

**Verkehrssicherheitskonzept der Stadt Bottrop**  
**Bericht 2015 und 2. Fortschreibung**  
**Straßenverkehrsamt (36)**  
**August 2016**

**„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

## Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Seite
1. Vorbemerkung	3
2. Verkehrssicherheitsarbeit	3
3. Ziele des Konzeptes und der Fortschreibung	4
4. Datenlage	5
4.1 Strukturdaten	5
4.2 Unfalllage – Verkehrsunfallbericht 2015 des PP Recklinghausen	7
5. Verkehrssicherheitsarbeit 2015 und 1. Halbjahr 2016	10
5.1 Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet- Transparenz und Nachvollziehbarkeit	10
5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs – Neuregelungen bei der Duldung des Gehwegparkens	12
5.3 Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung	17
5.3.1 Daten und Entwicklungen	17
5.3.2 Technische Ausstattungen im Bereich der mobilen und stationären Anlagen – Istzustand – Planung zur Optimierung	20
5.4 Verkehrsunfallkommission	23
5.4.1 Erlasslage	23
5.4.2 Unfallhäufungsstellen, Ergebnisse der Sitzungen der Unfallkommission	24
5.5 Verkehrsschau und weitere Überprüfungen	25
5.6 Durchgeführte Projekte, Maßnahmenplanung, Prävention	28
5.6.1 Vernetzung in NRW und vor Ort	28
5.6.2 Verkehrssicherheitstage: Kooperationsprojekt mit der Polizei, der Verkehrswacht und anderen Akteuren auf kommunaler Ebene	29
5.6.3 Durchgeführte Projekte auf örtlicher Ebene	30
6 Ausblick 2016/2017	33

## 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 2015 sowie die 2. 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 die Fortschreibung, alle Facetten der Verkehrssicherheit abbilden. Hier gilt es durch regelmäßige Aktionen und Diskussionen für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Um die Fortschreibung auf die wesentlichen Aussagen zu reduzieren und damit übersichtlich zu gestalten, wurden grundsätzliche Aussagen zum gesetzlichen Auftrag der unterschiedlichen Akteure, sowie Auszüge aus dem Verkehrsunfallbericht des Polizeipräsidiums Recklinghausen als Anlagen der Fortschreibung zugefügt. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass das Polizeipräsidium Recklinghausen Schwerpunkte im Rahmen eines Verkehrssicherheitsprogramms setzt. Die Maßnahmen werden eng mit den einzelnen Kommunen abgestimmt.

## 2. 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.

### 3. Ziele des Konzeptes

- Das Konzept und die Fortschreibungen sollen Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Bottrop sein.
- 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.

## 4. Datenlage

### 4.1 Strukturdaten

	PP Recklinghausen			Stadt Bottrop		
Jahr	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Bevölkerung 01.01.	739.175	729.933	729.109	115.766	116.055	115.720
Kraftfahrzeuge 01.01.	436.654	450.154	504.194	77.765	77.804	78.854 31.12.201 5:79.912
Straßenlänge in km, ohne BAB	3.928,9	3.932,9	3932,9	564,6	565,0	565,0

Die Entwicklung der Strukturdaten in Bottrop entspricht dem allgemeinen Trend im Polizeipräsidium Recklinghausen, die Bevölkerung sinkt weiterhin, wohingegen die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge weiter zunimmt. Bei den zugelassenen Fahrzeugen handelt es sich um 98 % um Pkw. Es könnte ein Indiz dafür sein, dass immer mehr Menschen länger ihr Fahrzeug behalten, um sich auch im Alter unabhängig und mobil zu bleiben.

Hier sollte Verkehrssicherheitsarbeit auch in Zukunft **das Thema Mobilität im Alter** in den Fokus rücken.

Eine grundsätzliche weitere Thematik, die sich daraus ergibt, ist die der zur Verfügung stehenden Flächen für den ruhenden Verkehr und das nicht nur im Innenstadtbereich.

## Bevölkerungsstruktur statistisches Jahrbuch in %

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
31.12.2014	15,3	56,1	28,6

Die Bevölkerungsdaten nach Altersstruktur bestätigt den Trend der deutlichen Zunahme der Menschen über 60 Jahre, der im Rahmen der Verkehrssicherheit alle Akteure herausfordert. Die Anzahl der potentiellen Autofahrer ist trotz der sinkenden Zahl in der Altersgruppe 18 – 59 Jahre gestiegen.

**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.

## **4.2 Unfalllage – Verkehrsunfallbericht 2015 des Polizeipräsidiums Recklinghausen**

### **Verkehrsunfallentwicklung in Schlagzeilen**

- Das Risiko im Präsidialbereich zu verunglücken bleibt weiterhin deutlich niedriger als im Land Nordrhein-Westfalen (-24 %)
- 3,5 % mehr Menschen bei Verkehrsunfällen verunglückt; knapp die Hälfte als ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- 40% Rückgang verunglückter junger Erwachsener als Führer motorisierter Zweiräder
- Anzahl der Verkehrstoten ist nach einem historischen Tiefstand gestiegen, sechs von 13 getöteten Verkehrsteilnehmern waren motorisierte Zweiradfahrer in Bottrop 2
- Senkung der Radfahrunfälle, dennoch bleibt Fußgänger- und Radfahrersicherheit im Fokus auch in Bottrop
- Senioren verunglücken zunehmend, am häufigsten mit dem Fahrrad (in Bottrop am häufigsten mit dem Pkw)
- Anstieg verunglückter Kinder als Mitfahrer in Pkw (auch in Bottrop)
- Verkehrsunfallfluchten: Aufklärungsquote der Fälle mit Personenschäden auf rund 81 %, in Bottrop 93,1 %
- Geschwindigkeit entscheidet über Leben und Tod

Die Zielgruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich u. a. aus dem Unfallbericht. Der Unfallbericht 2015 wurde im Februar 2016 veröffentlicht. Gespräche mit der Verkehrsdirektion des Polizeipräsidiums Recklinghausen zeigen, dass auch im Jahr 2016 die Verkehrssicherheitsarbeit im Wesentlichen auf die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger und Fahrradfahrer auszurichten ist. Hier wurden 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 2015 in Bottrop geringer als im Vorjahr (-13). Die Gesamtzahl aller Unfälle lag bei **3071**.

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ist jedoch gestiegen. Insgesamt gab es gegenüber 2014 **9 Unfälle mehr mit Personenschaden**, die Gesamtzahl lag hier bei **268**. Die **Zahl der Verletzten ist mit 349 Personen nahezu konstant geblieben**. Im Jahr 2015 sind im Stadtgebiet Bottrop 2 Verkehrstote zu beklagen.

Die verunfallten Personen finden sich in allen Altersklassen, insbesondere im Bereich der Senioren ist ein deutlicher Anstieg (von 39 auf 50 Personen) zu erkennen. Erfreulich ist der Rückgang der verunglückten Jugendlichen von 30 auf 13 Personen.

Bei den Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung konnte festgestellt werden, dass eine Zunahme bei den Unfällen mit dem motorisierten Zweirad und als Fußgänger zu erkennen ist. Die Zahl der verunglückten Fahrradfahrer ist insgesamt zurückgegangen. Auf die Altersklassen bezogen sind allerdings 5 Kinder mehr mit dem Fahrrad verunglückt als im Vorjahr.

Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol sind rückläufig (-9, entspricht -26%), unter Drogen war eine Zunahme festzustellen (+2, entspricht +100%), wo hingegen die Anzahl der Fahrerlaubnisentzüge aufgrund von Drogen sich in den letzten Jahren erhöht hat.

Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt weiterhin 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, an dem sich die Stadt Bottrop regelmäßig beteiligt, weiterhin gesenkt werden und damit das Unfallrisiko



deutlich verringern. Leider gelingt die dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung auch nur mit einer permanenten Überwachung. Weitere Ausführungen unter Pkt. 5.2.2.

Auszüge aus dem Verkehrsunfallbericht über die Unfallsituation im Stadtgebiet Bottrop sind der Anlage zu entnehmen.

## 5. Verkehrssicherheitsarbeit 2015 und 1. Halbjahr 2016

### 5.1 Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtgebiet - Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Die Straßenverkehrsbehörde hat 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.

Es ist seit langem beabsichtigt, das Bottroper Straßensystem dahingehend zu untersuchen, inwieweit ggfls. auf unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen innerhalb eines Straßenzuges verzichtet werden kann, um somit die Verkehrsregelungen zu vereinfachen und ggfls. die Akzeptanz zu erhöhen.

Das Thema der Geschwindigkeitsbegrenzungen führt auch im Rahmen anderer Konzepte, wie das Klimaschutzteilkonzept Mobilität oder aber im Lärmaktionsplan, regelmäßig zu unterschiedlichen Diskussionen. Bisher wurden daher die vorgesehenen Überprüfungen noch nicht umfassend in Angriff genommen.

Die Überprüfungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen sind - wie geplant - noch nicht in einem Gesamtpaket durchgeführt worden. Im Rahmen des bisher 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. Insoweit gelten weiterhin die Aussagen der letzten Fortschreibung. Das bedeutet aber nicht, dass notwendige Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht angeordnet wurden oder Überprüfungen, aufgrund von entsprechenden Anträgen, Anregungen und Gefährdungssituationen nicht stattgefunden haben.

## 5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs – Neuregelungen bei der Duldung des Gehwegparkens

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird regelmäßig und bedarfsgerecht durchgeführt und dient dazu, für die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger zu sorgen und die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer zu unterstützen. Nur durch diese Art der Überwachung wird eine Verhaltensänderung erreicht.

	2012	2013	2014	2015
Verwarnungsfälle	59.551	70.083	69.771	69.882
Bußgeldfälle	7.359	8.663	9.004	8.571
Kostenbescheide	764	1.478	895	721
Gesamt	67.674	80.224	79.670	79.174

(Tab. 1: Entwicklung der Fallzahlen im ruhenden Verkehr 2011 bis 2015)

Die Entwicklung ist zum einen abhängig von den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Bedarf an Überwachungen, zum anderen aber auch von der Personalsituation. Gegenwärtig verrichten 22 Außendienstmitarbeiterinnen in zwei Gruppen vormittags und nachmittags ihren Dienst. Darüber hinaus ist einmal wöchentlich ein Abenddienst eingerichtet.

Als besonderes und dauerhaftes Problem hat sich bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs **das Parken auf dem Gehweg** herausgestellt. Im Jahr 2015 stand daher insbesondere die Duldung des Gehwegparkens auf dem Prüfstand.

Grundsätzlich gilt, dass das Parken auf dem Gehweg nach der Straßenverkehrsordnung verboten ist, es sei denn, dass es ausdrücklich durch Beschilderung angeordnet wurde. Zweck dieser Vorschrift ist, dass sich die Fußgänger sicher und ungehindert auf den Gehwegen bewegen und aufhalten können. Dies berücksichtigt insbesondere den Umstand, dass fahrradfahrende Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und außerdem genügend Platz für behinderte Menschen mit Hilfsmitteln sowie Eltern mit Kinderwagen erhalten bleiben muss. Gleichzeitig ist festzustellen, dass der Bestand an öffentlichen

Stellplätzen angesichts der permanent steigenden Zahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen dem heutigen Bedarf der Bevölkerung an Motorisierung nicht gerecht wird. Es entsteht somit eine Konkurrenzsituation zwischen Gehwegnutzern und Autofahrern.

Gegenwärtig wird das rechtswidrige Gehwegparken, wie in anderen Städten auch, ausnahmsweise geduldet, sofern dadurch keine Behinderung oder Gefährdung für die übrigen Verkehrsteilnehmer entsteht. Das Vorhandensein von alternativen Parkmöglichkeiten vor Ort schließt eine Duldung des Gehwegparkens aus. Von der ordnungsrechtlichen Duldung generell ausgenommen sind der Innenstadtbereich sowie die Hauptstraße in Kirchhellen. Die gegenwärtigen Regelungen werden sowohl anlassbezogen als auch im Allgemeinen von Bevölkerung und Politik regelmäßig hinterfragt. Bereits in der ersten Fortschreibung des Verkehrssicherheitskonzepts wurde daher gefordert, das bestehende Vorgehen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu überprüfen.

Zur Überprüfung und Optimierung der bestehenden Regelungen wurden die Straßen Am Lamperfeld und die Zeppelinstraße näher betrachtet. Die beiden Straßen wurden von den Mitgliedern des Runden Tisches Verkehrssicherheitsarbeit Bottrop in einer gemeinsamen Sitzung ausgewählt. Maßgebliche Kriterien hierfür waren zum einen, dass die Straßen eine umfassende Betrachtung aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer) möglich machen und zum anderen, dass durch die nahegelegenen Schulen und das Seniorenheim an der Neustraße auch Erkenntnisse für Kinder und Senioren gewonnen werden können.

Im Rahmen der Überprüfung wurde festgestellt, dass bei einer unterstellten Restgehwegbreite von mindestens 1,20 m bei beiden Straßen eine Fahrbahnbreite von über 3,00 m verbleibt. Diese ist erforderlich, damit Rettungs- und Löschfahrzeuge der Feuerwehr die Straßen passieren können, aber auch die Fahrzeuge der Bottroper Entsorgung und Stadtreinigung –BEST– sowie die des Lieferverkehrs. Während der Überprüfungszeit wurden insgesamt 973 Fahrzeuge erfasst. Davon hielten bereits jetzt 545 die Restgehwegbreite von 1,20 m ein. Nur 49 Fahrzeuge mussten aufgrund der Unterschreitung der bisher geltenden Restgehwegbreite von 1,00 m verwahrt werden.

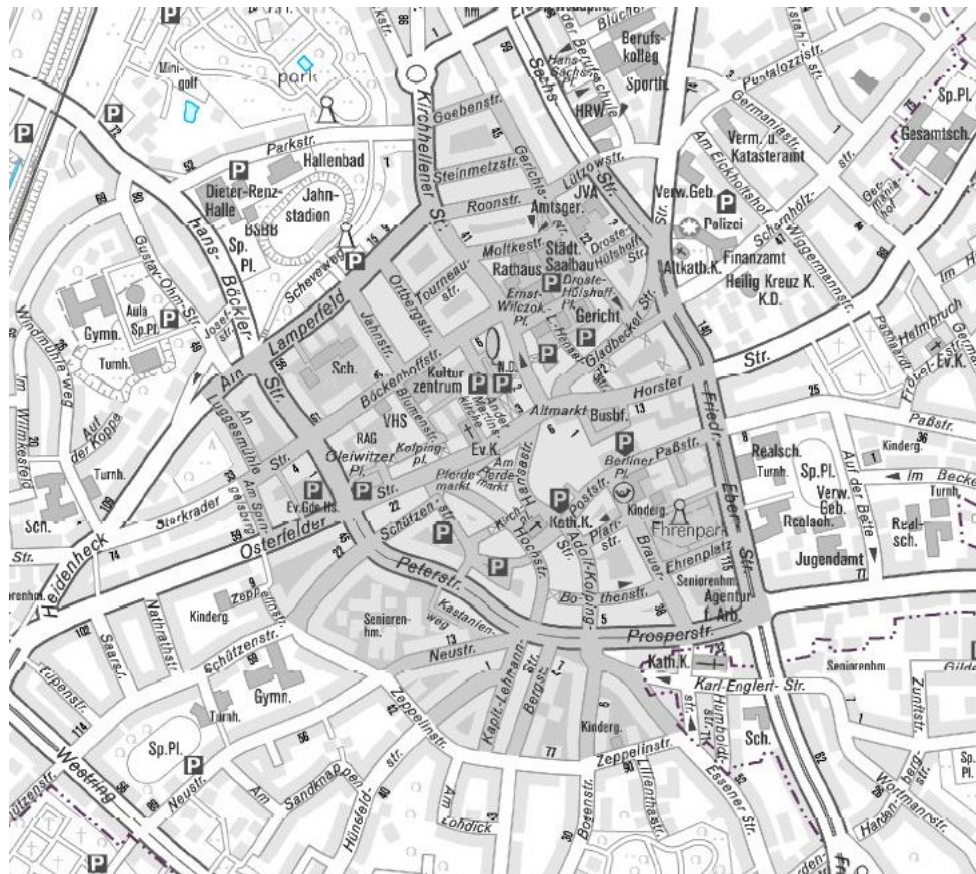
Durch die Erhöhung der Restgehwegbreite erfahren die schwächeren Verkehrsteilnehmer einen größeren Bewegungsspielraum, insbesondere die Schüler der nahegelegenen Schulen sowie die Bewohner und Besucher des Seniorenheims. Eine weitere Erhöhung der Restgehwegbreite auf 1,50 m würde diese Situation zwar nochmals verbessern, jedoch gleichzeitig dazu führen, dass die Restfahrbahnbreite von 3,00 m auf den Straßen Am Lamperfeld und Zeppelinstraße streckenweise unterschritten wird. Von den im Überprüfungszeitraum 973 erfassten Fahrzeugen wären dann 848 verwarnt worden. In der Konsequenz wäre das beidseitige Gehwegparken nicht länger möglich, so dass eine Vielzahl von Parkmöglichkeiten allein in den beiden vorgenannten Straßen wegfielen. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge dann auf der Straße parken würden. Aufgrund schmaler Straßen an etlichen Stellen im Stadtgebiet könnte es zu einer Verlagerung der Problematik kommen bzw. zu der Forderung, vermehrt Halteverbote aufzustellen.

**In Abwägung der Interessen von Gehwegnutzern und Parkplatzsuchenden wird das Parken auf dem Gehweg zukünftig nur unter Einhaltung der folgenden Voraussetzungen geduldet:**

1. es wird mindestens eine Restgehwegbreite von **1,20 m** eingehalten,
2. die Restfahrbahnbreite von 3,00 m wird nicht unterschritten und
3. es befinden sich keine alternativen und ausreichenden Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe.

Von der Duldung ausgenommen sind weiterhin der Innenstadtbereich, die Hauptstraße in Kirchhellen sowie sämtliche Straßen, die neu angelegt / umgestaltet wurden, wie beispielsweise die Osterfelder Str. zwischen Peterstr. und Westring. Bei den Ausbauplanungen sind im Rahmen der Verkehrsplanung Räume für den ruhenden Verkehr berücksichtigt worden. Die Grenzen des Innenstadtbereichs waren in der Vergangenheit für die Bürgerinnen und Bürger nur schwer abzuschätzen. Gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt wurde daher ein eindeutiger Innenstadtbereich definiert (s. nachfolgender Kartenausschnitt).

Die Neuregelungen, auch die Karte des Innenstadtbereichs, werden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit durch Info- bzw. den Gehwegflyer, aber auch im Internet publiziert werden. Die neuen Regelungen werden nach Veröffentlichung der Änderungen kurzfristig umgesetzt.



Eine weitere Herausforderung stellt die Überwachung der Parksituationen in den **verkehrsberuhigten Bereichen** dar. 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. Zur Sensibilisierung der Problematik fand am 16.11.2015 ein gemeinsamer Termin von Feuerwehr, Stadtplanungsamt und Straßenverkehrsamt statt mit dem Ziel der Überprüfung verkehrsberuhigter Bereiche im Hinblick auf die Durchfahrtmöglichkeit von Feuerwehrfahrzeugen und die allgemeine Parksituation. Als verkehrsberuhigte Bereiche wurden der Fundermannsweg, die Christine-Teusch-Str. und die Straße Im Johannestal ausgewählt. Kriterien für diese Auswahl waren zum

einen Beschwerden von Anwohnern und zum anderen die straßenbaulichen Gegebenheiten wie schmale Straßen und eingeschränkte Wendemöglichkeiten.

Die vorgenannten Straßen wurden mit einem Einsatzfahrzeug der Feuerwehr abgefahren. Insgesamt wurden während der Überprüfung der drei verkehrsberuhigten Bereiche 15 Fahrzeuge verwarnt, die auch hindernd für das Feuerwehrfahrzeug geparkt wurden. Die Beteiligten waren sich einig, dass weitere Einsätze im Rahmen des vorbeugenden Brand- und Gefahrenschutzes sowie der Überwachung des ruhenden Verkehrs anlassbezogen erfolgen sollten.



## 5.3 Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung

### 5.3.1 Daten und Entwicklungen

Die Maßnahmen der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung dienen der Verkehrssicherheit und sollen dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu verhüten. Mit dem Ziel der Reduzierung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus sollen insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmern wie Fußgänger und Radfahrer vor Unfällen geschützt werden. Aktuell sind 336 Standorte im Stadtgebiet für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet. Darüber hinaus wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit mittels einer stationären Anlage an der B224 überwacht.

Anlass für die Einrichtung neuer Standorte sind zum einen die Beobachtungen und Erhebungen der Verwaltung mittels Probemessungen und zum anderen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger. Diese haben seit 2013 die Möglichkeit, Vorschläge über ein Formular auf der Webseite der Stadt Bottrop an das Straßenverkehrsamt zu senden.

Insgesamt wurden **146** unterschiedliche Straßenabschnitte durch Anwohner gemeldet. Von den gemeldeten 146 Straßen wurden bereits **53** Straßen als fester Standort zur Geschwindigkeitsüberwachung geführt. In **60** 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 der Polizei mitgeteilt. Mit anderen Messtechniken können von dort dann Überwachungen erfolgen. In **29** Bereichen konnte ein neuer Standort zur Geschwindigkeitsüberwachung dauerhaft eingerichtet werden. **4** Straßenabschnitte befinden sich derzeit noch in der Prüfung.

Nach den Auswertungen der Polizei – gerade zu schweren Unfällen – ist das Geschwindigkeitsniveau entscheidend für die Schwere der Unfallfolgen. Durch die bedarfsgerecht durchgeführten Überwachungen im fließenden Verkehr konnte in den vergangenen fünf Jahren erreicht werden, dass das Geschwindigkeitsniveau im Vergleich zum Ausgangsjahr 2011 gesunken ist. Auch die Anzahl der festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen nimmt seit 2013 deutlich ab. Die zahlenmäßig

hohen Anstiege im Jahr 2013 sind auf die Einrichtung der Frontkameras in beiden Radarfahrzeugen zurückzuführen.

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013*</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>bis 10 km/h</b>	32.993	51.788	78.118	69.973	67.783
<b>bis 20 km/h</b>	21.095	23.633	35.263	30.315	29.597
<b>bis 30 km/h</b>	4.302	3.559	4.125	3.302	3.420
<b>bis 40 km/h</b>	755	602	609	464	554
<b>bis 50km/h</b>	212	173	146	116	155
<b>bis 100 km/h</b>	145	108	97	82	133
<b>über 100 km/h</b>	0	1	4	0	3
<b>Gesamt</b>	59.502	79.864	118.362	104.252	101.645

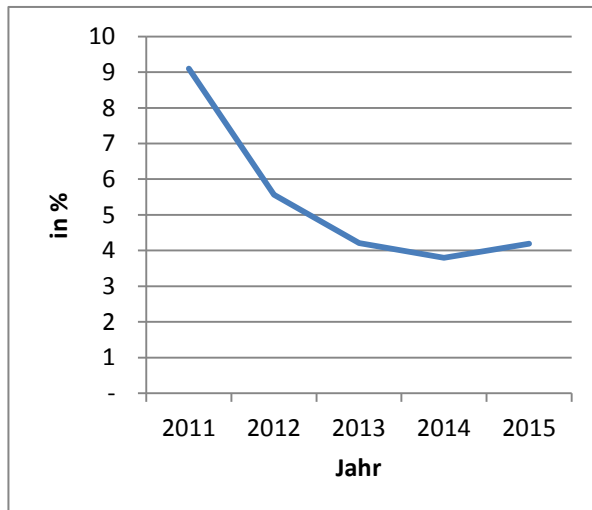
(Tab. 2: Entwicklung der Geschwindigkeitsüberschreitungen von 2011 bis 2015, Auswertungen inklusive der Geschwindigkeitsmessungen der Polizei)

Die prozentuale Darstellung zeigt, dass die Anteile der Überschreitungen von mehr als 20km/h im Vergleich zum Vorjahr zugenommen haben, jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau des Jahres 2011 liegen:

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013*</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>bis 10 km/h</b>	55,45	64,85	66,00	67,12	66,69
<b>bis 20 km/h</b>	35,45	29,59	29,79	29,08	29,12
<b>bis 30 km/h</b>	7,23	4,46	3,49	3,17	3,36
<b>bis 40 km/h</b>	1,27	0,75	0,51	0,45	0,55
<b>bis 50km/h</b>	0,36	0,22	0,12	0,11	0,15
<b>bis 100 km/h</b>	0,24	0,14	0,08	0,08	0,13
<b>über 100 km/h</b>	-	0,00	0,00	-	0,00

(Tab. 3: Entwicklung der Geschwindigkeitsüberschreitungen von 2011 bis 2015 in %)

Im Zeitraum von 2011 bis 2014 nahm der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20km/h an allen Geschwindigkeitsüberschreitungen kontinuierlich ab. Im Jahr 2015 hingegen stieg der Anteil im Vergleich zum Vorjahr leicht an, liegt aber immer noch deutlich unter dem Wert im Ausgangsjahr 2011.



(Abb.: Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 20km/h an allen Geschwindigkeitsüberschreitungen)

### **5.3.2 Technische Ausstattungen im Bereich der mobilen und stationären Anlagen - Istzustand - Planung zur Optimierung**

Aktuell werden zwei Fahrzeuge und eine stationäre Anlage zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt. Der Einsatz erfolgt dabei bedarfsgerecht unter Berücksichtigung der eingesetzten Radartechnik. Die Möglichkeit der Überwachung stößt insbesondere dort an ihre Grenzen, an denen die örtlichen Gegebenheiten den Einsatz des Radarwagens nicht zulassen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn kein Stellplatz zur Verfügung steht oder der zu überwachende Abschnitt eine Kurve aufweist. So konnte die Stadt Bottrop in **60** Fällen den Hinweisen von Bürgerinnen und Bürgern wegen der örtlichen Gegebenheiten nicht nachkommen, obwohl diese Bereiche mögliche Gefahrenstellen darstellen. Die Weitergabe der Information an die Polizei stellt dabei nur eine mittelbare Lösung dar, da die Stadt keinen Einfluss darauf hat, ob und in welcher Regelmäßigkeit letztendlich die Überwachung durchgeführt wird.

Eine Möglichkeit, die bedarfsgerechte Überwachung zu optimieren und dem gestiegenen Niveau der Geschwindigkeitsüberschreitungen des Jahres 2015 entgegenzuwirken, ist die Modernisierung der eingesetzten Radartechnik hin zu Lasertechnik. Die Lasertechnik weist die Nachteile der Radartechnik im Hinblick auf Einsatzmöglichkeiten nicht auf. Dabei ist es auch möglich, die Messtechnik mittels Stativ an Abschnitten einzusetzen, an denen kein Stellplatz für den Radarwagen zur Verfügung steht oder der Standort aufgrund der Messtechnik unzugänglich ist. Die Stadt Bottrop prüft daher gegenwärtig die Umrüstung zunächst eines Radarfahrzeugs.

Eine weitere Herausforderung der bedarfsgerechten Geschwindigkeitsüberwachung stellen die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in Bottrop dar. Hierzu zählen insbesondere die Friedrich-Ebert-Str. (bis zu 33.000 Fahrzeuge werktäglich) und die Gladbecker Str. (bis zu 13.000 Fahrzeuge werktäglich). Diese werden im Rahmen der mobilen Kontrollen in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr überwacht. Eine Ausdehnung der Überwachung in der Zeit nach 22:00 Uhr kann seitens der Stadt Bottrop aufgrund der Rahmendienstpläne nicht vorgenommen werden, obwohl diese gerade im Hinblick auf die starke Frequentierung und die Unfalllage in den Abendstunden und am Wochenende erforderlich wäre. Allein auf der Gladbecker Str. ereigneten sich in den Jahren 2014 bis 2015 insgesamt 88 Unfälle, 20 hiervon in der Zeit von freitags 22.00 Uhr bis montags 6.00 Uhr, auf der Friedrich-Ebert-Str. ereigneten sich in den letzten 2 Jahren 55 Unfälle, 15 hiervon in der Zeit von freitags 22.00 Uhr bis montags 6.00 Uhr.

Auch hier könnte die Lasertechnik im Rahmen von stationären Anlagen zum Einsatz kommen. Diese bietet im Vergleich zu der in den Tovern auf der B224 verbauten Radartechnik eine Vielzahl an Vorzügen. Hierzu zählen insbesondere, dass diese Art der Technik

- präzise (Geschwindigkeitsdaten werden fehlerfrei dem jeweiligen Kfz zugeordnet)
- flexibel (mehrere Fahrzeuge können gleichzeitig gemessen werden)
- non-invasiv (es müssen keine Induktionsschleifen in der Fahrbahn installiert werden)

ist. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die eingesetzte Technik via „Plug and Play“ leicht zu installieren ist. So ist es möglich, z. B. an den o.g. zwei Standorten jeweils zwei Tower zur Überwachung beider Fahrtrichtungen aufzustellen, hierfür aber nur ein Kamerasystem einzusetzen, das dann in regelmäßigen Abständen zwischen den Tovern getauscht würde. Es ist davon auszugehen, dass die inaktiven Tower aufgrund ihrer Sichtbarkeit weiterhin dafür sorgen, dass das allgemeine Geschwindigkeitsniveau sinkt. In Kombination mit dem Einsatz von Lasertechnik in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung könnte die dort eingesetzte Kamera am Ende der letzten Schicht zusätzlich in einen nicht aktiven Tower eingesetzt werden. Die stationären Anlagen mit dem mobilen Kamerasystem könnten geleast werden, so dass aufwendige Investitionen mit langfristigen Bindungen entfallen.

Sowohl bei der mobilen als auch bei der stationären Geschwindigkeitsüberwachung stellt die Lasertechnik den aktuellen Stand der Technik dar. Neben der Messtechnik besteht ein weiterer Vorteil in der Datenverfügbarkeit. Diese werden in Echtzeit über datensichere Funkverbindungen direkt in das eingesetzte EDV-Programm eingespielt. Zurzeit werden die erfassten Geschwindigkeitsverstöße wöchentlich manuell mittels USB-Stick von dem Tower an der B224 oder den Radarwagen ausgelesen.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass die Radartechnik sich zwar noch in dem Produktportfolio vieler Anbieter befindet, die ersten Produktvarianten jedoch abgekündigt werden, d.h. dass notwendige Wartungsintervalle der Technik nicht mehr gewährleistet werden und defekte Produkte, wie beispielsweise Kameras, nicht mehr repariert werden können. Dem wird sich die seit mehr als 10 Jahren im Einsatz befindende Radartechnik der Stadt Bottrop nicht entziehen können, so dass eine mittelfristige Modernisierung der Technik unumgänglich scheint.

Darüber hinaus wurde die Verwaltung von der Politik aufgefordert, zu prüfen, ob eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage an der L623 in Höhe des ehemaligen Landhauses Beckedahl sinnvoll und realisierbar sei. Die Probemessungen haben ergeben, dass es in diesem Bereich zu zahlreichen Übertretungen der Höchstgeschwindigkeit kommt. Aufgrund der zeitlichen Frequentierung der L623 lässt sich die bedarfsgerechte Überwachung mittels der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung jedoch sicherstellen, so dass die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage nicht erforderlich ist. Die Probemessungen haben ergeben, dass es in diesem Bereich vermehrt zu Übertretungen der Höchstgeschwindigkeit kommt. 87 % der ahndungsfähigen Überschreitungen ereigneten sich im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Aufgrund dieser zeitlichen Frequentierung der L623 lässt sich die bedarfsgerechte Überwachung mittels der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sicherstellen, so dass die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage nicht bedarfsgerecht wäre. Auf der Bottroper Straße ereigneten sich in den Jahren 2012 bis 2015 in dem Bereich zwischen Wiesental und Schleitkamp 16 Unfälle bei ca. 19.000 Fahrzeugen werktäglich.

**Zusammengefasst eröffnet die Lasertechnik dem Straßenverkehrsamt die Möglichkeit, die Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf die Geschwindigkeitsüberwachung auszubauen und zu optimieren, indem die Hauptverkehrsachsen Gladbecker Straße und Friedrich-Ebert-Straße kontinuierlich durch stationäre Anlagen überwacht werden und bislang nicht erreichbare Gefahrenstellen mit einer mobilen Kamera mittels Stativ erschlossen werden können. Im Rahmen einer bedarfsgerechten Geschwindigkeitsüberwachung wäre der Einsatz von stationären Anlagen als Ergänzung zu der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sinnvoll. Hierzu vorgeschlagen werden die zuvor beschriebenen Hauptverkehrsstraßen Gladbecker Straße und die Friedrich-Ebert-Straße aufgrund der dargelegten Unfallsituation unter Berücksichtigung der starken Frequentierung und der Rahmendienstpläne in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung bis max. täglich 22.00 Uhr.**

**Eine entsprechende Vorlage mit entsprechenden unterschiedlichen Modellen zur Bestückung und Einrichtung von stationären Anlagen werden dem Bau- und Verkehrsausschuss im Rahmen der Zuständigkeit zur Einrichtung von stationären Anlagen in der nächsten Sitzung am 09.11.2016 vorgelegt. Das Ergebnis kann dann im Rahmen der Etatberatungen für das Jahr 2017 berücksichtigt werden.**

## 5.4 Verkehrsunfallkommission

### 5.4.1 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.

#### **5.4.2 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.

Im letzten Bericht wurden Maßnahmen aus den Verkehrsunfallkommissionen von 2012 bis 2014 dargestellt. Da im Jahr 2014 keine Unfallhäufungsstelle vorlag, wurden in der Sitzung am 25.08.2015 die Maßnahmen aus den vergangenen Jahren überprüft. Es wurde der Beschluss gefasst, die erprobte Verkehrsregelung im Kreuzungsbereich Gladbecker Straße/Aegidistraße/Bügelstraße dauerhaft einzurichten. Zu der noch ausstehenden Umsetzung einer 4 Phasen-Regelung an der Kreuzung Scharnhölzstraße/Industriestraße//im Gewerbepark wurde einvernehmlich beschlossen, dass Haushaltsmittel für das Jahr 2017 dafür vorzusehen sind.

Laut Mitteilung der Verkehrsdirektion des Polizeipräsidiums Recklinghausen vom Juni 2016 gibt es in Bottrop keine langfristig bestehende und nicht beseitigte Unfallhäufungsstelle.



## 5.5 Verkehrsschau und weitere Überprüfungen

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 April dieses Jahres wurde eine Regelverkehrsschau in den Stadtteilen Ebel und Welheimer Mark durchgeführt. Auch hier wurde eine Optimierung und in diesem Zusammenhang möglichst auch eine Verringerung der Beschilderung angestrebt.

Aus dem Kreis der Bezirksvertretung Bottrop-Süd gab es hierzu bereits vor längerer Zeit die Anregung, möglichst mehr Tempo-30-Zonen auszuweisen, um somit die in einigen Bereichen bestehende geschwindigkeitsmäßige Beschränkung nicht an jeder Einmündung mit einem Einzelschild erneut anordnen zu müssen.

In Betracht kamen hierfür die Straßenzüge „Knappenstraße im Abschnitt zwischen den Einmündungen Am Kruppwald und In der Welheimer Mark“/„In der Welheimer Mark im Abschnitt zwischen den Einmündungen Knappenstraße und der DB-Brücke östlich der Klopriesstraße/Schürmannstraße, die Straße Lichtenhorst im Abschnitt zwischen der Einmündung Schürmannstraße und der dortigen Sportanlage (=Ende der Bebauung) und der Straßenzug „Bahnhofstraße von Autobahnbrücke bis Ebelstraße/Ebelstraße/Oskarstraße“.

Da die o.g. Straßenzüge aufgrund ihrer aktuellen Funktion nach Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt für das Vorbehaltsnetz ohne Bedeutung sind, wurden in diesem Zusammenhang weitere Überprüfungen vorgenommen.

Hierbei wurde anlässlich der Verkehrsschau festgestellt, dass die Straßenzüge „Bahnhofstraße, Ebelstraße und Oskarstraße“ und „Knappenstraße, Welheimer Mark“ hierfür nicht in Betracht kommen, da sich in beiden Straßenzügen Signalanlagen befinden, die bei Aufrechterhaltung grundsätzlich eine Ausschilderung als Zone nicht zulassen.

Obwohl sich die Einschränkung im Gesetzestext eigentlich nur auf Signalanlagen an Kreuzungen oder Einmündungen beziehen, wird in der Verwaltungsvorschrift klargestellt, dass auch reine Fußgängersignalanlagen außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen dazu führen, dass es grundsätzlich nicht zu einer aktuellen Zonenausschilderung kommen darf.

Da die Lichtsignalanlagen an beiden Standorten auch nach wie vor sinnvoll sind, soll nunmehr in einem Gespräch mit der Aufsichtsbehörde abschließend erörtert werden, inwieweit es dennoch möglicherweise zu einer Realisierung einer Zonenausschilderung kommen kann.

Losgelöst von dieser Entscheidung ist beabsichtigt, die Schürmannstraße und die Straße Lichtenhorst im Abschnitt zwischen der Schürmannstraße und dem Ende der Bebauung in Höhe der Sportanlage als Tempo-30 Zone auszuweisen.

Bei grundsätzlichen Mängeln lag der Schwerpunkt der Feststellungen bei verblassten Markierungen, die erneuert werden muss. Die Träger der Straßenbaulast sind bereits aufgefordert die Mängel zu beseitigen.

**Unabhängig von der Regelverkehrsschau** wurden im Jahre 2015 in einer Vielzahl von Ortsterminen unter Beteiligung der Polizei und anderer Fachämter u.a. auf Anregung aus den Bezirksvertretungen oder von Bürgerinnen und Bürgern gemeldete Gefahrenstellen sowie durch eigene Feststellungen der Straßenverkehrsbehörde 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.

Das Umfeld im **Bereich der Gregorschule** wurde auf Anregung aus der Politik, von besorgten Eltern und nicht zuletzt durch die Schulleiter der Gregorschule und der seit

August 2015 in Betrieb genommenen Sekundarschule ein Verkehrskonzept erarbeitet und mit der Einrichtung von Fahrradstraßen ergänzt und straßenverkehrsrechtlich umgesetzt. Anfängliche Eingewöhnungsschwierigkeiten konnten festgestellt werden, ein entsprechender Bericht wurde der Bezirksvertretung Kirchhellen vorgelegt. Insgesamt konnte die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer durch die Einrichtung von Einbahnstraßen, Markierungen von Gehwegen, Einrichtung von Fahrradstraßen und der teilweisen Neuordnung des ruhenden Verkehrs deutlich verbessert werden.

## 5.6 Durchgeführte Projekte, Maßnahmenplanung, Prävention

### 5.6.1 Vernetzung in NRW und vor Ort :

#### **Netzwerk Verkehrssicheres NRW auf überörtlicher Ebene, ,Runden Tisch 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 in 2014 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 (Arbeitskreis Nahmobilität, Arbeitsgruppe des Seniorenbeirates ‚AG Verkehrspolitik‘) mit berücksichtigt werden.

Im Jahr 2015 und 2016 haben die Teilnehmer des runden Tisches den Verkehrssicherheitstag im Juni 2016 geplant.

Wichtig ist es, Aktionen gemeinsam effektiv zu gestalten und **öffentlich** für mehr Rücksichtnahme zu werben.

An dieser Stelle wird auf das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW verwiesen: <https://broschueren.nordrheinwestfalendirekt.de/broschuerenservice/mbwsv>  
Das Programm stellt u.a. Schwerpunkte in dem Bereich der Verkehrssicherheit für Kinder mit verschiedenen Projekten (Hol- und Bringzonen, Verkehrserziehung im Elementarbereich, Walking Bus etc.) dar.

### **5.6.2 Verkehrssicherheitstage: Kooperationsprojekt mit der Polizei, der Verkehrswacht und anderen Akteuren auf kommunaler Ebene**

Verkehrssicherheitstage wurden mit den lokalen Akteuren durchgeführt. Themenbezogen wurden dann weitere Spezialisten und Akteure dazu eingeladen.

<b>Jahr</b>	<b>Thema</b>
2012	Junge Fahrer
2013	Fußgänger und Fahrradfahrer
2014	Alkohol und Drogen
2015	Kein Verkehrssicherheitstag durchgeführt
2016	Sicher durch Bottrop, ein Aktionstag für Kinder

Es wurde immer wieder aufgezeigt, wie jeder dazu beitragen kann, dass insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmer ihre selbständige Teilnahme am Straßenverkehr gefahrlos erleben können. Das galt in diesem Jahr besonders für Kinder im Vorschul- und Grundschulalter. Im Vorfeld dieses Tages hat das Polizeipräsidium Recklinghausen in der Vergangenheit Erzieherinnen der Bottroper Kitas im Rahmen der Verkehrserziehung im Elementarbereich aufwendig geschult.

Das Thema Drogen stand im Jahr 2014 wegen der hohen Anzahl von Führerscheinentzügen (2014 gesamt 73, davon Drogen 43, 2015 gesamt 72, davon Drogen 37) im Fokus.

Für das Jahr 2017 hat das Polizeipräsidium Recklinghausen erste Ideen in Anlehnung an bereits durchgeführte Verkehrssicherheitstage in anderen Städten auf den Weg gebracht.

### 5.6.3 Durchgeführte Projekte auf örtlicher Ebene

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 2015 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.

Auch im Jahr 2015 wurde das **„PEERS-Projekt“** unter dem Motto „Erst denken – dann lenken“ erfolgreich unter Federführung der Jugendhilfe e. V. fortgesetzt, bei dem junge Fahrer/innen im Alter von 18-24 Jahren Fahrschüler im Rahmen des Theorieunterrichts in verschiedenen Fahrschulen über die Gefahren und Folgen von Alkohol- und Drogenkonsum im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr aufklären.

Wenn auch die Zahl der Unfälle unter Alkohol- / Drogeneinfluss lediglich einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle ausmachen, so ist jedoch das Risiko nicht zu unterschätzen, welches von Fahrzeugführern/innen ausgeht, die unter dem Einfluss dieser Substanzen am Straßenverkehr teilnehmen.

Daher versuchen die Teilnehmer des PEERS-Projektes auf die zukünftigen Fahranfänger/innen bereits vor Erteilung einer Fahrerlaubnis durch umfangreiche Vorträge und Informationen einzuwirken. Die Bereitschaft der Fahrschulen, sich an diesem Projekt zu beteiligen, ist in den letzten Jahren stetig gestiegen.

Im Zuge der verschiedenen Treffen und Schulungen der Teilnehmer werden hier Rechtsprechungen und der aktuelle Stand der Gesetzgebung in das Informationsmaterial eingebunden.

Dies ist gerade aufgrund aktueller Rechtsprechungen zu neu zu berücksichtigenden Promillegrenzen und Cannabiswerten von großer Bedeutung. Hier könnte sich durch die Verringerung der Promillegrenze von derzeit 1,6 Promille auf 1,1 Promille, ab derer

eine medizinisch-psychologischen Untersuchung ist, eine einschneidende Veränderung für alkoholauffällige Kraftfahrer/innen ergeben. Auch stand die Höhe des Wertes für Cannabiskonsumenten, der im Rahmen der Ahndung durch Bußgeldstellen oder Staatsanwaltschaften berücksichtigungsfähig ist, in Frage. Dieser wurde jedoch im Januar 2016 durch das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen in seiner ursprünglichen Höhe von 1,0 ng/ml abschließend bestätigt.

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. Auf die Verkehrserziehung im Elementarbereich wurde bei den Ausführungen zu den Verkehrssicherheitstagen verwiesen.

Im Herbst 2015 Jahres konnten dauerhaft **Geschwindigkeitsdisplays** im Stadtgebiet in allen drei Bezirken, Mitte, Süd und Kirchhellen 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 die gefahrene Geschwindigkeit an, den Autofahrern wird damit deutlich sichtbar, wie schnell sie unterwegs sind. Zur Anbringung wurden Straßenlaternen genutzt. Dieses hat den Vorteil, dass die Akkus der Geräte über den Lampenstrom mit Energie versorgt werden. Ein regelmäßiger zeitaufwändiger Austausch von Akkus konnte somit entfallen.

Im Rahmen der Etatberatungen wurde in den politischen Gremien beschlossen, auch in diesem Jahr pro Stadtbezirk ein Display zu installieren. In Frage kommende Standorte wurden aus Sicht der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung schon benannt. Vorschläge aus den politischen Gremien werden begrüßt. Danach werden seitens des Fachbereichs 66 Machbarkeitsüberprüfungen der Standorte (Windlast) durchgeführt. Unabhängig von diesen Prüfung wird der Beschaffungsvorgang vorbereitet. Zukünftig sollte geprüft werden, ob die Displays dann nach einer bestimmten Zeit an einen anderen geeigneten Standort installiert werden.

Planungen für die Einrichtung einer ersten **Hol- und Bringzone** wurden in 2014 begonnen. Ziel war es, 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. 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. 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.

Im vergangenen Jahr wurde dann die Einrichtung in zwei Sitzungen des Bau- und Verkehrsausschusses teilweise sehr kontrovers diskutiert, mit dem Ergebnis den Arbeitskreis Nahmobilität zu beteiligen. Die Sitzung des Arbeitskreises fand im März 2016 statt. Dort wurden dann die konkreten Hol- und Bringzonen vorgestellt und die weitere Vorgehensweise erläutert. Danach wurden die Vorschläge den Schulleiterinnen der Cyriakusschule und der Schule Am Stadtgarten vorgestellt. Nach den Sommerferien wird das projektbegleitende Büro bueffee durch Herrn Leven Kontakt zu den Eltern über die Schulpflegschaften aufnehmen. Eine Umsetzung sollte dann vor den Herbstferien möglich sein.

Ob sich aus der Einrichtung der Hol- und Bringzone weitere Projekte, wie der z. B. Walking Bus ergeben, muss abgewartet werden. Das Projekt ist in der letzten Fortschreibung vorgestellt worden, eine Umsetzung wird mit den beteiligten Akteuren, insbesondere der Polizei weiterhin im Auge behalten. Hier sollten die Erfahrungen der Verkehrsdirektion aus anderen Kommunen des Präsidiums genutzt werden.



## **6 Ausblick 2016/2017**

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 mit den genannten Maßnahmen keinen Anspruch auf Vollständigkeit, vielmehr handelt es sich um einen Prozess, den es gilt weiter zu entwickeln.

Zudem gibt es Maßnahmen der Polizei, der Verkehrswacht und des Stadtplanungsamtes, die das Gesamtbild der Verkehrssicherheitsarbeit in Bottrop ausmachen.

Hier sind zum einen die Maßnahmen zum Schulanfang zu nennen, bei denen Kinder und Eltern wertvolle Hinweise für den sicheren Schulweg erhalten. Zum anderen ist das Projekt ‚Mehr Freiraum für Kinder‘, das federführend vom Stadtplanungsamt begleitet wird und u. a. beim Verkehrssicherheitstag vorgestellt wurde, wichtiger Bestandteil für die Sicherheit von Kindern auf unseren Straßen. Im Rahmen des Projekts werden Ideen erarbeitet um mit allen Beteiligten auf die Umsetzungsmöglichkeiten geprüft. In diesem Zusammenhang wird auch auf den vom Stadtplanungsamt begleiteten Aktionstag „Park statt Parken Tag“ aufmerksam gemacht, der am 24.09.2016 auf dem Ernst-Wilczok-Platz und im Umfeld stattfindet. An diesem Tag werden einzelne Parkflächen in Oasen umgestaltet. Bei Bürgern und Händlern soll hierdurch das Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass Parkraum verlorener Lebensraum ist. Nutzungsbeispiele für diese Oasen können Ruhe- und Leseräume, Spielräume (z.B. Minigolf, Kartenspiele), mobile Grünräume, Räume mit Wasser, Bewegungsräume, Kunstaktionen, Gastronomie oder die Präsentation sowie Testmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sein. Hierdurch erleben Bürger und Einzelhändler hautnah, welche Lebensqualität ihnen durch die vielen Parkflächen verloren geht. Die Akzeptanz für restriktive Maßnahmen wie Parkraummanagement oder Verkehrsberuhigung wird hierdurch erhöht und Bürger werden dazu angeregt, über ihr eigenes Mobilitätsverhalten nachzudenken.

Abschließend wird noch auf anstehende Veränderungen im Zusammenhang mit der Mitgliedschaft im Netzwerk Verkehrssicheres NRW hingewiesen. In der letzten Sitzung

des verwaltungsinternen Arbeitskreises Mobilitätsmanagement wurde erläutert, dass das bisherige ‚Netzwerk Verkehrssicheres NRW‘ vom ‚Zukunftsnetz Mobilität NRW‘ abgelöst wird. Die Stadt Bottrop bleibt als Mitglied bis zum 31.12.2016 automatisch Mitglied im neuen Netzwerk. Danach muss dann auch von der Stadt Bottrop die Entscheidung über den dauerhaften Verbleib im Netzwerk ausgesprochen werden. Das Thema Mobilität nimmt auch in Bottrop einen immer größeren Schwerpunkt ein. Das zeigen die unterschiedlichen und vielfältigen Konzepte und Projekte. Alle Teilnehmer des Arbeitskreises haben eine dauerhafte Mitgliedschaft im neuen Netzwerk begrüßt. Beim Zukunftsnetzwerk Mobilität werden viele Themen der Mobilität u.a. auch das Thema der Verkehrssicherheit gebündelt.