

Konzeption für die Überwachung des ruhenden Verkehrs

In seiner Sitzung am 09.06.1999 hat der Haupt- und Finanzausschuss ein Konzept für die Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Außendienst zur Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs zukünftig auf der Grundlage der Zielsetzung dieses Konzeptes einzusetzen.

Aufgrund einer veränderten personellen Situation und veränderten Schwerpunkten für die Arbeit der Verkehrsüberwachung ist eine Überarbeitung und Aktualisierung dieses Konzeptes erforderlich.

Die Überwachung des ruhenden Straßenverkehrs stellt eine der Hauptleistungen innerhalb des Produktes „Öffentliche Sicherheit und Ordnung“ dar. Die Bedeutung dieser Aufgabe spiegelt sich auch im Ressourcenverbrauch (Bezug zum Dopischen Haushalt) wieder. Gerade aus diesem Grund ist es wichtig, die vorhandenen Ressourcen zielgerichtet und effektiv einzusetzen. Die nachfolgende Konzeption dient dazu, die mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu verfolgenden Ziele zu konkretisieren und eine entsprechende Verwendung der eingesetzten Mittel zu ermöglichen.

1. Gesetzliche Grundlagen

In diesem Zusammenhang sind zwei Rechtsgebiete voneinander zu unterscheiden:

1.1. Straßenrecht

Das Straßenrecht gehört zur Gesetzgebungskompetenz der Länder. Es befasst sich u.a. mit den Rechtsverhältnissen an den dem öffentlichen Verkehr formell gewidmeten oder zu widmenden Grundflächen und regelt u.a. die grundsätzliche Ermächtigung zur Benutzung der Verkehrsflächen. Das Straßenrecht bildet somit die Voraussetzung für das Straßenverkehrsrecht

1.2 Straßenverkehrsrecht

Das Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht und setzt sich u.a. aus Verwaltungs-, Zivil-, Polizei- und Ordnungswidrigkeitenrecht zusammen. Es ordnet als Ordnungsrecht die Benutzungsregeln der öffentlichen Verkehrsflächen (auch solcher ohne wegerechtliche Widmung) und will den Gefahren, Behinderungen und Belästigungen von Verkehrsteilnehmern und Dritten durch den Verkehr entgegenwirken und einen optimalen Ablauf gewährleisten.

- Straßenverkehrsgesetz (StVG)

Das StVG enthält neben Regelungen über die Zulassung der Personen und Fahrzeuge zum öffentlichen Straßenverkehr und anderer Rechtsfragen sowie der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften die Grundlagen der Verkehrsordnungswidrigkeiten und deren Rechtsfolgen.

- Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die StVO beruht auf der Ermächtigung in § 6 Abs. 1 StVG. Sie gilt unmittelbar nur im öffentlichen Verkehrsraum, nicht jedoch für das Verhalten auf Privatgrund. Die StVO enthält die für den ruhenden sowie für den fließenden Verkehr geltenden Verkehrsregeln und regelt abschließend die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zur Verkehrslenkung und die Zeichen und Weisungen der Polizei. Sie hat den Zweck, den öffentlichen Verkehr zu regeln und zu lenken.

regeln

1.3 Zuständigkeiten

Gem. § 1 Abs. 1 der Verordnung zur Bestimmung der für die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen Verwaltungsbehörden vom 25. September 1979 (Fn 1) ist die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24 und 24a des Straßenverkehrsgesetzes primär den Kreisordnungsbehörden übertragen. Abweichend davon ist gem. § 1 Abs. 3 gl. Verordnung den örtlichen Ordnungsbehörden die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Straßenverkehr übertragen. Das gilt nicht für Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Straßenverkehr, die durch die Polizeibehörden verfolgt werden.

1.4 Bußgeldkatalog

Die Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) enthält die maßgeblichen Ahndungsvorschriften für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 und § 24a StVG :

- die Erteilung einer Verwarnung (§ 56 OWiG) für Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, für die im Bußgeldkatalog ein Regelsatz bis zu 35 Euro bestimmt ist und ein Verwarnungsgeld erhoben wird (§ 1 Abs. 1 BKatV),
- die Regelsätze für Geldbußen (Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24 und 24a StVG),
- die Anordnung des Fahrverbots nach § 25 StVG .

Die im Bußgeldkatalog bestimmten Beträge sind Regelsätze, die von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen ausgehen (§ 1 Abs. 2 BKatV).

Der Bundeseinheitliche Tatbestandskatalog Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten wird vom Kraftfahrt-Bundesamt herausgegeben und im Verkehrsblatt als amtliches Druckwerk veröffentlicht. Er ist in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Der Tatbestandskatalog enthält Tatbestände des Bußgeldkataloges sowie weitere häufig vorkommende Tatbestände von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (z.B. StVO, FeV, StVZO, Ferienreise-VO, IntKfzV).

Auf weitere spezialgesetzliche Vorschriften wird im Zuge der nachfolgenden Ausführung eingegangen.

2. Zielsetzungen der Verkehrsüberwachung in Meerbusch

2.1 Allgemeine Ausführungen zur Beachtung von Verkehrsvorschriften

Sinn und Zweck der Straßenverkehrsordnung ist es, den öffentlichen Verkehr zu regeln und zu lenken. Dabei soll Gefahren, Behinderungen und Belästigungen von Verkehrsteilnehmern und Dritten durch den Verkehr entgegengewirkt und ein möglichst optimaler Ablauf gewährleistet werden.

Die in § 1 StVO normierten Grundregeln für die Teilnahme am öffentlichen Verkehr

- ständige Vorsicht
- gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer

bedingen die Pflicht zur Beachtung der Verkehrsregeln und Verkehrszeichen, die eine Ergänzung zu den allgemeinen Verkehrsvorschriften darstellen. Eigene Wünsche und Bedürfnisse des einzelnen Verkehrsteilnehmers treten gegenüber der o.g. Grundregel, auch im Interesse der verkehrsschwachen Menschen (Kinder, Behinderte, etc.), zurück.

2.2 Überwachungsgrundsätze

Die Überwachungsmaßnahmen der Verkehrsüberwachung unterliegen dem in den §§ 47 Abs. 1 und 53 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) normierten Opportunitätsgrundsatz. Diesem Grundsatz folgend liegt die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Verfolgungsbehörde. Es besteht jedoch kein Verfolgungszwang.

So ist von der Verfolgungsbehörde nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten eine Abwägung dergestalt vorzunehmen, dass ein angemessenes Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Einsatz des dazu zur Verfügung stehenden Instrumentariums erreicht wird. Die Verfolgungsbehörde kann demnach nach pflichtgemäßem Ermessen darüber entscheiden, **ob** und **wie** sie auf festzustellende Ordnungswidrigkeiten reagiert.

Das Ziel der Verkehrsüberwachung – die Verbesserung der Verkehrssicherheit – kann z.B. auch durch eine beschränkte, aber gezielte Überwachung und Ahndung bestimmter Zuwiderhandlungen im ruhenden Straßenverkehr eher erreicht werden als durch eine gleichmäßige Überwachung sämtlicher Halt- und Parkverbote im gesamten Stadtgebiet. Hauptsächlich kann die Überwachung ungefährlicher Formalverstöße gegenüber der Überwachung von Ordnungswidrigkeiten mit unmittelbarer Auswirkung auf andere Verkehrsteilnehmer zurückgestellt werden.

Eine Verkehrsüberwachung darf im Hinblick auf den o.g. Opportunitätsgrundsatz auch nicht an fiskalischen Gesichtspunkten ausgerichtet werden. Eine derartige Zielsetzung würde einerseits bei den Verkehrsteilnehmern zu einem Vertrauensverlust in die Objektivität der Überwachungskräfte führen. Andererseits kann hier bereits aufgrund der sachfremden Erwägungen ein sog. Ermessensfehlgebrauch vorliegen.

Für den Einzelfall bedeutet das, dass die Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung aus rechtsstaatlichen Erwägungen (Gleichbehandlungsgrundsatz) zwar grundsätzlich gehalten sind, in allen Fällen vollendeter Verkehrsordnungswidrigkeiten gebührenpflichtige Verwarnungen auszusprechen. In den Fällen, in denen die Verkehrsordnungswidrigkeit, z.B. durch Ansprache des Fahrzeugführers, abgewendet werden kann, ist von einer Verwarnung mit Verwarnungsgeld abzusehen.

Für die Gesamtaufgabe bedeutet das, dass die Verkehrsüberwachung im Gebiet der Stadt Meerbusch unter Beachtung der Reihenfolge der nachfolgend aufgeführten Zielsetzungen erfolgt.

3. Ziele der Verkehrsüberwachung

Ausgehend von diesen Grundüberlegungen sind die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung an folgenden konkreten Zielen auszurichten:

3.1 Erhöhung der Verkehrssicherheit

3.1.1 Schutz sensibler Bereiche

Alle Verkehrsteilnehmer, vor allem jedoch Kinder, sonstige Fußgänger, Radfahrer und schwerbehinderte Personen, sollen vor Gefahren und Beeinträchtigungen, die durch ordnungswidrig abgestellte Kraftfahrzeuge hervorgerufen werden, geschützt werden. Daher werden besonders die nachfolgend aufgeführten Bereiche intensiv überwacht:

- Umgebung von Schulen (insb. Grundschulen)
- Ausgewiesene Schulwege
- Umgebung von Kindergärten

Gem. dem Gem. RdErl. d. Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr, des Kulturministeriums und des Innenministeriums vom 18.08.1994 gehört es zu den wichtigsten Zielen der Verkehrspolitik, die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern auf ihrem täglichen Weg von und zur Schule zu erhöhen.

Zu diesem Zweck sind von den Städten und Gemeinden Schulwegpläne anzufertigen. Diese Schulwegpläne werden von der Straßenverkehrsbehörde zusammen mit dem Schulträger, den Schulen, der Kreispolizeibehörde und der Verkehrswacht erarbeitet. Sie zeigen möglichst sichere Wege auf und werden den Eltern bei der Einschulung ihrer Kinder mitgeteilt.

Zur Sicherung der Schulwege kommen neben baulichen Maßnahmen auch die Anordnung von Verkehrszeichen, u.a. von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Haltverboten, in Betracht.

Die für die Meerbuscher Schulen erarbeiteten Schulwegpläne sind u.a. über den städtischen Internetauftritt abzurufen.

Eine vordringliche Aufgabe der Verkehrsüberwachung ist es, im unmittelbaren Umfeld der Grundschulen sowie entlang der ausgewiesenen Schulwege die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Regelungen für den ruhenden Straßenverkehr zu kontrollieren. Auch in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2002 wird gefordert, das Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen zu unterbinden.

Zumindest für das Umfeld der Kindergärten wird aufgrund der ähnlich gelagerten Gefahrenlage nach den gleichen Kriterien verfahren.

3.1.2 Schutz besonders gefährdeter Bereiche

- Geh- und Radwege
- Haltverbotsbereiche
- Fußgängerzonen
- verkehrsberuhigte Bereiche

Der Fußgängerverkehr ist für das innerörtliche Verkehrsgeschehen immens wichtig. Ohne den Fußgängerverkehr wäre städtisches Leben, auch mit wirtschaftlichen Auswirkungen, nur sehr eingeschränkt möglich. Fußgänger beleben die Städte. Auch das Funktionieren des ÖPNV ist ohne Fußgängerverkehr undenkbar, da fast alle Fahrgäste zu Fuß den ÖPNV erreichen.

Die Bedingungen für Fußgänger sind bereits jetzt - im Vergleich zum fließenden Verkehr - äußerst bescheiden. Häufig stehen ihnen lediglich Restflächen zur Verfügung. Viele breite Gehwege werden heute zum Parken oder für Radwege genutzt.

Umso wichtiger ist hier die Aufgabe der Verkehrsüberwachung, die dem Fußgänger wie auch den Radfahrern zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen von Kraftfahrzeugen freizuhalten. Rad- und Gehwege sind sog. Sonderwege und dürfen (und müssen) von den Teilnehmern dieser Verkehrsart benutzt werden. Fußgänger dürfen auf Gehwegen frei gehen, stehen und sich anderweitig bewegen und müssen mit Gefährdungen durch Fahrzeuge nicht rechnen. Gleiches gilt für Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche.

Die Überwachung der entweder durch Beschilderung angeordneten oder aber sich durch die örtlichen Gegebenheiten ergebenden Halt- und Parkverbote ist erforderlich, um die sich aus den jeweiligen Haltvorgängen ergebenden Gefährdungen und Belästigungen zu verhindern. Beispielhaft sei an die dieser Stelle z.B. das Halten an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen sowie im Bereich von scharfen Kurven angesprochen. Das Haltverbot an engen Straßenstellen dient der Sicherstellung ausreichenden Raumes für den fließenden Verkehr. Gerade durch Zuwiderhandlungen gegen dieses Haltverbot kann es im Einsatzfall zu Behinderungen und entsprechenden Verzögerungen von Feuerwehr- und anderen Rettungsfahrzeugen kommen, die nicht zu tolerieren sind.

3.1.3 Überwachung von Problembereichen

- Feuerwehruzufahrten
- Feuerwehrebewegungszonen
- Behindertenparkplätze

Vor Feuerwehruzufahrten besteht ein Haltverbot, sofern sie durch ein amtliches, also auf Veranlassung der zuständigen Behörde aufgestelltes Schild, gekennzeichnet sind.

Gem. § 5 Abs. 1 BauO NRW ist von öffentlichen Verkehrsflächen insb. für die Feuerwehr ein gradliniger Zu- oder Durchgang zu schaffen

1. zur Vorderseite rückwärtiger Gebäude
2. zur Rückseite von Gebäuden, wenn eine Rettung von Menschen außer vom Treppenraum nur von der Gebäuderückseite aus möglich ist.

Nach den Bestimmungen des § 5 Abs. 2 und 5 BauO NRW sind dazu ggfs. Zu- und Durchfahrten und befahrbare Flächen herzustellen.

Gem. § 5 Abs. 6 BauO NRW sind die Zu- und Durchfahrten nach Abs. 2 sowie die befahrbaren Flächen nach Abs. 5 ständig freizuhalten sowie zu kennzeichnen. Kraftfahrzeuge dürfen in den Zu- und Durchfahrten sowie auf den befahrbaren Flächen nicht abgestellt werden.

Zuwiderhandlungen stellen nach § 84 Abs. 1 Nr. 1 BauO NRW eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einem Bußgeld bis zu 50.000 € geahndet werden kann.

Hier greifen Zuständigkeiten nach dem Straßenverkehrsrecht und Zuständigkeiten nach dem Bauordnungsrecht ineinander.

Damit Feuerwehruzufahrten ihren Zweck, ungehinderte Zufahrt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr zu privaten Gebäuden, erfüllen können, kann nicht geduldet werden, dass diese Zufahrten durch haltende oder parkende Fahrzeuge blockiert werden.

Die StVO regelt den öffentlichen Verkehr, das Haltverbot vor und in Feuerwehruzufahrten gilt folglich auch nur auf öffentlichem Verkehrsgrund. Daher regelt die BauO NRW analog für private Flächen ein Haltverbot für entsprechend gekennzeichnete Zu- und Durchfahrten sowie befahrbare Flächen für die Feuerwehr. Die Überwachung obliegt zwar den unteren Bauaufsichtsbehörden, aus Zweckmäßigkeitserwägungen wird diese Aufgabe im Gebiet der Stadt Meerbusch aber ebenfalls durch Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung wahrgenommen.

„Es entspricht der Lebenserfahrung, dass mit der Entstehung eines Brandes praktisch jederzeit gerechnet werden muss. Der Umstand, dass in vielen Gebäuden jahrzehntelang kein Brand ausbricht, beweist nicht, dass keine Gefahr besteht, sondern stellt für den Betroffenen einen Glücksfall dar, mit dessen Ende jederzeit gerechnet werden muss.“ (OVG Münster, Az.: 10 A 363/86 vom 10.12.1987)

Ausgehend davon und in Anbetracht der durch einen potentiellen Brand gefährdeten hochrangigen Rechtsgüter Leben und Gesundheit stellt die Überwachung dieser Bereiche eine vordringliche Aufgabe der Verkehrsüberwachung dar. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass in diesen Fällen zur Abwehr der konkreten Gefahrenlage, aber auch aus generalpräventiven Gründen, ein sofortiges Abschleppen der dort parkenden Fahrzeuge anzuordnen sein wird.

Das Straßenverkehrsrecht hat die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass die Straßenverkehrsbehörden den Behinderten die ihren persönlichen Verhältnissen angepassten Vergünstigungen im ruhenden Verkehr gewähren können. So können durch Aufstellen von entsprechenden Verkehrszeichen allgemeine Sonderparkflächen sowie personenbezogene Einzelparkplätze für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und für Blinde geschaffen werden.

Dem berechtigten Personenkreis wird von der Straßenverkehrsbehörde durch besondere Genehmigung das Parken über die allgemeinen Verkehrsregeln hinaus gestattet und es werden amtliche Parkausweise ausgestellt. Dieser Parkausweis dient als Nachweis für die rechtmäßige Inanspruchnahme der Parkerleichterungen.

Um der besonderen Situation von schwerbehinderten Personen gerecht zu werden, ist die Überwachung der beschilderten Behindertenparkplätze als Serviceleistung für den begünstigten Personenkreis ebenfalls dringend geboten. In der Praxis lässt sich oftmals feststellen, dass ausgewiesene Behindertenparkplätze gerade für kurzzeitige Haltvorgänge zu Unrecht in Anspruch genommen werden. Behinderte Personen sind jedoch aufgrund ihrer körperlichen Beeinträchtigungen darauf angewiesen, gerade diese Parkflächen in Anspruch nehmen zu können. Behindertenparkplätze weisen gegenüber normalen Parkflächen in der Regel eine Breite von 3,50 m auf, damit z.B. Rollstuhlfahrern ausreichend Platz zur Verfügung steht, um ungehindert ein- oder aussteigen zu können.

Auch hier wird aus generalpräventiven Gründen das sofortige Abschleppen dort unberechtigt parkender Fahrzeuge anzuordnen sein.

3.2 Sonderaktionen

Hierunter sind Schwerpunktmaßnahmen und andere Sonderaktionen zu verstehen, die durch das Parkverhalten der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich bestimmter Bereiche oder aber bestimmter, gehäuft auftretender Zuwiderhandlungen im ruhenden Straßenverkehr bedingt sind.

Beispielhaft kann hier auf das Parken in gesperrten Straßen (z.B. Wirtschaftswege, die für den landwirtschaftlichen Verkehr freigehalten werden müssen) oder aber die Überwachung der Festsetzungen des Landschaftsplanes des Rhein-Kreises Neuss, Teilabschnitt III, genannt werden.

In den durch den o.g. Landschaftsplan festgesetzten Landschaftsschutzgebieten ist es u.a. verboten, mit Kraftfahrzeugen außerhalb der befestigten oder gekennzeichneten Straßen, Fahrwege, Park- oder Stellplätzen und Hofräumen zu fahren oder diese dort abzustellen. In den festgesetzten Naturschutzgebieten ist es u.a. verboten, Kraftfahrzeuge, Wohnwagen, wohnwagenähnliche Anlagen oder Zelte auf- oder abzustellen.

Besonders in den Sommermonaten ist festzustellen, dass Erholungssuchende und Ausflügler ihre Kraftfahrzeuge ohne Rücksicht auf diese Festsetzungen innerhalb von Natur- und Landschaftsschutzgebieten abstellen, teilweise wird bis an das Rheinufer herangefahren.

Hier soll durch gezielte, schwerpunktmäßige Überwachung diesen Zuwiderhandlungen entgegengewirkt werden. Diese Maßnahmen verstehen sich als Dienstleistung für die Belange des Naturschutzes sowie für alle Erholungssuchende, die ein Interesse am Erhalt der festgesetzten Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete haben.

3.3 Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist auch ein Instrument zur Verhinderung des sog. Dauerparkens. In Bereichen, in denen durch entsprechende Beschilderung die Benutzung der Parkscheibe vorgeschrieben ist, soll für einen zeitnahen und kurzfristigen Umschlag der parkenden Kraftfahrzeuge gesorgt werden. Die Überwachung dieser Regelungen stellt somit eine Dienstleistung für den Bürger als Kunden des örtlichen Einzelhandels und somit auch für die betroffenen Gewerbetreibenden dar.

4. Personelle Situation

Derzeit werden für den Außendienst im Rahmen der Verkehrsüberwachung 2 Teilzeitkräfte (à 19,25 Std.), 1 Vollzeitkraft sowie 1 Vollzeitkraft zu 50 % eingesetzt.

Durch die Ganztagskräfte wird die Krankheits- und Urlaubsvertretung für den allgemeinen Ermittlungsdienst des FB 1 wahrgenommen.

Die Arbeitszeiten der Überwachungskräfte sind durch Dienstpläne festgelegt. Danach ist auch von jeder Überwachungskraft an jedem zweiten Samstag Dienst zu verrichten.

5. Konzeption

Einen Schwerpunkt für die Überwachung des ruhenden Verkehrs stellt nach wie vor der Stadtteil Buderich dar.

Die Vielzahl der sensiblen Bereiche (Schulen, Kindergärten), das Zusammentreffen verschiedener Verkehrssysteme mit starker Frequentierung (Fußgänger, Fahrradverkehr,

motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) wie auch der hohe Anteil der durch Parkscheibenregelungen zeitlich befristeten Parkmöglichkeiten (Dr.-Franz-Schütz-Platz, Moerser Straße, Düsseldorfer Straße und Oststraße) machen eine konstante Überwachung erforderlich.

Entsprechend der unter Pkt. 3 dargestellten Reihenfolge der mit der Verkehrsüberwachung verfolgten Ziele wird daher in Büberich regelmäßig durch zwei Teilzeitkräfte die Verkehrsüberwachung durchgeführt.

Im Stadtteil Osterath erfolgt die Verkehrsüberwachung durch eine Teilzeitkraft.

Die Verkehrsüberwachung im Stadtteil Lank, in den Rheingemeinden sowie unterstützend im gesamten übrigen Stadtgebiet wird durch eine Vollzeitkraft wahrgenommen.

Basierend auf konkreten Dienstzeitregelungen wird den Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung eine flexible, eigenverantwortliche Ausgestaltung der Arbeitszeiten in bestimmten Zeitfenstern eingeräumt. Dies hat zum Vorteil, dass die Teilzeitkräfte die Kontrollgänge so gestalten können, dass einzelne Bereiche / Gebiete nicht im gleichmäßigen Rhythmus, sondern zu verschiedenen Zeiten über den Tag verteilt überwacht werden. Damit wird verhindert, dass die Dienstzeiten der Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung in der Bevölkerung weitgehend bekannt werden und sich der einzelne Verkehrsteilnehmer in seinem Parkverhalten darauf einstellen kann.

Darüber hinaus werden bei entsprechendem Bedarf erforderliche Schwerpunktmaßnahmen, ggfs. unter Beteiligung mehrerer Überwachungskräfte, durchgeführt. Dies betrifft auch die Verkehrsüberwachung in den späten Abendstunden bzw. an Wochenenden. Bislang werden zu diesen Zeiten bei Bedarf lediglich zeitlich befristete Aktionen durchgeführt, jedoch keine regelmäßigen Überwachungsmaßnahmen. Festgestelltem Überwachungsbedarf konnte mit diesen Maßnahmen bislang entsprochen werden.