

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1145/2022

Abteilung: Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Bearbeiter/in: Uwe Rudingsdorfer
Andreas Rücker

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei
Investitionskosten: nein ja
Drittmittel: nein ja
Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja
Im laufenden Haushalt eingeplant: nein ja

Produkt: 12310
Betrag: siehe Vorlagentext
Betrag:
Betrag: siehe Vorlagentext
Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Stadtrat	21.07.2022	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet Speyer;
Vorstellung des Ergebnisses des Prüfauftrages vom 16.12.2021 und
Entscheidungsfindung

Referenzvorlage: [0735/2021/1](#)

Übertragung der Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung nach § 7 Nr. 4 der LVO über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts (StVRZustV) wegen der Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten innerhalb geschlossener Ortschaften auf die Stadt Speyer

Beschlussempfehlung:

1. Der Stadtrat beschließt, beim Land Rheinland-Pfalz die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung zu beantragen.
2. Im Falle der Übernahme soll
 - a) die Entscheidung über die Abwicklung der gesamten Überwachungstätigkeit einschließlich Bußgeldsachbearbeitung in vollständiger eigener Regie durch die Stadtverwaltung Speyer erfolgen **oder**
 - b) das „Back-Office“ (die Bußgeldstellensachbearbeitung) in einer kommunalen Zusammenarbeit durch eine kommunale Zweckvereinbarung, mit den Städten Landau in der Pfalz und Neustadt an der Weinstraße erfolgen.

1. Begründung:

Die verkehrsbedingten Unfallzahlen offenbaren die Notwendigkeit zur Gefahrenabwehr im Straßenverkehr und damit zur Durchführung von Verkehrsüberwachung. In den vergangenen Jahren lag die Rate der jährlichen Straßenverkehrsunfälle mit Personen- und Sachschäden in der Bundesrepublik Deutschland bei über zwei Millionen. Rund zwei Drittel aller Verkehrsoffer kommen in einem Pkw ums Leben oder tragen Verletzungen davon, die damit

zusammenhängende Sachschäden sowie sonstige wirtschaftliche Einbußen gehen in die Milliarden.

Trotz der aktuellen Verkehrsüberwachung ist die Verkehrsdisziplin der Verkehrsteilnehmer noch immer nicht zufrieden stellend wie es die Vielzahl der jährlich erlassenen Verwarnungen und Bußgeldbescheide sowie die zahlreichen auf Verkehrsvergehen beruhenden strafgerichtlichen Verurteilungen bundesweit unterstreichen. In der Realität wird somit täglich mehrfach in häufigen Fällen gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit verstoßen. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit u.a. in Form der gezielten Überwachung des Straßenverkehrs ist damit unerlässlich.

Die Überwachung des Straßenverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und z.B. auch zur Verringerung der Unfallzahlen. Sie führt zu einer Maximierung und Optimierung der Verkehrssicherheit. Die rückläufigen Unfallzahlen der vergangenen Jahre belegen diese Entwicklung.

Die Gefahren des Straßenverkehrs lassen sich durch ein gezieltes Tätigwerden zur Verkehrsunfallbeeinflussung, zu dem auch die Verkehrsüberwachung zählt, kontinuierlich zurückführen. Die tendenziell sinkenden Unfallzahlen machen eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit dennoch nicht überflüssig. Die über die Jahre stetig zunehmende Motorisierung sowie das nach wie vor ungenügende soziale Verhalten der Verkehrsteilnehmer zwingt die öffentliche Hand zum Handeln, um die Gefahren des Straßenverkehrs auf ein Minimum zu reduzieren und zugleich ein Maximum an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt grundsätzlich die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Stundenkilometer. Bei besonderen Situationen oder örtlichen Gegebenheiten wie z.B. vor Kindergärten, Schulen, Wohngebieten usw. gilt aber bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern. In verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen gilt Schrittgeschwindigkeit. Ebenso gilt auf Fahrradstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern. Gerade hier, sorgen die Verstöße zu einer Gefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer.

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden von einem großen Teil der Verkehrsteilnehmer als Kavaliersdelikte betrachtet, womit die fehlenden Kontrollen in einem direkten Zusammenhang stehen. Nicht sanktionierte Regelverstöße führen zu keiner Verhaltensänderung, was in vielen Fällen zu Gefahrenquellen führen kann.

Weiterhin ist der Wunsch der Bewohner nach einer entsprechenden Überwachung sehr hoch. Es besteht daher auch aus Seiten der Bevölkerung ein großes Interesse an einer vermehrten Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, was nur durch eigene Geschwindigkeitsüberwachungen gewährleistet werden kann.

Die Personalausstattung der Polizei entspricht bei weitem nicht den Erfordernissen einer ausreichenden Verkehrsüberwachung. Eine Besserung dieser Situation ist aufgrund der Vielzahl an dringlicheren Aufgaben der Polizei nicht in Aussicht.

Das Land Rheinland-Pfalz sieht insgesamt die Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Kommunen positiv, da mit dieser Maßnahme der Polizei in verstärktem Maße die Möglichkeit gegeben wird, die außerörtlichen Unfallschwerpunkte mit größerem Gefahrenpotential bzgl. schwerer Personenschäden zu überwachen. Durch das Zusammenwirken der Kontrollen von Polizei und Kommunen ergeben sich Chancen für eine gesamtheitliche Optimierung der Geschwindigkeitsüberwachung. So ist den Kommunen eine intensivere Überwachung der Straßen in der Ortslage möglich, da sie eigene Bedienstete einsetzen, die ausschließlich mit dieser Aufgabe betraut sind.

Auf Antrag der SPD Stadtfraktion vom 30.10.2018 ([Vorlage: 2708/2018](#)) zur Übernahme der Geschwindigkeitskontrollen im fließenden Verkehr im Stadtgebiet Speyer, mit einer evtl. Kooperation auch anderer Kommunen, wurde die Angelegenheit nun ausführlich geprüft. Durch die Übernahme der Geschwindigkeitskontrollen innerhalb des Stadtgebietes Speyer soll die Polizei entlastet und die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. Der Stadtrat nahm diesen Antrag am 15.11.2018 an.

2. Prüfung:

Im Rahmen der Prüfung wurden die kreisfreien Städte des Landes sowie einige Landkreise und Verbandsgemeinden, die die Überwachung des fließenden Verkehrs auf eigenen Antrag hin bereits durchführen um Stellungnahme bzw. Information gebeten.

Die Möglichkeit der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung ist in § 7 Nr. 4 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts vom 12. März 1987 geregelt. Im Falle einer Aufgabenübertragung geht ausschließlich die Überwachung der Geschwindigkeit auf die beteiligte Kommune über. Andere Aufgaben im Rahmen der Überwachung des fließenden Verkehrs verbleiben weiterhin bei der Polizei.

Auf Antrag der Kommune entscheidet das Ministerium des Innern und für Sport (Mdl), ob die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung (KGÜ) übertragen wird, dazu werden die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion und die örtlichen Polizeidienststellen gehört. Die Übertragung wird dadurch wirksam, dass die Kommune in die Anlage 4 der Landesverordnung aufgenommen wird.

Die Übertragung ist reversibel, d. h. die Kommune kann zu einem späteren Zeitpunkt die Rückübertragung der Aufgabe an die Polizei beim Mdl beantragen. Die weiteren Details zur Durchführung der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung hat das Mdl verbindlich in einem Rundschreiben geregelt, dessen aktuell gültige Version aus dem Jahre 2004 stammt.

Im Falle einer Übernahme der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung wird diese wie andere polizei- bzw. ordnungsrechtliche Aufgaben als Auftragsangelegenheit wahrgenommen. Sie unterliegt den Weisungen der zuständigen Aufsichtsbehörden, jedoch ausdrücklich nicht den Entscheidungen des Stadtrats hinsichtlich der operativen Durchführung der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung.

Aufgrund dieser Prüfung wurde unter Einbindung der Organisationsabteilung der auf die Stadtverwaltung zukommende Aufwand in Sachen Personal, Ausrüstung und Technik in Zusammenhang mit unterschiedlichen Kooperationsmöglichkeiten abgewogen. Dabei standen die Alternativen von der völligen Eigenständigkeit und zu Bildung einer interkommunalen Zusammenarbeit mit der Stadt Landau und der Stadt Neustadt an der Weinstraße zur Debatte. Auf Initiative der Stadtverwaltung Landau wurden hierzu am 15. August 2019 die Städte Frankenthal, Neustadt an der Weinstraße, Wörth am Rhein, Rhein-Pfalz-Kreis sowie die Stadt Speyer zu einem Auftaktgespräch eingeladen. Hier sollten vor der entsprechenden Antragstellung beim Land Möglichkeiten einer interkommunalen Zusammenarbeit mit den angesprochenen Gebietskörperschaften erörtert werden.

Zentraler Punkt der Forderung nach Geschwindigkeitskontrollen ist der Wunsch vieler Anwohnerinnen und Anwohner aber auch die Notwendigkeit der Verkehrsüberwachung im Rahmen der Gefahrenabwehr, an unterschiedlichsten Orten im Stadtgebiet zu unterschiedlichen Zeitpunkten für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen.

Bei Übernahme der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung müssen alle damit in Zusammenhang stehenden Aufgaben vollständig und in eigener Zuständigkeit übernommen werden:

- Geschwindigkeitsmessungen mit eigenem Personal und eigener Technik

Das Land wünscht dabei Kontrollen auch an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen sowie in den Nachtstunden unter Würdigung der Unfallsituation und den Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung. Der zeitliche Umfang der Messtätigkeit muss der ADD und der Polizei detailliert mitgeteilt werden, da diese Zahlen in die Unfallstatistik des Landes einfließen.

- Ermittlung der verantwortlichen Person und eigenständige Abwicklung aller Verwarnungs- und Bußgeldverfahren bis hin zur Anordnung von Fahrverboten und amtlicher Verwahrung der Führerscheine

Dazu zählen u. a. Identitätsfeststellungen in allen eigenen Ordnungswidrigkeitenverfahren, da der Fahrzeugführer zwingend ermittelt werden muss (keine Halterhaftung im fließenden Verkehr). Nur er ist Adressat des Verfahrens. Die Halterhaftung greift nur im ruhenden Verkehr (§ 25a StVG). Die Ermittlungstätigkeiten reichen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bis zu einer örtlichen Ermittlung am Wohn- bzw. Geschäftssitzes des Fahrzeughalters.

- Identitätsfeststellungen (Fahrerermittlungen vor Ort)

Zusätzlich sind Identitätsfeststellungen für alle deutschen Kommunen, die eine eigene Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung betreiben, bzgl. Fahrzeughaltern mit Wohnsitz in Speyer durchzuführen (Fahrerermittlungen). Es obliegt dann künftig der Stadt Speyer, für jedes Fahrzeug, dessen Halter in Speyer gemeldet ist und das irgendwo in Deutschland von einer anderen Kommune im Rahmen ihrer Geschwindigkeitsüberwachung beanstandet wird, den Fahrer auf Grund der übersandten Fotodaten auf Ersuchen dieser Behörde in gleicher Weise wie bei eigenen Verkehrsverstößen zu ermitteln. Hier wird eine Zusammenarbeit zwischen der Verkehrsüberwachung und dem jeweiligen Meldeamt notwendig sein. Die Details zur Abwicklung dieser Teilaufgabe werden zwischen dem Meldeamt und dem Datenschutzbeauftragten unter Beachtung der melde- und datenschutzrechtlichen Vorgaben geklärt.

Künftig bei der Polizei eingehende Ermittlungersuchen auf diesem Gebiet werden damit entsprechend weitergeleitet. Die der Stadt Speyer dafür entstehenden Kosten sind ausgehend von einer durchschnittlichen Ermittlungsquote der Vergleichskommunen von ca. 1.700 Ermittlungen p.a. (10% der jährlichen Gesamtfälle) mit einem zeitlichen Aufwand von jeweils etwa 1 Stunde geschätzt. Daraus ergeben sich ca. 1.700 Arbeitsstunden (ca. 200 Arbeitstage), was wiederum eine Vollzeitstelle darstellt. Die Kosten für eine Vollzeitstelle in EG 9a (Eingruppierung KVD) belaufen sich auf 61.000 Euro im Jahr.

- Vollstreckungsmaßnahmen

Weiterhin wird durch die Mehranzahl der Verfahren eine Erhöhung der Vollstreckungsmaßnahmen für die Stadtkasse erwartet. Die dafür evtl. entstehenden Mehrkosten (z.B. Personalkosten) sind bei den nachfolgenden Kalkulationen nicht berücksichtigt, da der zu erwartende Mehraufwand sich noch nicht abschätzen lässt.

3. Zwischenfazit der Prüfung:

Im Rahmen der Prüfung wurden mit den Städten Landau und Neustadt an der Weinstraße konkrete Gespräche über eine Kooperation bezüglich der Aufgabenwahrnehmung bei der Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung in eigener Zuständigkeit geführt. Diese Gespräche hatten zum Ziel, Planungsstände auszutauschen und Möglichkeiten bzw. Formen für eine interkommunale Zusammenarbeit auszuloten. Hierbei waren sich die Beteiligten

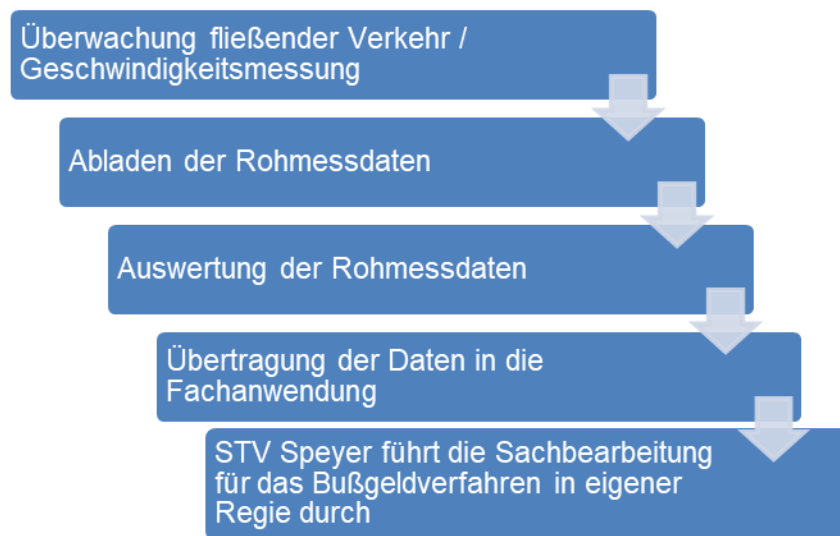
darüber einig, dass jede Kommune die Geschwindigkeitsmessungen nach –möglicher-Übertragung der Zuständigkeit in ihrem Zuständigkeitsgebiet grundsätzlich mit eigenem Messpersonal und eigener Messtechnik durchführt.

Ebenso verhält es sich mit der Auswertung der eigenen Rohmessdaten, hier bearbeitet jede Gebietskörperschaft ihre eigenen Rohmessdaten.

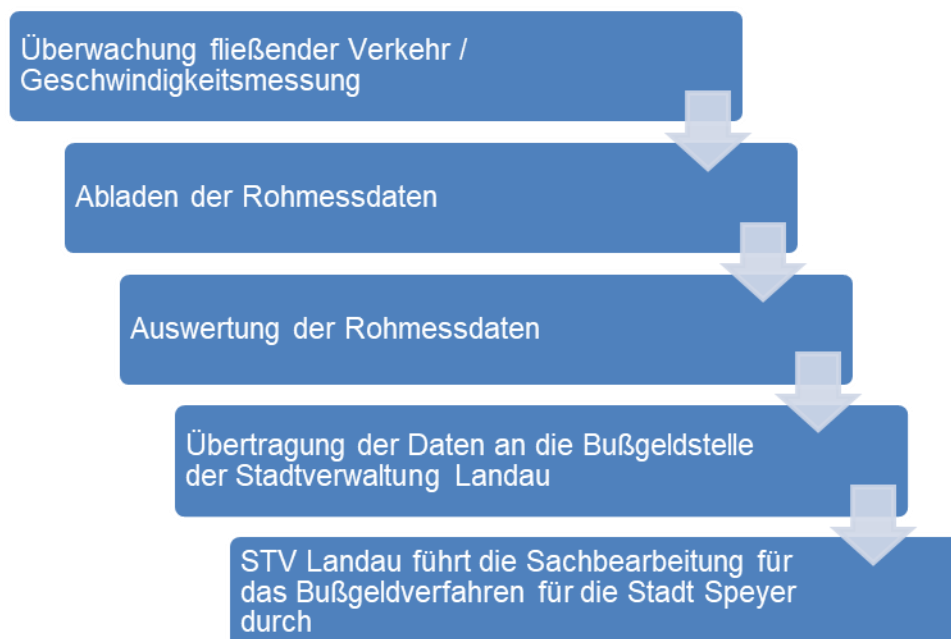
Als mögliches Kooperationsfeld wurde hier somit ausschließlich die Bearbeitung bzw. Durchführung der Bußgeldverfahren im sog. „Back-Office“ identifiziert.

In der weiteren Prüfung war daher zwischen 2 verschiedenen Optionen zu unterscheiden

- **Option 1: Aufgabenerfüllung in eigener Regie:**



- **Option 2: Aufgabenerfüllung in Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit:**



3.1 Notwendige Ausstattung und Personal:

Unabhängig von der gewählten Option sind an notwendigem Messpersonal 4 Vollzeitstellen erforderlich. Die Dienstgruppe C der Überwachungskräfte für den Ruhenden Verkehr soll hier mit diesen Mitarbeitern aufgestockt werden, sodass jeweils die Überwachung des Ruhenden Verkehrs als auch die Überwachung des fließenden Verkehrs in einem Schichtrythmus erfolgen kann und auch so sichergestellt ist.

Hierbei ist zu beachten, dass für den Aufbau und die Bedienung des jeweiligen Messgerätes jeweils eine zusätzliche Schulung bzw. Ausbildung erforderlich ist.

Bei den Überwachungsgeräten gibt es unterschiedliche Modelle bzw. Messtechniken, die für die unterschiedlichen örtlichen Situationen geeignet sind. Dabei werden unabhängig von dem gewählten Messgerät, zwei mobile Anlagen bzw. Kameras benötigt, um jeweils beide Fahrrichtungen gleichzeitig messen zu können. Ebenfalls ist dies erforderlich, um z.B. Krafträder beweissicher dokumentieren zu können.

Bei beiden Optionen hat die Beschaffung der/des Messgeräte(s) durch die Stadt Speyer in eigener Zuständigkeit zu erfolgen. Vorgespräche mit der Stadtverwaltung Landau und Neustadt an der Weinstraße hat zum Ergebnis geführt, das eine gemeinsame Anschaffung von Messgeräten zu keinerlei Synergieeffekte führen würde und die örtlichen Gegebenheit nahezu identisch sind. Es kommen daher hier aufgrund der ähnlichen örtlichen Gegebenheiten nur die Gleichartigen Messgeräte bzw. Messtechnik in Betracht. Infolgedessen würde ein Austausch von Messgeräten bzw. Messtechnik, zu keinen veränderten Ergebnissen bzw. zu keinen Vorteilen führen.

Für die Bearbeitung im Back-Office, sprich Sachbearbeitung der Bußgeldstelle, kann die hier eingesetzte Software mit relativ geringen finanziellen Aufwand (ca. 7.500 EUR zzgl. Softwarepflege pro Jahr) um die entsprechenden Module erweitert werden. Diese Anschaffung ist nur bei der Option 1 in Eigenregie erforderlich.

Bei der interkommunalen Zusammenarbeit (Option 2) würde die Bearbeitung der Verkehrsordnungswidrigkeiten im Back-Office durch die Stadt Landau übernommen werden, hierbei besteht zunächst kein zusätzlicher Personalbedarf an Sachbearbeitern im Innendienst der Bußgeldstelle. Für die Bearbeitung der Vorgänge würde die Stadt Landau allerdings eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von 8,05 EUR pro Fall verlangen (Bei den angenommen Fallzahlen von 17.000 ein Gesamtbetrag von 136.850 EUR p.a.). Bei der Bearbeitung der Vorgänge durch unsere eigene Bußgeldstelle (Option 1), wäre ein Personalbedarf von 2 Sachbearbeiter*innen (E8/E9) erforderlich, welche an die aktuelle Bußgeldstelle für den Ruhenden Verkehr angegliedert werden sollten.

Weiterhin ist der Personalbedarf von 1 „Zuarbeiter*in“-Stelle bei beiden Optionen dringend erforderlich, welche die angefallenen Rohmessdaten von den Messgeräten täglich herunterlädt und bearbeitet (Jede Messung inkl. Bild muss nochmals bearbeitet und ausgewertet werden), sowie in die Fachanwendung vor Ort bzw. an die Stadt Landau überträgt.

Der Arbeitsaufwand bei Vollstreckungsmaßnahmen wird hier ebenfalls analog zunehmen, da bei einer Mehranzahl von Ordnungswidrigkeitenverfahren auch die Anzahl der Vollstreckungen zunehmen wird (siehe Seite 4 Punkt 2). Bei Option 2 ist hier rüber hinaus ein weiterer Arbeitsaufwand abzusehen, da die Rückfragen und Absprachen mit der Bußgeldstelle in Landau getroffen werden müssen. Weiterhin ist hier die Einsicht bzw. der Zugriff auf die Vorgänge in der Fachanwendung (Eurowig) voraussichtlich durch die Stadtkasse nicht möglich, da die Bearbeitung ausschließlich in Landau erfolgen wird und die hiesige Bußgeldstelle ebenfalls keinen Zugriff auf die Vorgänge haben wird.

4. Finanzielle Auswirkung:

4.1 Voraussichtliche Gesamteinnahmen:

Ausgehend von einer durchschnittlichen Überschreitungsquote der Vergleichskommunen von ca. 16 Fällen je Stunde sowie einer Netto-Überwachungszeit von 5 Stunden je Tag, ist unter Einrechnung von Ausfallzeiten (Gerät oder Personal) und unter Beachtung der örtlichen Verkehrsverhältnisse prognostisch von ca. 17.000 Überschreitungen im Jahr und Messgerät auszugehen. Nach Analyse der Werte aus den kommunalen Überwachungen der Vergleichskommunen bewegen sich die Geschwindigkeitsverstöße größtenteils im Überschreibungsbereich bis 30 km/h. Innerhalb dieser Toleranz ergibt sich eine durchschnittliche Quotelung entsprechend der folgenden Zusammenstellung:

Überschreitung in km/h	BKat* neu	Quote	Fälle je Quote	Einnahmen nach BKat*
bis 10 km/h	30,00 EUR	67%	11.390	341.700,00 EUR
11-15 km	50,00 EUR	23%	3.910	195.500,00 EUR
16-20 km/h	70,00 EUR	7%	1.190	83.300,00 EUR
21-25 km/h	115,00 EUR	2%	340	39.100,00 EUR
26-30 km/h	180,00 EUR	1%	170	30.600,00 EUR
		100%	17.000	<u>690.200,00 EUR</u>

*BKat = Bußgeldkatalog-Verordnung

Auf Basis von 17.000 Fälle p. a. und dem Einsatz eines Messgerätes ist unter Berücksichtigung des ab 09.11.2021 geltenden neuen Bußgeldkataloges von jährlich zu erwartenden Bußgeldeinnahmen von rund **700.000 EUR** auszugehen. Bei der Berechnung der Fallanzahl p.a. wird hierbei von einer Ausfallzeit von 36 Tagen p.a. ausgegangen.

Zum Vergleich: In der Stadt Trier wurden mit zwei Messgeräten in 2020 bei insgesamt ca.36.000 festgestellten Verstößen Einnahmen an Verwarnungs- und Bußgeldern nach den bis zum 08.11.2021 geltenden Verwarnungsgeldhöhen von rund 1,01 Mio. EUR erzielt.

4.2 Gesamtkosten für Anschaffungen sowie laufende Kosten:

Hinweis: zur besseren Darstellung sind einmalige Kosten mit schwarzer Farbe und laufende jährliche Kosten mit blauer Farbe hinterlegt.

- **Option 1: Aufgabenerfüllung in eigener Regie:**

Bezeichnung	Kosten
Messpersonal 4 Personen DG C in EG 7	204.000 EUR jährlich
Zuarbeiter Bußgeldstelle 1 Person in EG 6	49.000 EUR jährlich
Sachbearbeiter Bußgeldstelle 2 Personen in EG 9a	122.000 EUR jährlich
Kosten Einrichtung Arbeitsplatz 2 Sachbearbeiter Bußgeldstelle (incl. EDV)	6.000 EUR einmalig
Kosten Softwaremodul „fließender Verkehr“ EurOwiG	7.500 EUR einmalig
Leasingfahrzeug (Leasingrate, Wartung und	4.800 EUR jährlich

Reparatur und Tanken)	
Anschaffung Messtechnik + Ausbau Fahrzeug + Auswertesoftware	140.574,70 EUR einmalig
Ermittlungskosten Halterermittlungen	61.000 EUR (1.700 Ermittlungen p.a.)
<u>Gesamt</u>	<u>594.874,70 EUR</u>

- **Option 2: Aufgabenerfüllung in Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit:**

Bezeichnung	Kosten
Messpersonal 4 Personen DG C in EG 7	204.000 EUR jährlich
Zuarbeiter Bußgeldstelle 1 Person in EG 6	49.000 EUR jährlich
Leasingfahrzeug (Leasingrate, Wartung und Reparatur und Tanken)	4.800 EUR jährlich
Anschaffung Messtechnik + Ausbau Fahrzeug + Auswertesoftware	140.574,70 EUR einmalig
Kosten Bearbeitung Vorgänge Stadt Landau	136.850 EUR (8,05 EUR pro Fall)
Ermittlungskosten Halterermittlungen	61.000 EUR (1.700 Ermittlungen p.a.)
<u>Gesamt</u>	<u>596.224,70 EUR</u>

Hinweis: Die zusätzlichen Personalkosten bei der Stadtkasse infolge erforderlicher Vollstreckungsmaßnahmen sind hierbei nicht eingerechnet.

4.3 Gegenüberstellung

- **Option 1: Aufgabenerfüllung in eigener Regie:**

Gesamtkosten im ersten Jahr: 594.874,70 EUR
Gesamtkosten ab dem zweiten Jahr: 440.800,00 EUR

Überschuss 1. Jahr: + 105.125,30 EUR
Überschuss 2. Jahr: + 259.200,00 EUR

- **Option 2: Aufgabenerfüllung im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit:**

Gesamtkosten im ersten Jahr: 596.224,70 EUR
Gesamtkosten ab dem zweiten Jahr: 455.650,00 EUR

Überschuss 1. Jahr: + 103.775,30 EUR
Überschuss 2. Jahr: + 244.350,00 EUR

Mit den neuen Verwarnungs- und Bußgeldsätzen des ab 09.11.2021 geltenden Bußgeldkataloges, die sich im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung stellenweise mehr als verdoppelt haben, ist - wie oben dargestellt - von einem nicht unerheblichen Einnahmeüberschuss und damit in jedem Fall von einer auskömmlichen Aufgabenfinanzierung auszugehen. Hieran dürfte sich auch dann nichts ändern, wenn man zeitgleich davon ausgeht, dass der mit Erhöhung der Bußgeldrahmen gewünschte Effekt eintritt und zukünftig weniger Geschwindigkeitsverstöße geahndet werden müssen.

5. Haushaltsrechtliche Bewertung:

Hinsichtlich der haushaltsrechtlichen Auswirkungen sei verwaltungsseitig darauf verwiesen, dass die Übernahme der Überwachung des Fließenden Verkehrs von den Landesbehörden nach § 7 Nr. 4 der LVO über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts (StVRZustV) dem freiwilligen Leistungsbereich entsprechend den Haushaltsvorschriften für den kommunalen Sektor zuzuordnen ist. Dies hat für Speyer als Teilnehmerkommune des rheinland-pfälzischen KEF besondere Bedeutung.

Wie oben dargestellt, rechnet die Straßenverkehrsbehörde aufgrund der geänderten Vorgaben aus dem Bußgeldkatalog inzwischen mit einem vermuteten Überschuss aus der Übernahme der Überwachung des Fließenden Verkehrs durch die kommunale Hand. Vor der Erhöhung der Bußgelder wurde die Verkehrsüberwachung durchweg als defizitäre Aufgabenübernahme vom Land beurteilt.

Sollten sich diese Prognosen nicht erfüllen, besteht weiterhin das Risiko, dass die Kommune zusätzliche freiwillige Leistungen vom Land übernimmt, die nicht auskömmlich zu finanzieren sind, während sie auf der anderen Seite eine auskömmliche Finanzierung von Auftragsangelegenheiten durch das Land fordert.

Bezüglich der Einschätzungen der Kommunalen Finanzaufsicht der ADD Trier zum Freiwilligen Leistungsbereich wird seitens der Verwaltung auf die Beanstandungen des Haushalts 2022 der Stadt Speyer vom 10.02.2022 hingewiesen, insbesondere auf Ziffer 1. der Haushaltsentscheidungen und die Begründung dazu unter Abschnitt II., A., Zu 1.: (Seite 7 f.).

6. Fazit:

Im ersten Jahr ist von einem hohen Kostenaufwand auszugehen, wobei mit einem Überschuss in Höhe von 105.125,30 EUR zu rechnen ist. Ab dem zweiten Jahr kann von einem Überschuss in Höhe von 259.200,00 EUR ausgegangen werden, sofern die Option 1 (Aufgabenerfüllung in eigener Regie) umgesetzt werden soll.

Sollte über eine Kooperation mit den kreisfreien Städten Landau und Neustadt an der Weinstraße (Option 2) nachgedacht werden, ist im ersten Jahr von einem Überschuss in Höhe von 103.775,30 EUR und ab dem zweiten Jahr von 244.350,00 EUR zu rechnen. Über die genauen Rahmenbedingungen der Zweckgemeinschaft bzw. Kooperation ist der entsprechende öffentlich-rechtliche Vertrag auszugestalten. Die ersten Entwürfe der Zweckvereinbarung wurden bereits ausgearbeitet.

Mit der Einführung der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung wird in jedem Fall ein wichtiger und bedeutsamer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen. Die daraus resultierenden Überschüsse sollen nach Möglichkeit für entsprechende Maßnahmen und Projekte auf dem Gebiet der kommunalen Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Es wird abschließend darauf hingewiesen, dass die Berechnungen der zu erwartenden Überschüsse lediglich ein Modell darstellen. Es wurden vorsichtige Schätzungen unter Berücksichtigung der verfügbaren Daten durchgeführt. Es bleiben viele Unwägbarkeiten denkbar, die mit den hier vorliegenden Zahlen variieren können. Auch bestehen in beiden Varianten organisatorische und wirtschaftliche Risiken, die zwingend berücksichtigt werden müssen (Einrichtung einer größeren Bußgeldstelle, künftige Fahrerermittlungen durch den jeweiligen Kommunalen Vollzugsdienst und ggf. weitere Schulungen von Sachbearbeitern, Auswertern und Messpersonal) deren Kosten aufgrund nicht vorliegender Daten bei dem hier durchgeführten Modell noch nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden.

7. Abschluss:

Aus all diesen Gründen soll deshalb jetzt der Beschluss

- zur Übernahme der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Stadt Speyer getroffen und der entsprechende Antrag beim Land Rheinland-Pfalz gestellt werden.
- Im Falle der Übernahme soll die Entscheidung über die Abwicklung der gesamten Überwachungstätigkeit einschließlich Bußgeldsachbearbeitung in vollständiger eigener Regie durch die Stadtverwaltung Speyer erfolgen **oder**
- das „Back-Office“ (die Bußgeldstellensachbearbeitung) in einer kommunalen Zusammenarbeit, durch eine kommunale Zweckvereinbarung, mit den Städten Landau und Neustadt an der Weinstraße erfolgen.