

Stadt Braunschweig

Der Oberbürgermeister

Tagesordnung öffentlicher Teil

Sitzung des Bauausschusses

Sitzung: Dienstag, 07.02.2017, 15:00 Uhr

Raum, Ort: Rathaus, Großer Sitzungssaal, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100
Braunschweig

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 17.01.2017
(öffentlicher Teil)
3. Mitteilungen
4. Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen - Abschnittsbildung - **16-02889**
5. Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung **16-03076**
6. Anfragen

Braunschweig, den 31. Januar 2017

Betreff:

Installation eines autark betriebenen Musterlichtpunktes durch die Braunschweiger Versorgungs-AG (BVAG)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

02.02.2017

Beratungsfolge

Bauausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

07.02.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Die BVAG beabsichtigt versuchsweise, einen autark betriebenen Lichtpunkt der öffentlichen Beleuchtung im Stadtgebiet Braunschweig zu installieren. Diese Maßnahme soll im Jahr 2017 umgesetzt werden.

Im Bereich der öffentlichen Beleuchtung hat sich die Technik zur Ausleuchtung der Verkehrsflächen sehr dynamisch entwickelt. Leuchten mit LED-Bestückung haben die herkömmlichen Beleuchtungstechnologien nahezu abgelöst. Durch die Umsetzung zahlreicher LED-Beleuchtungsprojekte konnten auch im Stadtgebiet Braunschweig bereits Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt werden.

Neben der Zunahme der LED-Technologie sind vermehrt auch Entwicklungen hinsichtlich autark betriebener Beleuchtungslösungen am Markt zu beobachten. So haben sich beispielsweise die Möglichkeiten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit dieser Systeme deutlich verbessert.

Die BVAG als Dienstleister für die öffentliche Beleuchtung sieht auch in der Stadt Braunschweig ein Potenzial für den Einsatz solcher Beleuchtungslösungen. Mögliche Einsatzorte wären Bereiche, bei denen die Herstellung (kein Netzanschluss des Energieversorgers vorhanden) oder auch die Erneuerung einer kabelgebundenen Energieversorgung hohe Kosten verursachen würden. Hier kann eine solche spezifische Anlagenlösung einen wichtigen Beitrag zur Beibehaltung und Steigerung der Beleuchtungsqualität in der Stadt Braunschweig leisten.

Auf der benannten Grundlage beabsichtigt die BVAG in Zusammenarbeit mit der Stadt Braunschweig, auch auf diesem Themengebiet Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen eines Pilotprojektes soll ein autark betriebener Musterlichtpunkt des Herstellers „Airsynergy“ (siehe Anlage) in der Stadt Braunschweig installiert werden. Als Standort ist die Zufahrt in das Stadtgebiet auf der Hansestraße (Höhe Carl-Giesecke-Straße) vorgesehen.

Die Muster-Beleuchtungseinheit verfügt für die Erzeugung der notwendigen Energie über ein Solarpanel zur Nutzung der Sonnenenergie und zusätzlich für die sonnenärmeren Zeiten über ein Windrad.

Es ist vorgesehen, diese Leuchte in den kommenden Jahren entsprechend ihrer Beleuchtungsqualität und Wartungsintensität zu testen. Eine flächendeckende Installation ist nicht vorgesehen.

Die Kosten des Lichtpunktes sowie die Kosten für die Installation und den späteren Rückbau trägt hierbei vollumfänglich die BVAG.

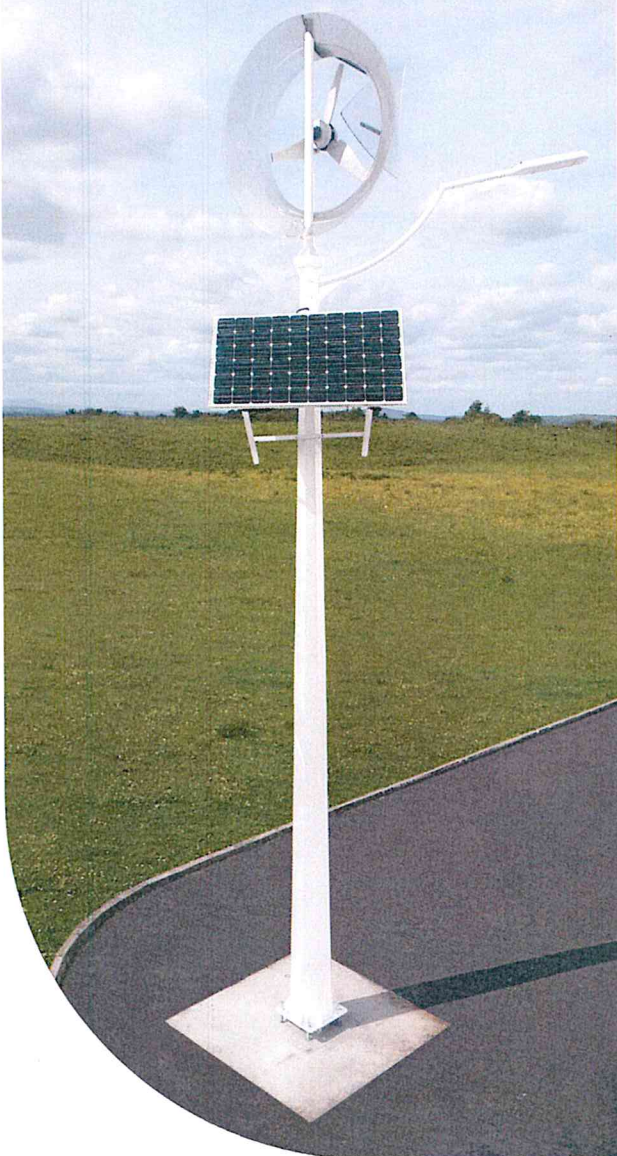
Leuer

Anlage/n:

Musterlichtpunkt des Herstellers „Airsynergy“

RPU

REGENERATIVSTROMVERSORGUNG



Die Airsynergy-Hybridstraßenlampe mit integriertem wiederaufladbarem Energiespeicher. Für eine vollständig autonome und regenerative Beleuchtung.

Sowohl Städte als auch kleine Dörfer können sich jetzt auf eine zuverlässige, regenerierbare Beleuchtung freuen, die vollständig ohne externe Energiequelle auskommt. Die autarke Regenerativstromversorgung (Renewable Power Unit (RPU)), die die preisgekrönte Technologie von Airsynergy verwendet, ist die beste Wahl für eine unabhängige Beleuchtung auf Straßen, Gehwegen, Parkplätzen und Erholungsgebieten und hat Optionen mit denen Sie Ihr Unternehmen ins beste Licht rücken können.

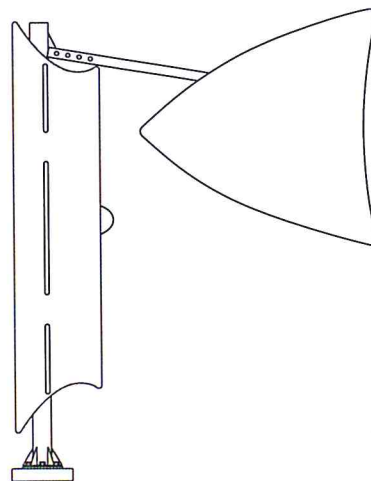
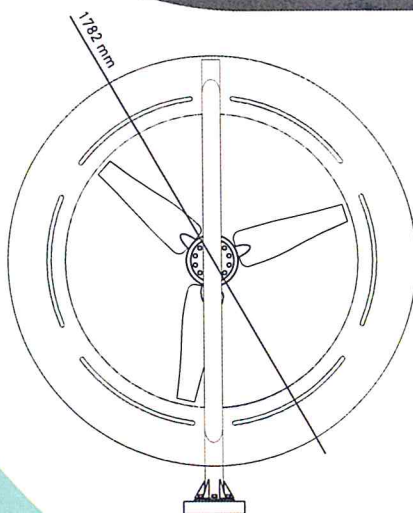
Wir glauben, dass es sich hierbei um die am besten konzipierte und attraktivste autarke Straßenlampe auf dem Markt handelt.

Ihre Vorteile

- Unabhängige erneuerbare Energie
- Keine Erdarbeiten – keine Kabelkanäle oder Verkabelung erforderlich
- Steuerungselektronik und Aufladbare Akkus im Inneren des Masts
- Ohne jeglichen Wind oder Sonne bis zu 12 Tage Autonomie mit smartem Leistungsmanagement
- Regulierbare Leistung für Beleuchtung außerhalb der Spitzenzeiten
- Ethernet-Anschluss für einfache Vernetzung
- Reduzierter Kohlenstoffausstoß zur Unterstützung der Nachhaltigkeitsziele
- Optionale Versorgung aus dem Stromnetz
- Ästhetisches Design
- Einfach zu installieren – keine schweren Geräte erforderlich

Sonderausstattung

- Zweites Licht
- Zweites Solarmodul
- Halterungen für Werbeplakate
- Einrichtung zum Anbringen Ihres Markenzeichens an Mast und Rotorenblättern
- Optionale RAL-Farben für Ihre Marke



air synergy

*Betreff:***Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen - Abschnittsbildung -***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

17.01.2017

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 331 Nordstadt (Anhörung)

Sitzungstermin

26.01.2017

Status

Ö

Bauausschuss (Vorberatung)

07.02.2017

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

14.02.2017

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

21.02.2017

Ö

Beschluss:

„Für die Erneuerung der Siegmundstraße zwischen Mittelweg und Freyastraße (nördliche Einmündung) wird gemäß § 3 Abs. 1 und § 9 der Straßenausbaubeitragsatzung (ABS) der Stadt Braunschweig vom 11.05.2010 in der jetzt geltenden Fassung die Abschnittsbildung beschlossen.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 7 NKomVG i.V.m. § 3 Abs. 2 Satz 3 der Straßenausbaubeitragsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnormen handelt es sich bei der Vorlage über die Abschnittsbildung um einen Beschluss, für den der Rat zuständig ist.

Abschnittsbildung

Die Realisierung der Erneuerung der Verkehrsanlage „Siegmundstraße“ erfolgt abschnittsweise, so dass auch eine abschnittsweise Abrechnung der Straßenausbaubeiträge sinnvoll und erforderlich ist.

Nach Beschlüssen des Niedersächsischen Obergerichts vom 22.12.2009 - 9 ME 108/09 - und 21.12.2010 - 9 ME 127/10 - setzt eine wirksame Abschnittsbildung ein Bauprogramm voraus, das einen weiterführenden Ausbau der Straße auf ganzer Länge vorsieht. Das Bauprogramm, das sich über den abzurechnenden Abschnitt hinaus auf die gesamte Einrichtung bezieht, muss dem Rat unterbreitet werden. Der Rat muss das weiterführende Bauprogramm in seine Willensbildung aufnehmen können, wobei auch eine Billigung ausreicht.

Aus beitragsrechtlicher Sicht beginnt die Verkehrsanlage „Siegmundstraße“ am Mittelweg und endet an der Siegfriedstraße. Für 2017 ist die Erneuerung der „Siegmundstraße“ zwischen Mittelweg und Freyastraße (nördliche Einmündung) beschlossen (Drs.-Nr. 16-01837). Die Berechnung der voraussichtlichen Straßenausbaubeiträge für die Vorstellung in der Informationsveranstaltung vor der Beschlussfassung für den Ausbau wurde unter Berücksichtigung dieses noch erforderlichen Abschnittsbildungsbeschlusses getätigt.

Für die beitragspflichtigen Eigentümer ergibt sich durch diesen formellen Ratsbeschluss über die Abschnittsbildung daher gegenüber der Informationsveranstaltung keine Veränderung in der Berechnung der Straßenausbaubeiträge.

Als Anlage ist ein Plan über den Umfang des weiterführenden Bauprogramms der öffentlichen Verkehrsanlage „Siegmundstraße“ beigefügt, der im Rahmen dieser Vorlage zugleich dem Stadtbezirksrat zur Kenntnisnahme und Billigung vorgelegt wird. Ein Beschluss über den Plan ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Dieser Plan ist vorläufig und soll lediglich den beabsichtigten Ausbauumfang der vorgesehenen Sanierung dokumentieren. Sobald sich die weiteren Baumaßnahmen in Teilbereichen mittelfristig konkretisieren und im Haushalt vorgesehen werden, erfolgt frühzeitig die Beteiligung der Anlieger und der Politik. Über die genaue Ausbauplanung wird dann ein konkreter und detaillierter Planungsentwurf dem Stadtbezirksrat zur Erörterung und Beschlussfassung vorgelegt.

Leuer

Anlage/n:

Straßenausbauplan über das vorläufige Bauprogramm Siegmundstraße

Betreff:
Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 27.01.2017
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Bauausschuss (Vorberatung)	07.02.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.02.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.02.2017	Ö

Beschluss:

„Die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung in Braunschweig wird nach der in der Anlage 3 dargestellten Variante B ausgeweitet. Im Jahr 2017 wird zunächst mit der Umsetzung der in Anlage 2 dargestellten Variante A begonnen. Darauf aufbauend folgt die weitere Umsetzung der Variante B schrittweise ab dem Jahr 2018. Eine kommunale Rotlichtüberwachung erfolgt nicht.“

Sachverhalt:

Anlass:

Der Rat hat am 2. Februar 2016 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 16-01444):

1. Die Stadt Braunschweig übernimmt in Abstimmung mit der Polizei über die Tempo-30-Zonen hinaus die Aufgabe der Überwachung des fließenden Verkehrs innerhalb ihres Stadtgebietes. In diesem Rahmen überwacht die Stadt Braunschweig sowohl die Einhaltung von Rotlicht an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen wie auch die Einhaltung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen, möglichst mit mobilen und flexibel einzusetzenden Überwachungsgeräten, die auch in einem stationär aufgestellten Gehäuse einsetzbar sind.
2. Die Verwaltung wird gebeten,
 - a. auf der Stobenstraße an geeigneter Stelle mit einer stationären Überwachungsanlage oder regelmäßig eingesetzten mobilen Geräten auch an den Wochenenden und in den Abendstunden die gefahrenen Geschwindigkeiten zu kontrollieren,
 - b. Vorschläge für die Einrichtung von stationären oder mobilen Rotlichtüberwachungskameras an den Kreuzungen mit besonders hohen Verkehrsfrequenzen und Unfallgefahren (wie z. B. John-F.-Kennedy-Platz, Radeklint, Rudolfplatz, Hans-Sommer-Str./Hagenring, Gieseler/Kalenwall) vorzulegen,
 - c. Vorschläge für die Einrichtung von stationären oder mobilen Überwachungskameras zur Kontrolle der Geschwindigkeit an den Ausfallstraßen wie z. B. Berliner Straße, Hamburger Straße/Gifhorner Straße, Wolfenbütteler Straße, Hildesheimer Straße, Salzdahlumer Straße vorzulegen,die im Haushaltsplan hierfür einzustellenden Aufwendungen und Erträge zu ermitteln und dem Rat mitzuteilen.

Beschlusskompetenz:

Die Beschlusskompetenz des Rates ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 19 NKomVG, wonach der Rat mit der Ausweitung der Verkehrsüberwachung über die Übernahme einer neuen Aufgabe entscheidet, für die keine gesetzliche Verpflichtung besteht.

Überwachung des fließenden Verkehrs – 4 Module:

Es wurden nachfolgende Module der Verkehrsüberwachung untersucht:

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung ohne Ahndung (Einsatz von Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräten)
2. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung
3. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung
4. Stationäre Rotlichtüberwachung mit Ahndung

Zu 1: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung ohne Ahndung (Einsatz von Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräten)

Die Geräte liefern wichtige Erkenntnisse für weitergehende Verkehrsüberwachungen und für planerische Maßnahmen. Sie sensibilisieren Verkehrsteilnehmer und werden von der Bevölkerung geschätzt. Auswertungsergebnisse werden häufig von den Stadtbezirksräten nachgefragt. Geschwindigkeitsmessdisplays und Seitenstrahlradargeräte sollen auch weiterhin im Rahmen der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt werden.

Zu 2: Mobile Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung

Zusätzlich zum vorhandenen Mess-Kfz soll ein neues Kfz mit laserbasierter Messtechnik beschafft werden. Die laserbasierte Messtechnik kann vielseitiger als die vorhandene Radartechnik eingesetzt werden, sie ist zudem grundsätzlich auch für einen Einbau in stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geeignet. Künftig soll mobil länger, montags bis freitags sowie zusätzlich zeitweise abends und an Wochenenden, im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes - auch auf der Stobenstraße - gemessen werden.

Zu 3: Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung

Es liegen bislang keine Erfahrungen zu den Auswirkungen des Betriebs stationärer Anlagen vor. Folgende mögliche Standorte wurden näher untersucht:

- die Wolfenbütteler Straße in Höhe der Eisenbahnbrücken,
- die Gifhorner Straße in Höhe der Schmalbachstraße und
- die Berliner Straße in Höhe des Messewegs.

Es wurden jeweils zu erwartende Verstöße, Personal- und Sachkosten sowie Einnahmen kalkuliert.

Zu 4: Stationäre Rotlichtüberwachung mit Ahndung

Eine stationäre Rotlichtüberwachung ist dort geboten, wo viele Unfälle, insbesondere aufgrund häufiger Rotlichtverstöße zu verzeichnen sind. Im Braunschweiger Stadtgebiet sind solche Unfallhäufungsstellen nicht bekannt. Da Anschaffungskosten und Verwaltungsaufwand hoch sind, soll weiterhin keine kommunale Rotlichtüberwachung stattfinden.

Eine mobile Rotlichtüberwachung kann nur durch die Polizei erfolgen, da der Polizei die hierfür erforderliche Anhaltebefugnis vorbehalten ist.

Konzept zur kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung – 3 Varianten:

Zur Ausführung des o. g. Ratsbeschlusses wurde ein Konzept zur kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung erstellt, das in seinen Zielen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer bei begrenztem finanziellem Aufwand, also mit möglichst kostendeckend arbeitendem Mess- und Bürobetrieb vorsieht. Insgesamt wurden die nachfolgend dargestellten 3 Varianten entwickelt, wobei Variante A (Anlage 2) ausschließlich eine Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung vorsieht. Die Varianten B (Anlage 3) und C (Anlage 4) berücksichtigen daneben in jeweils unterschiedlichem Umfang den Einsatz von Kameras in stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen.

Variante A ist eine Einstiegsvariante, die dem Ratsauftrag im Hinblick auf die Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung gerecht wird, eine stationäre Überwachung ist dagegen nicht vorgesehen. Diese Variante erfordert einen Personalmehrbedarf von insgesamt 7,2 Planstellen; sie ist so bemessen, dass unter Nutzung noch vorhandener Bürokapazitäten für die Bediensteten der Abteilung 32.2 keine zusätzlichen Büroflächen erforderlich sind. Variante A ist nicht kostendeckend.

Variante B beschreibt eine Version, mit der für sich genommen eine Kostendeckung gerade eben erreicht werden kann. Hintergrund sind die durch den Einsatz stationärer Anlagen zu erwartenden Einnahmen. Durch Anpassung bei der Bestückung der Gehäuse mit Kameras ergeben sich Steuerungsmöglichkeiten, um die kalkulierten Fallzahlen und Einnahmen zu erreichen. Dabei verbleibt das Risiko, dass die Anzahl tatsächlich geahндeter Verstöße, insbesondere bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung auf der Wolfenbütteler Straße, von den Prognosen abweichen kann. Dies gilt besonders für den Zeitraum der geplanten Bauarbeiten des Landes zur Erneuerung mehrerer Brückenbauwerke am Autobahnkreuz-Süd und im Verlauf der A 395/B 4, die nach Auskunft des Landes voraussichtlich über einen Zeitraum von bis zu 3 Jahren andauern können. Die Anzahl neuer Planstellen ist mit 17,5 noch überschaubar. Eine Personalgewinnung dieser Größenordnung würde sich in einem Zug voraussichtlich schwierig gestalten. Demgegenüber erscheint eine sukzessive Personalgewinnung über einen Zeitraum von mehreren Jahren noch realistisch. Variante B erfordert aufgrund des Personalbedarfs die Anmietung zusätzlicher Büroflächen. Beginnend mit der Variante A wäre eine schrittweise Umsetzung der Variante B denkbar.

Variante C benötigt 31,3 Stellenneuschaffungen und die Anmietung zusätzlicher Büroflächen. Diese Variante kalkuliert selbst unter Berücksichtigung des Defizits aus der aktuellen Geschwindigkeitsüberwachung noch einen Einnahmeüberschuss. Jedoch können trotz Probemessungen und Berücksichtigung umfangreicher Vergleichskennzahlen anderer Kommunen die Einnahmen aufgrund vielfältiger Faktoren, die bei Messungen eine Rolle spielen, nur grob prognostiziert werden. Zudem ist eine Personalgewinnung in diesem Umfang aktuell am Arbeitsmarkt nicht zu erwarten. Variante C stellt daher eine mögliche Ausbauoption für die Zukunft dar.

Übersicht Ist-Zustand sowie Varianten A, B und C *:

Einsätze, geahndete Verstöße, Kosten und Einnahmen gegenüber Ist-Zustand (kalkuliert)	Ist-Zustand (Anlage 1)	Soll-Zustand, Variante A	Soll-Zustand, Variante B	Soll-Zustand, Variante C
		zusätzlich zum Ist-Zustand		
Anzahl Geschwindigkeitsmessdisplays	2 + 3 ab 2017	0	2	2
Anzahl Seitenstrahlradargeräte	2	0	2	2
Schichten mobile Geschw.überwachung mit Ahndung/Woche	5	8	10	15
Einsatztage Kameras an stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen/Jahr	0	0	3 Standorte, je 138 Tage (eine Fahrtrichtung)	3 Standorte, je 365 Tage (eine Fahrtrichtung)
geahndete Verstöße	5.000	13.600	38.579	79.087
Personalbedarf 66.4	2,1	4,4	6,5	9,6
Personalbedarf 32.2	1,0	2,0	9,0	17,5
Personalbedarf 20.4	0,9	0,8	2,0	4,2
Personalkosten	287.000 €	522.000 €	1.267.000 €	2.245.000 €
Sachkosten	17.000 €	42.000 €	142.000 €	196.000 €
Zwischensumme	304.000 €	564.000 €	1.409.000 €	2.441.000 €
Einnahmen	130.000 €	381.000 €	1.429.000 €	3.129.000 €
Saldo	-174.000 €	-183.000 €	20.000 €	688.000 €
Gesamtergebnis inkl. Ist-Zustand		-357.000 €	-154.000 €	514.000 €

* Der Ist-Zustand der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung ist in Anlage 1 näher beschrieben. Hieraus resultierende Kosten und Einnahmen bleiben künftig voraussichtlich unverändert.

Einmalige Kosten sind in dieser Tabelle nicht separat ausgewiesen; sie sind jedoch als kalkulatorische Abschreibungen in den laufenden Sachkosten enthalten und im Übrigen in den Anlagen 2 bis 4 dargestellt.

Die angegebenen Personalkosten berücksichtigen jeweils pauschalierte Kosten für Büroarbeitsplätze mit IT-Zuschlag, da absehbar ist, dass eine Anmietung weiterer Büroflächen für die Unterbringung des zusätzlichen Personals erforderlich wird.

Begründung des Beschlussvorschlages:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer stellt Variante B aus fachlicher Sicht eine angemessene und ausgewogene Möglichkeit zur Ausweitung der Verkehrsüberwachung im Stadtgebiet dar. Da die Personalgewinnung und die Beschaffung der stationären Messtechnik nach Variante B einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf bedingen, soll im Jahr 2017 zunächst mit der Umsetzung der Variante A begonnen werden. Darauf aufbauend soll die weitere Umsetzung der Variante B schrittweise ab dem Jahr 2018 folgen.

Ob und inwieweit eine spätere Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung nach Variante C in Betracht kommt, wäre anhand dann vorliegender Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Betrieb der Variante B zu beurteilen.

Weiteres Vorgehen:

Nach Beschlussfassung durch den Rat und Rechtskraft des Haushalts 2017 können die Vergabeverfahren für die Beschaffungen und die Stellenbesetzungsverfahren nach Variante A erfolgen. Der ausgeweitete Messbetrieb kann voraussichtlich im Herbst 2017 beginnen.

Es ist vorgesehen, den Rat und die jeweils betroffenen Stadtbezirksräte zur Auswahl der endgültigen Standorte stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen zu beteiligen. In diesem Zusammenhang sollen auch die von einzelnen Stadtbezirksräten eingebrachten Standortvorschläge näher betrachtet und untersucht werden.

Über die tatsächliche Entwicklung der Verkehrsüberwachung wird berichtet. Soweit erforderlich, wird nachgesteuert.

Im Zuge späterer Untersuchungen sollen die Erforderlichkeit der Durchführung einer stationären Rotlichtüberwachung erneut geprüft und ggf. die Errichtung weiterer stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen untersucht werden.

Leuer

Anlagen:

Anlage 1: Ist-Zustand

Anlage 2: Soll-Zustand, Variante A

Anlage 3: Soll-Zustand, Variante B

Anlage 4: Soll-Zustand, Variante C

Ist-Zustand der kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Derzeit erfolgt eine Geschwindigkeitsüberwachung mit Ahndung von Verstößen in Tempo-30-Zonen und in Straßenabschnitten mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Grundlage hierfür ist ein Ratsbeschluss vom 13. Juli 1999. Es steht ein Mess-Kfz mit Radartechnik zur Verfügung.

Geschwindigkeitsüberwachungen mit dem Mess-Kfz erfolgen vorrangig im Bereich von Kindertagesstätten und Schulen sowie an Stellen, an denen durch Geschwindigkeitsüberschreitungen erfahrungsgemäß ein erhöhtes Gefährdungspotenzial besteht. Aktuell bestehen 240 Messstellen der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung.

Darüber hinaus sind zwei Geschwindigkeitsmessdisplays (Messung und Anzeige der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit, teilweise mit Auswertung gewonnener Daten) sowie zwei Seitenstrahlradargeräte (verdeckte Messungen und Aufzeichnung gefahrener Geschwindigkeiten, Auswertung gewonnener Daten) im Einsatz. Die Anzeige auf den Messdisplays soll Verkehrsteilnehmer für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sensibilisieren. Mit Hilfe der Seitenstrahlradargeräte können Geschwindigkeitsprofile verdeckt erstellt und ausgewertet werden, deren Ergebnisse Aufschluss über Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten geben. Auswertungsergebnisse werden häufig von den Stadtbezirksräten nachgefragt.

Aufgrund eines Beschlusses des Verwaltungsausschusses vom 23. August 2016, Drucksache 16-02755, werden aktuell drei weitere Geschwindigkeitsmessdisplays beschafft.

Kalkulierte jährliche Sachkosten für mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Unterhaltung Kfz mit Messtechnik, kalkulatorische Abschreibungen, Porto usw.	17.000 €
------------------------------------------------------------------------------	-----------------

2. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung findet nicht statt.

3. Stationäre und mobile Rotlichtüberwachung

Die Verwaltung führt weder eine stationäre noch eine mobile Rotlichtüberwachung durch.

4. Geahndete Verstöße und Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachung

Insgesamt werden mit zwei Messbediensteten **jährlich ca. 5.000 Geschwindigkeitsverstöße geahndet**. Es werden durchschnittlich 26 € je Fall vereinnahmt.

<u>Jährliche Einnahmen aus mobiler Geschwindigkeitsüberwachung:</u> 5.000 Fälle x 26 €/Fall =	130.000 €
--------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

5. Personalausstattung und -kosten

Wenn beide Messbedienstete anwesend sind, erfolgt der Außendienst (82 % der Arbeitszeit) überwiegend zu zweit, insbesondere weil hoch frequentierte Messstellen einen besonders aufmerksamen Messbetrieb erfordern, aber auch aus Sicherheitsaspekten (Messungen bei Dunkelheit, an sensiblen Standorten, verbale Übergriffe und/oder Behinderungen bei Messungen). Außerdem erfordert das hohe Gewicht der Messdisplays bei deren Installation den Einsatz zweier Bediensteter. Im Innendienst (18 % der Arbeitszeit) erfolgt insbesondere die Auswertung und Nachbearbeitung der Fotos.

Die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Geschwindigkeitsüberwachung mit und ohne Ahndung erfolgt in der Stelle 66.42 mit folgenden Stellenanteilen:

0,1 Planstelle EntgGr. 11 TVöD =	9.960,63 €
2,0 Planstellen EntgGr. 06 TVöD =	138.135,96 €

Es entstehen Personalkosten in Höhe von ca. 148.000 €.

Die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeiten, die Sachbearbeitung Vollstreckung, Posteingang und Scannen in der Abteilung 32.2 erfolgt mit Stellenanteilen im Umfang von insgesamt 1,0 (überwiegend BesGr. A8). Es entstehen Personalkosten in Höhe von ca. 73.000 €.

Die Sachbearbeitung Vollstreckung in der Abteilung 20.4 erfolgt mit Stellenanteilen im Umfang von 0,9 (überwiegend BesGr. A8). Es entstehen Personalkosten in Höhe von ca. 66.000 €.

Insgesamt gerundet **287.000 €**

6. Zusammenfassung

Jährliche Sach- und Personalkosten Geschwindigkeitsüberwachung (inkl. Abschreibung für Technik):	304.000 €
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

Jährliche Einnahmen Geschwindigkeitsüberwachung:	130.000 €
--------------------------------------------------	-----------

Der Mess- und Bürobetrieb ist gegenwärtig nicht kostendeckend. Es ergibt sich ein jährlicher Fehlbetrag in Höhe von 174.000 €.

Soll-Zustand, Variante A der kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

Die nachfolgende Variante A stellt eine Einstiegsvariante zur Ausführung des Ratsbeschlusses zur Ausweitung der Verkehrsüberwachung dar. Im Folgenden werden die Unterschiede zum Ist-Zustand (Anlage 1) beschrieben.

Es sind folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand berücksichtigt:

- wöchentlich 13 anstatt 5 Schichten bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung (8 Schichten mit neuem Mess-Kfz mit laserbasierter Messtechnik)
- Stellenneuschaffungen im Umfang von insgesamt 7,2 Planstellen

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Das vorhandene Mess-Kfz wird weiterhin in gleicher Intensität vorrangig in Tempo-30-Zonen und in Straßenabschnitten mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h - vornehmlich vor Kindergärten und Schulen - und im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt. Es wird zudem für den Transport der Messdisplays und der Seitenstrahlradargeräte benötigt.

Es soll außerdem ein zusätzliches Mess-Kfz mit laserbasierter Messtechnik beschafft werden, das im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes - auch auf der Stobenstraße - eingesetzt wird. Geplant ist, das neue Mess-Kfz montags bis freitags sowie zeitweise abends und an Wochenenden einzusetzen und zwar in wöchentlich 8 Schichten.

Zusammen entspricht dies 13 Schichten wöchentlich.

**Kalkulierte Kosten für Beschaffungen,
einschl. Geräteschulung für Messpersonal**

106.000 €

Kalkulierte jährliche Sachkosten

Unterhaltung Kfz mit Messtechnik, kalkulatorische Abschreibungen, Anmietung einer Garage, Porto usw.

42.000 €

2. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Entfällt.

3. Stationäre und mobile Rotlichtüberwachung

Vgl. Ausführungen zu Anlage 4, Ziffer 3 (Variante C).

4. Kalkulierte geahndete Verstöße und Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachung

Kalkulierte jährliche Einnahmen aus mobiler Geschwindigkeitsüberwachung (zusätzlich):

13.600 Fälle x 28 €/Fall* = gerundet

381.000 €

* Zur Ermittlung wurden Werte des Jahres 2015 aus einem interkommunalen Vergleich herangezogen.

5. Personalausstattung und -kosten

Der Personalbedarf im Außendienst richtet sich vorrangig nach der Einsatzdauer des Mess-Kfz (Einsatzzeiten, Schichtsystem). Der Aufwand im Innendienst steht im Zusammenhang mit der Anzahl der „geblitzten“ Fahrzeuge. Es ist daher sachgerecht, den Personalbedarf anhand der Anzahl zu erwartender geahndeter Verstöße festzumachen.

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Abteilung Straßenverkehr (66.4):

0,4 Planstelle BesGr. A11	36.614,49 €
1,0 Planstelle BesGr. A8	73.560,30 €
2,0 Planstellen BesGr. A7	137.176,80 €
1,0 Planstelle EntgGr. 06 TVöD (vorbehaltlich der abschließenden Bewertung)	69.067,98 €

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Bußgeldabteilung (32.2):

2,0 Planstelle BesGr. A8	147.120,60 €
--------------------------	--------------

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für die Stadtkasse; Stelle Vollstreckung (20.4):

0,8 Planstelle BesGr. A8	58.848,24 €
--------------------------	-------------

Insgesamt gerundet: 522.000 €

6. Zusammenfassung (Unterschied zum Ist-Zustand)

Einmalige Kosten Geschwindigkeitsüberwachung (Technik und Schulung):	106.000 €
Jährliche Sach- und Personalkosten Geschwindigkeitsüberwachung (inkl. Abschreibung für Technik):	564.000 €
Jährliche Einnahmen Geschwindigkeitsüberwachung:	381.000 €

Damit ergibt sich aus der Ausweitung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung nach Variante A ein jährlicher Fehlbetrag in Höhe von 183.000 €.

Unter Berücksichtigung des Fehlbetrages aus dem Ist-Zustand der Geschwindigkeitsüberwachung ergibt sich im Gesamtergebnis ein Saldo von jährlich -357.000 €.

Soll-Zustand, Variante B der kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

Die nachfolgende Variante B beschreibt die Unterschiede zum Ist-Zustand (Anlage 1). Es sind folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand vorgesehen:

- wöchentlich 15 anstatt 5 Schichten bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung (neues Mess-Kfz mit laserbasierter Messtechnik im Zwei-Schicht-Betrieb, vorhandenes Mess-Kfz weiterhin im Ein-Schicht-Betrieb)
- Beschaffung und Einsatz von 2 Kameras an 3 Standorten bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung, rechnerisch Einsatz an ca. 138 Tagen je Standort
- Stellenneuschaffungen im Umfang von 17,5 Planstellen

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Das vorhandene Mess-Kfz wird weiterhin vorrangig in Tempo-30-Zonen und in Straßenabschnitten mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt. Es soll zudem ein zusätzliches Mess-Kfz mit laserbasierter Messtechnik beschafft werden, das im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes - auch auf der Stobenstraße - eingesetzt wird. Dieses Messgerät ist grundsätzlich auch für einen Einbau in stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen geeignet. Geplant ist, das neue Mess-Kfz montags bis freitags sowie zeitweise abends und an Wochenenden einzusetzen und zwar im Zwei-Schicht-Betrieb. Zusammen entspricht dies 15 Schichten wöchentlich.

Weiterhin sollen zwei zusätzliche Geschwindigkeitsmessdisplays und zwei zusätzliche Seitenstrahlradargeräte beschafft und eingesetzt werden. Die Geschwindigkeitsmessdisplays sensibilisieren und werden von der Bevölkerung geschätzt. Zudem wird ein zusätzliches Kfz für Transportzwecke benötigt.

Kalkulierte Kosten für Beschaffungen, einschl. Geräteschulung für Messpersonal	157.000 €
-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

Kalkulierte jährliche Sachkosten Unterhaltung Kfz mit Messtechnik, kalkulatorische Abschreibungen, Anmietung von Garagen, Porto usw.	70.000 €
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

2. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Es sind drei Standorte geplant, dabei soll an jedem Standort für jede Fahrtrichtung ein Gehäuse installiert werden. Die beiden Kameras, die jeweils zwei Fahrstreifen überwachen können, werden wechselweise in den insgesamt sechs Gehäusen in Betrieb genommen. Im Bedarfsfall kann die Bestückung mit Kameras angepasst werden.

Kalkulierte Kosten für Beschaffungen von 6 Gehäusen, 2 Kameras, Tiefbauarbeiten usw.	329.000 €
------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

Kalkulierte jährliche Sachkosten kalkulatorische Abschreibungen, Servicevertrag, Porto, Strom, Eichung usw.	72.000 €
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

3. Stationäre und mobile Rotlichtüberwachung

Vgl. Ausführungen zu Anlage 4, Ziffer 3 (Variante C).

4. Kalkulierte geahndete Verstöße und Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachung

Das vorhandene Mess-Kfz soll wie bisher im Ein-Schicht-Betrieb eingesetzt werden. Die Lasertechnik im neuen Mess-Kfz ist an vielfältigen Standorten mit teilweise höherem Verkehrsaufkommen einsetzbar, daher wird bei guter Auslastung im Zwei-Schicht-Betrieb mit 17.000 geahndeten Verstößen pro Jahr kalkuliert.

Kalkulierte jährliche Einnahmen aus mobiler Geschwindigkeitsüberwachung (zusätzlich):
17.000 Fälle x 28 €/Fall = **476.000 €**

Um qualifizierte Prognosen abgeben zu können, wurden Geschwindigkeitsprofile mittels verdeckter Radarmessung ermittelt. Die festgestellten Geschwindigkeitsprofile einer Fahrtrichtung wurden auf das Jahr und für beide Fahrtrichtungen hochgerechnet. Aufgrund der Tatsache, dass der Radarstrahl des Seitenstrahlradargerätes bei zweistreifigen Straßen und parallelfahrenden Fahrzeugen nur ein Fahrzeug erfasst, wurde das Ergebnis der verdeckten Messung nach der Verkehrsmenge aus der Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2009 hochgerechnet.

In Anlehnung an das Vorgehen der Polizei sind nur Verstöße ab 61 km/h + 3 km/h Toleranz berücksichtigt worden. Ein Abweichen von diesem Vorgehen ist grundsätzlich möglich.

Es ist davon auszugehen, dass sich bei einer festinstallierten stationären Messanlage die Zahl der Verstöße nach einiger Zeit sehr stark reduziert. Die Anzahl der dauerhaft gemessenen Fahrzeuge steht in Abhängigkeit davon, wie häufig die Messstelle auch von ortsunkundigen Fahrzeugführern befahren wird. Für die Fallzahlenkalkulation und Einnahmenerwartung wird auf Grundlage von Empfehlungen und Erfahrungen von einem Prozent des errechneten Jahreswertes ausgegangen. In den ersten Monaten nach Inbetriebnahme wird die Zahl der ermittelten Ordnungswidrigkeiten voraussichtlich deutlich höher sein.

Um den Personalbedarf in Variante B bewusst zu begrenzen, werden die Einsatzzeiten der Kameras flexibel an die Personalausstattung angepasst.

Es ergeben sich folgende Daten:

1. Wolfenbütteler Straße: Es werden 16.631 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 770.015 € pro Jahr (durchschnittlich 46,30 €/Fall) prognostiziert.
2. Gifhorner Straße: Es werden 2.143 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 84.477 € pro Jahr prognostiziert (durchschnittlich 39,42 €/Fall).
3. Berliner Straße: Es werden 2.800 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 98.924 € pro Jahr prognostiziert (durchschnittlich 35,33 €/Fall).

Kalkulierte jährliche Verstöße und Einnahmen aus stationärer Geschwindigkeitsüberwachung: 21.579 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von gerundet 953.000 €.

5. Personalausstattung und -kosten

Der Personalbedarf im Außendienst richtet sich vorrangig nach der Einsatzdauer des Mess-Kfz (Einsatzzeiten, Schichtsystem). Der Aufwand im Innendienst steht im Zusammenhang mit der Anzahl der „geblitzten“ Fahrzeuge. Es ist daher sachgerecht, den Personalbedarf anhand der Anzahl zu erwartender geahndeter Verstöße festzumachen.

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Abteilung Straßenverkehr (66.4):

0,5 Planstelle BesGr. A11 =	45.768,12 €
1,0 Planstelle BesGr. A8 =	73.560,30 €
2,5 Planstellen BesGr. A7 =	171.471,03 €
2,5 Planstellen EntgGr. 06 TVöD =	172.669,95 €
(vorbehaltlich der abschließenden Bewertungen)	

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Bußgeldabteilung (32.2):

1,0 Planstelle BesGr. A11 =	91.536,23 €
3,0 Planstellen BesGr. A8 =	220.680,90 €
3,0 Planstellen EntgGr. 08 TVöD =	219.727,80 €
1,5 Planstellen EntgGr. 05 TVöD =	94.930,23 €
0,5 Planstelle EntgGr. 03 TVöD =	30.068,29 €
(vorbehaltlich der abschließenden Bewertungen)	

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Abteilung Stadtkasse, Stelle Vollstreckung (20.43):

2,0 Planstellen BesGr. A8 =	147.120,60 €
-----------------------------	--------------

Insgesamt gerundet: 1.267.000 €

6. Zusammenfassung (Unterschied zum Ist-Zustand)

Einmalige Kosten Geschwindigkeitsüberwachung (Technik und Schulung):	486.000 €
Jährliche Sach- und Personalkosten Geschwindigkeitsüberwachung (inkl. Abschreibung für Technik):	1.409.000 €
Jährliche Einnahmen Geschwindigkeitsüberwachung:	1.429.000 €

Damit ergibt sich aus der Ausweitung der mobilen und der Etablierung der stationären Geschwindigkeitsüberwachung nach Variante B für sich genommen ein jährlicher Einnahmeüberschuss in Höhe von 20.000 €.

Unter Berücksichtigung des Fehlbetrages aus dem Ist-Zustand der Geschwindigkeitsüberwachung ergibt sich im Gesamtergebnis ein Saldo von jährlich -154.000 €.

Soll-Zustand, Variante C der kommunalen Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung

Die nachfolgend dargestellte Variante C beschreibt die Unterschiede zum Ist-Zustand (Anlage 1); sie stellt eine Ausbauoption für die Zukunft dar. Es sind folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem Ist-Zustand vorgesehen:

- wöchentlich 20 anstatt 5 Schichten bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung (beide Mess-Kfz jeweils im Zwei-Schicht-Betrieb)
- Beschaffung und ganzjähriger Einsatz von 3 Kameras an 3 Standorten bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung
- Stellenneuschaffungen im Umfang von 31,3 Planstellen

1. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Das vorhandene Mess-Kfz wird weiterhin vorrangig in Tempo-30-Zonen und in Straßenabschnitten mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingesetzt. Es soll zudem ein zusätzliches Mess-Kfz mit laserbasierter Messtechnik beschafft werden, das im gesamten Straßennetz des Stadtgebietes - auch auf der Stobenstraße - eingesetzt werden soll. Geplant ist, beide Mess-Kfz künftig länger montags bis freitags sowie zeitweise abends und an Wochenenden einzusetzen und zwar jeweils im Zwei-Schicht-Betrieb; dies entspricht 20 Schichten wöchentlich.

Weiterhin sollen zwei zusätzliche Geschwindigkeitsmessdisplays und zwei zusätzliche Seitenstrahlradargeräte beschafft und eingesetzt werden. Die Geschwindigkeitsmessdisplays sensibilisieren und werden von der Bevölkerung geschätzt. Zudem werden zusätzlich zwei Kfz - eines für Messstellenerkundungen und ein weiteres für Transportzwecke - benötigt.

Kalkulierte Kosten für Beschaffungen, einschl. Geräteschulung für Messpersonal	183.000 €
-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

Kalkulierte jährliche Sachkosten	
Unterhaltung Kfz mit Messtechnik, kalkulatorische Abschreibungen, Anmietung von Garagen, Porto usw.	82.000 €

2. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Es sind drei Standorte geplant, dabei soll an jedem Standort für jede Fahrtrichtung ein Gehäuse installiert werden. Die an einem Standort installierten Gehäuse sollen ganzjährig wechselseitig mit einer Kamera, welche zwei Fahrstreifen überwacht, in Betrieb genommen werden. Im Bedarfsfall kann die Bestückung mit Kameras angepasst werden.

Kalkulierte Kosten für Beschaffungen	
von 6 Gehäusen, 3 Kameras, Tiefbauarbeiten usw.	382.000 €

Kalkulierte jährliche Sachkosten	
kalkulatorische Abschreibungen, Servicevertrag, Porto, Strom, Eichung usw.	114.000 €

3. Stationäre und mobile Rotlichtüberwachung

Die Einrichtung einer stationären Rotlichtüberwachungsanlage wurde beispielhaft anhand der verkehrsreichen Kreuzung Celler Straße/Neustadtring mit 4 Masten inkl. Gehäuse und einer Kameraeinheit untersucht.

Kalkulierte Kosten für Beschaffungen, Tiefbauarbeiten usw.

4 Masten einschl. Gehäuse und Induktionsschleifen,
1 Kamera sowie Datenübertragung **193.000 €**

Kalkulierte jährliche Sachkosten

kalkulatorische Abschreibungen, Eichungen, Porto usw. **23.000 €**

Kalkulierte jährliche Einnahmen aus stationärer Rotlichtüberwachung *

565 geahndete Verstöße x 135 €/geahndeter Verstoß **76.275 €**

Eine Rotlichtüberwachung ist dort geboten, wo viele Unfälle, insbesondere aufgrund häufiger Rotlichtverstöße, zu verzeichnen sind. Im Stadtgebiet sind solche Unfallhäufungsstellen nicht bekannt. Daher soll weiterhin keine kommunale Rotlichtüberwachung stattfinden.

Eine mobile Rotlichtüberwachung kann nur durch die Polizei erfolgen, da die hierfür erforderliche Anhaltebefugnis der Polizei vorbehalten ist.

4. Kalkulierte geahndete Verstöße und Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachung

Da das vorhandene Mess-Kfz im Zwei-Schicht-Betrieb eingesetzt werden soll, wird mit 5.000 zusätzlichen Geschwindigkeitsverstößen á 26 € je Fall pro Jahr gerechnet. Die Lasertechnik im neuen Mess-Kfz ist an vielfältigen Standorten mit teilweise höherem Verkehrsaufkommen einsetzbar, daher wird bei guter Auslastung im Zwei-Schicht-Betrieb mit 17.000 geahndeten Verstößen á 28 € je Fall pro Jahr kalkuliert.

Kalkulierte jährliche Einnahmen aus mobiler Geschwindigkeitsüberwachung (zusätzlich):

5.000 x 26 €/Fall zuzügl. 17.000 x 28 €/Fall = **606.000 €**

Um qualifizierte Prognosen abgeben zu können, wurden Geschwindigkeitsprofile mittels verdeckter Radarmessung ermittelt. Die festgestellten Geschwindigkeitsprofile einer Fahrtrichtung wurden auf das Jahr und für beide Fahrtrichtungen hochgerechnet. Aufgrund der Tatsache, dass der Radarstrahl des Seitenstrahlradargerätes bei zweistreifigen Straßen und parallelfahrenden Fahrzeugen nur ein Fahrzeug erfasst, wurde das Ergebnis der verdeckten Messung nach der Verkehrsmenge aus der Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2009 hochgerechnet.

In Anlehnung an das Vorgehen der Polizei sind nur Verstöße ab 61 km/h + 3 km/h Toleranz berücksichtigt worden. Ein Abweichen von diesem Vorgehen ist grundsätzlich möglich.

Es ist davon auszugehen, dass sich bei einer festinstallierten stationären Messanlage die Zahl der Verstöße nach einiger Zeit sehr stark reduziert. Die Anzahl der dauerhaft gemessenen Fahrzeuge steht in Abhängigkeit davon, wie häufig die Messstelle auch von ortsunkundigen Fahrzeugführern befahren wird. Für die Fallzahlenkalkulation und Einnahmenerwartung wird auf Grundlage von Empfehlungen und Erfahrungen von einem Prozent des errechneten Jahreswertes ausgegangen. In den ersten Monaten nach Inbetriebnahme wird die Zahl der ermittelten Ordnungswidrigkeiten voraussichtlich deutlich höher sein.

*Im Rahmen einer interkommunalen Umfrage erfolgte ein Austausch mit Fachverantwortlichen anderer Kommunen. Es gab Rückmeldungen von 33 Kommunen; davon haben 13 Kommunen angegeben, Rotlichtüberwachungsanlagen zu betreiben. Vergleichbar erscheinen die Angaben der Städte Oldenburg, Göttingen und Essen. Hier werden je Anlage ca. 500 bis 630 Fälle jährlich generiert, wobei die Stadt Oldenburg durchschnittlich etwa 130 € und die Stadt Göttingen durchschnittlich etwa 140 € je Fall einnimmt.

Es ergeben sich folgende Daten:

1. Wolfenbütteler Straße: Es werden 44.011 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 2.038.143 € pro Jahr (durchschnittlich 46,30 €/Fall) prognostiziert.
2. Gifhorner Straße: Es werden 5.669 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 223.494 € pro Jahr prognostiziert (durchschnittlich 39,42 €/Fall).
3. Berliner Straße: Es werden 7.407 geahndete Verstöße und Einnahmen in Höhe von 261.669 € pro Jahr prognostiziert (durchschnittlich 35,33 €/Fall).

Insgesamt 57.087 geahndete Verstöße und Einnahmen aus stationärer Geschwindigkeitsüberwachung in Höhe von gerundet 2.523.000 €

5. Personalausstattung und -kosten

Der Personalbedarf im Außendienst richtet sich vorrangig nach der Einsatzdauer des Mess-Kfz (Einsatzzeiten, Schichtsystem). Der Aufwand im Innendienst steht im Zusammenhang mit der Anzahl der „geblitzten“ Fahrzeuge. Es ist daher sachgerecht, den Personalbedarf anhand der Anzahl zu erwartender geahndeter Verstöße festzumachen.

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Abteilung Straßenverkehr (66.4):

0,5 Planstelle BesGr. A11 =	45.768,12 €
1,0 Planstelle BesGr. A8 =	73.560,30 €
4,0 Planstellen BesGr. A7 =	274.353,64 €
4,1 Planstellen EntgGr. 06 TVöD =	283.178,72 €
(vorbehaltlich der abschließenden Bewertungen)	

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für Bußgeldabteilung (32.2):

1,0 Planstelle BesGr. A11 =	91.536,23 €
6,5 Planstellen BesGr. A8 =	478.141,95 €
6,0 Planstellen EntgGr. 08 TVöD =	439.455,60 €
3,0 Planstellen EntgGr. 05 TVöD =	189.860,46 €
1,0 Planstelle EntgGr. 03 TVöD =	60.136,57 €
(vorbehaltlich der abschließenden Bewertungen)	

Kalkulierte zusätzliche jährliche Personalkosten inkl. Büroausstattung und sog. Gemeinkosten für die Stadtkasse; Stelle Vollstreckung (20.43):

4,2 Planstellen BesGr. A8 =	309.000 €
-----------------------------	-----------

Insgesamt gerundet: 2.245.000 €

6. Zusammenfassung (Unterschied zum Ist-Zustand)

Einmalige Kosten Geschwindigkeitsüberwachung (Technik und Schulung):	565.000 €
Jährliche Personal- und Sachkosten Geschwindigkeitsüberwachung (inkl. Abschreibung für Technik)	2.441.000 €
Jährliche Einnahmen Geschwindigkeitsüberwachung	3.129.000 €

Damit ergibt sich aus der Ausweitung der mobilen und der Etablierung der stationären Geschwindigkeitsüberwachung nach Variante C für sich genommen ein jährlicher Einnahmeüberschuss in Höhe von 688.000 €.

Unter Berücksichtigung des Fehlbetrages aus dem Ist-Zustand der Geschwindigkeitsüberwachung ergibt sich im Gesamtergebnis ein Einnahmeüberschuss von jährlich 514.000 €.