

Verkehrspolitisches Programm der GdP

Stand 20.9.2016

Vorwort:

Mit diesem neuen Verkehrspolitischen Programm fasst die GdP ihre drei bisherigen Positionspapiere

- > Verkehrspolitik
- > Fahrgeschwindigkeit auf kommunalen Verkehrswegen
- > Transport gefährlicher Güter

zusammen.

Die Ende der 90-iger Jahre entstandenen Papiere wurden überarbeitet, angepasst und fortgeschrieben. Dass die schon damals beschriebenen Probleme auch noch heute aktuell sind, zeigt deutlich, wie groß der politische Handlungsbedarf ist.

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine der Kernaufgaben/-kompetenz der Polizei. Hierbei geht es nicht nur um die bloße Verhinderung von Verkehrsunfällen, sondern für die GdP muss die „Vision Zero“, d.h. die Reduzierung der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null das Ziel sein. 3.339 Getötete und 66.057 Schwerverletzte im Straßenverkehr im Jahr 2013 machen die Dramatik deutlich.

Für die GdP stehen hierbei die Verkehrsunfallprävention, die Verkehrssicherheitsarbeit, die Ursachenanalyse, die Verkehrsunfallaufnahme, aber auch eine konsequente Sanktionierung von Verkehrsverstößen im Vordergrund.

Weiter ist es zwingend erforderlich, dass sich die Politik zu der erforderlichen personellen Ausstattung der Verkehrsbereiche in der Polizei bekennt. Daneben sind ausreichende finanzielle Mittel für eine sachgerechte Ausstattung und qualifizierte Aus- und Fortbildung zur Verfügung zu stellen.

Abschließend gilt mein Dank der Kollegin Andrea Twachtmann und den Kollegen Bernd Brutscher, Reinhard Leuker, Martin Mönninghoff, Peter Schlanstein, Ewald Ternig und Hans Jürgen Marker, die an der Entstehung dieses Verkehrspolitischen Programmes mit ihrer fachlichen Expertise maßgeblich mitgewirkt haben.

Arnold Plickert
stellvertretender Bundesvorsitzender

Management-Fassung

Die GdP spricht sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik aus, die Mensch, Wirtschaft und Natur so in Einklang bringt, dass auch nachfolgende Generationen die gleichen Lebensperspektiven haben, wie ihre Vorgänger.

Regelabweichungen haben i.d.R. nachvollziehbare Ursachen, die z.T. in einem sich verändernden gesellschaftlichen Wertesystem, das von Konkurrenz, Hetze, individueller Überforderung, medialer Ablenkung u.a. geprägt ist, begründet sind.

Gerade deshalb ist es erforderlich, die Sicherheit im Straßenverkehr durch die klassischen Mittel, wie Überwachung, Aufklärung, Straßen- und Fahrzeugtechnik voran zu treiben.

Die Polizei spielt dabei eine herausragende Rolle. Sie ist daher unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrssicherheit und muss sowohl personell, als auch sachbezogen in die Lage versetzt – und dort auch erhalten – werden, ihren vielfältigen Beitrag zu erbringen.

Die Polizei leistet diesen Beitrag zur Verkehrssicherheit durch unmittelbaren Kontakt mit Verkehrsteilnehmern bei Verkehrskontrollen und durch hochqualifizierte Arbeit im Rahmen der Verkehrsunfallprävention, -aufnahme und -bearbeitung.

Um eine solche Arbeit leisten zu können ist sowohl eine umfängliche und spezialisierte Ausbildung, wie auch eine dem Stand der Technik und den Anforderungen entsprechende Ausstattung erforderlich.

Im Einzelnen fordert die GdP bezogen auf Verkehrsteilnehmer und Halter von Fahrzeugen:

-die Sanktionsinstrumente so anzupassen, dass sie geeignet sind, Verkehrsteilnehmer zum regelkonformen Verhalten zu motivieren,

-Fahrzeughalter nachdrücklich dazu zu bewegen, ihrer Verantwortung für Verstöße, die andere als „beliebene“ Fahrzeuglenker begehen, gerecht zu werden,

-Fahrzeuglenker zur Einsicht zu führen, dass nahezu alle körperlichen Funktionen mit zunehmenden Alter nachlassen und daraus Verpflichtungen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer erwachsen,

-die Implementierung alters- und altersgerechter Aus- bzw. Fortbildungsformen, um sicherzustellen, dass Rechtsänderungen in jedem Alter zur Kenntnis genommen und beachtet werden können,

-dass für Fahrzeugführer die 0-Promille-Grenze obligatorisch wird und für Fahrradfahrer eine deutliche Absenkung des derzeitigen Grenzwertes erfolgt.

Im Hinblick auf Verkehrsmittel fordert die GdP:

-eine dem Entwicklungsstand der in Fahrzeugen zunehmend vorhandenen Datentechnik entsprechende Verwertung von Daten sowohl für präventive als auch für repressive Zwecke. Hierzu ist eine klare, dem Verkehrsteilnehmer nützende Rechtsetzung vorzunehmen,

-die obligatorische Ausstattung aller Fahrzeuge mit verfügbaren Assistenzsystemen,

-die Weiterentwicklung verkehrssicherheitsrelevanter Technik bei Fahrrädern und motorisierten Zweirädern und so genannten Fun-Fahrzeugen, einschließlich Pferdefuhrwerken.

Verwaltungstechnisch spricht sich die GdP dafür aus, dass

- die Geschwindigkeit i.g.O. außerhalb von Verkehrsstraßen, jedenfalls in Wohngebieten, auf 30 km/h begrenzt wird,
- die Geschwindigkeit außerhalb g.O. verstärkt polizeilich zu überwachen und die Straßen bautechnisch zu „entschärfen“,
- die Autobahnen mit Geschwindigkeitsbeeinflussungsanlagen auszustatten, damit Tempo 130 km/h dort zur Regel wird,
- die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung an dafür geeigneten Strecken obligatorisch eingeführt wird,
- verdachtsfreie Alkoholkontrollen stattfinden können, der Richtervorbehalt zur Anordnung von Blutproben bei Verdacht einer Trunkenheitsfahrt entfällt und dass die Atemalkoholanalyse auch für Straftaten gilt,
- alle Stoffe, die „Drogenqualität“ haben von § 24a StVG erfasst werden,
- die „bestimmungsgemäße“ Einnahme von Arzneimitteln und das gleichzeitige Führen von Fahrzeugen sachgerecht im Sinne der Verkehrssicherheit geregelt wird.

Zu den Sonderverkehren stellt die GdP folgende Forderungen auf:

- die vorhandenen Fahrtschreiber sind ebenso wie Geschwindigkeitsbegrenzer manipulationssicher zu bauen; Auslesegeräte für die Polizei müssen in hinreichender Zahl und hoher technischer Qualität zur Verfügung stehen,
- zur Erfüllung der diversen Kontrollquoten ist ausreichendes und gut ausgebildetes Personal zur Verfügung zu stellen,
- um Sanktionen mit dem genügenden Nachdruck zu versehen, soll das Instrument der Vermögensabschöpfung leichter angewandt werden können,
- die Einrichtung von Fernfahrerstammtischen hält die GdP als wichtige Kommunikationsschnittstelle für sinnvoll.

Im europäischen Kontext ist es erforderlich:

Um die in den EU-Verkehrssicherheitsprogrammen propagierte „Vision-Zero“ auch nur annähernd zu erreichen, ist eine wesentlich bessere Vernetzung der Mitgliedsstaaten sowohl im verwaltungs- als auch im verfahrenstechnischen Sinne herbei zu führen.

Die nachfolgenden Positionen des verkehrspolitischen Programms der GdP führen die vorstehenden kurzen Zusammenfassungen der Forderungen weiter aus.

Verkehrspolitisches Programm der GdP

I. Allgemeiner Teil

Staat und Verkehr

Der Staat ist Garant für eine umfassende Mobilität als Ausdruck der Freiheitsrechte des Menschen. Diese findet aber ihre Grenzen an Gütern, die eine Gesellschaft als höherwertig erachtet. Die Natur steht dabei zu Recht im Fokus verkehrspolitischer Entscheidungen. Sie ist keine ersetzbare Alternative sondern Grundlage unseres Lebens und dem aller künftigen Generationen. Gerade verkehrspolitische Entscheidungen greifen z.T. ganz erheblich in diese Sphäre ein. Die Konsequenz daraus ist mindestens eine offene, d.h. objektive Betrachtung aller möglichen Folgen mit dem Ziel der Schaffung einer integrierten Entscheidungsebene von Verkehrs- und Umweltpolitik.

Durch logistische Umorientierung und Einsatz modernster Technik muss es gelingen, Mensch, Wirtschaft und Natur so in Einklang zu bringen, dass unsere Welt nachhaltig erhalten bleibt. Nachfolgende Generationen müssen die gleichen Lebensperspektiven haben, wie ihre Vorgänger.

Gedanken zum Miteinander

Oft ist zu hören, dass auf deutschen Straßen Krieg herrsche. Dem ist zu entgegen, dass trotz einer zunehmenden Verkehrsdichte, die aus (noch) steigenden Zulassungszahlen resultiert, Mobilität und Humanität im Verkehr keine Gegensätze sein dürfen.

Was sind also die Ursachen für Regelabweichungen, die jeder Verkehrsteilnehmer tagtäglich bemerkt bzw. selbst begeht?

Diese können insbesondere sein:

- Ein sich veränderndes Wertesystem in der heutigen Gesellschaft durch mangelndes allgemeines Verantwortungsbewusstsein und eine fehlende Regeltreue, die zu Gefährdungen im Straßenverkehr führen
- Konkurrenz (auch "Ellbogenverhalten") und Leistungsdruck, die in der heutigen Gesellschaft auch das Verhalten im Straßenverkehr negativ beeinflussen
- Art und Zustand der Infrastruktur sowie ihre Ausstattung verführen zu Regelverstößen wie beispielsweise zum zu schnellen Fahren, im Gegensatz zu selbsterklärenden, bzw. fehlerverzeihenden Straßen.
- Verkehrsmittel werden immer leistungsstärker und fördern durch verbesserte Technik ein vermeintlich stärkeres Sicherheitsgefühl, das u.a. zum schnelleren Fahren führen kann
- Überforderung und/oder Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken
- Medien und Werbung stellen Leistung, Fortkommen und Fahrspaß heraus. Sicherheitsaspekte werden gleich mitgeliefert und suggerieren scheinbar absolute Sicherheit, egal bei welcher Fahrweise.

Dennoch ist die Sicherheit im Straßenverkehr für jeden einzelnen durch eine vorausschauende Politik und deren sachgerechte Umsetzung in der Praxis zu gewährleisten. Verkehrsteilnehmer müssen mittels gezielter Förderung von Rücksicht und Verantwortung zu einer "neuen" Verkehrsethik gelangen. Dabei ist offensichtlich, dass das System Verkehr völlig überfordert ist, eine solche Einsichtsebene aus sich heraus zu erreichen oder gar zu generieren.

Die Beantwortung der Frage nach einem sozialadäquaten Miteinander wird eine der prioritären Aufgaben der künftigen Verkehrspolitik sein. Es scheint, dass sie nur durch die Schaffung einer neuen, an die aktuellen Probleme angepassten Verkehrsmoral mittels gezielter Förderung des gedeihlichen Miteinanders, gelöst werden kann.

Individualverkehr vs. öffentlicher Verkehr

Wohin entwickelt sich der Verkehr und sind die öffentlichen Verkehrsträger Schiene und Straße in ihrer Ausgestaltung Nah- und Fernverkehr sowie die Luft langfristig und konstant als echte Alternativen zum Individualverkehr anzusehen?

Diese Frage kann (und muss) weder heute, noch in der absehbaren Zukunft mit ja oder nein beantwortet werden. Alle heute existenten Fortbewegungsmittel dürften auch in Zukunft noch als Mittel zur Mobilität vorhanden sein.

Realistisch betrachtet bieten die genannten Verkehrsträger zumindest zu den Hauptverkehrszeiten, in denen die Menschen zu oder von ihrer Arbeitsstelle unterwegs sind, oft die einzige, aber nur selten eine akzeptable Alternative.

Die hohen Nutzungszahlen individueller Verkehrsmittel sind lediglich dem Umstand geschuldet, dass die Durchfahrzeiten durch Straßensysteme, die den Arbeitsweg definieren, deutlich unter denen der öffentlichen Verkehrsmittel liegen.

Der Personen-Schienenfernverkehr ist dagegen durch häufige Unpünktlichkeit und mangelnder Kapazitäten, aber auch durch Unattraktivität gekennzeichnet.

Eine Begründung kann an dieser Stelle möglicherweise in der Technik gesucht werden, während fehlende Züge Ursache vorhandener oder nicht vorhandener Investitionsmittel sind. Fraglich ist, ob in beiden Fällen eine Abhilfe kurzfristig und signifikant möglich ist. Aber damit dürfte wohl in absehbarer Zeit, trotz anderslautender Bekundungen aus der Politik, eher nicht zu rechnen sein.

Dennoch ist eine der vordringlichsten Anforderungen an die Politik, den öffentlichen Personen- und Nahverkehr zu einer echten Alternative gegenüber dem Individualverkehr zu gestalten.

Hierzu müssen endlich einige Stellschrauben angezogen werden. Dazu gehören: Pünktlichkeit, ein attraktives Angebot, wie z.B. ausreichend freie Sitzplätze oder keinen Blockaden im Hinblick auf notwendige Ausbaumaßnahmen von Verkehrsknotenpunkten oder Erteilung von Genehmigungen et cetera. Intelligente Verkehrsregelungen und andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen müssen den öffentlichen Personen- und Nahverkehr beschleunigen helfen und die Attraktivität erhöhen.

Die Tarifgestaltung, vor allem deren Übersichtlichkeit, lässt oft zu wünschen übrig und hält viele Bürgerinnen und Bürger von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ab.

Die Rolle der Polizei im System Verkehr

Alle Bürger haben das Recht auf eine angemessene polizeiliche Dienstleistung. Die Abwehr von Gefahren, insbesondere gegen Menschen gerichtete Normverletzungen, muss für die Polizei höchste Priorität haben. Dadurch wird in hohem Maße den Sicherheitserwartungen der Bürger entsprochen. Durch Opferorientierung gewinnt die Polizei öffentliches Vertrauen. Aspekte der Verkehrssicherheit und die Bekämpfung der im öffentlichen Verkehrsraum vorhandenen Kriminalität müssen in eine gemeinsame Sicherheitsstrategie einfließen.

Zielsetzung ist die Minimierung von Unfallgefahren und -folgen (objektiv) sowie die Befriedigung der Sicherheitserwartungen der Bürger (subjektiv). Die demografische Entwicklung – unter Beachtung der Altersstruktur – ist dabei besonders zu berücksichtigen.

In vielerlei Hinsicht arbeitet die Polizei an der Verbesserung des Verkehrssicherheitsniveaus mit. Insbesondere durch:

- Verkehrsunfallaufnahme
- Verkehrsunfallbearbeitung/-ermittlung
- Verkehrsunfallanalyse als Beitrag zur Entwicklung von Verkehrssicherheitskonzepten
- Beteiligung an der Verkehrsunfallforschung
- Öffentlichkeitsarbeit (Public Relation)
- Verkehrssicherheitsberatung, darunter Verkehrserziehung und -aufklärung (Education)
- Verkehrsüberwachung einschließlich der Verfolgung von Verkehrsverstößen (Enforcement)
- Mitwirkung bei der Verkehrsraumgestaltung einschließlich Verkehrsregelung/-lenkung (Engineering)
- Mitwirkung in Unfallkommissionen und an Verkehrsschauen
- Beteiligung an der politischen Willensbildung im Vorfeld von Rechtsetzungsakten.

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine der Kernaufgaben polizeilichen Handelns. Ihr ist aus Sicht der GdP daher ein höherer Stellenwert einzuräumen als bisher. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist gleichrangig mit der Kriminalitätsbekämpfung und der Bewältigung des Einsatzgeschehens zu sehen. Dies sicher zu stellen, ist eine Führungsaufgabe und ständige Verpflichtung der Politik, die dazu die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen hat.

Solange staatliche Überwachungsmaßnahmen in Medien als "Radarfallen" und "Heckenschützenmethoden" bezeichnet und damit sprachlich in die Nähe des Abzockens geraten, kann keine breite Akzeptanz dieser Tätigkeit in der Bevölkerung erreicht werden.

Diejenigen, die sich verantwortungsbewusst im Straßenverkehr verhalten, bedürfen eines besonderen Schutzes, vor denen, die sich rücksichtslos und gefährdend benehmen. Hier gilt es, mehr als bisher öffentlichkeitswirksam zu agieren und die Verkehrssicherheitsarbeit wie die Kriminalitätsbekämpfung als unverzichtbaren Beitrag zur Inneren Sicherheit darzustellen. Abgesehen von den volkswirtschaftlichen Schäden in Milliardenhöhe, bleiben diese Bürgererwartungen das stärkste Argument gegen jene Auswüchse der Mobilität, bei denen die Rechte anderer - im wahrsten Sinne des Wortes - unter die Räder kommen.

Aus- und Fortbildung

Polizeiliche Verkehrsüberwachung ist ein Aufgabengebiet mit vielen Facetten. Polizeibeamtinnen und – beamte, die in der Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt sind, bedürfen daher einer fundierten Grundausbildung.

Diese reicht von der Vermittlung der einzelnen Inhalte bis hin zur Fähigkeit, diese auf geeignete Weise zum jeweiligen Verkehrsteilnehmer, sei es in der Präventionsarbeit, sei es im Rahmen von Verkehrskontrollen, transferieren zu können, so dass ein Mehrwert für die Verkehrssicherheit entsteht.

Aufgrund fortschreitender Erkenntnisse und Entwicklungen sowohl im methodisch-didaktischen Bereich, als auch in der Rechtsentwicklung und in der Verkehrstechnik, sind die Grundschulungen in angemessenen Zeiträumen durch geeignete Fortbildungsmaßnahmen zu ergänzen.

Verkehrspolizeiliche Präventionsarbeit

Polizeiliche Präventionsarbeit muss zielgruppenorientiert sowie thematisch konzipiert durchgeführt werden. Dazu müssen die Rahmenbedingungen weiter aufrechterhalten bzw. geschaffen werden, um hier auch Manpower investieren zu können.

So beginnt die Arbeit der Polizei bereits in den Kindergärten „am“ und „zugunsten“ des am Straßenverkehr teilnehmenden jungen Menschen. Das Repertoire reicht dabei von der klassischen Polizei-Puppenbühne über Jugendverkehrsschulen und die Abnahme von Fahrradprüfungen und endet bei den Senioren als aktive Teilnehmer am Straßenverkehr.

Das Engagement der Polizei im Bereich der Schulen darf nicht an der Schnittstelle von der Sekundarstufe I zu Stufe II enden. Verbindliche Konzepte sollten in den Ländern gemeinsam mit den Bildungsbehörden erarbeitet und institutionalisiert werden. Einige Länder beginnen bereits, Lücken zwischen der Sek. I und II zu schließen.

Verkehrskontrollen sind ein wichtiger Bestandteil polizeilicher Präventionsarbeit. Dabei sind die anlassfreien Kontrollen von ganz besonders hohem Wert, weil dort eine Kommunikationsschnittstelle entsteht, die ein Gespräch über wichtige Verkehrssicherheitsaspekte erlaubt.

Aber auch solche Kontrollen, die aus bestimmtem Anlass durchgeführt werden, z.B. nach einer Geschwindigkeitsmessung, sind von unschätzbarem Wert, weil sie mit einem verkehrsaufklärenden Gespräch gekoppelt werden können - dies insbesondere im Rahmen des täglichen Dienstes und weniger konzentriert auf einmalige "Blitzaktionen".

Die GdP spricht sich ganz entschieden dafür aus, Verkehrskontrollen in dieser Weise durchzuführen.

Über die Forderung der optimalen Schulung des Personals, das bestimmte thematische Aspekte schwerpunktmäßig kontrolliert (Sozialvorschriften, Gefahrgut, Geschwindigkeit, Fahrzeugtechnik etc.), hinaus, gilt die selbe Forderung der GdP selbstverständlich auch in Richtung der einzusetzenden technischen Kontrollgeräte, -einrichtungen und -vorrichtungen.

Nicht zuletzt macht es Sinn, wenn sich die Polizei, dort wo sie auch immer Verkehrssicherheitsarbeit leistet, mit anderen Akteuren im Rahmen des kooperativen Ansatzes vernetzt, um gemeinsame Ziele auch gemeinsam erreichen zu können.

Polizeiliche Unfallaufnahme und -bearbeitung

Die Aufnahme von Verkehrsunfällen ist - neben deren Bearbeitung und Auswertung - Aufgabe der Polizei, unabhängig von Ausmaß und Schwere der Schäden. Dazu zählen auch leichte Verkehrsunfälle. Daneben kommt dem Schutz privater Rechte besondere Bedeutung zu.

Ausdrücklich bekennt sich die GdP zu der polizeilichen Zuständigkeit, auch sog. Bagatell-Unfälle aufzunehmen und in angemessener Weise zu bearbeiten. Die feststellbare Tendenz, leichte Unfälle nicht mehr aufzunehmen oder sogar durch private Dienstleister aufnehmen zu lassen, lehnt die GdP entschieden ab.

Angestrebt werden bundeseinheitlich geltende Grundsätze der Dokumentation von Verkehrsunfällen (z.B. Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz).

Die Innen- und Justizminister sind aufgefordert, den Aufnahmemodus von Verkehrsunfällen zu vereinheitlichen und durch – bekannte – moderne Technik zu unterstützen. Dabei dürfen qualitative Verluste nicht eintreten.

Die Arbeit im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen ist zunehmend eine Arbeit, die mit kriminalistischen Mitteln und Methoden vorgenommen werden muss. Hierzu sind spezialisierte Dienststellen zu bilden, deren Mitarbeiter eine besondere Ausbildung erfahren und mit den hierzu erforderlichen Führungs- und Einsatzmitteln ausgestattet werden.

Diese Forderung der GdP ist gegenüber dem Aufwand, der für vergleichbare Folgen rechtswidriger Taten mit kriminellem Unrecht in anderen Deliktsbereichen betrieben wird, nur folgerichtig und dient einer äquivalenten polizeilichen Dienstleistung gegenüber dem Bürger.

Dem Opferschutz ist zukünftig mehr Beachtung zu schenken. Verletzten sowie deren Angehörigen oder Hinterbliebenen gilt die Aufmerksamkeit der Beamtinnen und Beamten, die mit einer Unfallsachbearbeitung betraut sind. Für solche Personen sind geeignete Netzwerke zu schaffen, die permanent zur Verfügung stehen.

Hierzu gehört auch die psychosoziale Betreuung der bei Verkehrsunfällen eingesetzten Kräfte.

Die GDP unterstützt ausdrücklich die Arbeit der Unfallkommissionen, in denen der Polizei eine wesentliche Aufgabe zukommt und hält es für erforderlich, die Polizei mit der hierzu erforderlichen und auf den technisch aktuellen Stand der Zeit stehenden Technik auszustatten.

Aufgabe der Unfallkommissionen ist es, Unfallhäufungen zu erkennen, zu analysieren und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung zu beschließen sowie die beschlossenen Maßnahmen umzusetzen und sie einer Wirkungskontrolle zu unterziehen.

Das „Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ sollte bundesweit Anwendung finden.

Sicherung von Fahr- und Unfalldaten

Die GdP forderte in der Vergangenheit den obligatorischen Einbau von Unfalldatenschreibern in allen Kraftfahrzeugen. Die darin aufgezeichneten Daten dienen der beweissicheren Rekonstruktion von Verkehrsverstößen und Verkehrsunfällen und somit zur Rechtssicherheit im Buß-, Straf- und Zivilgerichtsverfahren.

Aufgrund der fortgeschrittenen Technik ist es heute ohne weiteres möglich, weit mehr Daten, als die des „klassischen“ UDS abzurufen. Mehr Daten führen zwangsläufig zu mehr Rechtssicherheit bei der Betrachtung von Verkehrsdelikten.

Daher ist es nur konsequent, den Gesetzgeber aufzufordern, darauf hinzuwirken, dass alle führerscheinpflichtigen Straßenfahrzeuge zukünftig mit einer Datenschnittstelle versehen werden **sollten**, über die genau definierte Daten in ebensolcher Weise auf externe Geräte ausgelesen werden können. Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Verwertung solcher Daten müssen geschaffen werden.

Fahrerassistenzsysteme

Die GdP begrüßt die Entwicklung des Fahrens mit Assistenzsystemen mit dem Ziel den Fahrer von den immer höher werdenden Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu unterstützen und zu entlasten.

Dies wird sich insbesondere positiv auf die Unfallentwicklung und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken. Allerdings werden Assistenzsysteme alleine nicht zu einer Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs führen. Sie sind unbestritten ein probates Mittel, aber nur in Verbindung mit allen anderen Voraussetzungen: Vernetzung mit anderen Fahrzeugen, alle Fahrzeuge mit gleichen Voraussetzungen, freier Datenaustausch zwischen den Fahrzeugen, Einbindung anderer Verkehrsdateninhaber (VMZ).

Die Leichtigkeit des Verkehrs dient der Allgemeinheit. Assistenzsysteme sind geeignet, diese Leichtigkeit zu erhöhen oder zu verbessern. Assistenzsysteme sind in vielen Fahrzeugen vorhanden und werden von der „egoistischen Nutzung“ des Einzelnen beeinflusst. Das menschliche Verhalten (Emotionen) spielt hierbei eine große Rolle und muss Berücksichtigung finden.

Verkehrsverhalten des Menschen wird durch Assistenzsysteme über die Jahre verändert
– Generationenfrage – Assistenzsysteme können den Menschen überfordern – Risikofaktor Mensch –; der Mensch muss in einen aktiven Lernprozess einbezogen werden. Assistenzsysteme ersetzen nicht die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers, sie sollen helfen und unterstützen „jemandem nach dessen Anweisung zur Hand gehen“.

Vision Zero wird durch Assistenzsysteme erreichbar, aber nicht gänzlich lösend.

Darüber hinaus müssen Assistenzsysteme dahingehend konstruiert sein, dass sie Polizeieinsatzfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge im Einsatz rechtzeitig erkennen.

Die Automobilindustrie leistet derzeit zwar schon einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten durch Maßnahmen der aktiven und passiven Sicherheit. Sie wird aber aufgefordert, ihre diesbezüglichen Möglichkeiten noch intensiver auszuschöpfen.

Sicherheitsrelevante Ausrüstungskomponenten für Kraftfahrzeuge müssen bereits in der Grundausstattung vorhanden sein. Der Ordnungs- bzw. Richtliniengeber wird aufgefordert, entsprechende Vorschriften festzuschreiben.

Die GdP fordert den Gesetzgeber auf, technische Unzulänglichkeiten, die häufig mit ursächlich für das Entstehen von Unfällen oder deren Folgen sind, zu beseitigen. Soweit technisch möglich, sind serienmäßige Einbauten vorzuschreiben.

Im Übrigen sind die Forderungen, die in vier Arbeitskreisen des 4. GdP-Verkehrsforums formuliert wurden, umzusetzen. Daraus sind zum vorstehend Geschriebenen zusätzliche Forderungen abzuleiten:

1. Beim autonomen Fahren müssen die Verantwortlichkeiten für Haftung aber auch Fehlverhalten klar und eindeutig durch den Gesetzgeber geregelt werden.

Unter dem autonomen Fahren versteht man, dass beim Fahren keine Beeinflussung durch im Fahrzeug befindliche Personen möglich ist. Somit ist auch die Frage der Fahrzeugföhreigenschaft nicht mehr zu stellen. Dann geht es um sonstige verantwortliche Personen.

2. Bei Unterstützungstätigkeiten bis zum vollautomatisierten Fahren, bei dem noch eine Person eingreifen kann, muss jemand im Fahrzeug sein, der das Kraftfahrzeug führt. Diese Person gilt als verantwortlicher Fahrzeugführer. Anlehnend an die Entscheidung des BGH zum Föhren eines Kraftfahrzeugs, ist der Gesetzgeber aufgefordert dies zu normieren.

„... Föhrer eines Fahrzeugs ... muss das Fahrzeug unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzen **oder** das Fahrzeug unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenken.“

Somit ist auch der Startende Fahrzeugführer, wenn die Maschine alsbald losfährt.

Voraussetzung für das Fahrzeugföhren ist eine entsprechend umfassende Fahrausbildung.

3. Technische Kontrollen und Überprüfungen der Systeme im Fahrzeug müssen nach einem Verkehrsunfall durch Kontrollorgane jederzeit möglich sein. Dies gilt für die Beweissicherung in Straf- und Bußgeld-, aber auch im Zivilverfahren.

4. Entwicklern muss Raum für Innovationen gegeben sein. Für den Einbau der Geräte ist der Fahrzeughersteller verantwortlich. Er hat die gesetzlichen Vorgaben zu beachten und dafür Sorge zu tragen, dass Manipulationen nicht möglich sind.

5. Die ethischen Grundsätze müssen sowohl beim autonomen aber auch teilautonomen Fahren berücksichtigt werden.

Hinsichtlich notwendiger Rechtsänderungen, sind folgende Forderungen umzusetzen:

- 1.** Die Aufzeichnung und Auslesbarkeit fahrrelevanter Daten durch eine standardisierte Schnittstelle ist zu gewährleisten. Das EU-Typgenehmigungsverfahren ist dementsprechend anzupassen. Das gilt insbesondere für automatisierte Fahrzeuge.
- 2.** Der Gesetzgeber sollte regeln, in welchen Fällen die Fahrzeugdaten verwertet werden dürfen. Zur Rekonstruktion schwerer Verkehrsunfälle und bei Straftaten erscheint die Verwertbarkeit unverzichtbar.
- 3.** Im Hinblick auf die datenschutzrechtlichen Restriktionen des Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und der europäischen Datenschutz-Grundverordnung bedarf es eines hohen Maßes an Datensparsamkeit und Datentransparenz.
- 4.** Hersteller und Gesetzgeber sind gefordert, illegale Datenbeeinflussungen und Zugriffe auf Daten von außen auf automatisierte Fahrzeuge durch IT-Sicherheitsmaßnahmen zu vermeiden. Der Gesetzgeber sollte erwägen, entsprechende Hacker-Angriffe unter Strafe zu stellen.

Im Hinblick auf die Verkehrsunfallaufnahme müssen die nachfolgenden Aspekte Beachtung finden:

- 1.** Die Polizei muss die Möglichkeit haben, aus verunfallten Fahrzeugen Daten auszulesen und diese auszuwerten. Entsprechende Schnittstellen sind zu definieren, damit das Auslesen mittels geeigneter Geräte ermöglicht wird.
- 2.** Autonomes und teil-autonomes Fahren bedingt die Aufzeichnung von Fahrdaten, anhand derer eine eindeutige Differenzierung der Verantwortung zwischen Mensch und Maschine möglich ist.
- 3.** Für die Datensicherung nach einem Verkehrsunfall mit Airbag-Auslösung ist der Anschluss eines Auslesegerätes oder die Sicherstellung des Kraftfahrzeugs erforderlich.
- 4.** In allen Kraftfahrzeugen sind Beschleunigungsdaten nach Airbag-Auslösung dauerhaft zu speichern und an einer hierzu genau spezifizierten (OBD)-Schnittstelle abzugreifen. In Kraftfahrzeugen ab 2012 sind auch Geschwindigkeitsdaten zu erwarten. Sie sind gleichermaßen zu behandeln.
- 5.** Die Auslesung und Sicherung der Fahrdaten muss durch spezialisierte Unfallaufnahmekräfte der Polizei erfolgen.
- 6.** Die anschließende Auswertung kann durch geschulte Ermittlungskräfte der Polizei erfolgen.

Sanktionen

Eine Strafe ist nur dann wirksam, wenn sie als solche empfunden wird. Dies ist mindestens dann der Fall, wenn sie gerecht erscheint, also in der Höhe angemessen ist, der Tat möglichst zeitnah auf dem Fuß folgt und im Zusammenhang mit der Tat steht.

Dabei ist es unerheblich, ob die Maßnahme als Strafe oder als Maßregel dargestellt wird.

Daher gilt es, das „richtige Maß“ zu finden, das nicht nur nachdenkliche Menschen dazu veranlasst, von ihrem Vorhaben Abstand zu nehmen, sondern auch diejenigen, für die der Begriff „fahrlässige Verkehrsordnungswidrigkeit“ eigentlich eine Kleinigkeit ist.

Die GdP spricht sich dafür aus, aggressiven Straftätern, die rechtswidrige Handlungen außerhalb des Straßenverkehrs begangen haben die Fahrerlaubnis zu entziehen, um dadurch Verkehrsteilnehmer vor charakterlich ungeeigneten Fahrzeugführern zu schützen.

Die GdP fordert die zuständigen Behörden auf, die bestehenden Regelungen auch anzuwenden.

II. Besonderer Teil

1. Verkehrsteilnehmer

Einleitende Bemerkungen

zur Halterverantwortlichkeit

In Deutschland gilt das Prinzip, dass rechtswidrige Handlungen nur demjenigen vorzuwerfen sind, der im Verdacht steht, solche begangen zu haben.

Daraus hat sich kriminologisch ein positives Strafrecht entwickelt, das zumindest weitgehend ausschließt, dass Menschen für Taten zur Verantwortung gezogen werden, die sie nicht begangen haben.

Bei besonders bedeutenden (unfallträchtigen) Ordnungswidrigkeiten sollte geprüft werden, ob das oben genannte Prinzip nicht durchbrochen werden kann, indem der Halter verpflichtet wird, das Bußgeld (ohne Eintrag in das Fahreignungsregister -FER) anstelle des Fahrers zu tragen.

Wenigstens sollte der Halter für den Aufwand, der im Rahmen von Ermittlungen zu Verkehrsordnungswidrigkeiten, die mit seinem Fahrzeug begangen worden sind, in die Verantwortung genommen werden können. Will oder kann er den verantwortlichen Fahrzeugführer nicht benennen, so sind zumindest die entstandenen Verwaltungskosten zu zahlen (analog ruhender Verkehr).

zur obligatorischen Gesundheitsüberprüfung

Die GdP fordert eine Gesundheitsüberprüfung für alle Kraftfahrzeugführer mit Ablauf der 15-jährigen Gültigkeitsintervalle der Führerscheine.

Art und Umfang dieser Überprüfung muss sich an medizinischen Erkenntnissen gestaffelt orientieren. Hierzu sind alle in der aktiven Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Personen und Institutionen aufgerufen, geeignete Vorschläge zu unterbreiten.

Verkehrsteilnehmer bis 14 Jahre (Kinder) und von 15 bis 17 Jahren (Jugendliche)

Das verkehrssichere Verhalten der Kinder ist in erster Linie Aufgabe der Eltern. Dieses Verhalten ist durch gezielte Verkehrserziehungskonzeptionen der Schulen unter Einbezug der Polizei weiter zu entwickeln. Dies gilt auch für die Sekundarstufen I und II.

Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen sind bei der Verkehrsraumgestaltung verstärkt zu berücksichtigen. Überwachungsmaßnahmen zu deren Schutz genießen höchste Priorität.

Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 24 Jahren (Junge Erwachsene)

Die Gefahren des Straßenverkehrs sind der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen mittels effizienter und umfassender Methoden besser zu verdeutlichen als bisher.

Die GdP fordert, dass die Anstrengungen der Schulen verstärkt und durch das Fachwissen der Polizei unterstützt werden. Zur verbesserten Systematisierung der Verkehrserziehung und -aufklärung sind auf Landesebene jeweils gemeinsame Arbeitsgruppen der zuständigen Ressorts zu schaffen, die landesweit einheitliche Konzepte erarbeiten und umsetzen. Auch Berufs- und Hochschulen sollten nicht ausgeschlossen sein.

Die GdP hält Folgeschulungen (z.B. Gruppengespräche) zur vorangegangenen Fahrschul Ausbildung als 2. Ausbildungsphase nach Ablauf festzulegender enger Zeitabläufe für sinnvoll.

Eine Kennzeichnung von Anfängerfahrzeugen am Beispiel Frankreichs wird als sinnvoll erachtet.

Das Begleitete Fahren hat sich bewährt und ist auszubauen (z.B. früherer Alterszugang; Verlängerung der Coaching-Phase; höhere km-Leistung etc.).

Verkehrsteilnehmer zwischen 25 und 67 Jahren (Erwachsene)

Die GdP fordert für die große Gruppe der aktiven Verkehrsteilnehmer geeignete Anschauungsmaterialien zu schaffen, die mit den neusten verkehrsrechtlichen Änderungen in periodischen Abständen erscheinen und über breite Zugangswege kostenfrei erhältlich sind.

Darüber hinaus sollten Verkehrsseminare angeboten werden, die auf freiwilliger Basis kostenfrei besucht werden können. Die Träger solcher Maßnahmen sollten hierzu mit staatlichen Mitteln unterstützt werden.

Verkehrsteilnehmer über 67 Jahren (Senioren)

Die besonderen Belange der lebensälteren Bevölkerung für die Straßen- und Fahrzeugsicherheit sind verstärkt zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheitsforschung, den Straßenbau und -betrieb.

Fahrtauglichkeitsprüfungen nur für lebensältere Verkehrsteilnehmer lehnt die GdP ab, denn dies käme einer altersspezifischen Diskriminierung gleich. Die GDP vertritt die Auffassung, dass Kraftfahrer zunächst befähigt statt „ausgegrenzt“ werden sollen. Zur Verbesserung der Fahrkompetenz ist deshalb vermehrt auf Fahrtrainings zu setzen. Zudem mahnt die GDP eine verstärkte Auseinandersetzung der Ärzte mit dem Thema Verkehrssicherheit/Fahreignung an.

Die GDP setzt sich dafür ein, dass Autofahrer schon frühzeitig beginnen, ihren Gesundheitszustand ärztlich überprüfen zu lassen. Sinn dabei ist nicht die Ausgrenzung als Autofahrer, sondern die Erlangung von Hilfestellungen, um möglichst lange das Grundbedürfnis „Mobilität“ ausüben zu können.

2. Verkehrsbeteiligung

Pkw

Der größte Anteil an der Mobilität auf deutschen Straßen wird mittels Pkw bewältigt. Die rasante technische Entwicklung bietet gerade für Pkw immer neue Fahrerassistenzsysteme, die den Fahrer bei der Fahrtätigkeit unterstützen und entlasten. Die Vision vom Pkw ohne Fahrer wird bereits erprobt. Einparkassistenten werden heute schon bei vielen Fahrzeugmodellen angeboten.

Die GdP fordert, dass die sicherheitsrelevanten Assistenzsysteme (Notbremssysteme, Spurhaltesysteme, Aufmerksamkeitswarner, Abstandswarner etc.) verpflichtend für Neufahrzeuge eingeführt werden.

Die GdP tritt dafür ein, dass bei Nutzung und Weiterentwicklung der Fahrerassistenzsysteme der Fahrer vor Überforderung geschützt wird. Die Technik soll dabei den Fahrer vorerst nur unterstützen und nicht ersetzen.

Fahrrad

Der Fahrradverkehr, einschließlich der, den Fahrrädern gleichgestellten Pedelecs, nimmt insbesondere in Ballungsräumen ständig zu und erhöht damit auch die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Die GdP fordert deshalb die konsequente Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplanes 2020“. (<http://www.bmvi.de//cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/62136/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>)

Radfahrer müssen nachdrücklich auf die Bereitschaft zur Einhaltung der für sie geltenden Verkehrsregeln hingewiesen werden. Unfallträchtiges Fehlverhalten ist konsequent zu verfolgen.

Das Tragen von Helmen ist dringend zu empfehlen. Reflektierende Kleidung (Teile) sollte getragen werden.

Die technische Ausstattung der Fahrräder (einschließlich der Lastenräder), insbesondere Bremsen, Beleuchtung, Dynamo und Lenker ist durch eine Erhöhung der einschlägigen Sicherheitsnormen zu verbessern.

Die Infrastruktur ist den Bedürfnissen des Fahrradfahrers verstärkt anzupassen.

Motorisierte Zweiräder

Die konstant hohen Zahlen der Unfallopfer, insbesondere bei leistungsstarken Motorrädern gibt Anlass zur Sorge. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass Fahrer, die langjährig ohne Fahrerfahrung waren, unfähig in das Fahren moderner Motorräder eingewiesen werden.

Auch junge Fahrer sind überproportional an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Insbesondere der Trend zur Herabsetzung des Mindestalters beim Führen von motorisierten Zweirädern muss sorgfältig (z.B. im Hinblick auf die Höchstgeschwindigkeit) evaluiert werden.

Die technische Ausstattung der motorisierten Zweiräder, Pedelecs, Elektrobikes und die Ausrüstung der Fahrer sind durch eine weitere Erhöhung der einschlägigen Sicherheitsnormen zu steigern (Helme, Schutzkleidung, Bremsen, Airbag-Systeme). Hierbei ist verstärkt auf eine Erhöhung der Wahrnehmbarkeit zu setzen.

Die Sicherheit von motorisierten Zweiradfahrern hängt deutlich stärker als bei Autofahrern von der Infrastruktur des Verkehrsraumes ab. Zustand der Straße und des Straßenumfeldes (Stichwort: verzeihende Straße) tragen vielfach nicht unerheblich zu schweren Folgen bei. Deshalb fordert die GdP eine konsequente Anwendung des Merkblattes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot).

Sonstige Fahrzeuge

Schwere Unfälle mit Quads und anderen meist der Freizeitgestaltung dienenden Fahrzeugen erfordern die verstärkte Beachtung. Hier gilt es präventiv stärker wirksam zu werden und die Beamtinnen und Beamten in der Fortbildung, als auch der praktischen Tätigkeit besonders auszurichten.

Dies betrifft auch Unfälle mit Fuhrwerken, wie Kremserwagen oder Kutschen. Die GdP unterstützt die Bemühungen zur bundeseinheitlichen Einführung eines „Pferdeführerscheins.“ (<http://www.vfdnet.de/index.php/partner-pferd/tierschutz/5680-brauchen-wir-einen-pferdefuehrerschein>).

III. Wesentliche Unfallursachen

1. Geschwindigkeit:

Eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle mit besonders schweren Folgen ist die gefahrene Geschwindigkeit.

Geschwindigkeitsunfälle hinsichtlich der schweren Folgen (Getötete und Schwerverletzte) sind bundes- und europaweit die Unfallursache Nr. 1. Vor diesem Hintergrund muss es ein vordergründiges Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit bleiben, das Geschwindigkeitsverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu beeinflussen.

Rasen ist kein Kavaliersdelikt.

Geschwindigkeitsüberwachung

Intensive polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung und empfindliche Ahndung von Geschwindigkeitsdelikten bleiben unverzichtbar.

Dabei steht das Gespräch mit dem Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Hierzu eignen sich insbesondere Anhaltekontrollen. Um gleichzeitig einen Flächendruck zu gewährleisten sind auch Kontrollen ohne Anhalten erforderlich.

Beim Einsatz kommunaler Verkehrsüberwachungsanlagen ist sicherzustellen, dass dieselben Richtlinien wie für die Polizei gelten. Erforderliche Ermittlungen sind durch die Verwaltungsbehörden mit eigenem Personal durchzuführen.

Die GdP lehnt es ab, dass die Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs in die Hände privater Dienstleister gegeben wird. Eine Verwendung Privater im Rahmen einer technischen Dienstleistung zur Unterstützung einer hoheitlich ausgeübten Überwachungstätigkeit durch sachkundige Personen öffentlicher Stellen ist dagegen denkbar.

Die GdP fordert, dass bundeseinheitlich festgelegt wird, ab welcher Geschwindigkeitsüberschreitung eine Verfolgung eingeleitet werden soll (Opportunitätstoleranz).

Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften

Die GdP fordert Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften. Davon ausgenommen bleiben Hauptverkehrsstraßen. Bauliche Veränderungen des Verkehrsraumes sind zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten anderen verkehrstechnischen Maßnahmen vorzuziehen.

Geschwindigkeit auf Bundes-, Land- und Kreisstraßen

Im Jahr 2013 sind 58 Prozent aller Verkehrsunfallopfer in Deutschland auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) gestorben.

Daher muss es vorrangiges Ziel sein, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen.

Dabei ist die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen verstärkt zu überwachen.

In besonderem Maße sind die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ bei Neuplanungen generell, aber auch für den Bestand, sukzessive anzuwenden.

Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen und ähnlichen Straßen

Die GdP hält die flächendeckende Einrichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen für erforderlich. Nur auf diese Weise können Beschränkungen bedarfsgerecht der aktuellen Verkehrslage angepasst und die Akzeptanz beim Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Sie sind mit Überwachungsanlagen zu koppeln.

Bis zur Ausstattung des kompletten Streckennetzes fordert die GdP die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h zu begrenzen.

Der Polizei muss ausreichend qualifiziertes Personal zur beweissicheren und professionellen Auswertung dieser Anlagen zur Verfügung stehen.

Abschließend fordert die GdP, dass alle Einnahmen aus Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ausschließlich für Verkehrssicherheitsarbeit verwendet werden sollen.

Section Control (Abschnittskontrolle)

Die Geschwindigkeitsüberwachung in Deutschland erfolgt mit allen Geräten nur punktuell. Bekannte Kontrollstellen haben deshalb auch nur eine räumlich begrenzte Wirkung.

Section Control ermöglicht es an besonders schwer zugänglichen, besonders unfallträchtigen und langen Strecken effektiv die Geschwindigkeit zu überwachen. Deshalb fordert die GdP, die rechtlichen Grundlagen zur Einführung von Section Control zu schaffen.

2. Alkohol

Fahren unter Alkoholeinfluss ist nach wie vor eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr und für jeden zehnten Verkehrstoten verantwortlich.

Die GdP fordert eine Neufassung des § 24 a Abs. 1 StVG „Kein Alkohol am Steuer“:

„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“ Daraus folgt die Aufhebung des § 24 c StVG.

Eine Ahndung soll dabei aus technischen Gründen ab 0,2 Promille erfolgen.

Zusätzlich ist die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrer ab 0,8 Promille BAK sowie die Festsetzung des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit auf 1,1 Promille durch den Gesetzgeber vorzusehen.

Die GdP fordert eine deutliche Intensivierung effizienter und effektiver Alkoholkontrollen im Straßenverkehr. Die derzeitige Praxis bei der Entnahme von Blutproben ist extrem zeitaufwändig und stellt einen körperlichen Eingriff dar.

Deshalb ist die Anerkennung der beweissicheren Atemalkoholmessung auch bei Werten $\geq 1,1$ Promille (im Strafrechtsbereich: § 315 c, § 316 StGB) unerlässlich und sicherzustellen.

Die GdP fordert ferner die Mitwirkungspflicht bei verdachtsfreien Kontrollen hinsichtlich Alkohol und anderer berauschender Mittel.

Die GdP fordert darüber hinaus die Abschaffung des Richtervorbehaltes für Blutentnahmen im Bereich von Verkehrsstraftaten.

3. Drogen

Das Führen von Fahrzeugen unter der Wirkung von speziellen psychoaktiven Substanzen birgt ein hohes Gefahrenpotential.

Der Nachweis objektiver Fahruntüchtigkeit nach der Aufnahme von Drogen ist gegenüber dem Genuss alkoholischer Getränke schwer zu führen.

Die GdP fordert die Streichung der Anlage zum § 24a StVG, damit alle Stoffe des BtmG von der Bestimmung des § 24 a StVG erfasst sind.

Die GdP fordert im Hinblick auf die einzuführende Mitwirkungspflicht die bundesweite Standardisierung von Drogenkontrollen und Kontrollmitteln.

4. Arzneimittel

Die bestimmungsgemäße Einnahme von Arzneimitteln dient der Behandlung von Krankheiten. Sie können aber auch Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben.

§ 24 a, Abs. 2 StVG ist zu ändern. Die Überprüfbarkeit einer „nicht bestimmungsgemäßen Einnahme“ ist derzeit schwer möglich. Aktuell ist der Paragraph nur auf Drogenkonsum ausgelegt. Er sollte um eine Liste mit Arzneimittelwirkstoffen ergänzt werden, die die Verkehrstüchtigkeit einschränken.

Generell sind gerichtsverwertbare Arzneimittelschnelltests bereit zu stellen.

In der Bevölkerung ist ein Bewusstsein zu schaffen, dass eingeschränkte Fahrtüchtigkeit unter Arzneimittelinfluss die gleichen Gefährdungen und Konsequenzen mit sich bringt wie Trunkenheit am Steuer.

In der Fahrschulausbildung muss analog zum Konsum von Alkohol und Drogen eine Schulung über Arzneimittel erfolgen. Kampagnenarbeit, z. B. an Schulen, Fachpresse, Medien, ist angebracht. Ärzte und Apotheker sind zur Aufklärung und deren Dokumentation zu verpflichten.

IV. Sonderverkehre

1. Sozialvorschriften und Fahrtenschreiber

Übermüdung ist die zweithäufigste Unfallursache bei LKW über 7,5 t zulässige Höchstmasse. Hierzu hat die Europäische Kommission zu ihren Leitlinien der Straßenverkehrssicherheit vom 20.07.2010 mitgeteilt, dass bei etwa 20 % aller Unfälle mit schweren Nutzfahrzeugen die Ermüdung des Fahrpersonals eine bedeutende Rolle spielt.

Unter Beachtung von Prognosen, dass der bereits stetige Anstieg dieser Verkehrsarten in den nächsten Jahren noch weiter intensiv zunehmen wird, sind in diesen Bereichen zunehmende Überwachungen unbedingt erforderlich.

Mit der Einführung digitaler Tachografen zur Vereinfachung der Erfassung und Überwachung der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten im Jahr 2006 sollten auch den bis dahin häufig aufgetretenen Manipulationen gegengesteuert werden. Die Bereitschaft hierzu hat sich jedoch bis heute nicht verändert.

Nur durch eine flächendeckende Überwachung mit speziell ausgebildeten Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten mit zeitgemäßer, moderner Auswertetechnik sowie Kontrolleuren anderer Überwachungsorgane, wie beispielsweise dem Bundesamt für Güterverkehr, sind Verstöße gegen die Sozialvorschriften und die Manipulationen an Fahrtenschreibern aufzudecken.

2. Mängel an Kraftomnibussen und Nutzfahrzeugen

Mit der Einführung einer Technischen Unterwegskontrollverordnung seitens der EU sollen mangelhafte Kraftomnibusse und Nutzfahrzeuge gezielter überwacht werden. Ein Anteil von mindestens 5 % dieser Verkehre sollen auf der Straße einer Kontrolle unterzogen werden. Um diesen Anteil erfüllen zu können, ist eine Erhöhung der Kontrollzahlen und der hierfür speziell geschulten Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten erforderlich.

3. Ladungssicherung

Mangelnde Ladungssicherung ist nicht selten Ursache für schwere Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern bzw. Lasten.

Daher begrüßt es die GdP, dass die VDI-Richtlinie 2700/2700a mittlerweile zum gesetzlichen Standard für die Sicherung von Ladung geworden ist.

Aufgrund der Vielfältigkeit, wie Ladung gesichert – aber auch falsch gesichert werden kann, fordert die GdP auch weiterhin umfangreiche und häufige Kontrollen aller Fahrzeuge, die sicherungsbedürftige Güter über unsere Straßen transportieren.

4. Vermögensabschöpfung

Anstelle von Sanktion mit Ordnungswidrigkeiten sind auch Vermögensabschöpfungen bei Verkehrsunternehmen möglich. Diese Praxis hat sich bewährt, da der Gewinn der sich für Verkehrsunternehmen aus begangenen Ordnungswidrigkeiten ergeben hat, zugrunde gelegt wird und abgeschöpft wird. Die Vermögensabschöpfung muss in allen Bundesländern gleich durchgeführt werden.

5. Gurtpflicht

Was sich im Bereich von Personenkraftwagen insbesondere durch intensive Kontrollen mittlerweile als Standard entwickelt hat muss auch für die Sonderverkehre, Bus und Nutzfahrzeuge, gezielter überwacht werden.

6. Fernfahrerstammtisch

Die Einführung von Fernfahrerstammtischen hat sich bewährt und muss durch die Polizei neben den repressiven Maßnahmen als präventive Aufgabe im Bereich der Sonderverkehre unbedingt weiter fortgeführt werden.

7. Fahrfremde Tätigkeiten (Ablenkungen)

Nicht nur unzulässige und gefährliche Nutzungen, beispielsweise von Handys oder Navigationsgeräten, sind ein großes Unfallrisiko sondern auch andere fahrfremde Tätigkeiten wie fernsehen, kochen, lesen, usw. Polizeiliche Überwachung ist auch hier erforderlich, nebst dem Bedarf an entsprechenden Hilfsmitteln und Techniken, um diese erkennen und beweissicher feststellen zu können.

8. Personenbeförderung /Fernreisebusse

Durch die Zulassung von Fernlinienverkehren mit Kraftomnibussen hat sich eine Verlagerung von Personenbeförderungen von der Schiene auf die Straße ergeben. Diese Entwicklung ist auch bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung mit zu berücksichtigen.

Die vorhandene Infrastruktur (Bushaltestellen etc.) ist nicht mehr ausreichend, die höheren Kapazitäten aufzunehmen.

9. Geschwindigkeitsbegrenzer

Kraftomnibusse und Lastkraftwagen müssen mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgestattet sein. Diese Begrenzer werden, um schneller als zulässig fahren zu können, manipuliert. Damit die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dieser Verkehrsarten eingehalten bleiben, ist es unabdingbar, die strafbare Manipulation von Geschwindigkeitsbegrenzern zu überwachen.

10. Überladung

Häufige Gewichtsüberschreitungen, insbesondere die maximale von 40 t (44 t) für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr, wird von vielen Fahrern und Verkehrsunternehmen als Kavaliersdelikt betrachtet. Das hierdurch die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt wird, aber auch Straßen- und Brückenschäden entstehen, wird dabei außer Acht gelassen. Umfangreichere und intensivere Kontrollen sind daher erforderlich. Ferner ist der Gesetzgeber gefordert, Sanktionen deutlich zu erhöhen, damit es sich nicht lohnt, überladen zu fahren.

11. Gefahrgut-Transporte

Gefahrguttransporte einschließlich der Beförderung gefährlicher Abfälle stellen ein hohes Gefahrenpotential auf unseren Straßen dar.

Um eine Überwachung dieser Transporte gewährleisten zu können, sind speziell ausgebildete Polizeikräfte erforderlich. Die hierfür vorgeschriebenen Schulungen nach geltender Rechtslage müssen unbedingt durchgeführt werden und sind Grundlage für sach- und fachgerechte Kontrollen in diesem Bereich. Der Eigensicherung mit der notwendigen hohen Fachkenntnis bei solchen Kontrollen muss unbedingt Rechnung getragen werden. Hierzu eignen sich besonders speziell entwickelte Software und Fachliteratur, die zur Verfügung stehen müssen.

Notwendige Hilfsmittel, Ausstattungen, Fahrzeuge und Schutzkleidungen zur Erfüllung der Überwachung aber auch zur Beweissicherung für einzuleitende Verfahren sind den Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten zur Erfüllung dieser Kontrollaufgabe zur Verfügung zu stellen.

12. Personal/Ausstattung

Für die Überwachung der gewerblichen Personen-/Güter- bzw. Sachverkehre ist die Bereitstellung notwendiger Hilfsmittel, Ausstattungen, Fahrzeuge, Schutzkleidungen sowie von modernen bzw. zeitgemäßen Download- und Auswertesystemen erforderlich.

Abschließende Forderungen der GdP zur Sonderverkehrs-Überwachung

Die GdP fordert, dass die Polizei unverändert an der Überwachung des Sonderverkehrs zu beteiligen ist. Hierbei muss insbesondere eine Kontrolle bereits frühzeitig nach Beginn des Transportweges vorgenommen werden. Hierdurch wird ein möglicherweise vorhandenes Gefährdungsrisiko frühzeitig erkannt und unterbunden.

Die GdP fordert die besondere Schulung und Ausstattung des Kontrollpersonals (z.B.: Basisschulungen, Fortbildungsschulungen, Analyseapparaturen, Prüffahrzeuge, Schutzausrüstung, Downloadsysteme und Hard- und Software), das zur Überwachung des gewerblichen Personen- und Gefahrgutverkehrs eingesetzt ist.

Die GdP fordert einheitlich in allen Bundesländern Zuständigkeitsvorschriften für die Überwachung des Sonderverkehrs durch die Polizei einzuführen.

Die GdP fordert entsprechende Berufs- und Schutzkleidung für die spezialisierten Polizeikräfte im Bereich der Sonderverkehrsüberwachung zur Verfügung zu stellen.

Die GdP fordert regelmäßige mehrmals im Jahr stattfindende kooperative und integrative Verkehrskontrollen des Sonderverkehrs unter Federführung der Polizei mit anderen Überwachungsstellen, die auf allen Straßenarten durchzuführen sind.

V. Maßnahmen in der Europäischen Union

Für die GDP steht die Unversehrtheit des Menschen, der Schutz von Leib und Leben, an erster Stelle. Das gilt auch für den Straßenverkehr. Von daher unterstützt die GDP den von verschiedenen Seiten propagierten Gedanken der „Vision Zero“. Es gilt, diesen Gedanken verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.

Von daher ist die Forderung der EU nach einer Halbierung der Anzahl der Verkehrsunfalltoten innerhalb der EU bis 2020 nur folgerichtig. Es handelt sich dabei um die Fortführung einer nahezu gleichlautenden Forderung für die Dekade von 2001 bis 2010.

Unter anderem zur Erreichung dieses Zieles wurden in den letzten zwanzig Jahren in der EU zahlreiche Vorschriften harmonisiert und es existieren gemeinsame Zielsetzungen für die Sicherheit im Straßenverkehr bis 2020 und darüber hinaus. Die Forderungen der GdP in den Positionen zur Verkehrspolitik aus dem Jahre 1997 waren insoweit schon richtungsweisend, fanden hierbei weitestgehend Berücksichtigung oder wurden bereits umgesetzt.

Die GdP ist jedoch der Ansicht, dass in Teilbereichen eine weitere Optimierung erforderlich ist. Hierzu zählen insbesondere:

- bessere europaweite Ermittlungen, Vernehmungen und Beweissicherungen
- die Einführung der Halterverantwortlichkeit für Verstöße im fließenden Verkehr
- die europaweite technische Regelüberprüfung von Fahrzeugen
- die Einführung eines sofort vollziehbaren Fahrverbotes für schwere Verkehrsverstöße mit unmittelbarer Wirkung im gesamten EU-Gebiet

- erforderliche Dokumente sind in einer der drei Arbeitssprachen (Deutsch, Englisch, Französisch) der EU übersetzt mitzuführen.

Die GdP unterstützt die Forderung der EU in allen Mitgliedsstaaten der EU, nationale Koordinierungsstellen einzurichten und jährliche nationale Bekämpfungspläne fortzuschreiben sowie in den Unfallstatistiken ein weiteres Unterscheidungsmerkmal, nämlich den „Schwerstverletzten“ aufzunehmen, wenn die dazu erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel Datenschutzvorschriften, die Beachtung der Persönlichkeitsrechte des Verletzten und ärztliche Schweigepflichten, dies ermöglichen.

Die GdP wird sich dafür einsetzen, dass die Möglichkeiten der europaweiten Verfolgung und Ahndung von Rechtspflichtverletzungen im Straßenverkehr, insbesondere Amts- und Vollzugshilferegelungen zur Ermittlung von verantwortlichen Fahrzeugführern verbessert werden.