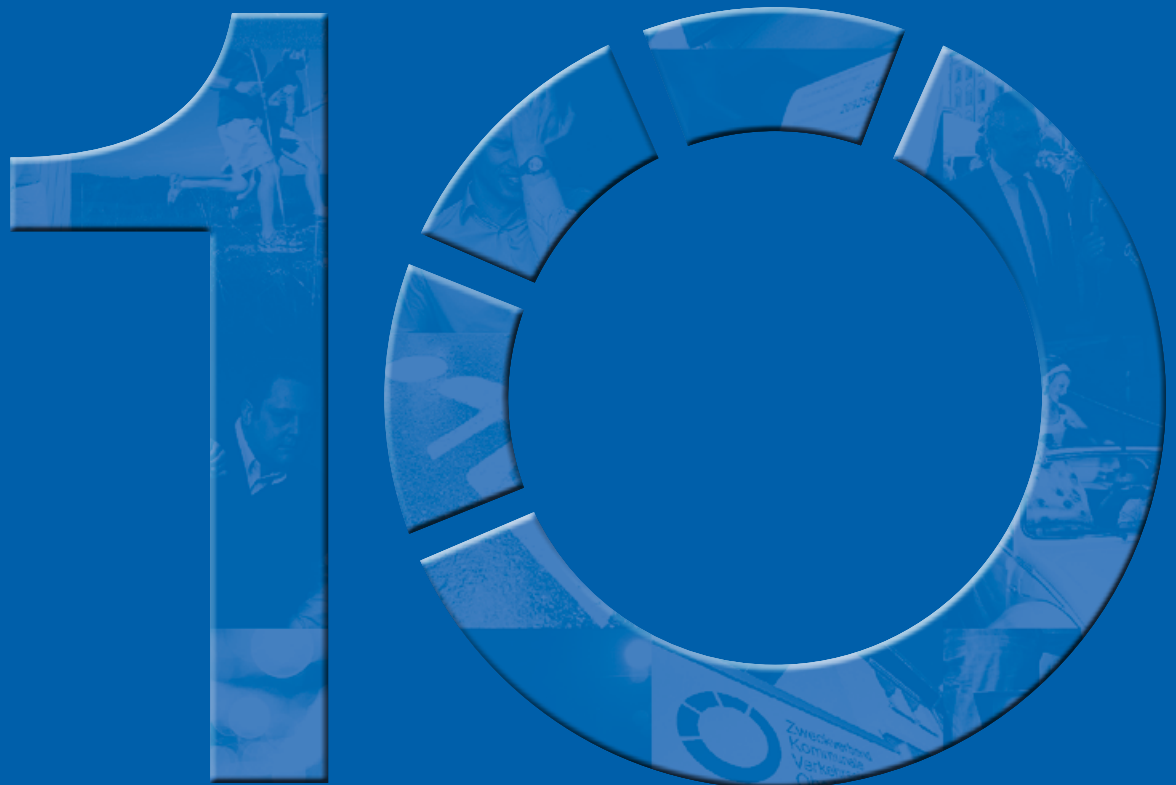
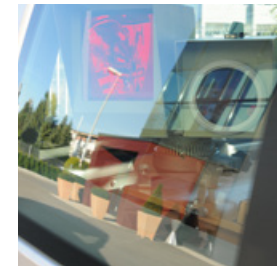
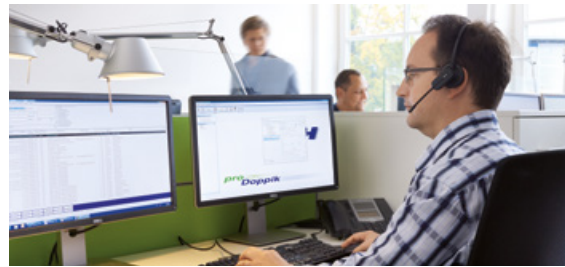
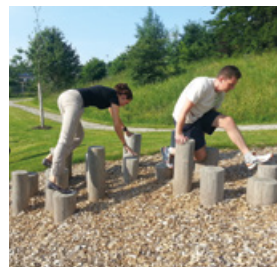




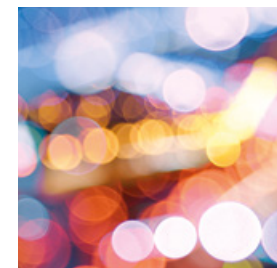
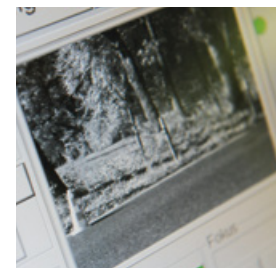
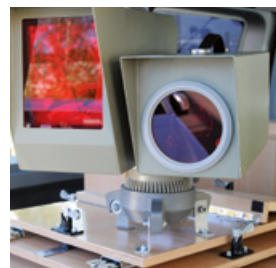
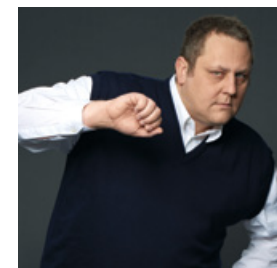
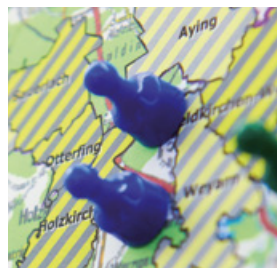
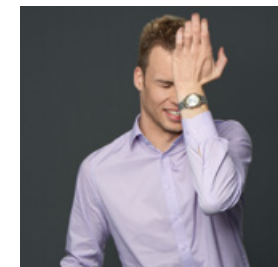
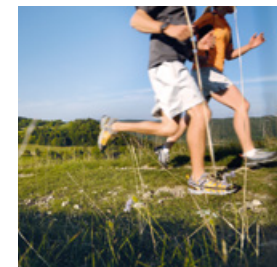
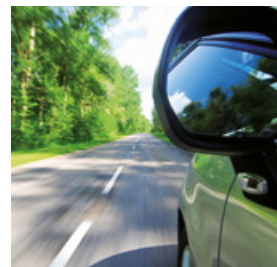
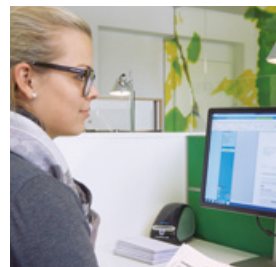
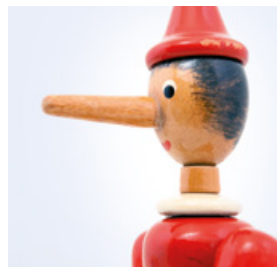
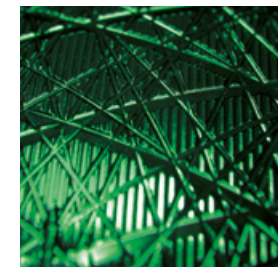
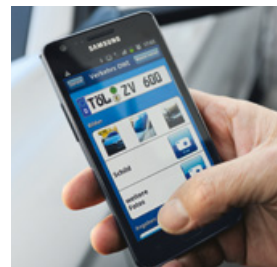
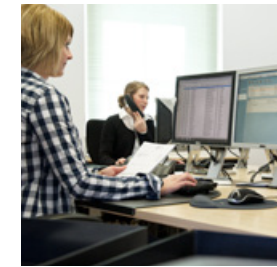
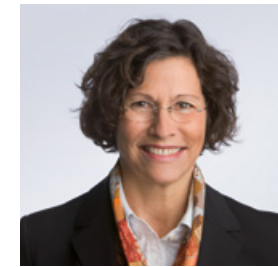
Zweckverband
Kommunale
Verkehrssicherheit
Oberland

JAHRES BERICHT 2016





10 JAHRE ZWECKVERBAND





10 JAHRE ZWECKVERBAND – EINE GESCHICHTE VOLLER HIGHLIGHTS

2014 ließen wir Fotos für die Innenraumgestaltung unserer neuen Zentrale machen. Als Fotomodelle stellten sich die Mitarbeiter inklusive Hund zur Verfügung. Heute schmücken die individuellen Bilder unsere Räume. Hier ein Einblick in das Making of.

GLÜCKWÜNSCHE VON JOACHIM HERRMANN



Zum 10-jährigen Jubiläum des Zweckverbands Kommunale Verkehrssicherheit Oberland gratuliere ich ganz herzlich. 2007 von 27 Städten und Gemeinden gegründet, sind mittlerweile 112 Städte und Gemeinden Mitglied. Das ist ein stattliches Wachstum und Ausdruck guter Arbeit und hoher Akzeptanz. Dazu tragen insbesondere auch die hervorragend aus- und fortgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei.

Was vielen Auto- und Motorradfahrern offenbar leider immer noch nicht präsent genug ist: Zu schnelles Fahren ist die Todesursache Nummer Eins im Straßenverkehr. Rund ein Viertel aller tödlichen Verkehrsunfälle in Bayern gehen auf Raser zurück. Wenn deshalb jährlich allein in Bayern mehr als 150 Menschen ums Leben kommen, dürfen wir nicht tatenlos zuschauen. Bereits geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen können den Bremsweg im Notfall deutlich verlängern. Daher sind für die Unbelehrbaren auch intensive Geschwindigkeitskontrollen zwingend notwendig. Hier arbeiten wir mit dem Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland sehr gut zusammen. Dabei gehen wir auch innovative Wege, die Verkehrsüberwachung weiter zu verbessern. Beispielsweise hat der Zweckverband zusammen mit dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd ein Pilotprojekt erarbeitet, bei dem Verkehrsunfallstatistiken der Polizei mit Verkehrsüberwachungsdaten verknüpft werden. Durch die breitere Datenbasis lassen sich Gefahrenpunkte schneller identifizieren und Zusatzinformationen wie die Tageszeiten mit den höchsten Unfallrisiken gewinnen. Damit können Gefahrenstellen noch gezielter überwacht werden.

Fest steht: Der Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland ist für uns ein wichtiger Partner für mehr Sicherheit auf Bayerns Straßen. Mit unserem Verkehrssicherheitsprogramm „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ (www.sichermobil.bayern.de) wollen wir in Bayern bis zum Jahr 2020 die Unfallzahlen weiter reduzieren und insbesondere die Zahl der Verkehrstoten auf unter 550 senken.

Joachim Herrmann
Bayerischer Staatsminister
des Innern, für Bau und Verkehr

INHALT

- 8 Vorwort**
des Verbandsvorsitzenden Josef Janker
- 9 Wichtige Kennzahlen für 2016**
- 10 Meilensteine aus zehn Jahren Zweckverband**
- 12 „Wir brauchen Mitdenker, Mitmacher und Mitgestalter“**
Auf den Erfolg des Zweckverbands angesprochen, zitiert Geschäftsführer Michael Braun den Satz: „Manchmal werden gewöhnliche Dinge außergewöhnlich, weil man sie mit den richtigen Leuten macht.“ Ist es wirklich so einfach? Wir haben nachgefragt.
- 16 10 Jahre Zweckverband – eine Erfolgsgeschichte ohne Worte**
Unausgesprochene Antworten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- 20 „Ob scharf gestellt oder nicht – sie wirken“**
Seit September testen Zweckverband und Polizei neuartige Blitzanhänger. Zweckverbands-Außendienstleiter Preßler und Polizeidirektor Böttinger sprechen über erste Erfahrungen.
- 24 Das war 2016**
 - 25 Mitgliederzahl und Überwachungsaufwand steigen
 - 26 Zwischenbericht „Raser ausbremsen mit System“
 - 27 „Diese Professionalität gefällt uns gut“
 - 28 Wissen aus der Praxis für die Praxis
 - 29 Von Kopf bis Fuß auf Ordnung eingestellt
 - 30 „Am Ende zahlen sie doch“
 - 31 10 Fragen an ... 3 Messtechniker
 - 32 Verstoß des Jahres
 - 33 Anzahl der Verfahren
 - 34 Angeforderte Überwachungsstunden und Erfüllungsgrad
 - 35 Verwarnungs- und Bußgelder
 - 36 Mahnung und Vollstreckung
 - 37 Positiver Jahresabschluss
Rechtsbehelfsquote bei Bußgeldbescheiden
- 38 Der Zweckverband**
 - 42 Impressum

LIEBE VERBANDSMITGLIEDER, LIEBE LESERINNEN UND LESER,



es ist zehn Jahre her, dass wir den Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland ins Leben gerufen haben. Heute sind wir zahlenmäßig der wohl größte Zweckverband seiner Art in Bayern. Diese Erfolgsgeschichte war zum Start im Jahr 2007 keineswegs evident, da zuvor ein bayernweit tätiger Zweckverband mit privaten Anbietern in die Schlagzeilen geraten war und wir mit unserem Konzept strategisch und finanztechnisch Neuland betreten.

Aus der heutigen Perspektive können wir sagen, dass wir alles richtig gemacht haben. In den vergangenen zehn Jahren konnten wir zeigen, wie man Verkehrsüberwachung professionell und wirtschaftlich organisiert. Das hat uns ein hohes Maß an Anerkennung und Respekt eingetragen. Wir sind eine feste Größe in der regionalen Verkehrsüberwachung und Partner des Verkehrssicherheitsprogramms des Bayerischen Innenministeriums „Bayern mobil – sicher ans Ziel“. Was die Wirkung unserer Arbeit angeht, so sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: Zu Beginn unserer Tätigkeit verzeichneten wir pro Überwachungsstunde 26,37 Geschwindigkeitsverstöße, heute liegen wir bei 12,43.

Professionelles Arbeiten und Bürgernähe – diese beiden Tugenden zeichnen uns nach Meinung vieler Gemeinden aus. Zugleich sind sie der Grund, warum sich uns immer mehr Kommunen anschließen. Ende 2016 waren es 112 Städte und Gemeinden. Wie groß das Vertrauen mittlerweile ist, zeigen die Anfragen unserer Mitglieder, zusätzlich zur Verkehrsüberwachung das Forderungsmanagement für sie zu übernehmen.

Doch ohne den Sachverstand von Menschen, die sich gegenseitig unterstützen und anspornen, wäre diese Entwicklung nicht denkbar. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bei den 75 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Zweckverbands bedanken. Sie haben Großartiges geleistet. Auf das Ergebnis können Sie stolz sein.

Ich wünsche uns allen, dass wir weiter vertrauensvoll und produktiv zusammenarbeiten. Wir vom Zweckverband werden dazu unseren Beitrag leisten, mit viel Kompetenz, Lernfähigkeit und Ideen für die Zukunft.

Josef Janker
Vorsitzender Zweckverband Kommunale
Verkehrssicherheit Oberland

WICHTIGE KENNZAHLEN 2016

Transparenz steht ganz oben auf der Agenda unseres Zweckverbands. Deshalb legen wir jedes Jahr unsere Zahlen offen. Die wichtigsten Kennzahlen für 2016 haben wir Ihnen hier zusammengestellt:

Teilnehmende Städte und Gemeinden	112
-----------------------------------	-----

Verkehrsüberwachung im ruhenden Verkehr

Geleistete Überwachungsstunden	25.393
Erfüllungsgrad gegenüber den Kommunen (in %)	98,56
Eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren	115.059
Eingegangene Verwarnungs- und Bußgelder, die an die Gemeinden weitergeleitet wurde (in €)	1.538.322,70

Verkehrsüberwachung im fließenden Verkehr

Geleistete Überwachungsstunden	16.335
Erfüllungsgrad gegenüber den Kommunen (in %)	99,11
Eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren	203.119
Eingegangene Verwarnungs- und Bußgelder, die an die Gemeinden weitergeleitet wurden (in €)	3.836.067,15

Preise für Mitglieder

Überwachung im ruhenden Verkehr je Stunde (in €)	28,00
Überwachung im fließenden Verkehr je Stunde (in €)	95,00
Sachbearbeitung pro Fall (in €)	6,00*

Preise für Nichtmitglieder

Überwachung im ruhenden Verkehr je Stunde (in €)	35,00
Überwachung im fließenden Verkehr je Stunde (in €)	135,00
Sachbearbeitung pro Fall (in €)	8,00*

Beim Zweckverband fällt für Verbandsmitglieder keine Mehrwertsteuer an!

* Nach Vorlage des Jahresergebnisses 2016 wird die Verbandsversammlung im April 2017 die Preise für das Jahr 2016 endgültig festsetzen. Zum Vergleich: Im Jahr 2015 betragen die endgültigen Preise für die Sachbearbeitung für Mitglieder 4,30 Euro je Fall und für Zweckvereinbarungsgemeinden (Nichtmitglieder) 6,30 Euro je Fall.

MEILENSTEINE AUS ZEHN JAHREN ZWECKVERBAND



2007

11. JANUAR:
27 Gemeinden
gründen in Bad Tölz
den Zweckverband
Kommunale
Verkehrssicherheit
Oberland.

Am 1. März nimmt
der Verband die
Arbeit auf. Am
Jahresende sind es
40 Kommunen.



2008

**DUFTE
RESONANZ:**
Am Valentinstag
verteilen wir
erstmal
**„Rosen für
Richtigparker“.**

2009

NEU: unser
Schulstartservice
mit kostenlosen
Bannern und
Westen für die
Schulweghelfer.

**Unsere
Homepage**
geht an den Start.



2010

Die Geschwindig-
keitsverstöße pro
Überwachungs-
stunde haben
sich seit der
Verbandsgründung
fast halbiert.

1/2

70

2011

**WIR WACHSEN
WEITER:**
Ende des Jahres
überwachen wir
in **70 Kommunen**
den Verkehr.

Die angeforderten
Überwachungs-
stunden erreichen
25.000.

2012

APP GEHT'S!
Bei der Erfassung
von Falschparkern
stellen wir auf
**Smartphone-
Apps** um.

Wir gastieren
auf dem Tag der
Verkehrssicherheit
in Rosenheim und
Garmisch-
Partenkirchen.



2013

**AUSBAU DER
PRÄVENTIONS-
ARBEIT:**
Unsere Mitglieder
freuen sich über
neue Straßen-
banner, Flyer und
Plakate.

Wir nehmen
erstmals am
bundesweiten
Blitzmarathon
teil.



2014

DIGITALISIERUNG:
Wir führen die
Online-Anhörung
ein und ermögli-
chen das Bezahlen
via **QR-Code**.



Wir beziehen
unsere neue
Zentrale am
Prof.-Max-Lange-
Platz 9.



2015

Innenminister
Joachim Herrmann
gibt in unserer
Zentrale in
Bad Tölz den
offiziellen Start-
schuss für das
gemeinsame
Pilotprojekt
**„Raser
ausbremsen mit
System“.**

Sehr gut! In der
Qualitätsumfrage
erhalten wir von
den Kommunen die
Note 1,4.

2016

Wir begrüßen
mit der Stadt
Wasserburg das
100. Mitglied.
Am Jahresende
vertrauen 112
Kommunen auf
unsere Kompetenz
als Verkehrsüber-
wacher.

**Vielen Dank
für diesen
großartigen
Vertrauens-
beweis!**

100+

„MANCHMAL
WERDEN
GEWÖHNLICHE
DINGE AUSSER-
GEWÖHNLICH,
WEIL MAN SIE MIT
DEN RICHTIGEN
LEUTEN MACHT“

Elizabeth Green

„WIR BRAUCHEN MITDENKER, MITMACHER UND MITGESTALTER“

Michael Braun führt den Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland seit zehn Jahren. Die Mitgliederzahl ist von anfangs 27 auf heute 112 gewachsen. Es gibt gemeinsame Projekte mit dem Bayerischen Innenministerium und der Polizei. Auf die Erfolgsgeschichte angesprochen, zitiert er den Satz: „Manchmal werden gewöhnliche Dinge außergewöhnlich, weil man sie mit den richtigen Leuten macht.“ Ist es wirklich so einfach?

Herr Braun, wie müssen Menschen sein, mit denen man ein „Unternehmen“ wie den Zweckverband erfolgreich macht?

Braun: Wir sind ein Dienstleistungsbetrieb. Wir sehen Gemeinden und Bürger als Kunden. Das haben unsere Beschäftigten verinnerlicht. Bei uns gibt es kein „Das machen wir schon immer so“. Unsere Mitarbeiter stellen hohe Anforderungen an sich. Jeder will seine Arbeit möglichst gut machen. Da zieht einer den anderen mit. Das macht die hohe Qualität unserer Dienstleistungen aus. Dennoch lassen wir nie den Menschen außer Acht. Bei uns zählt jede Stimme.

Wie finden Sie solche Menschen für den Zweckverband?

Braun: Jeder muss bei uns ein paar Tage zur Probe arbeiten. Bei der Bewerberauswahl verlasse ich mich auch stark auf die Urteilskraft der Teamleiter und Kollegen. Wenn das Team sagt, die oder der passt zu uns, dann vertraue ich darauf.

Ein Job in einer Behörde gilt nicht unbedingt als spannend. Wie gewinnen Sie neue Mitarbeiter?

Braun: Es ist doch nicht die Frage, wo ich etwas tue, sondern was und wie ich etwas tue. Da ist zunächst die Aufgabe an sich, für Verkehrssicherheit zu sorgen, die



Michael Braun hat den Zweckverband konzipiert und leitet ihn seit seiner Gründung im Jahr 2007.

den Beruf spannend macht. Und dann ist da noch das Umfeld. Wir beim Zweckverband haben eine ausgesprochen partnerschaftliche Führungskultur, eine funktionierende Kommunikationskultur und eine sehr gute Feedbackkultur. Auch wenn die Vergütung im öffentlichen Dienst nicht als üppig gilt – sie ist besser als man landläufig glaubt. Mehr als die Bezahlung sind es aber die sinnstiftende Tätigkeit und die Rahmenbedingungen, die das Arbeiten bei uns attraktiv machen. Also Führungskräfte, die ihre Mitarbeiter wertschätzen, ergonomische Arbeitsplätze, moderne Technik, gut ausgestattete Messfahrzeuge, vielfältige Arbeitszeitmodelle und unsere betriebliche Altersvorsorge.

Wird Geld als Leistungsanreiz überschätzt?

Braun: Ich bin ein Freund des St. Galler Managementmodells von Fredmund Malik und überzeugt, dass ein viel größerer Anreiz darin besteht, als Einzelner etwas zu bewirken. Dieses „Anteil haben am Erfolg“ versprüht mehr Reiz als Geld. Wer für mehr Sicherheit auf unseren ...

... Straßen sorgt, leistet einen wichtigen Beitrag zum Gemeinwesen. Darauf kann er oder sie stolz sein. Wobei wir auch ein großzügiges LoB-System (Anm. d. Red.: leistungsorientierte Bezahlung) haben. Auch im Falle eines guten Jahresergebnisses lassen wir die Beschäftigten am Erfolg teilhaben.

Man sagt, Sie sind einer, „der die Truppe zusammenhält“. Setzen Sie dabei auf klare Ansagen oder stilles Verstehen?

Braun: Ich setze auf Ziele und funktionierende Kontrolle. Alle Mitarbeiter kennen unsere Marschrichtung. Sollte es erforderlich sein, bin ich ein Freund der klaren Worte. Aber die braucht es selten – angeblich reicht die „Braun'sche Stirnfalte“ und alles ist gesagt.

Von Ihren Mitarbeitern hört man, dass Sie sich immer 150 Prozent reinhängen. Erwarten Sie das auch von anderen?

Braun: Wenn jemand einen ruhigen Behördenjob sucht – wo immer es den noch geben mag – dann ist er bei uns falsch. Wir brauchen Mitdenker, Mitmacher und Mitgestalter. Kolleginnen und Kollegen, die nicht an meinen zahllosen Ideen verzweifeln, sondern diese kritisch hinterfragen und mittragen.

Ende 2016 ließen 112 Kommunen zwischen Neuschwanstein und Chiemsee von Ihnen den Verkehr überwachen. Womit haben Sie die Gemeinderäte überzeugt?

Braun: Erstens mit unserem Konzept. Zweitens mit unserer Leistung. Bei der Mitgliederbefragung im Jahr 2015 gaben uns die angeschlossenen Städte und Gemeinden die Schulnote 1,4. Da ruft die interessierte Bürgermeisterin ihren Kollegen an, der bereits Mitglied bei uns ist, und erfährt, wie wir arbeiten. Da braucht es keine Werbung mehr.

Sie haben vor zehn Jahren den Zweckverband konzipiert. Was war die tragende Idee?

Braun: Ziel war es, einen Zweckverband ins Leben zu rufen, der die Verkehrsüberwachung professionell und rechtssicher gestaltet. Einen Verband, der weiß, wie die Kommunen ticken. Der aber zugleich den Verkehrsteilnehmer als Kunden sieht und diesem auch so begegnet. Außerdem wollte ich beweisen, dass öffentliche Einrichtungen sehr wohl wirtschaftlich agieren können und kei-

nen Vergleich mit der freien Wirtschaft scheuen müssen.

Seit der Gründung hat sich die Zahl der Mitglieder vervierfacht. Welchen Anteil hat daran das Geschäftsmodell – also, dass alle Bußgelder an die Gemeinden durchgereicht werden und der Zweckverband sich nach Aufwand bezahlen lässt?

Braun: Nachdem wir daran nichts ändern mussten, muss es einen sehr hohen Anteil haben.

Der Zweckverband sieht sich als Vorreiter beim Vorhaben, die Zahl der Verkehrstoten in Bayern zu senken. Es gibt zwei Projekte mit dem Innenministerium und der Polizei. Wie ist der Status quo?

Braun: Beim Pilotprojekt „Raser ausbremsen mit System“ haben wir einen wichtigen Meilenstein erreicht – das Zusammenführen der Verkehrsüberwachungsdaten von Zweckverband und Polizei mit der offiziellen Unfallstatistik. Auf den als gefährlich identifizierten Strecken finden seit April 2016 verstärkt Geschwindigkeitskontrollen statt. Wie sich das auf das Unfallgeschehen auswirkt, ist Gegenstand einer Langzeitstudie. Unser Modellversuch mit den Blitz-Anhängern befindet sich noch in der technischen Erprobungsphase. Bisher läuft es vielversprechend.

Einige Gemeinden wünschen sich, dass der Zweckverband ihnen das Forderungsmanagement abnimmt. Wie stehen die Chancen dafür?

Braun: Inzwischen sehr gut. Die Nachfrage ist da. Aber fragen Sie mich das am besten noch mal nach der nächsten Verbandsversammlung.

Mit welchen Vorsätzen führen Sie den Verband in die Zukunft?

Braun: Offen zu sein für sich abzeichnende Veränderungen. Ich denke da beispielsweise an das autonome Fahren und seine Folgen. Weiterhin gilt es, unsere Stärken zu nutzen und zu pflegen. Die da sind: hohe Fachkompetenz, effiziente Prozessgestaltung, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit.

Was könnte noch schöner sein, als den wohl erfolgreichsten Zweckverband für kommunale Verkehrssicherheit in Bayern zu leiten?

Braun: Da kann ich mir kaum etwas Besseres vorstellen.

„BEI DER
MITGLIEDER-
BEFRAGUNG
2015 GABEN
UNS DIE
KOMMUNEN
DIE NOTE 1,4.
DA BRAUCHT ES
KEINE WERBUNG
MEHR“

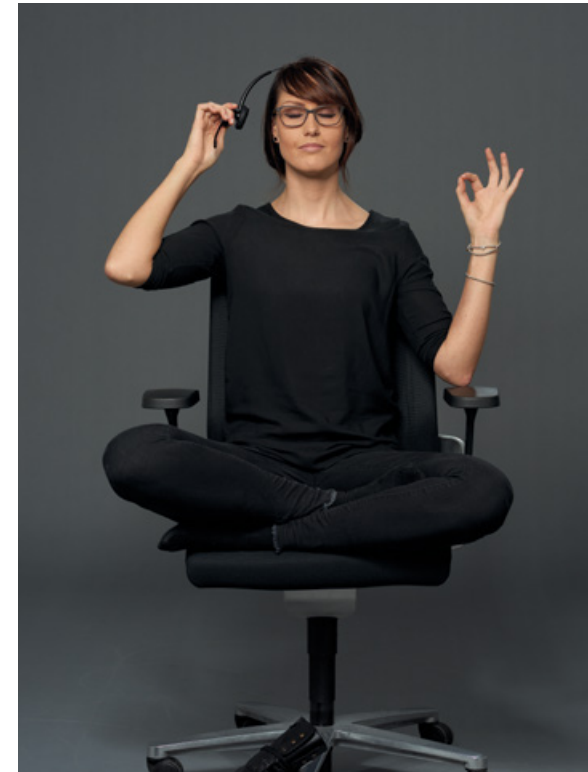
Michael Braun

Frau Häsch, wie finden Sie das Betriebsklima beim Zweckverband?

10 JAHRE ZWECKVERBAND – EINE ERFOLGSGESCHICHTE OHNE WORTE

Der Zweckverband ist bei den Gemeinden beliebt und gilt als Vorreiter für kommunale Verkehrssicherheit in Bayern. Warum ist das so? Das und mehr wollten wir von den Beschäftigten des Zweckverbands selbst wissen.

www.kvs-oberland.de



Frau Stafford, die Gemeinden loben den Zweckverband wegen seines Fingerspitzengefühls im Umgang mit Bürgern. Was ist Ihr Geheimnis?



Herr Schell, woran denken Sie, wenn Sie ein geblitzter Verkehrsteilnehmer anschreit: „Des muast ma erst amoi beweisen, du Depp!“



Frau Attfellner, wovon träumt eine Verkehrsüberwacherin im ruhenden Verkehr?



Frau Hoy, wie halten Sie sich fit für die nächsten 10 Jahre Zweckverband?



Herr Weiser, Sie sind seit kurzem Teamleiter im fließenden Verkehr – wie ist Ihre erste Bilanz?



Herr Marciniak, wie reagiert ein Schuldner, wenn Sie unangekündigt bei ihm vor der Tür stehen?



Frau Stafford, was machen Sie, wenn ein Anrufer bei Ihnen Dampf ablässt?



Herr Akbas, Ihr Tipp gegen wiederholte Verwarnungen wegen Falschparkens?



Herr Pirchmoser, wie reagieren Sie, wenn der Computer beim Auswerten der Verkehrserfassungsdaten abstürzt?



Frau Fischer, stimmt es, dass Sie der innovativste Zweckverband für kommunale Verkehrssicherheit in Bayern sind?



Frau Attfellner, gibt es so etwas wie den typischen Suche-nach-dem-Parkschein-Blick?



Herr Schell, hilft es bei manchen Verkehrsteilnehmern, ein gestandenes Mannsbild zu sein?

„OB SCHARF GESTELLT ODER NICHT – SIE WIRKEN“

Polizeidirektor Peter Böttinger

WENN ES AUS DEM ANHÄNGER BLITZT

Neue Radar-Anhänger könnten Bayerns Straßen sicherer machen. Ob sich die Geräte in der Praxis bewähren, testen derzeit der Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland und das Polizeipräsidium Oberbayern Süd. Über erste Erfahrungen sprechen Außendienstleiter Thorsten Preßler vom Zweckverband und sein Projektpartner Polizeidirektor Peter Böttinger.

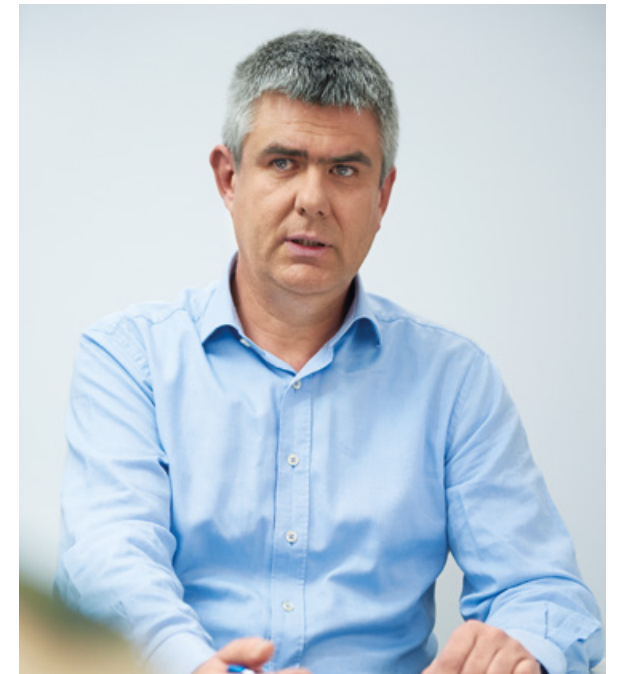
Die Blitz-Anhänger sind über 100 Messtage im Einsatz. Halten die Geräte, was sie versprechen?

Preßler: Die Anhänger liefern bemerkenswert gute Fotos. So ein Blitz-Anhänger steht ja über mehrere Tage am selben Ort. Tag und Nacht, bei verschiedenen Sonneneinstrahlungswinkeln. Während der Techniker vor Ort jederzeit die Blende ändern kann, ist das beim Anhänger nicht möglich.

Böttinger: Theoretisch ginge das schon. Wenn wir online auf die Daten zugreifen dürften. Derzeit ist das aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig.

Sie testen zwei verschiedene Modelle. Was versprechen Sie sich davon?

Böttinger: Die Anlage des Zweckverbands erfasst Geschwindigkeitsverstöße in beide Richtungen, unsere nur in eine Richtung. Dafür sind mit unserem Anhänger auch Anhaltmessungen möglich. Das heißt, der Fahrer kann bei überhöhter Geschwindigkeit einige Meter weiter von einem Beamten herausgewunken werden. Dieser Vergleich ist für uns sehr wertvoll.



Thorsten Preßler führt beim Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland den Außendienst. Er ist verantwortlich für die Geschwindigkeits- und Parkraumüberwachung in über 110 Kommunen.

Können Sie schon etwas über die Wirksamkeit sagen?

Böttinger: Das ist in der jetzigen Projektphase noch nicht Thema. Dass Geschwindigkeitskontrollen einen anhaltend positiven Effekt haben, beobachten wir regelmäßig. Etwa an der Rastanlage Samerberg auf der A8. Weil wir dort relativ häufig messen, nehmen viele Fahrer schon 500 Meter vorher den Fuß vom Gas.

Preßler: Wir sehen, dass allein die Präsenz der Anhänger wirkt. An unserer Test-Messstelle in Bad Heilbrunn ging der Anteil derer, die zu schnell fahren, von 34 auf 14 Prozent zurück. In den acht Tagen danach, also nachdem der Anhänger wieder abgebaut war, blieb die Beanstandungsquote bei 23 Prozent. Das sind jedoch allererste nicht repräsentative Zahlen.

Böttinger: Egal, ob die Hänger scharf gestellt sind oder nicht, sie wirken. Das kennen wir von vielen fest installierten Geschwindigkeitsmessanlagen. Dazu kommt ein Lerneffekt. Je höher der Anteil der Pendler, desto höher die Wirksamkeit.

Wie kommen die neuen Blitzler bei der Bevölkerung an?

Böttinger: Wir haben die Öffentlichkeit von Anfang an breit einbezogen. Presse und Fernsehen haben über den Start des Modellversuchs berichtet. Außerdem ist auf jedem Hänger ein Aufkleber, der eine Info-Hotline für Nachfragen anbietet.

Preßler: Unser Messpersonal, das die Blitz-Hänger aufstellt, wird oft angesprochen. Die meisten finden es gut, dass wir kontrollieren. Nachdem unser Hänger einige Tage vor einer Schule in Garmisch-Partenkirchen stand, dankte uns ein Anwohner sogar per E-Mail. Noch nie hätten sich die Leute so an die Geschwindigkeitsbeschränkung gehalten wie zu dieser Zeit.

Haben Sie ähnlich positive Erfahrungen gemacht?

Böttinger: Nicht nur. Ein Online-Portal griff die Kritik einiger Leser auf. Die Anhänger seien eine Gefahrenquelle. Vorbeifahrende Autos würden reflexartig bremsen, was zu Auffahrunfällen führen könnte. Das kann ich nicht nachvollziehen. Das Gleiche gilt doch, wenn ein Kind an der Straße steht. Die Gefahr geht vom Fahrer aus. Der muss in der Lage sein, rechtzeitig zu bremsen. Die Online-Kommentatoren haben dann auch Gegenwind bekommen. Die meisten Menschen wollen, dass die Verkehrsregeln eingehalten werden.

Gab es auch Fälle von Vandalismus?

Preßler: Die Hänger sind alarmgesichert. Sie verfügen über einen Erschütterungssensor, einen Rauchmelder, einen Aufbruchssensor und funken uns ständig ihre GPS-Daten. Bewegen ist also nicht ratsam. Doch gleich in der ersten Nacht des Testbetriebs hat jemand zwei Bierflaschen vor die Kamera gestellt. Gravierender war der Sprayer. Der hat uns das Sichtfenster mit Graffiti zugesprüht. Die Kamera hat jedoch vorher ausgelöst. So wurde das Kennzeichen des Fahrzeugs noch erfasst.



Polizeidirektor Peter Böttinger leitet die Verkehrspolizeiinspektion Rosenheim, die mit ihrer Autobahnpolizeistation Holzkirchen für die Bundesautobahnen A 8/Ost (München bis Bernau am Chiemsee), A 995 und A 93/Süd (Autobahndreieck Inntal bis zur Landesgrenze bei Kufstein) zuständig ist.

Böttinger: So etwas gab es bei uns zum Glück nicht. Wir lernen daraus aber, dass wir täglich am Hänger vorbeifahren und nachsehen, ob das Sichtfenster noch sauber ist.

Ein Vorteil der Blitz-Anhänger sollte sein, dass sie weniger Personal binden ...

Böttinger: Um zu kontrollieren, ob alles in Ordnung ist, muss ich nicht das Messpersonal hinschicken. Das kann eine Streife machen oder Parkraumüberwacher, die ohnehin vor Ort sind. Unser Ziel ist es nicht, Personal einzusparen, sondern mit den zur Verfügung stehenden Beamten mehr Verkehrssicherheit herzustellen.

„WIR WOLLEN KEIN PERSONAL EINSPAREN, SONDERN MIT DEN ZUR VERFÜGUNG STEHENDEN BEAMTEN MEHR VERKEHRSSICHERHEIT HERSTELLEN.“

Polizeidirektor Peter Böttinger

Preßler: Gerade nachts und an Feiertagen könnten wir mit den Hängern häufiger kontrollieren. Die Anfragen der Gemeinden dafür liegen uns vor.

Böttinger: In den Nachtmessungen sehe ich auch einen erheblichen Mehrwert. Ich denke an die klassischen Disco-Strecken. Nachts sind zwar nicht so viele unterwegs, die dafür aber oft deutlich zu schnell.

„GERADE NACHTS UND AN FEIERTAGEN KÖNNTEN WIR MIT DEN HÄNGERN HÄUFIGER KONTROLLIEREN.“

Thorsten Preßler, Außendienstleiter

Werden sich die Blitz-Anhänger in Bayern durchsetzen?

Böttinger: Wir von der Polizei sind grundsätzlich positiv gestimmt. Die letzte Entscheidung liegt aber beim Bayerischen Innenministerium.

Preßler: Auch der Zweckverband erwartet, dass der Modellversuch positiv abgeschlossen wird.

Böttinger: Bis dahin haben wir aber noch Phase 2 vor uns. Start ist im Frühjahr 2017. Ab dann erheben wir umfassende Daten zur Wirksamkeit. Zum Beispiel, wie lange bleibt der positive Effekt der Geschwindigkeitskontrollen erhalten? Mehrere Tage, vielleicht sogar Wochen? Wie oft müssen die Hänger an einer Stelle stehen, um das Geschwindigkeitsniveau nachhaltig zu senken?

Preßler: In Phase 2 werden auch die gemessenen Geschwindigkeitsverstöße wie üblich geahndet. Das heißt, wer zu schnell fährt, muss mit einem Bußgeldbescheid rechnen.



In den sozialen Medien hat der Blitz-Anhänger des Zweckverbands schon seinen Spitznamen weg: **Gulaschkanone**

Der Modellversuch auf einen Blick

Seit September 2016 erproben der Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland und das Polizeipräsidium Oberbayern Süd eine neue Generation von Geschwindigkeitsmessanlagen, die in Kfz-Anhängern verbaut sind. Ihr Vorteil: Sie können mehrere Tage pausenlos im Einsatz sein, ohne dass Messpersonal benötigt wird.

Die 30 Test-Messstellen befinden sich in und um Rosenheim sowie in den Landkreisen Weilheim-Schongau, Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen.

Die erste Projektphase von September 2016 bis März 2017 galt der technischen Erprobung. Bußgeldbescheide wurden noch keine verschickt. Im Fokus der Tester standen möglichst vielfältige Einsatzszenarien: Straßen mit 30er- und 50er-Beschränkung, Landstraßen, Autobahnen und Baustellen; dazu „Schmankerl“ wie Strecken mit temporären oder variablen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Das war 2016

- 25 Mitgliederzahl und Überwachungsaufwand steigen
 - 26 Zwischenbericht „Raser ausbremsen mit System“
 - 27 „Diese Professionalität gefällt uns gut“
 - 28 Wissen aus der Praxis für die Praxis
 - 28 Von Kopf bis Fuß auf Ordnung eingestellt
 - 30 „Am Ende zahlen sie doch“
 - 31 10 Fragen an ... 3 Messtechniker
 - 32 Verstoß des Jahres
 - 33 Anzahl der Verfahren
 - 34 Angeforderte Überwachungsstunden und Erfüllungsgrad
 - 35 Verwarnungs- und Bußgelder
 - 36 Mahnung und Vollstreckung
 - 37 Positiver Jahresabschluss
- Rechtsbehelfsquote bei Bußgeldbescheiden**



Die Mitgliederzahl des Zweckverbands wuchs in zehn Jahren um 315 Prozent – von anfangs 27 auf heute 112.

Mitgliederzahl und Überwachungsaufwand steigen

Unser Zweckverband wächst weiter. Zum Jahresende 2015 überwachten wir in 99 Städten und Gemeinden den Verkehr. Ende 2016 waren es bereits 112 Kommunen. Damit ist mittlerweile jede zweite Kommune im Verbandsgebiet Mitglied.

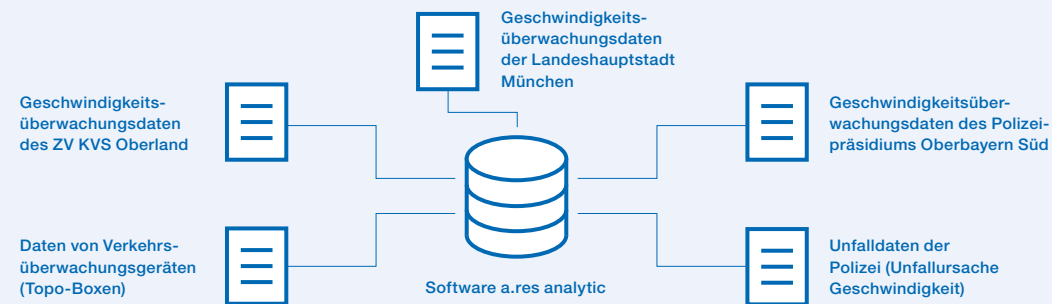
Ein wichtiger Neuzugang im Jahr 2016 war die Verkehrsüberwachungsgemeinschaft Bad Kohlgrub. Dem Zusammenschluss gehörten auch Schwangau und Halblech aus dem Landkreis Ostallgäu an. Beiden Kommunen konnten wir eine Mitgliedschaft in unserem Verband ermöglichen. Ende 2016 umfasste der Einzugsbereich des Zweckverbands Kommunale Verkehrssicherheit Oberland die Landkreise Landsberg am Lech, Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Starnberg, Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Rosenheim, den südlichen Landkreis München, den südlichen Landkreis Ebersberg, den südöstlichen Landkreis Ostallgäu sowie die kreisfreie Stadt Rosenheim. Das sind 224 Städte und Gemeinden.

Starker Zuwachs bei der Parkraumüberwachung

Die wachsende Mitgliederzahl bringt ein Mehr an Überwachungsaufwand mit sich. Im ruhenden Verkehr betrug das Plus im letzten Jahr 40 Prozent, im fließenden Verkehr waren es 15 Prozent. Dieser hohe Zuwachs rührt auch daher, dass unter den Neumitgliedern eine Reihe von Kommunen waren, die bereits vorher den Verkehr in größerem Umfang überwachen ließen. Diese hatten sich von ihrem privaten Verkehrsüberwacher getrennt und waren zu unserem Verband gewechselt. Das spricht sowohl für die Qualität unserer Überwachungsarbeit als auch für unsere wettbewerbsfähigen Konditionen.

Für 2017 erwarten wir im ruhenden Verkehr eine weitere Zunahme an Überwachungsstunden von heute etwa 25.000 auf rund 31.000 pro Jahr.

Zwischenbericht „Raser ausbremsen mit System“



Seit 2015 läuft das Pilotprojekt „Raser ausbremsen mit System“ von Zweckverband und Polizeipräsidium Oberbayern Süd. Hier ein kurzer Einblick in den aktuellen Sachstand.

Im Januar 2015 stimmte Innenminister Joachim Herrmann einem gemeinsamen Pilotprojekt von Zweckverband und Polizeipräsidium Oberbayern Süd zur präventiven Verkehrsüberwachung zu. Ziel des Projekts ist die Zusammenführung heterogener Verkehrsdaten unter einem Dach, um Gefahrenpunkte im Straßenverkehr schneller identifizieren zu können. Dazu wurden zwei Teststrecken in Oberbayern definiert, auf denen die Höchstgeschwindigkeit oft überschritten wird und sich Unfälle aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit häufen.

Im ersten Projektabschnitt stand die Konsolidierung der heterogenen Daten im Mittelpunkt. Seit April 2015 flossen dazu die Geschwindigkeitsüberwachungsdaten des Zweckverbands, der Polizei und die Daten zu Geschwindigkeitsunfällen in eine gemeinsame Datenbank. Dazu wurden die Formate vorher harmonisiert. Ziel war, ein möglichst vollständiges Bild von gefährlichen Streckenabschnitten und Gefahrenpunkten im Testgebiet zu erhalten.

Zusammenführen von Verkehrsdaten unterschiedlicher Quellen

Im Zuge der Datenkonsolidierung wurde die Software a.res analytic leicht modifiziert. Das betraf vor allem die visuelle Darstellung der polizeilichen Unfalldaten. Dadurch konnten erstmals die gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit dem Unfallgeschehen in Beziehung gesetzt und Gefahrenpunkte identifiziert werden. Die aktuelle Bewertung der Gefahrenlage im Testgebiet kann von den Projektpartnern jederzeit abgerufen werden, ob über den Arbeitsplatzrechner oder mobil.

Derzeit befindet sich das Projekt in der zweiten Phase. Nun geht es darum, die gewonnenen Erkenntnisse für die Verkehrsüberwachung nutzbar zu machen. Auf den als besonders gefährlich identifizierten Strecken überwachen Zweckverband und Polizei seit April 2016 verstärkt die Geschwindigkeit. Seit Mai 2016 nimmt auch die Landeshauptstadt München am Pilotprojekt teil. Testgebiete sind verschiedene Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet. Die entsprechenden Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung sowie die Unfalldaten wurden rückwirkend ins System eingepflegt.

Als nächstes wird ausgewertet, wie sich die verstärkten Geschwindigkeitskontrollen auf das Geschwindigkeitsniveau und das Unfallgeschehen auswirken. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Entscheidung, ob das System in Zukunft großflächiger eingesetzt wird.



„Diese Professionalität gefällt uns gut“



Michael Kölbl, Erster Bürgermeister von Wasserburg am Inn

Wasserburg am Inn ist das 100. Mitglied des Zweckverbands Kommunale Verkehrssicherheit Oberland. Anfang 2016 übertrug der Wasserburger Stadtrat dem Zweckverband die Geschwindigkeitsüberwachung. Was hat sich seitdem geändert?

Wer Wasserburg kennt, weiß um seine beneidenswerte Lage auf einer vom Inn umflossenen Halbinsel. Doch Schönheit hat ihren Preis. Die Straßen in der Altstadt sind eng, die Gehsteige schmal und der Heimweg vieler Grund- und Realschüler. An manchen Stellen reicht der Platz gerade mal für einen Kinderwagen. Zwar herrscht in der Altstadt Tempo 30. Trotzdem können viele der Versuchung nicht widerstehen, in den schmalen Straßen mal kurz in die Eisen zu steigen. Vielleicht auch, weil es so schön hallt. „Im Stadtrat und in den Bürgerversammlungen gab es immer wieder Beschwerden, dass zu schnell gefahren wird“, erzählt Bürgermeister Michael Kölbl. „Natürlich kann man in der Altstadt keine 100 fahren, aber deutlich schneller als 30 schon.“ Viele Eltern sahen darin ein Gefährdungspotenzial für ihre Kinder.

„Im Stadtrat gab es einen großen Rückhalt für die Einführung von Tempokontrollen“, erinnert sich Michael Kölbl. Auf den Zweckverband als Körperschaft des öffentlichen Rechts konnte man sich schnell einigen. Der Beschluss, sich dem Verband anzuschließen, fiel einstimmig. Private Anbieter waren nicht im Spiel. „Wir wollten einen Partner auf Augenhöhe, der absolut korrekt arbeitet.“



Wie steht es heute, ein Jahr später, um die Verkehrssituation in der Wasserburger Altstadt? Laut Bürgermeister Kölbl werde deutlich vorsichtiger gefahren. Das belegen auch die Zahlen des Zweckverbands. Im Laufe des Jahres hat sich die Qualität der Geschwindigkeitsverstöße merklich verbessert. Es müssen weniger Fahrverbote verhängt werden. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen bewegen sich mehr im unteren Bereich. „Es hat sich herumgesprochen, dass regelmäßig kontrolliert wird,“ erzählt Michael Kölbl. Auch die Beschwerden über Raser seien weniger geworden.

Gibt es in Wasserburg auch so etwas wie Kritiker der Verkehrsüberwachung? Die seien verschwindend gering, freut sich Michael Kölbl. Das sei weder Thema im Stadtrat noch in der Verwaltung. Ein Grund mag die reibungslose Zusammenarbeit mit dem Zweckverband sein. Man sei sehr angetan, dass alles so korrekt und übersichtlich abgewickelt werde. Jeden Monat erhalte man genaue Zahlen und Auswertungen. „Diese Professionalität gefällt uns gut.“

Wissen aus der Praxis für die Praxis



Sebastian John, Innendienstleiter beim Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland

Weiterbildung steht beim Zweckverband hoch im Kurs. 2016 frischten unsere Beschäftigten in der Zentrale ihr Wissen in zwei Kernbereichen auf.

Ein Thema, das uns als Verkehrsüberwacher jeden Tag beschäftigt, ist die Beweisführung bei standardisierten Messverfahren. Dr. Dirk Teßmer, Richter am Oberlandesgericht Frankfurt am Main, reiste eigens an, um uns hierzu auf den neuesten juristischen Stand zu bringen. Der Experte verdeutlichte uns unter anderem die Rolle des Sachverständigen. „Im Zweifel gegen das Messverfahren“ gab er zu bedenken. Abschließend führte er uns die praktischen Konsequenzen des neuen Mess- und Eichrechts vor Augen. Sehr hilfreich für die Praxis war auch das zweistufige Seminar mit Nathalie Primus von der Sprachraum eG. Die Rhetorik- und Kommunikationstrainerin coachte uns für den Umgang mit aggressiven Anrufern. Wie soll ich reagieren? Was muss ich mir gefallen lassen? Wie kann ich deeskalierend wirken?

Nachdem wir uns im ersten Teil gemeinsam Argumentationstechniken und Formulierungen erarbeitet hatten, ging es im zweiten Teil ans Eingemachte. Nathalie Primus coachte jeden von uns bei echten Telefonaten und gab sofort Feedback. „Selbst langjährige Mitarbeiter konnten noch Anregungen für den Umgang mit schwierigen Gesprächspartnern mitnehmen“, fasst Innendienstleiter Sebastian John das Seminar zusammen.

Von Kopf bis Fuß auf Ordnung eingestellt

Fesch sind die neuen Uniformen des Zweckverbands. Das überarbeitete Outfit signalisiert mehr denn je Professionalität und Autorität.

Die Tage der Cargohosen sind gezählt. Im Frühjahr 2016 beauftragte der Zweckverband Christina Tabernig vom Trainingsinstitut „korrekt“ mit der Überarbeitung seiner Uniformen. Doch es waren nicht nur die Hosen mit den breiten Beintaschen, die ersetzt werden sollten. Auch die farblich unterschiedlichen Oberteile von Damen und Herren sollten einem einheitlichen Design weichen.

Zuerst will Beraterin Christina Tabernig verstehen, was den Verkehrsüberwachern wichtig ist. Dazu begleitet sie einige Außendienstmitarbeiter auf ihren Kontrollgängen. Sie erfährt, dass die männlich geschnittenen Uniformhosen bei den Damen wenig beliebt sind; für manche sind die Herrenmodelle schlicht zu weit. Außendienstleiter Thorsten Preßler wünscht sich für die Beschäftigten Uniformen, die Seriosität und Autorität ausstrahlen. Provokationen und Beleidigungen kennen die Mitarbeiter im Außendienst nur allzu gut. Die neue Uniform soll ihr Image als Repräsentanten einer kommunalen Ordnungsmacht zusätzlich unterstreichen. Makellose Kleidung, korrekter Auftritt – das sind auch die Vorstellungen von Geschäftsführer Michael Braun. Schließlich seien die Außendienstmitarbeiter das Aushängeschild des Zweckverbands.

Die Beraterin rät zu einheitlich weißen Oberteilen. Blusen für die Damen, Hemden für die Herren. Das Wappen des Zweckverbands am Ärmel darf dabei nicht fehlen. „Weiß bildet den stärksten Kontrast zum dunkelblauen Outfit. Das signalisiert Autorität.“ Nebenbei sind weiße Hemden leichter zu pflegen und Schweißflecken fallen im Sommer weniger auf.



Keine Frage, dass auch das Modell „Cargohose“ mit den großen Beintaschen dem kritischen Blick der Beraterin zum Opfer fällt. Es wird gegen gerade geschnittene Beinkleider ohne Taschen ausgetauscht. Das wirkt weniger leger. Sämtliche Geräte, Stifte und Drucker finden nun in einer schräg getragenen Umhängetasche Platz. Die Uniformhose für die Damen erhält zudem einen weiblicheren Schnitt. Alternativ sind für den Sommer künftig auch Röcke im Angebot. Zudem wird die bisherige Kollektion durch eine modische Übergangsjacke ergänzt.

„Die Stimmung bei den ersten Anproben war ausgelassen“, berichtet Christina Tabernig. „Besonders die Frauen waren glücklich über die neuen schmalen Schnitte.“ Wichtig ist ihr auch zu betonen, dass nicht der ganze Uniformbestand ausgetauscht wurde, sondern das vorhandene Sortiment sinnvoll ergänzt wurde.

Ende Oktober 2016 erhielt jeder Mitarbeiter eine Kleiderkarte mit seinen persönlichen Maßen, für Nachbestellungen. Denn eine gut aussehende Uniform macht nicht automatisch seriös – sie muss auch gut sitzen.

„Am Ende zahlen sie doch“

Nach den tödlichen Schüssen auf einen Polizisten in Georgensgmünd rückten die „Reichsbürger“ in den Blick der Öffentlichkeit. Der Zweckverband kennt diese Gesinnungsgenossen schon länger.

Sie leben in einer bizarren Welt, die selbsternannten Reichsbürger. Statt einen Strafzettel wegen Falschparkens oder überhöhter Geschwindigkeit zu akzeptieren, antworten sie mit seitenlangen Ausführungen, gespickt mit Verweisen auf Gesetze und Gerichtsurteile.

Sie behaupten, Deutschland sei noch immer von den Siegermächten besetzt und die Bundesrepublik nur eine GmbH, die das Land verwalte. Daraus folgern sie, dass sie noch immer Bürger des Deutschen Reiches seien. Andere „gründen“ gleich einen eigenen Staat und stellen Fantasiausweise und -siegel aus. So wild die Mischung daher kommt – in einem sind sich alle einig: Sie erkennen die Bundesrepublik Deutschland nicht an. Amtliche Schriftstücke haben für sie keine Gültigkeit. Oder wie ein geblitzter „Reichsbürger“ in einem Schreiben an den Zweckverband beteuert: „Mit der nichtstaatlichen Organisation Bundesrepublik Deutschland oder dem Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland habe ich keinerlei Verträge über das Verhalten im Straßenverkehr und das Bezahlen von Gebühren abgeschlossen.“

Mit solchen Argumenten muss sich der Zweckverband schon seit längerem auseinandersetzen. Zahlungsunwillige „Reichsbürger“ machen pro Jahr rund 25 Fälle aus. Auf jährlich etwa 300.000 Verfahren sind das nicht viele. Dennoch schult der Zweckverband seine Beschäftigten regelmäßig zum Thema, zuletzt im Dezember 2016. In einem Seminar über Staatsrecht wurden die von „Reichsbürgern“ aufgestellten Thesen beleuchtet. Dabei war es dem Zweckverband wichtig, die Mitarbeiter dafür zu sensibilisieren, wie weit hergeholt diese Argumente sind. Denn für viele bekennende Reichsbürger ist es schon ein Erfolg, bei Behörden möglichst viel Aufwand zu produzieren. „Mit so genannten Reichsbürgern zu diskutieren, ist sinnlos, weil sie keinen Argumenten zugänglich sind“, weiß Josef Brückner, kaufmännischer Leiter beim Zweckverband.



Josef Brückner, kaufmännischer Leiter beim Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberland

So mancher „Reichsbürger“ will auch niemanden überzeugen, glaubt Josef Brückner. Neben Querulanten, Verschwörungstheoretikern und Rechtsextremen vermutet er in der Bewegung auch Trittbrettfahrer. Die Reichsbürger-Ideologie käme ihnen gerade recht, um sich vor Zahlungen zu schützen oder Bußgeldverfahren in die Länge zu ziehen. „Am Ende zahlen sie dann aber doch“, erzählt Josef Brückner. Spätestens wenn eine Androhung zur Zwangsvollstreckung ins Haus flattert oder der Gerichtsvollzieher vor der Tür steht, kommen die meisten zur Vernunft. „Dadurch schaden sie sich selbst am meisten. Denn wenn ein Verfahren bis zur Zwangsvollstreckung eskaliert, wird es richtig teuer.“

Natürlich kann man nicht alle „Reichsbürger“ als zahlungsunwillige Querulanten verharmlosen. Der Tod des Polizisten in Mittelfranken zeigt, dass es in der Szene auch extrem gewaltbereite Personen gibt. Nach Erfahrungen von Josef Brückner sind die Mehrzahl jedoch Menschen, die sich benachteiligt fühlen. „Da freut sich der kleine Mann, dass er den Staat vor Gericht ziehen kann“. Am Zweckverband haben sich die selbsternannten Reichsbürger bisher die Zähne ausgebissen. „Bei den wenigen verlorenen Gerichtsverfahren war noch kein Reichsbürger dabei“, erläutert Josef Brückner.

„Ein Rechtsstaat muss so etwas wie die Reichsbürger aushalten können.“

Sein Fazit zu den „Reichsbürgern“ fällt entsprechend gelassen aus. Ihre Argumentationen seien juristisch nicht haltbar. Das hätten bereits genügend Gerichte festgestellt. „Ein Rechtsstaat muss so etwas aushalten können. Wir vom Zweckverband können das sehr gut.“

10 Fragen an ... 3 Messtechniker

1. Wie übersteht man einen heißen Sommertag im Messfahrzeug?

Martin Urbanek: Mit einem Ventilator, viel Wasser und Sonnenschutzfolie an den Scheiben.

2. Was sind die größten Anfängerfehler beim Umgang mit einer Messanlage?

Wilma Böttinger: Messen mit der Frontkamera ohne Blitz.

Martin Urbanek: Dass der Blitz zu hoch eingestellt wird oder die Entspiegelung mit Hilfe des Polfilters nicht optimal gewählt wurde. Beides ist allerdings schnell auf den Bildern zu sehen und kann korrigiert werden.

3. Womit kann man jede Messung garantiert ruinieren?

Martin Urbanek: Durch eine falsche Zuordnung der Messörtlichkeit, durch eine fehlende oder verdeckte Beschilderung.

Josef Schretter: Wenn man die Neigungswasserwaage vergisst, die Fotolinie falsch einrichtet oder wenn man mit dem Blitz Mondgesichter produziert.

4. Gibt es Witterungsbedingungen, bei denen das Blitzen keinen Sinn macht?

Wilma Böttinger: Wenn bei Schneefall die Kennzeichen nicht mehr lesbar sind.

Josef Schretter: Bei Glatteis, sehr starkem Regen und direkter Sonneneinstrahlung.

5. Welche Voraussetzung sollte man für den Beruf Messtechniker unbedingt mitbringen?

Wilma Böttinger: Man muss belastbar und gelassen sein und einen gültigen Führerschein der Klasse B besitzen.

Josef Schretter: Man braucht ein Gefühl für Technik und muss selbstständig arbeiten können.

6. Was war Ihr bisher schönstes Erlebnis mit Anwohnern oder Passanten?

Wilma Böttinger: Selbst nach fast 10 Jahren ist es immer wieder schön, weil nicht selbstverständlich, wenn Anwohner mir Kaffee, kalte Getränke, Eis oder Kuchen ans Messfahrzeug bringen.

7. Wenn Sie von Passanten angesprochen werden – worum geht es da?

Josef Schretter: Für manche stehen wir immer zur falschen Zeit am falschen Ort. Andere wollen wissen, wie die Anlage funktioniert oder bei welchem Grenzwert sie auslöst. Und dann gibt's noch diejenigen, die sagen: Gut, dass ihr da seid.

8. Kommt es vor, dass geblitzte Verkehrsteilnehmer mit Ihnen diskutieren wollen?

Martin Urbanek: Ja, allerdings ist die Diskussion nach einer fachlichen Aufklärung schnell beendet.

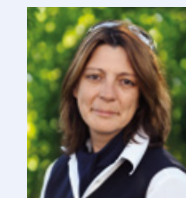
9. Hat sich schon mal ein Verkehrsteilnehmer für sein zu schnelles Fahren bei Ihnen entschuldigt?

Wilma Böttinger: Bei Frauen kommt das öfter vor.

Josef Schretter: Ja, schon öfter, einer kamen sogar mal die Tränen.

10. Hat schon mal jemand versucht in Ihrer Gegenwart die Messgeräte zu beschädigen?

Martin Urbanek: Ja, die Schäden wurden von der Polizei aufgenommen und dem Außendienstleiter gemeldet.



Wilma Böttinger, Messtechnikerin, ist seit 2007 beim Zweckverband beschäftigt und (bisher) die einzige Frau im Team des fließenden Verkehrs.



Josef Schretter hat eine Vorliebe für ESO-Anlagen und arbeitet seit 2013 beim Zweckverband als Messtechniker.



Martin Urbanek, Messtechniker, bedient seit 2015 sicher und souverän unsere Geschwindigkeitsmessanlagen.

Verstoß des Jahres

Seit Jahren dokumentieren wir jeden Monat den dreitesten Parkverstoß und den gravierendsten Geschwindigkeitsverstoß. Hier die zwei eklatantesten Fälle aus dem Jahr 2016.

Verstoß des Jahres im fließenden Verkehr

Mit 77 km/h nach Toleranzabzug durch eine Tempo-30-Zone rasen – das ist für uns der Negativrekord des Jahres 2016. Den Verkehrsteilnehmer kümmerte es offensichtlich nicht, dass sich in der Nähe der Messstelle eine Schule und ein Krankenhaus befinden. Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog sieht dafür ein Fahrverbot von einem Monat, zwei Punkte in Flensburg und eine Regeldeliktbuße von 200 Euro vor. Haben Fahrer oder Fahrerin bereits Voreintragungen in Flensburg, kann die Geldbuße erhöht werden. Zudem prüft der Zweckverband bei derart hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen, ob ein vorsätzliches Handeln vorliegt.



Mit 77 km/h durch eine Tempo-30-Zone – und das in der Nähe einer Schule und eines Krankenhauses. Mit Gedankenlosigkeit ist das kaum noch zu erklären.

Verstoß des Jahres im ruhenden Verkehr

Auch wenn Schule für manche einen Notfall darstellt – es war in diesem Fall bestimmt nicht nötig, dass der Verkehrsteilnehmer am Ende eines Schultages sein Fahrzeug im absoluten Halteverbot abstellte. Noch dazu auf dem linken Fahrstreifen! Der ankommende Bus hatte sichtlich Mühe, dem Hindernis auszuweichen. Der Gesetzgeber sieht für diesen Fall ein Verwarnungsgeld von 25 Euro vor.



Mitten auf der Straße und in Gegenrichtung – dreister kann man sein Auto kaum parken.

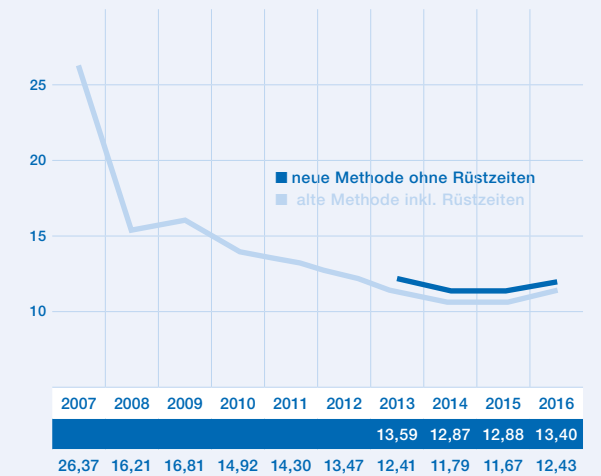
Anzahl der Verfahren

2016 haben wir rund 318.000 Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr erfasst. Das waren 68.000 Verfahren mehr als im Vorjahr.

Im ruhenden Verkehr hat die Zahl der eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren deutlich zugenommen. Waren es 2015 noch 83.873 Verfahren, so stieg diese Zahl auf 115.059 Verfahren im Jahr 2016. Dafür gibt es zwei Gründe. Zum einen sorgte der Ausflugsverkehr an den oberbayerischen Seen wieder für viel Arbeit. Zum anderen stieg durch den Mitgliederzuwachs die Zahl der Verwarnungen zwangsläufig an.

Im fließenden Verkehr mussten wir 2016 wegen überhöhter Geschwindigkeit 203.119 Verfahren eröffnen. Im Vorjahr waren es mit 166.465 Verfahren etwa 20 Prozent weniger. Mehr Aussagekraft für die Verkehrssicherheit hat jedoch die Verstoßquote, also die gemessenen Geschwindigkeitsverstöße pro Stunde. Hier zeigt sich ein leichter Trend nach oben. Eine mögliche Ursache ist die Aufnahme zahlreicher neuer Kommunen im Jahr 2016. Erfahrungsgemäß wirkt sich die Geschwindigkeitsüberwachung verzögert aus. Bis das Geschwindigkeitsniveau sinkt, muss es sich erst herumgesprochen haben, dass regelmäßig kontrolliert wird. Weiterhin denkbar ist, dass unsere verstärkte Überwachung von Gefahrenpunkten zu dem Anstieg geführt hat. Es gibt jedenfalls keinen Grund, sich bei der Geschwindigkeitsüberwachung zurückzulehnen. Regelmäßige Kontrollen sind weiterhin notwendig und sinnvoll.

Geschwindigkeitsverstöße pro Messstunde



Berechnung der Verstoßquote

Mit der Einführung unserer Überwachungssoftware a.res analytic im Jahr 2013 haben wir auf eine neue Berechnungsmethode umgestellt. Seither sind wir in der Lage, als Bemessungsgrundlage die reine Überwachungszeit (ohne Rüstzeit der Technik) zugrunde zu legen. Danach lag 2016 die Verstoßquote bei 13,40. Im Zuge unserer Langzeitbeobachtung ermitteln wir weiterhin die Verstoßquote nach der alten Methode. Hierbei fließen in die Berechnung sowohl die Auf- als auch die Abbauphase der Technik sowie die tatsächliche Überwachungszeit ein. Auch hier zeigt sich mit 12,43 für 2016 ein leichter Anstieg.

12,43

Angeforderte Überwachungsstunden und Erfüllungsgrad

2016 bestellten die Gemeinden bei uns mehr als 42.000 Überwachungsstunden. Diese Anforderung konnten wir zu rund 99 Prozent erfüllen. Das ist ein sehr gutes Ergebnis.

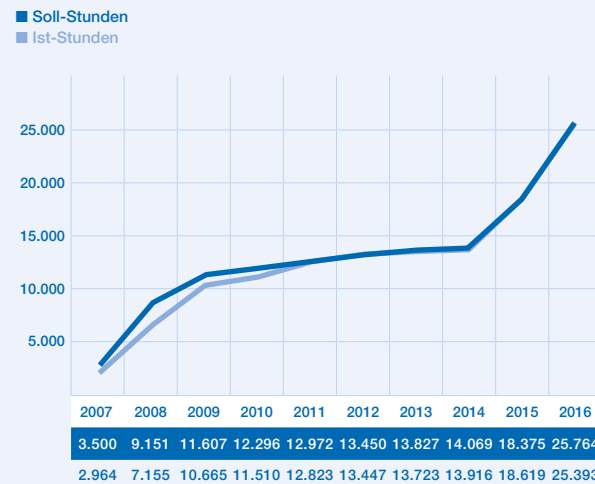
Im Jahr 2016 schlossen sich unserem Verband 13 neue Städte und Gemeinden an. Das bedeutete für uns einen Zuwachs von mehr als 10.000 Überwachungsstunden im Vergleich zum Vorjahr. In der Summe fragten die Kommunen bei uns im vergangenen Jahr 42.245 Überwachungsstunden für den ruhenden und fließenden Verkehr an. Den stärksten Anstieg verzeichneten wir im ruhenden Verkehr. Hier erhöhte sich die Zahl von 18.375 Stunden im Jahr 2015 auf 25.764 im Jahr 2016. Dies entspricht einer Steigerung von 40 Prozent. Bei den Geschwindigkeitskontrollen legten die Anfragen um 15 Prozent zu, von 14.287 Stunden (2015) auf 16.481 Stunden (2016).

Trotz der stark gewachsenen Nachfrage bei der Parkraumüberwachung konnten wir die Wünsche der Kommunen 2016 zu rund 99 Prozent erfüllen. Bei der Geschwindigkeitsüberwachung fehlten uns noch 146 Stunden, um die 100 Prozent voll zu machen. So lag das Ergebnis 2016 „nur“ bei 99,11 Prozent.

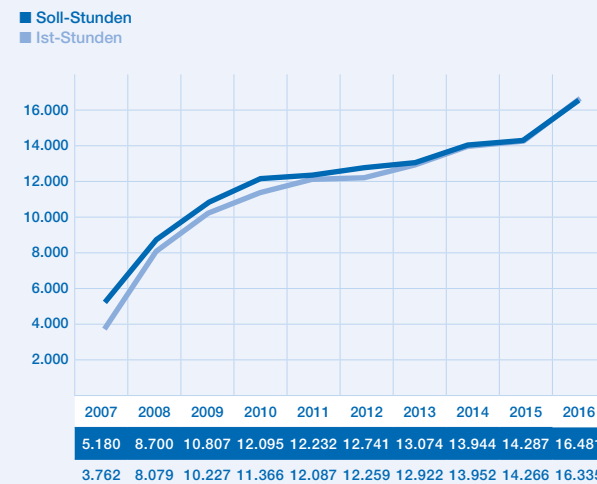
Angeforderte Überwachungsstunden und Erfüllungsgrad 2014 bis 2016

	2014	2015	2016
Ruhender Verkehr			
Angeforderte Überwachungsstunden	14.069	18.375	25.764
Geleistete Überwachungsstunden	13.916	18.619	25.393
Erfüllungsgrad	98,91 %	101,33 %	98,56 %
Fließender Verkehr			
Angeforderte Überwachungsstunden	13.944	14.287	16.481
Geleistete Überwachungsstunden	13.952	14.266	16.335
Erfüllungsgrad	100,06 %	99,85 %	99,11 %

Überwachungsstunden im ruhenden Verkehr Soll-Ist-Vergleich 2007 bis 2016



Überwachungsstunden im fließenden Verkehr Soll-Ist-Vergleich 2007 bis 2016



Verwarnungs- und Bußgelder



2016 gingen 5,4 Millionen Euro Verwarnungs- und Bußgelder bei uns ein. Diese Summe reichten wir zu hundert Prozent an die Kommunen weiter.

Bei der Parkraumüberwachung erhöhten sich die Einnahmen von 1,2 Millionen Euro im Jahr 2015 auf 1,5 Millionen Euro im Jahr 2016. Entscheidenden Anteil hatten daran unsere neuen Mitglieder, die vorwiegend Überwachungsstunden im ruhenden Verkehr buchten. Entsprechend mehr Verwarnungs- und Bußgeldverfahren mussten wir einleiten. Erfreulich dabei: Die Einnahmen aus den Bußgeldern stiegen nur um 19 Prozent, während die Einnahmen aus Verwarnungen um 36 Prozent in die Höhe gingen. Das spricht für eine hohe Akzeptanz unserer Arbeit bei der Bevölkerung. Dazu muss man wissen, dass bei verbotswidrigem Parken in der Regel zunächst eine Verwarnung ausgesprochen wird. Bezahlen die Betroffenen nicht, ergeht im nächsten Schritt ein Bußgeldbescheid. Der vergleichsweise geringe Anstieg der Einnahmen im Bußgeldbereich zeigt also, dass die Verwarnungen größtenteils fristgerecht bezahlt wurden.

Die Einnahmen aus der Geschwindigkeitsüberwachung betragen 2016 rund 3,8 Millionen Euro (2015: 3,1 Mio. Euro). Auch hier sind die Mehreinnahmen den zusätzlich gebuchten Überwachungsstunden der Kommunen geschuldet. Wie im fließenden Verkehr stiegen die Einnahmen aus Bußgeldern nicht in dem Maße an wie die aus Verwarnungsgeldern.

Entwicklung bei Verwarnungs- und Bußgeldern

	2014	2015	2016
Gesamtentwicklung			
eingegangene Verwarnungs- u. Bußgelder	3.651.766,89€	4.278.520,83€	5.374.389,85€
Ruhender Verkehr: Entwicklung der Verwarnungs- und Bußgelder			
eingegangene Verwarnungsgelder	596.395,00€	950.734,63€	1.297.399,12€
eingegangene Bußgelder	178.991,80€	202.205,60€	240.923,58€
Gesamt	775.386,80€	1.152.940,23€	1.538.322,70€
Fließender Verkehr: Entwicklung der Verwarnungs- und Bußgelder			
eingegangene Verwarnungsgelder	2.298.635,54€	2.465.319,58€	3.073.129,29€
eingegangene Bußgelder	577.744,55€	660.261,02€	762.937,86€
Gesamt	2.876.380,09€	3.125.580,60€	3.836.067,15€

Mahnung und Vollstreckung

Dank der Modernisierung des Zwangsvollstreckungsrechts konnten wir auch 2016 die Aufträge an Gerichtsvollzieher niedrig halten. Und das obwohl die Vollstreckungen anstiegen.

Insgesamt verschickten wir im Berichtszeitraum 9.917 Mahnungen an säumige Zahler. Das entspricht einem Anstieg von 13,13 Prozent (2015: 8.766). Wesentliche Ursache hierfür war die wachsende Mitgliederbasis.

Wie im Vorjahr ging die Beauftragung von Gerichtsvollziehern weiter zurück. Stand früher die Informationsbeschaffung über den Gerichtsvollzieher im Vordergrund, beauftragen wir diesen heute nur dann, wenn es unbedingt erforderlich ist. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die „Reform der Sachaufklärung in der Zwangsvollstreckung“, die nun seit vier Jahren in Kraft ist. Diese Gesetzesänderung stellt die Informationsbeschaffung zur Vorbereitung von Pfändungsmaßnahmen in den Vordergrund. Dafür steht den Gläubigern ein zentrales Vollstreckungsregister zur Verfügung. Die dort gesammelten Informationen über Schuldner werden kostenlos bereitgestellt. Das erleichtert Maßnahmen wie Drittschuldnerpfändungen, etwa Lohnpfändungen oder die Pfändung von Bankkonten.

Durch diese effektive Vorgehensweise können wir Pfändungen schneller ausbringen und die Aufwendungen für Gerichtsvollzieher gering halten. Unsere Aufträge an Gerichtsvollzieher gingen von 3.447 (2015) auf 3.223 (2016) zurück, obwohl die Mahnungen mehr wurden. Entsprechend gestiegen sind die Drittschuldnerpfändungen von 1.023 (2015) auf 1.564 (2016). Bei 1.812 besonders hartnäckigen Schuldnern mussten wir sogar zum letzten Mittel greifen – zu einem Antrag auf Erzwingungshaft.

Wesentlich für den nachhaltigen Erfolg des Vollstreckungswesens ist die Berücksichtigung von besonderen Härtefällen. So sind wir immer gewillt, eine Lösung zu finden, die den wirtschaftlichen Verhältnissen des Schuldners angemessen ist. Ab einem Bußgeldbescheid bieten wir die Möglichkeit der Zahlungserleichterung an. Voraussetzung dafür ist, dass sich die Betroffenen mit uns in Verbindung setzen. 2016 waren es 261 Schuldner, mit denen wir eine Ratenzahlung vereinbart haben.

Fühlt sich jemand nicht an die Ratenzahlung gebunden oder reagiert nicht auf unsere Zahlungserinnerungen, sind unsere Möglichkeiten erschöpft. Der nächste Schritt ist dann die Androhung der Zwangsvollstreckung. 2016 mussten wir 7.681 solcher Ankündigungen verschicken.

Trotz der zeitnahen Verfolgung von Schuldnern gibt es auch Forderungen, die wir abschreiben müssen. Hierbei handelt es sich oft um Fälle, bei denen der Schuldner nicht mehr zu ermitteln, zahlungsunfähig oder verstorben ist. In diesem Zusammenhang ist an die Lage unseres Verbandsgebietes nahe der österreichischen Grenze zu erinnern. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Vollstreckung im Ausland sind leider beschränkt.

Mahnung und Vollstreckung 2016

	Anzahl	daraufhin erfolgte Zahlungen
Mahnungen	9.917	1.869
Vollstreckungsankündigungen	7.681	2.235
Aufträge an Gerichtsvollzieher	3.223	1.664
Drittschuldnerpfändungen	1.564	860
Anträge auf Erzwingungshaft	1.812	775*

* Bei den Zahlungen auf die Erzwingungshaft handelt es sich um Vollzahlungen.

Positiver Jahresabschluss

2016 erwirtschafteten wir wieder einen Jahresüberschuss. Da wir als Behörde keine Gewinne machen dürfen, fließen die nicht benötigten Gelder an die Kommunen zurück.

Unsere immer wirtschaftlicher werdende Überwachungs- und Verwaltungsarbeit führt dazu, dass wir 2016 eines der besten Jahresergebnisse seit Verbandsgründung erzielt haben. Die Höhe stand bei Drucklegung noch nicht endgültig fest. Auf der Verbandsversammlung im April 2017 werden wir die Mitglieder über die genauen Zahlen informieren.

Die hohe Ertragskraft unseres Verbandes hängt mit unserem Wachstum zusammen. Je mehr Mitglieder wir haben, desto wirtschaftlicher können wir arbeiten. Die Gründe sind zum einen, dass die fixen Kosten sich auf mehr Schultern verteilen. Hierzu zählen zum Beispiel die Kosten für die Immobilie und zentrale Dienste. Zum anderen werden im Außendienst die Wege immer kürzer. Unsere Beschäftigten können also mehr überwachen, weil die Fahrzeiten kürzer werden.

Unser Mitgliederwachstum rührt unter anderem auch daher, dass die finanzielle Schwelle für einen Verbands-eintritt niedrig ist. Der Zweckverband ist größtenteils umlagefinanziert. Eine Grund- oder Investitionsumlage fällt für die Kommunen nicht an. Kosten entstehen nur dann, wenn die Gemeinden tatsächlich Leistungen in Anspruch nehmen. In der Praxis heißt das, gezahlt wird pro Überwachungsstunde und pro bearbeitetem Fall.

www.kvs-oberland.de

Die Rechtsbehelfsquote

Im Vergleich zum Vorjahr ging die Einspruchsrate 2016 spürbar zurück. Sie lag deutlich unterhalb der 5-Prozent-Marke.

Bei den 2016 verschickten Bußgeldbescheiden verzeichneten wir eine Rechtsbehelfsquote von 4,69 Prozent (2015: 5,25 Prozent). Damit sind jene gemeint, die Einspruch gegen den Tatvorwurf oder nur gegen die Gebühren und Auslagen im Bußgeldbescheid eingelegt haben. Diese niedrigen Rechtsbehelfszahlen sprechen für die Qualität unserer Überwachungsarbeit vor Ort und eine professionelle Verwaltung. Zumal die Anzahl der Bußgeldbescheide über die Jahre stetig gestiegen ist. So verschickten wir 2016 fast ein Viertel mehr Bußgeldbescheide als noch 2014. Ursache ist allerdings nicht eine sich verschlechternde Verkehrsmoral, sondern das Wachstum unseres Verbandes und der damit verbundene Anstieg an Überwachungsstunden.

Entwicklung der Bußgeldverfahren

	2015	2016
Bußgeldbescheide	27.729	31.495
durch „Wandlung“ (ursprünglich: Verstoß im Verwarnungsgeldverfahren)	23.320	26.423
durch Verstoß im Punktebereich	4.409	5.072
Einsprüche	1.391	1.398
fristgerecht	1.305	1.313
verspätet	86	85
Anträge auf gerichtliche Entscheidung gegen die Gebühren und Auslagen des Bußgeldbescheids	64	79
Rechtsbehelfsquote bei Einspruch o. Antrag auf gerichtliche Entscheidung	5,25 %	4,69 %
eingestellte Verfahren	242	217
durch Zweckverband	143	123
durch Justiz	99	94
abgegebene Verfahren an Staatsanwaltschaften und Amtsgerichte	368	487



Die Räume des Zweckverbandes in Bad Tölz

Der Zweckverband

Der Zweckverband verfolgt und ahndet für seine Verbandsmitglieder Ordnungswidrigkeiten nach § 24 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Das macht er in gleicher Weise wie die Dienststellen der Bayerischen Landespolizei. Dies betrifft:

1. die Verstöße, die im ruhenden Verkehr festgestellt werden,
2. die Verstöße gegen die Vorschriften über die zulässige Geschwindigkeit von Fahrzeugen betreffen,
3. die Verstöße, die Verkehrsordnungswidrigkeiten betreffen, welche in unmittelbarem Zusammenhang stehen mit den verkehrsrechtlichen Anordnungen folgender Verkehrszeichen der Anlagen 2 und 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO):
 - a) Zeichen 220 (Einbahnstraße) in Verbindung mit Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt), soweit die Verkehrsordnungswidrigkeit durch Radfahrer begangen wird,
 - b) Zeichen 237 (Radweg),
 - c) Zeichen 239 (Gehweg),
 - d) Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg),
 - e) Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Gehweg),
 - f) Zeichen 242.1 und 242.2 (Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs),
 - g) Zeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße),
 - h) Zeichen 325.1 und 325.2 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs),
4. die Verstöße, die von Radfahrern auf Gehwegen begangen werden.

Weitere Aufgaben des Zweckverbandes sind die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG (Bußgeldstelle).



v.l.n.r.: **Josef Janker**, Verbandsvorsitzender und Erster Bürgermeister von Bad Tölz, **Michael Braun**, Verbandsgeschäftsführer

Die Verbandsführung

Die politische Verantwortung für den Zweckverband trägt Josef Janker, Verbandsvorsitzender und Erster Bürgermeister von Bad Tölz. Seine Stellvertreterin ist Barbara Bogner, Erste Bürgermeisterin von Sauerlach. Geschäftsführer des Zweckverbandes ist Michael Braun.

www.kvs-oberland.de

10 JAHRE ZWECKVERBAND – EIN ERFOLG, DER UNSEREN MITARBEITERN GEBÜHRT

Hier posieren einige Team-Mitglieder für eine Fotoserie, die 2014 anlässlich des Umzugs in die neue Zweckverbands-Zentrale gemacht wurde. Die Bilder schmücken heute die Wände im Foyer und in den offenen Arbeitsbereichen.



10 Jahre wachsam – für ein faires Miteinander von Autofahrern, Fußgängern und Radlern

IMPRESSUM

Verantwortlich im
Sinne des Presserechts:
Michael Braun

Zweckverband Kommunale
Verkehrssicherheit Oberland
Prof.-Max-Lange-Platz 9
83646 Bad Tölz
Telefon: (08041) 79269-0
E-Mail: info@kvs-oberland.de
www.kvs-oberland.de

Redaktion und Text:
Tina Löhr

Gestaltung:
d-signbureau
Matthias Schilling

Fotos:
— Andreas Huber
— Bayerisches Staatsministerium
des Innern, für Bau und Verkehr
— Stadt Wasserburg am Inn
— ZV KVS Oberland

Druck:
Kastner & Callwey
Medien GmbH
Jahnstraße 5
85661 Forstinning

