

**Bericht  
über die Ergebnisse  
des Konzeptes  
„Optimierung der Verkehrsüberwachung“**

Der Haushalts- und Finanzausschuss (Land) hat am 21.02.2014 das Konzept zur Optimierung der Verkehrsüberwachung zur Kenntnis genommen und den Senator für Inneres und Sport gebeten, über die ersten Ergebnisse der Maßnahmen bis zum Jahresende 2014 zu berichten.

Dieser Berichtsbitte ist das Ressort am 16.01.2015 nachgekommen.

Aus dieser Sitzung resultierte die Bitte des Haushalts- und Finanzausschusses an den Senator für Inneres, im September 2015 einen ausführlichen Sachstandsbericht zur Umsetzung des Verkehrsüberwachungskonzeptes vorzulegen und gleichzeitig das ursprüngliche Konzept zur Verkehrsüberwachung auf Basis der aktuellen empirischen Ergebnisse neu zu bewerten. Dieser Bitte wird hiermit nachgekommen.

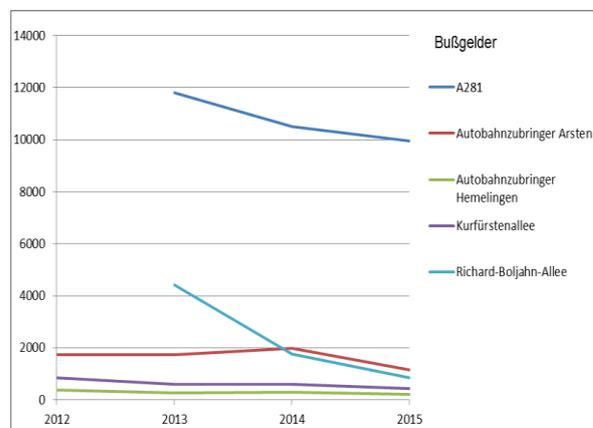
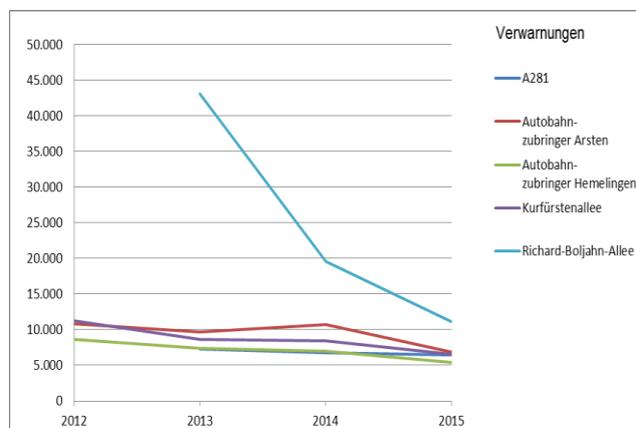
**Einleitung**

Ziel des Konzeptes ist, sowohl die Überwachung des ruhenden, als auch des fließenden Verkehrs auszubauen, um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Neben der Modernisierung und Neubeschaffung von technischen Anlagen sieht das Konzept die schrittweise Ausweitung der Personalstärke durch Refinanzierung vor. Diese Maßnahmen sind weitestgehend umgesetzt. Hierzu wird unter „Umsetzung der Einzelmaßnahmen“ konkreter berichtet.

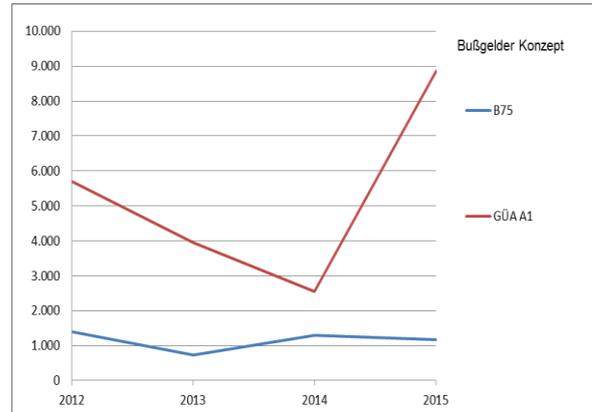
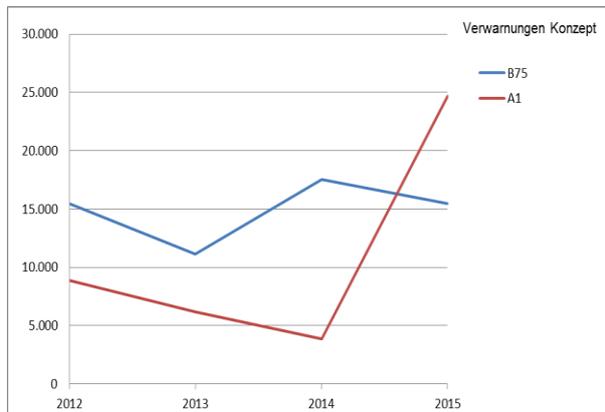
Aufgrund der notwendigen Gremienbeteiligungen und den daraus folgenden Beschlusslagen konnte mit der Umsetzung erst Anfang 2014 begonnen werden. Insofern konnten in der für 2013 vorgesehenen Stufe 1 keine Effekte erzielt werden. Die nachfolgende Berichterstattung stellt daher vordergründig auf die Evaluation der Optimierungsmaßnahmen auf der Stufe 2 und 3 ab.

Das Ressort beobachtet schon seit Jahren fortlaufend die Entwicklung der Fallzahlen und Einnahmen hinsichtlich der Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie der stationären Anlagen. Insgesamt ergibt sich seit dem Konzept zugrundeliegenden Basisjahr 2012 die nachfolgend abgebildete Entwicklung, getrennt nach Maßnahmen zur Überwachung des fließenden Verkehrs aus dem Konzept sowie den Maßnahmen, die nicht optimiert wurden.

Dabei ist generell festzustellen, dass alle Maßnahmen seit dem Basisjahr 2012 zunächst eine rückläufige Tendenz aufzeigen. Diese Entwicklung entspricht dem bei stationären Anlagen in der Regel besonders hoch ausfallenden Gewöhnungseffekt, infolgedessen die Vorgangszahlen kontinuierlich zurückgehen.



Bei den Maßnahmen zur Überwachung des fließenden Verkehrs aus dem Konzept lässt sich vor der Optimierung eine vergleichbare rückläufige Entwicklung feststellen wie bei den übrigen, oben aufgeführten Maßnahmen. Diese wird jedoch, dargestellt in den nachfolgenden Diagrammen, seit der Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen im Falle der A 1 deutlich umgekehrt oder wie auf der B 75 zumindest aufgefangen.



Ausschlaggebend für den Rückgang der Fallzahlen sind vermutlich mehrere Faktoren. Einige davon wurden bereits in der Berichterstattung vom 16.01.2015 benannt und dauern unverändert an. Dazu gehören

- der Bekanntheitsgrad der Anlagen
- die Navigationsgeräte mit GÜA-Erkennung
- die Raddurchsagen, sog. Blitzermeldungen
- die Witterungsbedingungen
- die technischen Ausfälle
- Ausfälle durch Baustelleneinrichtungen

Als weiterer Grund wird vermutet, dass die Verkehrsteilnehmer sich an die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten halten, weil durch gezielte Maßnahmen, beispielsweise dem bundes- und europaweiten 24-Stunden-Blitzmarathon, ein Umdenken erfolgt ist. Parallel dazu wurde das Verkehrszentralregister reformiert. Mit einem Fahrerlaubnisentzug ist bereits ab sieben Punkten im Verkehrszentralregister zu rechnen. Die Verkehrsteilnehmer passen die Fahrweise an mit der Folge, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen seltener ein Bußgeld und einen Punkteintrag nach sich ziehen. Insofern ist das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit erfüllt.

### Umsetzung der Einzelmaßnahmen

Wie aus den Diagrammen hervorgeht, konnte die anderweitig kontinuierlich rückläufige Fallzahlenentwicklung bei den stationären Anlagen durch die im Jahre 2014 und 2015 deutlich eingetretenen Optimierungseffekte aufgefangen werden.

Nachfolgend werden im ersten Abschnitt die Ergebnisse der Stufe 2 aus dem Jahr 2014 sowie der Stufe 3 des Jahres 2015 bis zum 30.06.2015 und einer zusätzlichen Hochrechnung zum Jahresabschluss 2015 dargestellt. Es soll im zweiten Abschnitt dieses Berichtes ebenfalls dargestellt werden, wie durch eine Anpassung der Fallzahlen aus den bisherigen Ergebnissen eine neue Bewertung vorgenommen werden könnte.

### Technische Maßnahmen:

#### Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung B 75

Bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage der Bundesstraße 75 sind Anfang 2014 die Kameraeinschübe von analog auf digital umgerüstet worden.

Ziel dieser Optimierung war es, mittels einer gesteigerten Verwertbarkeit der Aufnahmen 5.025 Vorgänge an Verwarnungen und 1.675 Bußgeldvorgänge zusätzlich zu erreichen. Aufgrund der Annahmen des Basisjahres 2012 wurden für die Anlage insgesamt 20.477 Vorgänge Verwarnungen und 3.067 Vorgänge Bußgeld erwartet.

Zum Ende des Jahres 2014 konnte festgestellt werden, dass die Erwartung der Optimierung bei den Vorgängen Verwarnung eingetreten ist. Die Fallzahlen konnten um 6.407 erhöht werden und haben damit den erwarteten Optimierungseffekt um 1.382 Vorgänge übertroffen. Darüber hinaus konnte durch die Optimierung der anderweitig aufgrund des Gewöhnungseffektes zu erwartende jährliche Abfall der Vorgangszahlen, im Mittel um 18,66% bei Verwarnungen und 23,98% bei Bußgeldern, aufgefangen werden.

Bei den Bußgeldvorgängen konnte der Optimierungseffekt von 1.675 nicht erreicht werden. Dennoch konnte mit insgesamt 1.304 Bußgeldvorgängen im Jahre 2014 die anderweitig rückläufige Tendenz zumindest temporär aufgehalten werden.

Die Fallzahlen sind tendenziell in 2015 etwas rückläufig. Durch den Bekanntheitsgrad der Anlage für den regelmäßig verkehrenden Pendlerverkehr sind Verstöße gegen die Geschwindigkeit geringer. Zusätzlich ist die Verkehrsbelastung der Strecke sehr hoch, so dass durch Staubildung die erlaubte Geschwindigkeit kaum gefahren werden kann. Ebenso ist die B 75 als Umleitungsstrecke bei Baustellen im auswärtigen Streckennetz stark belastet, so dass die erlaubte Geschwindigkeit kaum überschritten werden kann.

Fallzahlen				2014	Differenz Konzept/Ist 2014	Jahr 2015 (Hochrechnung)	Differenz Konzept / Ist 2015
Verwarnungen	Basiswert Konzept 2012	15.452	Ausgangswert 2013	11.148	-4.304	9.068	-6.384
	Optimierung Konzept	5.025	Optimierung	6.407	1.382	6.386	1.361
			Optimierung inkl. kalk. Abfall	8.487		7.474	
	Gesamt 2012	20.477	Gesamt	17.555	-2.922	15.454	-5.023
Bußgelder	Basiswert Konzept 2012	1.392	Ausgangswert 2013	736	-656	559	-833
	Optimierung Konzept	1.675	Optimierung	568	-1.107	605	-1.070
			Optimierung inkl. kalk. Abfall	745		667	
	Gesamt 2012	3.067	Gesamt	1.304	-1.763	1.164	-1.903

### Geschwindigkeitsmessanlage A 1

Die Geschwindigkeitsmessanlage auf der Autobahn 1 in Fahrtrichtung Hamburg wurde komplett erneuert. Mit dieser Anlage können nunmehr alle drei Fahrstreifen überwacht werden. Die Anlage ist nach Eichung seit dem 10.02.2015 in Betrieb. In den Monaten August bis Dezember 2014 war die Anlage komplett außer Betrieb mit der Folge, dass eine Überwachung nicht möglich war.

Die Altanlage in Fahrtrichtung Osnabrück mit der Messung von nur einem Fahrstreifen wurde nach der Eichung, die sich nochmals verzögert hatte, am 12.03.2015 wieder in Betrieb genommen. Grund für den Ausfall beider Anlagen war die notwendige technische Umstellung der Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA), die in der Zuständigkeit des Amtes für Straßen und Verkehr liegt.

Die Erneuerung bzw. technische Anpassung hatte zur Folge, dass die für die 32. Kalenderwoche 2014 vorgesehene Optimierung erst in der 11. Kalenderwoche 2015 beginnen konnte. Die erwartete Erhöhung der Gesamtfallzahlen konnte daher noch nicht erreicht werden. Der Ausfall der Anlage über insgesamt 7 Monate (technische Umstellung der VBA, Technik und Bau der Neuanlage) hat somit zu starken Rückläufen im Jahre 2014 geführt. Die aktuellen Zahlen zeigen jedoch, dass die Fallzahlen seit Inbetriebnahme kontinuierlich steigen. Die Prognose für 2015 liegt zwar derzeit noch leicht unter dem vorgesehenen Soll, es wird jedoch damit gerechnet, dass die Erwartungen trotz der fehlenden zwei Monate des Jahres 2015 erreicht werden.

Fallzahlen					Differenz Konzept / Ist
Verwarnungen	Basiswert Konzept 2012 (Soll)	8.875	Tatsächlicher Ausgangswert 2013	6.189	-2.686
	Optimierung Konzept 2014	7.212	Tatsächliche Steigerung 2014	-2.325	-9.537
	Gesamt Konzept 2014	16.087	Gesamt 2014	3.864	-12.223
			Ausgangswert 2014	7.728	-1.147
	Optimierung Konzept 2015	18.700	Optimierung	16.958	-1.742
			Optimierung inkl. kal. Abfall	17.947	
	Gesamt Konzept 2015	27.575	Gesamt 2015	24.686	-2.889
Bußgelder	Basiswert Konzept 2012	5.706	Tatsächlicher Ausgangswert 2013	3.948	-1.758
	Optimierung Konzept 2014	2.423	Optimierung 2014	-1.399	-3.822
	Gesamt Konzept 2014	8.129	Gesamt 2014	2.549	-5.580
			Ausgangswert 2014	5.098	-608
	Optimierung Konzept 2015	6.300	Optimierung 2015	3.750	-2.550
			Optimierung inkl. Abfall 2015	4.451	
	Gesamt Konzept 2015	12.006	Gesamt 2015	8.848	-3.158

### Stationäre Rotlichtüberwachung

In der stationären Rotlichtüberwachung wurden zum Jahresbeginn 2014 die vorhandenen vier analogen Kameras durch digitale ersetzt, um eine bessere Auswertung des Bildmaterials zu erreichen. Im Optimierungskonzept wurde die Annahme getroffen, dass diese Maßnahme zu einer Erhöhung der Fallzahlen von 4.200 auf 5.200 Bußgeldfälle führen könnte. Tatsächlich wurden im Jahr 2014 5.301 Fälle erreicht. Damit wurde die Konzepterwartung um 101 Vorgänge übertroffen. Für das Jahr 2015 wird nach derzeitigem Stand erwartet, dass das Ziel erreicht wird und die Zahlen weiter steigen. Die mit dem Konzept verbundene Erwartung wurde damit erfüllt.

Fallzahlen			Jahr 2014	Differenz Konzept / Ist 2014	Jahr 2015 (Hochrechnung)	Differenz Konzept / Ist 2015
Bußgelder	Basiswert Konzept	4.200	Ausgangswert	4.200	4.200	0
	Optimierung Konzept 2014	1.000	Tatsächliche Steigerung	1.101	1.000	0
	Gesamt für 1 Kfz.	5.200	Gesamt	5.301	5.200	0

### Abstandsmessfahrzeug für stationäre Messungen

Die Neubeschaffung eines Abstandsmessfahrzeuges war lt. Konzept für die 22. Kalenderwoche 2015 vorgesehen.

Aufgrund diverser zu klärender Fragen zur Geschwindigkeitsmessanlage auf der Autobahn 1 wurde eine andere Priorität gesetzt und die Umsetzung der Maßnahme „neues Abstandsmessfahrzeug“ vorgezogen. Das Fahrzeug wird seit Januar 2015 eingesetzt.

Allerdings ist der volle Messbetrieb erst im Mai 2015 erreicht worden, da die Eichung der verschiedenen Messstellen erst zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen werden konnte.

Es wurde im Konzept die Annahme getroffen, dass durch die Messungen mit dieser neu eingeführten Technik 23.000 Vorgänge Bußgeld erzielt werden. Nach Auswertung erster Ergebnisse zeichnet sich ab, dass diese Fallzahlen nicht erreichbar sein werden.

Insbesondere die Auswertung der Fälle gestaltet sich sehr zeitintensiv und ist nicht, wie vom Hersteller versprochen, in kurzer Zeit zu erledigen. Aus diesem Grund ist die Messhäufigkeit geringer als die Dauer der Auswertung. Ebenso ist die Anzahl der gemessenen Fahrzeuge deutlich höher, als die tatsächlich festgestellten Verstöße. Die deutlich „positiveren“ Ergebnisse weniger anderer Bundesländer (meist Flächenländer mit deutlich größerem Autobahnstreckennetz), die bereits mit diesem Messverfahren arbeiten, konnten auf Bremen nicht übertragen werden. Diese waren jedoch ebenso eine Grundlage für die Berechnungen, die im Konzept angenommen wurden.

Da es sich um eine Neuanschaffung handelt, konnte 2012 als Basisjahr nicht herangezogen werden. Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Fallzahlen			Differenz Konzept / Ist
Bußgelder	Basiswert Konzept 2012	Tatsächlicher Ausgangswert 2013	
	Optimierung Konzept 2015	Tatsächliche Steigerung 2015 (hochgerechnet) 4.590	
	Gesamt für 1 Kj. 23.000	Gesamt 2015 4.590	-18.410

#### Geschwindigkeitsmessfahrzeug -neu- für mobile Messungen

Die Neubeschaffung des mobilen Geschwindigkeitsmessfahrzeuges war für die 22. Kalenderwoche des Jahres 2015 geplant. Die Ausschreibung für ein solches Messgerät nebst Kraftfahrzeug hat sich als sehr zeitintensiv erwiesen. Letztlich ist der Start dieser Maßnahme noch weiter im Verzug, da das für dieses Messgerät technisch erforderliche Kraftfahrzeug auf dem Markt nicht mehr erworben werden konnte. Nach erneuter Prüfung steht nunmehr fest, dass das neue mobile Messfahrzeug voraussichtlich im Oktober 2015 in Betrieb genommen werden kann.

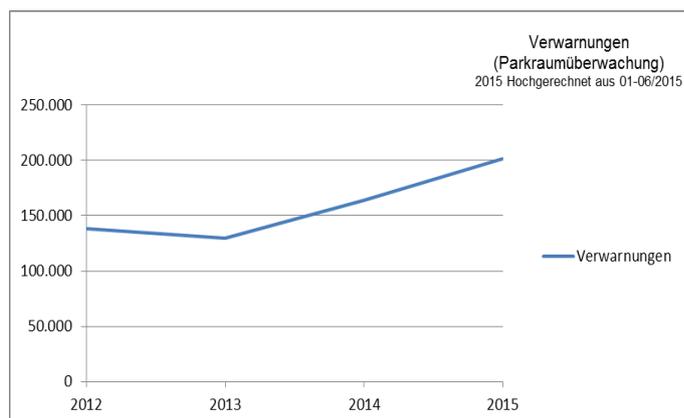
#### Überwachung ruhender Verkehr

Das Konzept sieht eine Aufstockung der Verkehrsüberwacher/innen im ruhenden Verkehr auf insgesamt 25 Vollzeiteinheiten (VZE) vor. In Anlehnung an die Ergebnisse aus dem Projekt „Stadtamt zukunftssicher gestalten“ wurde von einer monatlichen Vorgangszahl von 850 pro Verkehrsüberwacher/in ausgegangen. Damit verbunden war eine Steigerungserwartung auf insgesamt 214.000 Verwarnungen im ruhenden Verkehr im Jahr 2014 und 255.000 Vorgängen im Jahr 2015.

Obwohl die Überwachung des ruhenden Verkehrs von Witterungsbedingungen, Schwerpunktsetzungen in den Stadtteilen sowie Großveranstaltungen abhängig ist, wurde die mit dem Konzept verbundene Erwartung von 850 monatlichen Verwarnungen pro Verkehrsüberwacher/in sowohl im Jahr 2014 als auch im Jahr 2015 nicht nur erreicht, sondern im Durchschnitt um fast 100 Vorgänge übertroffen, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht.

Fallzahlen pro AiP/ Monat	Jan.	Febr.	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Ø
2014	1153	1103	1163	909	826	928	968	875	864	1032	1079	417	943
2015	833	905	959	937	773	1121							921

Insgesamt ist seit der schrittweisen Umsetzung der Personalverstärkung ein deutlicher Anstieg bei den Verwarnungen im ruhenden Verkehr zu verzeichnen, und zwar von 138.448 im Jahre 2012 auf 201.244 im Jahre 2015 (Hochrechnung) wie aus dem nachfolgenden Diagramm hervorgeht.



Dennoch wird das gemäß Konzept vorgesehene Optimierungsziel von 255.000 Verwarnungen im Jahr 2015 aller Wahrscheinlichkeit nach nicht erreicht werden können.

Aufgrund der starken personellen Fluktuation, die im Weiteren noch erläutert wird, kann die vom Konzept veranschlagte Zielzahl von 25 Verkehrsüberwacher/innen (VZE) im dauerhaften Einsatz zum jetzigen Zeitpunkt nicht gewährleistet werden. In der Folge sind die Vorgangszahlen hinter den Konzepterwartungen zurückgeblieben.

Fallzahlen			Differenz Konzept / Ist		
Verwarnungen	Basiswert Konzept 2012	140.000	Tatsächlicher Ausgangswert 2013	129.744	-10.256
	Optimierung Konzept 2014 (Stufe 2)	74.200	Tatsächliche Steigerung in 2014	34.357	-39.843
	Gesamt Konzept 2014	214.200	Gesamt 2014	164.101	-50.099
	Optimierung Konzept 2015 (Stufe 3)	115.000	Tatsächliche Steigerung in 2015 (hochgerechnet)	71.500	-43.500
	Gesamt Konzept 2015	255.000	Gesamt 2015	201.244	-53.756

## Finanzielle Auswirkungen

### Einnahmeerwartung und Einnahmen 2014, erstes Halbjahr 2015 und Prognose für 2015

Im Ressorthaushalt waren für das Haushaltsjahr 2014 insgesamt 13.069 Tsd. Euro an Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern aus der Verkehrsüberwachung veranschlagt. Das Einnahme-Ist belief sich auf 13.161 Tsd. Euro. Das Konzept ist, ausgehend von einer planmäßigen Umsetzung der Maßnahmen, von einer Gesamteinnahmeerwartung von 14.640 Tsd. Euro für alle Maßnahmen aus der Verkehrsüberwachung ausgegangen. Der Haushaltsanschlag liegt somit um 1.571 Tsd. Euro unter der Konzeptannahme; das Haushalts-Ist (13.161 Tsd. Euro) unterschreitet die Konzeptannahme um 1.479 Tsd. Euro.

Im laufenden Haushaltsjahr sind 13.323 Tsd. Euro an Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung veranschlagt. Auf Basis des Controllingberichtes 06/2015 werden ein voraussichtliches Soll und Ist in Höhe von rd. 13.343 Tsd. Euro prognostiziert. Die

Einnahmeerwartung gemäß Konzept beträgt für das laufende Haushaltsjahr 18.094 Tsd. Euro. Dabei war davon ausgegangen worden, dass die Maßnahmen planmäßig umgesetzt sind und somit entsprechende finanzielle Effekte über den Anschlag hinaus entstehen. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden.

Unter Einbeziehung des Ist-Ergebnisses für 2013 ergibt sich in der Übersicht folgendes Bild:

	2013	2014	Prognose 2015
Anschlag	13.382	13.069	13.323
Soll	13.722	13.508	13.343
Ist	12.716	13.161	13.343
Differenz Ist /Soll	-1.006	-347	0
Ist-Veränderung zum Vorjahr		445	182
Steigerung aus Konzept		1.571	4.771
Gesamteinnahmeerwartung		14.640	18.094
Abweichung Ist / Erwartung		-1.479	-4.751

Aus der tabellarischen Darstellung ist ersichtlich, dass es gegenüber dem Haushaltsjahr 2013 im vergangenen Jahr zu einer tatsächlichen Einnahmesteigerung von 445 Tsd. Euro gekommen ist. Für das laufende Jahr wird eine weitere Steigerung um 182 Tsd. Euro prognostiziert. Waren aufgrund der im jeweils laufenden Haushaltsjahr erfolgten Soll-Veränderungen in den beiden vergangenen Jahren im Jahresergebnis noch Mindereinnahmen erzielt worden, wird in diesem Jahr zum jetzigen Zeitpunkt von einem insgesamt ausgeglichenen Ergebnis ausgegangen.

Gleichwohl sind Maßnahmen zu ergreifen, um einerseits eine weitere Verbesserung der Einnahmeergebnisse zu erreichen, andererseits die Einnahmeerwartung so anzupassen, dass eine realistische Möglichkeit besteht, diese zu erreichen.

Deutlich wird, dass der Kontrolldruck sowohl in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung als auch in der Überwachung des ruhenden Verkehrs erhöht wurde und in den leicht erhöhten Einnahmen eine erste Wirkung zeigt. Andere Elemente aus dem Überwachungskonzept konnten aufgrund der beschriebenen Sachverhalte bislang nicht in dem gewünschten Umfang zur Einnahmeverbesserung beitragen.

### **Personelle Maßnahmen**

Zur Optimierung der Überwachung sowohl des fließenden Verkehrs als auch des ruhenden Verkehrs ist neben der Modernisierung und dem Ausbau der technischen Überwachung zusätzliches refinanziertes Personal einzusetzen. Die Maßnahmen sollen abhängig von der Dauer der Einstellungs- und Beschaffungsmaßnahmen und den Möglichkeiten der Finanzierung durch die Einnahmen aus Buß- und Verwarnungsgeldern sukzessive umgesetzt werden.

Für die der Polizei Bremen zugeordneten Maßnahmen der Stufen 1 und 2 des Konzeptes (Technische Optimierung der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der B 75 und der Rotlichtüberwachungsanlagen, Ertüchtigung der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der A 1, Personalverstärkung in der mobilen Verkehrsüberwachung) wurden folgende refinanzierte Stellen eingerichtet und besetzt:

- 1,5 VZE Auswertung des Bildmaterials (Beschäftigte, EG 5 TV-L)
- 2,0 VZE Messbeamte mobile Verkehrsüberwachung (Bes.Gr. A9).

Die Besetzung erfolgte durch die Einstellung von Beschäftigten bzw. die Umbuchung von Polizeibeamt/innen in die refinanzierten Stellen.

In der 3. Stufe sind in 2015 folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 1,0 VZE Auswertung des Bildmaterials (Beschäftigte, EG 5 TV-L)
- 2,0 VZE Messbeamte mobile Verkehrsüberwachung (Bes.Gr. A9/A10)

Das erforderliche Personal (2,0 VZE) für das Abstandsmessfahrzeug ist entsprechend auf refinanzierte Stellen umgebucht. Die Stelle für die Auswertung des Bildmaterials wurde zum 01.09.2015 besetzt.

Zur Abarbeitung der zusätzlichen Vorgänge, die durch die Verstärkung der Überwachung des fließenden Verkehrs durch die Polizei Bremen und des ruhenden Verkehrs durch die Verkehrsüberwachung im Stadtamt Bremen verursacht werden, ist eine zeitgleiche personelle Verstärkung der Bußgeldstelle im Stadtamt Bremen erforderlich. Als erster Schritt wurden daher entsprechend der Stufen 1 bis 3 des Konzeptes folgende zusätzliche refinanzierte Stellen eingerichtet und (- zum Teil durch Umbuchung -) besetzt:

- 3,77 VZE Clearingstelle (Beschäftigte, EG 5 TV-L),
- 5,48 VZE Sachbearbeitung Verwarnungen (Beschäftigte, EG 8 TV-L),
- 2,14 VZE Sachbearbeitung Bußgeldverfahren (Beschäftigte, EG 8 TV-L).

Im Jahresdurchschnitt 2012 stand dem Stadtamt für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ein Beschäftigungsvolumen von 13,49 VZE zur Verfügung. Der Jahresdurchschnitt 2014 betrug 14,81 VZE und zur Jahresmitte 2015 18,21 VZE. Auf eine erfolgte Ausschreibung zur Einstellung von Angestellten im Polizeidienst sind ca. 160 Bewerbungen eingegangen. Derzeit läuft das Auswahlverfahren. Es wird davon ausgegangen, dass spätestens Anfang 2016 alle refinanzierten Stellen in der Verkehrsüberwachung besetzt sein werden.

Die starke personelle Fluktuation im Bereich der Überwachung des ruhenden Verkehrs zeigt sich in der nachstehenden Tabelle.

	Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Ø
Anzahl AiP im Einsatz (VZÄ) pro Monat 2014	13,93	13,9	14,3	14,46	15,32	15,03	14,38	13,94	14,00	14,19	13,86	20,45	14,81
Anzahl AiP im Einsatz (VZÄ) pro Monat 2015	18,17	18,04	18,19	18,33	18,69	17,82							18,21

Die Personalbedarfe in der Bußgeldstelle waren Gegenstand einer umfassenden Untersuchung im Projekt „Stadtamt zukunftssicher gestalten“. Das Fallzahlenaufkommen hat unmittelbaren Einfluss auf die Vorgangsmenge bei der Bußgeldstelle und erfordert dabei eine stetige Anpassung des Personals. Die Berechnungen haben ergeben, dass für die vollständige Umsetzung des Konzeptes 40,49 VZE im Bereich Bearbeitung Verkehrsordnungswidrigkeiten erforderlich sind. Aktuell sind 38,18 VZE im Bereich Verkehrsordnungswidrigkeiten besetzt. Dadurch kann derzeit das Fallzahlenaufkommen bearbeitet werden. Maßnahmen zur Besetzung des noch ausstehenden Stellenvolumens werden in Abhängigkeit mit weiteren Umsetzungsmaßnahmen aus dem Konzept eingeleitet.

### **Anpassung des Konzeptes**

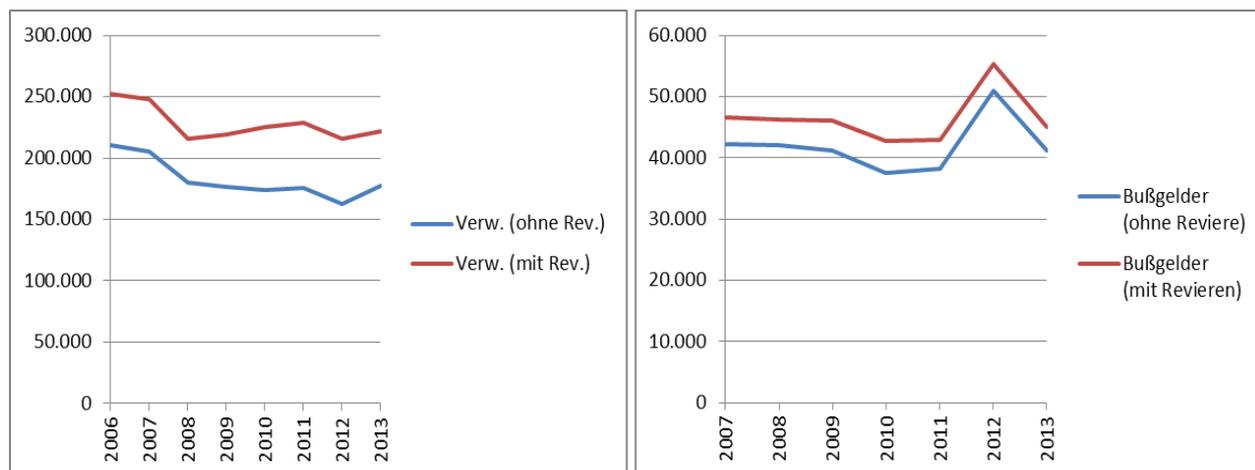
Ausgangslage des Konzeptes ist das Jahr 2012. Aufgrund der hohen Zahlen bei den Bußgeldern ergab sich eine hohe Einnahmeerwartung. Das Verhältnis von Bußgeldern zu Verwarnungen lag im Jahr 2012 bei 1:3. Dieses Verhältnis wurde für alle Optimierungsmaßnahmen übernommen.

Die Fallzahlenerwartungen stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen insgesamt wurden auf Grundlage des Jahres 2012 fortgeschrieben.

Mittlerweile wurde festgestellt, dass sich insbesondere das Verhältnis zwischen Bußgeldern und Verwarnungen differenziert je nach Maßnahme darstellt und die Fallzahlen aller stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen weiter rückläufig sind.

Darüber hinaus ging das Konzept auf Grundlage des Gesamtwertes für das Jahr 2012 von der Gesamtanzahl 50.000 Bußgeldern und 160.000 Verwarnungen bei der Polizei Bremen aus.

Wie aus den nachfolgenden Diagrammen hervorgeht, erwiesen sich diese Werte rückblickend betrachtet als nicht durchgehend repräsentativ für die übrigen Jahre. Bei den Verwarnungen der Polizei Bremen lag der Wert im Jahre 2012 unter dem Durchschnitt der Jahre vor der Optimierung. Die Bußgeldvorgänge lagen im Jahr 2012 hingegen deutlich über denen der Vorjahre.



Vor diesem Hintergrund sollen die Ausgangswerte für die Jahre 2015 und 2016 auf einen Mittelwert von 173.000 für Verwarnungen und 39.500 für Bußgelder (ohne Reviere) angepasst werden.

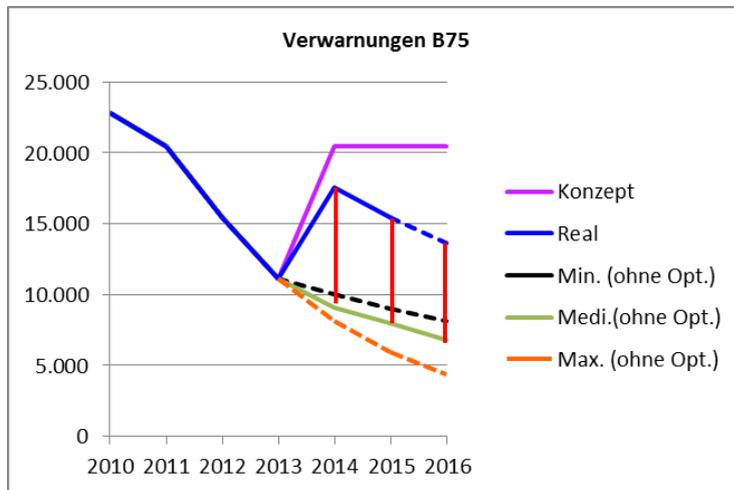
Anpassung der Konzeptwerte für die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der B 75

Rückblickend betrachtet ist bei der Entwicklung des Basiswertes für Verwarnungen und Bußgelder aus der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der B 75 ab Anfang 2012 ein ausgeprägter Rückgang der Vorgangszahlen zu verzeichnen. Der durchschnittliche Rückgang vor der Optimierung belief sich bei den Verwarnungen im Vier-Jahres-Mittel auf -18,66% und bei den Bußgeldern auf -23,98%.

	Verwarnungen	Änderung zum Vj.	4-Jahres-Mittel	Bußgelder	Änderung zum Vj.	4-Jahres-Mittel
<b>2007</b>	11.597			2.298		
<b>2008</b>	18.927	63,21%		1.763	-23,28%	
<b>2009</b>	25.465	34,54%		2.204	25,01%	
<b>2010</b>	22.813	-10,41%	-18,66%	1.830	-16,97%	-23,98%
<b>2011</b>	20.508	-10,10%		1.836	0,33%	
<b>2012</b>	15.452	-24,65%		1.392	-24,18%	
<b>2013</b>	11.148	-27,85%		736	-47,13%	
<b>2014</b>	17.555	57,47%		1.304	77,17%	
<b>2015</b>	15.454	-11,97%		1.164	-10,74%	

Dieser Entwicklungsverlauf des Basiswertes war zum Zeitpunkt der Konzeptentwicklung im Jahre 2013 noch nicht erkennbar. Aufgrund der Vorjahresentwicklungen wurde ein Abfall der Vorgangszahlen in diesem bis dahin einmalig hohen Ausmaß nicht erwartet. Infolgedessen ging das Konzept von einem konstanten Basiswert basierend auf den Vorgangszahlen des Jahres 2012 aus, die bereits um fast 25% unter den Werten des Vorjahres lagen. Ein weiterer Rückgang des Basiswertes wurde aufgrund des bis dahin einmalig hohen Vorjahresrückgangs nicht erwartet. Tatsächlich entwickelte sich der Basiswert jedoch entgegen der

Konzeptannahme noch weiter und stärker rückläufig als im Vorjahr. Ohne die bereits getroffenen Optimierungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass dieser Trend weiter kontinuierlich rückläufig gewesen wäre. Das nachstehende Diagramm zeigt dies exemplarisch für Verwarnungen. Hier wird jeweils der kalkulierte minimale (-10%), der durchschnittliche (-18,66%) und der maximale (-27%) Abfall dargestellt. Beim durchschnittlichen Wert wurde ab 2015 angenommen, dass sich der Abfall parallel zum Realwert im Jahre 2015 mit -12% entwickeln würde.



Kalkulierte Optimierung inklusive Abfall:

2014: 8.487  
2015: 7.474  
2016: 6.353

Die im ersten Abschnitt ausgewiesenen Optimierungswerte ergeben sich aus der Differenz des Vorjahreswertes zum aktuellen Jahreswert. Tatsächlich ist diese Differenz jedoch aufgrund des kalkulierten jährlichen Abfalls noch größer, so dass die Optimierungsmaßnahmen diese zusätzlich auffängt.

Bei der Anpassung der Konzeptwerte für Verwarnungen und Bußgelder wird daher der jährliche Abfall, resultierend unter anderem aus dem Gewöhnungseffekt, miteinkalkuliert. Dieser Rückgang betrug nach der Optimierung basierend auf den hochgerechneten Vorgangszahlen 12% bzw. 11% (s. Tabelle oben). Deshalb wird von einer zeitweisen Abschwächung des langjährigen Trends ausgegangen und die neuen Erwartungszahlen für das Jahr 2015 mit -12% bzw. -11% parallel zur Hochrechnung 2015 und für das Jahr 2016 prognostisch jeweils mit -15% zum Vorjahr kalkuliert.

Darüber hinaus lässt sich im Verhältnis von Bußgeldern zu Verwarnungen auf der B75 über die Jahre ein stetig steigender Verwarnungsanteil erkennen. In den letzten drei Jahren (2013-2015) betrug dieser nie über 7%. Die angepassten Optimierungswerte sollen daher diesem Verhältnis von 14:1 Rechnung tragen.

Insgesamt werden die Konzeptwerte für die Vorgangszahlen auf der B75 daher wie folgt angepasst:

		Konzept	Anpassung 2015	Anpassung 2016
<b>Basiswert (inkl. Abfall)</b>	<b>Verwarnungen</b>	15.452	7.980	6.800
	<b>Bußgelder</b>	1.392	500	430
<b>Optimierung ohne/inkl. Abfall</b>	<b>Verwarnungen</b>	5.025	6.400	5.150
			7.500	6.350
	<b>Bußgelder</b>	1.675	600	490
			650	570
<b>Gesamt</b>	<b>Verwarnungen</b>	20.477	15.480	13.150
	<b>Bußgelder</b>	3.067	1.150	1.000

Anpassungswerte gerundet.

Die grau schraffierten Flächen stellen die Optimierungswerte inklusive des kalkulierten Abfalls dar.

## Anpassung der Konzeptwerte für die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der A 1

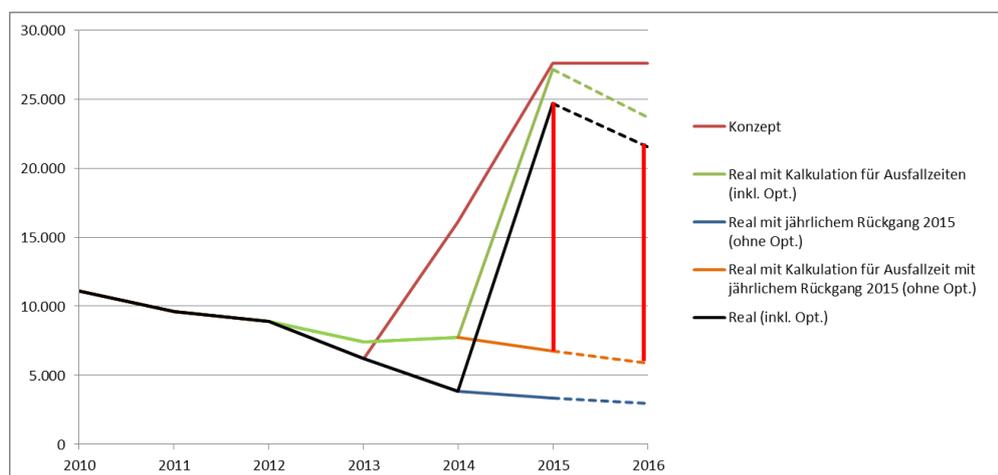
Die Fallzahlen sind in den letzten vier Jahren vor der Optimierung jährlich um fast 13% bzw. 14% zurückgegangen. Dies wird aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Das Ausmaß des Rückgangs bei den Basiswerten für Verwarnungen und Bußgelder war zum Zeitpunkt der Konzepterarbeitung unter anderem auch aufgrund temporärer Ausfälle der Anlage im Jahre 2013 nicht erkennbar. Infolgedessen wurde im Konzept auf Grundlage der Werte aus dem Jahr 2012 von einem konstanten Basiswert von 8.875 Verwarnungen und 5.706 Bußgeldern ausgegangen. Tatsächlich sank jedoch aufgrund der Ausfallzeiten der Anlage der reale Basiswert weiter.

	Verwarnungen	Änderung zum Vj.	4-Jahres-Mittel	Bußgelder	Änderung zum Vj.	4-Jahres-Mittel
<b>2007</b>	11.597			7.280		
<b>2008</b>	10.984	-5,29%		7.361	1,11%	
<b>2009</b>	12.845	16,94%		8.566	16,37%	
<b>2010</b>	11.074	-13,79%	-12,80%	7.220	-15,71%	-13,76%
<b>2011</b>	9.627	-13,07%		6.617	-8,35%	
<b>2012</b>	8.875	-7,81%		5.706	-13,77%	
<b>2013</b>	7.427	-16,32%		4.738	-16,97%	
	6.189	-30,28%		3.948	-30,81%	
<b>2014</b>	7.728	4,06%		5.098	7,61%	
	3.864	-37,57%		2.549	-35,55%	
<b>2015</b>	24.684			8.848		

Die grau schraffierten Flächen beinhalten hochgerechnete Werte für die Ausfallzeiten.

Wie bereits im ersten Abschnitt dargestellt, konnte die Optimierung aufgrund vorausgegangener Ausfallzeiten der Anlage von 6 Monaten und notwendiger technischer Anpassungen im Jahr 2014 erst ab Februar bzw. März 2015 umgesetzt werden. Die empirischen Ergebnisse der letzten Monate seit Inbetriebnahme der Anlage lassen jedoch wie im Konzept angenommen auf ein Verhältnis von 1:3 bei Bußgeldern zu Verwarnungen schließen.

Bei der Anpassung der Konzeptwerte wird von einem jährlichen Rückgang von 12,8% bei Verwarnungen und 13,76% bei Bußgeldern ab 2015 ausgegangen, der von der Optimierung aufgefangen wird.



Vor diesem Hintergrund werden die Konzeptwerte wie folgt angepasst:

		Konzept 2015	Anpassung 2015	Anpassung 2016
<b>Basiswert (inkl. Abfall)</b>	<b>Verwarnungen</b>	8.875	6.750	5.850
	<b>Bußgelder</b>	5.706	4.400	3.380
<b>Optimierung ohne/inkl. Abfall</b>	<b>Verwarnungen</b>	18.700	17.000	14.800
			17.950	15.650
	<b>Bußgelder</b>	6.300	3.750	3.250
			4.450	3.850
<b>Gesamt</b>	<b>Verwarnungen</b>	27.575	24.700	21.500
	<b>Bußgelder</b>	5.706	8.850	7.630

Anpassungswerte gerundet.

Die grau schraffierten Flächen stellen die Optimierungswerte inklusive des kalkulierten Abfalls dar.

Die Basiswerte für die Jahre 2015 und 2016 wurden auf Grundlage einer Hochrechnung für die Ausfallzeiten der Anlage berechnet.

#### Anpassung der Konzeptwerte für die mobile Abstandsmessung

In den ersten sechs Monaten der Inbetriebnahme des Abstandsmessgerätes wurden insgesamt 2.256 Fallzahlen erbracht. Aufgrund einer leicht steigenden Tendenz wird für 2015 ein Wert von 5.000 bzw. 5.500 Fällen für das Jahr 2016 als realistisch angesehen.

		Konzept	Anpassung 2015	Anpassung 2016
<b>Bußgelder</b>	<b>Optimierung</b>		5.000	5.000
	<b>Gesamt</b>	23.000	5.000	5.500

#### Anpassung der Konzeptwerte für die Überwachung des ruhenden Verkehrs auf 25 VZE

Wie bereits im ersten Abschnitt dargelegt unterliegt die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch Angestellte im Polizeidienst des Stadtamtes Bremen hohen Personalfluktuationen. Zeitintensive Ausschreibungs-, Auswahl- und Ausbildungsverfahren führen zu Verzögerungen bei der Nachbesetzung von Stellen. Die Erhaltung der vom Konzept angenommenen 25 VZE im Einsatz über ein ganzes Jahr hinweg erscheint daher zu ehrgeizig. Die ursprüngliche Konzeptzielzahl von 25 VZE sollte daher auf 22 VZE im Einsatz angepasst werden. Dies entspricht insgesamt 30.600 Verwarnungen jährlich weniger als im Konzept kalkuliert. Da die Konzeptzielzahl, wie im ersten Abschnitt erläutert, prognostisch erst ab Januar 2016 erreicht wird, soll auch der ursprüngliche Konzeptwert für 2015 entsprechend des Mittelwertes von 18,21 VZE im Einsatz angepasst werden.

	Konzept	Anpassung 2015	Anpassung 2016
<b>Basiswert 2012</b>	140.000	140.000	140.000
<b>Optimierung</b>	115.000	45.742	84.400
<b>Gesamt</b>	255.000	185.742	224.400

Im Rahmen einer Nachkalkulation des vom Konzept angenommenen Planwertes von 14,85 Euro pro Verwarnung beim Stadtamt Bremen und von 20 Euro pro Verwarnung bei der Polizei Bremen wurde festgestellt, dass diese zu hoch angesetzt worden sind. Die zukünftige Planberechnung wird sich auf einen Planwert von durchschnittlich 12 Euro pro Verwarnung beim Stadtamt Bremen und 19,70 Euro pro Verwarnung bei der Polizei Bremen stützen.

#### Anpassung der Konzeptwerte für die Personalverstärkung -mobile Geschwindigkeitsüberwachung-

Die Vorgangszahlen aus der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung der Polizei Bremen für die Jahre 2013 bis 2014 ergeben ein Verhältnis von 10:1 zwischen Verwarnungen und Bußgeldern.

Die vom Konzept veranschlagten Optimierungszielzahlen werden daher entsprechend dem Verhältnis angepasst, ohne die Gesamtzahl zu verändern.

		Konzept	Anpassung 2015	Anpassung 2016
<b>Verwarnungen</b>	<b>Optimierung</b>	18.700	22.750	22.750
<b>Bußgelder</b>		6.300	2.250	2.250

#### Anpassung der Konzeptzahlen für neues mobiles Geschwindigkeitsmessfahrzeug/-gerät

Die vom Konzept angenommenen Optimierungswerte werden entsprechend dem Verhältnis von 10:1 zwischen Verwarnungen und Bußgeldern in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung angepasst. Wie im ersten Abschnitt dargelegt, konnte das neue Geschwindigkeitsmessfahrzeug erst im Oktober 2015 in Betrieb genommen werden. Die Prognosezahlen für das Jahr 2015 sollen diese zeitliche Verzögerung entsprechend berücksichtigen.

		Konzept 2015	Anpassung 2015	Konzept 2016	Anpassung 2016
<b>Verwarnungen</b>	<b>Optimierung</b>	14.000	7.275	24.000	29.100
<b>Bußgelder</b>		4.615	725	8.000	2.900

Die Anpassung der Vorgangszahlen ist mit einer entsprechenden Anpassung der Einnahmeerwartungen aus dem Konzept verbunden. Zur besseren Übersichtlichkeit sind diese in der anliegenden Tabelle zur Konzeptanpassung dargestellt.

#### Anpassung der Haushaltsanschläge ab 2016:

Unter dem Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ sind auf Seite 6 die Haushaltseinnahmen der Jahre 2013, 2014 und die Prognose für 2015 dargestellt. Die tatsächlich im Ist für 2014 erzielten Haushaltseinnahmen belaufen sich auf 13.161 Tsd. Euro. Die Prognose für 2015 beläuft sich auf 13.343 Tsd. Euro, welches annähernd dem Einnahmeanschlag 2015 entspricht. Die in der Anpassung des Konzeptes prognostizierten Einnahmen auf Basis der Fallzahlen für 2015 in der Anlage 1 weichen mit 14.724 Tsd. Euro um 1.381 Tsd. Euro hiervon ab. Der Haushaltsprognose liegt zum einen die Basis der im ersten Halbjahr tatsächlich erzielten Einnahmen zu Grunde. Zum anderen werden in den angepassten Werten des Konzeptes sämtliche Fälle aufgeführt, was auch die Fälle umfasst, die nicht zu entsprechenden Verwarnungs- und Bußgeldzahlungen führen werden. Mögliche Rechtsverfahren, die zu einem verzögerten Geldeingang oder Abgabe der Vorgänge an die Gerichtsbarkeit führen, sind dabei ebenso nicht berücksichtigt, wie mögliche Geldeingänge aus Vorgängen im Dezember 2015, die erst im Januar/Februar 2016 zu den entsprechenden Zahlungseingängen führen werden. Vor dem dargestellten Hintergrund können die tatsächlichen Einnahmen ab dem Jahr 2016 mit rd. 13.500 Tsd. Euro angenommen werden.

in T€	2013	2014	Prognose 2015	Prognose ab 2016	Diff. 2016 zu 2015
<b>Anschlag</b>	13.382	13.069	13.323	13.500	177
<b>HH-Soll</b>	13.722	13.508	13.343	13.500	157
<b>Ist</b>	12.716	13.161	13.343	13.500	157

Die prognostizierten Einnahmen beinhalten allerdings auch den Anteil, der zur Refinanzierung von Personalkosten heranzuziehen ist. Dieser beträgt im Einnahmeanschlag für die in früheren Haushalten beschlossenen Maßnahmen, wie Zukunftsprojekt Stadtamt (Refinanzierung Bußgeldstelle), Refinanzierung Verkehrsüberwachung sowie Refinanzierung Personalaustausch Polizei/LfV 2.437 Tsd. Euro. Noch nicht veranschlagt sind die Refinanzierungen aus der Optimierung der Verkehrsüberwachung, da sie erst nach Beschluss der Haushalte 2014/2015 in die Umsetzung gelangen konnten. Nach jetzigem Stand ist davon auszugehen, dass hierfür in 2016 rd. 565 Tsd. Euro sowie in 2017 rd. 702 Tsd. Euro erforderlich sein werden. Im Rahmen der Aufstellung der Haushalte 2016ff ist zu beachten, dass diese

Veranschlagungen in der Einnahmeerwartung bereits enthalten sind und somit nicht zusätzlich als Einnahme veranschlagt werden können, was zu einem Defizit im Ressorthaushalt Inneres in der Höhe von 388 Tsd. Euro bzw. 525 Tsd. Euro führt (565 – 177 bzw. 702 - 177). Ein Ausgleich dieses Defizits ist innerhalb der bisherigen Höhe der Eckwerte des Ressorthaushaltes 2015 nicht möglich, so dass ab 2016 eine entsprechende Eckwerteerhöhung notwendig würde. Ggf. könnte eine Ausweitung bzw. Intensivierung von Maßnahmen mit einem Überschuss einen Beitrag zur Reduzierung des Defizites leisten.

Die im Konzept ab 2016 angenommenen weiteren sukzessiven Umbuchungen von Personal bei der Polizei und in der Bußgeldstelle des Stadtamtes in Refinanzierungen in Höhe möglicher Mehreinnahmen können angesichts der aktuellen Einnahmeprognose nicht mehr umgesetzt werden.

## Fazit

In der Anlage 1 des Konzeptes wurden die konkreten Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsüberwachung vorgestellt. Das Konzept ging von drei Stufen aus, beginnend mit dem Jahr 2013 und einer zusätzlichen Prognose bis 2016.

Die ersten Optimierungen sind aus den genannten Gründen in der Stufe 2, also erst in 2014 gestartet. Die gesamte Stufe 1 stand demnach für Vorbereitungsmaßnahmen zur Umsetzung der geplanten Optimierungen nicht zur Verfügung. Dieser zeitliche Verzug hat auch dazu geführt, dass die Annahmen zur Anzahl, Höhe und Verhältnis von Verwarnungen und Bußgeldern erst jetzt überprüft werden konnten. Teilweise ist sogar nur eine Prognose für die kommenden Jahre möglich, da noch nicht alle Maßnahmen umgesetzt sind und das Verhalten von Verkehrsteilnehmern nicht vorhergesagt werden kann. Ebenso ist nicht vorhersehbar, welche anderen Faktoren (Baustellen, technische Ausfälle, Vandalismus an Anlagen) die Fallzahlen beeinflussen.

Trotz der genannten zeitlichen Verzögerungen ist es gelungen, die Umstellung der letzten analogen Kameras auf der B 75 und der Rotlichtüberwachung auf digitale Fotografie umzustellen. Diese Maßnahmen haben bei der B 75 kurzfristig und in der Rotlichtüberwachung konstant zu den erwünschten Ergebnissen geführt. Auch deshalb konnte gegenüber dem Haushaltsjahr 2013 eine tatsächliche Einnahmesteigerung von 445 Tsd. Euro erreicht werden, obwohl die sonst mit den höchsten konstanten Fallzahlen eingerichtete Anlage auf der A 1 insgesamt über 8 Monate keinen Messbetrieb hatte.

Die geplanten personellen Veränderungen sind zum größten Teil umgesetzt worden. Allein die Erreichung des geplanten Personals der Verkehrsüberwachung im Einsatz muss aufgrund der starken Fluktuation nach unten korrigiert werden. Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Ausschreibung, die Auswahl und die Ausbildung einen hohen Zeitbedarf haben. Fällt auch nur eine Person nach Abschluss aller Maßnahmen aus, kann diese Person nicht sofort ersetzt werden. An dieser Stelle ist allerdings auch darauf hinzuweisen, dass die Annahme von 850 Vorgängen pro eingesetzten Verkehrsüberwacher/innen erreicht bzw. teilweise weit übertroffen wurde, so dass die Fallzahlen bzw. Einnahmen nur deshalb geringer sind, weil die erwarteten VZE und die Höhe des durchschnittlichen Verwarnungsgeldes im Konzept höher angenommen wurden.

Die bisherigen Fallzahlen von Januar bis Juni 2015 lassen den Schluss zu, dass die Entwicklung bis zum Ende des Jahres 2015 in Bezug auf den Haushaltsanschlag von 13.323.000 Euro mit 13.343.000 Euro noch leicht übertroffen wird. Dies ist nach derzeitigem Stand auch auf die Entwicklung nach Neueinrichtung der Geschwindigkeitsmessenanlage auf der A 1 in Fahrtrichtung Hamburg zurück zu führen. Obwohl die Anlage erst verspätet im Jahr 2015 in Betrieb genommen werden konnte, sind die errechneten Durchschnittswerte fast erreicht.

Die in der Anlage 1 des Konzeptes errechneten sogenannten Mehreinnahmen gegenüber dem Jahr 2012 können allerdings nicht erreicht werden, weil alle Beeinträchtigungen, die nach 1,5 Jahren Erfahrung mit den Maßnahmen, aufgetreten sind, vorher nicht absehbar waren. Dies ist aus den genannten Gründen in diesem Bericht ersichtlich. Deshalb wird die ursprüngliche

Anlage 1, die aufgrund anderer Faktoren auch Fehler in der Berechnung aufweist, ersetzt. Die Neufassung ist an die realen Verhältnisse angepasst und liegt diesem Bericht als Anlage bei.

Hieraus ergibt sich, dass nach derzeitigem Stand die Haushaltserwartungen ab dem Jahr 2016 ebenfalls nach unten korrigiert werden müssen, was zu einem zusätzlichen Defizit für das Ressort Inneres in Höhe von rd. 390 Tsd. Euro in 2016 und 525 Tsd. Euro in 2017 führt. Die Folge wäre ein erhöhter Eckwertebedarf.

Ob eine Ausweitung bzw. Intensivierung von Maßnahmen mit einem Überschuss einen Beitrag zur Reduzierung des Defizites leisten kann, sollte in einem nächsten Schritt überschlägig geprüft werden.