

Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Bottrop

Bericht 2014 und 1. Fortschreibung

Straßenverkehrsamt (36)

Februar 2015

„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. Vorbemerkung

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 26.11.2013 das ‚Erste Verkehrssicherheitskonzept‘ der Stadt Bottrop beschlossen. Die Verwaltung wurde in diesem Zusammenhang beauftragt, über die Umsetzung jährlich zu berichten und das Konzept fortzuschreiben. Nunmehr erfolgt der Bericht für das Jahr 2014 sowie die 1. Fortschreibung des Konzeptes. Die wesentlichen Aussagen des Konzeptes gelten dabei weiterhin, teilweise werden grundsätzliche Aussagen zur Verkehrssicherheitsarbeit und zur Aufgabenstellung zum besseren Verständnis wiederholt. Das betrifft insbesondere die gesetzliche Aufgabenstellung der unterschiedlichen Akteure, sowie die vorgegebenen Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit. Ein wesentlicher Baustein zu mehr Verkehrssicherheit ist jedoch die mit den lokalen Akteuren entwickelte Präventivarbeit in Form von gemeinsamen Projekten. Das Konzept ist dabei als 1. Schritt zu verstehen und kann nicht, genauso wenig der erste Bericht und die erste Fortschreibung alle Facetten der Verkehrssicherheit abbilden. Hier gilt es durch regelmäßige Aktionen und Diskussionen auf Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen. Dabei spielt die Rücksichtnahme eines jeden Verkehrsteilnehmers und ein gutes Miteinander eine große Rolle.

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.

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

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 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, des Berichts und der Fortschreibung

- Das Konzept und die Fortschreibungen sollen 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.

- Der Bericht soll einen Rückblick über das abgelaufene Jahr geben und gleichzeitig einen Ausblick /eine Fortschreibung für das laufende Jahr beinhalten.

5. Datenlage

5.1. Strukturdaten

Jahr	Polizeipräsidium Recklinghausen		Veränderung in %	Stadt Bottrop		Veränderung in %
	2013	2014		2013	2014	
Bevölkerungsdaten 01.01.	739.175	729.933	-1,25	115.766	116.055	+0,25
Kraftfahrzeugbestand 01.01.	436.654	450.154	+3,1	77.765	77.804	+0,05
Straßenlänge in km, ohne BAB	3.928,9	3.932,9	0,0	564,6	565,0	0,0

Bevölkerungsstruktur statistisches Jahrbuch

Stichtag	0 bis 17 Jahre	18 - 59 Jahre	60 Jahre u. älter
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
31.12.2013	15,5	56,3	28,2

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, stehen Kinder, Jugendliche und auch junge Fahrer nach wie im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit.

5.2. Unfalllage – Verkehrsunfallbericht 2014

Die Zielgruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich u. a. aus dem Unfallberichten des Polizeipräsidiums Recklinghausen. Der Unfallbericht 2014 wurde am 11.02.2015 veröffentlicht. Erste Gespräche mit dem Polizeipräsidium Recklinghausen zeigen, dass auch im Jahr 2015 die Verkehrssicherheitsarbeit im Wesentlichen auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Fahrradfahrer auszurichten ist. Hier werden im weiteren Jahresverlauf detaillierte Planungen, dann auch entsprechend der unterschiedlichen Altersgruppen, mit den beteiligten Akteuren vor Ort am ‚Runden Tisch Verkehrssicherheitsarbeit‘ vorgenommen.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2014 in Bottrop rückläufig. Es ereigneten sich 182 Unfälle weniger als im Jahr 2013. Die Gesamtzahl aller Unfälle lag bei **3071**.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ist jedoch gestiegen. Insgesamt gab es gegenüber 2013 **18 Unfälle mehr mit Personenschaden**, die Gesamtzahl lag hier bei **252**.

Die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten hat sich von 300 im Jahr 2013 auf **347 im Jahr 2014 erhöht**. Erfreulicherweise wurde im Jahr 2014 keine Person in Bottrop im Straßenverkehr getötet, dagegen ist die gestiegene Zahl der Verletzten zu beklagen.

Dennoch liegt die Verunglücktenhäufigkeitszahl 2014 für den Polizeibezirk Recklinghausen und allen 11 Kommunen unterhalb des Landeswertes NRW und vergleichbarer Behörden. Folglich zählt das Polizeipräsidium Recklinghausen – wie Langzeit- und Behördenvergleiche darstellen - zu den sichersten Regionen in Nordrhein Westfalen.

Die verunfallten Personen finden sich in allen Altersklassen, insbesondere im Bereich der Jugendlichen ist ein deutlicher Anstieg (von 14 auf 30 Personen) erkennbar.

Kinder und Jugendliche verunglücken überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Die ungeschützten Verkehrsteilnehmer sind weiterhin am meisten gefährdet.

Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol und Drogen sind rückläufig, wo hingegen die Anzahl der Fahrerlaubnisentzüge aufgrund von Drogen sich in den letzten Jahren erhöht hat.

Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt zu den Hauptunfallursachen. Überhöhte Geschwindigkeit und vor allem die daraus resultierenden Folgen sind und bleiben ein wichtiges Problemfeld der Verkehrssicherheitslage.

Abschließend kann anhand des Unfallberichtes festgehalten werden, dass weiterhin der Schutz von Fußgängern und Radfahrern im Focus der Behörden liegen muss. Entsprechende Präventivmaßnahmen können dazu führen, dass die Zahl der Verunglückten wieder abnimmt.

Darüber hinaus kann das Geschwindigkeitsniveau im Rahmen der Überwachung des fließenden Straßenverkehrs und mit Aktionen wie dem Blitz-Marathon weiterhin gesenkt werden und damit das Unfallrisiko deutlich verringern.

5.3. Verkehrsunfallentwicklung 2012 – 2014 nach Kategorien

Kategorie	Jahr	Anzahl	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	2012	3230	
	2013	3253	+23
	2014	3071	-182
Verkehrsunfälle mit Personenschäden	2012	264	
	2013	234	-30
	2014	252	+18
Verkehrsunfälle mit Sachschäden	2012	2966	
	2013	3019	+53
	2014	2819	-200
Kategorie 1 Unfall mit Getöteten	2012	1	
	2013	2	+1
	2014	0	-2
Kategorie 2 Unfall mit Schwerverletzten	2012	50	
	2013	43	-7
	2014	60	+17
Kategorie 3 Unfall mit Leichtverletzten	2012	213	
	2013	189	-27
	2014	192	+3
Kategorie 4 Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden	2012	77	
	2013	50	-27
	2014	31	-19
Kategorie 5 Sonstiger Sachschadenunfall ohne Einwirkung von Alkohol/anderer berauschender Mittel	2012	2312	
	2013	2467	+155
	2014	2279	-188
Kategorie 6 Sonstiger Sachschadenunfall unter Einwirkung von Alkohol/anderer berauschender Mittel	2012	29	
	2013	18	-11
	2014	19	+1
Kategorie 7 Sonstiger Sachschadenunfall mit Unfallflucht	2012	548	
	2013	484	-64
	2014	490	+6

5.4. Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen

Bezeichnung	Jahr	Pkw	Mot. Zweiradfahrer	Fahrrad- fahrer	Fußgänger
Kinder	2013 2014	12 15	1 0	7 8	10 16
Jugendliche	2013 2014	1 11	6 9	6 9	1 1
Junge Erwachsene	2013 2014	30 46	7 4	7 6	5 3
Erwachsene	2013 2014	103 96	27 30	31 29	7 10
Senioren	2013 2014	13 14	2 2	12 13	3 6
Gesamt	2013 2014	159 182	43 45	63 66	26 36

5.5. Schulweg-Verkehrsunfälle

Bezeichnung	Jahr	Anzahl
Schulwegverkehrsunfälle	2013 2014	7 5
Schüler/innen im Alter von 6 – <10 Jahren als Radfahrer	2013 2014	0 0
Schüler/innen im Alter von 6 – <10 Jahren als Fußgänger	2013 2014	1 0
Schüler/innen im Alter von 10 – <15 Jahren als Radfahrer	2013 2014	4 3
Schüler/innen im Alter von 10 – <15 Jahren als Fußgänger	2013 2014	1 2

6. Verkehrssicherheitsarbeit 2014

6.1. Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet - Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Für die Jahre 2013/2014 sollte die Überprüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen nach § 45 StVO im Stadtgebiet ein Schwerpunktthema der Straßenverkehrsbehörde sein. Dabei führt das Thema der Geschwindigkeitsbegrenzungen auch im Rahmen anderer Konzepte, wie das Klimaschutzteilkonzept Mobilität oder aber im Lärmaktionsplan, regelmäßig zu unterschiedlichen Diskussionen. Unabhängig davon hat die Straßenverkehrsbehörde nach den Grundsätzen der Rechtmäßigkeit des Verwaltungshandels zu prüfen, ob nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden kann:

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.

Die Überprüfungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen sind wie geplant noch nicht in einem Gesamtpaket durchgeführt worden. Im Rahmen des noch nicht verabschiedeten Lärmaktionsplanes sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz vorgesehen. Um Doppelprüfungen zu vermeiden, soll die Verabschiedung des Lärmaktionsplanes vor einer grundsätzlichen Überprüfung abgewartet werden. Das bedeutet aber nicht, dass notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht angeordnet oder Überprüfungen nicht stattgefunden haben. Dies gehört zur täglichen Arbeit der Straßenverkehrsbehörde.

Zwischenzeitlich ist auf Vorschlag aus der Politik die straßenverkehrsrechtliche Anordnung erteilt worden, vor allen Schulen, die nicht in einer Tempo 30 Zone liegen, die Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h zeitlich auf ,7-20 h' zu begrenzen. Die Begrenzung kam bei 11 Standorten in Betracht.

Aktuell hat die Bezirksregierung Münster als Aufsichtsbehörde die Straßenverkehrsbehörden aufgefordert, alle Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Abs. 9 StVO (Begrenzungen aufgrund besonderer Gefahrenlagen) auf ihre Notwendigkeit zu prüfen und entsprechende Ergebnisse mitzuteilen.

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.

6.2.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird regelmäßig und bedarfsgerecht durchgeführt. Nur durch diese Art der Überwachung wird eine Verhaltensänderung erreicht.

In den letzten Jahren hat sich folgende Entwicklung der Fallzahlen ergeben:

	2012	2013	2014
Verwarnungsfälle	59.551	70.083	69.771
Bußgeldfälle	7.359	8.663	9.004
Gesamt	67.674	80.224	79.670

Die Entwicklung ist zum einen abhängig von den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Bedarf an Überwachungen, zum anderen aber auch von der Personalsituation. Im Jahr 2014 stand zudem die Duldung des Gehwegparkens auf dem Prüfstand. Hier wird auf die ausführlichen Erläuterungen im 1. Konzept verwiesen.

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.

In einem ersten Schritt wurde im vergangenen Jahr geschaut, wo nach diesen Kriterien ein Gehwegparken nur noch geduldet werden kann. In einigen Bereichen konnte nach dem Verteilen von ‚Glück-gehabt-Zetteln‘ eine Verhaltensänderung erwirkt werden.

Jedoch haben sich an vielen Stellen aufgrund des hohen Parkdrucks erhebliche Schwierigkeiten für die Überwachungskräfte, aber auch für die Straßenverkehrsbehörde ergeben. Forderungen nach weiteren Ausschilderungen waren an der Tagesordnung. Im weiteren Verlauf des Jahres wurde dann überlegt, an welchen Straßen zum Schutz von Fußgängern und Fahrradfahrern hier konsequenter vorgegangen werden muss. Hier wurde zunächst anhand des Vorbehaltsstraßennetzes jede Gehwegsituation erfasst. In weiteren Schritten soll nun überlegt werden, wo das Gehwegparken geduldet werden kann, wo aber auch ganz klar keine Duldung mehr möglich ist. Im zweiten Schritt soll dann ein Vorschlag zur Restgehwegbreite erfolgen, auch hier gibt es Forderungen, diese zu erhöhen. Dieses würde in vielen Bereichen dazu führen, dass bei Unterschreitung der Restgehwegbreite dann keine Duldungen mehr erfolgen könnten. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge dann auf der Straße parken müssten. Aufgrund enger, schmaler Straßen an etlichen Stellen im Stadtgebiet würde es hier zu einer Verlagerung der Problematik kommen, bzw. zu der Forderung hier Haltverbote aufzustellen. Alle Maßnahmen sind daher im Interesse aller Verkehrsteilnehmer sorgfältig abzuwägen.

Überlegungen zu Veränderungen sollen hier in diesem Jahr beim ‚Runden Tisch‘ erörtert werden. Die Erfahrungen aus dem vergangenen Jahr haben gezeigt, dass die Akzeptanz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer oftmals gering ist, insbesondere wenn es darum geht, das eigene Fahrzeug ‚sicher‘ und ‚wohnungsnah‘ abzustellen.

Gleiches gilt für Parksituationen in den verkehrsberuhigten Bereichen. Regelmäßig gehen hier Anfragen von Anwohnern mit der Bitte um Überwachung ein. Hier hat die Bußgeldstelle Infozettel zum richtigen Parkverhalten verteilt, aber auch – soweit notwendig - kostenpflichtige Verwarnungen erteilt. Es ist leider so, dass die vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nicht dem Pkw-Aufkommen entsprechen. Andererseits werden auch nicht alle privaten Parkmöglichkeiten bestimmungsgemäß genutzt. Ein Umdenken zur Nutzung anderer Verkehrsmittel ist oft noch nicht erfolgt oder wird aufgrund von ungünstigen Verbindungen im ÖPNV nicht in Betracht gezogen. In vielen Diskussionen mit Bürgerinnen und Bürgern wird aber auch immer wieder deutlich, dass der zeitliche Aspekt zur Wahl des Verkehrsmittels eine große Rolle spielt und letztendlich wieder auf das eigene Fahrzeug hinaus läuft.

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 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 ausgeweitet.

Gefahrenstellen sind danach Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen, wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden.

Durch die neue Verwaltungsvorschrift wurden die Möglichkeiten der Kommunen, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, erweitert. 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. Schulwege können durch Überwachungen so deutlich sicherer werden.

Durch die Änderungen wurde den Bürgerinnen und Bürgern seit August 2013 die Möglichkeit eingeräumt, 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.

Seit August 2013 wurden **127** unterschiedliche Straßenabschnitte durch Anwohner/innen gemeldet. Von den gemeldeten 127 Straßen wurden bereits **45** Straßen als fester Standort zur Geschwindigkeitsüberwachung geführt. In **47** Fällen war eine Einrichtung eines Standortes aufgrund von fehlenden örtlichen Gegebenheiten (z.B. Stellplätze für den Radarwagen) oder Ablehnungen der Polizei (nach Vorlage der Ergebnisse des Seitenmessgerätes) nicht möglich. Die Standorte, an denen es mangels Stellplatz für die Radarwagen nicht möglich ist, Messungen durchzuführen, werden dann der Polizei mitgeteilt. Mit anderen Messtechniken können von dort dann Überwachungen

erfolgen. In **17** Bereichen konnte ein neuer Standort zur Geschwindigkeitsüberwachung dauerhaft eingerichtet werden. **18** Straßenabschnitte befinden sich derzeit noch in der Prüfung.

Nach wie vor werden die Geschwindigkeitsüberwachungen von einem Teil der Bevölkerung kritisch gesehen. Die Überwachungen werden als ‚Abzocke‘ und ‚Wegelagerei‘ zur Verbesserung der städtischen Einnahmesituation bewertet.

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 beschriebenen Online-Formulars regelmäßig aus der Öffentlichkeit heraus der Wunsch nach verstärkten Überwachungsmaßnahmen herangetragen wurde. Im Zusammenhang mit den Auswertungen der Polizei - gerade zu schweren Unfällen - ist das Geschwindigkeitsniveau entscheidend für die Schwere der Unfallfolgen:

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.

Mit steigender Geschwindigkeit verlängert sich die in der Reaktionszeit zurückgelegte Strecke.

Bei einem Aufprall mit 50 km/h wird ein Mensch mit einer Wucht nach vorne katapultiert, die dem 25-fachen seines Körpergewichts entspricht und einem Sturz aus dem vierten Stock gleich kommt.

Die gefahrene Geschwindigkeit entscheidet daher über die Unfallfolgen, nicht selten über Leben und Tod.

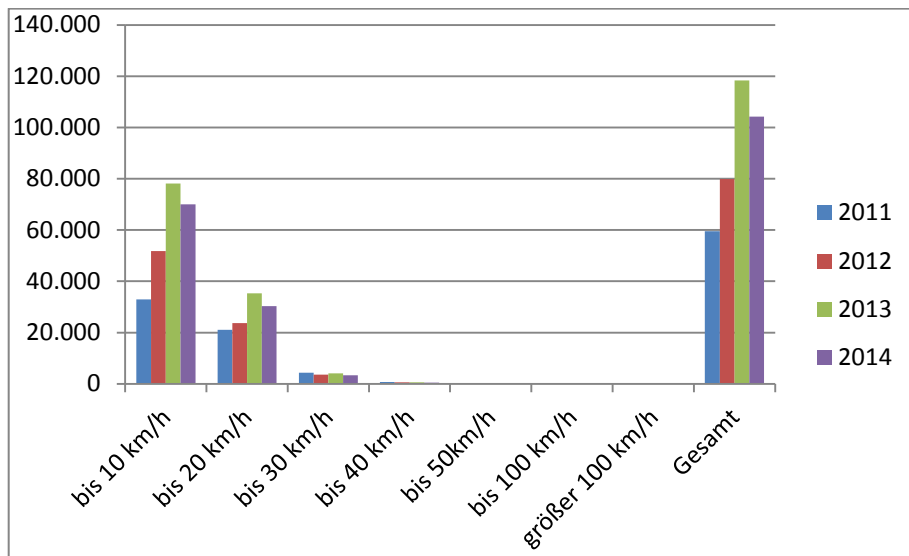
Durch die regelmäßig durchgeführten Überwachungen im fließenden Verkehr konnte in den letzten Jahren erreicht werden, dass das Geschwindigkeitsniveau in Bottrop gesunken ist. Nachfolgende Auswertungen machen das deutlich.

Entwicklung der Geschwindigkeitsüberschreitungen von 2011 bis 2014

in km/h bis	Fallzahlen			
	2011	2012	2013	2014
bis 10 km/h	32.993	51.788	78.118	69.973
bis 20 km/h	21.095	23.633	35.263	30.315
bis 30 km/h	4.302	3.559	4.125	3.302
bis 40 km/h	755	602	609	464
bis 50km/h	212	173	146	116
bis 100 km/h	145	108	97	82
größer 100 km/h	0	1	4	0
Gesamt	59.502	79.864	118.362	104.252

Die zahlenmäßig hohen Anstiege im Jahr 2013 sind auf die Einrichtung der Frontkameras in beide Radarfahrzeuge zurück zu führen.

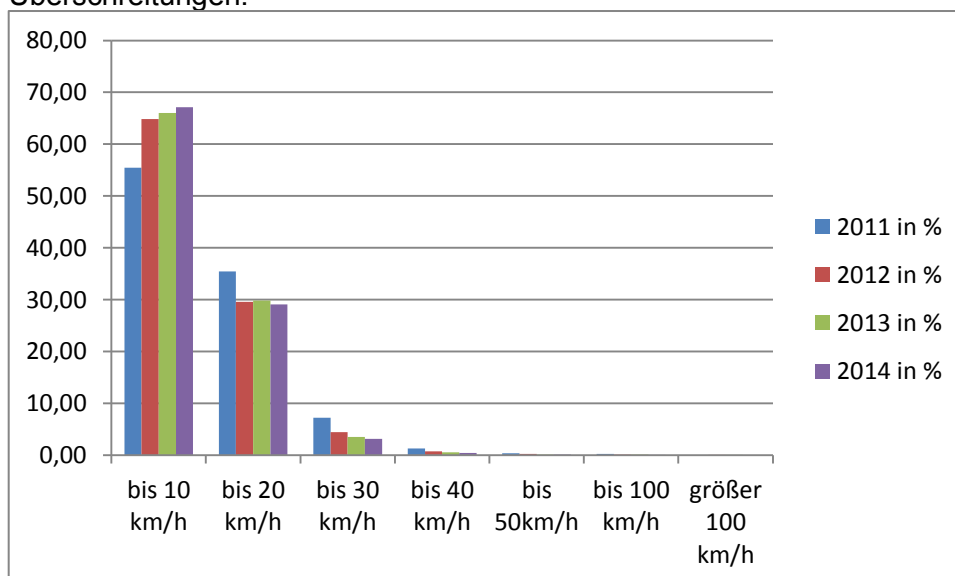
Die nachfolgende grafische Darstellung verdeutlicht dieses Bild:



Die prozentuale Darstellung zeigt, dass die Anteile bei den geringeren Überschreitungen gestiegen, die Anteile bei den höheren Überschreitungen gesunken sind:

	2011	2012	2013	2014
	in %	in %	in %	in %
bis 10 km/h	55,45	64,85	66,00	67,12
bis 20 km/h	35,45	29,59	29,79	29,08
bis 30 km/h	7,23	4,46	3,49	3,17
bis 40 km/h	1,27	0,75	0,51	0,45
bis 50km/h	0,36	0,22	0,12	0,11
bis 100 km/h	0,24	0,14	0,08	0,08
größer 100 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00

Über 20 km/h waren im Jahr 2011 noch 9,1 % der Autofahrer in Bottrop zu schnell unterwegs, im Jahr 2014 waren es nur noch 3,81 % aller Überschreitungen.



Auch aus diesem Grund unterstützt die Stadt Bottrop ausdrücklich den von der Polizei federführend durchgeführten Blitzmarathon. Im Jahre 2014 wurden diese im April und im September durchgeführt. 2015 sind weitere Maßnahmen vorgesehen.

6.3 Verkehrsunfallkommission

6.3.1 Erlasslage

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.

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.

6.3.2 Unfallhäufungsstellen, Ergebnisse der Sitzungen der Verkehrsunfallkommissionen

Die Unfallkommission ist entsprechend des o. a. Erlasses 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. Dies war auch der Wunsch in den politischen Beratungen zum 1. Konzept.

Nachfolgend aufgeführt sind die Unfallhäufungsstellen der Jahre 2012 bis 2014, die Bestandteil der Verkehrsunfallberichte des Polizeipräsidiums Recklinghausen waren. Für die Jahre 2012 und 2013 sind die Ergebnisse der Sitzungen der Verkehrsunfallkommissionen beigefügt. Die nächste Sitzung der Verkehrsunfallkommission findet voraussichtlich im Mai dieses Jahres statt.

Sitzung der Unfallkommission vom 09.07.2013, Unfallhäufungsstellen 2012

Unfallhäufungsstelle 2012	Wesentliche Ursache	Maßnahme
Braukstraße (B224) / Horster Straße	Auffahrunfälle im Längsverkehr	Da keine Mängel im Verkehrsraum erkennbar sind, waren unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung keine Maßnahmen erforderlich.
Braukstraße (B224) / Prosperstraße	Auffahrunfälle im Längsverkehr und beim Abbiegen auf die Prosperstraße	Installation eines zusätzlichen Verkehrszeichens „Vorfahrt achten“ und neue Markierungen im Bereich der Auffahrt. Da ansonsten keine Mängel im Verkehrsraum erkennbar sind, waren unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung keine weiteren Maßnahmen erforderlich.
Hans-Sachs-Straße / Lützowstraße	Rotlicht, Vorrang	Aufgrund der seinerzeit dort befindlichen Baumaßnahme (HRW) kam es häufig zu einem Rückstau im Bereich des Knotenpunktes. Die Unfälle konnten auf das mangelhafte Freiräumen des Kreuzungsbereiches zurückgeführt werden. Weitere Maßnahmen sind nach Beendigung der Baumaßnahme nicht erforderlich.
Feldhausener Straße / BAB 31	Kollision von Linksabbiegern mit dem Gegenverkehr	Geschwindigkeitskontrollen, neue Straßenmarkierungen
Gladbecker Straße / Bügelstr. / Aegidistraße	Abbiege-Unfälle im gesamten Kreuzungsbereich	Versuchsweise Einrichtung von separaten Linksabbiegerspuren auf der Gladbecker Straße in beiden Fahrtrichtungen
Scharnhölzstraße / Industriestraße / Im Gewerbepark	Abbiegen Kollision von Fahrzeugen bei Abbiegevorgängen	Prüfung der Änderung der Ampelschaltung nach Erfassung der aktuellen Verkehrszahlen

Sitzung der Unfallkommission vom 27.05.2014, Unfallhäufungsstellen 2013:

Unfallhäufungsstelle 2013	Wesentliche Ursache	Maßnahme
Hans-Sachs-Straße 15-19 / Einfahrt Jet-Tankstelle	Individuelle Fahrfehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	Da keine Mängel im Verkehrsraum erkennbar sind, waren unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung keine Maßnahmen erforderlich.
Hans-Sachs-Straße / Eichenstraße	Kollision von Linksabbiegern mit dem Gegenverkehr	Die Ampelschaltung im Kreuzungsbereich wurde zur Optimierung von Linksabbiegervorgängen so geändert, dass der westliche und östliche Arm der Eichenstraße nicht mehr gleichzeitig „Grün“ erhält.
Scharnhölzstraße / Germaniastraße	Kollision von Fahrzeugen bei Abbiegevorgängen	Nachdem die Höchstgeschwindigkeit der Scharnhölzstraße in dem in Rede stehenden Bereich auf 30 Km/h reduziert wurde (politischer Beschluss der Bezirksvertretung), musste aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Vorgaben die Ampelanlage im Kreuzungsbereich Germaniastraße abgebaut werden. Nach dem Abbau der Anlage galt im Kreuzungsbereich die Rechts-vor-Links-Regelung. Danach kam es jedoch zu weiteren Unfällen, sodass eine Unterordnung der Germaniastraße durch Aufstellung von Stopp-Schildern erfolgte. Hier ist zudem ein Standort zur regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet worden.

Unfallhäufungsstellen 2014

Ostring/Arnsmannstraße

Einzelne Daten zur Unfallsituation werden im Rahmen der nächsten Sitzung der Verkehrsunfallkommission analysiert. Sie lagen bei Vorlagenerstellung noch nicht vor.

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.

Im September 2013 wurde eine Verkehrsschau im Stadtteil Fuhlenbrock durchgeführt. Diese Verkehrsschau hat dazu beigetragen, dass die vorhandene Beschilderung und Markierung optimiert werden konnte und auch einige Verkehrszeichen ersatzlos entfernt werden konnten.

Darüber hinaus wurden im Jahre 2014 in einer Vielzahl von Ortsterminen unter Beteiligung der Polizei und anderer Fachämter u.a. auf Anregung von Bürgern Gefahrenstellen in Augenschein genommen und näher untersucht. Soweit hierbei festgestellt wurde, dass eine Notwendigkeit zur Änderung der Ausschilderung oder Markierung bestand, wurde diese Änderung straßenverkehrsrechtlich angeordnet und von den jeweiligen Baulastträgern umgesetzt.

In diesem Jahr ist eine erneute Regelverkehrsschau vorgesehen, die sich auf die Stadtteile **Ebel** und **Welheimer Mark** konzentrieren wird. Auch hier wird eine Optimierung und in diesem Zusammenhang möglichst auch eine Verringerung der Beschilderung angestrebt.

6.5 Durchgeführte Projekte, Maßnahmenplanung, Prävention

6.5.1 Vernetzung in NRW und vor Ort : Netzwerk Verkehrssicheres NRW auf überörtlicher Ebene, 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.

Nach dem entsprechenden Beschluss des Rates wurde im vergangenen Jahr der ‚Runde Tisch Verkehrssicherheitsarbeit‘ eingerichtet und hat dazu im Mai 2014 eine erste Sitzung durchgeführt. Teilnehmer waren der Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerung als Träger der Straßenbaulast, das Stadtplanungsamt (Verkehrsplanung), die Feuerwehr, der Fachbereich Jugend und Schule, der Fachbereich Umwelt und Grün, und das Sozialamt (Geschäftsführung des Senioren- und Behindertenbeirates). Außerhalb der Verwaltung haben die Vestische Straßenbahn GmbH, die Polizei und die Verkehrswacht an der Sitzung teilgenommen.

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.

Genauso sollten damit alle bisher bestehenden Konzepte (z. B. Lärmaktionsplan, Klimaschutzteilkonzept Mobilität, LKW-Routenkonzept und Strukturen (Arbeitsgruppe zur Radverkehrsförderung, Arbeitsgruppe des Seniorenbeirates ‚AG Verkehrspolitik‘) mit berücksichtigt werden.

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.

Bei der ersten Sitzung des Runden Tisches wurden Planungen für das Jahr 2014 besprochen.

Hier fand u. a. ein Austausch über bereits geplante Aktionen z. B. des Sozialamtes und der Vestischen Straßenbahn GmbH (Aktionstag für Menschen mit Behinderung am 14.06., Mobitag für Senioren am 08.08.) statt.

Themen wie die Einrichtung von Hol- und Bringzonen, Aktionen mit der Feuerwehr im Bezug auf freizuhaltende Rettungswege, zum Peers-Projekt ‚Erst denken – dann lenken‘ wurden erläutert. Eine Planung für das Jahr 2014 wurde erstellt, über die Umsetzung wird unter den nachfolgenden Punkten berichtet.

6.5.2 Verkehrssicherheitstage: Kooperationsprojekt mit der Polizei, der Verkehrswacht und anderen Akteuren auf kommunaler Ebene

Nach dem ersten Verkehrssicherheitstag im Jahr 2012 fand im Jahr 2013 ein Verkehrssicherheitstag mit einem Schwerpunkt für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, - Fußgänger und Fahrradfahrer - statt. Es wurde aufgezeigt, wie jeder dazu beitragen kann, dass diese ungeschützten Verkehrsteilnehmer ihre selbständige Teilnahme am Straßenverkehr gefahrlos erleben können.

‚Wichtig! Geh Richtig‘ unter diesem Motto wurde nicht nur der Tag auf dem Berliner Platz gestaltet, unter dieses Motto stellte die Polizei etliche Aktionen zur Fußgängersicherheit auch im Jahr 2014.

Bei dem anlässlich des Verkehrssicherheitstages durchgeführten Wettbewerb ‚Kinder malen ein Verkehrsschild‘ hatten 3 Einrichtungen ‚ihr‘ Verkehrsschild gewonnen. Die Entwürfe der Kinder wurden als Verkehrsschild erstellt und im April 2014 vor den Einrichtungen aufgestellt (Kita St. Mariä Himmelfahrt, Grundschule Schillerschule, Gustav-Heinemann-Realschule). Alle Originalzeichnungen der Kinder wurden im Straßenverkehrsamt an der Händelstraße aufgehängt.

Am 12.09. fand auf dem Gelände an der Händelstraße und im Straßenverkehrsamt ein Tag der offenen Tür zum Thema ‚Alkohol und Drogen‘ im Straßenverkehr statt.

Viele Akteure (Dekra, TÜV, Impuls GmbH, Fahrschulen, Polizei, Verkehrssicheres NRW, Verkehrswacht, Jugendhilfe e.V. Deutsche Rotes Kreuz) hatten Mitmachaktionen vorbereitet, leider waren die Resonanz und das Interesse aus der Bevölkerung sehr gering. Im laufenden Jahr wird es keinen Verkehrssicherheitstag geben. Hier ist geplant, in Zusammenarbeit mit allen Akteuren kleinere Aktionen zu aktuellen Themen durchzuführen.

6.5.3 Durchgeführte Projekte auf örtlicher Ebene

Folgende Projekte wurden auch im Jahr 2014 fortgesetzt:

Das seit Beginn des Schuljahres 2012/2013 federführend von **der Polizei** unter erheblicher Beteiligung der **Berufsfeuerwehr Bottrop** durchgeführte Projekt **„Crash Kurs NRW“** wurde auch im Jahr 2014 an den an den weiterführenden Schulen in Bottrop durchgeführt. 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 Landes-Projekt 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 den Jahren 2013/2014 beteiligte 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.

Zu der Thematik wurde am 15.05. unter Beteiligung des Fachbereichs Recht und Ordnung ein Pressegespräch durchgeführt. Die Fahrerlaubnisbehörde des Straßenverkehrsamtes wollte auf den Umgang insbesondere mit Drogen im Straßenverkehr aufmerksam machen, da die Zahl der Führerscheinentzüge im Vergleich zu den Vorjahren deutlich angestiegen war.

Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder stellt nach wie vor einen Schwerpunkt polizeilicher Präventionsarbeit dar. Daher haben die Polizei und die Verkehrswacht auch im vergangenen Jahr an den Bottroper Grundschulen und Förderschulen **Radfahrprüfungen** durchgeführt. Die Kinder der 4. Klassen wurden nach intensiver Vorbereitung durch die von der Verkehrswacht betriebene Jugendverkehrsschule (JVS) auf die zu ihrem Schulbezirk gehörenden Radfahrprüfstrecken geschickt, um das Gelernte unter Beobachtung und Begleitung der Verkehrswacht und der Verkehrssicherheitsberater der Polizei anzuwenden.

Weiterhin wurde mit Unterstützung des Fachbereichs Jugend und Schule Erzieherinnen der Bottroper Kitas zum Thema Verkehrserziehung geschult. Hier gilt es nun im laufenden Jahr anzuknüpfen. Die Überlegungen mit der Polizei, in welcher Form das geschehen kann, sind noch nicht abgeschlossen.

Nach Planungen des Straßenverkehrsamtes mit der Verkehrsdirektion der Polizei Recklinghausen sollte der **Verkehrsunterricht nach § 48 StVO** durchgeführt werden. Die Vorbereitungen zur Durchführung zeigten sich aufwendiger als zunächst angenommen. Personelle Kapazitäten im Sachgebiet der ‚Allgemeinen Verkehrsangelegenheiten‘ standen aufgrund angestiegener Fallzahlen in einigen Bereichen des Sachgebiets und Veränderungen in der Organisationsstruktur/Aufgabenwahrnehmung nicht zur Verfügung. Im Jahr 2015 soll nun der Unterricht durchgeführt werden.

Im August 2014 wurde im Rahmen der Schulwegüberwachung gespendete Sicherheitskragen an alle Erstklässler verteilt. Im Dezember 2014 rundete die Aktion

„Licht an?“ die Verkehrssicherheitsarbeit ab. Im Stadtgebiet waren Großwerbetafeln aufgestellt, die mit der Frage „Licht an?“ daran erinnerten, gerade in der dunklen Jahreszeit beim Fahrradfahren das Licht einzuschalten. Im Rahmen dieser Aktion hat die Polizei an den weiterführenden Schulen zahlreiche Fahrräder von Schüler/innen auf Mängel kontrolliert.

Im 1. Halbjahr dieses Jahres sollen nunmehr auf Initiative des Straßenverkehrsamtes dauerhaft Geschwindigkeitsdisplays im Stadtgebiet installiert werden. Es hat sich beim Einsatz mobiler Geschwindigkeitsanzeigetafeln in der Vergangenheit gezeigt, dass sich das Geschwindigkeitsniveau auf den jeweiligen Straßen innerhalb des Einsatzzeitraumes deutlich gesenkt hat. Die Displays zeigen dann die gefahrene Geschwindigkeit an, den Autofahrern wird damit deutlich sichtbar, wie schnell sie unterwegs sind.

Es ist daher im Rahmen der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes beabsichtigt, innerhalb des Stadtgebietes 3 derartige Anzeigetafeln langfristig für ca. 6-12 Monate (oder im Einzelfall auch darüber hinaus) einzusetzen. Pro Stadtbezirk (Mitte, Süd und Kirchhellen) soll hierbei eine Geschwindigkeitsanzeigetafel zum Einsatz kommen. Zur Anbringung sollen Straßenlaternen genutzt werden.

Dieses hat den Vorteil, dass die Akkus der Geräte über den Lampenstrom mit Energie versorgt werden. Ein regelmäßiger zeitaufwändiger Austausch von Akkus könnte somit entfallen.

Da die Statik einer Straßenlaterne durch die Anbringung einer solchen Anzeigetafel aufgrund des Gewichtes und der Windlast beeinträchtigt werden kann, werden die in die Rede stehenden Laternenmasten in Kürze einer fachtechnischen Überprüfung unterzogen. Bei einem positiven Ergebnis ist momentan davon auszugehen, dass die Geschwindigkeitsdisplays noch in der ersten Hälfte dieses Jahres in Betrieb genommen werden können.

Nach einem erfolgreich verlaufenden Langzeitbetrieb könnten die Anlagen künftig eventuell auch an anderen Standorten zum Einsatz kommen. Hierzu werden Vorschläge zu Standorten im Straßenverkehrsamt gerne entgegengenommen.

6.6 Geplante Projekte

6.6.1 Elternhaltestellen Definition

Bei den federführend mit der Polizei und der Verkehrswacht insbesondere zum Schuljahresbeginn durchgeführten Schulüberwachungen zeigt sich regelmäßig folgendes Bild:

Schulkinder werden von Ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht und auch wieder abgeholt. Damit verursachen die Eltern selbst einen großen Teil der Verkehrsgefährdungen, die täglich rund um die Schulstandorte festgestellt werden. Da man die Mobilität per Kfz auf dem Schulweg nicht wegdiskutieren kann, aber andererseits auch keine „drive-in-Schulen“ schaffen möchte, wurde auch in Bottrop überlegt, die Einrichtung sogenannter „Elternhaltestellen“ (Hol- und Bringzonen) im näheren Schulumfeld zu untersuchen. Diese sollen den Eltern ein gefahrloses Anhalten ermöglichen, von der Geometrie eine sichere Weiterfahrt bzw. komfortables Wenden des Kfz gewährleisten, für die Kinder einen sicheren Sammelplatz aufweisen und einen überschaubaren (nicht länger als 500 m) sicheren Fußweg zur Schule bieten.

Grundlagen für die Einrichtungen von Elternhaltestellen war zudem die vom ADAC herausgegebenen Empfehlungen, weitere Informationen sind der Internetadresse www.adac.de zu entnehmen.

Auch die Diskussionen in den politischen Gremien anlässlich des Verkehrssicherheitskonzeptes haben dazu geführt, hier konkrete Überlegungen anzustreben.

Da für eine Einrichtung die Unterstützung der Schule erforderlich ist, wurden im Mai 2014 die Schulleiter/innen der Bottroper Schulen gebeten, sich bei Interesse an das Straßenverkehrsamt zu wenden. Ziel sollte es sein, an einer Schule mit wenig Aufwand eine solche Hol- und Bringzone einzurichten. Zum einen profitieren die Kinder, die selbstständig zur Schule kommen, da der Autoverkehr dann deutlich reduziert würde, zum anderen würden die Zonen den Kindern zeigen, dass ein Schulweg zu Fuß gut tut, die Kinder bewegen sich, lernen miteinander und können sich schon vor der Schule körperlich betätigen.

Nach den Rückmeldungen einiger Schulen wurde in gemeinsamen Gesprächen mit der Polizei, hier besonders mit den an den Bottroper Schulen eingesetzten Verkehrssicherheitsberatern, dem Fachbereich Jugend und Schule, dem Stadtplanungsamt und dem Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerung die örtliche Situation von Luftbildern und auch vor Ort insbesondere bei den morgendlichen ‚Bringsituationen‘ das weitere Vorgehen bzw. die verschiedenen Möglichkeiten erläutert.

Auf keinen Fall sollten hier Investitionen zur Schaffung von ‚Parkplätzen‘ erfolgen. Außerdem sollte mit einem guten Beispiel Erfahrungswerte gesammelt werden, um dieses möglicherweise auf andere Schulstandorte zu übertragen.

Als Partner im Netzwerk Verkehrssicheres NRW wurde Kontakt zur Stadt Marl aufgenommen, um aus den dort gemachten Erfahrungen zu lernen.

Die Stadt Marl war die erste Stadt im Revier, die eine solche Zone eingerichtet hat und bis heute gute Erfahrungen damit gesammelt hat. Das Gesamtvorhaben „Elternhaltestelle Harkortschule“ in Marl wird durch das Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation (bueffee) zusammen mit Prof. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal und auch vom Städtischen Verkehrswesen Marl wissenschaftlich untersucht und begleitet.

Ein Bericht aus Marl (Lokalkompass) gibt einen ersten Eindruck:

Die neue Hol- und Bringzone an der Dormagener Straße soll das Schulumfeld für Kinder noch sicherer machen.

*Die Aktion, bei der Schulkinder am Dienstag (8.10.) gelbe Füße auf den Gehweg an der Dormagener Straße gemalt haben, gehört – wie bereits berichtet - zu einem bundesweit ersten Musterprojekt zur Vermeidung von Verkehrsgefährdungen im direkten Schuleingangsbereich durch den Hol- und Bringservice sogenannter „Elterntaxen“. Im Auftrag des ADAC hat die Bergische Universität Wuppertal zusammen mit dem Ingenieurbüro bueffee mehr als 750 Grundschulen in **NRW** untersucht, um Empfehlungen zur Vermeidung von Gefahren im alltäglichen Hol- und Bringverkehr zu geben.*

Erlebnisweg

Daraufhin richtete die Stadt bereits im September gemeinsam mit dem ADAC und bueffee die „Eltern-Haltestelle“ an der Gendorfer Straße ein, die mittlerweile morgens und mittags von rund 50 Eltern angesteuert wird. „Die Eltern nehmen die Haltestelle bislang sehr gut an“,bilanziert Udo Lutz, Verkehrsplaner bei der Stadt Marl, die ersten beiden Wochen. „Wichtig ist“, so Lutz, „dass wir jetzt mit beiden Haltestelle den Kindern einen sicheren Sammelplatz sowie einen überschaubaren und sichereren Fußweg zur Schule anbieten können“. Denn der Fußweg sei für die Kinder ein Erlebnisweg, durch den Gesundheit gefördert und die eigenständige Mobilität erlernt werde.

"Verkehrszähler"

Von den an der Harkortschule eingerichteten „Eltern-Haltestellen“ führen diese Fußwege auf sicheren Gehwegen und gesicherten Querungen zur Schule. Die Wege sind ausreichend beleuchtet, im Winter geräumt und frei von gefährlichen Sichtbehinderungen.

*Die Eltern wurden über die Fußwege und die gesamte Aktion informiert, von Seiten der Harkortschule wird die Einrichtung der Hol- und Bringzonen durch die Aktion „Verkehrszähler“ begleitet. Die „Verkehrszähler“ sind ein von der Bundesanstalt für Straßenwesen geprüftes und vom **NRW**-Schulministerium empfohlenes Projekt, bei dem Schulklassen für den eigenständigen Fußweg zur Schule Zaubersterne sammeln können, die zu verlängerten Pausen und ähnlichen Belohnungen für die Kinder führen.*

Ob das Projekt grundsätzlich in Bottrop Einzug halten und umgesetzt werden kann, ist abhängig von der Unterstützung anderer Akteure. Wenn die örtlichen Gegebenheiten es möglich machen, eine Elternhaltestelle einzurichten, ist die Unterstützung der Schule, der Polizei und nicht zuletzt der Eltern erforderlich.

Aktuell werden konkrete Überlegungen anhand verschiedener Schulen geprüft, im weiteren Verlauf sollen die Schulleiter/innen der Schulen zu einem Infogespräch eingeladen werden.

Wichtig für das Projekt ist die dauerhafte Unterstützung der Kinder, damit sie von der Elternhaltestelle dann selbstständig zur Schule gehen können. Das Projekt ‚Verkehrszähler‘ könnte dazu Anreize schaffen, aber auch die Möglichkeit, von der Haltestelle bis zur Schule einen ‚Walking Bus‘ einzusetzen, wird in Erwägung gezogen. Weitere Erläuterungen zum Walking Bus werden nachfolgend aufgeführt.

Wichtig bei der Umsetzung von Projekten in der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Zielgruppe und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Kinder müssen Unterstützung auf dem Weg in eine selbständige Verkehrsteilnahme bekommen, insbesondere wenn sie als Fußgänger oder Fahrradfahrer unterwegs sind.

Die Chance, hier im Rahmen einer Elternhaltestelle die Situation für die schwächsten Verkehrsteilnehmer zu verbessern, sollte auch für Bottroper Schulkinder nicht ungenutzt bleiben. Eine Elternhaltestelle kann so ein Baustein zu einem sicheren Schulweg sein.

Es darf dabei nicht vergessen werden, dass die besorgten Eltern, die oft unter Zeitdruck morgens vor der Arbeit ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, eine verlässliche Alternative für die Sicherheit auf dem Schulweg ihrer Kinder brauchen. Das funktioniert nur dann, wenn alle gemeinsam bereit sind, ihr Verhalten zu ändern. Allein durch die Einrichtung einer Hol- und Bringzone kann eine Änderung der gefährlichen Situationen nicht erreicht werden.

6.6.2 Walking Bus Definition

Der Schulweg zu Fuß wird sicherer und macht mehr Spaß, wenn Kinder ihn gemeinsam zurücklegen. Hier setzt die Aktion „Walking Bus“ an. Von einem oder mehreren Erwachsenen begleitete Schülergruppen laufen wie ein Linienbus nach Fahrplan feste „Haltestellen“ an. So füllt sich nach und nach der „Walking Bus“ und bringt die Jungen und Mädchen sicher zur Schule und nach dem Unterricht wieder nach Hause.

Die positiven Effekte des „Zu Fuß zur Schule Gehens“ stehen dabei im Vordergrund. Dies sind nicht nur die Sicherheit auf dem Schulweg, sondern auch gesundheitliche Aspekte und die Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Dabei sind die Gefahren auf dem Schulweg recht unterschiedlich. Einige Kinder können auf dem Gehweg bequem bis zur Schule gelangen, andere müssen gefährliche Straßen überqueren. Trotzdem sollten Grundschul Kinder den Schulweg – wo immer möglich – nicht im elterlichen Auto, sondern zu Fuß zurücklegen.

Die Aktion „Walking Bus“ bringt Kinder in Bewegung, fördert ihre Selbständigkeit und Kommunikation und lenkt ihre Konzentration auf den Unterricht. Die Eltern werden entlastet: Sie müssen nicht mehr jeden Morgen und jeden Mittag selbst den Transport ihrer Kinder organisieren. Sie können sich mit anderen Eltern abwechseln und wissen ihr Kind doch jeden Tag von Erwachsenen begleitet.

Durch den geringeren Bring- und Holverkehr per PKW reduziert sich das morgendliche Verkehrsaufkommen vor den Schulen. Das Land NRW unterstützt die Aktion „Walking Bus“.

Ausführliche Informationen sind im Leitfaden unter www.verkehrssicherheit.nrw.de/download/5100_Walkingbus_Handlungsleitfaden_12_05.pdf zu finden.

Erste Gespräche wurden mit der Polizei zur Umsetzung geführt. Es ist ein sehr aufwendiges Projekt, bei dem im Vordergrund natürlich die Sicherheit der Kinder auf einem selbstständigen Schulweg steht. Die Unterstützung der Kinder durch Erwachsene, im besten Fall durch die Eltern ist unabdingbare Voraussetzung für das Projekt. Hier gibt es in der Umsetzung regelmäßig Probleme, dauerhaft Begleitpersonen zu finden. Erste Überlegungen in Bottrop sind bisher nur im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Elternhaltestelle durchgeführt worden. Hier ist die Wegstrecke relativ gering (bis zu 500 m) und die Wahrscheinlichkeit Begleitpersonen zu finden relativ groß.

Weitere Überlegungen sind noch nicht erfolgt.

7. Ausblick 2015

Das 1. Verkehrssicherheitskonzept wurde am 26.11.2013 im Rat der Stadt Bottrop verabschiedet.

Erstmalig wird mit dem Bericht die Umsetzung im Jahr 2014 erläutert und die 1. Fortschreibung den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Das Konzept, der Bericht und die Fortschreibung sollen das Spektrum der Verkehrssicherheitsarbeit aufzeigen und Schwerpunkte für die Arbeit setzen.

Es ist nach wie vor ein Versuch, die Verkehrssicherheitsarbeit strukturiert aufzubauen, dafür zu sensibilisieren und öffentlich zu machen, mit dem Ziel einer größtmöglichen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in Bottrop.

Das Konzept und auch die Fortschreibung erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, vielmehr handelt es sich um einen Prozess, den es gilt weiter zu entwickeln.