



Landesrechnungshof  
Schleswig-Holstein



# Bemerkungen 2020

mit Bericht zur  
Landeshaushaltsrechnung 2018

Kiel, 07. Juli 2020



Bemerkungen 2020

des

Landesrechnungshofs  
Schleswig-Holstein

mit Bericht zur  
Landeshaushaltsrechnung 2018

Kiel, 07. Juli 2020

## Impressum

### Herausgeber:

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein  
Berliner Platz 2, 24103 Kiel  
Pressestelle: Tel.: 0431 988-8905  
Fax: 0431 988-8686  
Internet: [www.lrh.schleswig-holstein.de](http://www.lrh.schleswig-holstein.de)

### Druck:

Firma  
Hansadruck und Verlags-GmbH & Co KG  
Hansastraße 48  
24118 Kiel

## 20. Mehr Verkehrssicherheit durch mehr Geschwindigkeitsüberwachung

**Eine der folgenreichsten Unfallursachen ist eine überhöhte Geschwindigkeit. Die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung dienen dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.**

**Die Verkehrsüberwachungsgeräte der Polizei werden nicht voll ausgelastet, weil es häufig am notwendigen Personal fehlt. Der Einsatz von Polizeivollzugskräften ist dafür jedoch nicht immer erforderlich. So können zum Teil auch kostengünstigere Verwaltungsbeamte oder Tarifbeschäftigte eingesetzt werden.**

### 20.1 Generalpräventive Wirkung der Verkehrsüberwachung

Eine der folgenreichsten Unfallursachen ist eine überhöhte Geschwindigkeit. Das führt oftmals zu Unfällen mit Schwerverletzten oder sogar Verkehrstoten. Wie der LRH bereits in seinen Bemerkungen 2019<sup>1</sup> ausgeführt hat, gehören Geschwindigkeitskontrollen zu den wichtigsten Mitteln der Verkehrsüberwachung. Sie tragen erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die polizeiliche spezialisierte Verkehrsüberwachung ist ein wichtiger Beitrag hierzu.

Für die Verkehrsüberwachung sind in Schleswig-Holstein neben der Landespolizei die Landräte der Kreise und (Ober-)Bürgermeister der kreisfreien Städte zuständig. Gemeinsame Grundlage für die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Landespolizei und die kommunalen Gebietskörperschaften in Schleswig-Holstein bildet die „Richtlinie für die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung“<sup>2</sup>. Daneben gibt es Kooperationsverträge der Landespolizei mit 8 Kreisen zur gemeinsamen Geschwindigkeitsüberwachung.

Der LRH hat die spezialisierte Verkehrsüberwachung durch die Landespolizei geprüft. Hierbei hat er insbesondere die Auslastung der Verkehrsüberwachungsgeräte, gemessen an den durch die Landespolizei festgesetzten Richtwerten, in den Blick genommen. Für die polizeiliche Verkehrsüberwachung stehen verschiedene Einsatzmittel zur Verfügung.

<sup>1</sup> Vgl. Bemerkungen 2019 des LRH, Nr. 27.6.

<sup>2</sup> Richtlinie für die polizeiliche und kommunale Geschwindigkeitsüberwachung, Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten/Landespolizeiamt Schleswig-Holstein, Az. IV LPA 131 - 82.62 -; Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Az. LS 4215 - 621.141.1-10., 29.02.2016.

Dazu zählen insbesondere

- Moving-Kraftfahrzeuge,
- sogenannte Großgeräte und
- Videokraftfahrzeuge.

Moving-Kraftfahrzeuge ermöglichen eine Geschwindigkeitsüberwachung überholender Fahrzeuge aus dem Messfahrzeug heraus. Zu den Großgeräten zählen z. B. Verkehrsradaranlagen oder Lichtschrankenmessgeräte. Videokraftfahrzeuge messen die Geschwindigkeit mit einem Videonachfahrsystem durch Nachfahren eines verdächtigen Fahrzeugs. Die Verkehrsteilnehmer werden durch anschließendes Anhalten unmittelbar mit dem Fehlverhalten konfrontiert.

Die Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt jeweils mit 2 Einsatzkräften pro Einsatzmittel. Die Intensität der Verkehrsüberwachung ist somit auch abhängig von den der Polizei zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen. 2019 standen im verkehrspolizeilichen Aufgabenvollzug 182 Planstellen für die spezialisierte Verkehrsüberwachung zur Verfügung.<sup>1</sup>

Zuständig für die polizeiliche spezialisierte Verkehrsüberwachung sind insgesamt 11 Dienststellen der Landespolizei, und zwar die Polizeibezirksreviere, die Polizeiautobahn- und Bezirksreviere, ein Polizeiautobahnrevier und der Polizeiverkehrsüberwachungsdienst.

Der LRH hat exemplarisch in den folgenden 3 Dienststellen die Auslastung der Einsatzmittel geprüft:

- Polizeiverkehrsüberwachungsdienst der Polizeidirektion Neumünster (PVÜD PD NMS)
- Polizeibezirksrevier der Polizeidirektion Kiel (PBR PD KI)
- Polizeiautobahn- und Bezirksrevier Nord der Polizeidirektion Flensburg (PABR PD FL)

## 20.2 **Auslastung der Moving-Kraftfahrzeuge**

Die Landespolizei bzw. der PVÜD verfügt über 3 Moving-Kraftfahrzeuge. Für ihren Einsatz steht ein Personal-Soll-Bestand von 2,8 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) zur Verfügung. Ein Moving-Kraftfahrzeug soll nach den Vor-

---

<sup>1</sup> Vgl. AG Stellenverteilung, Ergebnisbericht Nachberechnung, Februar 2019.

gaben der Landespolizei an 200 Schichten pro Jahr eingesetzt werden. Hieraus ergibt sich rechnerisch ein Richtwert von 600 Schichten.<sup>1</sup>

Im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 wurden die Moving-Kraftfahrzeuge wie folgt genutzt:

#### Messeinsätze Moving-Kraftfahrzeuge 2015 bis 2018

Jahr	Messeinsätze	Richtwert	Erfüllungsquote in %
2015	351	600	59
2016	343	600	57
2017	308	600	51
2018	260	600	43

Tabelle 16: Messeinsätze Moving-Kraftfahrzeuge 2015 bis 2018

Es ist festzustellen, dass der Richtwert von 200 Schichten pro Jahr und Gerät in keinem Jahr erreicht wurde. Eine angemessene Auslastung der Moving-Kraftfahrzeuge war allerdings bei einem Personal-Soll-Bestand von 2,8 VZÄ und dem Umstand, dass die Einsätze jeweils mit 2 Beamten durchgeführt werden, nicht zu erwarten.

Der gleichzeitige Einsatz der 3 Moving-Kraftfahrzeuge kann zwar ausnahmsweise erreicht werden, wenn Personal aus anderen Bereichen eingesetzt wird. Die Einsatzquote bei einem gleichzeitigen Einsatz der 3 Moving-Kraftfahrzeuge betrug zwischen 2015 und 2018 allerdings nur durchschnittlich 2 % der Messeinsätze.

Die Landespolizei sollte prüfen, inwieweit für die Moving-Kraftfahrzeuge eine erhöhte Auslastung durch einen verstärkten Personaleinsatz erreicht werden kann.

Das **Innenministerium** teilte mit, dass die Personalzuweisung für den Fachdienst Geschwindigkeit des PVÜD nicht anhand der vorhandenen Messgeräte, sondern im Rahmen des Ausrüstens der Aufgabensymmetrie in allen Aufgabenfeldern der spezialisierten Verkehrsüberwachung erfolge. Eine höhere Auslastung der Moving-Kraftfahrzeuge sei schwierig, weil die Radartechnik veraltet und störanfällig sei und ein Fahrzeug daher oftmals nur als Reservefahrzeug zum Einsatz komme.

Es verweist zudem darauf, dass die Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen zukünftig neu ausgerichtet werden müsse. Bei der Radartechnik handele es sich um ein Auslaufmodell, welches nur noch

<sup>1</sup> Vgl. AG Verkehrsüberwachung - zukünftige Aufgabenwahrnehmung, Ergebnisbericht vom 29.07.2018, Mastertabelle zum Ergebnisbericht, Aufgabenblatt 2.1 Ziffer 18.2.

vom Land Schleswig-Holstein eingesetzt werde. Zukünftig solle daher verstärkt auf die Verkehrsüberwachung mit Großgeräten und semi-stationären Anlagen gesetzt werden.

Der **LRH** begrüßt die Neuausrichtung der Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen.

### 20.3 Auslastung der Kraftfahrzeuge mit sogenanntem Großgerät

Die betrachteten Dienststellen der Landespolizei verfügen über 5 Großgeräte für die Geschwindigkeitsüberwachung. Der Richtwert hierfür wurde auf 200 Schichten pro Großgerät festgelegt.<sup>1</sup> Im Betrachtungszeitraum 2015 bis 2018 wurden die Richtwerte wie folgt erreicht:

#### Auslastungsgrad Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten 2015 bis 2018

Jahr	Erfüllungsquote PVÜD PD NMS in %	Erfüllungsquote PBR PD KI in %	Erfüllungsquote PABR PD FL in %
2015	39	126	166
2016	54	50	180
2017	84	126	184
2018	63	120	181

Tabelle 17: Auslastungsgrad Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten 2015 bis 2018

Die Kraftfahrzeuge wurden weitgehend optimal eingesetzt. Der PVÜD konnte den Richtwert allerdings in keinem der betrachteten Jahre erreichen. Eine Auslastungsquote von 39 % in 2015 oder 63 % in 2018 ist zu gering.

Die Landespolizei sollte prüfen, auf welchem Weg beim PVÜD die Auslastung der Großgeräte erhöht werden kann.

Das **Innenministerium** teilte mit, der PVÜD sei gesondert zu betrachten. Hier werde kein Tarifpersonal eingesetzt, da das erforderliche Betreten der Bundesautobahn in der Vergangenheit immer Polizeivollzugsbeamten (PVB) vorbehalten gewesen wäre. Im Übrigen werde die vorgesehene Schwerpunktverlagerung zum Großgeräteinsatz und zu semi-stationären Anlagen zu einer höheren Auslastungsquote der Großgeräte führen.

<sup>1</sup> Vgl. AG Verkehrsüberwachung - zukünftige Aufgabenwahrnehmung, Ergebnisbericht vom 29.07.2018, Mastertabelle zum Ergebnisbericht, Aufgabenblatt 2.3 Ziffer 18.2.

Der **LRH** nimmt positiv zur Kenntnis, dass das Innenministerium mit der beabsichtigten Schwerpunktverlagerung auch eine bessere Auslastung der Großgeräte anstrebt. Der LRH sieht kein rechtliches Erfordernis, nur PVB auf Bundesautobahnen einzusetzen.

Eine optimale Auslastung der Messgeräte führt neben einer erhöhten Anzahl an Geschwindigkeitskontrollen auch zu erhöhten Einnahmen.

Die Landespolizei geht bei Geschwindigkeitsüberwachungen mit Großgerät auf Autobahnen von 10 Verstößen pro Stunde aus.<sup>1</sup> Bei einer durchschnittlichen Einsatzzeit pro Schicht von 6 Stunden<sup>2</sup> kann ein Großgerät auf Autobahnen bei optimalem Einsatz von 200 Schichten 12.000 Verkehrsverstöße im Jahr ahnden.

Der LRH hat festgestellt, dass der tatsächliche Output im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018 beim PVÜD bei 128 Verstößen pro Stunde lag. So hätten mit einem Großgerät bei optimalem Einsatz hochgerechnet sogar 153.600 Verkehrsverstöße pro Jahr geahndet werden können.

Unter Zugrundelegung der in den betrachteten Dienststellen erzielten durchschnittlichen Verwarn- und Bußgelder könnten hochgerechnet bei optimaler Auslastung eines Großgeräts Einnahmen von 417.Tausend € bis zu 5,3 Mio. € generiert werden.<sup>3</sup> Die Einnahmen aus Verwarnungen erhält grundsätzlich das Land, die Einnahmen aus Bußgeldern erhalten grundsätzlich die Kreise. In den untersuchten Dienststellen lagen rund 85 % der Geschwindigkeitsüberschreitungen im Verwarngeldbereich und 15 % im Bußgeldbereich.

#### **Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten**

	<b>Verstöße</b>	<b>85 % Verwarn- geld à Ø 25 €* in €</b>	<b>15 % Bußgeld à Ø 90 € in €</b>	<b>Summe in €</b>
10 Verstöße pro Stunde	12.000	255.000	162.000	417.000
128 Verstöße pro Stunde	153.600	3.264.000	2.073.600	5.337.600

Tabelle 18: Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten

\* Änderung der Bußgeldkatalogverordnung zum 28.04.2020 nicht berücksichtigt.

<sup>1</sup> Vgl. AG Verkehrsüberwachung - zukünftige Aufgabenwahrnehmung, Ergebnisbericht vom 29.07.2018, Mastertabelle zum Ergebnisbericht, Aufgabenblatt 2.1 Ziffer 18.3.

<sup>2</sup> Bei einer Schicht von 8,2 Stunden abzüglich Rüstzeiten.

<sup>3</sup> Hochrechnung auf Basis von statistischer Erfassung der Dienststellen im Verwarn- und Bußgeldbereich. Für Geschwindigkeitsüberschreitungen bis zu 20 km/h sind weitestgehend Verwarngelder von 20 bis 30 € angefallen. Geschwindigkeitsüberschreitungen im Bußgeldbereich ab 21 km/h wurden größtenteils mit 70 bis 120 € geahndet.

## 20.4 Auslastung der Videokraftfahrzeuge

Die Landespolizei hat aktuell 19 Videokraftfahrzeuge. Ein Videokraftfahrzeug soll an mindestens 240 Schichten und mindestens 1.200 Einsatzstunden pro Jahr eingesetzt werden.<sup>1</sup>

### Auslastungsgrad Geschwindigkeitsüberwachung mit Videokraftfahrzeugen 2017 und 2018

Jahr	Erfüllungsquote PVÜD PD NMS in %	Erfüllungsquote PBR PD KI in %	Erfüllungsquote PABR PD FL in %
2017	65	56	95
2018	52	44	94

Tabelle 19: Auslastungsgrad Geschwindigkeitsüberwachung mit Videokraftfahrzeugen 2017 und 2018

Die Erfüllungsquoten der Richtwerte lagen in 2 Dienststellen 2017 bei 56 und 65 % sowie 2018 bei 44 und 52 %. Eine Dienststelle konnte 2017 und 2018 mit 95 bzw. 94 % Erfüllungsquote den Richtwert der Landespolizei annähernd erreichen. Dies zeigt dem LRH, dass die Einhaltung der Richtwerte möglich ist. Eine Erfüllungsquote der eigenen Richtvorgaben von 44 bis 65 % in den anderen Dienststellen ist zu gering.

Die Landespolizei sollte prüfen, auf welchem Weg die Erfüllungsquote in diesen Dienststellen erhöht werden kann.

Das **Innenministerium** hat den Prüfauftrag akzeptiert und wird Möglichkeiten für einen effizienteren Einsatz der Videokraftfahrzeuge überprüfen.

## 20.5 Mehr Verwaltungskräfte bei der Verkehrsüberwachung

Neben der Frage, inwieweit die vorhandene Personalstärke für die Erfüllung der Richtwerte ausreicht, ist zu bedenken, dass die in der Verkehrsüberwachung eingesetzten Polizeivollzugskräfte auch immer wieder zu Sondereinsätzen herangezogen werden. Hierdurch kommt es zu Ausfällen bei der Verkehrsüberwachung. Ein Optimierungsansatz könnte in einem verstärkten Einsatz von Verwaltungskräften gesehen werden.

Nicht alle Maßnahmen der polizeilichen spezialisierten Verkehrsüberwachung müssen durch PVB ausgeführt werden. Der Einsatz von PVB außerhalb des Vollzugs- bzw. Eingriffsbereichs sollte nur dann erfolgen,

<sup>1</sup> Vgl. AG Video, Einzelauftrag zur Realisierung des Stellenabbaus in der Landespolizei, Anpassung der Aufgabenwahrnehmung im Bereich Aggressionsdelikte (Einsatz von Videokraftfahrzeugen), Abschlussbericht vom 28.04.2015, Tz. 10.

wenn polizeispezifischer Sachverstand für die Aufgabenerfüllung notwendig ist. Sofern Aufgaben sowohl von PVB als auch von Tarifbeschäftigten oder Verwaltungsbeamten wahrgenommen werden können, sollte der Einsatz von PVB auf das unabweisbare Maß beschränkt werden.

Der Einsatz von PVB ist nur dann erforderlich, wenn im Rahmen der Verkehrsüberwachung in den fließenden Verkehr eingegriffen wird. Nur Polizeibeamte verfügen über das Recht, Fahrzeuge im fließenden Verkehr anzuhalten.<sup>1</sup>

Aufgrund eigener Untersuchungen in 2014 war die Landespolizei zu der Auffassung gelangt,<sup>2</sup> dass nur in bestimmten Bereichen der polizeilichen spezialisierten Verkehrsüberwachung die Vollzugsbeamteneigenschaft notwendig ist. Für die Verfolgung von Aggressionsdelikten mittels Videokraftfahrzeug und Geschwindigkeitsüberwachung mittels Moving-Kraftfahrzeug sei der Einsatz von PVB erforderlich.

Für die Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten wird dieses Erfordernis durch die Landespolizei nicht gesehen. 2014 hatte die Landespolizei einen Personal-Ist-Bestand von 30 VZÄ in den Flächendienststellen für die Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten ermittelt.

Eine signifikante Umsteuerung von Planstellen, bei denen kein Erfordernis der Vollzugsbeamteneigenschaft gesehen wird, hat in den betrachteten Dienststellen bisher nicht stattgefunden. Obwohl die Landespolizei kein Erfordernis für den Einsatz von PVB gesehen hat, wurde nur eine Stelle im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung mit einem Tarifbeschäftigten besetzt. Eine Umsteuerung von Planstellen wäre nach den Personal-Ist-Daten vom Stand 2014 bei 30 VZÄ in den Flächendienststellen im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung mit Großgeräten möglich.

Eine Reduzierung der Anzahl von PVB in den Bereichen der Geschwindigkeitsüberwachung mittels Videokraftfahrzeugen und Moving-Kraftfahrzeugen ist nach Auffassung des LRH ebenfalls möglich. Für die Aufgabenerfüllung ist zwar eine Vollzugsbeamteneigenschaft aufgrund des bevorzugten Eingriffs in den fließenden Verkehr erforderlich. Allerdings erfolgt die Besetzung der Videokraftfahrzeuge und der Moving-Kraftfahrzeuge immer mit 2 Einsatzkräften. Der LRH verkennt nicht, dass dies aus Sicherheitsgründen für die PVB von Vorteil sein dürfte. Die Landespolizei

---

<sup>1</sup> § 36 Abs. 5 StVO. Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten.

<sup>2</sup> Vgl. AG Verkehrsüberwachung, AG Stellenabbau Verkehrsüberwachung 2013/2014, Abschlussbericht vom 30.07.2014, S. 25.

sollte dennoch prüfen, ob es zur Ausübung des Anhalterechts ausreicht, nur einen PVB pro Fahrzeug einzusetzen.

Das **Innenministerium** teilt grundsätzlich die Auffassung des LRH, vermehrt Tarifbeschäftigte einzusetzen. Dies sei bereits beim Einsatz auf Großmessgeräte mit dem eigenem Tarifpersonal für die Schwertransportbegleitung erfolgt. Gleichzeitig sei es sinnvoll, eine gewisse Anzahl solcher Dienstposten für PVB mit Verwendungsmöglichkeiten im Tagesdienst, auch unter dem Aspekt der Fürsorge des Dienstherrn, vorzuhalten. Ebenso sei das Vorhalten einer gewissen Anzahl von Vollzugspersonal im Bereich der Verkehrsüberwachung bei der Polizei für Sonderlagen sinnvoll.

Das **Innenministerium** hält dagegen aus polizeitaktischen Gründen am Einsatz mit 2 PVB bei Videokraftfahrzeugen fest. Bei der Verfolgung von Aggressionsdelikten seien, neben der Ausübung des Anhalterechts, vermehrt Vollzugsmaßnahmen bis zur Anwendung unmittelbaren Zwangs erforderlich.

Der **LRH** kann dies dem Grunde nach nachvollziehen. Gleichzeitig erwartet er, dass die Umsteuerungsmöglichkeiten regelmäßig neu geprüft und der Einsatz von PVB auf das unabweisbare Maß beschränkt wird.

## 20.6 **Erprobung eines weniger personalintensiven Messanhängers**

Im Zeitraum vom 01.02. bis 30.09.2019 erprobte die Landespolizei auf den Bundesautobahnen im Land den Einsatz eines Messanhängers. Hierbei handelt es sich um ein bewegliches Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung in Form eines Anhängers.

Durch den Messanhänger ist ein mehrtägiger unbeaufsichtigter Messeinsatz möglich. Er arbeitet während des Messbetriebs vollautomatisch. Während der Erprobungsphase wurden Messeinsätze an insgesamt 49 Tagen durchgeführt. Dabei wurden 46.000 Geschwindigkeitsüberschreitungen gemessen. Dies entspricht ca. 900 Geschwindigkeitsüberschreitungen am Tag. Legt man das beim Großgerät aufgezeigte Verhältnis zwischen Verwarngeld und Bußgeld zugrunde, kann dies zu Gesamteinnahmen von bis zu 1,6 Mio. € führen.

**Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für  
Geschwindigkeitsüberwachung mittels Messanhänger**

Verstöße	85 % Verwarn- geld à Ø 25 €* in €	15 % Bußgeld à Ø 90 € in €	Summe  in €
46.000	977.500	621.000	1.598.500

Tabelle 20: Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern für Geschwindigkeitsüberwachung mittels Messanhänger

\* Änderung der Bußgeldkatalogverordnung zum 28.04.2020 nicht berücksichtigt.

Die Erprobung hat aus Sicht des LRH gezeigt, dass die Geschwindigkeitsüberwachung mittels Messanhängers freie Personalkapazitäten schaffen und eine sinnvolle Ergänzung sein könnte. Der LRH regt daher an, auch in Zukunft solche Einsatzmittel zu erproben, die eine geringere Personalkapazität binden und gleichzeitig zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im kontrollierten Bereich führen.

Das **Innenministerium** hat mitgeteilt, dass es beabsichtigt, einen Messanhänger anzuschaffen. Die Vielzahl der Verstöße im Erprobungszeitraum habe jedoch gezeigt, dass eine Beschaffung des Messanhängers ohne eine gleichzeitige Schaffung zusätzlicher Auswertekapazitäten bei der Zentralen Ordnungswidrigkeitenstelle nicht sinnvoll sei. Das Innenministerium schlägt vor, das temporär zusätzliche Auswertepersonal des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein in der Landespolizei zu belassen. So könnten die höheren Fallzahlen auch abgearbeitet werden.

Der **LRH** stimmt mit dem Innenministerium überein, dass mit der Beschaffung eines solchen zusätzlichen Messgeräts auch entsprechende Auswertekapazitäten vorhanden sein müssen. Ob und inwieweit Personal aus anderen Bereichen erforderlich ist, um die Auswertekapazitäten bereitzustellen, hat der LRH nicht geprüft.