch zunächst mit den vorhandenen Kräften aufgefangen werden.

5.3. Einnahmeveränderungen

Die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Einnahmeveränderungen sind aufgrund der ungewissen Fallzahlentwicklung schwer zu kalkulieren. Es ist aber davon auszugehen, dass bei einer durchschnittlichen Einnahme je verwertbarem Foto von 23 € die dargestellten Ausgaben von ca. 515.000 € gedeckt werden.

6. Fazit:

Zusammenfassend dargestellt umfasst die Neuausrichtung der Radarüberwachung im Stadtgebiet eine

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch zusätzliche Messeinrichtungen und dadurch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus
- reduzierte Überwachung mit stationären Anlagen
- Ausweitung der mobilen Überwachung auf insgesamt 3 Fahrzeuge
- eine deutliche gesteigerte Flexibilität durch die unterschiedlichen Einsatzgebiete der mobilen Geräte
- Umrüstung bzw. Austausch der veralteten Technik auf moderne digitale Technik

Anlage 1 – neue Messstellen

1. Aufgrund der geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG wurden bereits folgende neuen Messstellen zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet:

Leipziger Straße in Höhe Haus Nr. 11, FR Karl-Krekeler-Straße (30 km/h)

Leipziger Straße in Höhe Haus Nr. 11, FR Manforter Straße (30 km/h)

Leipziger Straße geg. Haus Nr. 19 , FR Rostocker Straße (30 km/h)

Leipziger Straße geg. Haus Nr. 17 , FR Manforter Straße (30 km/h)

Alkenrather Straße geg. Nettoparkplatz, FR Wilhelm-Leuschner-Straße (30 km/h)

Weihersfeld geg. Haus Nr. 12-28, FR Karl-König-Straße (7 km/h)

Weihersfeld geg. Haus-Nr. 38- 42, FR Bruchhauser Straße (7 km/h)

Carl-Leverkus-Straße in Höhe Haus Nr. 24-36, FR Kaiserstraße (30 km/h)

Hitdorfer Straße in Höhe Haus Nr. 8, FR Auf der Grieße (30 km/h)

Hitdorfer Straße in Höhe Haus Nr. 8, FR An der Dingbank (30 km/h)

Langenfelder Straße geg. Haus Nr. 71-77b, FR Hitdorfer Straße (30 km/h)

Dhünnstraße Nähe Kindergarten, FR Kaiserplatz (7 km/h)

2. Folgende Stellen werden aktuell von der Verwaltung geprüft:

Willy-Brandt-Ring zw. Audizentrum und Heymannstr, FR Schlebusch (50km/h)

Willy-Brandt-Ring zw. Audizentrum und Heymannstr., FR Wiesdorf (50km/h)

Pappelweg, FR Buchenweg (30 km/h)

Pappelweg, FR Robert-Blum-Straße (30 km/h)

Am Steinberg in Höhe Haus Nr.28, FR Steinbücheler Straße (30 km/h)

Elsa-Brändström-Straße, FR Bismarckstraße (7 km/h)

Elsa-Brändström-Straße, FR Kleingartenanlage (7 km/h)

Nobelstraße in Höhe 83, FR Neulandpark (30 km/h)

Elbestraße in Höhe 70, FR Peenestraße (30 km/h)

Elbestraße in Höhe 70, FR Solinger Straße(30 km/h)

Herzogstraße in Höhe 19-27, FR Kanalstraße (30 km/h)

Krummer Weg, FR Lützenkirchener Straße (50 km/h)

Krummer Weg, FR Berliner Straße (50 km/h)

Wiehbachtal, FR Lützenkirchen (50 km/h)

Wiehbachtal, FR Burscheid (50 km/h)

Zum Claashäuschen, FR Burscheider Straße (30 km/h)

Zum Claashäuschen, FR Gaststätte Claashäuschen (30 km/h)

Steinbücheler Straße, FR Steinbüchel (50 km/h)

Steinbücheler Straße, FR Schlebusch (50 km/h)

Anmerkung:

FR = Fahrtrichtung