

# **Wirkungsorientierte Steuerung**

**Darstellung der Ergebnisse im Produkt-  
haushalt**

**Budget 36**

**Haushaltsjahr 2018**

**Handlungsfeld „Sicherheit“**

**Verkehrssicherheit**

# Budget 36 – Straßenverkehr

Verantwortliche Person: Günter Sparbrod

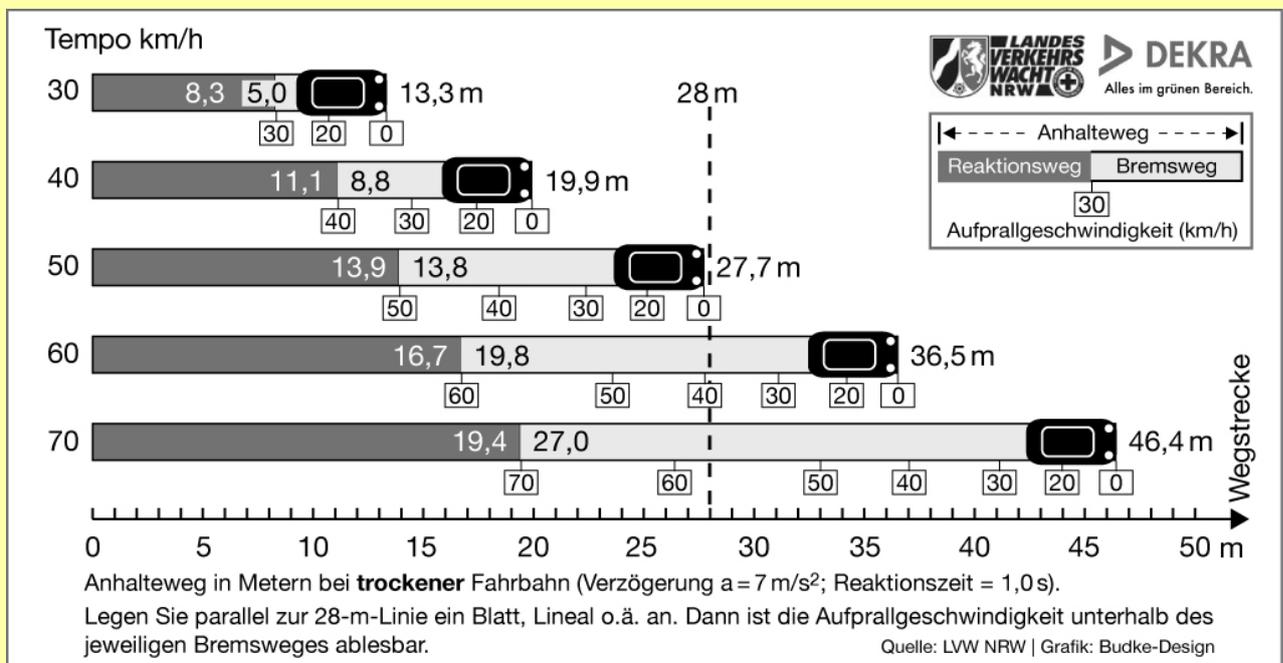
## Strategischer Schwerpunkt

### Verkehrssicherheit | Geschwindigkeitsüberwachung

Alle Verkehrsteilnehmer sind dem historisch gewachsenen Lebensbereich des Straßenverkehrs mehr oder weniger ausgeliefert. Planerische, ordnungsrechtliche, umwelt- und sozialpolitische Aspekte wirken sich gestaltend auf diesen Lebensbereich aus. Motorisierter Straßenverkehr wird zunehmend als ein Belastungsfaktor wahrgenommen. Dabei wird insbesondere die Sicherheit im Straßenverkehr in den Mittelpunkt des Interesses gestellt. Das subjektive Sicherheitsempfinden sensibilisiert zunehmend die Bevölkerung für Gefahrenlagen, die nicht selten an überhöhten oder nicht angepassten Geschwindigkeiten festgemacht werden. Die Forderung nach einer Herabsetzung der (gesetzlich oder durch Verkehrszeichen vorgegebenen) zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist allgegenwärtig und „Tagesgeschäft“ der vor Ort handelnden Straßenverkehrsbehörden. Es ist in der Fachwelt nahezu unstrittig, dass, je niedriger die gefahrenen Geschwindigkeiten sind,

- sich weniger Unfälle ereignen,
- Unfälle weniger schwere Folgen haben,
- Gefahren im Streckenbereich und am Fahrrad besser erkannt werden, wovon insbesondere die sog. schwachen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, ältere Menschen, Behinderte) profitieren.

Im Straßenverkehr können Leben und Tod eine geringere Distanz als eine Sekunde haben. Die folgende Grafik verdeutlicht anschaulich den Zusammenhang zwischen gefahrenen Geschwindigkeiten und daraus ableitbaren möglichen Folgen für Gesundheit und Leben der Verkehrsteilnehmer:



**Beispiel:** 28 m vor Ihrem Fahrzeug springt plötzlich ein Kind auf die trockene Fahrbahn. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h kommt Ihr Fahrzeug gerade noch rechtzeitig (bei 27,7 m) zum Stehen, ohne das Kind zu berühren. Ausgehend von Fahrtempo 70 km/h wird das Kind noch mit einer Geschwindigkeit von etwa 58 km/h getroffen. Bereits **bei einem Aufprall ab 38 km/h kann es zu tödlichen Verletzungen kommen**

Quelle: LVW NRW

Aber auch umweltpolitische (Lärmreduzierung, Luftreinhaltung) sowie stadtentwicklungspolitische Gesichtspunkte spielen bei dem vielerorts vorgetragenen Begehren nach einer möglichst geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine nicht untergeordnete Bedeutung.

So konzentrieren sich Maßnahmenvorschläge im Rahmen von Lärmaktions- und Luftreinhalteplanungen der Städte und Gemeinden zunehmend auf das Geschwindigkeitsniveau auf verkehrsbedeutsamen innerstädtischen Straßenabschnitten. Das Umweltbundesamt hat z.B. klassische Fragestellungen zu „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ aufgegriffen und kommt in dem im November 2016 veröffentlichten Bericht zu der zusammenfassenden Schlussfolgerung, dass „es in den meisten Fällen Gewinne bei Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffminderung und bei den Aufenthaltsqualitäten gibt“.

Es gibt also interdisziplinäre Gründe, sich dem Thema „Geschwindigkeitsüberwachung“ proaktiv zuzuwenden.

## WIRKUNGSZIEL

Das Geschwindigkeitsniveau auf den Straßen des Kreisgebietes ist gesenkt.

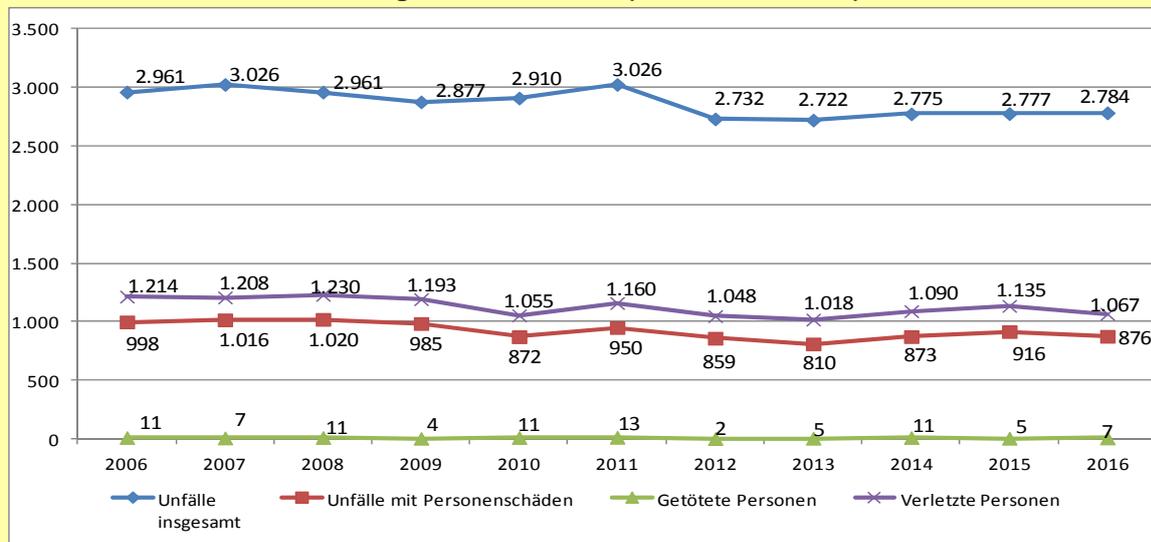
## LEISTUNGSZIEL UND MAßNAHMEN

*Leistungsziel: Durchführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung*

### Ausgangslage

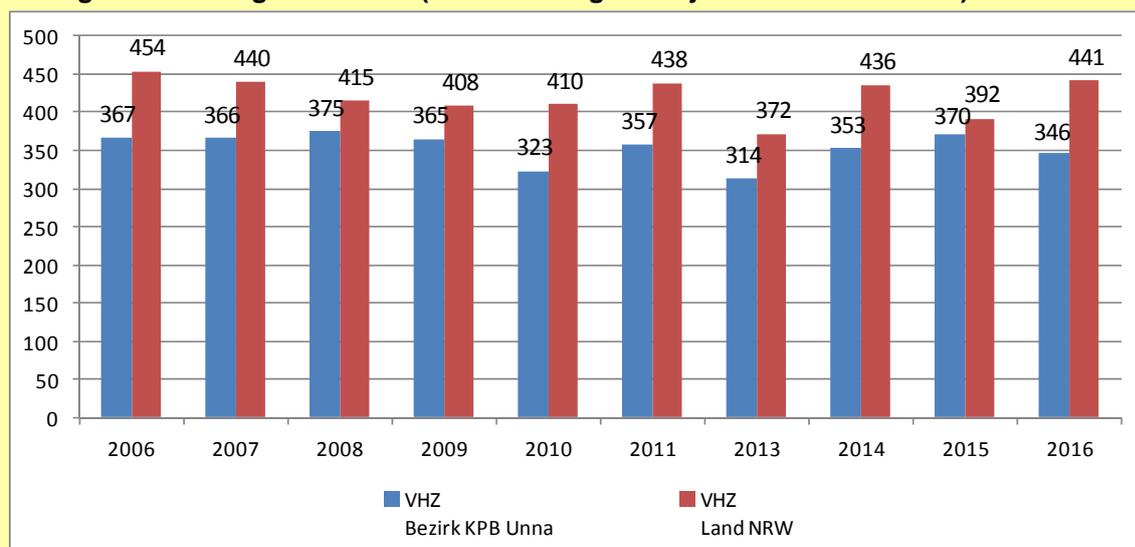
Nähert man sich dem Thema Verkehrssicherheit, treten unvermeidbar Unfallbilanzen in den Mittelpunkt der Betrachtung. Die nachfolgenden Grafiken vermitteln einen Überblick über die Unfallentwicklung

### **Straßenverkehrsunfälle / verunglückte Personen (Bezirk KPB Unna)**



Quelle: KPB Unna

### **Verunglücktenhäufigkeitszahlen (VHZ – Verunglückte je 100.000 Einwohner)**



Quelle: KPB Unna

**Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeiten** sind Gegenstand der von der Bevölkerung (subjektiv) empfundenen Gefahrenlagen. Überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeiten sind aber auch in der objektiven Darstellung ein Faktor, der nach Wertung der mit Verkehrssicherheitsfragen befassten Be-

hören und Institutionen maßgeblich zur Unfallentwicklung beiträgt und besondere Auswirkungen auf Unfallfolgen/-schwere entfaltet. Hier gilt es anzusetzen.

Neben erzieherischen und aufklärenden Maßnahmen (Education) können Überwachungsmaßnahmen und damit einhergehende Sanktionierungen von Fehlverhalten (Enforcement) Verhaltensanpassungen und Regelbeachtung fördern.

Die Überwachung des (fließenden) Straßenverkehrs und damit der Geschwindigkeitsvorschriften obliegt in Nordrhein-Westfalen den Kreispolizeibehörden und der Autobahnpolizei (§§ 11 und 12 Polizeiorganisationsgesetz - POG NRW). Darüber hinaus ist den Kreisordnungsbehörden und den Großen kreisangehörigen Städten unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an Gefahrstellen zugewiesen (§ 48 Abs.2 Satz 2 Ordnungsbehördengesetz – OBG NRW). Der Begriff „Gefahrstellen“<sup>1</sup> wird mit der Verwaltungsvorschrift zum OBG konkretisiert. Mit der zuletzt in 2013 erfolgten Änderung dieser Verwaltungsvorschrift ist der Begriff „Gefahrstellen“ und damit der mögliche Einsatzradius der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung ausgeweitet worden.

Die kommunalen Überwachungsaktivitäten gewinnen zunehmend an Bedeutung, was nicht nur an der mit vorstehender Verwaltungsvorschrift erfolgten Ausweitung der Begriffsdefinition „Gefahrstellen“ abzulesen ist. Auch aufgabenspezifische Schwerpunktsetzungen und damit einhergehende Entlastungserfordernisse bei den Polizeibehörden erfordern einen zusätzlichen kommunalen Einsatz im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung, um „Flächendruck“ erzeugen zu können. Die kommunale Verkehrsüberwachung ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssicherheitsprogramms Nordrhein-Westfalen 2020.

### **Der Kreis Unna führt – ergänzend zu den verschiedenen Aktivitäten der Polizeibehörden – seit 1991 Geschwindigkeitsüberwachung durch.**

Für die im Zusammenhang mit der kreiseigenen Geschwindigkeitsüberwachung stehenden außerdienstlichen und innerdienstlichen Aufgaben, die dem Produkt 36.03.03 „Verkehrssicherung“ zugewiesen sind, steht ein Stellenkontingent von 7,0 VZÄ zur Verfügung. Für ergänzende Wochenend-, Feiertageinsätze und Überwachungseinsätze außerhalb der Rahmenarbeitszeit stehen bis zu zehn geschulte nebenamtlich tätige kreiseigene Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungs-

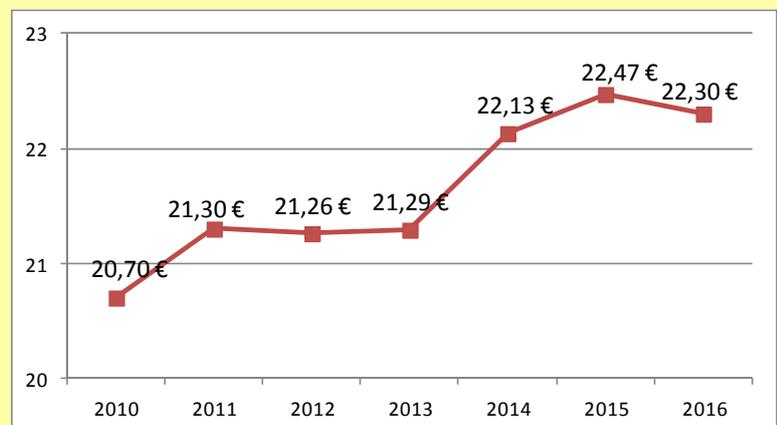


Abb.: Ertrag/Fall eigene Geschwindigkeitsüberwachung

<sup>1</sup> „Gefahrenstellen sind Unfalhhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen,

1. an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Fahrradfahrern sowie besonders schutzwürdigen Personen wie Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,

2. in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen oder

3. wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Das Vorliegen einer Geschwindigkeitsbeschränkung reicht allein nicht aus, um von einer Gefahrenstelle auszugehen. Geschwindigkeitsbeschränkte Zonen sind nur dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn auch hier die oben genannten Gründe hinzukommen. Geschwindigkeitsbeschränkte Straßenstrecken sind darüber hinaus als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wird, weil die Maßnahme gemessen an § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung gerechtfertigt ist und den Vorgaben der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien - StV; VKBl 2007, Seite 767) in der jeweils gültigen Fassung genügt.

Geschwindigkeitsbeschränkte Strecken sind ferner dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Luftreinhalteplanung nach § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angeordnet wurde.“ (VV OBG 48.25)

mitarbeiter zur Verfügung. Der Personaleinsatz insbesondere für den mobilen Einsatz und für den Innendienst (u.a. Auswertearbeiten, Messstellendokumentation) erfolgt auf der Basis eines Einsatzplanes.

### **Maßnahmen**

Die bisherige Strategie einer flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung soll weiter fortgesetzt werden. Zur Konsolidierung des Einsatzes vorhandener Technik und der Aufrechterhaltung des Schichtdienstes für ein Fahrzeug hat der Fachbereich daher für den Stellenplan 2018 den Einsatz von 1,0 VZÄ beantragt. Der zusätzliche Personaleinsatz soll dazu beitragen, die Messzeiten (Nettoeinsatzzeiten) auf den Straßen im Zuständigkeitsgebiet zu stabilisieren.

Darüber hinaus wird in die Modernisierung der Messtechnik investiert. Die Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte des Typs SpeedoPhot werden durch die Firma Jenoptik nicht mehr hergestellt. Die Wartungsverträge wurden daher von Seiten der Firma zum 31.12.2019 gekündigt. Für den Haushalt 2018 wurde der Kauf eines neuen Geschwindigkeitsüberwachungssystems geplant.

*Weitere Maßnahmen, die jedoch Einsatz zusätzlichen Personals erfordern würden:*

- *Parallelbetrieb eines vierten Fahrzeugs (ab dem Zeitpunkt des Einsatzes des neuen Messsystems)*
- *Optimierte Auslastung der vorhandenen mobilen Messsysteme (Ausweitung des Schichtbetriebes)*

| Handlungsfeld  | Strategischer Schwerpunkt                               | Wirkungsziel<br>Was wollen wir erreichen?  | Leistungsziel<br>Was müssen wir dafür tun?                              | Maßnahmen<br>Wie müssen wir es tun?  | Kennzahlen<br>Wie lässt sich die Zielerreichung messen?   | Einsatz von Ressourcen  | Wirkung   |
|--|---|--|---|--|---|---|---|
| <p><b>Sicherheit</b></p> <p>Leitsatz:</p> <p>Der Kreis Unna</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- forciert die Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Menschen.</li> </ul> | <p>Verkehrssicherheit (Geschwindigkeitsüberwachung)</p> | <p>Das Geschwindigkeitsniveau auf den Straßen des Kreisgebietes ist gesenkt.</p> | <p>Durchführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung.</p> | <p>Weitere Fortsetzung der Strategie einer flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung</p> <p>Einsatz eines neuen Messsystems</p> <p><b>Handlungsoption für das Jahr 2019:</b></p> <p>Einsatz von 4 Messfahrzeugen</p> <p>Parallelbetrieb bis zum Ablauf der Eichung des Systems SpeedoPhot und Ausweitung des Schichtbetriebs auf bis zu 3 Fahrzeuge</p> | <p>Bußgeldquote eigene GÜ (Anteil der Verstöße, bei der die Geschwindigkeit um 21 km/h und mehr überschritten wurde)</p> <p>Verstoßquote eigene GÜ (Anteil der Verstöße an der Gesamtzahl der gemessenen Fahrzeuge)</p> <p>Fallzahlen mobile Messung</p> <p>Fallzahlen stationäre Messung</p> | <p><b>2018:</b></p> <p>Einsatz von 1,0 VZÄ</p> <p>EG 6</p> <p>49.032 €</p> <p>Zzgl. Kosten eines Arbeitsplatzes (9.700 €) + Gemeinkosten (9.806 €)</p> <p>= <b>68.538 €</b></p> <p>Ertrag pro Fall durchschnittlich 22,30 € (Amortisation bei 3.073 Fällen)</p> <p>Investition für die Modernisierung der Messtechnik (170.000 €)</p> <p><b>2019:</b></p> <p>Ggf. Einsatz zusätzlichen Personals zum Parallelbetrieb von 4 Fahrzeugen und Ausweitung des Schichtbetriebs auf bis zu 3 Fahrzeuge</p> | <p>Flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung</p> <p>Senkung des Geschwindigkeitsniveaus</p> |

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| Schlüsselprodukt  |                                     |
| <b>36.03.03 - Verkehrssicherung</b>   |                                     |
| <b>Verantwortliche Org.Einheit</b>  | Bußgeldstelle und Verkehrssicherung |
| <b>Klassifizierung</b>  | A                                   |
| <b>Auftragsgrundlage</b>  |                                     |
| StVG, StVO, LStrWG, technische Regelwerke, OBG, VwGO, VwVfG   |                                     |
| <b>Beschreibung</b>   |                                     |
| Straßenverkehrsrechtliche sichernde, regelnde und lenkende Maßnahmen  |                                     |
| <b>Erläuterungen</b>  |                                     |
| Das Produkt "Verkehrssicherung" umfasst insbesondere folgende Aufgabeninhalte:  |                                     |
| <b>1. Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen</b>   |                                     |
| <p>Als Straßenverkehrsbehörde für die Gemeinden Bönen und Holzwickede sowie für die Stadt Fröndenberg regelt, lenkt und beschränkt der Kreis Unna für diese Stadt- und Gemeindegebiete den Verkehr auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen (ausgenommen Autobahnen) durch die Anordnung von Verkehrszeichen (Gefahr-, Vorschrift- und Richtzeichen) und bestimmten Verkehrseinrichtungen (z.B. Sperrpfosten, Schranken, Leiteinrichtungen; LZAs). Entsprechende Maßnahmen werden jedoch nur dann ergriffen, soweit die allgemeinen Vorgaben der StVO, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richten, nicht ausreichen, um einen sicheren, ordnungsgemäßen, unzumutbare Beeinträchtigungen vermeidbaren und flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten.</p> <p>Hier wird der Kreis entweder von Amts wegen, z. B. aufgrund eigener Beobachtungen und Feststellungen (u. a. im Rahmen von Verkehrsschauen) oder aufgrund von Anträgen und Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern, Verkehrsteilnehmern, Interessenvertretungen, Straßenbaubehörden/Straßenbaulastträgern und der Polizeibehörden tätig. Bei dieser Aufgabenwahrnehmung ist ein enges Zusammenwirken insbesondere mit anderen Fachbehörden (Straßenbaubehörden / Straßenbaulastträgern und Kreispolizeibehörde) erforderlich.</p> <p>Der FB 36 unterstützt im Zusammenhang mit der Aufgabe "Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" im Rahmen seiner Möglichkeiten und Zuständigkeiten auch die Umsetzung des Handlungskonzeptes Radverkehr bzw. den "fahrradfreundlichen Kreis", wobei der FB auch dabei den nachfolgend erwähnten (rechtlichen) Vorgaben unterliegt. Auch verkehrsrechtliche Regelungen, die dem demografischen Wandel und dem Handlungsprogramm Inklusion geschuldet sind (z.B. Querungszeiten bei Fußgängerampeln), sind Bestandteil des Handlungsfeldes des FB 36.</p> <p>Bevor Verkehrszeichen angeordnet werden, sind in den meisten Fällen Ortsbesichtigungen, Verkehrsbeobachtungen, Verkehrsmessungen, Unfalldatenauswertungen, Anhörungsverfahren etc. erforderlich, um die Notwendigkeit des Eingriffs in den Straßenverkehr mittels Verkehrszeichen festzustellen. Um dem oftmals undurchsichtigen "Wildwuchs" bei Verkehrszeichen entgegenzuwirken, der auch zu einer allgemeinen Überforderung und Ablenkung der Verkehrsteilnehmer, zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften, zu einer Minderung der Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation und zu einer Minderung der Wirkung von Verkehrszeichen führt, hat der Gesetzgeber verbindliche Regelungen geschaffen.</p> <p>Danach darf die Aufstellung von Verkehrszeichen nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden (zwingendes Erfordernis muss gegeben sein). Mit der Begründung der zum 01.04.2013 in Kraft getretenen Neufassung der Straßenverkehrsordnung hat der Gesetzgeber nochmals ausdrücklich die</p> |                                     |

Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer hervorgehoben und von den Straßenverkehrsbehörden Zurückhaltung bei der Anordnung von Verkehrszeichen eingefordert.

Die Hürden sind gerade bei Verkehrszeichen, die eine Verkehrsbeschränkung zum Inhalt haben (z.B. LKW-Fahrverbote, Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit), aus vorgenannten Gründen sehr hoch (besondere, objektivierbare Gefahrenlage muss gegeben sein; eine subjektiv empfundene Gefahrenlage reicht nicht aus).

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es auch (wenn auch nicht vorrangig) Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist, die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhalten. Ein Gebot, das gerade bei weiterhin zunehmender Verkehrsdichte von besonderer Bedeutung ist. Die insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliche Zurückhaltung bei der Anordnung von Verkehrszeichen stößt nicht selten auf Unverständnis in der für Verkehrsgefahren oder Umweltbeeinträchtigungen sensibilisierten Bevölkerung, so dass der Beratungs- und Erläuterungsbedarf sehr hoch ist. "Muss denn erst etwas passieren?" ist einer der Standardvorwürfe, denen die Straßenverkehrsbehörden in ihrem Tagesgeschäft ausgesetzt sind. Dabei wird oftmals verkannt, dass die Straßenverkehrsbehörden ein ureigenes Interesse haben, Verkehrssicherheit möglichst weitgehend sicherzustellen. Um dieses zu erreichen, sind leider nicht selten unpopuläre Entscheidungen zu treffen (Ablehnung von Anträgen), auch wenn diese in der öffentlichen Meinung bzw. bei den Antragstellern nicht immer auf Akzeptanz stoßen und den subjektiv empfundenen Gefahrenlagen zuwiderlaufen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei ihren Entscheidungen auch zu berücksichtigen, dass der Straßenraum als solches die entscheidende Informationsquelle für den Verkehrsteilnehmer sein soll und daher gerade bauliche und gestalterische Maßnahmen in Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger verkehrsregelnden Maßnahmen in Form von Verkehrszeichen eindeutig vorzuziehen sind. So hebt der Gesetzgeber in der Begründung zu der novellierten StVO hervor, dass Verkehrszeichen nicht oder allenfalls vorübergehend zum Ausgleich von baulichen Problemen dienen dürfen. Das nicht selten erkennbare "Entledigen" straßenbaulich begründeter Problemstellungen in Form des Aufstellens von Verkehrszeichen ("Blechkosmetik") ist insofern eine der Verkehrssicherheit abträgliche Maßnahme. Auch grundlegenden verkehrsplanerischen Defiziten kann nur bedingt mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als "Lückenfüller" entgegengewirkt werden. Es ist auch der Öffentlichkeit nicht selten schwer zu vermitteln, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen kein "Allheilmittel" sind, sondern in vielen Fällen allenfalls unterstützende oder ergänzende Wirkungen in Bezug auf die örtlichen Verkehrssituationen entfalten.

## **2. Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenraum (Baustellensicherung)**

Die Notwendigkeit, das viel befahrene Straßennetz bautechnisch auf den neuesten Stand zu bringen bzw. notwendige Reparaturen am Straßennetz oder an Versorgungsleitungen auszuführen, bringt insbesondere für den Kraftfahrer eine hohe, fast tägliche Belastung mit sich.

Um einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf bei gleichzeitigem hohem Sicherheitsstandard für alle Verkehrsteilnehmer sowie für die auf den Baustellen arbeitenden Personen zu garantieren, bedarf die Absicherung von Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum der behördlichen Anordnung. Diese ist von den ausführenden Bauunternehmen vor Beginn der Arbeiten beim Kreis Unna zu beantragen. In der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung werden die erforderlichen Absperr- und Umleitungsmaßnahmen festgelegt. Dabei werden die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer/Fußgänger) besonders berücksichtigt. So werden bei Arbeitsstellen im Gehwegbereich barrierefreie Zu- bzw. Übergänge seit 2013 standardmäßig eingefordert. Diese Maßnahme ist Ausfluss des auf Inklusion ausgerichteten Handlungsprogramms des Kreises zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Der Kreis Unna nimmt diese Aufgabe als Straßenverkehrsbehörde für die Gemeinden Bönen und Holzwickede sowie die Stadt Fröndenberg wahr.

## **3. Erlaubnispflichtige Veranstaltungen**

Ob rad-, lauf- oder motorsportliche Veranstaltungen, Volksmärsche und Volksläufe, Umzüge bei Volks-

festen oder ähnliche Veranstaltungen; sie sind mit besonderen Gefahren verbunden, wenn das öffentliche Straßennetz in Anspruch genommen wird. Verkehrsteilnehmer und Veranstaltungsteilnehmer müssen geschützt werden. Insofern sind derartige Veranstaltungen erlaubnispflichtig, soweit es sich nicht um kleinere örtliche Brauchtumsveranstaltungen handelt.

Der Kreis Unna nimmt diese Aufgabe als Straßenverkehrsbehörde für die Gemeinden Bönen und Holzwickede sowie die Stadt Fröndenberg wahr.

Darüber hinaus ist der Kreis zuständige Genehmigungsbehörde oder Anhörungsbehörde, wenn eine Veranstaltung über das Gebiet einer Gemeinde oder Stadt hinausgeht. Diesbezüglich ist der Kreis gerade bei Sportveranstaltungen mit Renncharakter sowie bei radtouristischen Fahrten in Genehmigungsverfahren eingebunden (z.B. bei der in 2013 ins Leben gerufenen und alle zwei Jahre stattfindenden "Radkult(o)ur-veranstaltung" oder bei der für 2018 geplanten Deutschen Meisterschaft Straßenradspport in der Klasse U23).

Die gemachten Erfahrungen belegen, dass sich die Aufgabe der präventiven Gefahrenabwehr bei derartigen Veranstaltungen nicht darauf beschränken darf, unter Auflagen und Bedingungen Erlaubnisse zu erteilen. Aus der u.a. der Straßenverkehrsbehörde obliegenden Verkehrssicherungspflicht, die entsprechend gefestigter Rechtsprechung mit straf- und zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten einhergeht, ergibt sich die Notwendigkeit, derartige vornehmlich an den Wochenenden stattfindenden Veranstaltungen (insbesondere radsportliche Veranstaltungen) wie auch die unter 2. genannten Baustellenabsicherungen zumindest stichprobenartig auf Einhaltung der Auflagen zu überwachen. Gerade radsportliche sowie Laufveranstaltungen, die teilweise umfangreiche Sperrungen und Verkehrsregelungen erfordern, bringen auch einen Einsatz der Straßenverkehrsbehörde während des gesamten Veranstaltungszeitraums mit sich.

#### **4. Ausnahme von den Vorschriften der StVO**

Die Straßenverkehrsordnung enthält überwiegend allgemeine Bestimmungen, die Einzelinteressen häufig unberücksichtigt lassen. Um unbillige Härten von Verkehrsteilnehmern abzuwenden, besteht bei berechtigten Individualinteressen die Möglichkeit, Freistellungen von den Vorschriften der StVO zu erteilen. Derartige Ausnahmen können genehmigt werden z. B. von den Vorschriften über

- Halt- und Parkverbote,
- das Verbot, Waren und Leistungen auf der Straße anzubieten,
- das Anlegen von Sicherheitsgurten und das Tragen von Schutzhelmen.

Der Kreis nimmt diese Aufgabe auf Antrag des Bürgers für die Gemeinden Bönen und Holzwickede sowie die Stadt Fröndenberg wahr.

#### **5. Unfallkommission**

Der Vorsitz und die Federführung der Unfallkommission liegen beim Kreis Unna (ausgenommen für das Stadtgebiet Lünen). Mitglieder der Unfallkommission sind die Kreispolizeibehörde, die Straßenbaulastträger/Straßenbaubehörden und die Straßenverkehrsbehörden des Kreises und der mittleren und großen kreisangehörigen Städte. Darüber hinaus wird die Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde in die Beratungen eingebunden. In 2017 ist erstmals auch ein Vertreter des ADFC zu den Beratungen der Unfallkommission hinzugezogen worden, da mittlerweile viele Unfallhäufungsstellen durch das Entstehen von Unfällen unter Radfahrerbeteiligung auftreten.

Die Hauptaufgabe der Unfallkommission besteht in der Beratung und Festlegung geeigneter Maßnahmen zur Entschärfung bzw. Beseitigung von Unfallhäufungsstellen, die von der Polizei ermittelt werden. Die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen sind wiederum von den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern und/oder Polizeibehörden eigenverantwortlich umzusetzen.

Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn sich an Verkehrsknoten oder auf kurzen Streckenabschnitten

Unfälle bestimmter Unfallkategorien und Unfalltypen häufen und damit ministeriell festgelegte "Richtwerte zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen" erreicht oder überschritten werden.

Einmal jährlich trifft sich die "große" Unfallkommission zu einer zweitägigen Sitzung, um über die von der Polizei festgestellten Unfallhäufungsstellen umfassend zu beraten. Darüber hinaus werden bei Bedarf kurzfristige Treffen (z.B. bei kurzfristig aufgetretenen neuen Unfallhäufungsstellen) unterjährig anberaumt.

Die Arbeit der Unfallkommission des Kreises Unna ist im Rahmen des Sicherheitspreises "Die Unfallkommission 2012", den die Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ausschreibt, ausgezeichnet worden.

## **6. Straßenverkehrsrechtliche Stellungnahmen**

Der FB 36 wird im Rahmen von Fachverfahren (z.B. Bauleitplanverfahren, Verkehrsentwicklungsplanungen), die das Gebiet der Kommunen Bönen, Fröndenberg und Holzwickede betreffen, sowie nicht selten in grundsätzlichen Fragestellungen um "straßenverkehrsrechtlichen Rat" ersucht, soweit es um Angelegenheiten der Verkehrssicherung und -lenkung geht. Insofern gehören auch entsprechende Stellungnahmen zum Tagesgeschäft des Produktes Verkehrssicherung.

## **7. Aktionen/Projekte**

Allgemeine Verkehrsschauen, Sonderverkehrsschauen, Schulwegsicherungsplanung Grundschule und ähnliche Aktionen, wie z.B. die Überprüfung von Fußgängerüberwegen (sog. Zebrastreifen) und Fußgänger-Lichtsignalanlagen, gehören ebenso wie die vereinzelte Einbindung des Produktes Verkehrssicherung in Aktionen externer Akteure zum Aufgabenkatalog.

## **8. Überwachungsaktivitäten**

### 8.1. Eigene mobile und stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Der Kreis Unna überwacht seit 1991, dem Zeitpunkt der gesetzlichen Ermächtigung (§ 48 Abs. 3 Ordnungsbehördengesetz), die Geschwindigkeiten der Straßenverkehrsteilnehmer im Kreisgebiet. Zunächst beschränkte sich die Geschwindigkeitsüberwachung auf die Überwachung mit stationären Überwachungsanlagen (sog. Starenkästen). Nach einer gesetzlichen Ausweitung führt der Kreis Unna seit 1995 auch mobil mit mittlerweile drei mobilen Einheiten Geschwindigkeitsmessungen durch.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung dienen der Verkehrssicherheit (Vermeidung von Verkehrsunfällen), tragen zu einer Reduzierung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus bei und erhöhen das subjektive Verkehrssicherheitsempfinden. U.a. das Verkehrssicherheitsprogramm 2020 des Landes NRW hebt die Bedeutung auch der kommunalen Überwachungsaktivitäten hervor. Nicht nur die polizeiliche, sondern auch die kommunale Verkehrsüberwachung hat eine unterstützende Wirkung für die Kraftfahrer; sie hilft dem Kraftfahrer und den übrigen Verkehrsteilnehmern, sicher unterwegs zu sein. Der Kraftfahrer wird "daran erinnert", defensiv zu fahren. Es gibt kein Recht auf "zu schnell fahren". Die kommunalen Überwachungsaktivitäten gewinnen zunehmend an Bedeutung, da aufgabenspezifische Schwerpunktsetzungen und damit einhergehende Entlastungserfordernisse bei den Polizeibehörden einen zusätzlichen kommunalen Einsatz im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung erfordern, um weiterhin "Flächendruck" erzeugen zu können. Die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten durch den Kreis Unna erstreckte sich bis zum Jahr 2013 ausschließlich auf die Überwachung an Gefahrenstellen; dies sind Unfallhäufungsstellen und Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Dabei handelt es sich u.a. um Streckenabschnitte, die sich in unmittelbarer Nähe von Schulen, Kindergärten, Spielplätzen, Seniorenheimen oder anderen Objekten für ähnlich schutzbedürftige Personen, wie z. B. Krankenhäuser, befinden.

Mit der vom Innenministerium NRW im Juni 2013 umgesetzten Änderung der Verwaltungsvorschrift zum Ordnungsbehördengesetz wurde der Aktionsradius der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung ausgeweitet (z.B. auf Streckenabschnitte, auf denen überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden).

Da der verkehrssicherheitsverbessernde Effekt der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen in der "Fachwelt" unstrittig ist und auch zunehmend aus der Öffentlichkeit Forderungen nach verstärkten Geschwindigkeitskontrollen an den Kreis herangetragen werden, erfolgte eine sukzessive Ausweitung der eigenen Geschwindigkeitsüberwachung durch folgende Maßnahmen:

- a) Im September 2002, Mitte 2003, im August 2007 und im Juni 2010 wurde jeweils eine weitere stationäre Überwachungskamera beschafft. Damit stehen z.Zt. fünf Überwachungskameras für den Einsatz in den sog. Starenkästen (z.Zt. an 13 Standorten) zur Verfügung.
- b) In 2007 erfolgte der Einstieg in die digitale Überwachungstechnik (hier: für die stationäre GÜ).
- c) In 2009 erfolgte auch die Umrüstung der mobilen GÜ auf Digitaltechnik.
- d) Sukzessive Optimierung/Ausweitung der Nettomesszeiten in der mobilen GÜ.
- e) Sukzessive Ausweitung der Einsatzzeiten in der mobilen GÜ auf Samstage (beginnend Mitte 2007).
- f) Ausweitung der Einsatzzeiten in der mobilen GÜ auf Sonntage (beginnend Frühjahr 2010).
- g) Ausweitung der Messaktivitäten in der mobilen GÜ in Form des Einsatzes eines zweiten Messfahrzeuges mit Front- und Heckkamera (beginnend 12.07.2010).
- h) Einführung eines eingeschränkten Schichtdienstes werktags von 06.00 - 19.00 Uhr (2014).
- i) Inbetriebnahme eines neuen mobilen Geschwindigkeitsüberwachungssystems des Typs Leivtec XV 3 (September 2013).

In den jährlich stattfindenden Sitzungen der Unfallkommission werden bei Erfordernis neue Standorte für "Starenkästen" festgelegt als auch vereinzelt Erkenntnisse für die zur mobilen Überwachung geeigneten Messstellen gewonnen.

Mit den kreiseigenen Messfahrzeugen werden flächendeckend in allen kreisangehörigen Kommunen Geschwindigkeitsüberwachungen an derzeit (Juni 2016) 421 aktiven Messstellen durchgeführt.

#### Messstellen in den einzelnen Kommunen:

Bergkamen - 44

Bönen - 33

Fröndenberg - 51

Holzwickede - 44

Kamen - 67

Schwerte - 48

Selm - 30

Unna - 73

Werne - 31

Das repressive Aufgabenspektrum des Produktes Verkehrssicherung erstreckt sich zusammenfassend auf die Geschwindigkeitsüberwachung, die Erfassung der entsprechenden Verstöße, die Bearbeitung der Messfotos sowie die Übergabe der ausgewerteten Dateien an die Bußgeldstelle.

|   | 2014    | 2015    | 2016    | 2017<br>Plan | 2018<br>Plan |
|---|---------|---------|---------|--------------|--------------|
| Verwarnungen  | 103.524 | 104.035 | 109.060 | 102.000      | 90.000       |
| Bußgeldbescheide  | 8.526   | 9.393   | 10.323  | 9.300        | 10.000       |
| Abgabe an zuständige<br>Behörde/Einstellung   | 3.979   | 4.039   | 5.644   | 4.000        | 5.400        |
| Fahrverbote   | 303     | 324     | 434     | 320          | 400          |
| Genehmigung von Bau-<br>stellen   | 476     | 471     | 460     | 440          | 440          |
| Verlängerung von Ge-<br>nehmigungen   | 138     | 108     | 142     | 120          | 130          |
| Parkerlaubnis für Schwer-<br>behinderte   | 160     | 156     | 186     | 200          | 200          |
| Veranstaltungen (Geneh-<br>migung, Zustimmung)  | 95      | 95      | 94      | 95           | 95           |
| Verkehrsbehördliche An-<br>ordnungen (ohne Anord-<br>nungen, die aus Verkehrs-<br>zeichen resultieren)  | 103     | 115     | 91      | 100          | 100          |
| Abstimmungsverfahren  | 97      | 94      | 97      | 100          | 95           |
| Stellungnahmen (B-Plan<br>etc.)   | 17      | 17      | 30      | 20           | 25           |
| Ausnahmegenehmigungen   | 37      | 41      | 52      | 40           | 50           |
| Fallzahlen Verkehrssiche-<br>rung (ohne Verkehrs-<br>schauen, Unfallkommissi-<br>on, Widerspruchsverfah-<br>ren, Bera-<br>tung/Prüfverfahren) | 1.183   | 1.097   | 1.302   | 1.115        | 1.135        |
| Planstellen   | 9,96    | 9,46    | 9,46    | 10,00        | 10,50        |

| Wirkungsziele – was wollen wir erreichen?  |   | Zielgruppe   |                  |                  |                  |                  |                  |
|--|---|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>W1</b>                                  | Das Geschwindigkeitsniveau auf den Straßen des Kreisgebietes ist gesenkt.   | Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Kreis Unna |                  |                  |                  |                  |                  |
| Leistungsziele – Was müssen wir dafür tun? |   |  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>W1.L1</b>                               | Durchführung einer flächendeckenden Geschwindigkeitsüberwachung   |  |                  |                  |                  |                  |                  |
| Maßnahmen – Wie müssen wir es tun?         |   |  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>W1.L1.M1</b>                            | Stabilisierung des Einsatzes der vorhandenen Technik  |  |                  |                  |                  |                  |                  |
| <b>W1.L1.M2</b>                            | Aufrechterhaltung des Schichtdienstes für ein Fahrzeug  |  |                  |                  |                  |                  |                  |
|  | <b>Kennzahlen / Indikatoren der Zielerreichung</b>  | <b>2016 Ist</b>  | <b>2017 Ziel</b> | <b>2018 Ziel</b> | <b>2019 Ziel</b> | <b>2020 Ziel</b> | <b>2021 Ziel</b> |
| <b>W1.L1.M1+M2.K1</b>                      | Bußgeldquote eigene GÜ (Anteil der Verstöße, bei der die Geschwindigkeit um 21 km/h und mehr überschritten wurde) | 6,0%   | 6,0%             | 6,0%             | 6,0%             | 6,0%             | 6,0%             |
| <b>W1.L1.M1+M2.K2</b>                      | Verstoßquote eigene GÜ (Anteil der Verstöße an der Gesamtzahl gemessener Fahrzeuge)                               | *  | *                | *                | *                | *                | *                |
| <b>W1.L1.M1+M2.K3</b>                      | Fallzahlen mobile Messung   | 70.970   | 79.300           | 58.000           | 79.000           | 79.000           | 79.000           |
| <b>W1.L1.M1+M2.K4</b>                      | Fallzahlen stationäre Messung   | 51.719   | 42.700           | 42.000           | 42.000           | 42.000           | 42.000           |

\*Kennzahl wird neu erhoben