



LAND BRANDENBURG

**Ministerium des Innern  
und für Kommunales**  
Kommunales Prüfungsamt

**Prüfvermerk**  
**zur Querschnittsprüfung in den unteren Straßenverkehrsbehörden**  
**der Landkreise im Land Brandenburg**  
**Landkreis Uckermark**

Potsdam, den 20. September 2019  
3.KPA-393-84-73

<b>Tz.</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
1	Vorbemerkungen.....	4
2	Allgemeines.....	5
3	Basisdaten des Landkreises Uckermark .....	6
4	Personalausstattung .....	7
5	Entwicklung der Personalausgaben .....	8
6	Personalausgabendeckungsgrad im Verkehrslenkbereich .....	9
7	Erhebung der Vorgangs- und Fallzahlen.....	10
8	Vorgangs- und Fallzahlenbezogene Kennzahlen im Bereich Verkehrslenkung .....	17
9	Schlussbemerkungen.....	17

## Anlagenverzeichnis

---

- Anlage 1** Ausgaben und Stellen im Bereich Verkehrslenkung des Landkreises Uckermark im Jahr 2014
- Anlage 2** Ausgaben und Stellen im Bereich Verkehrslenkung des Landkreises Uckermark im Jahr 2015
- Anlage 3** Ausgaben und Stellen im Bereich Verkehrslenkung des Landkreises Uckermark im Jahr 2016

## 1 Vorbemerkungen

Die finanzielle Lage der Landkreise ist seit Jahren aufgrund unterschiedlichster Ursachen angespannt. Vor diesem Hintergrund sind strategische Entscheidungen in den Kreisverwaltungen von großer Bedeutung. Dies setzt allerdings eine Analyse und Bewertung der wirtschaftlichen Situation gerade auch in Teilbereichen voraus.

Das Ziel der vergleichenden Untersuchung besteht darin, auf vergleichender Basis Erkenntnisse über die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenwahrnehmung im Bereich der Verkehrslenkung und der Verkehrssicherheit in den Landkreisen zu gewinnen. Dies ist vor allem möglich, wenn Grunddaten erhoben, ausgewertet und zu Kennzahlen gebündelt werden.

Im Weiteren sollen durch die Ermittlung von vergleichbaren Kennzahlen Auffälligkeiten und Schwachstellen benannt, Ursachen und Zusammenhänge analysiert und Maßnahmen zu deren Beseitigung vorgeschlagen werden.

Das Kommunale Prüfungsamt (KPA) untersuchte daher im Rahmen einer Querschnittsprüfung im Zeitraum vom 16. Mai 2018 bis 18. Mai 2018 die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Uckermark. Schwerpunkte der Prüfung waren die Personalausstattung, die Personalausgaben sowie die fallzahlenmäßige Erfassung der Tätigkeiten in diesem Bereich.

Um Entwicklungen und Tendenzen aufzeigen zu können, umfasst der Prüfungszeitraum die Haushaltsjahre 2014 bis 2016.

Nach Abschluss der Prüfungen in allen Landkreisen des Landes Brandenburg werden die Einzelergebnisse ausgewertet. Vergleich, Analyse und Empfehlungen werden dann in einem Querschnittsbericht zusammengefasst.

Im Folgenden werden die Daten und Feststellungen der örtlichen Erhebung im Landkreis Uckermark dargestellt.

## 2 Allgemeines

Der öffentliche Straßenverkehr ist jeglicher Verkehr, der auf Flächen, die der Allgemeinheit zu Verkehrszwecken offenstehen, stattfindet. Verkehrsteilnehmer ist jeder, der diese Flächen benutzt. Wegen seines Gefährdungspotentials ist die Teilnahme am Straßenverkehr ordnungsrechtlich stark reglementiert. Die Bedürfnisse Einzelner nach Mobilität sollen keine Schäden für Dritte verursachen. Mit der Durchsetzung und Überprüfung der einschlägigen Vorschriften soll dies verhindert werden. Zu den wichtigsten Vorschriften gehören das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO).

Während die oberste Straßenverkehrsbehörde im Land Brandenburg für Grundsatzangelegenheiten der Straßenverkehrsordnung zuständig ist, nehmen die unteren Straßenverkehrsbehörden die Aufgaben nach der Straßenverkehrsordnung und der Ferienreiseverordnung wahr. Zu den unteren Straßenverkehrsbehörden gehören der Landesbetrieb Straßenwesen, die Landkreise und die kreisfreien bzw. großen kreisangehörigen Städte. Die unteren Straßenverkehrsbehörden sind Ansprechpartner von Bürgern und juristischen Personen. Anträge, die Angelegenheiten der Straßenverkehrsordnung betreffen, werden von ihnen in eigener Zuständigkeit bearbeitet.

Die Straßenverkehrsbehörden haben zusammen mit den Trägern der Straßenbaulast und der Polizei die Ordnung und Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Sie können durch verkehrslenkende Maßnahmen wie etwa durch die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Verkehr beschränken oder verbieten und umleiten. Darüber hinaus sind sie befugt, in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Vorschriften der StVO zu genehmigen.

Gemäß dem Gesetz zur Erprobung der Abweichung von landesrechtlichen Standards in Kommunen des Landes Brandenburg besteht seit dem Jahr 2006 für Kommunen die Möglichkeit im eigenen Gemeindegebiet die Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörde versuchsweise wahrzunehmen. Im Landkreis Uckermark machte davon die Stadt Prenzlau Gebrauch und erfüllte einen Teil der Aufgaben der unteren Straßenverkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit. Dabei handelt es sich überwiegend um Angelegenheiten, die sich auf Anord-

nungen von verkehrslenkenden Maßnahmen erstrecken sowie um die Genehmigung von Ausnahmen.

Im Rahmen der Kreisgebietsreform im Dezember 1993 verlor die Stadt Schwedt/Oder ihren kreisfreien Status und wurde in den neu gebildeten Landkreis Uckermark eingegliedert. Seit dieser Zeit erfüllt die Stadt Schwedt/Oder als große kreisangehörige Stadt die Aufgaben im Bereich Verkehrslenkung in eigener Regie.

### 3 Basisdaten des Landkreises Uckermark

Zur Ermittlung von Kennzahlen hat das KPA für die geprüften Kalenderjahre u. a. die Angaben zur Bevölkerung im Landkreis erhoben. Die zugrunde gelegten Einwohnerzahlen beruhen auf den durch das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AFS) ermittelten Daten auf Basis des Zensus vom 9. Mai 2011 und wurden den entsprechenden Jahrbüchern des AFS -Stand 31.12.- entnommen.

Für den Landkreis Uckermark wurden die folgenden Daten ermittelt:

#### Übersicht 1

<b>Einwohnerzahlen jeweils zum Stichtag 31.12. des Jahres</b>			
<b>Jahr</b>	<b>Anzahl der Einwohner im Landkreis</b>	<b>Anzahl der Einwohner in den Städten Prenzlau und Schwedt/Oder</b>	<b>Anzahl der Einwohner im Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkungsbehörde des Landkreises</b>
<b>2014</b>	120.829	49.343	71.486
<b>2015</b>	121.014	49.537	71.477
<b>2016</b>	120.878	49.461	71.417

Da die Städte Prenzlau und Schwedt/Oder die Aufgaben der Verkehrslenkung im Prüfungszeitraum weitestgehend in eigener Zuständigkeit durchgeführt haben, wurde die Einwohnerzahl des Landkreises um die Einwohnerzahlen der o. g. Städte bereinigt.

#### 4 Personalausstattung

Die Aufgaben für den Bereich Verkehrslenkung werden im Landkreis Uckermark innerhalb des Dezernates I im Ordnungsamt und dort im Sachgebiet Straßenverkehr wahrgenommen. Im Jahr 2016 waren zum Stichtag 31.12. insgesamt vier Bedienstete in diesem Aufgabengebiet tätig. Die Aufgabenbearbeitung der verkehrslenkenden Maßnahmen ist regional verteilt. Darüber hinaus gibt es davon noch abweichende Sonderzuständigkeiten, bei denen die Vorgänge aufgabenbezogen bearbeitet werden.

Das KPA hat bei seiner Prüfung im Verkehrslenkungsbereich lediglich sachbearbeitende Tätigkeiten sowie anteilig Leitungstätigkeiten berücksichtigt. Es wurden keine Querschnittsaufgaben wie z. B. die Haushaltssachbearbeitung oder Sekretariat anteilmäßig hinzugerechnet. Auf diese Weise hat das KPA daraus eine Personalquote ermittelt. Diese gibt Aufschluss darüber, wie viel Personal der Landkreis Uckermark in Abhängigkeit zu seiner Einwohnerzahl für die Aufgabenerledigung einsetzt. Da die Bedingungen in den einzelnen Landkreisen des Landes Brandenburg teilweise nicht nur unerheblich voneinander abweichen, ist die Personalquote im Vergleich nur ein Indiz für die Effizienz und Effektivität der Aufgabenerledigung.

Um eine interkommunale Vergleichbarkeit der Stellen- und Arbeitszeitanteile zu gewährleisten, waren insbesondere folgende Besonderheiten zu berücksichtigen:

- die Beschäftigungszeit innerhalb des Jahres bei Stellenänderungen,
- die Berücksichtigung von Ausfallzeiten aufgrund von Mutterschutz- und Kindererziehungszeiten,
- Krankheitsbedingte Ausfälle von mehr als zwei Monaten,
- Teilzeitbeschäftigungen und
- die An- bzw. Abwesenheitszeiten von Beschäftigten in Altersteilzeitmodellen.

Eine genaue Übersicht der Vollzeitstellen ist den Anlagen 1 bis 3 zu entnehmen. Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der Personalquote in den Jahren 2014, 2015 und 2016:

## Übersicht 2

<b>Entwicklung der Vollzeitstellen im Bereich Verkehrslenkung</b>				
<b>Jahr</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Ø 2014-2016</b>
<b>Vollzeitstellen (bereinigtes Ist)</b>	2,69	2,61	1,92	2,41
<b>Veränderungen gegenüber dem Vorjahr</b>	-	-0,08 (-2,97%)	-0,69 (-26,44%)	-

Die Anzahl der Vollzeitstellen nahm im Zeitraum 2014 bis 2016 deutlich ab. Der Durchschnittswert lag im Betrachtungszeitraum bei 2,41 Vollzeitstellen.

Bezogen auf die Einwohnerzahl ergibt sich für die Entwicklung der Vollzeitstellen im Verkehrslenkungsbereich folgendes Bild:

## Übersicht 3

<b>Besetzte Vollzeitstellen je 10.000 Einwohner im Bereich Verkehrslenkung</b>			
<b>Stichtag</b>	<b>Vollzeitstellen</b>	<b>Anzahl der Einwohner im Landkreis</b>	<b>Vollzeitstellen je 10.000 Einwohner</b>
<b>31.12.2014</b>	2,69	71.486	0,38
<b>31.12.2015</b>	2,61	71.477	0,37
<b>31.12.2016</b>	1,92	71.417	0,27
<b>Ø</b>	<b>2,41</b>	<b>71.460</b>	<b>0,34</b>

## 5 Entwicklung der Personalausgaben

Die Personalausgaben einschließlich der anfallenden Sozialversicherungsabgaben, Beihilfen und Versorgungsumlagen hat das KPA für den untersuchten Bereich und Zeitraum ermittelt. Eine genaue Aufstellung der Personalausgaben ist in den Anlagen 1 bis 3 dargestellt.



Im Betrachtungszeitraum stellen sich die vorgenannten Ausgaben folgendermaßen dar:

#### Übersicht 4

Jahr	Entwicklung der Personalausgaben in Euro			
	2014	2015	2016	Ø 2014-2016
<b>Personalausgaben</b>	128.937	128.857	98.567	118.787
<b>Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozent</b>	-	-0,09	-23,51	-

Die Personalausgaben werden maßgeblich von der Entwicklung der Vollzeitstellen beeinflusst. Diese nahmen im Betrachtungszeitraum jedoch deutlich ab. Dies führte auch bei den Personalausgaben zu einem spürbaren Rückgang.

#### 6 Personalausgabendeckungsgrad im Verkehrslenkungsbereich

Der Personalausgabendeckungsgrad ergibt sich aus der Gegenüberstellung der Einnahmen der Verkehrslenkungsbehörde, welche überwiegend aus den Verwaltungsgebühren für Genehmigungen generiert werden und den Personalausgaben einschließlich der anfallenden Sozialversicherungsabgaben für die Bediensteten. Auf die Erhebung von Sach- und Gemeinkosten hat das KPA verzichtet. Bei den Sachausgaben sind insbesondere die Gebäudekosten erhebungstechnisch nur schwer zu berücksichtigen. Aufgrund sehr unterschiedlicher Gebäudestrukturen, fehlender Verkehrswerte sowie nicht speziell zuordenbarer Verbrauchskosten ist eine einheitliche Erfassung dieses Kostenblockes für Vergleichszwecke nicht sinnvoll möglich. Ähnliches gilt für die Gemeinkosten, welche bisher noch nicht nach einheitlichen vergleichbaren Kriterien durch die jeweiligen Landkreise ermittelt wurden.

Das KPA hat sich deshalb auf die Ermittlung eines Personalausgabendeckungsgrades für Vergleichszwecke beschränkt, welcher in der folgenden Übersicht dargestellt ist.

## Übersicht 5

Verkehrslenkungs- bereich Einnahmen/Ausgaben	Jahressummen in €			
	2014	2015	2016	Ø 2014-2016
Einnahmen	63.793	63.847	55.327	60.989
Personalausgaben	128.937	128.857	98.567	118.787
<b>Personalausgaben- deckungsgrad in %</b>	<b>49,5</b>	<b>49,5</b>	<b>56,1</b>	<b>51,3</b>

Anzumerken ist, dass Gebühren (nur) für ca. dreiviertel der Vorgänge erhoben werden dürfen und für bestimmte Gruppen von Antragstellern keine Gebührenpflicht besteht. Normgeber der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr ist der Bund. Im Interesse eines einheitlichen Verwaltungshandels macht das Land Brandenburg Vorgaben für die Anwendung des Gebührenrahmens. Daher können durch die Landkreise die Gebühren nicht ohne weiteres geändert werden, auch wenn hierfür eine Notwendigkeit gesehen werden würde.

## 7 Erhebung der Vorgangs- und Fallzahlen

Die Verkehrslenkungsbehörde ist insbesondere zuständig für die Beschilderung bei Baumaßnahmen, die Anordnung von Verkehrszeichen, Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrsordnung und die Erlaubnis von Veranstaltungen. Zu den vorrangigen Aufgaben gehören:

### **Anordnung zur Absicherung von Baustellen an/auf Straßen:**

Alle Arbeiten, die im öffentlichen Verkehrsraum stattfinden und diesen über den Gemeingebrauch hinaus in der einen oder anderen Weise einschränken, bedürfen einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Hierzu zählen z. B. Baustellen bzw. Baumaßnahmen an/auf Straßen einschließlich Wanderbaustellen. In der Regel werden diese Arbeiten nur bei Tageslicht durchgeführt, z. B. Kanalreinigung oder Markierungsarbeiten. Auch die Lagerung von Materialien, Kranaufstellungen oder die Aufstellung von Gegenständen wie z. B. Baugerüste, Bauzäune, Bauwagen, Container etc. gehört zu diesen Arbeiten. Unter öffentlichem Verkehrsgrund ist nicht nur die Fahrbahn an sich zu verstehen, sondern auch Rad- und Gehwege, unbefestigte Seitenstreifen, Parkbuchten, Parkplätze usw.

**Lichtzeichenanlagen:**

Ampeln werden fachlich als Lichtzeichenanlagen bezeichnet. Lichtzeichen sind Verkehrszeichen und gehen Vorrangregeln, vorrangregelnden Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen vor.

Unterschieden wird dabei in Knotenpunktlichtzeichenanlagen (Kreuzungen, Einmündungen), Engstellensignalisierung (z.B. Baustellenampeln) und Fußgängerlichtzeichenanlagen (Fußgängerampel). Die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage kommt in Frage, wenn sich wiederholt Unfälle ereignet haben, die durch eine Lichtsignalsteuerung hätten vermieden werden können und wenn sich andere Maßnahmen als wirkungslos erwiesen haben oder keinen Erfolg versprechen. Die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen setzt eine genaue Prüfung der örtlichen Gegebenheiten baulicher und verkehrlicher Art voraus und trägt auch nur dann zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs bei, wenn die Regelung unter Berücksichtigung der Einflüsse und Auswirkungen im Gesamtstraßennetz sachgerecht geplant wird.

**Beschilderung:**

Verkehrszeichen sind unterteilt in Gefahrenzeichen, Vorschriftszeichen, Richtzeichen und Zusatzzeichen. In der Regel werden sie rechts am Fahrbahnrand aufgestellt. Auch Markierungen auf der Straßenoberfläche (z. B. Fahrbahnbegrenzungen, Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn) enthalten Ge- und Verbote. Verkehrszeichen bedürfen der Anordnung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Hierzu gehören auch Wegweisungen.

**Veranstaltungen (Land, Wasser):**

Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsflächen wie Straßen, Parkplätzen oder Gehwegen sind erlaubnispflichtig. Zu den erlaubnispflichtigen Veranstaltungen zählen z. B. Motorsportveranstaltungen, Radrennen und Sportwettkämpfe, Wochen- und andere Märkte, Straßenfeste, Festumzüge, Volks- oder Radmärsche, Werbeveranstaltungen und Filmaufnahmen. Ebenso bedürfen sportliche Veranstaltungen, Wasserfestlichkeiten und sonstige Veranstaltungen auf schiffbaren Landesgewässern, die zu einer Ansammlung von Fahrzeugen führen oder die Schifffahrt beeinträchtigen können, einer Genehmigung durch die untere Straßenverkehrsbehörde.

**Gefahrguttransporte:**

Außerhalb von Autobahnen ist eine Fahrbestimmung für Gefahrgutbeförderungen erforderlich. Dies betrifft Güter der Anlage 1 der Gefahrgutverordnung und wenn dort die angegebene Masse je Beförderungseinheit überschritten wird oder bei der Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks.

Eine Fahrwegbestimmung kann für Einzelfahrten oder für eine bestimmte Anzahl von Fahrten erteilt werden. Der Fahrweg wird nur für den jeweiligen Landkreis bestimmt. Weitere notwendige Fahrwegbestimmungen müssen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der anderen Landkreise beantragt werden. Es besteht die Möglichkeit, dass die Straßenverkehrsbehörde hierfür eine Allgemeinverfügung erlässt. Nur bei Fahrten in gesondert geschützte Bereiche (Negativnetz) ist dann darüber hinaus noch eine gesonderte Genehmigung erforderlich.

**Schulwegsicherung:**

Unter Schulwegsicherung fallen alle Maßnahmen, die zur Sicherung der Verkehrsteilnehmer auf ihrem täglichen Schulweg beitragen. Die Maßnahmen erfolgen in Abstimmung mit der Kommune sowie der entsprechenden Einrichtung. Dazu zählen z. B. die Schaffung von Geschwindigkeitsmesspunkten vor Schul- und Kita- Einrichtungen, das Entschärfen von Gefahrenpunkten vor den Einrichtungen aber auch auf dem Weg dorthin (Querungshilfen, Einrichten von zeitlich begrenzten Halteverbotsbereichen usw.).

**Ausnahmegenehmigungen:**

Anschnallpflicht: Von der Anlegepflicht für Sicherheitsgurte können Personen befreit werden, wenn 1. das Anlegen aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist oder 2. die Körpergröße weniger als 150 cm beträgt. Kinder von 0 bis 12 Jahren bzw. bis zu einer Körpergröße von 1,50 m dürfen in Fahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die zugelassen und für das Kind geeignet sind. Für Familien mit mehr als 3 Kindern besteht die Möglichkeit, beim Straßenverkehrsamt eine Ausnahmegenehmigung von der Nutzung von Kinder-Rückhalteeinrichtungen zu beantragen. Die genannten Voraussetzungen gesundheitlicher Art sind durch eine ärztliche Bescheinigung nachzuweisen. In der ärztlichen Bescheinigung muss ausdrücklich bestätigt sein, dass der Antragsteller aufgrund des ärztlichen Befundes von der Gurtanlage befreit werden muss.

Bewilligung von Parkerleichterungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde: Bei diesen Personen wird davon ausgegangen, dass sie sich wegen der Schwere ihres Leidens dauernd nur mit fremder Hilfe oder nur mit großer Anstrengungen außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.

Mittels dieser Ausnahmegenehmigung soll dem entsprechenden Personenkreis die Möglichkeit gegeben werden, mit dem Fahrzeug so nah wie möglich an das Ziel zu gelangen. Grundsätzlich sind nur Personen mit dem Eintrag "AG" oder "BI" im Schwerbehindertenausweis berechtigt, eine entsprechende Ausnahmegenehmigung zu erhalten.

Parkvorschriften: Ist eine öffentliche Fläche durch Verkehrszeichen hinsichtlich der Parkmöglichkeiten eingeschränkt, kann in begründeten Fällen eine Ausnahmegenehmigung von den Verboten erteilt werden z. B. Bewohnerparkausweise. Diese Ausnahmegenehmigungen werden nur fahrzeuggebunden erteilt.

Ferienreiseverordnung und Lastkraftwagen-Fahrverbot: An Sonn- und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen in der Regel nicht verkehren. Wegen der hohen Verkehrsdichte durch den Urlaubsverkehr hat der Bundesminister für Verkehr auch an Samstagen ein Benutzen stark belasteter Straßen durch Lastkraftwagen grundsätzlich untersagt. Die Ferienreise-Verordnung wird jährlich für die aktuelle Feriensaison im Bundesverkehrsblatt veröffentlicht. Zur Zeit des Ferienreiseverkehrs in den Sommerferien gilt somit für Verkehrsbeschränkungen an Wochenenden die Ferienreise-Verordnung. Lastkraftwagen über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen dürfen dann auch an Sonnabenden Autobahnen und besonders belastete andere Straßen nur in begründeten Fällen nutzen. Das Fahrverbot gilt nicht zur Beförderung von Frischwaren und leichtverderblichen Gütern und für einen bestimmten kombinierten Güterverkehr. Dauerausnahmen bedürfen auch der Zustimmung der Industrie- und Handelskammer.

Helmragepflicht: Von der Schutzhelmragepflicht können Personen befreit werden, wenn das Tragen eines Schutzhelmes aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist. Die genannten Voraussetzungen gesundheitlicher Art sind durch eine ärztliche Bescheinigung nachzuweisen. In der ärztlichen Bescheinigung muss ausdrücklich bestätigt sein, dass der Antragsteller aufgrund des ärztlichen Befundes von der Schutzhelmragepflicht befreit werden muss.

Benutzung von Straßen bei bestehenden Beschränkungen: Ist eine öffentliche Fläche durch Verkehrszeichen hinsichtlich ihrer Benutzung eingeschränkt, kann in begründeten Fällen eine Ausnahmegenehmigung von den Verboten erteilt werden. Diese Ausnahmegenehmigungen werden ebenfalls nur fahrzeuggebunden erteilt.

**Verkehrsunfallkommission:**

Verkehrsunfallkommissionen sind durch die Straßenverkehrsbehörden einzurichten. Diese dienen zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen. Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei sollen eng zusammenarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Die örtliche Verkehrsunfallkommission wird durch den Leiter/die Leiterin der Straßenverkehrsbehörde organisiert und geleitet. Ständige Mitglieder sind Vertreter der örtlich zuständigen Polizei, der Straßenverkehrsbehörde sowie entscheidungsbefugte Vertreter der Straßenbulasträger.

**Verkehrs- und Bahnschauen:**

Bei der Verkehrsschau wird die Straßenausstattung einer Straße regelmäßig geprüft. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO legt in § 45, Randnummer 57 fest, dass mindestens alle zwei Jahre eine Prüfung stattfinden muss. Ziel der Prüfung ist es, die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs festzustellen. Diese Prüfung geschieht im Sinne der Optimierung der Verkehrssicherheit. Besonderes Augenmerk ist bei der Verkehrsschau auf Unfallschwerpunkte und Bahnübergänge zu legen. Beteiligt werden neben der verantwortlichen Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei sowie öffentliche Verkehrsunternehmen und ggf. sachkundige Privatpersonen.

**Beteiligung an Planungsverfahren:**

Entsprechend den Vorgaben der Zuständigkeitsregelung hinsichtlich der Beteiligung der Verkehrsbehörden und der Straßenbauverwaltung als Träger öffentlicher Belange (Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung vom 17. Juni 2015) wirken diese in Planungsverfahren mit. Hierzu werden schriftliche Stellungnahmen erarbeitet.

Das KPA untersuchte auf der Grundlage dieser Tätigkeitsschwerpunkte die Entwicklung der Arbeitsmengen, d. h. Vorgangs- und Fallzahlen in den einzelnen Aufgabengebieten des Bereichs Verkehrslenkung. Ermittelt wurde die Anzahl der erledigten Fälle des jeweiligen Jahres.

Unberücksichtigt blieben dabei mangels einheitlicher statistischer Datenerfassung solche Vorgänge, bei denen die Straßenverkehrsbehörde von Amtswegen untersuchte, ob sie tätig werden muss. Solche Betrachtungen führten zwar zu einem Bearbeitungsaufwand, jedoch nicht in jedem Fall zur Eröffnung eines Vorgangs mit ggf. verkehrsregelnden Maßnahmen. Gleiches gilt für die Arbeitszeit und den Aufwand, welcher ggf. für Organisation, Telefonate, Berichtswesen, Stellungnahmen sowie Beschwerden u. ä., die nicht in eine verkehrsrechtliche Entscheidung münden, beansprucht wird. Es wird daher davon ausgegangen, dass schätzungsweise ca. 10% der Arbeitszeit nicht durch Fallzahlen erfasst werden konnte.

Die folgende Darstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung der wesentlichen Fallzahlen für die Jahre 2014 bis 2016:

#### Übersicht 6

<b>Anzahl der erledigten Fälle im Bereich Verkehrslenkung</b>			
<b>Art der Tätigkeit</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Absicherung von Baustellen an/auf Straßen inkl. Verlängerung und Ergänzung	401	394	380
Anhörungen durch den Landesstraßenbetrieb	230	210	203
Beschilderung einschl. Lichtzeichenanlagen	113	119	125
Genehmigung von Veranstaltungen (Land, Wasser)	149	135	140
Ausnahmegenehmigung Bewilligung von Parkerleichterungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde	75	69	78
Ausnahmegenehmigung nach Ferienreiseverordnung und LKW-Fahrverbot	35	47	75
Ausnahmegenehmigung Anschnallpflicht/Helmpflicht	9	11	15

<b>Anzahl der erledigten Fälle im Bereich Verkehrslenkung</b>			
Ausnahmegenehmigung Benutzung von Straßen bei bestehenden Beschränkungen	76	14	16
Nutzung öffentlichen Verkehrsgrundes (Container, Baugerüste)	8	9	8
TÖB-Beteiligung, sofern verkehrsrechtliche Belange betroffen sind	95	90	93
Owi-Verfahren im Bereich Verkehrslenkung/Verkehrssicherheit	0	0	0
Widersprüche und Klageverfahren im Bereich Verkehrslenkung/Verkehrssicherheit	0	2	0
Verkehrsunfallkommission inkl. Vor- und Nachbereitung	5	8	10
Verkehrs- und Bahnschau, Baumschauen inkl. Vor- und Nachbereitung	30	35	40
Sonstiges (Anfrage Amtsgericht Beschilderungsplan)	0	0	0
<b>Summe der Vorgangs- und Fallzahlen</b>	<b>1.226</b>	<b>1.143</b>	<b>1.183</b>

Die Betreuung der Verkehrsunfallkommission sowie die Durchführung der Verkehrs- und Bahnschauen wurden aufgrund des Umfangs dieser Tätigkeiten berücksichtigt, aber konnten nur zeitmäßig erfasst werden. Der ermittelte Wert in Stunden wurde durch das KPA in Fälle, halber Arbeitstag (vier Stunden) gleich ein Fall, umgerechnet.

Die Fallzahlen zur Ausnahmegenehmigung von den Parkvorschriften (z. B. Bewohnerparkausweise) sind in der vorangegangenen Darstellung nicht enthalten. Diese werden aufgrund ihres zahlenmäßigen Umfangs gesondert dargestellt.

#### Übersicht 7

<b>Anzahl der Fälle zur Ausnahmegenehmigung von den Parkvorschriften</b>			
<b>Jahr</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Fälle</b>	25	27	26



## 8 Vorgangs- und Fallzahlenbezogene Kennzahlen im Bereich Verkehrslenkung

Aus der Anzahl der Fälle, den Gesamtausgaben und dem für die Aufgabenerfüllung zur Verfügung stehenden Personal hat das KPA für den Bereich Verkehrslenkung des Landkreises Uckermark folgende Vergleichskennwerte ermittelt:

Übersicht 8

<b>Kennzahlen im Bereich Verkehrslenkung</b>				
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Ø 2014-2016</b>
Fallzahlen insgesamt	1.226	1.143	1.183	1.184
Vollzeitstellen	2,69	2,61	1,92	2,41
<b>Anzahl der Fälle je Vollzeitstelle</b>	<b>456</b>	<b>438</b>	<b>616</b>	<b>491</b>
Personalausgaben in €	128.937	128.857	98.567	118.787
Fallzahlen insgesamt	1.226	1.143	1.183	1.184
<b>Ausgaben pro Fall in €</b>	<b>105</b>	<b>113</b>	<b>83</b>	<b>100</b>

Die Darstellung zeigt, dass die Anzahl der Fälle je Vollzeitstelle im Zeitraum 2014 -2016 anstieg. Die Ausgaben pro Fall gingen dagegen zurück.

## 9 Schlussbemerkungen

Das KPA hat in diesem Prüfvermerk auf detaillierte Analysen und Wertungen zu den einzelnen Kennzahlen weitestgehend verzichtet. Da Schwachstellen häufig erst im interkommunalen Leistungsvergleich aufgezeigt werden, erfolgte eine abschließende und vergleichende Auswertung der Ergebnisse in dem mit diesem Prüfvermerk gleichzeitig erscheinenden Gesamtquerschnittsprüfungsbericht. In diesem wurden aus den vorliegenden Daten der Jahre 2014 bis 2016 Durchschnittswerte ermittelt, die dann als Grundlage für die vergleichende Untersuchung dienen. Durch die Einbeziehung mehrjähriger Datenreihen sollen zum einen Entwicklungen und Tendenzen in den Vergleich einfließen und zum anderen ggf. eine in einem einzelnen Jahr auftretende Anomalie ausgeglichen werden.

Der Gesamtquerschnittsprüfungsbericht wird Ihnen ebenfalls zeitgleich übermittelt. Darüber hinaus wird er auch auf den Internetseiten des Ministeriums des Innern und für Kommunales

unter [Kommunales Prüfungsamt beim Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg \(KPA\)](#) einzusehen sein. Das KPA empfiehlt daher den Prüfvermerk unter Hinzuziehung des Gesamtquerschnittsprüfungsberichtes auszuwerten.

Schlinkert