

Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Bottrop

Straßenverkehrsamt (36)

September 2013

„Der Straßenverkehr ist eine soziale Veranstaltung, die durch Räume, Fahrzeuge und Regeln, wesentlich aber auch durch ihre Teilnehmer geprägt wird.“

*Dr. Klaus-Peter Kalwitzki
Verkehrspsychologe*

1. Anlass

Als Mitglied im ‚Netzwerk Verkehrssicheres NRW‘ hat sich die Stadt Bottrop seit dem 16. November 2007 urkundlich zur Reduzierung der Verkehrsunfälle und Förderung der eigenständigen und sicheren Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, zum Aufbau einer vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene und zur Beteiligung am regionalen und überregionalen Erfahrungs- und Informationsaustausch verpflichtet.

Die Gründungsurkunde und die Rahmenvereinbarung zum Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Münster sind als Anlage der Vorlage beigelegt.

Im Rahmen der Darstellung der Verkehrssicherheitsarbeit in Bottrop wurde im vergangenen Jahr bereits angekündigt, zur Durchführung dieser Aufgabe ein Konzept zu erstellen. Durch die ergänzende politische Forderung, wurde gegen Ende des letzten Jahres im Bau- und Verkehrsausschuss der Verwaltung ein entsprechender Auftrag erteilt. Im Haushalt der Stadt Bottrop wurden erstmalig im Jahr 2013 Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit bereitgestellt. Im konsumtiven Bereich wurden 20.000 €, im investiven Bereich wurden 5.000 € im Haushalt veranschlagt. Diese finanziellen Möglichkeiten sollen helfen, präventive Maßnahmen und Projekte zur Verkehrssicherheitsarbeit in Bottrop aufzubauen, zu etablieren und die Netzwerkarbeit vor Ort, aber auch als aktives Mitglied im überregionalen Netzwerk, zu verbessern.

2. Verkehrssicherheit: Gesetzlicher Auftrag der Straßenverkehrsbehörde – Aufgabe der Straßenbaubehörde und der Polizei

Die Straßenverkehrsbehörde regelt den Verkehr aus Gründen der Sicherheit und Ordnung und kann diesen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschränken oder verbieten (Geschwindigkeit, Überholen, Verkehrsverbote, Baustellen) und ist nach § 44 Abs. 1 sachlich zuständig für die Ausführung der StVO. Die Straßenverkehrsbehörden haben die Aufgabe, für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu sorgen. Sie bedienen sich dazu der Beschilderung, wenn sie im Benehmen vor allem mit der Straßenbaubehörde und der Polizei zur Auffassung kommen, dass die allgemeinen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung hier nicht ausreichend sind. Die Beschilderung besteht aus Verkehrszeichen (wie Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen oder Hinweiszeichen),

Verkehrseinrichtungen (wie Lichtzeichenanlagen, Absperr- oder Leiteinrichtungen) und Markierungen (wie Fußgängerüberwege, Leitlinien, Fahrbahnbegrenzungslinien oder Haltlinien). Sie ist so zu gestalten, dass sie ihrem Zweck gerecht wird, **Verkehrsgefahren zu verhüten** und den Verkehr zu erleichtern (Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs). Die Straßenverkehrsbehörden dürfen Maßnahmen allerdings nur dann ergreifen, wenn dies **zwingend notwendig** und nach objektiven Maßstäben zumutbar ist. Ergreifen sie Maßnahmen, dann gehen die Regelungen durch diese Beschilderung den allgemeinen Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung vor. Die Beschilderung darf von den Straßenverkehrsbehörden nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. So dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs in der Regel nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse **eine Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt.

Gefahrzeichen dürfen die Straßenverkehrsbehörden nur dort anbringen lassen, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden sind grundsätzlich **auf den Schutz der Allgemeinheit und nicht auf die Wahrung der Interessen Einzelner gerichtet**.

Die Straßenverkehrsbehörden hören vor jeder straßenverkehrsrechtlichen Entscheidung insbesondere die Straßenbaubehörden und die Polizei. Dabei werden neben den öffentlichen Belangen auch die Belange Dritter abgewogen und gewichtet. In regelmäßigen Abständen führt die Straßenverkehrsbehörde zudem Verkehrsschauen im Stadtgebiet durch. Vor Ort wird dabei geprüft, ob die vorhandenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vollständig und erforderlich sind.

Die Straßenbaubehörden sind nach dem Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht (Verhaltenspflicht zur Abwehr von Gefahrenquellen, deren Unterlassen zu Schadensersatzansprüchen nach § 823 BGB führen kann) zuständig für die Verkehrssicherung auf den Straßen im Bundesgebiet und damit verantwortlich für den Straßenzustand. Ihre Aufgabe ist es, u. a. präventiv mit den vorhandenen baulichen Mitteln zur Verhütung von Schäden an den Straßen und im Straßenraum beizutragen. Zu dem Zweck stehen den Straßenbaubehörden nach § 45 Abs. 2 StVO eigene Regelungskompetenzen im Straßenverkehr zur Verfügung.

Einer der wichtigsten Aufgaben **der Polizei** ist es, Gefahren jeder nur möglichen Art von den Bürgern fernzuhalten. Weil nun aber der Straßenverkehr schon von seinen Anlagen her besonders gefahrenträchtig ist, bezieht sich ein großer Teil der polizeilichen Aufgaben auf den sicheren Ablauf im Straßenverkehr. Diese Aufgabe wird in erster Linie wahrgenommen durch die während der Streifenfahrten erfolgende präventive Verkehrsüberwachung, wird aber – soweit erforderlich – auch durch direkte Eingriffe wie etwa im Rahmen der Unfallaufnahme sowie der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten ergänzt. Abgerundet wird die Tätigkeit der Verkehrspolizei durch die pädagogischen Mittel der Verkehrserziehung und der Projektarbeit aufgrund der vom Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes NRW fortgeschriebenen Fachstrategie zur Verkehrsunfallbekämpfung.

Gemeinsam ist allen drei genannten Behörden die wichtige Querschnittsaufgabe, im Rahmen der Unfallkommission die Unfallsituation in ihrem örtlichen Bereich ständig zu analysieren und mittels gemeinsamer Anstrengungen die Anzahl der Unfälle zu verringern.

3. Verkehrssicherheitsarbeit, Definition

Die Verkehrssicherheitsarbeit richtet sich an folgenden national und international anerkannten Tätigkeitsfeldern aus:

- | | |
|-----------------|-----------------------------|
| • Enforcement | Kontrolle |
| • Education | Erziehung |
| • Engineering | Technische Maßnahmen |
| • Entertainment | Öffentlichkeitsarbeit |
| • Evaluation | Erfolgskontrolle, Bewertung |

Verkehrssicherheit soll Unfälle vermeiden und die Folgen von Unfällen verringern. Sie soll zudem aufmerksam machen auf die Gefahren im Straßenverkehr und ungeschützten Verkehrsteilnehmern Hilfestellung geben. Das regelkonforme Miteinander der Verkehrsteilnehmer soll gefördert werden.

4. Ziele des Konzeptes

Das erstmalig erstellte Konzept soll dazu dienen, die gesetzlichen Aufgaben der Straßenverkehrs-, der Straßenbaubehörde und der Polizei darzustellen und systematisch weitere Maßnahmen im Bereich der Präventivarbeit zu planen, um folgende Ziele zu erreichen:

- Das Konzept soll dem Aufbau der Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Verpflichtung der Stadt Bottrop als Mitglied des Netzwerkes ‚Verkehrssicheres NRW‘ dienen.
- Neben dem gesetzlichen Auftrag soll mit verschiedenen Maßnahmen und Aktionen im Rahmen der Präventionsarbeit die Verbesserung der Verkehrssicherheit gewährleistet werden.
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen, die Mobilität eines jeden - unabhängig vom Alter - soll unterstützt werden.
- Die Zusammenarbeit engagierter Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit soll gefördert werden.
- Verkehrsunfälle sollen vermieden werden.
- Die kommunale Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs soll bedarfsgerecht erfolgen. Die Überwachung muss nachvollziehbar und transparent sein.
- Öffentlichkeitsarbeit soll das Bewusstsein für ein gutes Miteinander der Verkehrsteilnehmer unterstützen.
- Die Grundregeln des § 1 der StVO sollen allen Verkehrsteilnehmern bewusst gemacht werden: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert **ständige Vorsicht** und **gegenseitige Rücksicht**. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein

anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

5. Zielgruppen

5.1. Bevölkerungsstruktur statistischen Jahrbuch

Erste Anhaltspunkte für die Wahl von Zielgruppen ist die Entwicklung der Altersstruktur in Bottrop (Quelle Statistisches Jahrbuch 2011):

Stichtag	0 bis 17 Jahre	18 - 59 Jahre	60 Jahre u. alter
Volkszählung 1987	18,4	61,6	20,4
31.12.1990	18,3	60,3	21,3
31.12.1995	18,8	58,7	22,5
31.12.2000	18,7	56,7	24,6
31.12.2005	17,9	56,6	25,5
31.12.2010	16,2	56,9	26,9
31.12.2011	15,9	56,7	27,4

Die deutliche Zunahme der Menschen über 60 Jahre führt auch im Rahmen der Verkehrssicherheit zu neuen Herausforderungen.

Wichtig ist es, die Mobilität und Eigenständigkeit der Menschen so lange wie möglich zu erhalten.

Unabhängig von den sinkenden Zahlen in den anderen Altersgruppen sind jedoch Kinder, Jugendliche und auch junge Fahrer mit in den Fokus zu nehmen.

5.2. Unfalllage – Verkehrsunfallbericht

Die Zielgruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich u. a. aus dem Unfallberichten des Polizeipräsidiums Recklinghausen. Der Unfallbericht 2012 wurde Anfang Februar vorgelegt. Grundsätzliche Auswertungen sind erfolgt und in den nachfolgend aufgeführten Tabellen enthalten. Die Tabellen wurden jeweils für unterschiedliche Altersgruppen erstellt, um differenzierte Ergebnisse als Grundlage für passgenaue Maßnahmen betrachten zu können.

Im Jahr 2012 waren in Bottrop 3.228 Unfälle in allen Kategorien zu verzeichnen, im Vorjahr waren es 3.280, im Jahr 2010 noch 3311. Insgesamt ist der jeweils leichte Rückgang positiv zu betrachten.

Bei der Unfallanalyse als Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Bottrop wurden die Daten der Unfälle mit verunglückten Personen besonders betrachtet. Bei der Betrachtung dieser Unfälle ist zu beachten, dass neben den persönlichen Folgen der durchschnittliche volkswirtschaftliche Schaden eines Schwerverletzten im Straßenverkehr 100.000 € beträgt.

Ebenfalls abgebildet sind die aus dem Bericht zu entnehmenden Unfallhäufungsstellen, die im Rahmen der Verkehrsunfallkommission näher betrachtet werden. Lösungen zur Verbesserung der Situation werden dann im Rahmen der Sitzung der Kommission erarbeitet.

5.3. Verunglückte Personen bei Verkehrsunfällen nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung

In allen Altersgruppen verunglückten im Jahr 2012 insgesamt 340 Personen, im Jahr 2011 waren es insgesamt 313 Personen, im Jahr 2010 verunglückten 331 Personen. Im Jahr 2012 waren 263 Verkehrsunfälle mit Personenschäden zu verzeichnen, 2011 waren es 259 Verkehrsunfälle, im Jahr 2010 267 Unfälle mit Personenschaden.

Bei den Verkehrsunfällen im Jahr 2012 waren 33 Kinder, 11 Jugendliche, 68 junge Erwachsene, 189 Erwachsene und 39 Senioren beteiligt.

Leider ist im Jahr 2012 die Zahl der verunglückten Personen nach einem Rückgang in 2011 wieder gestiegen. Die Gesamtanzahl der Unfälle mit Personenschäden ist in den letzten Jahren annähernd gleich geblieben.

Eine Person wurde bei den Unfällen getötet (2011 4 Personen), 53 schwer verletzt (2011 71 Personen), 286 Personen (2011 238 Personen) leicht verletzt.

Damit insgesamt die Unfallzahlen gerade im Bereich der Unfälle mit Personenschäden reduziert werden können, ist eine weitere Analyse der Unfalldaten erforderlich. Dazu zeigen die nachfolgenden Tabellen jeweils nach Alter der Verkehrsteilnehmer und nach Art der Verkehrsbeteiligung die Entwicklung von 2010, 2011 und 2012:

Kinder (Personen im Alter von unter 15 Jahre) 2010 – 2011 – 2012

Unfallfolge	2010	2011	Veränderung in %	2012	Veränderung in %
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	2	6	+200%	5	-17%
Leichtverletzte	33	24	-27%	28	+17%
Gesamt	35	30	-14%	33	+10%
Art der Verkehrsbeteiligung					
Mot. Zweiradfahrer	0	0	0	0	0
Fahrradfahrer	15	13	-13%	7	-46%
Fußgänger	9	14	+56%	14	-22%
Gesamtanzahl (Anteil der verunglückten Kinder bei der Verkehrsbeteiligung Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger an den insgesamt verunglückten Kindern in %)	24 (69%)	27 (90%)	+ 13%	21 (64%)	+22%

Die Anzahl der verunfallten Kinder ist im Jahr 2012 leicht gestiegen, liegt aber noch unter der von 2010, dabei ist der Anteil der verunglückten Kinder bei der Verkehrsbeteiligung Fahrradfahren und Kinder als Fußgänger insgesamt erfreulicherweise zurückgegangen. Detailliert betrachtet ist die Zahl der verunglückten Kinder als Fußgänger gleich geblieben, bei den Kindern, die als Fahrradfahrer am Verkehr teilgenommen haben und verunglückt sind, ist im Jahr 2012 ein Rückgang von 46 % (absolut -7) zu verzeichnen. Insgesamt gilt es gerade bei den Kindern durch Verkehrserziehung die ungeschützte und selbständige Verkehrsteilnahme weiterhin zu sichern und zu verbessern. Eltern, Großeltern, Erzieher/innen und Lehrer/innen sind hier gleichermaßen gefordert, wie jede/r Verkehrsteilnehmer/in, die/der den Kindern ein Vorbild ist. Ebenso ist Rücksichtnahme oberstes Gebot im Miteinander mit den jüngsten Verkehrsteilnehmern.

Jugendliche (Personen im Alter von 15 Jahre bis unter 18 Jahre) 2010 - 2011 - 2012

Unfallfolge	2010	2011	Veränderung in %	2012	Veränderung in %
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	3	3	0	0	-100%
Leichtverletzte	22	23	+4,5%	11	-58%
Gesamt	25	26	+4%	11	-58%
Art der Verkehrsbeteiligung					
Mot. Zweiradfahrer	9	8	-11%	6	-2%
Fahrradfahrer	7	9	+29%	3	-67%
Fußgänger	5	5	0	1	-80%
Gesamtanzahl (Anteil der verunglückten Kinder bei der Verkehrsbeteiligung Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger an den insgesamt verunglückten Kindern in %)	21 (84%)	22 (85%)	+5%	10 (91%)	-55%

Insgesamt sind die Zahlen der verunglückten Jugendlichen im Vergleich zu den letzten 2 Jahren deutlich zurückgegangen (-58%). Bei der Verkehrsteilnahme ist erfreulich, dass die Zahl der verunglückten Fahrradfahrer um fast 70% geringer als noch in den beiden Vorjahren ist. Betrachtet man die Verkehrsteilnahme generell, fällt auf, dass die Jugendlichen im Wesentlichen als ungeschützte, selbständige Verkehrsteilnehmer verunfallen (im Jahr 2012 91%). Erfreulich ist, dass es im Jahr 2012 keinen schwerverletzten Jugendlichen in Bottrop gab. Mehr als die Hälfte der verunglückten Jugendlichen war dabei als motorisierter Zweiradfahrer unterwegs.

Junge Erwachsene (Personen im Alter von 18 bis unter 25 Jahre) 2010 – 2011 - 2012

Unfallfolge	2010	2011	Veränderung in %	2012	Veränderung in %
Getötete	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	6	11	+83%	4	-64%
Leichtverletzte	58	37	-36%	64	+73%
Gesamt	64	48	-25%	68	+42%
Art der Verkehrsbeteiligung					
Mot. Zweiradfahrer	11	7	-36%	4	-43%
Fahrradfahrer	9	6	-33%	7	+17%
Fußgänger	4	8	+100%	4	-50%
Gesamtanzahl (Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen bei der Verkehrsbeteiligung Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger an den insgesamt verunglückten jungen Erwachsenen in %)	24 (38%)	21 (44%)	-54%	15 (22%)	+29%

Bei der Gruppe der ‚Jungen Erwachsenen‘ ist im Jahr 2012 erfreulich, dass ‚nur‘ 4 schwer verletzte Personen zu verzeichnen waren, im Vorjahr waren es leider 11 Personen. Bei den Leichtverletzten gab es einen deutlichen Anstieg, absolut um 27

Personen, das entspricht einem prozentualen Anteil von 73%. Nach dem geringen Anteil der Verkehrsteilnahme als Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger von insgesamt 22% ist der Schwerpunkt der verunfallten jungen Erwachsenen als Autofahrer/Beifahrer zu suchen. Das zeigt wiederum, wie sehr Projekte ‚Junge Fahrer‘ sowie das Peers-Projekt (wird im späteren Verlauf erläutert) notwendig sind, um diese Unfälle zu reduzieren.

Erwachsene (Personen im Alter von 25 bis unter 65 Jahre) 2010 - 2011 - 2012

Unfallfolge	2010	2011	Veränderung in %	2012	Veränderung in %
Getötete	2	1	-50%	1	0
Schwerverletzte	32	36	+12,5%	29	-19%
Leichtverletzte	125	115	-8%	159	+38%
Gesamt	159	152	-4%	189	+24%
Art der Verkehrsbeteiligung					
Mot. Zweiradfahrer	35	36	+3%	29	-19%
Fahrradfahrer	33	37	+9%	40	+8%
Fußgänger	19	21	+10,5	13	-38%
Gesamtanzahl (Anteil der verunglückten Erwachsenen bei der Verkehrsbeteiligung Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger an den insgesamt verunglückten Erwachsenen in %)	87 (55%)	93 (61%)	+7,0	82 (43 %)	-12%

Bei den Erwachsenen ist die Zahl der Leichtverletzten um 38 % gestiegen, dies entspricht einer absoluten Zunahme von 44 Personen. Der Rückgang der Unfälle bei Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger zeigt, dass die Verkehrsteilnahme als Fahrer/Beifahrer hier besonders betrachtet werden muss.

Senioren (Personen im Alter von 65 Jahren und darüber) 2010 - 2011 - 2012

Unfallfolge	2010	2011	Veränderung in %	2012	Veränderung in %
Getötete	0	3	+300%	0	-100%
Schwerverletzte	14	15	+7,1	15	0
Leichtverletzte	34	38	+11,8	24	-37%
Gesamt	48	56	+16,7	39	-30%
Art der Verkehrsbeteiligung					
Mot. Zweiradfahrer	2	2	0	4	+100%
Fahrradfahrer	12	19	+58,3	10	-47%
Fußgänger	9	14	+55,6	12	-14%
Gesamtanzahl (Anteil der verunglückten Senioren bei der Verkehrsbeteiligung Mot. Zweiradfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger an den insgesamt verunglückten Senioren in %)	23 (48%)	35 (63%)	+52,7	26 (66%)	-26%

Im Jahr 2011 kamen 3 Senioren bei Unfällen ums Leben, erfreulich ist bei der **Betrachtung des Jahres 2012, dass bei keinem Unfall ein Mensch getötet** wurde. Bei 39 verunfallten Senioren waren 22 mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Insgesamt ist der Rückgang der verunfallten Senioren positiv zu sehen. In Anbetracht des demografischen Wandels sollen Maßnahmen für Senioren helfen, dass sie lange selbständig und mobil am Straßenverkehr teilnehmen können.

5.4. Zielgruppen

Die vorgenannten Daten zur Altersstruktur und zur Unfallentwicklung zeigen folgende Zielgruppen nach Alter und Verkehrsteilnahme und mögliche Präventivmaßnahmen.

Altersgruppe	Verkehrsteilnahme	Mögliche Maßnahmen/Projekte
Kinder	Fußgänger und Fahrradfahrer	Verkehrszähler, Verkehrserziehung, Walking Bus, Radwegdetektive, Schulwegdetektive, Busschule, Maßnahmen zur Sichtbarkeit
Jugendliche	Fahrradfahrer, motorisierte Zweiradfahrer	Crash-Kurs NRW Fahrsicherheitstrainings, Junge Fahrer-aber sicher
Junge Erwachsene	Autofahrer/Beifahrer	Fahrsicherheitstrainings, Junge Fahrer-aber sicher
Erwachsene	Autofahrer/Beifahrer, Anstiege als Fahrradfahrer und Fußgänger	Fahrradhelme auch für Erwachsene, Verkehrsunterricht nach § 48 StVO, Maßnahmen zur Sichtbarkeit
Senioren	Fahrradfahrer und Fußgänger, Autofahrer/Beifahrer	Infoveranstaltungen nicht nur für Senioren, Fahrradhelme auch für Senioren, Maßnahmen zur Sichtbarkeit

Beim Fahrradfahren ist auch die veränderte Verkehrsteilnahme durch E-Bikes mit in die Betrachtung der Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen.

Es wird deutlich, dass sich in den Altersgruppen unterschiedliche Bedarfe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergeben. Durch entsprechende Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort, insbesondere mit der Polizei und der Verkehrswacht finden jährlich Abstimmungsgespräche zur Durchführung von gemeinsamen Aktionen statt.

Bei der weiteren Planung und Betrachtung von Maßnahmen sind weitere Aspekte der Gefährdung im Straßenverkehr, der Unfallursachen, z.B. der mangelnden Sichtbarkeit von Verkehrsteilnehmern, der überhöhten Geschwindigkeit, der Sichtbehinderung und auch der technischen und baulichen (z. B. fehlende, schlecht sichtbare Markierung, Einrichtung und Überprüfung von Signalanlagen) in die Überlegungen einzubeziehen. Ebenso sind in bei der Planung von Maßnahmen die Belange behinderter Menschen

einzu beziehen. Auf Anregung des Sozialamtes (Abteilung Senioren und Menschen mit Behinderung) bezüglich der Auswertungen der Unfallstatistik nach der Zielgruppe der behinderten Menschen teilte die Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Recklinghausen mit, dass eine Unfallauswertung mit beteiligten Rollstuhlfahrern durchaus möglich sei.

So waren im Bereich des Polizeipräsidiums Recklinghausen im Zeitraum v. 01.01.2008 - 11.09.2013 bei insgesamt 33 Verkehrsunfällen Rollstuhlfahrer beteiligt, davon 1 in Bottrop.

Eine solche Erfassung ist nur möglich, weil Rollstuhlfahrer in der nordrhein-westfälischen Unfallstatistik durch eine konkrete Ordnungsnummer besonders definiert sind. Für andere Behinderte (Nutzer von Rollatoren oder sonstigen manuellen Gehhilfen, etc.) wurde bislang auf Landesebene eine solche Kennzahl nicht vergeben, sodass es daher auch nicht möglich ist, derartige Unfallbeteiligte umfassend statistisch zu erfassen. Es ist im Übrigen sehr problematisch, überhaupt einen Unfallbeteiligten eindeutig als Behinderten zu identifizieren. Ein unfallbeteiligter Fußgänger oder Radfahrer mit einem Schwerbehindertenausweis mit dem Merkzeichen "G" (für gehbehindert) offenbart sich nicht unbedingt als Behinderter bei einer Unfallaufnahme, sodass es der Polizei alleine schon aus diesem Grund nahezu unmöglich ist, diesen Unfall eindeutig zuzuordnen.

Die Polizei wird insofern weiterhin u.a. alle Unfälle unter Beteiligung von Rollstuhlfahrern erfassen. Es ist bei der Gesamtproblematik jedoch zu berücksichtigen, dass die Polizei in jedem Fall Kontakt mit dem Straßenverkehrsamt aufnimmt, wenn sich bei der konkreten Unfallauswertung Besonderheiten im Hinblick auf die Beteiligung von Rollstuhlfahrern ergeben, um schnellstmöglich notwendige Maßnahmen ergreifen zu können.

Unabhängig von der Unfallstatistik wurden die Gestaltungsgrundsätze für den Einbau von Leitsystemen und Bodenindikatoren im Behindertenbeirat beschlossen, die dann vom Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerung umgesetzt werden. Sämtliche Straßenneu- und Straßenumbaumaßnahmen werden zuerst im Arbeitskreis ‚Barriere freies Bauen‘ erörtert und anschließend im Behindertenbeirat beschlossen. Die gute und konstruktive Zusammenarbeit zwischen dem Behindertenbeirat, dem Arbeitskreis ‚Barriere freies Bauen‘ und dem Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerung helfen, schon im Vorfeld Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu beraten und umzusetzen.

Auf Grundlage der jährlichen Unfallstatistik erarbeiten sowohl die Polizei als auch die städtischen Fachdienststellen die sich daraus ergebenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit zur Verringerung und Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Weitere Aspekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie Drogen, Alkohol, Stress sollen zunächst nicht fokussiert werden, gehören als Unfallursache jedoch zu den Punkten, die den Menschen beeinflussen und nachhaltig im Straßenverkehr beeinflussen. Hier wird die weitere Entwicklung durch die Polizei und die Fahrerlaubnisbehörde / das Straßenverkehrsamt beobachtet.

6. Verkehrssicherheitsarbeit auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung und anderer gesetzlicher Vorgaben

6.1. Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet - Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Für die Jahre 2013/2014 soll die Überprüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen nach § 45 StVO im Stadtgebiet ein Schwerpunktthema der Straßenverkehrsbehörde sein:

Nach § 45 Abs. 1 können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach Absatz 9 sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn **auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht**, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, **wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist**, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

Nach den vorgenannten gesetzlichen Vorgaben sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen an Gefahrenstellen und insbesondere auf Streckenabschnitten wechselnde Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Jahren 2013/2014 überprüft werden. Dies gilt besonders vor Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen. In diesem Zusammenhang werden auch die Anregungen zur Einrichtung von zeitlich befristeten Geschwindigkeitsbeschränkungen z.B. vor Schulen geprüft.

6.2. Überwachungen des ruhenden und fließenden Straßenverkehrs

6.2.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Überwachung des ruhenden und fließenden Straßenverkehrs ist ebenfalls ein Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit. Ausschlaggebend für die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs durch die Stadt Bottrop sind die gesetzlichen Regelungen in der Straßenverkehrsordnung und im Ordnungsbehördengesetz. Grundsätzlich ist dabei zu beachten, dass es bei der Überwachung in beiden Bereichen darum geht, als Ordnungsbehörde für die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger zu sorgen. Festgestellt wird immer wieder, dass nach erfolgter Überwachung eine leider oft nur kurzfristige Änderung der Situation eintritt.

6.2.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Gehwegparken ist nach der StVO verboten: Das ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bewusst, aber auch nach entsprechenden Hinweisen für viele nicht einsehbar. Der Gehweg dient der Aufenthaltsfunktion von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Fußgänger sollen sich hier sicher bewegen und aufhalten können. Durch Gehwegparker wird oftmals die Sicht behindert, auch dies stellt ein erhöhtes Risiko für die

Verkehrssicherheit dar. Außerdem ist zu beachten, dass sich fahrradfahrende Kinder auf dem Gehweg aufhalten. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Für behinderte Menschen muss genügend Platz für Hilfsmittel sein. Gehwegparken wird daher – wie in anderen Städten auch – **nur** unter besonderen Bedingungen geduldet. Leider wird diese Duldungsregelung von vielen Verkehrsteilnehmern als geltendes Recht eingestuft und nicht als absolute Ausnahme betrachtet. Der Autofahrer schätzt die Restgehwegbreite ein, wenn sie aus seiner Sicht ausreicht, parkt er auf dem Gehweg.

Das Parken auf dem Gehweg ist nach der Straßenverkehrsordnung verboten. Nur in Ausnahmefällen, wenn es keine anderen Parkmöglichkeiten in der Nähe gibt, wird es unter Einhaltung einer Mindestrestbreite des Gehwegs geduldet.

Auch das Parken am linken Fahrbahnrand ist aus Sicht vieler Autofahrer erlaubt. Nach der Straßenverkehrsordnung gilt das **Rechtsfahr- und das Rechtsparkgebot**. Ein am linken Fahrbahnrand abgestelltes Fahrzeug verursacht beim Einfädeln in den fließenden Verkehr ein erhöhtes Risiko und ist daher **nicht erlaubt**.

Feuerwehruzufahrten sind freizuhalten. Auch für eine kurze Zeit in Feuerwehruzufahrten abgestellte Fahrzeuge behindern in einem Notfall die Rettungsarbeiten.

In kleineren Straßen parken insbesondere Anwohner oft behindernd. Dass dadurch Müllfahrzeuge nicht passieren können ist sehr unangenehm, doch im Einzelfall zu verschmerzen. Dass dadurch aber Rettungs- und Löscheinsätze der Feuerwehr gefährdet sind und es bei Verzögerungen dieser Rettungsarbeiten um Leben und Tod geht, ist vielen Falschparkern nicht bewusst.

Aus den vorgenannten Ausführungen ergeben sich folgende Maßnahmen:

- Die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird regelmäßig und bedarfsgerecht durchgeführt. Nur durch diese Art der Überwachung wird eine Verhaltensänderung erreicht.
- Ergänzend zu den Überwachungen soll mit Aktionen/Flyern (Parke nicht auf unseren Wegen! Kinder sehen es anders: mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr) in der Öffentlichkeit auf verkehrswidrige Situationen aufmerksam gemacht werden.
- Durch gemeinsame Befahrung der Feuerwehr und der Überwachungskräfte mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr soll Anwohnern ihr Fehlverhalten beim Parken veranschaulicht werden. Entsprechende Maßnahmen werden zukünftig mit Unterstützung der Berufsfeuerwehr durchgeführt.

6.2.3 Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung

Neben der Polizei sind nach § 48 Abs. 3 OBG auch die kreisfreien Städte für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen zuständig. Bis zum 14.07.2013 galten als Gefahrenstellen nur Stellen, wie Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres ist z. B. der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe Schulen, Spielplätze, Seniorenheime oder andere Objekte für ähnlich schutzwürdige

Personen befinden. Nach den Änderungen der Verwaltungsvorschrift zum § 48 OBG wurde der Begriff der Gefahrenstelle wie folgt definiert:

Gefahrenstellen 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
- wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden

Durch die neue Verwaltungsvorschrift wurden die Möglichkeiten der Kommunen, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, erweitert. Neu ist, dass in und im Umfeld von Baustellen Messungen vorgenommen werden dürfen. Den Begriff der sog. schutzwürdigen Bereiche gibt es nicht mehr in dem Sinne, dass nur bestimmte Örtlichkeiten geschützt werden können. Ziel ist der Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer) auf häufig genutzten Streckenabschnitten und dies auf das gesamte Stadtgebiet bezogen. Schulwege können durch Überwachungen so deutlich sicherer werden.

Ein weiterer Grund für die Einrichtung einer Messstelle liegt dort vor, wo überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden. Hier wurde für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit eingerichtet, Vorschläge an das Straßenverkehrsamt zu senden, wo Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden sollen. Auf der Webseite der Stadt Bottrop wurde ein Formular eingestellt, über das diese Mitteilung erfolgen kann.

Auf den Streckenabschnitten, auf denen Geschwindigkeitsverstöße gemeldet werden, wird das Geschwindigkeitsniveau durch die Installation eines Seitenmessgerätes festgestellt. Wenn die Voraussetzungen zur Einrichtung eines Standortes vorliegen, wird im Benehmen mit der Polizei die Einrichtung erfolgen.

Die Neuregelung beinhaltet auch, dass die Messstellen im Vorfeld mittels geeigneter Medien anzukündigen und zu veröffentlichen sind. Eine Wochenübersicht über die Einsätze der Radarwagen wird an die örtlichen Medien gesandt und auf der Internetseite der Stadt Bottrop veröffentlicht.

Oft werden die Geschwindigkeitsüberwachungen kritisch gesehen, die Überwachungen werden als ‚Abzocke‘ und ‚Wegelagerei‘ zur Verbesserung der städtischen Einnahmesituation gesehen. Nicht nur die Kommunen sondern auch die Polizeibehörden sind immer wieder diesen Vorwürfen ausgesetzt, wenn sie sich der bedeutsamen Verkehrssicherungsaufgabe ‚Geschwindigkeitsüberwachung‘ zuwenden.- Dem gegenüber ist festzustellen, dass an die Stadt Bottrop auch schon vor Einrichtung des vorher beschrieben Online-Formulars regelmäßig aus der Öffentlichkeit heraus der Wunsch nach verstärkten Überwachungsmaßnahmen herangetragen wurde. Nicht selten ist auch festzustellen, dass diejenigen, die z.B. aus eigener Betroffenheit und

subjektiver Einschätzung einer Gefahrenlage heraus entsprechende Aktivitäten der Behörde z.B. im Bereich von Kindergärten, Schulen oder am Wohnort einfordern, sich völlig überrascht und teilweise uneinsichtig zeigen, wenn sie selbst im Rahmen einer Geschwindigkeitsüberwachung vom ‚Blitzer‘ erfasst werden. Das Geschwindigkeitsniveau ist – unabhängig von der Verursachung – für die Schwere der Unfallfolgen von entscheidender Bedeutung:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit um 2 km/h führt auf Stadtstraßen zu einem Rückgang der Personenschäden um 15 %. Bei 50 km/h überleben acht von zehn Fußgängern einen Verkehrsunfall, bei 65 km/h sterben acht von zehn Fußgängern.

Häufig entspricht das subjektive Empfinden der Bevölkerung im Hinblick auf die Einschätzung von Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere in Wohngebieten nicht der tatsächlichen Geschwindigkeitssituation.

6.3 Verkehrsunfallkommission

6.3.1 Erlass

Auf der Basis des Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr – III B 3 v- 75 – 05/2 – vom 11.03.2008 ist die örtliche Unfalluntersuchung und damit die Arbeit der Unfallkommission eine gemeinsame Aufgabe von Straßenverkehrs-, Polizei- und Straßenbaubehörde. Grundlage hierfür ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 44 der StVO:

Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Ländererlasse regeln. Für die örtliche Untersuchung von Verkehrsunfällen an Bahnübergängen gelten dabei wegen ihrer Besonderheiten ergänzende Bestimmungen. Das Ergebnis der örtlichen Untersuchungen dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.'

Ziel der örtlichen Unfalluntersuchung ist die Verhinderung von Straßenverkehrsunfällen. Unfälle sind grundsätzlich das Ergebnis eines individuellen Fehlverhaltens. Häufen sich Unfälle jedoch an bestimmten Stellen, ist davon aus zu gehen, dass neben dem individuellen Fehlverhalten möglicherweise Mängel in der Verkehrssituation ursächlich für diese Unfälle sind. Hier gilt es vorzubeugen. Hierzu werden ortsbezogenen Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchgeführt. Mit Hilfe der Auswertungen sollen Unfallhäufungsstellen frühzeitig erkannt und Zusammenhänge zwischen dem Unfallgeschehen und baulichen und/oder verkehrlichen Gegebenheiten des Unfallortes einschließlich seiner Umgebung festgestellt werden. Das Ergebnis dieser Untersuchungen dient

- der Straßenverkehrsbehörde für verkehrsregelnde und –lenkende Maßnahmen sowie für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung,
- der Polizeibehörde für Maßnahmen der Verkehrsberatung und Verkehrsüberwachung,
- den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.

Die drei Behörden arbeiten eng zusammen und sind an die gemeinsamen Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und **zur zeitnahen Umsetzung** der beschlossenen Maßnahmen verpflichtet.

Die Unfallkommission ist durch die Straßenverkehrsbehörde einzurichten. Mindestens einmal jährlich findet eine Sitzung der Unfallkommission statt. Die Sitzungen der Unfallkommission sind nicht öffentlich. Sehr wohl soll die Öffentlichkeit über die Unfallhäufungsstellen und die getroffenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen unterrichtet werden.

6.3.2 Unfallhäufungsstellen

Nachfolgend aufgeführt sind die Unfallhäufungsstellen der Jahre 2011 und 2012, die Bestandteil der Verkehrsunfallberichte des Polizeipräsidiums Recklinghausen waren:

Unfallhäufungsstellen 2011

	Wesentliche Ursachen
Osterfelder Straße / Westring	Abbiegen
Gladbecker Straße / Bügelstraße / Aegidistraße	Abbiegen
Essener Straße / Südring / Am Südring-Center	Rotlicht, Vorrang

In der Sitzung der Unfallkommission am 28.06.2012 wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an den vorgenannten Unfallhäufungsstellen beschlossen. Im Jahr 2012 wurde die Unfallhäufungsstelle ‚Gladbecker Straße/Bügelstraße/Aegidistraße‘ erneut als Unfallhäufungsstelle identifiziert.

Unfallhäufungsstellen 2012

	Wesentliche Ursachen
Scharnhölzstraße/ Im Gewerbepark / Industriestraße	Abbiegen
Feldhausener Straße / BAB 31 (westl. AS)	Abbiegen
Hans-Sachs-Straße / Lützowstraße	Rotlicht, Vorrang
Braukstraße (B 224) / Horster Straße	Abstand
Braukstraße (B 224) / Prosperstraße	Geschwindigkeit, Abstand
Gladbecker Straße / Aegidistraße / Bügelstraße	Abbiegen

In der Sitzung im Juli des Jahres sollen Maßnahmen zur Verbesserung an diesen Stellen beschlossen werden. Insbesondere sei hier die Kreuzung Gladbecker Straße erwähnt. Hier gilt es die Ergebnisse der Verkehrszählungen und Überprüfungen sämtlicher Möglichkeiten der Verbesserung abzuwägen, Maßnahmen zu verabschieden und umzusetzen.

6.4 Verkehrsschauen

Die gesetzlichen Grundlagen zur Durchführung von Verkehrsschauen finden sich in den Verwaltungsvorschriften zu § 45 Abs. 3 StVO:

„Die Straßenverkehrsbehörden haben die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, dass die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind.... Zu diesem Zweck haben sie alle 2 Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.....“

Ziel der Verkehrsschauen ist es, gemeinsam mit dem Träger der Straßenbaulast und der Polizei die Verkehrszeichen und Einrichtungen auf Sichtbarkeit, Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Notwendigkeit zu überprüfen. Schlecht erkennbare, aber notwendige Verkehrszeichen sind zu erneuern und unnötige Verkehrszeichen sind zu entfernen.

Durch die Verkehrsschau wird die Verkehrssicherheit nachhaltig erhöht. Die Verkehrsschauen können stadtteilbezogen, aber auch themenbezogen durchgeführt werden. Im September 2013 ist im Stadtteil Fuhlenbrock eine Verkehrsschau durchgeführt worden. Hier wurden sämtliche Straßen befahren, um die angeordneten Verkehrszeichen, Signalanlagen, Markierungen und andere Verkehrseinrichtungen zu überprüfen. Gemeinsam mit den verantwortlichen Akteuren bestand so die Möglichkeit notwendige Maßnahmen zu beschließen, die dann auch kurzfristig umgesetzt werden sollen.

Unabhängig davon hat die Polizei in ihrem Maßnahmenpaket vorgesehen, gemeinsame Begehungen/Aktionen insbesondere zur Fußgängersicherheit gemeinsam mit Vertretern der kommunalen Fachdienststellen durchzuführen. Diese sind im Jahr 2013 bereits mehrfach erfolgt.

6.5 Einrichtung von Lichtsignalanlagen

Wichtige Aufgabe des Trägers der Straßenbaulast ist die Planung und Einrichtung von Lichtsignalanlagen. Entscheidend bei der Planung von Lichtsignalanlagen ist vor allem, dass die Vorgaben der bestehenden Verordnungen und Richtlinien eingehalten werden. In erster Linie ist hier die RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen) zu nennen. In dieser Richtlinie werden verschiedene Handlungsfelder in der Planung und Berechnung dieser Anlagen betrachtet und mit entsprechenden Vorgaben versehen. Es wird dort in unterschiedlichen Kapiteln z.B. auf die Entwurfsgrundlagen für das Signalprogramm, auf die möglichen unterschiedlichen Steuerungsverfahren, eventuelle Sonderformen der Signalisierung und die technische Ausführung der Bestandteile der Anlage eingegangen. All diese Punkte müssen dann aus der Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (PKW-Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgängerverkehr und Radverkehr) betrachtet und deren Interessen berücksichtigt werden. Die Stadt Bottrop richtet sich bei Planungen dieser Art nach den entsprechenden Vorgaben und überprüft die Einhaltung bei der Umsetzung in die Praxis.

Wenn die Lichtsignalanlage sich dann im Regelbetrieb befindet, wird in regelmäßigen Abständen der technische Zustand der Anlage und deren Steuerung überprüft, um einen dauerhaft verkehrssicheren und an die örtlichen Gegebenheiten angepassten Betrieb zu gewährleisten. Außerhalb der turnusmäßigen Überprüfungen erfolgen auch ereignisorientierte Überprüfungen im Rahmen z.B. von Ergebnissen aus der Unfallkommission bzw. eingehenden Mitteilungen aus der Bürgerschaft.

7. Maßnahmenplanung Prävention

7.1 Verkehrssicherheitstag: Kooperationsprojekt mit der Polizei, der Verkehrswacht und anderen Akteuren auf kommunaler Ebene

Am 16.06.2012 wurde seit längerer Zeit wieder ein **Verkehrssicherheitstag** in Kooperation mit der Verkehrswacht, der Polizei und des Straßenverkehrsamtes durchgeführt. Thema war die Gefahren von überhöhten Geschwindigkeiten im Straßenverkehr besondere für unerfahrene Fahranfänger.

In diesem Jahr findet der Verkehrssicherheitstag am 12.10.2013 mit einem Schwerpunkt für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger und Fahrradfahrer statt. Kein Verkehrsteilnehmer ist den Gefahren des Straßenverkehrs so ungeschützt ausgesetzt, wie die Fußgänger und Fahrradfahrer. Es soll aufgezeigt werden, wie jeder von uns dazu beitragen kann, dass diese ungeschützten Verkehrsteilnehmer ihre selbständige Teilnahme am Straßenverkehr gefahrlos erleben können. Dazu kommen altersbedingte Aspekte, die den Verkehrsteilnehmern ihre uneingeschränkte Bewegung auf öffentlichen Straßen erschweren, das gilt insbesondere für die Gruppe der Kinder, aber auch für die Gruppe der Senioren in unserer Stadt.

Fahr Rad, aber sicher! Wichtig - gehe richtig!

Das sollen nach den vorgenannten Erläuterungen und den Ergebnissen der Unfallanalysen die Überschriften der diesjährigen Aktionen sein, hierbei werden besonders Fahrradfahrer und Fußgänger im Straßenverkehr betrachtet.

Dabei sollen Themen wie Verhalten im Straßenverkehr, veränderte Verkehrsteilnahme durch Elektromobilität und die Sichtbarkeit besonders bei Kindern in den Fokus gerückt werden. Die Nähe des ZOB soll dazu genutzt werden, das Verhalten beim Ein- und Aussteigen eines Busses zu überprüfen und Tipps zu geben. Es geht darum, Infos auszutauschen und etwas zu lernen. Mitmachen und ausprobieren sollen auch bei diesem Tag nicht zu kurz kommen.

Der diesjährige Verkehrssicherheitstag am 12.10.2013 findet auf dem Berliner Platz in der Zeit von 10.00 bis 14.00 Uhr statt.

7.2 Weitere aktuell durchgeführte oder geplante Projekte auf örtlicher Ebene

Es gibt weitere Projekte, die für eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr sensibilisieren wollen:

So ist mit dem Beginn des Schuljahres 2012/2013 federführend von **der Polizei** unter erheblicher Beteiligung der **Berufsfeuerwehr Bottrop** das Projekt **„Crash Kurs NRW“** an den weiterführenden Schulen in Bottrop durchgeführt worden. Jugendlichen wird in emotionaler Weise mit entsprechender Begleitung aufgezeigt, wie wichtig richtiges Verhalten im Straßenverkehr ist und welche verheerenden Folgen ‚coole‘ Überschreitungen von Regeln, sei es im Bereich der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit, im Verhalten in der Gruppe, oftmals gefördert durch gute (Party-) Stimmung auch unter dem Einfluss von Drogen und Alkohol haben. Trotz des massiven Personaleinsatzes der beteiligten Organisationen soll das Landesprojekt weiterhin durchgeführt werden.

Junge Fahrer – aber sicher, war aus vorgenanntem Grund und der Daten nicht nur der regionalen Unfallanalysen das Thema des Verkehrssicherheitstages im Jahr 2012. In diesem Jahr beteiligt sich das Straßenverkehrsamt an dem ‚Peers-Projekt‘ ‚Erst denken – dann lenken‘, bei dem junge Menschen ausgebildet werden, um wiederum junge Menschen über regelkonformes und angemessenes Verhalten im Straßenverkehr zu informieren/zu unterrichten. Unter Federführung der Jugendhilfe e. V. in Bottrop sind u. a. der FB 51 -Jugend und Schule - sowie die Fahrschulen vor Ort an diesem Projekt beteiligt.

Die Polizei und die Verkehrswacht führen jährlich an den Bottroper Grundschulen und Förderschulen **Radfahrprüfungen** durch. Die Kinder der 4. Klassen werden nach intensiver Vorbereitung durch die Jugendverkehrsschule (JVS) auf die zu ihrem Schulbezirk gehörenden Radfahrprüfungsstrecken geschickt, um das Gelernte unter Beobachtung und Begleitung der Verkehrswacht und der Verkehrssicherheitsberater der Polizei anzuwenden.

Betreiber der JVS ist die Verkehrswacht Bottrop. Die jeweiligen 4. Klassen der Grundschulen und die 5. bzw. 6. Klasse der Förderschulen werden eingeladen, an einer Ausbildung zur Radfahrprüfung teilzunehmen. In der ersten Einheit wird zunächst das Thema ‚Linksabbiegen‘ im Klassenverband besprochen und anschließend praktisch auf der Außenanlage der Jugendverkehrsschule geübt. Auch das Vorbereiten des Fahrrades, die Abfahrt und das Anhalten sowie ein Hinweis auf die Regel ‚rechts vor links‘ gehören ebenfalls zur Ausbildung. In der zweiten Einheit wird das Thema ‚Vorfahrtsregelungen‘ im Klassenverband besprochen und anschließend wiederum in der Außenanlage praktisch geübt. Hierzu werden Verkehrszeichen und Ampeln aufgestellt, um den Kindern die Möglichkeit zu geben realitätsnah zu üben.

Im zweiten Schulhalbjahr übernimmt die Polizei die weitere Ausbildung im Öffentlichen Straßenverkehr. Am Ende des 4. Schuljahres stehen dann die Radfahrprüfungen in der Öffentlichkeit mit Begleitung der Polizei und der Verkehrswacht an.

Weiterhin gibt es **Aktionen in** Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht z.B. in den **verkehrsberuhigten Bereichen**, um auf die hier besonders geltenden Verkehrsregelungen aufmerksam zu machen. Diese Aktionen sind letztmalig im Sommer 2013 durchgeführt worden. Immer wieder wird dabei deutlich, wie sehr sich gerade die Anwohner in den verkehrsberuhigten Bereichen diese Aktionen wünschen. Leider wird auch deutlich, wie wenig Wissen über die Verhaltensregelungen vorherrscht („hier kann ich doch 30 fahren, oder...?“), aber teilweise auch welche Ignoranz der Verkehrsteilnehmer (hier kann ich parken, hier ist doch Platz...., ist mir egal, dass hier keine entsprechende Fläche markiert ist...) in diesen Bereichen praktiziert wird. Mangelnde Rücksichtnahme im Verhalten der Verkehrsteilnehmer und fehlender Respekt vor den besonderen Verkehrsregelungen sind oft die negativen, teilweise erschreckenden Ergebnisse dieser Aktionen. Dieses zeigt aber auch, wie wichtig hier der wiederkehrende Appell an alle ist, Regelungen gerade im Interesse der schwächeren Verkehrsteilnehmer einzuhalten.

Nach Planungen des Straßenverkehrsamtes mit der Verkehrsdirektion der Polizei Recklinghausen soll noch im Jahr 2013 der **Verkehrsunterricht nach § 48 StVO** durchgeführt werden. Die Vorschrift des § 48 StVO über den Verkehrsunterricht führt insgesamt ein unverdientes Schattendasein im deutschen Verkehrsrecht. Dabei verbirgt sich in dieser Vorschrift ein großes Potential für die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wenig nachvollziehbar ist es, wenn auf der einen Seite über mangelnde Verkehrssicherheit, nachlassende Verkehrsmoral u. a. auch über Verkehrsrowdys geklagt wird, auf der anderen Seite aber naheliegende staatliche Rechtsmöglichkeiten wie eben der Verkehrsunterricht nach § 48 StVO weder angemessen beachtet noch zeitgerecht und situationsbezogen genutzt werden. Der Unterricht ist sicherlich kein Allheilmittel für die Bewältigung aller Probleme über die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr, bietet aber deutliche Potentiale zu Chancen auf deren allgemeine Verbesserung: Verkehrsunterricht ist gelebte Verkehrsprävention in der Form von wirksamer ‚Spezialprävention‘. An diese Stelle sei darauf hingewiesen, dass die klar formulierte Vorschrift des § 48 StVO eine Pflichtaufgabe der Straßenverkehrsbehörden darstellt. Auch die VwV-StVO belegen eindeutig, dass die Einrichtung des Verkehrsunterrichts eine Pflichtaufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist: ‚Zum Verkehrsunterricht sind **auch** Jugendliche von 14 Jahren an, Fahrzeughalter sowie Aufsichtspersonen in Betrieben und Unternehmen heranzuziehen, wenn sie ihre Pflichten nicht erfüllt haben. Zunächst gilt die Durchführung für Verhaltenssünder. In Bottrop wird seit Jahren kein Gebrauch davon gemacht, Verkehrssünder, aber auch die o. g. Personen zum Verkehrsunterricht heranzuziehen.

In einem ersten Schritt sollen in Abstimmung mit der Polizei 2 Gruppen von ‚auffälligen Verkehrssündern‘ herangezogen werden, dabei lädt die Straßenverkehrsbehörde die entsprechenden Personen vor und stellt die Räumlichkeiten zur Durchführung; die Verkehrsberater der Verkehrsdirektion der Polizei Recklinghausen führt den Unterricht dann durch.

Auswertungen und Erfahrungsberichte mit einer weiteren Durchführungsplanung können dann im Jahr 2014 erfolgen.

7.3 Vernetzung in NRW und vor Ort : Netzwerk Verkehrssicheres NRW auf überörtlicher Ebene, Prüfung der Einrichtung eines ‚Runden Tisches Verkehrssicherheitsarbeit‘ in Bottrop

Nach den Grundsätzen des Netzwerkes Verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster soll die örtliche Verkehrssicherheitsarbeit der einzelnen Netzwerkkommunen dadurch auf eine breite Basis gestellt werden, dass neben der Straßenverkehrsbehörde, den Trägern der Straßenbaulast und des ÖPNV sowie der Polizei auch lokale Akteure aus anderen verkehrssicherheitsrelevanten Bereichen eingebunden werden.

Neben den aufgezeigten Bausteinen wie der Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs, der Verkehrsunfallkommission, der Verkehrsschau kann die Einrichtung eines ‚Runden Tisches Verkehrssicherheitsarbeit‘ helfen, ein für Bottrop

umsetzbares Maßnahmenprogramm zu erarbeiten. Entscheidend insbesondere für die Nachhaltigkeit bei der Verkehrsunfallprävention ist eine enge Kooperation zwischen den Akteuren vor Ort.

Ob und wie eine Organisationsform als ‚Runder Tisch der Verkehrssicherheitsarbeit‘ für Bottrop umsetzbar und leistbar ist wurde mit den Akteuren der Verkehrssicherheit geprüft. Neben den aufgeführten Bausteinen darf es selbstverständlich nicht zu Doppelstrukturen kommen. Ein intensiver Austausch mit den maßgeblichen Beteiligten der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere der Polizei und der Verkehrswacht, aber auch anderer Fachdienststellen der Stadt Bottrop ist dazu erforderlich. Dazu wurde zwischenzeitlich mit den Akteuren vereinbart, einen ‚Runden Tisch Verkehrssicherheitsarbeit‘ einzurichten. Zweimal jährlich sollen die Akteure zusammen kommen, um auf Grundlage der Unfalllage in Bottrop Maßnahmen vorzuschlagen, den politischen Gremien vorzustellen und über die Umsetzung zu berichten.

Ziel soll gerade in Zeiten knapper Ressourcen eine Koordination der Themen, aber auch der Aufgabenerledigung auch durch die Gewinnung von Unterstützern zur Durchführung von Projekten sein. Wichtig ist es, Aktionen gemeinsam effektiv zu gestalten und **öffentlich** für mehr Rücksichtnahme zu werben. Weiterhin könnten im Rahmen dieser Planungen mit Hilfe des Netzwerkes NRW auch Projekte in Bottrop verankert werden, die z. B. dazu dienen, Kindern, aber auch Senioren als gefährdete Gruppe im Straßenverkehr Hilfestellungen zu geben. Welche Projekte in Bottrop Einzug halten und umgesetzt werden könnten, ist abhängig von der Unterstützung anderer Akteure. Hier steht das Netzwerk NRW beratend zur Verfügung. Erste Gespräche mit dem Netzwerk sind dazu erfolgt, um Erfahrungswerte, Aufwand und Nutzen und damit eben Synergieeffekte für weitere Planungen in Bottrop zu erhalten.

Ergänzend ist es erforderlich, sich mit den bereits bestehenden Arbeitsgruppen abzustimmen.

Zum Thema **Radverkehrsförderung** gibt es bereits eine durch Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses vom 26.01.2006 eingerichtete Arbeitsgruppe. Ziel dieses vom Stadtplanungsamt betreuten Arbeitskreises ist es, die aus dem Radverkehrsplan entwickelten und andere den Radverkehr betreffende Planungen im Fachkreis detailliert zu besprechen und vor den Beratungen der politischen Gremien abzustimmen. Der Arbeitskreis ist besetzt mit Vertretern von Verwaltung (i. d. R. Stadtplanungsamt, Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerungen, Straßenverkehrsamt, Fachbereich Umwelt und Grün, Bezirksverwaltungsstellen), Politik (ein Vertreter jeder im Bau- und Verkehrsausschuss vertretenen Fraktion), Polizei, ADFC und Verkehrswacht. Zur Erleichterung der Abstimmungsprozesse und zur Sicherstellung der Kontinuität finden die Sitzungen jeweils mit denselben Teilnehmern statt, soweit nicht tagesordnungsbedingt weitere Stellen zu beteiligen sind. Weitere Überlegungen erfolgen derzeit, den Bürgerinnen und Bürgern eine Möglichkeit zu geben, Anregungen zur Verbesserung des Radverkehrs in Bottrop mitzuteilen.

Die Arbeitsgruppe des Seniorenbeirates ‚AG Verkehrspolitik‘ befasst sich mit verkehrspolitischen Fragen insbesondere für die Verkehrsteilnahme von Senioren. Die Anregungen dieser Arbeitsgruppe sollen ebenfalls mit in die Verkehrssicherheitsarbeit einfließen.

8. Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit beeinflusst das Verhalten von Verkehrsteilnehmern und trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Ein zentraler Ansatz der Öffentlichkeitsarbeit ist es, die schwerwiegenden Folgen von Verkehrsunfällen sowie die Maßnahmen aller Akteure zur Verbesserung der Situation allen Verkehrsteilnehmern bewusst zu machen. In diesem Zusammenhang soll über das Unfallgeschehen, über Unfallrisiken, aber auch über die durchgeführten und geplanten Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde informiert werden.

Besondere Maßnahmen und Aktionen der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsüberwachung sollten durch Öffentlichkeitsarbeit transparent und nachvollziehbar gemacht werden. Dauerhaft soll auch durch die Öffentlichkeitsarbeit eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

9. Fazit

Mit dem erstmalig erstellten Konzept zur Verkehrssicherheit wird zum einen die Gesamtpalette der gesetzlich verankerten Aufträge im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt und deren Umsetzung in Bottrop dargestellt. Zum anderen werden Möglichkeiten auf örtlicher Ebene dargestellt, die die vor Ort am Thema der Verkehrssicherheit beteiligten Akteure koordinieren und so die Verkehrssicherheit insgesamt verbessern.

Eine regelmäßige Berichterstattung über das Konzept, aber auch eine Fortschreibung mit der Darstellung/Festlegung von Schwerpunktthemen und dem vorgesehenen Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel sollte ein wesentlicher Baustein in der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Bottrop sein.

Bottrop, 26.11.2013

Bernd 