Ministerium für Inneres und Kommunales
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, 40190 Düsseldorf

13. Mai 2014

-Elektronische Post-

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
414 - 61.02.01/298/14 -

LPD Früchl/RD Esser
Telefon 0211 871-3259
Telefax 0211 871-163228
Referat414@mik.nrw.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/2814

Antrag der Fraktionen der PIRATEN und der FDP „Verdeckte Radarkontrollen abschaffen- Sicherheit geht anders!" vom 19.03.2014 Drucksache 18/1667 (neu)

Ihr Schreiben vom 07.04.2014

Sehr geehrter Herr Wagner,

für Ihr Schreiben vom 07.04.2014, das Herrn Minister Jäger vorgelegen hat, danke ich Ihnen. Herr Minister Jäger hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Zu dem o.g. Antrag nehme ich wie folgt Stellung:

Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung

Nordrhein-Westfalen verfolgt in Übereinstimmung mit den europäischen Beschlüssen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit („Vision Zero") ein klares Ziel: Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden soll

Dienstgebäude und Lieferanschrift:
Haroldstr. 5, 40213 Düsseldorf
Telefon 0211 871-01
Telefax 0211 871-3355
poststelle@mik.nrw.de
www.mik.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahnlinien 704, 709, 719
Haltestelle: Poststraße

soweit wie möglich verringert werden. Um dies zu erreichen, bedarf es eines gesamtgesellschaftlichen Ansatzes unter Einbeziehung aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Damit nachhaltige Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit erzielt werden, ist es erforderlich, die zielführenden präventiven und repressiven Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes umzusetzen. Dabei legen wir besonderen Wert darauf, den örtlichen Dienststellen größtmögliche Handlungsspielräume zu eröffnen, damit diese zeitnah und sachgerecht auf örtliche Problemlagen reagieren können.

Besondere Bedeutung kommt dabei der repressiven Verkehrsunfallbekämpfung zu, also insbesondere der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten. Diese ist in Nordrhein-Westfalen ausschließlich den Kreisordnungsbehörden und der Polizei vorbehalten. Die Erfahrungen der Experten in den Kreispolizeibehörden und den Kommunen in Nordrhein-Westfalen zeigen dabei deutlich, dass Verkehrsunfälle mit schwersten Folgen nicht auf bestimmte Örtlichkeiten, z. B. sog. schutzwürdige Orte/Zonen oder Unfallbrennpunkte beschränkt sind. Im Gegenteil ereignen sich diese flächendeckend. Nach wie vor ist dabei die Geschwindigkeit mit einem Anteil von über 31 % Hauptunfallursache bei tödlichen Verkehrsunfällen (*„Killer Nummer eins"*). Darüber hinaus ist die gefahrene Geschwindigkeit - unabhängig vom Verschulden – entscheidend für die Schwere der Unfallfolgen. Der Weg zu mehr Verkehrssicherheit führt daher maßgeblich über eine möglichst flächendeckende Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus. Dies ist der beste Schutz gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer und Fußgänger, die weder über Airbag oder Sicherheitsgurt verfügen.

Bereits in 2008 erfolgte dazu eine Konzentration polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit auf die drei Hauptursachen bzw. Einflussfaktoren für schwere Verkehrsunfälle. Europaweit sind dies die nicht angepasste

Geschwindigkeit, das Fahren unter Alkohol-/Drogeneinfluss und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes. Um hier nachhaltige Verbesserungen zu erreichen, arbeiten Polizei und Kommunen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes in den Bereichen Prävention, Repression sowie Opferschutz, wirken bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes mit und nutzen intensiv die Möglichkeiten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Ausgehend von der negativen Verkehrsunfallentwicklung im Jahr 2011 wurde in Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den Polizeibehörden diese „Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung" fortentwickelt. Sie basiert im Wesentlichen auf Erfahrungen der Experten aus den Polizeibehörden, Erkenntnissen der Wissenschaft und den Grundsätzen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Handlungsleitend war hierbei u. a. Folgendes:

- Maßgeblich für die Beachtung von (Verkehrs-)Regeln sind im Wesentlichen:
    - Bekanntheit der Regel
    - Höhe der zu erwartenden Sanktion
    - erwartetes objektives und subjektives Entdeckungsrisiko
- Die Unfallursache Geschwindigkeit und insbesondere die daraus resultierenden schweren Unfallfolgen sind landesweite Problemstellungen.
- 95 % aller Unfälle gehen auf teilweise bewusstes Fehlverhalten - auf Regelverstöße - von Menschen zurück und sind damit auch vermeidbar.
- Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 65 km/h sterben acht von zehn Fußgängern, bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h überleben acht von zehn Fußgängern.

- Eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus um zwei km/h kann innerorts zu einem Rückgang bei den Verunglücktenzahlen um bis zu 15% führen.
- Intensive Geschwindigkeitskontrollen in Verbindung mit breit angelegter offensiver Öffentlichkeitsarbeit verbessern nachweislich die Verkehrssicherheit.
- Transparenz und Veröffentlichung und mehr Kontrollen bewirken positive Verhaltensänderungen.

Seit November 2011 wird diese Strategie durch die Polizei konsequent umgesetzt. Sie umfasst folgende Elemente:

- **mehr Bürgernähe** 15.000 Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern zu möglichen Kontrollstellen machen deutlich, welche Bedeutung diese der Verkehrssicherheit beimessen. Bestätigt wurde dies beim sechsten „24-Stunden-Blitz-Marathon" im April 2014, bei dem sich mehr als 100.000 Bürgerinnen und Bürger bei der Auswahl der an diesem Tag zu besetzenden Kontrollstellen beteiligten. Die Bürgerinnen und Bürger werden damit aktiv in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen.

- **mehr Prävention** Geschwindigkeitskontrollen werden offen und verdeckt durchgeführt. Die Polizei setzt dazu auch blausilberne Funkstreifenwagen ein, um mit diesen offen die Geschwindigkeit zu kontrollieren.

- **mehr Transparenz** Der ganz überwiegende Teil der Messstellen wird sowohl in Print wie in Online-medien tagesaktuell veröffentlicht. Damit informieren Polizei und Kommunen die Bürger aktiv über ihre Maßnahmen und sorgen damit für eine größere Akzeptanz und verstärkte Wirkung.

- **mehr Kontrollen** Geschwindigkeitskontrollen erfolgen mit und ohne Anhalten, damit bleibt es bei dem bewährten Prinzip des verkehrsdidaktischen Gesprächs und zugleich wird die Kontrolldichte deutlich erhöht.

- **mehr Flexibilität** Kontrollen erfolgen *„überall wo gerast wird"*, es besteht keine Bindung mehr an Unfallbrennpunkte oder schutzwürdige Zonen; damit kann auf die örtlichen Problemlagen angemessen und auf Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern deutlich flexibler reagiert werden als bisher.

- **mehr Kooperation und Koordination**
  Polizei und Kommunen stimmen ihre Maßnahmen auf der Grundlage der örtlichen Unfalllage noch besser aufeinander ab.

Diese neue Strategie steht unter folgenden Leitmotiven:

- Jeder Verkehrsteilnehmer muss jederzeit und an jedem Ort damit rechnen, dass seine Geschwindigkeit kontrolliert wird.
- Wir warten nicht erst, bis wir schwere Verkehrsunfälle haben, sondern wir kontrollieren frühzeitig überall dort, wo Gefahren bestehen und gerast wird.

Das zwischenzeitlich national wie auch international beachtete und anerkannte Einsatzkonzept des „24-Stunden-Blitz-Marathon" ist ein wesentliches Markenzeichen und mediales Aushängeschild dieser neuen Strategie. Dieses setzt bewusst auf die mediale Verstärkung der Maßnahmen.

Kommunale Verkehrsüberwachung

Die mit der Umsetzung der Strategie verbundenen positiven Erfahrungen bei der Polizei wurden im Juli 2013 mit einer Neufassung der Ver-

waltungsvorschrift zu § 48 Ordnungsbehördengesetzes NRW (OBG) auch für die zuständigen Kreisordnungsbehörden umgesetzt.

§ 48 Absatz 2 OBG sieht zur Verkehrsüberwachung durch Kreisordnungsbehörden folgendes vor:

> *"Die Kreisordnungsbehörden und die Großen kreisangehörigen Städte im Sinne von § 4 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein Westfalen sind unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr an Gefahrenstellen."*

Für den Bereich der Bundesautobahnen gilt:

> *"Auf Bundesautobahnen [...] erfolgt die Überwachung durch die Kreisordnungsbehörden nur mit in festinstallierten Anlagen eingesetztem technischem Gerät."*

Kernstück der Neufassung der Verwaltungsvorschrift ist die Konkretisierung des Begriffs „Gefahrenstelle" in Nr. 48.25. Neben den bestehenden Gründen der Unfallhäufungsstelle, Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutzes oder der Luftreinhalteplanung wurden folgende Voraussetzungen für die Bestimmung von Messstellen der Kreisordnungsbehörden festgelegt:

> *"Gefahrenstellen sind Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres kann insbesondere in Betracht kommen,*
>
> 1. *an oder in unmittelbarer Nähe von Orten und Strecken, die vermehrt von schwachen Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Fahrradfahrern sowie besonders schutzwürdigen*

Personen wie Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen frequentiert werden,

2. *in unmittelbarer Nähe von sowie in Baustellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen oder*
3. *wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden."*

Maßgeblich für die Bewertung des vorliegenden Antrags sind die Ziffern 1 und 3:

Ziffer 1 stellt nicht mehr wie bislang auf bestimmte Örtlichkeiten ab, sondern ermöglicht ausdrücklich den flexiblen Einsatz an allen von den schwächeren Verkehrsteilnehmern - Fußgänger und Radfahrer - häufig genutzten Verkehrsstrecken. Ziel ist klar der Schutz der Verkehrsteilnehmer und nicht der Schutz bestimmter Örtlichkeiten.

Ziffer 3 ermöglicht den Ordnungsbehörden nunmehr eine deutlich flexiblere Arbeit vor Ort. Damit können die Kommunen frühzeitig und umfassend zum Beispiel auf entsprechende Bürgeranliegen oder Gefahrenentwicklungen reagieren.

Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichungspflicht

Mitentscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung der Neuregelung ist eine aktive und abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit von Polizei und Kreisordnungsbehörden. Die Akzeptanz der Geschwindigkeitsüberwachung sowie der konsequenten Verfolgung und Sanktionierung festgestellter Verstöße als Maßnahme der Verkehrssicherheitsarbeit wird durch die Veröffentlichung nachweislich positiv beeinflusst. Dabei muss deutlich gemacht werden, dass das Ziel der Kontrollen ausschließlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist und nicht die Erzielung möglichst

hoher Einnahmen. Die Einbeziehung fiskalischer Aspekte in die Öffentlichkeitsarbeit führt regelmäßig zu negativen Reaktionen und schadet der Akzeptanz der Maßnahmen insgesamt. Besondere Bedeutung kommt dabei der Ankündigung von Kontrollen und der Veröffentlichung von Messstellen zu. Dies wird auch in einer Studie der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) festgestellt. Die BASt spricht in diesem Zusammenhang von *„Fairness der Kontrollen"*. Daher sieht die Neuregelung in Nr. 48.26 - wie bei der Polizei bereits seit langem bewährt - die Verpflichtung der Ankündigung und Veröffentlichung der kommunalen Messstellen vor. Bei ortsfesten Anlagen auf Bundesautobahnen ist zudem eine Ankündigung durch Beschilderung vorgeschrieben.

Die Einrichtung kommunaler Kontrollstellen außerhalb der Bundesautobahn bedarf unverändert des Benehmens mit der jeweiligen Kreispolizeibehörde. Auf Straßen im Sinne der Nr. 48.24 (Bundesautobahnen) sind die stationären Messstellen der Kreisordnungsbehörde im Einvernehmen mit der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW unter Beteiligung der Unfallkommission, in der auch die Kreispolizeibehörden mit Autobahnpolizei vertreten sind, festzulegen (Nr. 48.26). So wird sichergestellt, dass alle relevanten Erkenntnisse vor Ort einbezogen werden und alle beteiligten Stellen sich unmittelbar abstimmen können.

Radarwarngeräte

Eine Zulassung von Radarwarngeräten beim Führen von Kraftfahrzeugen verbessert nicht die Verkehrssicherheit. Durch eine solche Regelung würden diejenigen Verkehrsteilnehmer in ihrer Einstellung bestätigt werden, die sich nur an Kontrollstellen regelkonform verhalten wollen. Diesen stände dann ein legales Hilfsmittel zur Verfügung, um gezielt diese Kontrollen zu umgehen und im Anschluss regelwidriges Verhalten

fortzuführen. Es wäre zudem ein falsches Signal an die Verkehrsteilnehmer und würde der generalpräventiven Wirkung von Verkehrskontrollen und damit dem verantwortungsvollen Umgang mit den Verkehrsregeln insgesamt schaden.

Zweckbindung von Einnahmen aus der Verkehrssicherheitsarbeit

Fachliche Gründe, die einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einer Zweckbindung von Einnahmen aus der Verkehrssicherheitsarbeit an eine ausschließliche Verwendung für Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit belegen oder darauf hinweisen, werden nicht gesehen. Einnahmen der Kommunen aus Bußgeldverfahren können grundsätzlich zur Finanzierung aller Aufgaben eingesetzt werden. Dies entspricht der Finanzhoheit der Kommunen als Teil des kommunalen Selbstverwaltungsrechts. Die landesgesetzlichen Ausführungsbestimmungen zum Ordnungswidrigkeitengesetz in Nordrhein-Westfalen sehen deshalb keine entsprechenden Verwendungsbeschränkungen vor.

Zusammenfassung

Zu dem Antrag ist zusammenfassend Folgendes festzustellen:

- die angestrebte Ankündigung von Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen durch Hinweisschilder und Veröffentlichung in Medien und im Internet ist sachgerecht und zielfördernd,
- die Beschränkung von Kontrollen auf Orte, an denen tatsächlich schwere Geschwindigkeitsunfälle auftreten entspricht nicht der tatsächlichen Problemlage,
- die Aufhebung des Verbots der Nutzung von Radarwarngeräten dient nicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit,

- fachliche Gründe, die einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen einer zweckgebundenen Verwendung von Einnahmen aus der Geschwindigkeitsüberwachung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit belegen oder darauf hinweisen, werden nicht gesehen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Frücht