

## Anlage 1

### 1. Ausgangslage:

Am 08.02.10 stellte die Verkehrsdirektion Köln – zuständig für die Stadtgebiete Köln, Leverkusen und die BAB - die Verkehrsunfallzahlen 2009 der Öffentlichkeit vor. Der Redebeitrag von Herrn Polizeipräsident Steffenhagen ist als **Anlage 2** beigefügt.

Zu erkennen ist, dass die Unfallzahlen im Kölner Stadtgebiet in einem stärkeren Maße gesunken sind, als im Landesschnitt. Innerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Verkehrsdirektion ist diese Tendenz im Vergleich zu Leverkusen ebenfalls zu beobachten.

Während die Verkehrsunfälle ohne Personenschaden landesweit um 0,3 % zugenommen haben, sanken sie im gesamten Bereich der Verkehrsdirektion Köln um 4,56 %; in Köln sogar um 5,14 %. Auch bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden und mit getöteten Personen sind die Unfallzahlen in Köln in stärkerem Maße gesunken als im Landesschnitt. Die konkreten Werte können der **Anlage 2** entnommen werden.

Betrachtet man die absoluten Zahlen der Verstöße für das Kölner Stadtgebiet wird jedoch deutlich, dass trotz rückläufiger Entwicklung der Unfallzahlen weiterhin dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen besteht.

#### Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens in Köln im Jahresvergleich (absolute Betrachtung)

	2007	2008	2009
Verkehrsunfälle ohne Personenschaden	38.104	35.206	33.398
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	5.536	5.216	5.055
Verkehrsunfälle mit getöteten Personen	25	19	10

Die vollständige Statistik der Verkehrsdirektion Köln für das Kölner Stadtgebiet ist als **Anlage 3** beigefügt.

Im Gegensatz zu der absoluten Anzahl an Verkehrsunfällen weist die Verunglücktenhäufigkeitszahl eine **Steigerung der Unfälle im Kölner Stadtgebiet gegenüber dem Land um rd. 24 %** aus. (s. **Anlage 3 Seite 8**).

Um die Vergleichbarkeit der Verunglücktenzahlen zu gewährleisten, wird die sog. Verunglücktenhäufigkeitszahl als Kennzahl gebildet, die die statistische Anzahl der tatsächlich Verunglückten in das Verhältnis je 100.000 Einwohner setzt. Hierdurch ist eine Vergleichbarkeit sowohl über Zeiträume als auch von Regionen bundes- oder landesweit gewährleistet.

Die nähere Betrachtung der Ursachen aller tödlich verlaufenen Unfälle durch die Polizei, hat insgesamt drei Hauptunfallursachen ergeben (vgl. **Anlage 2, Seite 2**):

- zu schnelles Fahren

- Missachten einer roten Ampel und
- Fahren unter Alkoholeinwirkung.

Die Statistiken der Polizei weisen aus, dass die Verkehrsunfälle mit Verunglückten in der Ursache **überhöhte Geschwindigkeit um 2,86 % gestiegen ist, während die Anzahl der Verunglückten lediglich um 1,32 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist (s. Anlage 3 Seite 10 und 13).**

Insofern ist für das Kölner Stadtgebiet dringender Handlungsbedarf geboten.

Vor diesem Hintergrund soll die Kontrolle der Hauptunfallursache - zu schnelles Fahren – ausgebaut werden.

## **2. Wirksamkeit von Überwachungen**

In der Literatur zur Wirksamkeit von Überwachungen sind für die abschreckende Wirkung einer Strafe deren Höhe und / oder die Entdeckungswahrscheinlichkeit relevant.

Eine abstrakte Strafandrohung im Gesetz oder auch eine bestimmte Sanktionspraxis allein kann Straftaten sowie Ordnungswidrigkeiten nicht verhindern. Soll eine Strafe oder deren Androhung abschreckend wirken bzw. Wiederholungen verhindern, so muss eine ausreichende Entdeckungswahrscheinlichkeit gegeben sein.

Aus den Theorien zum Strafrecht lassen sich Schlussfolgerungen für das Ordnungsrecht ableiten. So muss beispielsweise der Abschreckungseffekt der Bußgelder stets im Kontext mit der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit gesehen werden. Die alleinige Androhung hoher Bußgelder führt nicht zu einer Verhaltensänderung. Vielmehr muss parallel dazu eine hinreichende Kontrollintensität bestehen. (Ratsvorlage Sauberes und sicheres Köln - Vorbeugen und Ahnden Vorlagennr. 1244/2010)

Diese Schlussfolgerung zieht auch Herr Polizeipräsident Steffenhagen in seinem Redebeitrag zur Vorstellung der Verkehrsunfallzahlen (Anlage 2, Seite 2) in Bezug auf die Zoobrücke. Hier führt er das Absinken der Geschwindigkeit und die damit verbundene Reduzierung des Unfallaufkommens auf die - durch die Stadt Köln veranlassten – kaskadierten Kontrollen auf der Zoobrücke zurück.

Die sinkende Anzahl von Verkehrsverstößen bei den Kontrollstellen der Stufe 1 der Zoobrücke seit Inbetriebnahme im 4. Quartal 2007 lässt ebenfalls diese Schlussfolgerung zu. So sind die Verstöße von rd. 119.600 im Jahr 2008 auf rd. 79.000 im Jahr 2009 gesunken. (vgl. **Anlage 4**)

## **Erfahrungswerte der Zoobrücke:**

Vor Inbetriebnahme der Zoobrücke Stufe 2 + 3 wurden Geschwindigkeitsmessungen mittels Seitenradar erhoben. Diese Messungen wurden für den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht sichtbar durchgeführt, so dass sie das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau vor Einführung der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen widerspiegeln.

Die Messungen wiesen aus, dass sich rd. 68 % der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hielten. Rd. 29,7 % fuhren bis zu 20 km und 2,3% fuhren bis zu 40 km zu schnell.

**Nach Einführung der Geschwindigkeitsüberwachung (Stufe 2 + 3) hielten sich rd. 99,73 % an die vorgeschriebene Geschwindigkeit**, rd. 0,26 % fuhren bis zu 20 km und 0,01 % fuhren bis zu 40 km zu schnell. Die Erfahrungswerte der Geschwindigkeitsüberwachung Stufe 1 sind mit den vor genannten Werten vergleichbar (vgl. **Anlage 4**). Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich um rund 36%.

Diese Werte belegen die nachhaltige Wirksamkeit von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zur dauerhaften Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus und damit auch des Unfallaufkommens.

## **Fazit:**

Um Unfälle mit der Hauptunfallursache zu schnelles Fahren zu reduzieren, sind Kontrollinstrumente nachweislich effektiv. Insofern ist es beabsichtigt, durch einen Ausbau der stationären und der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung die Unfallzahlen weiter zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund soll das Überwachungssystem in Abstimmung mit der Unfallkommission Köln ausgebaut werden.

## **3. Verkehrssituation in Köln**

Die Unfallkommission Köln hat 12 Unfallhäufungsstellen benannt, die dringend einer Geschwindigkeitsüberwachung bedürfen.

Diese Vorschläge wurden auf die Möglichkeit zur Einrichtung entweder einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage oder aber eines mobilen Überwachungsstandortes überprüft.

Die Einrichtung eines stationären Geschwindigkeitsüberwachungsstandortes ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft:

- ◆ Das Fundament muss konfliktfrei zu anderen Installationen gesetzt werden können (Gas, Wasser, Strom, Signal, Telefonkabel etc.).
- ◆ Grundsätzlich muss die Messstelle so anfahrbar sein, dass bei Wartung (Film und ggf. Batteriewechsel) andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie unsere Mitarbeiter weder gefährdet noch stark behindert werden.
- ◆ Im Bereich der Fahrbahnsensoren und deren unmittelbarer Umgebung muss eine homogene Fahrbahn vorhanden sein, die frei von Rissen, ohne Unebenheiten, geringer Spurrillentiefe etc. ist.

Zur Einrichtung eines mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsstandortes müssen ebenfalls bestimmte Voraussetzungen vorliegen:

- ◆ Paralleles Ausrichten der Messgeräte bzw. des Radarwagens zur Fahrbahn
- ◆ Hinreichend gerade Fahrbahnlänge an der Messstelle vorhanden
- ◆ Keine Hindernisse im Messbereich (Stahl und Holzpoller, Fahrzeuge, Menschen)
- ◆ Keine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch das Aufstellen der Messgeräte bzw. Radarwagen

Vor dem Hintergrund der Voraussetzungen für einen mobilen und stationären Standort können an **fünf** Standorten **stationäre Überwachungsanlagen** installiert werden.

An **zwei Standorten** ist lediglich eine **mobile Überwachung** möglich.

Die anderen Standorte haben die Voraussetzungen zur Einrichtung eines mobilen oder stationären Standortes nicht erfüllt.

#### **4. Maßnahmenpaket zur Erhöhung der Verkehrssicherheit:**

##### **4.1 Stationäre Anlagen (Vorschlag Nr. 2 – Ausweitung der stationären Überwachung durch zusätzliche Starenkästen)**

Bei den fünf Standorten, die stationär standorttauglich sind, wurden mittels eines Seitenradargerätes (vgl. Punkt 2 Erfahrungswerte Zoobrücke) Geschwindigkeitsmessungen über einen Zeitraum von 7 Tagen, an 24 Stunden vorgenommen. (vgl. **Anlage 5**).

Die Ergebnisse sehen wie folgt aus:

##### ◆ **Bergisch Gladbacher Str. / AS Holweide /Steyler Str. i.F. Mülheim**

Bei der Messung wurden insgesamt 76.759 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gezählt,

73.319 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hielten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h (innerhalb geschlossener Ortschaft),

3.125 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 73 km/h fuhren (Verwarnungen),

315 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 83 km/h fuhren (Anzeigen) oder mehr

davon fuhren 50 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schneller als 84 km/h und hätten ein Fahrverbot erhalten.

Ein Auszug des Stadtplanes ist als Anlage 6 beigefügt.

◆ **Militärtringstr. / Am Eifeltor / Oberer Komarweg i.F. Raderthal**

Bei der Messung wurden insgesamt 53.101 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gezählt,

49.895 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hielten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h (außerhalb geschlossener Ortschaft),

2.754 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 73 km/h fuhren (Verwarnungen),

452 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 93 km/h fuhren (Anzeigen) oder mehr

davon fuhren 36 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schneller als 94 km/h und hätten ein Fahrverbot erhalten.

Ein Auszug des Stadtplanes ist als Anlage 7 beigefügt.

◆ **Godorfer Hauptstr. / Otto-Hahn-Str. / i.F. Immendorfer Hauptstr.**

Bei der Messung wurden insgesamt 41.674 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gezählt,

36.621 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hielten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h (außerhalb geschlossener Ortschaft),

4.585 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 73 km/h fuhren (Verwarnungen),

468 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 93 km/h fuhren (Anzeigen) oder mehr

davon fuhren 42 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schneller als 94 km/h und hätten ein Fahrverbot erhalten.

Ein Auszug des Stadtplanes ist als Anlage 8 beigefügt.

◆ **Brühler Landstr. / Am Kölnberg i.F. stadtauswärts**

Bei der Messung wurden insgesamt 38.876 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gezählt,

35.754 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hielten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 60 km/h (außerhalb geschlossener Ortschaft),

2.742 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 83 km/h fuhren (Verwarnungen),

380 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 103 km/h fuhren (Anzeigen) oder mehr

davon fuhren 36 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schneller als 103 km/h und hätten ein Fahrverbot erhalten.

◆ **Frankfurter Str. / Theodor-Heuss-Str. i.F. Gremberghoven**

Bei der Messung wurden insgesamt 15.649 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gezählt,

15.295 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer hielten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h (innerhalb geschlossener Ortschaft),

335 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 73 km/h fuhren (Verwarnungen),

19 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überschritten die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der Form, dass sie mit einer Geschwindigkeit von bis zu 83 km/h fuhren (Anzeigen) oder mehr

davon fuhren 3 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schneller als 84 km/h und hätten ein Fahrverbot erhalten.

Insofern erscheint es sinnvoll, an drei der fünf Standorte stationär die Geschwindigkeit zu überwachen.

**Bewertet man die Qualität und die Quantität der an jedem Standort vorgenommenen Verkehrsverstöße (innerhalb des Messzeitraumes) in Verbindung mit der Qualität und der Quantität der an jedem Standort stattgefundenen Unfälle, so ist eine Überwachung an den folgenden drei Standorten zwingend notwendig:**

- ◆ **Bergisch Gladbacher Str. / AS Holweide /Steyler Str. i.F. Mülheim**
- ◆ **Militärringstr. / Am Eifeltor / Oberer Komarweg i.F. Raderthal**
- ◆ **Godorfer Hauptstr. / Otto-Hahn-Str. / i.F. Immendorfer Hauptstr.**

#### **4.2 Mobile Überwachung (Vorschlag Nr. 1 – Neuorganisation und Umstrukturierung der Geschwindigkeitsüberwachung)**

Neben der Polizei sind nach § 48 Abs. 3 OBG auch die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen zuständig. Ihre Zuständigkeit erstreckt sich – anders als die der Polizei - nur auf die Überwachung an Gefahrenstellen (siehe Runderlass d. Innenministers vom 31.08.05– 44 – 57.04.05 – 3/71).

Die mobile Geschwindigkeitsüberwachung der Stadt Köln stellt somit eine wesentliche Komponente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Köln dar.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Kontrollintensität und Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit (vgl. Punkt 2) ist unterstützend zu dem Aspekt der stationären Messung, bei der eine Art Gewöhnungseffekt eintritt, die mobile Überwachung auszubauen, so dass das Gefühl des Bürgers verstärkt wird, dass er an jedem Ort und zu jeder Zeit mit einer mobilen Überwachung rechnen muss.

Derzeit wird an rd. 620 Standorten im Kölner Stadtgebiet (Unfallhäufungspunkten, schutzwürdigen Bereichen) die Geschwindigkeit mobil überwacht.

Aktuell liegen dem Ordnungs- und Verkehrsdienst weitere 250 Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und der Unfallkommission zur Einrichtung von Standorten im Stadtgebiet vor. Diese Standorte werden kontinuierlich einer Prüfung hinsichtlich der rechtlichen und technischen Messbarkeit unterzogen. Nach den Erfahrungen der Vergangenheit führen rd. ein Drittel der Anregungen zur endgültigen Einrichtung von Standorten, d.h. rd. 80 weiteren Standorten.

Mit den vorhandenen 5 Radarwagen können die bisher eingerichteten Standorte in einem vertretbaren Umfang abgedeckt werden.

Die durch die aktuelle Prüfung hinzukommenden neuen Standorte können mit den bisherigen Ressourcen nicht mehr verantwortlich überwacht werden.

Bei rd. 8.150 mobilen Überwachungsstunden / Jahr (Jahr 2009) errechnet sich unter Zugrundelegung von 620 Standorten und 5 Radarwagen eine durchschnittliche Überwachung je Standort von 13,14 Std. / Jahr.

Mit der Anschaffung von zwei weiteren Radarwagen könnten die Überwachungszeiten der bisherigen Standorte erhöht und noch weitere Standorte überwacht werden. Die Kontrolldichte und –intensität würde steigen. Die Sicherheit auf Kölner Straßen würde ansteigen.

## 5. Zeit-Maßnahmen-Plan

07.10.2010 Beschluss des Rates

### Stationäre Überwachung

41. – 48. KW	Ausschreibung und Vergabe
49. – 52. KW	Rüstzeiten Auftragnehmer
01. – 06. KW	Installation Anlagen/Eichung
07. – 08. KW	Inbetriebnahme

### Mobile Überwachung

41. – 48. KW	Ausschreibung und Vergabe
41. – 52. KW	Beschaffung Fahrzeuge aus RV AWB
November 2010	Stellenbesetzung, Einarbeitung und Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Qualifizierung der Mitarbeiter im Technischen Außendienst mit anschließender Zertifizierung durch die Herstellerfirma
49. – 52. KW	Rüstzeiten Auftragnehmer
01. – 04. KW	Installation Anlagen/Eichung
05. - 06. KW	Inbetriebnahme

## 6. Finanzierung - Aufwand und Erträge

**Die in dieser Ratsvorlage erhaltenen Aufwände und Erträge sind im Haushaltsplanentwurf für die Jahre 2010 / 2011 bereits enthalten.**

### 6.1 Stationäre Überwachung

#### Fallzahlen:

Werden die Erfahrungswerte bei anderen stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auch hier zugrunde gelegt, so kann mit durchschnittlich rd. 4.000 Verstößen je Anlage gerechnet werden.

#### Aufwand:

Einmalige Investitionsmittel in 2010:

147.000 EUR    Ausrüstung 3 Standorte incl. Messgeräte

Jährlicher Aufwand ab 2011ff:

60.000 EUR	Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
	die Personalaufwände werden unter Punkt 6.2 ausgewiesen
<hr/>	
60.000 EUR	Gesamtaufwand jährlich (ohne Anschaffungskosten)

Ins Haushaltsjahr 2010 entfallen 20.000 EUR Betriebs- und Unterhaltungsaufwand.



**Erträge:**

12.000 Verstöße entsprechen einem Ertrag von insgesamt rd. 235.000 EUR für alle drei Anlagen im Haushaltsjahr 2011, 155.000 EUR in 2012 und 118.000 EUR ab 2013.

Die nachhaltige Wirksamkeit von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen schlägt sich auch in den Erträgen nieder, so dass ab dem Haushaltsjahr 2012 die Erträge sinken werden.

**6.2 Mobile Überwachung****Fallzahlen:**

Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass durch eine Verdichtung der Kontrollen die Fallzahlen nicht linear ansteigen werden.

Einer vorsichtigen Schätzung zufolge würden beim 6. und 7. Radarwagen lediglich 50 % der Geschwindigkeitsübertretungen der bisherigen Radarwagen anfallen; also insgesamt rd. 37.900 Fälle (18.950 je Radarwagen).

**Aufwand:**

Vereinzelte Kommunen (z.B. Bonn) haben in jüngster Vergangenheit den Versuch unternommen, die Radarwagen und die Messergeräte sowie einen Fahrer bei einem externen Anbieter zu mieten, statt wie in Köln eigenes Gerät und ausgebildete Fahrer des eigenen Personals einzusetzen.

Es muss erwähnt werden, dass der Vertragspartner im Bonner Modell zwar einen Fahrer stellt, jedoch weiterhin ein Mitarbeiter des Technischen Außendienstes bei den Radarmessungen anwesend sein muss, der die Messungen vornimmt und die Verantwortung übernimmt, da die Privatanbieter nicht ohne Anwesenheit eines Verantwortlichen der Ordnungsbehörde kontrollieren dürfen.

In Köln wurde dieses Modell (jedoch ohne externen Fahrer) auch einmal - befristet für die Zeit eines längerfristigen Ausfalls eines Radarwagens – erprobt.

Sämtliche Großstädte Deutschlands haben jedoch – wie in Köln – eigenes Gerät und Mitarbeiter. In diesem Fall kann Personal flexibler und kostengünstiger eingesetzt werden. Insofern wird Köln auch in diesem Fall erneut den Kauf der Geräte bevorzugen.

Einmalige Investitionsmittel in 2010:

150.000 EUR    2 Radarwagen incl. der Überwachungsanlagen

Entgegen der ursprünglichen Kalkulation der Maßnahme 324.3 Nr. 1 sind im Folgenden geänderte Aufwende und Erträge abgebildet. Diese basieren auf einer zwischenzeitlich erfolgten Konkretisierung der ersten Hochrechnung sowohl auf der Aufwands- als auch Ertragsseite. Insgesamt entsteht gegenüber der ursprünglichen Berechnung jedoch kein weiterer Zuschussbedarf.

Jährlicher Sach- und Personalaufwand ab 2011:

30.000 EUR	Betriebsaufwand
154.000 EUR	4 Stellen Technischer Außendienst E5 (Durchschnittliche Personalkosten 2009)
90.800 EUR	2 OWIG-Sachbearbeiter Fließender Verkehr E 8
58.000 EUR	1,5 Stellen Fahrerermittlung der Bewertung E 5 TVöD
<u>37.000 EUR</u>	1,0 Stelle Datenerfassung der Bewertung E 3 TVöD
369.800 EUR	Gesamtaufwand jährlich (ohne Investitionsmittel)

Ins Haushaltsjahr 2010 entfallen 7.500 EUR Betriebs- und 61.200 EUR Personalaufwand.

### **Erträge:**

Es errechnen sich jährliche Gesamterträge ab 2011 für die Aufstockung um zwei Fahrzeuge von insgesamt rd. 765.000 EUR.

## **7. Bedarfsfeststellung und Art der Ausschreibung**

Ausgehend vom Gesamtauftragsvolumen ist die Maßnahme öffentlich auszuschreiben. Infolge des straffen Zeit-Maßnahme-Plans werden die Ausschüsse gebeten, auf ihren Vergabevorbehalt zu verzichten, so dass nach erfolgter Ausschreibung keine erneute Vorlage an die Entscheidungsträger vorgesehen wird.

## **8. Öffentlichkeitsarbeit**

Die Übertretung von Verhaltensregeln im Straßenverkehr wie z.B. die Überschreitung der maximalen Höchstgeschwindigkeit gefährdet andere Menschen und vor allem schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Die Einhaltung dieser Verhaltensregeln muss auch durch Überwachungsmaßnahmen sichergestellt werden.

Verkehrsmaßnahmen sind jedoch dann am wirkungsvollsten, wenn sie die Zielgruppe erreichen und von dieser akzeptiert werden. Ziel des Ordnungs- und Verkehrsdienstes ist es daher, mit einem größtmöglichen Maß an Transparenz zu arbeiten. Den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern sollen die neuen Überwachungsmaßnahmen im Vorfeld bekannt sein.

Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein werden bei jedem Einzelnen vorausgesetzt. Sofern die Verhaltensregeln trotzdem missachtet werden, müssen jedoch die aus der Überwachung resultierenden Sanktionen getragen werden.

Folgende begleitende öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sind geplant, um die Bürgerinnen und Bürger umfassend vorzubereiten und zu informieren:

- gemeinsame Pressekonferenz mit der Verkehrsdirektion der Polizei Köln zur gesamten Thematik Geschwindigkeitsüberwachung / Unfallzahlen
- Bereitstellung von Informationen im städtischen Internet
- Information über die Variotafeln der Verkehrsleitzentrale (z.B. „Fuß vom Gas - verstärkte Tempokontrollen im Stadtgebiet“)
- Mitteilung an alle Bezirksvertretungen über den Beschluss des Rates
- Pressearbeit