



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen

Beteiligt:

VB 2/KM Konsolidierungsmanagement

Betreff:

Gesamtstädtisches Strategiekonzept zur langfristigen Wiederherstellung der kommunalen Handlungsfähigkeit
Mobile Geschwindigkeitsüberwachung
Maßnahme 32-M02-2

Beratungsfolge:

02.03.2005 Jugendhilfeausschuss
02.03.2005 Bezirksvertretung Haspe
09.03.2005 Bezirksvertretung Eilpe/Dahl
15.03.2005 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
16.03.2005 Bezirksvertretung Hagen-Nord
16.03.2005 Bezirksvertretung Hohenlimburg
05.04.2005 Stadtentwicklungsausschuss
21.04.2005 Haupt- und Finanzausschuss
28.04.2005 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Zusammenfassung:

Die rechtliche Grundlage für die Einführung kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung bildete die Änderung des Ordnungsbehördengesetzes im Jahr 1990. Zulässig war zunächst nur die Überwachung mit in fest installierten Anlagen eingesetztem technischen Gerät an Gefahrenpunkten. 1994 wurden durch nochmalige Änderung des Ordnungsbehördengesetzes die Kreisordnungsbehörden, die kreisfreien und die großen kreisangehörigen Städte nun auch zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr mit mobilen Geräten.

Bei der Überwachungstätigkeit handelt es sich um eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung; lediglich die Entscheidung über den Umfang der Überwachungstätigkeit ist den kreisfreien Städten und Kreisen freigestellt.

Alle 25 Minuten verunglückte im Jahr 2002 ein Mensch bei einem „Geschwindigkeitsunfall“. Fast täglich gehen bei der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei Anfragen aus der Bevölkerung ein, bestimmte Bereiche zu überwachen. Die Personalressourcen der Polizei sind jedoch weitestgehend ausgeschöpft und lassen auf Dauer keine „Rund-um-die-Uhr-Nutzung“ zu. Eine unterstützende Überwachung durch die Stadt Hagen ist daher, auch nach Ansicht der Polizei, dringend geboten.

Die mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage stellt eine ideale Ergänzung zu den bereits im Stadtgebiet betriebenen stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen dar. Da der Bau weiterer stationärer Anlagen dann nicht mehr erforderlich ist, treten erhebliche Kostenreduzierungen ein.

Bei einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage wird die komplette Mess- und Dokumentationsanlage in einem ca. mülleimergroßen Container völlig unabhängig vom Fahrzeug untergebracht. Diese Anlage stellt quasi einen mobilen "Starenkasten" dar, der genau so vollautomatisch arbeitet, aber flexibel eingesetzt werden kann. Das Fahrzeug dient nur noch dem Transport der Anlage bzw. als Aufenthaltsmöglichkeit für eine Aufsichtsperson. Abgesehen von den Anschaffungskosten von ca. 77.000 € dürfte eine mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage aufgrund der zu erzielenden Einnahmen nicht nur kostenneutral betrieben werden können, sondern würde Überschüsse erzielen.

Selbst bei Berücksichtigung der jährlichen Folgekosten für Wartung und Betrieb des Fahrzeugs sowie der Messanlage würden sich die zu erwartenden Netto-Einnahmen in einer Höhe bewegen, die nicht nur die Beschaffungskosten in kürzester Zeit decken würden, sondern darüber hinaus einen Zuwachs an Verkehrssicherheit durch Mehreinnahmen in nicht unbeträchtlicher Höhe „belohnen“ würde.

Hagen ist die einzige kreisfreie Gemeinde im Umkreis ohne mobile gemeindliche Geschwindigkeitsüberwachung!

Das Gutachten zur „Beurteilung der Aufgabenwahrnehmung“ im Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen des Institutes für Verwaltungswissenschaften empfiehlt ausdrücklich die kommunale mobile Geschwindigkeitsüberwachung einzuführen.

Zitat: „Die Stadt Hagen muss ihre Einnahmepotentiale voll ausschöpfen, damit sie im Interesse ihrer Bürger und ihrer Zukunftsfähigkeit wieder finanziell handlungsfähig wird.“

**ZUSAMMENFASSUNG/
BESCHLUSSVORSCHLAG**

Teil 2 Seite 2

Drucksachennummer:
0080/2005

Datum:
31.01.2005

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt
 - eine mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (Radareinsatzcontainer Speedo Guard) zu beschaffen
 - sowie die sachlichen und personellen Voraussetzungen für den Betrieb der Anlage und die verwaltungsmäßige Abarbeitung der Fälle zu schaffen.

BEGRÜNDUNG

Drucksachennummer:
0080/2005

Teil 3 Seite 1

Datum:
31.01.2005

Vorbemerkung

Mit der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten und dem damit verbundenen Überwachungsdruck soll die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Vorschriften gesichert und damit ein Beitrag zur Vermeidung von Personen und Sachschäden durch Verkehrsunfälle geleistet werden.

Bereits zum Jahresende 2001 wurde der Politik im Rahmen einer Vorlage (Drucksachen-Nr.: RAT 400163/01) die Einrichtung einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorgeschlagen. Damals wie heute war der Grund für diese Vorlage nicht nur die Bekämpfung des Hauptunfallverursacherers „überhöhte Geschwindigkeit“, sondern auch der aus der Bevölkerung kommende Druck, insbesondere zur Vermeidung von Unfällen mit Kindern, vor Schulen, Kindergärten, Tagesstätten etc. flexible Kontrollmöglichkeiten zu schaffen.

Auch wenn die jetzige Vorlage unter dem Betreff „Gesamtstädtisches Strategiekonzept zur langfristigen Wiederherstellung der kommunalen Handlungsfähigkeit“ vorgelegt wird, ist das Ziel unzweifelhaft die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Dem gegenüber steht der oft erhobene Vorwurf der „Abzocke“. Es wird z.B. kritisiert, dass zu falschen Zeiten (nachts) an falschen Orten (breite Straßen mit wenig oder ohne Bebauung) gemessen wird. Diesem Vorwurf kann durch Veröffentlichung der Messpunkte in Beilagen der Tagespresse und im Internet begegnet werden. Unterstützend wirken würde ergänzend die Veröffentlichung der Gründe, die zur Einrichtung der jeweiligen Messstelle führten.

Obwohl die Stadt Hagen nach § 48 OBG – neben der Polizei – für die Überwachung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten zuständig ist und Geschwindigkeitsüberschreitungen in Hagen immer mit zu den Hauptverkehrsunfallursachen zählten, hat die Stadt Hagen auf die Einrichtung und den Betrieb mobiler Überwachungsanlagen verzichtet.

Inzwischen liegt das Gutachten zur „Beurteilung der Aufgabenwahrnehmung“ im Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen des Institutes für Verwaltungswissenschaften vor, das ausdrücklich empfiehlt, eine mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage einzuführen.

In dem angesprochenen Gutachten heißt es u.a.:

„Angesichts der Haushaltsnotlage der Stadt Hagen sollten sich die Stadtverwaltung und die im Rat vertretenen Parteien offensiv dazu bekennen, dass die Stadt insbesondere in der Kooperation mit der vom Land finanzierten Polizei Erträge erzielt, die höher sind als ihre Kosten. Entsprechend der Rechtslage wäre es ermessensfehlerhaft, wenn die Stadt Hagen Verkehrsüberwachung ausschließlich oder in erster Linie aus Gründen der Einnahmeerwirtschaftung betreibt. Die angestrebte Wirkung ist und bleibt die Vermeidung von Personen und Sachschäden und die Bereitstellung von Parkraum. Sachziel ist und bleibt ein möglichst geringe Quote von Rechtsverstößen – mit negativen Konsequenzen für die Einnahmen. Der Wirkungszusammenhang zwischen Kontrolltätigkeiten, Rechtsverstößen und Einnahmen aus Rechtsverstößen lässt sich schematisch wie folgt darstellen:

Werden die Kontrollen intensiviert, so steigen die Anzahl der festgestellten Rechtsverstöße und damit die Einnahmen zunächst einmal an. Auf Sicht führen jedoch verstärkte Kontrollen zu weniger Rechtsverstößen und damit weniger Einnahmen. Das zeigt auch das Beispiel der „Starenkästen“, bei denen Verkehrsteilnehmer in Kenntnis ihrer Überwachung sich im Zeitverlauf dann stärker regelkonform verhalten. Jedes Gerede von „Abzocke“ ist deshalb fehl am Platze. Die Stadt Hagen muss ihre Einnahmepotentiale voll ausschöpfen, damit sie im Interesse ihrer Bürger und ihrer Zukunftsfähigkeit wieder finanziell handlungsfähig wird.“

Rechtliche Grundlagen

Neben den verkehrssichernden und -regelnden Maßnahmen bilden die Überwachungsmaßnahmen

BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 2

Drucksachenummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

zur Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr einen Aufgabenschwerpunkt.

Grundsätzliche Zielrichtung ist es, im Einzelfall eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Die rechtliche Grundlage für die Einführung kommunaler Geschwindigkeitsüberwachung bildete die Änderung des Ordnungsbehördengesetzes (§ 48) vom **07.03.1990**, wonach die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr mit in fest installierten Anlagen eingesetzten technischem Gerät an Gefahrenpunkten (unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden) den Kreisordnungsbehörden übertragen wurde.

Bei der Überwachungstätigkeit handelt es sich um eine Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung; lediglich die Entscheidung über den Umfang der Überwachungstätigkeit ist den kreisfreien Städten und Kreisen freigestellt. Voraussetzung für die Aufnahme der Geschwindigkeitsüberwachung ist, ob für eine stationäre Überwachung geeignete Gefahrenpunkte vorhanden sind. Im Stadtgebiet gab es zur Zeit der Einführung in genügender Zahl bekannte Unfall- und Gefahrenpunkte, so dass aufgrund entsprechender politischer Beschlüsse im Stadtgebiet eine Anzahl stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert wurden. Hauptkriterien für die Standortwahl waren dabei die Unfallzahlen und das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer an Gefahrenstellen, d.h. Unfallschwerpunkte und schutzwürdige Zonen wie z.B. vor Schulen und Kindergärten. Inzwischen wurden zwar 22 Anlagen in Betrieb genommen, die jedoch wegen der begrenzten Anzahl Kameras gleichzeitig lediglich 6 Messpunkte überwachen können.

Unfallschwerpunkte entstehen aus unterschiedlichsten Gründen an unterschiedlichen Stellen. Sofern die Unfallursache auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen ist, kann durch den Einsatz einer mobilen Messanlage flexibel reagiert werden. Auch Schulwege, Bereiche vor Schulen und Kindergärten, aber auch Straßen, auf denen aufgrund des Ausbauzustandes immer wieder zu hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, könnten problemlos überwacht werden.

Die Untersuchung des Unfallgeschehens hat eindeutig ergeben, dass an den Standorten der Überwachungsanlagen das Ziel der Reduzierung der Unfallzahlen mit der Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“ erreicht werden konnte.

Eine wichtige Erkenntnis aus dem Betrieb der stationären Überwachungsanlagen liegt in der Beobachtung, dass die Zahl der Überschreitungen an dieser Stelle konstant niedrig bleibt und die jeweils geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrzahl der Kraftfahrer eingehalten wird.

Am **20.12.1994** wurden durch nochmalige Änderung des Ordnungsbehördengesetzes die Kreisordnungsbehörden, die kreisfreien und die großen kreisangehörigen Städte im Sinne des § 4 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden) nun auch zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr mit mobilen Geräten.

Die Kriterien für die Einrichtung von Messpunkten für die mobile Überwachung sind in einem Runderlass des Innenministers des Landes Nordrhein-Westfalen vom **12.07.1995** geregelt. Sie unterscheiden sich im Vergleich zu den stationären Anlagen insoweit, als mobile Geschwindigkeitsmessungen möglichst flächendeckend in schutzwürdigen Zonen durchgeführt werden sollen.

a) Auswirkungen auf alle bisher in Hagen geltenden Standards kommunaler Leistungserbringung:

Durch mobile Anlagen kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit flexibel überwacht werden. Anders als bei stationären Anlagen macht sich die Wirkung des Einsatzes mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen nicht am Unfallgeschehen im Rahmen einer Vorher/Nachheruntersuchung fest. Dies liegt daran, dass mobile Messstellen nicht an ausgewiesenen

BEGRÜNDUNG

Drucksachenummer:
0080/2005

Teil 3 Seite 3

Datum:
31.01.2005

Unfallschwerpunkten, sondern an sog. Gefahrenstellen eingerichtet werden. Gefahrenstellen sind neben Unfallhäufungsstellen auch solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss.

Die mobilen Anlagen stellen somit eine sinnvolle Ergänzung der „Starenkästen“ dar.

Ausgangspunkt für den Einsatz mobiler Überwachungsmaßnahmen ist der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer. Die Maßnahmen der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung stellen damit allgemein auf die Erhöhung der Sicherheit der am Straßenverkehr teilnehmenden Personen ab.

Die Einrichtung mobiler Geschwindigkeitsüberwachung ergibt sich im Wesentlichen aus folgenden Gesichtspunkten:

- Förderung eines regelkonformen Geschwindigkeitsverhaltens der Verkehrsteilnehmer in der Fläche und damit Steigerung der Verkehrssicherheit sowie
- Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit der Ursache „überhöhte Geschwindigkeit“

Im Jahr 2003 registrierte die Polizei in Deutschland mehr als 2,2 Millionen Verkehrsunfälle. Mehr als 462.000 Verkehrsteilnehmer wurden dabei verletzt; 6.613 Menschen verloren ihr Leben. 942 davon, also fast 15 %, starben auf nordrhein-westfälischen Straßen.

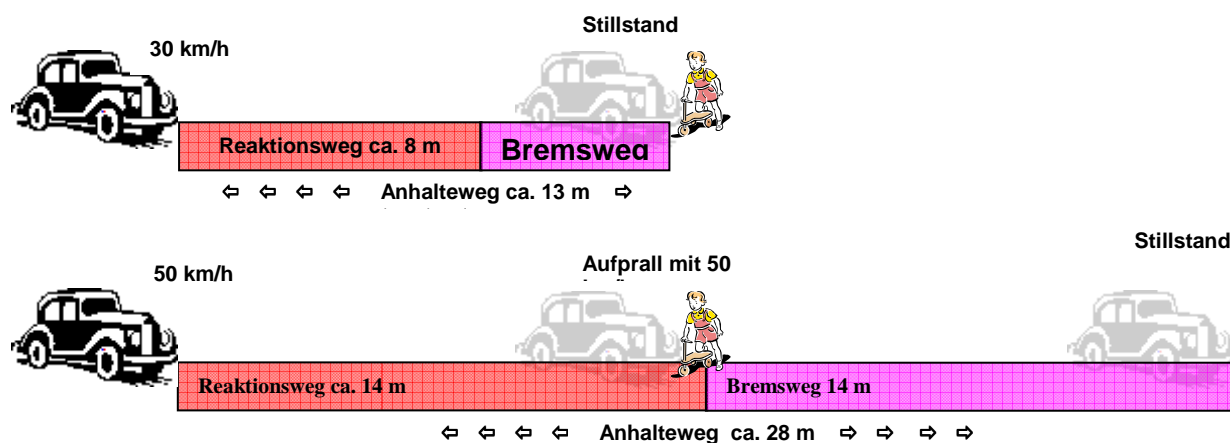
Häufige Unfallursache ist mit annähernd 24 % die „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Alle 25 Minuten verunglückte im Jahr 2002 ein Mensch bei einem „Geschwindigkeitsunfall“.

Betrachtet man die schweren Unfälle (hoher Sachschaden, Verletzte und Getötete), so wird deutlich, dass die Schwere der Unfälle unabdingbar mit der Höhe der Geschwindigkeit verknüpft ist.

Hierzu ein kleines Beispiel:

Ein Fahrzeugführer bemerkt bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h ein Kind, das zwischen parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn läuft. Nach einer Vollbremsung bleibt er mit seinem Fahrzeug wenige Zentimeter vor dem Kind stehen. Die Wegstrecke, die er vom Erkennen der Gefahr bis zum Stillstand zurückgelegt hat ist der Anhalteweg (bei 30 km/h ca. 13 m). Dieser setzt sich zusammen aus dem Reaktionsweg, also der Strecke, die er in der Zeit vom Erkennen der Gefahr bis zum Einsetzen der Bremswirkung zurückgelegt hat (bei 30 km/h ca. 8 m) und dem Bremsweg (Einsetzen der Bremswirkung bis zum Stillstand, bei 30 km/h ca. 5m).

Legt man bei dem gleichen Sachverhalt eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu Grunde, beträgt der Reaktionsweg ca. 14m. Es käme zu einer Kollision zwischen Fahrzeug und Kind mit einer unverminderten Geschwindigkeit von 50 km/h.



In Bund, Land und Bezirk wurden die geschwindigkeitsbedingten Unfälle im Laufe der Jahre immer weiter reduziert. Diese positive Entwicklung ist unter anderem auf den gezielten Einsatz von Radar- und Lasergeräten zurück zu führen. In Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Polizeibehörden wurden die Entdeckungswahrscheinlichkeit und die offensichtlich notwendige Sanktionsfurcht kontinuierlich erhöht. Lag vor etwa 20 Jahren in Hagen noch weit über 400 Unfällen die Ursache Geschwindigkeit zu Grunde, konnte die Zahl auf 138 im Vorjahr gesenkt werden.

Im Bereich des Hager Stadtgebietes wurden an potentiellen Gefahrenstellen und Unfallhäufungsstellen von der Stadt betriebene Starenkästen aufgestellt. Mit diesen stationären Anlagen wird zwar eine starke punktuelle, aber keine streckenmäßig anhaltende Wirkung erzielt. Ortskundige Fahrer haben die Aufstellorte schnell verinnerlicht, bremsen in den Aufstellungsbereichen rechtzeitig ab, aber beschleunigen anschließend häufig wieder ihr Fahrzeug.

Fast täglich gehen bei der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei Anfragen aus der Bevölkerung ein, bestimmte Bereiche zu überwachen. Die Personalressourcen der Polizei sind jedoch weitestgehend ausgeschöpft und lassen auf Dauer keine „Rund-um-die-Uhr-Nutzung“ zu. Eine unterstützende Überwachung durch die Stadt Hagen ist daher dringend, auch aus Sicht der Polizei, geboten.

Die Polizei und die Straßenverkehrsbehörde wollen künftig punktuell in gemeinsamen Aktionen verstärkt Überwachungen vornehmen und dazu eine Überwachungsstrategie entwickeln. Dies vollzieht sich vor dem Hintergrund, dass nach den nachweislichen Erfahrungen der Polizei ein direkter Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Überwachungsmaßnahmen und der Unfallhäufigkeit besteht.

Problemfelder im Straßenverkehr lassen sich am Wirkungsvollsten bearbeiten, wenn alle Träger der Verkehrssicherheitsarbeit hohe Kooperationsbereitschaft zeigen. Die polizeiliche Arbeit der vergangenen Jahre im Bereich der Landesziele hat gezeigt, dass erkannte Probleme im Verbund der handelnden Behörden und Institutionen sehr erfolgreich behoben werden können.

Es ist allgemein anerkannt, dass Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung positive Auswirkung auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und damit auf die Unfallentwicklung haben.

Innenminister Dr. Fritz Behrens weist in seiner Rede anlässlich der Eröffnung des Fachkongresses „Effektive Verkehrsüberwachung – Geschwindigkeit, Alkohol, Gurt“ am 29.11.2004 ausdrücklich darauf hin, dass „Flächendruck“ die kommunalen Ordnungsbehörden erzeugen können und sollen, die - wie bekannt - nur im automatisierten Verfahren arbeiten dürfen. Diese Behörden realisieren die flächenhafte Geschwindigkeitsüberwachung deutlich effizienter als die Kreispolizeibehörden.

Vorteile einer mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage

Wie bereits erwähnt, stellt die mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage eine ideale Ergänzung zu den bereits im Stadtgebiet betriebenen stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen dar. Da der Bau weiterer stationärer Anlagen nicht mehr erforderlich ist, treten erhebliche Kostenreduzierungen ein. Die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage kostet je nach Standort zwischen 12.500 und 25.000 €.

Weitere Vorteile gegenüber einer stationären Anlage sind:

1. Einsatz in Bereichen, in denen z. B. aus technischen oder anderweitigen Gründen eine stationäre Anlage nicht eingesetzt werden kann.
2. Höhere Flexibilität und Präsenz durch gezielten zeitlichen und örtlichen Einsatz, z.B. in verkehrsrelevanten Zeiten oder als kurzfristige Reaktion auf aktuell auftretende Entwicklungen.

BEGRÜNDUNG

Drucksachenummer:

0080/2005

Teil 3 Seite 5

Datum:

31.01.2005

3. Erhöhung der Sicherheit und Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie z.B. Kindern oder Senioren.
4. Vorbeugende Maßnahme zur Reduzierung der Unfallzahlen an Gefahrenstellen und schutzwürdigen Zonen.
5. Flächendeckende Erziehung bzw. Verhaltensänderung der Kraftfahrer im Straßenverkehr, da die mobile Anlage jederzeit den Standort wechseln kann.
6. Reduzierte Wartungskosten, da die Straßenbeschaffenheit keine Rolle spielt. Aufwendige Straßenbau- wie –unterhaltungsmaßnahmen (wie bei stationären Anlagen) entfallen.
7. Weniger Beschädigungen, da ständig unter Aufsicht.
8. Versicherungskosten für nur eine Anlage.

Mess-Systeme

Z. Zt. kann Geschwindigkeitsüberwachung mit Radar, Infrarot und Laser betrieben werden.

Gemeindliche Messungen mit Infrarot scheiden aus, weil die vorhandenen Auswertsysteme nicht benutzt und Messungen ohne Einschränkung nur an einspurigen Straßen durchgeführt werden können.

Laserkontrollen dürfen nur durch die Polizei erfolgen, weil hierbei das Anhalten der mit überhöhter Geschwindigkeit gefahrenen Fahrzeugführer unerlässlich ist. Dies darf jedoch nur die Polizei.

Bleiben also die radarbetriebenen Geräte, die in der Anlage 2 vorgestellt werden:

Die Mess-Systeme 1 - 3 werden fest in Fahrzeuge eingebaut und von dort oder außerhalb auf einem Stativ betrieben, mit den bekannten Schwierigkeiten bei Regen und Schnee. Die Bindung an ein Fahrzeug, das dann für andere Zwecke nicht mehr nutzbar ist, erweist sich als besonders nachteilig.

Beim Typ Nr. 4 und 5 wird dagegen die komplette Mess- und Dokumentationsanlage in einem ca. mülleimergroßen Container völlig unabhängig vom Fahrzeug untergebracht. Diese Anlage stellt quasi einen mobilen "Starenkasten" dar, der genau so vollautomatisch arbeitet, aber flexibel eingesetzt werden kann. Das Fahrzeug dient nur noch dem Transport der Anlage bzw. als Aufenthaltsmöglichkeit für eine Aufsichtsperson.

Aus Sicht der Verwaltung wird daher die Anschaffung einer Anlage des Typs 4 oder 5 empfohlen.

b) Auswirkungen auf die zu erwartenden Personal- und Sachkosten:

Fahrzeug

Die Beschaffung eines neuen Fahrzeuges für die mobile Überwachungsanlage ist nicht erforderlich, da beim Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen bereits ein geeignetes Fahrzeug (Opel Astra Kombi) vorhanden ist. Dieses Kfz ist entsprechend der technischen Notwendigkeiten (Standheizung) umzurüsten. Die Kosten hierfür betragen ca. 1.500 €.

Da dieses Fahrzeug dann als Dienstfahrzeug der Ordnungsbehörde nur noch bedingt zur Verfügung stehen würde, müsste ersatzweise ein anderes Fahrzeug beschafft werden. Dies könnte allerdings kleiner sein, als der bisherige Kombi, etwa ein VW Polo, Renault Twingo, Seat Arosa, Smart oder ähnliches. Die Kosten hierfür sind mit ca. 11.000 € zu veranschlagen.

BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 6

Drucksachenummer:
0080/2005

Datum:
31.01.2005

Kosten

Die Überwachungsanlage kann von einer Person betrieben werden. Ein ganzjähriger ununterbrochener Einsatz auch im Schichtbetrieb wird allerdings erst durch zwei Mitarbeiter möglich, die sich bei Urlaub, Krankheit usw. gegenseitig vertreten können. Die beiden Mitarbeiter für die Bedienung des Gerätes könnten dem Zentralen Außendienst des Amtes zugeordnet werden oder in anderen Bereichen wie z.B. der Stadtsauberkeit eingesetzt werden, wenn ein Einsatz des zweiten Mitarbeiters nicht erforderlich ist.

Für die verwaltungsmäßige Bearbeitung (Verwarn- bzw. Bußgeldbescheide, Bearbeitung von Einsprüchen usw.) der mit der mobilen Überwachungsanlage erzeugten Fälle ist darüber hinaus ein Sachbearbeiter im Innendienst erforderlich. Außerdem wird für die Entwicklung und Auswertung der Filme ein Sachbearbeiter in der Videoauswertung benötigt.

1. Beschaffungskosten (einmalig):

Anschaffungskosten für die Anlage Speedo-Guard	55.000 €
Lizenz und techn. Ausstattung Auswerteplatz	9.500 €
Umrüstung des vorhandenen Fahrzeuges	1.500 €
Ersatzfahrzeug	11.000 €
	77.000 €

2. Personalkosten (jährlich):

1 Sachbearbeiter Innendienst Vc	40.200 €
1 Sachbearbeiter Videoauswertung VII	35.200 €
2 Mitarbeiter für die Bedienung des Gerätes VII/VIb	74.600 €
	150.000 €

Eine mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlage dürfte aufgrund der zu erzielenden Einnahmen nicht nur kostenneutral betrieben werden können, sondern Überschüsse erzielen. Geht man von einer jährlichen Fallzahl von 25.000 Verwarnungen u. Bußgeldern aus, so würden theoretisch Einnahmen in Höhe von ca. 475.000 € erzielt werden können. Bei Abzug der lfd. Kosten von ca. 150.000 € bliebe ein jährlicher Überschuss von ca. 325.000 €. Die Erfahrung der umliegenden Kreise hat gezeigt, dass die Zahlungsmoral aufgrund der qualitativ guten Fahrerfotos bei erheblichen 86 % liegt. Auf die o.a. Fallzahlen bezogen wäre dies ein Betrag von ca. 280.000 € jährlich.

c) Prognosen über mögliche Folgekosten der jeweiligen Einsparmaßnahmen:

Selbst bei Berücksichtigung der jährlichen Folgekosten für Wartung und Betrieb des Fahrzeugs sowie der Messanlage würden sich die zu erwartenden Netto-Einnahmen in einer Höhe bewegen, die nicht nur die Beschaffungskosten in kürzester Zeit decken würden, sondern darüber hinaus einen Zuwachs an Verkehrssicherheit durch Mehreinnahmen in nicht unbeträchtlicher Höhe „belohnen“ würde.

Um es noch einmal zu wiederholen: Alle 25 Minuten verunglückte im Jahr 2002 ein Mensch bei einem „Geschwindigkeitsunfall“. Dies allein sollte den häufig geäußerten Vorwurf der „Abzocke“ entkräften, zumal hier ausschließlich die Verursacher zum Teil schwerster Unfälle herangezogen werden. Hagen ist im übrigen die einzige kreisfreie Gemeinde im Umkreis ohne mobile gemeindliche Geschwindigkeitsüberwachung!

Ein Finanzierungsvorschlag aus bereits vorhandenen Mitteln kann nicht unterbreitet werden. Die Maßnahme muss zunächst vorfinanziert werden. Dies müsste aufgrund der zu erwartenden Einnahmen jedoch möglich sein.

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Teil 4 Seite 1

Drucksachenummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

- Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen.
Hinweis: Diese und alle weiteren Zeilen in diesem Fall bitte löschen!

1. Rechtscharakter

- Auftragsangelegenheit
 Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
 Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
 Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
 Vertragliche Bindung
 Fiskalische Bindung
 Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstige
 Dienstvereinbarung mit dem GPR
 Ohne Bindung

Erläuterungen:

2. Allgemeine Angaben

- Bereits laufende Maßnahme
 des Verwaltungshaushaltes
 des Vermögenshaushaltes
 eines Wirtschaftsplanes
- Neue Maßnahme
 des Verwaltungshaushaltes
 des Vermögenshaushaltes
 eines Wirtschaftsplanes
- Ausgaben
 Es entstehen weder einmalige Ausgaben noch Ausgaben in den Folgejahren
 Es entstehen Ausgaben
 einmalige Ausgabe(n) im Haushaltsjahr 2005
 jährlich wiederkehrende Ausgaben
 periodisch wiederkehrende Ausgaben in den Jahren _____

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Drucksachennummer:
0080/2005

Teil 4 Seite 2

Datum:
31.01.2005

3. Mittelbedarf

<input checked="" type="checkbox"/>	Einnahmen	<u>475.000</u> EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	Sachkosten	<u>77.000</u> EUR (Messanlage, Fahrzeug etc.)
<input checked="" type="checkbox"/>	Personalkosten	<u>150.000</u> EUR

Die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben verteilen sich auf folgende Haushaltsstellen:

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Einnahmen:					
1120.260.0020.4	266.475	403.750	403.750	403.750	403.750
1120.260.0010.8	47.025	71.250	71.250	71.250	71.250
Ausgaben:					
1120.400.0000.8 (SN A)	99.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Anschubfinanzierung	77.000				
Eigenanteil:					

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 3

Drucksachennummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

4. Finanzierung

Verwaltungshaushalt

Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Kein konkreter Finanzierungsvorschlag

Wird durch 20 ausgefüllt

Die Finanzierung der Maßnahme wird den im Haushaltssicherungskonzept festgesetzten

Haushaltsausgleich langfristig nicht gefährden

Die Finanzierung der Maßnahme wird den Fehlbedarf im Verwaltungshaushalt in den nächsten Jahren um folgende Beträge erhöhen und damit das Zieljahr für den Haushaltsausgleich gefährden:

Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Teil 4 Seite 4

Drucksachennummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

Vermögenshaushalt

Einsparung(en) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Mehreinnahme(n) bei der/den Haushaltsstelle(n)

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Gesamtbetrag					

Kreditaufnahme

Wird durch 20 ausgefüllt

Die Maßnahme kann im Rahmen der mit der Bezirksregierung abgestimmten Kreditlinie zusätzlich finanziert werden

Die Maßnahme kann nur finanziert werden, wenn andere im Haushaltsplan/Investitionsprogramm vorgesehene und vom Rat beschlossene Maßnahmen verschoben bzw. gestrichen werden.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Teil 4 Seite 5

Drucksachenummer:
0080/2005

Datum:
31.01.2005

Folgekosten bei Durchführung der Maßnahme im Vermögenshaushalt

Es entstehen keine Folgekosten

Es entstehen Folgekosten ab dem Jahre _____

Sachkosten einmalig in Höhe von EUR _____

Jährlich in Höhe von EUR _____

bis zum Jahre _____

Personalkosten einmalig in Höhe von EUR _____

Jährlich in Höhe von EUR _____

bis zum Jahre _____

Erwartete Zuschüsse bzw. Einnahmen zu den Folgekosten EUR _____

Folgekosten sind nicht eingeplant

Folgekosten sind bei der/den Haushaltsstelle(n) wie folgt eingeplant:

HH-Stelle/Position	Lfd. HH-Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	Folgejahr 4
Einnahmen:					
Ausgaben:					
Eigenanteil:					

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Teil 4 Seite 6

Drucksachenummer:
0080/2005

Datum:
31.01.2005

5. Personelle Auswirkungen

Es sind folgende personalkostensteigernde Maßnahmen erforderlich:

5.1 Zusätzliche Planstellen

Anzahl	BVL-Gruppe	unbefristet/befristet ab/bis	Besetzung intern/extern	Kosten EUR *
2	VI b	unbefristet	intern	74.600
1	VII	unbefristet	intern	35.200
1	V c	unbefristet	intern	40.200

5.2 Stellenausweitungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.3 Hebungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.4 Aufhebung kw-Vermerke

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.5 Stundenausweitung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.6 Überstunden bei Ausgleich durch Freizeit mit entsprechendem Zeitzuschlag

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.7 Überstunden bei Ausgleich durch vollständige Vergütung

Anzahl	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.8 Überplanmäßige Einsätze

BVL-Gruppe	Zeitdauer	Umfang in Wochenstunden	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.1 bis 5.8 150.000

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Teil 4 Seite 7

Drucksachenummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

Es sind folgende personalkostensenkende Maßnahmen möglich:

5.9 Stellenfortfälle

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.10 Abwertungen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe bisher	BVL-Gruppe neu	Kosten EUR *

5.11 kw-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.12 ku-Vermerke neu

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

5.13 Stundenkürzung in Teilzeitstellen

Stellenplan-Nr.	BVL-Gruppe	Kosten EUR *

Summe Kosten 5.9 bis 5.13	
----------------------------------	--

* = Kostenermittlung auf der Basis der Durchschnitts-Personalkosten des jeweiligen Jahres (von 18/02) bzw. bei Überstunden auf der Grundlage der jeweiligen Überstundenvergütungen.

**VERFÜGUNG /
UNTERSCHRIFTEN**

Teil 5 Seite 1

Drucksachenummer:

0080/2005

Datum:

31.01.2005

Veröffentlichung:

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerin

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

32 Amt für öffentliche Sicherheit, Verkehr und Personenstandswesen
VB 2/KM Konsolidierungsmanagement

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

