



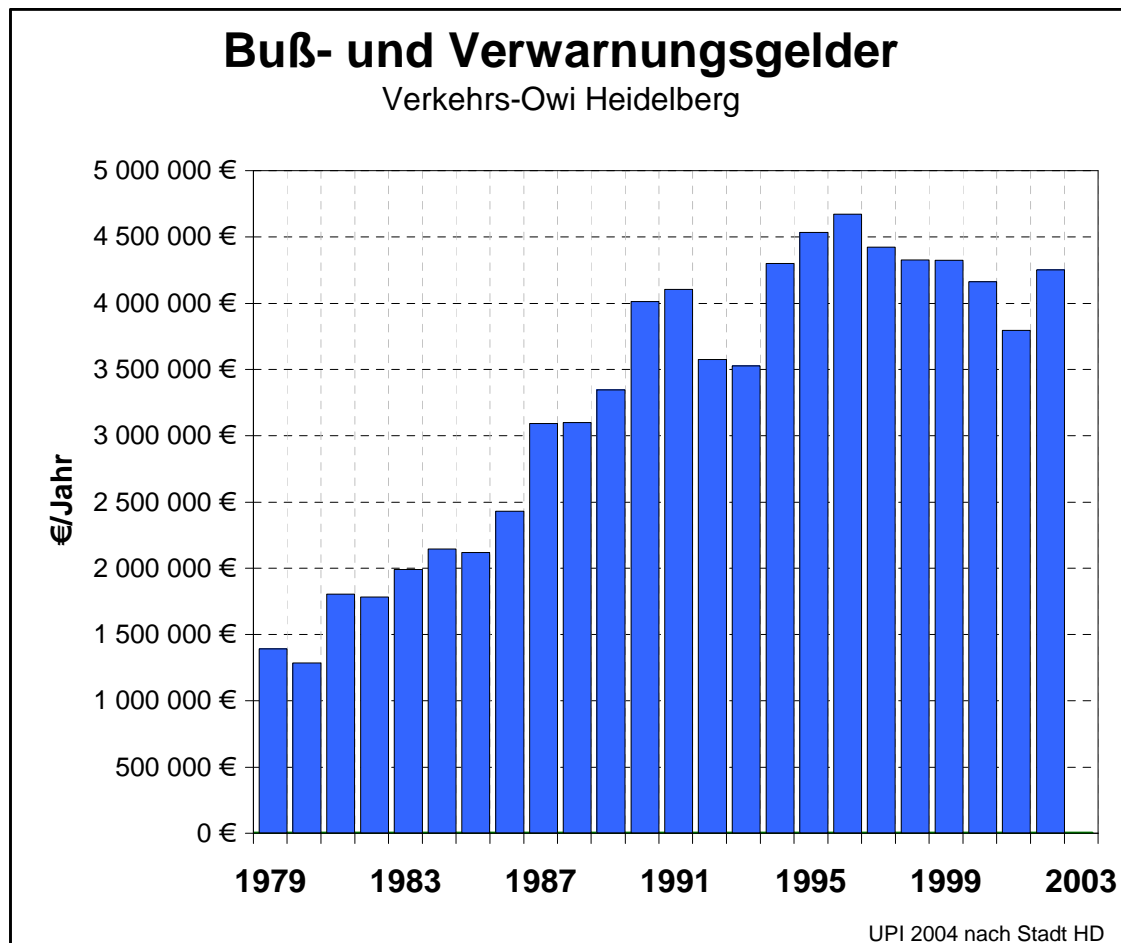
## Ordnungswidrigkeiten und Regelverstöße im Verkehr in Heidelberg

In den letzten Jahren hat die Zahl der Regelverstöße im Straßenverkehr in Heidelberg zugenommen. Die Ursache liegt darin, dass viele Verstöße heute nicht mehr geahndet werden können, da der Personalbestand der Überwachungsorgane abgebaut wurde.

In Heidelberg wurde vor einem Vierteljahrhundert der Gemeindevollzugsdienst (GVD) gegründet, um die Polizei bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zu entlasten. 1993 hatte der GVD noch 27 Mitarbeiter. In dieser Zeit führte die Polizei innerorts sowohl Geschwindigkeitskontrollen als auch Kontrollen des ruhenden Verkehrs durch. Durch den Präsenzerlass des Landes Baden-Württemberg wurden 1997 Routineaufgaben der Polizei auf die Kommunen übertragen. Dadurch hat die Polizei ihre Tätigkeit auf diesen Gebieten nahezu eingestellt, die Aufgaben der innerörtlichen Geschwindigkeitskontrollen und der Kontrollen des ruhenden Verkehrs müssen heute vom GVD wahrgenommen werden. Die Polizei führte seither Geschwindigkeitskontrollen nur noch auf den Außerortsstraßen Heidelbergs durch. Gleichzeitig hat der Verkehrsdruck durch die gestiegene Anzahl von Kraftfahrzeugen zugenommen. Obwohl also die Aufgaben des GVD in den letzten Jahrzehnten deutlich gewachsen sind, wurde sein Personalbestand in den letzten Jahren nicht erhöht, sondern sogar von 27 auf 24 Mitarbeiter reduziert.

Zum 1. Januar 2005 trat das Gesetz zur Reform der Verwaltungsstruktur (kurz: Verwaltungsreform) in Kraft, das der baden-württembergische Landtag im Juni 2004 beschlossen hat. Danach führt die Polizeidirektion Heidelberg ab 1.1.2005 überhaupt keine Geschwindigkeitskontrollen mehr durch. Die Geschwindigkeitsüberwachung der Polizei wurde dem Rechtsamt der Stadt Heidelberg, Abteilung Ordnungswidrigkeiten, angegliedert. Anders als bei der Übernahme anderer Ämter im Zuge der Verwaltungsreform wie z.B. Forstamt, Lebensmittelüberwachung, Gewerbeaufsicht oder Schulamt wechselten jedoch für die Verkehrsüberwachung keine Mitarbeiter/innen zur Stadt. Der GVD muss diese zusätzlichen Aufgaben mit derselben Personalstärke wie bisher übernehmen.

Die Grafik „Buß- und Verwarnungsgelder Heidelberg“ zeigt die Entwicklung der Buß- und Verwarnungsgelder im Verkehr. Während diese in den 80er Jahren deutlich anstiegen, gingen sie seit Mitte der 90er Jahre parallel zum Abbau der Personalstärke beim GVD zurück.

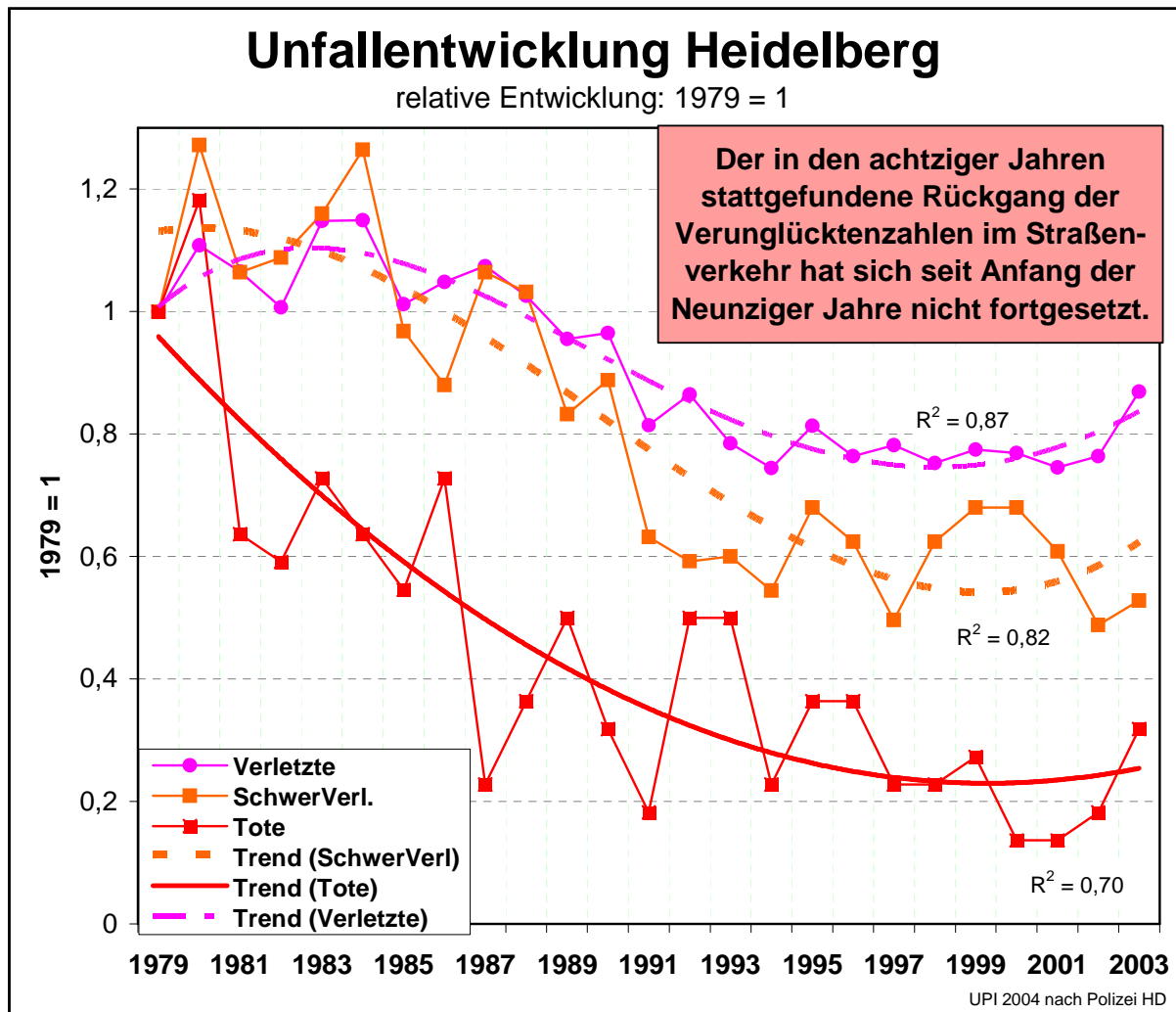


Diese Entwicklung hat Auswirkungen auf verschiedenen Ebenen. Die Ahndungsdichte ist in manchen Bereichen heute so gering, dass es billiger ist, den PKW ins Park- oder Halteverbot zu stellen als ins Parkhaus zu fahren, da die Wahrscheinlichkeit eines Bußgeldes zu gering ist, um die Parkgebühren im Parkhaus zu überschreiten. Beispiele sind die Plöck, in der zu jeder Tages- und Nachtzeit permanent Dutzende von Fahrzeugen im absoluten Halteverbot stehen und den nicht-motorisierten Verkehr gefährden, der Fußgängerbereich, der in den letzten Jahren in immer mehr Bereichen (Fischmarkt, Heumarkt, Universitätsplatz) zunehmend als Parkplatz dient oder zahlreiche Radwege, die zugeparkt werden (siehe untenstehendes Beispiel Radweg Brückenkopfstraße).



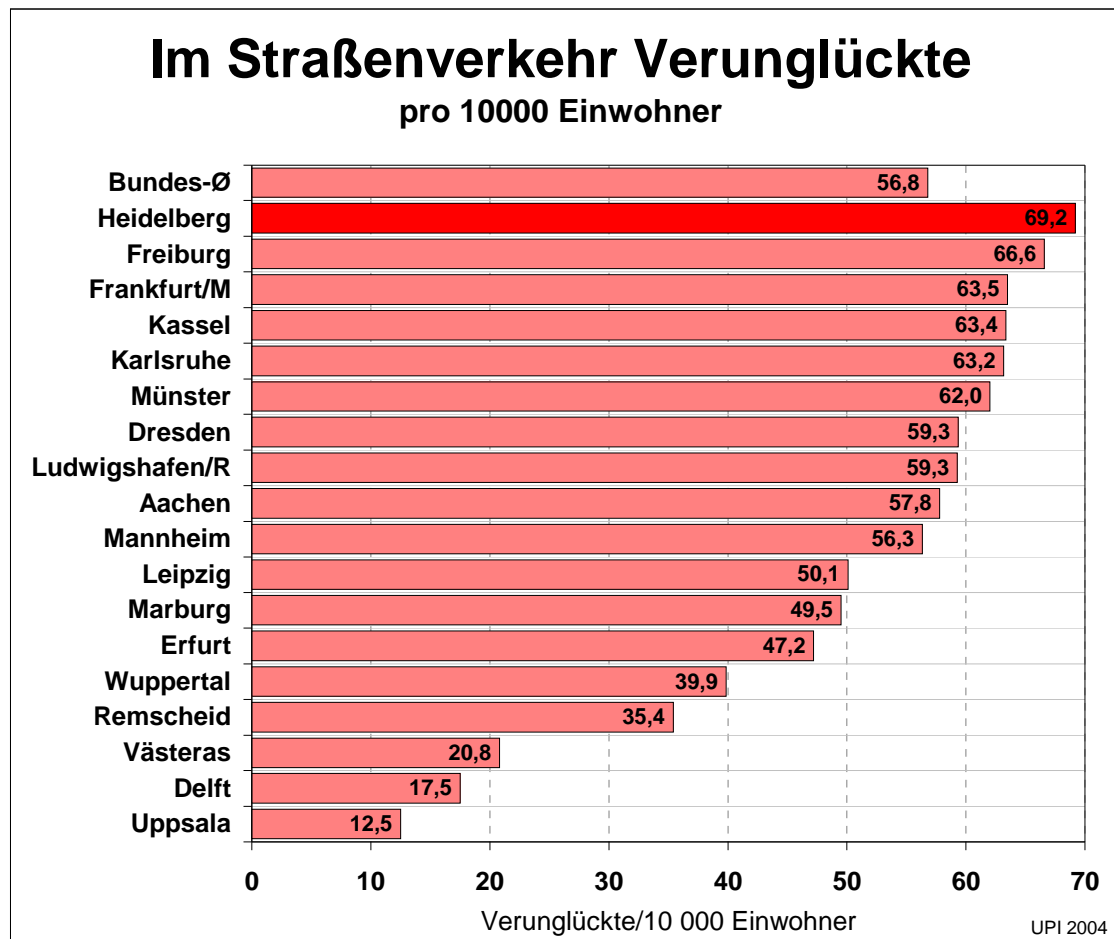
Seit Jahren führt der Gemeindevollzugsdienst zusammen mit der Polizei und der Berufsfeuerwehr Schwerpunktaktionen durch, um das Zuparken von Feuerwehr-Zufahrten zu verhindern. Die reale Kontrolldichte ist insgesamt jedoch wesentlich zu gering. Trotz der Schwerpunktaktionen sind in der Altstadt und in Stadtteilen mit alten Ortskernen die Straßen häufig so zugeparkt, dass sowohl Lieferfahrzeuge als auch Rettungsfahrzeuge nicht mehr durchkommen. Dies könnte im Notfall katastrophale Folgen haben.

In Heidelberg ist in den letzten Jahren auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit eine Stagnation eingetreten. (siehe Grafik „Unfallentwicklung Heidelberg“) Eine von mehreren Ursachen dürfte der Rückgang des Überwachungsdrucks sein.



In den 80er Jahren war in Heidelberg die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten um ca. 60%, die der Schwerverletzten um 40% und die der Leichtverletzten um 20% zurückgegangen. In den 90er Jahren hat sich dieser Trend nicht mehr fortgesetzt. In den letzten Jahren lagen die Verunglückten-Zahlen ungefähr so hoch wie vor 15 Jahren. Im Vergleich dazu gingen in anderen Städten in der Bundesrepublik Deutschland die Verunglücktenzahlen auch in den letzten 15 Jahren weiter zurück.

Die Grafik „Im Straßenverkehr Verunglückte pro 100 000 Einwohner“ zeigt das Unfallrisiko im Jahr 2003 in Heidelberg im Vergleich zu dem anderer deutscher und ausländischer Städte. Aus der Grafik ist ersichtlich, dass das Unfallrisiko in Heidelberg inzwischen über dem Bundesdurchschnitt und zum Teil deutlich über dem anderer vergleichbarer Städte liegt.



Der Abbau der Personalstellen bei dem GVD wurde verschiedentlich mit der in Zeiten knapper Kassen notwendigen Einsparung von Stellen begründet. Eine Einsparung von Personal an dieser Stelle führt jedoch nicht zu Einsparungen, sondern im Gegenteil zu Mehrkosten.

Der Rechenschaftsbericht 2002 der Stadt Heidelberg weist zum ersten Mal eine Aufschlüsselung der Teilbudgets des Rechtsamts<sup>1</sup> auf. Danach standen 2002 dem Bereich „Regelungen des Straßenverkehrs/Verkehrssicherung“

Ausgaben von 3 532 231 €  
 Einnahmen von 4 675 578 € gegenüber. Der Bereich erwirtschaftete also einen  
**Überschuss von 1 143 348 €.**

In diesen Zahlen ist sowohl die Tätigkeit des GVD als auch z.B. die Verarbeitung von Anzeigen und Verwarnungen der Polizei (Rotlichtverstöße, Gurtanlegepflicht) und der stationären Anlagen enthalten.

Die folgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse einer betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Berechnung des GVD in Heidelberg.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Rechenschaftsbericht 2002 der Stadt Heidelberg, Amt 30, Seite 3

<sup>2</sup> Rechenschaftsbericht 2002 der Stadt Heidelberg, Amt 30, und Amt für Stadtentwicklung und Statistik

<b>Fließender Verkehr</b>	<b>2003</b>
Verwarnungen bei Geschwindigkeitsverstößen	52379
Anzeigen bei Geschwindigkeitsverstößen	2588
davon Verwarnungen durch GVD, ohne stationäre Anlagen	33703
davon Anzeigen durch GVD, ohne stationäre Anlagen	1718
Verwarnungsgelder GVD Geschwindigkeitsverstöße	505 545 €
Bußgelder GVD Geschwindigkeitsverstöße	68 720 €
Summe Verwarnungs- und Bußgelder GVD	574 265 €
Kosten Mitarbeiter GVD	- 225 000 €
Kosten Mitarbeiter Innendienst für GVD	- 290 982 €
Summe Kosten Mitarbeiter Geschwindigkeitsüberwachung GVD	- 515 982 €
Überschuss Geschwindigkeitsüberwachung GVD	58 283 €
Einnahmen zu Kosten Geschwindigkeitsüberwachung	111%
Überschuss pro Mitarbeiter	5 083 €

Tabelle 1: Betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnung GVD Bereich Überwachung Geschwindigkeitsverstöße im Jahr 2003<sup>3</sup>

<b>Ruhender Verkehr</b>	<b>2003</b>
Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, GVD	159680
Verwarnungsgelder GVD ruhender Verkehr	1 916 161 €
Kosten Mitarbeiter GVD	- 855 000 €
Kosten Mitarbeiter Innendienst	- 427 500 €
Summe Kosten Mitarbeiter ruhender Verkehr	- 1 282 500 €
Überschuss ruhender Verkehr	633 661 €
Einnahmen zu Kosten ruhender Verkehr	149%
Überschuss pro Mitarbeiter	22 234 €

Tabelle 2: Betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnung GVD Bereich Ruhender Verkehr im Jahr 2003<sup>4</sup>

<b>Gesamtrechnung GVD</b>	<b>2003</b>
Gesamtkosten GVD	- 1 798 482 €
Einnahmen GVD	2 490 426 €
Überschuss GVD	691 944 €
Einnahmen zu Kosten	138%
Überschuss pro Mitarbeiter	17 313 €

Tabelle 3: Betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnung GVD gesamt im Jahr 2003

Insgesamt ergeben sich allein in der betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Bilanz Überschüsse von rund 17 000 Euro pro Mitarbeiter und Jahr. Damit liegen die Einnahmen pro Mitarbeiter beim 1,4-fachen seiner Gesamtkosten. Bei einer

<sup>3</sup> da die durchschnittliche Höhe der Verwarnungs- und Bußgelder nicht bekannt ist, wurde als Durchschnitt jeweils mit dem niedrigsten Verwarnungsgeld in Höhe von 15 € und dem niedrigsten Bußgeld bei Anzeigen in Höhe von 40 € gerechnet. Dadurch liegt das Ergebnis weit auf der sicheren Seite.

<sup>4</sup> angenommenes durchschnittliches Verwarnungsgeld 12 €. Da dieses wahrscheinlich zu niedrig ist, liegt die Rechnung auf der sicheren Seite.

Aufstockung der Stellenzahl des GVD würden diese Überschüsse pro Mitarbeiter zwar leicht sinken, aber z.B. bei einer Herstellung der früheren Personalstärke von 27 Planstellen auf alle Fälle weit im positiven Bereich verbleiben.

Nicht enthalten in diesen Zahlen sind die volkswirtschaftlichen Gewinne durch die Tätigkeit des GVD in Form einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, aber auch durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und ein allgemein steigendes Gefühl der Verantwortlichkeit für das eigene Handeln unter den Verkehrsteilnehmern. Diese Nutzenarten sind zwar in ihrem monetären Wert nur schwer quantifizierbar, ihr Wert liegt jedoch in jedem Falle deutlich über Null.

Die in den letzten Jahren praktizierte Einsparung von Personalstellen beim städtischen Gemeindevollzugsdienst ist also keine sinnvolle Sparmaßnahme. Sie verschärft im Gegenteil die Einnahmeprobleme im städtischen Haushalt und führt zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit auf Heidelbergs Straßen.

Heidelberg liegt in der Personalstärke seiner Verkehrsüberwachung deutlich unter der anderer Städte. So arbeiten z.B. in der Nachbarstadt Ludwigshafen am Rhein 54 Bedienstete der Stadt im Außendienst an der Überwachung des Verkehrs (ruhender Verkehr und Geschwindigkeitsüberwachung). Die Personalstärke der Verkehrsüberwachung liegt damit in Ludwigshafen bezogen auf die Einwohnerzahl um 105% und bezogen auf die Zahl der Kraftfahrzeuge um 73% höher als in Heidelberg. Die Verkehrsüberwachung in Ludwigshafen arbeitet wirtschaftlich und erzielt einen Überschuss. Ludwigshafen hat heute ein geringeres Unfallrisiko im Straßenverkehr als Heidelberg (siehe Grafik auf Seite 4).

### **Lösungsmöglichkeiten**

Heidelberg stand Ende der 80er Jahre in der Verkehrssicherheit unter deutschen Städten an einer Spitzenposition. Um mit den in anderen Städten seither stattgefundenen Verbesserungen Schritt halten zu können, müssen in Zukunft verstärkte Anstrengungen übernommen werden. Um die durch den Rückzug der Polizei aus innerstädtischen Geschwindigkeitskontrollen und aus der Überwachung des ruhenden Verkehrs übernommenen Aufgaben erfüllen zu können und mit den durch den zunehmenden Verkehr gewachsenen Aufgaben Schritt halten zu können, muss der Gemeindevollzugsdienst durch Personalaufstockung wieder ausgebaut werden.