



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/2860

Der Oberbürgermeister

II/30-301-sch

Dezernat/Fachbereich/AZ

17.05.19

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	03.06.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	04.06.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	06.06.2019	Beratung	öffentlich
Finanz- und Rechtsausschuss	24.06.2019	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	01.07.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung

Beschlussentwurf:

1. Der Beschluss zu Ziffer 3 der Ratsvorlage vom 02.11.2015 zu Vorlage Nr. 2015/0796 wird aufgehoben.
2. Der Rat der Stadt Leverkusen beschließt die Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung durch Einrichtung von zunächst drei ortsfesten Messeinrichtungen mittels des TRAFFI-Tower 2.0.
3. Die Bestückung der Einrichtungen erfolgt mit den bereits vorhandenen Kamerasystemen der beiden Radarwagen.
4. Ab 2020 werden weitere Errichtungen von TRAFFI-Towern, Semi-Stationen und zusätzlichen Kamerasystemen erfolgen.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Märtens

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner/ Fachbereich / Telefon: Michael Schmidt / FB 30 / 406 - 3010

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

Für das Haushaltsjahr 2019 sind 120.000 € bei den Investitionskosten beantragt. Die Maßnahme dient der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet und ist somit nach § 82 GO NRW zulässig.

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

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Bezeichnung	FB	Finanzstelle	Finanzposition	Ansatz 2019
Umrüstung von digitaler Technik in laserbasierte Technik (ohne Piezosensoren)	30	30000231021007	782600	120.000 €

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

105.000,- € Anschaffungskosten in 2019.

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

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

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

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

Begründung:

1. Historie

Mitte der 90er Jahre wurden in Leverkusen die ersten stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen aufgestellt. 1999/2000 wurden diese stationären Überwachungsanlagen um eine mobile Messeinrichtung (Radarwagen) erweitert. Mit der Vorlage Nr. 2014/0073 wurde dem Rat der Stadt Leverkusen folgendes Konzept zur Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet zur Entscheidung vorgelegt:

- „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.“

Der Vorlage hat der Rat der Stadt Leverkusen am 29.09.2014 zugestimmt.

Während der Umsetzungsphase zur Vergabe der Dienstleistung an einen externen Anbieter erreichten die Verwaltung vermehrt Mitteilungen, dass bezüglich der Datensicherheit erhebliche rechtliche Zweifel bestehen. Daher bestanden Bedenken, den beschlossenen Weg weiterhin zu gehen, da nicht auszuschließen war, dass die so ermittelten Geschwindigkeitsverstöße ggfs. nicht verwendet werden konnten. Die Anschaffung eines zusätzlichen Radarwagens hatte sich aufgrund dieser Problematik verschoben.

Durch einen am 26.10.2015 verursachten Verkehrsunfall entstand an einem vorhandenen Radarwagen ein wirtschaftlicher Totalschaden. Dadurch wurde vorzeitig eine Ersatzbeschaffung nötig. Die im Fahrzeug befindliche Kamera wurde nicht beschädigt und war somit weiterhin einsatzbereit. Daher ergab sich die Möglichkeit, das Ersatzfahrzeug sofort mit der neuesten Technik auszustatten. Aufgrund dieser Überlegungen und unter Berücksichtigung der Zweckmäßigungs- und Wirtschaftlichkeitsaspekte wurde daraufhin auf die Anschaffung eines zusätzlichen dritten Wagens bis auf weiteres verzichtet. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung für den verunfallten Radarwagen wurde im August 2016 ein „VW Caddy lang“ durch die Firma Jenoptik ausgeliefert. Im Heckbereich des Wagens wurde das laserbasierte Geschwindigkeitsmessgerät TraffiStar S350 verbaut. Im Frontbereich konnte die aus dem verunfallten Fahrzeug vorhandene SpeedoPhot Digtalkamera eingebaut werden.

Durch eine weitere Ersatzbeschaffung steht als zweites Messfahrzeug ein „VW Caddy kurz“ zur Verfügung. Im Heckbereich wurde ebenfalls das laserbasierte Geschwindigkeitsmessgerät TraffiStar S350 verbaut.

Aufgrund dieser Ereignisse wurde mit Vorlage Nr. 2015/0796 dem Rat der Stadt Leverkusen folgender Beschlusssentwurf zur Entscheidung vorgelegt:

- „1. Der Beschluss zu Ziffer 2 der Ratsvorlage vom 26.08.2014 zu Vorlage Nr. 2014/0073 wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorhandenen beiden Kameras der stationären Geschwindigkeitsanlagen, die mit Nassfilmtechnik betrieben werden, auf digitale Technik umzurüsten und an den einsatzfähigen stationären Standorten im Stadtgebiet zu betreiben.
3. Derzeit nicht betriebene Standorte werden nicht mehr hergerichtet. Hier kommt im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten ein Radarwagen zum Einsatz.“

Der Vorlage hat der Rat der Stadt Leverkusen am 02.11.2015 zugestimmt und Anfang 2016 wurden die beiden Kamerasysteme durch Anschaffung von zwei SpeedoPhot Digtalkameras digitalisiert. Der Einsatz in die noch vorhandenen stationären Anlagen (Starenkasten) erfolgte wechselweise.

Für den Betrieb der stationären Anlagen schreibt allerdings die Physikalisch-Technische Bundesanstalt Braunschweig und Berlin (PTB) in ihrer Bauartzulassung zwingend eine jährliche Wartung und Eichung vor. Die Wartungen und Eichungen beziehen sich nicht nur auf die Kamerasysteme, sondern umfassen auch die im Straßenbelag befindlichen Piezosensoren.

2. Istzustand

Derzeit sind von den ehemals 17 stationären Anlagen nur noch drei Anlagen betriebsbereit. Alle anderen stationären Anlagen mussten aufgrund erheblicher technischer Mängel der Piezo-Sensorik außer Betrieb genommen werden, da seitens des Eichamtes keine neue Eichbescheinigung ausgestellt wurden. Für die Beseitigung dieser Mängel wären Reparaturkosten für Straßenbelag und Sensorik in Höhe von ca. 25.000 € je Messplatz zu veranschlagen gewesen. Aufgrund der Vorgabe des Ratsbeschlusses, nicht betriebsbereite Standorte nicht mehr herzurichten, wurde davon Abstand genommen. Mit Beginn der Baumaßnahmen auf dem Europaring Ende 2019/Anfang 2020 steht das Ende des Betriebs einer der letzten drei noch betriebsbereiten Anlagen fest.

Darüber hinaus hat die Firma Jenoptik mit Schreiben vom 21.07.2017 den Wartungsvertrag für die digitalen Kamerasysteme SpeedoPhot zum 31.12.2019 aufgekündigt. Das heißt, dass nach dem 31.12.2019 die alten Kamerasysteme zwar noch zur Eichung vorgestellt werden können, eventuelle Reparaturen aber nicht mehr erfolgen. Ab dem 31.12.2020 werden dann sämtliche Serviceleistungen eingestellt, sodass die Kamera nicht weiter genutzt werden kann.

Dies bedeutet, dass spätestens Ende 2021 das Ende der „stationären Geschwindigkeitsüberwachungen“ bevorsteht. Darüber hinaus ist auch die radarbetriebene Frontkamera im Messfahrzeug „Caddy lang“ betroffen.

Gemäß der Ratsvorlage sollte im Rahmen der rechtlichen und technischen Möglichkeiten die Geschwindigkeitsmessung an nicht betriebsfähigen Starenkästen durch den Einsatz der Radarwagen sichergestellt werden. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass dies nur in wenigen Fällen überhaupt möglich ist. Oftmals ist die Positionierung der Fahrzeuge aufgrund der baulichen Gestaltung einer Straße, einer dichten Wohnbebauung, vielen ansässigen Geschäften und dem damit verbundenen relativ hohen Parkdruck -

selbst bei abgesetzter Messtechnik (die Kamera wird auf einem Stativ außerhalb des Wagens aufgebaut) - mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 48 Abs. 2 Ordnungsbehördengesetz (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, Altenheimen, Kindergärten, Krankenhäusern etc.). Das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW hat mit Erlass vom 15.07.2013 die Grundsatzlinien der Verkehrsüberwachung nunmehr weiter gefasst und gleichzeitig mitgeteilt, dass die geänderten Verwaltungsvorschriften zu § 48 Abs. 2 OBG am 15.07.2013 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.

Durch die Konkretisierung des § 48 Abs. 2 OBG sind Gefahrenstellen nunmehr auch solche Streckenabschnitte, an denen überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung festgestellt werden.

Während mit Inbetriebnahme des ersten Radarwagens ca. 120 Standorte für die mobile Messung vorhanden waren, stehen heute (Stand 10.04.2019) 466 Messstandorte zur Verfügung. 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 Bürgerinnen und Bürger sowie der Politik nach einer effizienten Geschwindigkeitskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nachgekommen.

4. Vorgesehene Maßnahmen seitens des Fachbereichs Recht und Ordnung zum Erhalt bzw. zur Erweiterung der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Messtechnologie im Bereich Geschwindigkeitsüberwachung hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Dabei geht der Trend in Richtung laserbasierter Messsysteme, die ohne aufmerksamen Messbetrieb eingesetzt werden können. Als Standardmessverfahren ist dafür bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt das bekannte LiDAR-Verfahren (Light Detection And Ranging) zugelassen.

Das Geschwindigkeitsüberwachungssystem TraffiStar S350 der Firma Jenoptik basiert auf diesem Prinzip. Bei der TraffiStar S350 handelt es sich um ein non-invasives System für stationäre und mobile Anwendungen auf Laserbasis. Hierzu wurde ein Laserscanner mit einer SmartCamera IV in einem MiniRack kombiniert, sodass ein Einsatz in den beiden Messfahrzeugen der Stadt Leverkusen erfolgen kann.

Neben dem Einsatz in einem Fahrzeugeinbau kann das System auch zur abgesetzten Messung auf einem Stativ verwendet werden. Darüber hinaus besteht aber auch die Möglichkeit, das Kamerasystem ohne großen Aufwand stationär oder semistationär einzusetzen. Beide Betriebssysteme sollen mit den bereits vorhandenen Kameras aus den beiden Fahrzeugen zusätzlich genutzt werden. Dies würde sich zu den Zeiten, in denen die Fahrzeuge, z. B. nach Dienstende, an Wochenenden und Brückentagen, nicht zum Einsatz kommen, anbieten. Des Weiteren können Ausfallzeiten, wie z. B. bei widrigen Witterungsverhältnissen (starker Frost, Starkregen und Sturm), in denen der Einsatz der Fahrzeuge zu gefährlich ist, komprimiert werden. Dabei werden die Kamerasysteme durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung ohne erheblichen Mehraufwand zu Dienstende entweder in einen TRAFFI-Tower oder in einem semistationären Anhänger eingesetzt und zu Dienstbeginn am anderen Morgen oder nach dem Wochenende wieder entnommen.

4.1 Ortsfeste Messeinrichtungen

Um auch zukünftig eine adäquate Überwachung des fließenden Verkehrs mittels ortsfester Messeinrichtungen gewährleisten zu können, sollte die Wiederinbetriebnahme von stationären Einrichtungen mittels neuester Technik erfolgen.

Durch die zuvor beschriebene non-invasive Sensortechnologie sind zukünftig keine Eingriffe in die Fahrbahn mehr notwendig, sodass kostenintensive Maßnahmen, wie die Verlegung von Piezosensoren in den Straßenbelag und die damit verbundenen Eichungen entfallen. Für die Inbetriebnahme an einem stationären Messstandort wäre ein Gehäuse, wie z. B. der TRAFFITower 2.0, zu installieren.

Neben den drei noch nach alter Methode betriebenen Messeinrichtungen:

1. Bensberger Straße, Höhe Haus Nr. 84,
2. Berliner Straße, Höhe Haus Nr. 160, und
3. Hardenbergstraße, Höhe Haus Nr. 31 (Europaring),

bieten sich derzeit sieben weitere Standorte für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an:

1. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 463 in Fahrtrichtung Opladen - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
2. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 31 in Fahrtrichtung Opladen - als Ersatz für eine nicht mehr vorhandene Messstelle,
3. Gustav-Heinemann-Straße in Höhe Haus Nr. 55 in Fahrtrichtung Wiesdorf - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
4. Friedrich-Ebert-Straße in Höhe CHEMPARK Leverkusen in Fahrtrichtung Stadteinwärts - als Ersatz für eine nicht mehr nutzbare Messstelle,
5. Solinger Straße in beide Fahrtrichtungen - als Ersatz für zwei nicht mehr nutzbare Messstellen,
6. Bonner Straße in Höhe Burger King in Fahrtrichtung Autobahn - Neueinrichtung,
7. Westring Höhe Einmündung Rheindorfer Straße in Fahrtrichtung Rheindorf - Neueinrichtung,

8. Steinbücheler Straße im Bereich Wilmersdorfer Straße in beide Fahrtrichtungen - Neueinrichtung.

Hier erfolgt zunächst anhand von Geschwindigkeitsprofilen eine Überprüfung, ob aufgrund der aktuellen Geschwindigkeitsverstöße die notwendigen gesetzlichen Kriterien erfüllt werden. Hinsichtlich der Errichtung von zusätzlichen stationären Geschwindigkeitsmessanlagen hat die Polizei im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung Ihre Hilfe bei der Ermittlung von Gefahrenstellen angeboten.

Nach Auswertung aller Ergebnisse werden die folgenden Standorte vonseiten der Verwaltung bevorzugt:

1. Burscheider Straße in Höhe Haus Nr. 463 in Fahrtrichtung Opladen,
2. Gustav-Heinemann-Straße in Höhe Haus Nr. 55 in Fahrtrichtung Wiesdorf,
3. Friedrich- Ebert-Straße in Höhe CHEMPARK Leverkusen in Fahrtrichtung Stadteinwärts.

4.2 Mobile Messeinrichtungen

Zusätzlich zu den ortsfesten Messeinrichtungen wird die Anschaffung von sogenannten Semi-Stationen ab 2020 geprüft. Hierbei handelt es sich um transportable Anhänger, die mittels eines Fahrzeugs mit Anhängerkupplung an den unterschiedlichsten Örtlichkeiten im Stadtgebiet aufgestellt werden können.

5. Finanzielle Auswirkungen

Für den Haushalt 2019 wurden investive Mittel in Höhe von 120.000 € beantragt.

5.1. Sachkosten

5.1.1. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten belaufen sich je TRAFFI-Tower auf ca. 35.000 € bei einer Fahrtrichtung und ca. 50.000 € bei zwei Fahrtrichtungen. Die Preise beinhalten die erforderlichen Tiefbau- und Installationsarbeiten, die Fundamenterstellung und die Verkabelung an die Stromversorgung.

5.1.2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Die Investitionskosten für eine semistationäre Anlage in Form eines Anhängers belaufen sich auf ca. 80.000 €, welche sich dann frühestens ab 2020 auf den städtischen Haushalt auswirken würden.

5.1.3. Zusätzliche Kamerasysteme

Die Kosten für ein zusätzliches Kamerasystem TraffiStar S350 liegen bei ca. 41.000 € zzgl. Mehrwertsteuer. Dieses würde spätestens im Jahr 2020 zur weiteren Frontnutzung des Radarwagens angeschafft werden müssen. Bei erfolgreicher Einführung der TRAFFI-Tower und Ausweitung werden hierfür auch weitere Kameras benötigt.

5.2 Personalkosten/Personalbedarf

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 Fallzahlenentwicklung sowohl bei den ortsfesten als auch bei den mobilen Einrichtungen derzeit nicht abschließend bewertet werden. Inwiefern Ressourcen beim Personal der Bildbearbeitung der BAB A1 zur Verfügung stehen, kann ebenfalls nicht bewertet werden. Daher soll hierfür zunächst einmal die Entwicklung beobachtet und - sofern tatsächlich erforderlich - zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliches Personal eingesetzt werden.

5.3 Einnahmeveränderungen

Die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Einnahmeveränderungen sind aufgrund der ungewissen Fallzahlenentwicklung schwer zu kalkulieren. Es ist aber davon auszugehen, dass bei einer durchschnittlichen Einnahme von 15 € je verwertbarem Foto die Investitionskosten von 105.000 € gedeckt werden.

6. Fazit

Zusammenfassend dargestellt umfasst die Neuausrichtung der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung

- eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch zusätzliche Messeinrichtungen und dadurch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- eine Umrüstung bzw. ein Austausch der veralteten Technik auf zukunftsorientierte laserbasierte Messeinrichtungen,
- eine deutlich gesteigerte Flexibilität durch die unterschiedlichen Einsatzgebiete der vorhandenen Messsysteme und
- die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen leistet zusätzlich einen Beitrag zur Luftschadstoffreduzierung.

Es wird daher vorgeschlagen, im Jahr 2019 zunächst mit der Einrichtung von drei ortsfesten Messeinrichtungen mittels des TRAFFI-Tower 2.0 zu beginnen. Die Bestückung der Einrichtungen erfolgt mit den bereits vorhandenen Kamerasystemen der beiden Radarwagen wie im Punkt 4 beschrieben. Dabei sollten zunächst drei Messplätze jeweils in eine Fahrtrichtung betrieben werden.

Kosten: Drei TRAFFI-Tower 2.0 für eine Fahrtrichtung à	35.000 €,
Gesamtkosten:	105.000 €.

Für die Einrichtung der Messplätze würden somit ca. 105.000 € Investitionskosten anfallen. Anhand der nachgewiesenen Fallzahlen aus dem Jahre 2019 und den damit verbundenen Mehreinnahmen könnten, basierend auf dem Konzept, für die nachfolgenden Jahre ab 2020 weitere Investitionen in Form von TRAFFI-Tower, Semi-Stationen und zusätzliche Kamerasysteme erfolgen.

Begründung der einfachen Dringlichkeit:

Aufgrund eines erhöhten Abstimmungsbedarfs kann die Vorlage erst zum Nachtrags-termin eingebracht werden. Eine Entscheidung in diesem Turnus ist erforderlich, um die vorgesehenen Änderungen fristgemäß vor dem 31.12.2019 umzusetzen.

Anlage/n:

Ratsvorlage 0073 aus 2014

Ratsvorlage 0796 aus 2015

SpeedoPhot Ankündigung Serviceende

TraffiStar_S_350 Broschüre_DE_final