

Nutzbarkeit von Verkehrsüberwachungsdaten in der Verkehrsplanung

Kurzfassung der Diplomarbeit von Christian Eckert

Der Begriff der Verkehrsüberwachung beschreibt die Aufgabe der Ordnungsbehörden, die Verkehrssicherheit durch Kontrolle der Verkehrsteilnehmer, der Verkehrsmittel und des Verkehrsraums zu erhöhen und eine Beachtung der Gesetze und Verordnungen durchzusetzen. Das Ziel der Verminderung von Verkehrsunfällen und der Schadensbegrenzung bei deren Folgen wird durch repressive und präventive Maßnahmen erreicht. Kontrollschwerpunkte ergeben sich einerseits aus verschiedenen Abwägungen, bei denen die wirksame Verhinderung von Unfällen an Gefahrenstellen und Unfallpunkten sowie die Überwachung von Delikt Brennpunkten im Vordergrund steht, andererseits aus den zu überwachenden Tatbeständen, den zu betrachtenden Zeitabschnitten, Verkehrsarten oder speziellen Risikogruppen.

Die Überwachung der Verkehrsteilnehmer beinhaltet das Verfolgen von Verhaltensfehlern (z.B. Geschwindigkeitsübertretungen, Alkoholfahrten) und Formaldelikten. Diese Tatbestände werden zumeist in Form von Standkontrollen oder Streifenfahrten ermittelt. Bei der Überwachung des Straßenraums wird der Straßenzustand, das Zubehör (Beschilderung und technische Einrichtungen) sowie in weiterem Sinne auch die optische Führung und Trassierung überprüft. Auch die Überwachung von Verkehrsmenge und -mischung gehört zu den hauptsächlich im Streifendienst ausgeführten Überwachungstätigkeiten des Straßenraums. Aus beiden Überwachungsbereichen lassen sich Daten für die Planung entnehmen. Nicht möglich erscheint dies bei der Überwachung der Verkehrsmittel, da sie lediglich den Zustand der Fahrzeuge und Ladung überprüft. Nach den polizeilichen Überlegungen sind einige Delikte besonders intensiv zu überwachen, so dass insbesondere in diesen Bereichen Daten anfallen, die genutzt werden können. Dazu gehören insbesondere Geschwindigkeitsübertretungen, die als ein Massendelikt eingeschätzt werden, das einer eingehenden Verfolgung bedarf. Dabei wird auch der präventive Effekt offener Kontrollen betont.

Grundlagen der Verkehrsüberwachung bilden Bundes- und Landesgesetze. Da die Polizeigesetzgebung Ländersache ist, sind die Befugnisse in den Bundesländern sehr unterschiedlich aufgeteilt: Zu der generell gebotenen Zuständigkeit der Polizei, die in der Straßenverkehrsordnung geregelt ist, kommt eine verschieden ausgestaltete Zuständigkeit der unteren Ordnungsbehörden in Sachen Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen hinzu. Generell wird der ordnungsrechtliche Ansatz, der zwischen den Zuständigkeiten für Verfolgung und Ahndung trennt, und der ordnungswidrigkeitsrechtliche Ansatz unterschieden. Letzterer geht davon aus, dass die Berechtigung zur Verfolgung auch das Recht der Ahndung durch die jeweiligen Behörden mit sich bringt. In Hessen, das dem erstgenannten Prinzip folgt, teilen sich die unteren Ordnungsbehörden und die Polizei die Zuständigkeit für die Geschwindigkeitsmessungen, während die Verfolgung von Rotlicht- und Parkverstößen ausschließlich auf kommunaler Ebene erfolgt. Verwarnungsgelder verbleiben bei den Ordnungsbehörden, die als Aussteller der Verwarnungen tätig wurden; im Falle von Anzeigen werden die Bußgeldbescheide zentral im Regierungspräsidium Kassel bearbeitet, die Einnahmen fließen der Landeskasse zu.

In Darmstadt teilen sich das Polizeipräsidium und das Ordnungsamt der Stadt die Zuständigkeit für Geschwindigkeitsmessungen. Während die Polizei mit ihrem Lichtschranken- und Radargerät hauptsächlich auf den Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz kommt, werden die städtischen Ordnungshüter mit vergleichbarer technischer Ausstattung

auch im untergeordneten Netz tätig. Hierbei wird der Schwerpunkt auf Kontrollen vor Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Altenheime gelegt. Die Auswertung der Messungen geschieht bei Polizei und Ordnungsamt mittels derselben Software. In privater Eigenarbeit wurde eine Funktion in dieses Programm integriert, mit der die Ausgabe einer monatlichen Einsatzstatistik möglich wird. Hier werden Einsatzstellen, -zeiten, die Anzahl der Übertretungen und gemessenen Durchfahrten festgehalten. Weitere Auswertungen sind nicht möglich. Bedingt durch die Einschränkung, dass lediglich die ab einer Toleranzgrenze von 8 km/h über der geltenden Begrenzung liegenden Fahrzeuge genau erfasst werden und der angegebene Zeitraum der Messung Anfahrt, Auf- und Abbau einschließt, kann weder mit den Geschwindigkeitsangaben noch mit der gemessenen Verkehrsmenge eine über grundsätzliche Aussagen hinausgehende Bewertung getroffen werden. Zusätzlich beeinflusst die oft gut sichtbare Radarmessung das Verhalten der Kraftfahrer und verfälscht zumindest die Geschwindigkeiten. Die Planung der Einsatzorte erfolgt bei der Stadt kurzfristig, evtl. vom Stadtplanungsamt angeforderte Messquerschnitte werden in dieses Programm problemlos zeitnah eingepasst. Eine Verbesserung der Auswertmöglichkeiten kann eine im Jahr 2001 anzuschaffenden, neue Software-Ausstattung mit sich bringen.

Im Bereich der Parkraumüberwachung werden die eingehenden Tatbestände in der Bußgeldstelle per EDV verarbeitet. Dabei stehen als Ausgabe neben den Verwarnungsgeldbescheiden lediglich zwei jährliche Statistiken zur Verfügung, die zu keiner Verwendung zweckmäßig sind. Auch hier soll im Jahr 2001 eine neue EDV-Ausrüstung bessere Auswertungen ermöglichen, die eine Eingrenzen auf der Ebene der statistischen Bezirke ermöglichen. Die Rotlichtverstöße werden von der Bußgeldstelle zur Ahndung nach Kassel übersandt. Sie werden lediglich mit Ort und Anzahl registriert. Weitere Daten werden nicht dokumentiert.

Bisher wurden alle gewonnenen Daten nur zur Optimierung der Einsätze und innerhalb der Straßenverkehrsbehörde als Prüfungsmöglichkeit auf grobe Auffälligkeiten genutzt.

Insgesamt fehlt es in Darmstadt an den Möglichkeiten, die wenigen sinnvoll verwertbaren Daten aus der Verkehrsüberwachung nutzbar zu machen. Die genutzten Geschwindigkeitsmessgeräte ermöglichen nur sehr lückenhafte Erhebungen. Aber auch die Weiterverarbeitung ist nicht gewährleistet, da weder die notwendigen Schnittstellen der Auswertungssoftware zur Verfügung stehen, noch die Bearbeitung in der Straßenverkehrsbehörde oder dem Ordnungsamt möglich ist, da eine ausreichende Infrastruktur fehlt. Über eine bessere Koordination zwischen den potentiellen Nutzern der Daten und dem Radartrupp könnte immerhin eine Erstellung von Tagesganglinien erreicht werden; auch eine simple Einhaltung fester Zeitspannen während der Spitzenstunden an ausgewählten Querschnitten kann zu einer besseren Nutzbarkeit der Daten führen. Diese Möglichkeiten werden andernorts bereits konsequent genutzt, so dass dort ein Datenpool entstanden ist, der eine spontane Nutzung zulässt. Auch hat sich gezeigt, dass der Einsatz von mobilen Datenerfassungsgeräten, die selbsttätig Geschwindigkeit und Verkehrsmengen auch über lange Zeiträume speichern und auswerten können, weit verbreitet ist und den Messungen durch die Verkehrsüberwachung vorgezogen wird.

Die Anschaffung eines solchen Gerätes erscheint wesentlich sinnvoller als die aufwändige Änderung der im Sinne der Überwachung gut eingespielten Darmstädter Verhaltensmuster, da es eine weit größere Einsatzbreite bei besseren Ergebnissen ermöglicht. Den Daten aus der Verkehrsüberwachung kann, realistisch gesehen, auch weiterhin nur der Zweck eine groben Überprüfung zur Aufdeckung von Mängeln sowie der Erfolgsüberprüfung ausgeführter Planungen zugewiesen werden.