

## Weiterentwicklung der kreiseigenen Geschwindigkeitsüberwachung hier: Testweiser Einsatz eines sog. Enforcement-Trailers

### Bekannte Fakten

Unfälle sind in der Regel keine schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinung des Straßenverkehrs, sondern in den meisten Fällen Folgen vermeidbaren menschlichen Fehlverhaltens im Rahmen der historisch gewachsenen baulich-technischen und rechtlichen Bedingungen. Unfälle passieren nicht einfach, sie werden verursacht. Es ist unbestritten, dass über 90% aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden aus der Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften resultieren und damit auf menschliches (Fehl-)Verhalten zurückzuführen sind. Nicht angepasste/überhöhte Geschwindigkeit ist in der objektiven Betrachtung ein auslösender Faktor, der nach Wertung der mit Verkehrssicherheitsfragen befassten Fachbehörden und Institutionen maßgeblich zur Unfallentwicklung beiträgt und besondere Auswirkungen auf Unfallfolgen / Unfallschwere entfaltet. Auch wenn sich im Zeitraum 1991 – 2019 die Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ absolut und prozentual nicht unerheblich rückläufig entwickelt hat, zählt sie in der bundesweiten Statistik weiterhin zu den Personen bezogenen Hauptunfallursachen bei den Unfällen mit Personenschäden. Es wird hierzu auch auf die folgende Übersicht verwiesen<sup>1</sup>.

Fehlverhalten der Fahrzeugführer	1991		2019	
	Anteil absolut	Anteil proz.	Anteil absolut	Anteil proz.
insgesamt	509.247		355.084	
darunter	Anteil absolut	Anteil proz.	Anteil absolut	Anteil proz.
Alkoholeinfluss	38.172	7,5	13.475	3,8
Nicht angepasste Geschwindigkeit	104.363	20,5	41.173	11,6
Abstand	47.012	9,2	49.470	13,9
Vorfahrt, Vorrang	68.345	13,4	51.287	14,4
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren	66.071	13,0	56.471	15,9

Ein ähnliches Bild der Hauptunfallursachen zeichnet u.a. auch die Jahres-Unfallstatistik der Kreispolizeibehörde Unna.

Ergänzend anzumerken ist, dass „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ oftmals auch eine begleitende Ursache eines Unfallgeschehens ist, das im „Zusammenspiel“ mit einer anderen Hauptunfallursache entsteht, was sich aus vorstehender Übersicht nicht ablesen lässt. Dieses liegt darin begründet, dass die Unfallursachen nach dem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen werden. Für die Auswertung hinsichtlich der Hauptunfallursache wird lediglich die an erster Position befindliche Unfallursache von acht möglichen Eintragungen registriert. Beispiel: Durch Missachtung der Vorfahrt (=Hauptunfallursache) kommt es zu einem Unfallgeschehen mit zwei Beteiligten, wobei das Unfallgeschehen bei angepasster Geschwindigkeit des vorfahrtberechtigten Fahrzeugs hätte vermieden oder abgemildert werden können.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist auch Gegenstand der von der Bevölkerung subjektiv empfundenen Gefahrenlagen (insbesondere Unfallgefahr, Lärmbelastung) im/durch den Straßenverkehr.

Selbst geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitungen können fatale Auswirkungen auf die Gesundheit und das Leben der von einem Verkehrsunfall Betroffenen sowie Leid und Trauer für Angehörige, Freunde und Bekannte mit sich bringen. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer sind die Unfallfolgen. Bei der Geschwindigkeitswahl handelt es sich um eine

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis) 2020, Verkehr/Verkehrsunfälle 2019 und Verkehrsunfälle/Zeitreihen 2019

der wenigen Verhaltensweisen von Autofahrern, bei denen ein konsistenter Zusammenhang von Durchschnittsgeschwindigkeit und Anzahl von Verkehrsunfällen als nachgewiesen gilt.<sup>2</sup> Bei höherer Geschwindigkeit wächst das Risiko schwerer Verletzungen oder des Todes exponentiell, insbesondere für zu Fuß Gehende, Rad oder Motorrad Fahrende. Zunehmende Geschwindigkeit

- verlängert Brems- und Anhalteweg
- verkleinert das Gesichtsfeld der Kraftfahrer
- vermindert die Möglichkeit, potentielle Gefahren und Hindernisse wahrzunehmen
- lässt bei Unfällen Aufprallenergien freierwerden, die mit dem Quadrat der Unfallgeschwindigkeit zunehmen.

Ein erwachsener Fußgänger hat ein unter 10%iges Todesrisiko, wenn er durch einen Pkw mit 30 km/h angefahren wird, bei 50 km/h beträgt es bereits 40%, bei 80 km/h jedoch nahezu 100%.<sup>3</sup>

Schon eine Abnahme der durchschnittlichen Geschwindigkeit von fünf Prozent hat eine Verringerung der Unfälle mit Verletzten um ungefähr zehn Prozent und eine Verringerung der Unfälle mit Getöteten um zwanzig Prozent zur Folge.<sup>4</sup>

## Überwachung

In Kenntnis dieser Fakten ist es schlüssig, dass das Fehlverhalten „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ nicht nur im Focus der polizeilichen, sondern auch der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit und hier speziell der Handlungsfelder „Enforcement“ und „Prävention“ ist. Die als unverzichtbarer Bestandteil der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit anzusehende Geschwindigkeitsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe, die auch Baustein von Verkehrssicherheitsprogrammen auf überörtlicher Ebene ist.<sup>5</sup>

Straßenverkehr zeichnet sich durch ein hohes Maß an Individualität aus. Regeln für ein „geordnetes und sicheres Miteinander“ sind daher unentbehrlich. Die Einhaltung der Regeln (gesetzliche Regeln = StVO und ergänzende Regeln durch Verkehrszeichen) steht nicht im Ermessen der Verkehrsteilnehmer. Fehlverhalten bedeutet Regelverstoß, dem vor dem Hintergrund der möglichen Folgen eines Verstoßes selbst im niederschweligen Bereich Einhalt geboten werden sollte. Die Geschwindigkeitsüberwachung in Verbindung mit einer konsequenten Verfolgung der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße sowie Vollstreckung der festgesetzten Verwarnungs- und Bußgelder und Nebenfolgen stellt auf „Regeldurchsetzung“ und damit einhergehend auf eine Senkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus und somit auf Vermeidung von Verkehrsunfällen bzw. Verringerung der Unfallfolgen ab. So sieht es z.B. auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium, der sich bereits in seiner in 2010 veröffentlichten Stellungnahme für eine „Regeldurchsetzung“ und in diesem Zusammenhang für eine „Generalprävention“ u.a. durch verstärkte Überwachung ausspricht.<sup>6</sup>

In Nordrhein-Westfalen fußt die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung auf § 48 Abs.2 Satz 2 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG). Danach sind die Kreisordnungsbehörden und die Großen kreisangehörigen Städte .....unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr an Gefahrstellen. Nähere Einzelheiten regelt die Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des OBG. Eine in 2013 erfolgte Änderung dieser Verwaltungsvorschrift hat den Aktionsradius der kommunalen Überwachungsbehörden erweitert. Seither lautet die Definition der „Gefahrstellen“ an denen die kommunalen Überwachungsaktivitäten in Betracht kommen, wie folgt:

---

<sup>2</sup> Peter Schlanstein, Erster Polizeihauptkommissar, Dozent und Fachkoordinator an der FH für öffentliche Verwaltung NRW, Münster, Verkehrsdienst Nr. 2/2016

<sup>3</sup> Peter Schlanstein, Fachtagung „Optimierte kommunale Verkehrssicherheitsarbeit“ am 28.09.2017 in Hilden

<sup>4</sup> Dr. Walter Eichendorf, DVR Präsident; DVR-Forum 2014

<sup>5</sup> U.a. Ministerium Für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020, S 36 ff.

<sup>6</sup> Wissenschaftlicher Beirat, Stellungnahme zum Thema „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4/2010

*„Gefahrstellen sind Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen*

- 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,*
- in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen oder*
- 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 Gefahrstellen anzusehen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wird, weil die Maßnahme gemessen an §45 Abs.9 der Straßenverkehrsordnung gerechtfertigt ist und den Vorgaben der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) genügt.*

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

Insbesondere das 2013 hinzugefügte Kriterium *„wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden“* hat nicht nur im Kreis Unna zu einer Ausweitung der Überwachungsaktivitäten geführt, was auch vom Ministerium mit der entsprechenden Änderung bezweckt worden ist. So hat das Ministerium diese Änderung unter den Leitsatz gestellt *„Wir warten nicht erst, bis wir schwere Verkehrsunfälle haben, sondern wir kontrollieren frühzeitig überall dort, wo Gefahren bestehen und gerast wird.“*

Ob Streckenabschnitte dieses Kriterium erfüllen, wird z.B. auf Antrag von betroffenen Anliegern insbesondere über mehrtägige neutrale Messungen mittels speziellem Messgerät ermittelt (sog. V-85-Messungen), die von der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde/Anordnungsbehörde veranlasst werden. Hier geht es also um eine „Objektivierung“ der subjektiv empfundenen Gefahrenlage, die sich z.B. aus dem von Bürgerinnen und Bürgern häufig bemängelten *„hier wird ständig gerast“* oder *„fast kein Kraftfahrer hält die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit ein“* ableiten lässt.

Die Verkehrsüberwachung und hier speziell die Geschwindigkeitsüberwachung löst in der Öffentlichkeit immer wieder kontroverse Diskussionen aus. Für den einen ist es ein Erfordernis, zumindest jedoch ein notwendiges Übel, für den anderen ist es eine Zumutung. Die Geschwindigkeitsüberwachung stößt – und das ist eine Erkenntnis nahezu sämtlicher kommunaler und polizeilicher Überwachungs- und auch Bußgeldbehörden – nicht auf ungeteilten Beifall. Die auf Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtete Zielorientiertheit des behördlichen Handelns wird teilweise in Zweifel gezogen. Gerade die von der Überwachung erfassten Betroffenen stellen die Notwendigkeit des „Blitzens“ und die jeweilige Messstelle nicht selten in Frage. Dabei wird das Fehlverhalten der nicht die Regeln über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten beachtenden Verkehrsteilnehmer häufig vollkommen ausgeblendet. In diesem Zusammenhang sind Bagatellisierungsreaktionen und die möglichen Auswirkungen eines Fehlverhaltens verdrängende oder verharmlosende Rechtfertigungsreaktionen vorherrschend. Im direkten Wohnumfeld sind viele Bürgerinnen und Bürger sensibilisiert; als motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer fühlen sich jedoch nicht wenige durch Verkehrsregelungen und die damit einhergehenden Überwachungsmaßnahmen gegängelt. Die Gefahrenlagen des Straßenverkehrs werden häufig nur dann wahr- und ernstgenommen, wenn Selbstbetroffenheit gegeben ist. Zunehmend werden aus der Bevölkerung Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen im direkt anliegenden Straßenbereich eingefordert; hier findet diese Art der Verkehrsüberwachung sehr hohe Akzeptanz. Sobald jedoch aufgrund eigenen geschwindigkeitsbedingten Fehlverhaltens ein behördliches Sanktionieren einsetzt, herrscht in vielen Fällen

Unverständnis bei den Betroffenen. Das hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass sich der/dem Betroffenen sehr häufig beim „Geblitztwerden“ nicht erschließt, warum die Behörde gerade an der jeweiligen Örtlichkeit Überwachungsmaßnahmen durchführt. Dieses ist eben darauf zurückzuführen, dass aufgrund der vorgenannten Regelungen zu Gefahrstellen viele Streckenabschnitte in die Überwachung einbezogen werden können.

Um dieses (Verständnis-)Problem zumindest teilweise aufzulösen erfolgt seitens des Kreises Unna seit 2011 nicht nur eine wöchentliche Veröffentlichung der voraussichtlich angefahrenen Messstellen, sondern auch seit Mitte 2018 auf Beschluss des Kreistages zu einem gemeinsamen Antrag der Fraktionen der SPD und der CDU eine Aufnahme des Messgrundes der kreiseigenen Geschwindigkeitsüberwachung in die Bescheide der Bußgeldstelle.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die einfachste Methode, nicht „geblitzt“ und in ein Ordnungswidrigkeiten-Verfahren hineingezogen zu werden, darin besteht, sich an die Verkehrsregeln zu halten, die sich sehr oft aus der örtlichen Beschilderung ableiten lassen. Hier haben grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmer\*innen die Möglichkeit, ihr eigenes Verhalten so zu steuern, dass sie ahndungsfrei bleiben. Denn es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren.

### **Geschwindigkeitsüberwachung durch den Kreis Unna**

Vor ca. 62 Jahren begann in Deutschland eine neue Ära in der Verkehrsüberwachung. Das Verkehrsradargerät VRG 2 wurde am 02. Dezember 1958 als erstes Gerät zur automatischen Geschwindigkeitsmessung für den Betrieb in Deutschland zugelassen. Der Kreis Unna führt seit dem Zeitpunkt der gesetzlichen Ermächtigung, also seit 1991 im stationären Betrieb und seit 1995 auch im mobilen Betrieb in seiner Funktion als Kreisordnungsbehörde und gestützt auf die v. g. Regelungen des Ordnungsbehördengesetzes NRW Geschwindigkeitsüberwachung im automatisierten Betrieb durch. Neben der Kreisverwaltung nimmt auf kommunaler Ebene im Kreis noch die Stadt Lünen als Große kreisangehörige Stadt Aufgaben der Geschwindigkeitsüberwachung mit einer mobilen Messeinheit wahr.

Über die Jahre erfolgte beim Kreis Unna eine sukzessive Ausweitung bzw. Modernisierung der für die Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzten Technik sowie eine Ausweitung der Überwachungsaktivitäten. Es wird auf die nachfolgende Aufstellung verwiesen:

- a) September 2002, Mitte 2003, August 2007 und im Juni 2010 Anschaffung zusätzlicher Kameras für die stationäre Überwachung
- b) In 2007 Einstieg in die digitale Überwachungstechnik (hier: für die stationäre GÜ).
- c) In 2009 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 Juli 2010).
- h) Einführung eines eingeschränkten werktäglichen Schichtdienstes von 06.00 – 19.00 Uhr (2014).
- i) Inbetriebnahme eines neuen mobilen Geschwindigkeitsüberwachungssystems des Typs Leivtec XV 3 (September 2013).
- j) Beginn der Umrüstung von Radar- auf Lasertechnik in Form der Inbetriebnahme einer neuen Messsäule des Typs Vitronic Poliscan Speed (Juli 2019).
- k) Inbetriebnahme eines neuen mobilen Geschwindigkeitsüberwachungssystems des Typs Vitronic Poliscan (im März 2020) und damit Ausweitung auf vier mobile Messsysteme.
- l) Voraussichtlich im 3. Quartal 2021 Abschluss der Modernisierungsstrategie (Umstellung auf Lasertechnik) = Austausch von zwei mobilen Messeinheiten (Fahrzeuge und Messtechnik) sowie der an den stationären Messstandorten eingesetzten Messeinheiten (Säulen und Messtechnik).

Im Bereich der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung sind aktuell die folgenden Messsysteme beim Kreis Unna eingesetzt:

- 2 Messfahrzeuge mit Lasermesstechnik - Vitronic FM 1 mit Front- Heck und Seitenmessung

- 1 Messfahrzeug mit Lasermesstechnik - Leivtec XV 3 (derzeit außer Betrieb wegen bundesweit mit diesem Messsystem verbundenen technischen Problemen beim Hersteller)
- 2 Messfahrzeuge mit Radartechnik - Robot SpeedoPhot S (bis maximal 31.12.2021 einsetzbar)
- 4 stationäre Messsysteme mit Lasermesstechnik - Vitronic FM 1
- 4 stationäre Messsysteme Jenoptik TraffiPhot S, die aktuell gegen Messsysteme Vitronic FM 1 ausgetauscht werden

Die beiden mobilen Messsysteme mit Radarmesstechnik dürfen aufgrund der Abkündigung der Firma Jenoptik-Robot nur noch bis zum 31.12.2021 eingesetzt werden. Zu diesem Termin läuft die Eichung der Messsysteme ab. Daher ist haushalterisch frühzeitig eine Ersatzbeschaffung von zwei mobilen Lasermesssystemen eingeplant worden ist. Insgesamt ist im Rahmen der Umrüstung von Radar- auf Lasermesstechnik und der Maßnahme zur Wirkungsorientierten Steuerung, die mit einer Anschaffung einer zusätzlichen mobilen Geschwindigkeitsüberwachungseinheit im März 2020 einherging, auf einen zukünftigen Parallelbetrieb von insgesamt vier mobilen Lasermesssystemen (vier speziell im Innenraum umgebaute Fahrzeuge mit Messtechnikausstattung) abgestellt worden. Derzeit läuft das Verfahren für die Anschaffung des vierten mobilen Lasermesssystems, damit nach Auslaufen der Radarmesstechnik diese vier mobilen Lasermesseinheiten zur Verfügung stehen.

Derzeit (Stand April 2021) werden im Rahmen der mobilen Überwachung **549** Messstellen bedient.

Die stationäre Überwachung bezieht sich aktuell auf acht Standorte im Kreisgebiet. Die Einrichtung zusätzlicher stationärer Standorte setzt eine entsprechende Beratung und Beschlussfassung in der Unfallkommission des Kreises voraus.

Für den Einsatz der Messtechnik (Messdienst, Bestückung der stationären Standorte, V-85-Messungen), Einsatzplanung, Messstelleneinrichtung und –erfassung, Fall-/Datenerfassung und –auswertung, Abstimmungen mit Polizei/Bußgeldstelle/Straßenverkehrsbehörden, Technik- und Fahrzeugunterhaltung, Archivierung, Zuarbeiten für Bußgeldstelle/Gerichte/Rechtsanwälte usw. werden 10,85 Stellen vorgehalten, von denen aktuell 2,85 Stellen nicht besetzt sind (2 Abordnungen zum FB 53 im Rahmen der Pandemie-Bekämpfung, 0,85 Stellenanteil vakant).

Die Entwicklung der Fallzahlen (im Rahmen des mobilen und stationären Messbetriebes des Kreises Unna erfasste und verfolgte Geschwindigkeitsverstöße) sowie die Ertragssituation der Bußgeldstelle (incl. Anteil Ertrag aus kreiseigener Geschwindigkeitsüberwachung) stellen sich wie folgt dar:

<b>Jahresstatistik (mobile und stationäre GÜ)</b>									
<b>Jahr</b>	<b>Robot mobil</b>	<b>Leivtec mobil</b>	<b>Vitronic mobil</b>	<b>gesamt mobil</b>	<b>Robot stationär</b>	<b>Vitronic stationär</b>	<b>gesamt stationär</b>	<b>Gesamt mobil + stationär</b>	<b>Veränderung in % zum Vorjahr</b>
<b>2009</b>	22.219			<b>22.219</b>	27.339		<b>27.339</b>	<b>49.558</b>	
<b>2010</b>	47.680			<b>47.680</b>	35.944		<b>35.944</b>	<b>83.624</b>	68,74
<b>2011</b>	61.216			<b>61.216</b>	46.850		<b>46.850</b>	<b>108.066</b>	29,23
<b>2012</b>	50.738			<b>50.738</b>	40.406		<b>40.406</b>	<b>91.144</b>	-15,66
<b>2013</b>	49.470	3.378		<b>52.848</b>	30.039		<b>30.039</b>	<b>82.887</b>	-9,06
<b>2014</b>	54.075	15.802		<b>69.877</b>	39.308		<b>39.308</b>	<b>109.185</b>	31,73
<b>2015</b>	53.981	28.164		<b>82.145</b>	42.466		<b>42.466</b>	<b>124.611</b>	14,13
<b>2016</b>	42.605	28.365		<b>70.970</b>	51.719		<b>51.719</b>	<b>122.689</b>	-1,54
<b>2017</b>	37.128	22.434		<b>59.562</b>	48.164		<b>48.164</b>	<b>107.726</b>	-12,20
<b>2018</b>	31.109	16.348		<b>47.457</b>	50.965		<b>50.965</b>	<b>98.422</b>	-8,64
<b>2019</b>	43.766	19.453		<b>63.219</b>	40.981	7.808	<b>48.789</b>	<b>112.008</b>	5,87
<b>2020</b>	33.048	18.654	8.517	<b>60.219</b>	26.242	20.753	<b>46.995</b>	<b>107.214</b>	-4,28*

Die Fallzahlenentwicklung ist nicht nur von der Einsatzhäufigkeit, sondern auch von Schwerepunktsätzen, den Besonderheiten der jeweiligen Messstandorte (u.a. Verkehrsbedeutung der Straße, Verkehrsbelastungen/-dichte, Straßenraumgestaltung), witterungsbedingten Einflüssen auf die Messaktivitäten, den Messzeiträumen und der tageszeitlichen Bedienung der Messstandorte, Störungseinflüsse an Messstandorten (z.B. Parksituation, Baustellen) abhängig. Darüber hinaus wirken sich Veränderungen im Personalbereich, Umfang der Stellenbesetzung und die Technikverfügbarkeit (z.B. Ausfälle durch Wartungs-, Eich- und Reparaturmaßnahmen, Vandalismusschäden) auf die Fallzahlenentwicklung aus. Auch dadurch können hohe jahresbezogene Schwankungsbreiten auftreten.

\*Der Fallzahlenrückgang resultiert insbesondere aus dem Pandemiegeschehen (insbes. geringere Verkehrsdichte) sowie aus der Stellenbesetzung (in 2020 Abstellen von 2,0 Vollzeitkräften – derzeit 1,0 – an den FB 53 und ganzjährig 0,85 VZÄ Vakanz).

<b>Erträge Bußgeldstelle mit Anteil Ertrag aus kreiseigener GÜ</b>					
<b>HH-Jahr</b>	<b>Gesamtertrag 36.03 (Buß-, Verwarnungsgelder, Verw. Gebühren, Wiederaufl. v. Forderung)</b>	<b>Ertrag aus Verw. Gebühren im Produkt 36.03.03.98 "Verkehrssicherung"</b>	<b>Gesamtertrag 36.03. abzgl. „Verkehrssicherung“</b>	<b>Ertrag aus eigener GÜ (Buß-, Verwarnungsgelder, Verw. Gebühren, Wiederaufl. v. Forderungen)</b>	<b>Anteil in % Erträge „eigene GÜ“ an Gesamtertrag ohne Verkehrssicherung</b>
2010	4.072.305,35	41.199,02	4.031.106,33	<b>1.731.091,49</b>	<b>42,94</b>
2011	4.693.271,98	41.378,96	4.651.893,02	<b>2.301.689,59</b>	<b>49,48</b>
2012	3.967.168,11	38.014,48	3.929.153,63	<b>1.937.657,18</b>	<b>49,31</b>
2013	3.499.541,71	39.564,14	3.459.977,57	<b>1.764.999,33</b>	<b>51,01</b>
2014	4.126.629,64	45.304,17	4.081.325,47	<b>2.416.302,47</b>	<b>59,20</b>
2015	5.234.820,47	48.973,35	5.185.847,12	<b>2.800.543,52</b>	<b>54,00</b>
2016	5.766.853,42	55.507,49	5.711.345,93	<b>2.735.495,35</b>	<b>47,90</b>
2017	5.695.183,10	63.799,11	5.631.383,99	<b>2.617.087,74</b>	<b>46,47</b>
2018	8.196.483,19	90.902,67	8.105.580,52	<b>2.521.969,36</b>	<b>31,11*</b>
2019	10.096.518,28	82.621,50	10.013.896,78	<b>2.667.830,61</b>	<b>26,64*</b>
2020	5.918.871,69**	102.403,97	5.816.467,72	<b>2.725.174,76</b>	<b>46,85</b>

\*Die deutlichen Veränderungen des Ertragsanteils aus der kreiseigenen GÜ am Gesamtertrag resultiert aus den im Dezember 2017 begonnenen Aktivitäten der Autobahnpolizei (Einsatz eines Enforcement-Trailers), der in 2018 und 2019 zu einer erheblichen Steigerung der Fallzahlen aus „Fremdanzeigen“ führte

\*\*Ergebnis Stand März 2021 (Jahresabschluss liegt noch nicht vor)

## Weiterentwicklungen

Aufgrund von Entwicklungen bei der Autobahnpolizei und auch bei einzelnen anderen Gebietskörperschaften ist mit dem Ziel einer weiteren Optimierung der Verkehrsüberwachung und damit der Verkehrssicherheitsarbeit in Überlegungen eingetreten worden, die vorhandenen Messsysteme zunächst testweise um einen Enforcement-Trailer mit Lasermesstechnik der Firma Vitronic zu ergänzen.

Ein solches System wird z.B. bei der Autobahnpolizei, der Stadt Hamm, dem Kreis Warendorf und dem Märkischen Kreis eingesetzt.

Nach Erfahrungsaustausch mit der Autobahnpolizei und der Stadt Hamm ergeben sich vielfältige Vorteile, die für ein solches – semistationäres - Messsystem sprechen.

Es eignet sich besonders für:

- inner- und außerörtliche Schwerepunktmessungen (an Stellen mit hoher Verstoßquote)

- intensivere Messungen an Unfallhäufungsstellen und Gefahrenpunkten
- Messungen in Baustellen
- Messung an Ortseingängen / -durchfahrten

Der Betrieb des Trailers ist bis zu 5 Tage (24 h) nonstop ohne Nachladen autonom möglich, womit Einsatzstandorte (Gefahrstellen) längerfristig überwacht werden können. Mobile Messungen mit den vorhandenen Systemen werden ansonsten in der Regel nur für relativ wenige Stunden an einem Ort durchgeführt.

Bei Durchführung der Messung mit dem Enforcement-Trailer ist vor Ort kein Personal im Einsatz; dieses ist lediglich für den Aufbau der Messstelle, das Versetzen des Trailers an einen anderen Standort und für Wartungsarbeiten erforderlich. Damit steht das Messpersonal weitgehend weiterhin für zusätzliche Messungen an anderen Gefahrstellen mit den vorhandenen mobilen Systemen zur Verfügung.

Gerade an Stellen mit einer hohen Verstoßquote kann deutlich nachhaltiger auf die Verkehrsteilnehmer eingewirkt werden.

Es ist möglich, auch Gefahrstellen mit unterschiedlichen tageszeitlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. 30 km/h zwischen 6 und 18 Uhr; 50 km/h zu den übrigen Zeiten) zu überwachen.

Das System kann über einen PC aus der Ferne überwacht werden; dabei können auch die aktuellen Messungen angesehen werden. Durch einen eingebauten Motor (Mover) kann der Trailer mittels einer Fernbedienung in die genaue Position gebracht werden und muss nicht mit dem Zugfahrzeug rangiert werden.

Der Einsatz ist technisch an den gleichen Standorten wie bei einem mobilen Messsystem, bei dem Messungen häufig aus dem Fahrzeug heraus erfolgen, möglich. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Rückseite nicht zugeparkt werden kann, z.B. indem der Einsatz am Beginn eines Parkstreifens erfolgt.

Das verwendete Messsystem ist identisch mit dem bewährten und bereits in der stationären und mobilen Überwachung beim Kreis Unna eingesetzten Lasermesssystem Vitronic FM1. Auch die Auswertung der Bilder erfolgt mit den vorhandenen Systemen.

Einige Besonderheiten sind jedoch auch zu berücksichtigen:

Insbesondere an außerörtlichen Messstellen ist besonders darauf zu achten, dass das System abseits des Verkehrsraumes bzw. in ausreichendem Abstand zur Fahrbahn aufgestellt wird, damit der unbeleuchtete Anhänger nicht selber zu einer Gefahrstelle wird.

Für das Ziehen des Trailers ist zusätzlich die Fahrerlaubnis für die Anhängerklasse BE erforderlich. Diese besitzen aktuell nur wenige Mitarbeiter\*innen in der Geschwindigkeitsüberwachung. Bei einem dauerhaften Betrieb wären hier weitere Mitarbeiter\*innen zu schulen und diesen der Erwerb einer entsprechenden Fahrerlaubnis vom Kreis zu finanzieren. Zudem sind mindestens 2 Fahrzeuge der Geschwindigkeitsüberwachung mit Anhängerkupplungen auszurüsten.

Der Trailer ist – wie stationäre Messsysteme allgemein - anfällig für Vandalismus. Im Trailer sind daher entsprechende Alarmanlagen verbaut. Nach den Erfahrungen des Herstellers und auch der Stadt Hamm werden Schäden durch Vandalismus jedoch mit längerem Einsatz deutlich weniger. Bei dem Einsatz von gemieteten Fahrzeugen sind diese Schäden vollständig durch den Vermieter abgedeckt.

#### **Kosten:**

Für einen testweisen Einsatz wird auf eine Anmietung des Enforcement-Trailers abgestellt. Dabei wird ein Testzeitraum von max. 12 Monaten zugrunde gelegt, der aber aus Sicht der Verwaltung auch ausgeschöpft werden sollte, um hinreichende Erfahrungen mit dieser Messeinheit (auch bezüglich des Personaleinsatzes bzw. der Personalbindung, Bedienung der Messstandorte, Auswirkungen von Vandalismusschäden, jahreszeitliche Besonderheiten) zu sammeln. Für die Anmietung eines Enforcement Trailers fällt nach einem unverbindlichen Angebot des Herstellers eine monatliche Miete von 6.900 € netto an (bei einer Mietzeit unter einem Jahr). Darin sind alle laufenden Kosten für Wartung, Eichung, Reparaturen, Versicherungen - auch gegen Sabotage und Vandalismus ohne Selbstbeteiligung – enthalten. Bei längerfristiger Anmietung sinkt die monatliche Miete (12 Monate = 6.500 € / 24 Monate = 6.200 € / 36 Monate = 5.900 € / jeweils netto). Optional können auch zusätzlich Akkusätze (790 € netto monatlich) oder eine Datenfernanbindung (249 € netto monatlich) gebucht werden.

Für das aktuelle Haushaltsjahr 2021 wurden keine Haushaltsmittel für den zusätzlichen Einsatz eines Enforcement-Trailers eingeplant. Diese müssten für einen Testbetrieb außerplanmäßig zur Verfügung gestellt werden.

Folgender Aufwand wird mit der Anmietung verbunden sein:

Miete	6.500 € netto für 12 Monate	78.000,00 €
Datenfernanbindung:	249 € netto für 12 Monate	2.998,00 €
<u>Anlieferung und Abholung</u>		<u>980,00 €</u>
		81.978,00 €
<u>19% Steuer</u>		<u>15.575,82 €</u>
Summe Brutto		97.553,82 €

Dabei dürfte der mit dem Einsatz des Trailers insgesamt verbundene Aufwand (insbesondere Miete, Einbau Anhängerkupplungen für insgesamt ca. 1.500 € für zwei Fahrzeuge, Personalaufwand = Rückgriff auf das vorhandene Messpersonal während der Testphase) durch die vereinnahmten Buß- und Verwarngelder aus dem Betrieb des Trailers auf jeden Fall gedeckt werden. Nach einer überschlägigen Rechnung würden selbst bei „nur“ 400 verwertbaren Bildern im Monat mit durchschnittlich je 20 € Verwarngeld im Jahr rund 96.000 € an Erträgen entstehen. In der Praxis dürften deutlich mehr Bilder = Geschäftsvorfälle entstehen.

#### **Fazit:**

Aus Sicht des Straßenverkehrsbehörde wäre es sinnvoll, ein solches Messsystem - zunächst testweise - als Ergänzung der vorhandenen Messtechnik beim Kreis Unna einzusetzen.

Dazu sollte eine Anmietung für eine Dauer von zunächst 12 Monaten erfolgen. In dieser Zeit könnten die Einsatzmöglichkeiten und Wirksamkeit der möglichen Maßnahmen verifiziert werden. Die Messaktivität ist dazu zu dokumentieren und - getrennt von den anderen Messsystemen – statistisch zu erfassen.

Der Einsatz des Trailers soll vornehmlich an Unfallhäufungsstellen, größeren Baustellen, Stellen mit hoher Verstoßquote oder besonderen Gefahrenlagen erfolgen, bei denen eine längerfristige Überwachung angezeigt ist. Diese Messstellen werden aktuell durch die Mitarbeiter\*innen der Geschwindigkeitsüberwachung und Verkehrssicherung ermittelt.

Nach Angaben des Vermieters wäre es möglich, einen Trailer relativ kurzfristig zur Verfügung zu stellen.

Der Einsatz des Trailers sollte mit aufklärender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Bilder:

