



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

50

# Verkehrssicherheits- positionen





**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

50

# Verkehrssicherheits- positionen

**Herausgegeben durch:**

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)  
Bundesleitung  
Rainer Wendt (V. i. S. d. P.)  
Friedrichstraße 169, 10117 Berlin  
E-Mail: [dpolg@dbb.de](mailto:dpolg@dbb.de)  
[www.dpolg.de](http://www.dpolg.de)

**Redaktion:**

DPoIG Kommission Verkehr

**Produktion:**

GTB  
Godesberger Taschenbuchverlag

**Auslieferung durch DBB Verlag GmbH**

Friedrichstraße 165, 10117 Berlin  
Telefon: 030.726 1917-23  
Telefax: 030.726 1917-49  
E-Mail: [vertrieb@dbbverlag.de](mailto:vertrieb@dbbverlag.de)

**Anzeigen:**

DBB Verlag GmbH Mediacenter  
[www.dbbverlag.de](http://www.dbbverlag.de)

**Bildnachweis Titel:**

E-Roller: © jozsitoeroe\_AdobeStock  
Abschnittskontrolle: © noscere\_AdobeStock  
Mobile Geschwindigkeitskontrolle © Gerhard Seybert\_Fotolia

**Hinweis:**

Weitere Bildnachweise sind unmittelbar an den Bildern vermerkt.

**Stand:**

2. Auflage – September 2021

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Einverständnis der Herausgeberin.

# Inhalt

## Essentials

1 Vision Zero .....	5
2 Staatsziel Verkehrssicherheit .....	6
3 Mediale Verkehrssicherheitsarbeit .....	6
4 Automatisiertes Fahren .....	7
5 Bußgelder für die Verkehrssicherheit .....	8

## Recht

6 Rechtsgrundlage Verkehrsüberwachung .....	9
7 Abschnittskontrolle .....	10
8 Mitwirkungspflicht bei Verkehrskontrollen .....	10
9 Halterhaftung .....	11
10 Mitteilungspflichten .....	12
11 Hinweisschilder auf Überwachung .....	13
12 Messtoleranzen .....	13
13 Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende .....	14
14 Promillegrenze für Radfahrende .....	15
15 Beweissichere Atemalkoholanalyse .....	16
16 Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt .....	17
17 Ausweitung der Stoffgruppen im StVG .....	18
18 Medikamentenprivileg .....	18
19 Ablenkung .....	19
20 Sanktionshöhe Gurt- und Helmverstoß .....	20
21 Lkw-Abbiegeassistenzsysteme .....	21
22 Lkw-Notbremssysteme .....	21
23 Rettungsgasse .....	22

24	Schaulustige bei Verkehrsunfällen .....	22
25	Illegale Autokorsos .....	23
26	Cross-Border-Enforcement-Richtlinie .....	24
<b>Menschen</b>		
27	Gefährderansprache .....	25
28	Verkehrsunterricht .....	26
29	Dooring-Unfälle .....	27
30	Auto-Poser .....	28
31	Mobilität im Alter .....	28
<b>Fahrzeuge</b>		
32	Elektrokleinstfahrzeuge .....	29
33	Pedelec .....	30
34	Großraum- und Schwertransporte .....	30
35	Einsatz von Telematiksystemen .....	31
<b>Polizei</b>		
36	Ganzheitliche Kontrolle .....	32
37	Qualifizierte Lkw- und Buskontrollen .....	33
38	Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit .....	34
39	Forschungsbeteiligung .....	34
<b>Verkehrsunfall</b>		
40	Sachschadenunfälle .....	35
41	Digitale Verkehrsunfallspuren .....	36
42	Verletztendaten .....	37
43	Hilfe für Verkehrsunfallopfer .....	38
<b>Infrastruktur</b>		
44	Verkehrsinfrastruktur .....	39
45	Zusammenarbeit in der Unfallkommission .....	40
46	Sicherheit des Fußverkehrs .....	41
47	Baustellensicherung .....	41
48	Kombianlagen .....	44
49	Präventive Verkehrsbeeinflussung .....	44
50	Sicherheit von Kreisverkehren .....	47

# Essentials

## 1 Vision Zero

Die „Vision Zero“ ist eine europäische Verkehrssicherheitsphilosophie, die als Leitgedanke in viele deutsche Verkehrssicherheitsprogramme eingeflossen ist. Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) haben diese Vision zur Grundlage ihrer Strategien gemacht.

### »»» Konsequentes Umsetzen des Leitgedankens

Seit 1997 ist die „Vision Zero“ gesetzliche Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik. In der Folge hat die EU-Kommission sich u. a. im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ deutlich zur „Vision Zero“ bekannt. Diese Strategie bezeichnet das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten zu beklagen sind.

Die Verkehrssicherheitsprogramme von Bund und Ländern folgen mehrheitlich diesem Gedanken. DVR und DVW

haben diese Strategie zur Maßgabe ihres Handelns gemacht – der DVR mit dem Slogan: „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Menschliche Fehler lassen sich im Straßenverkehr nicht gänzlich vermeiden. Die vorhandene Infrastruktur sowie Fahrzeuggegebenheiten sind nicht grundsätzlich fehlerverzeihend angelegt. ■

#### »»» Lösung:

**Es ist ein sicheres, fehlerverzeihendes System Straßenverkehr zu schaffen. Bei Zielkonflikten hat die Verkehrssicherheit Vorrang – Leben ist nicht verhandelbar.**



© Curioso Photography\_AdobeStock

## 2 Staatsziel Verkehrssicherheit

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist im Grundgesetz bislang nicht explizit verankert.

### »»» Aufnahme des Staatsziels Verkehrssicherheit in das Grundgesetz

Die Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit werden durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützt. Diese Grundrechtsbestimmung gewährleistet jedoch nicht die Sicherheit im Straßenverkehr, die lediglich durch diverse Vorschriften in Spezialgesetzen geschützt wird. Dadurch hat die Verkehrssicherheit in der öffentlichen Diskussion nicht den Stellenwert, der ihr zum Schutz aller Menschen, der von ihnen geführten Fahrzeuge und der Infrastruktur gebührt. ■

#### »»» Lösung:

Das Staatsziel Verkehrssicherheit ist im Grundgesetz zu verankern.



© nmann77\_AdobeStock

## 3 Mediale Verkehrssicherheitsarbeit

Mit der Reform der Programmstruktur des Westdeutschen Rundfunks wurde 2005 die populäre Aufklärungskampagne „Der 7. Sinn“ ersatzlos eingestellt. Mit dieser Sendung verbanden die am Verkehr Teilnehmenden wöchentlich wertvolle Ratschläge zu verkehrsgerechtem Verhalten.

### »»» Zeitgemäße Neuauflage des Formats



© Thomas Jansa\_AdobeStock

Verkehrssicherheitsarbeit kann nur erfolgreich sein, wenn sie gesamtgesellschaftlich wahrgenommen wird. Hierzu bedarf es einer crossmedialen Umsetzung durch staatliche und nichtstaatliche Agierende, die die Sicherheitsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Straßenverkehr berücksichtigen. ■

#### »»» Lösung:

Eine zeitgemäße Neuauflage des Formats „Der 7. Sinn“ – insbesondere in den sozialen Medien – wäre ein wertvoller Beitrag zur langfristig wirkenden positiven Beeinflussung der Verkehrssicherheit.



## 4 Automatisiertes Fahren

Die technischen Entwicklungen im Bereich der automatisierten Fahrfunktionen eröffnen Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und tragen nachhaltig zu einer Senkung der Verkehrsunfallzahlen bei.

### »»» Zugriff auf Daten über Fahr- und Betriebszustände

Seit vielen Jahren bietet die Automobilindustrie eine Vielzahl von Assistenzfunktionen an, die die Fahrzeugführenden in ihrer Fahrtätigkeit unterstützen. Zudem hat der Gesetzgeber mit Inkrafttreten des Achten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes die rechtliche Grundlage zum hoch- und vollautomatisierten Fahren geschaffen. Langfristig ist auch die Implementierung von sogenannten „autonom“ gesteuerten Fahr- und Betriebszuständen beabsichtigt.

Zukünftig ist mit Mischverkehr zu rechnen, der die polizeiliche Verkehrsüberwachung vor neue Herausforderungen stellt. Daher ist die Polizei zur Feststellung von Verkehrsverstößen auf die Information angewiesen, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Verkehrsverstößes in einem automatisierten Fahrmodus gefahren ist. ■

#### »»» Lösung:

**Schaffung einer Rechtsgrundlage, die der Polizei den direkten Zugriff zu den Speicherdaten über den Fahrmodus vor Ort ermöglicht. Der Automatisierungsgrad ist im Zentralen Fahrzeugregister sowie im EUCARIS-Fahrzeuginformationssystem zu hinterlegen.**





© rcfotostock\_AdobeStock

## 5 Bußgelder für die Verkehrssicherheit

In vielen europäischen Ländern gibt es eine Zweckbindung hinsichtlich der Verwendung der Bußgelder für Verkehrsverstöße; in Deutschland ist das überwiegend nicht der Fall. Konzepte für zweckgebundene Verwendung sollten umgesetzt werden.

### »»» Zielgerichteter Mitteleinsatz für die Verkehrssicherheit

In Deutschland fließen Bußgelder grundsätzlich in die Haushalte der Länder und Kommunen, wobei die Aufteilung in den Ländern unterschiedlich geregelt ist. Die Finanzministerien der Länder haben in der Vergangenheit Vorstöße, Bußgelder für Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit zu verwenden, abgelehnt. Einzelne Kommunen setzen Überschüsse aus der Verkehrsüberwachung für die Verkehrssicherheitsarbeit ein. ■

**»»» Lösung:**  
Deutschland sollte guten Beispielen folgen und die durch Verkehrsverstöße generierten Bußgelder für die Verkehrssicherheitsarbeit verwenden.

## 6 Rechtsgrundlage Verkehrsüberwachung

Da keine eigenständige Rechtsgrundlage existiert, muss regelmäßig auf andere Normen zurückgegriffen werden. Die verdachtsunabhängige Datenerfassung ist strittig.

### »»» Schaffung einer Rechtsgrundlage

Eine Rechtsgrundlage, die sämtliche Verkehrsüberwachungsvarianten abdeckt, gibt es derzeit nicht. Erforderliche Maßnahmen stützen sich auf verschiedene Rechtsgrundlagen z. B. aus der StVO, der StPO und dem OWiG. Insbesondere das verdachtsunabhängige Herstellen von Bildaufnahmen bei Geschwindigkeits- und Abstandsverstößen ist nicht hinreichend geregelt. ■

#### »»» Lösung:

Es ist eine Ermächtigungsgrundlage zur verdachtsunabhängigen Verkehrsüberwachung zu schaffen. Diese Norm ist in das thematisch einschlägige StVG aufzunehmen.



© vege\_Fotolia

## 7 Abschnittskontrolle

Erfahrungen zeigen, dass der Einsatz der Abschnittskontrolle Verkehrsunfallzahlen und -folgen erheblich reduziert. Dies gilt insbesondere für Unfallhäufungsstrecken, Baustellen und Tunnel.

### »»» Einführung der Abschnittskontrolle



Die Abschnittskontrolle ist ein System zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung, das in einer Vielzahl europäischer Staaten etabliert ist. Erfahrungen zeigen die Wirksamkeit der Überwachungsmethode. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden eingehalten, das Unfallgeschehen wird positiv beeinflusst. ■

#### »»» Lösung:

Die Abschnittskontrolle ist schnellstmöglich bundesweit einzuführen.

## 8 Mitwirkungspflicht bei Verkehrskontrollen

Verkehrsuntüchtigkeit infolge von Alkohol- und Drogenkonsum sowie Medikamenteneinnahme bleibt häufig deswegen unerkant, weil es keine Mitwirkungspflicht bei den einschlägigen Testverfahren gibt. Eine verfassungskonforme Ausgestaltung ist möglich.

### »»» Rechtslage anpassen

Nach § 36 Abs. 5 StVO dürfen Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte am Verkehr Teilnehmende zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit anhalten. Eine umfassende Verpflichtung zur aktiven Mitwirkung der Kontrollierten besteht nicht. In vielen europäischen Ländern wird die Verweigerung der Mitwirkung wie die begangene Tat geahndet. ■

#### »»» Lösung:

Bestehende Verkehrskontrollbefugnisse sind um Mitwirkungspflichten zu ergänzen. Die Verweigerung der Mitwirkung ist wie eine begangene Tat zu ahnden.



© Rüdiger Kottmann AdobeStock

## 9 Halterhaftung

Die Halterhaftung ist Standard im europäischen Ausland. Fehlende Halterhaftung hat eine unzureichende Wirkung der Verkehrsüberwachung sowie erheblichen Personaleinsatz zur Folge.

### »»» Schnellstmögliche Einführung

Die Einführung der Halterhaftung entspricht der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit. Verkehrsüberwachung verliert erheblich an Wirkung, wenn Verstöße nicht geahndet werden. Eine Ahndung festgestellter Verstöße ist in Deutschland nur möglich, wenn den Betroffenen der Verstoß individuell nachgewiesen wird.

Eine zweifelsfreie Identifizierung ist häufig nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand oder gar nicht möglich. Für die Ermittlung der Verantwortlichen wird vielfach hochqualifiziertes Personal unterwertig eingesetzt –

es fehlt daher für die unmittelbare Verkehrssicherheitsarbeit. Die Halterhaftung wird verfassungsrechtlich kontrovers diskutiert – renommierte Verfassungsrechtler haben jedoch keine Einwände. ■

#### »»» Lösung:

**Schnellstmögliche Einführung der Halterhaftung, weil Normbefolgung häufig nur zu erwarten ist, wenn Verstöße mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sanktioniert werden.**

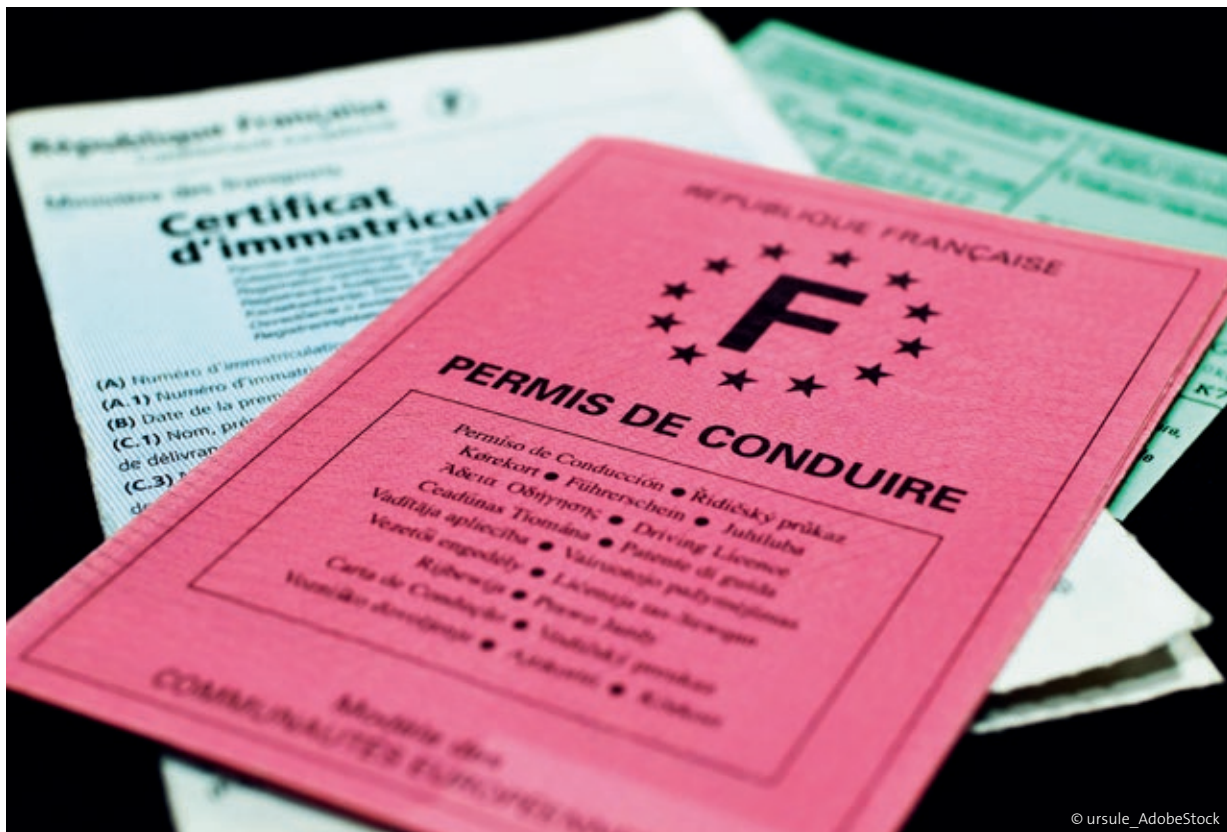


© photowahn\_AdobeStock

# 10 Mitteilungspflichten

Im deutschen Verkehrsrecht existieren Mitteilungspflichten von Polizei, Strafjustiz und anderen Stellen an die Fahrerlaubnisbehörden, wenn es um eine zweifelhafte Fahreignung und Fahrbefähigung von Personen geht. Erst diese Mitteilungen ermöglichen eine Begutachtung.

## »»» Schaffung einer zentralen gesetzlichen Mitteilungspflicht



© ursule\_AdobeStock

Von den bereits bestehenden zahlreichen Mitteilungspflichten wird zu selten Gebrauch gemacht. Manche der Begutachtungsmöglichkeiten aus der Fahrerlaubnisverordnung bleiben daher häufig ungenutzt. Dabei differieren die Mitteilungen nach Bundesländern erheblich, was an der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte sichtbar wird.

Die Gründe dafür sind vielfältig. Hauptsächlich liegen sie darin, dass Defizite in der Aus- und Fortbildung im Fahreignungsrecht existieren. Da dieses Thema in vielen Fahrerlaubnisbehörden unzureichend umgesetzt wird, bleiben Möglichkeiten in der Begutachtung potenziell nicht geeigneter oder nicht befähigter Personen ungenutzt. ■

### »»» Lösung:

**Aus Gründen der Verbindlichkeit ist eine zentrale gesetzliche Regelung erforderlich. Hierzu ist § 2 Abs. 12 StVG entsprechend zu erweitern.**

# 11 Hinweiszeichen auf Überwachung

Mit der Vorankündigung der Geschwindigkeitsüberwachung gibt es gute Erfahrungen in Europa. In Deutschland ist die Ankündigung von Geschwindigkeitsmessungen grundsätzlich nicht geregelt, es fehlt ein entsprechendes Zusatzzeichen.

## »» Aufnahme in den Verkehrszeichenkatalog

Geschwindigkeitskontrollen dienen der Verkehrssicherheit, monetäre Beweggründe sind nicht handlungsleitend. Stationäre Anlagen sind zur Unfallvermeidung unverzichtbar. Mit entsprechenden Hinweiszeichen auf die Kontrollstellen wird die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung verstärkt. In Europa wie auch in Deutschland wird in unterschiedlicher Weise auf Geschwindigkeitsüberwachung hingewiesen. Nicht in jedem Falle erschließt sich die Botschaft der verwendeten Hinweisschilder. ■

### »» Lösung:

Die Hinweisschilder sind deutschland- und ggf. europaweit zu vereinheitlichen. Das im britischen Raum gewählte Kamerasymbol erscheint zielführend.



# 12 Messtoleranzen

Technische Gerätetoleranzen sind nicht disponibel. Darüber hinaus gibt es derzeit keine bundeseinheitlichen Messtoleranzen.

## »» Abstimmung bundeseinheitlicher Werte



Die technischen Gerätetoleranzen sind durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) für alle Verkehrsüberwachungsgeräte verbindlich vorgegeben. Weitere Toleranzen werden zu Gunsten der Betroffenen unterschiedlich gewährt, obwohl regelmäßig gleiches technisches Equipment verwendet wird.

Die aus der Gewährung weiterer Toleranzen resultierende unterschiedliche Sanktionierung bei gleichen Verstößen kollidiert mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz und wirkt sich negativ auf die Akzeptanz durch die Betroffenen aus. ■

### »» Lösung:

Zwischen den Ländern sollten einheitliche Messtoleranzen abgestimmt werden – diese müssen dann gleichermaßen für alle betroffenen Behörden gelten.

# 13 Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende

Alkoholeinfluss ist weiterhin eine der Hauptursachen bei Straßenverkehrsunfällen mit schwersten Folgen. In Deutschland gibt es eine Vielzahl von unterschiedlichen Atem- und Blutalkoholgrenzwerten. Das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wirkt und die Mehrheit der Bevölkerung ist für ein generelles Alkoholverbot.

## »» Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende

Der Einfluss von Alkohol stellt im Straßenverkehr eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle mit schweren und schwersten Folgen dar. Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVI, DVR sowie DVW fordern ein Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende. Hierbei greifen sie unter anderem das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage auf, nach der die Mehrheit der Bevölkerung für ein Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende ist.

Das bereits für Fahranfängerinnen, Fahranfänger und bestimmte Berufsgruppen geltende Alkoholverbot hat sich bewährt. Die bisherige 0,5-Promillegrenze ist eine Festsetzung, die medizinisch nicht begründet ist. Wissen-

schaftlich ist ein Einfluss auf die Fahrsicherheit bereits ab 0,2 Promille nachgewiesen. Die Vielzahl unterschiedlicher Promillegrenzen trägt nicht zur Handlungssicherheit bei. ■

### »» Lösung:

**Ausweitung des bereits bestehenden generellen Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger auf alle Kraftfahrzeugführende durch entsprechende Änderung des § 24a Abs. 1 StVG und Streichung des § 24c StVG.**



© filippo romeo berlin\_Fotolia

# 14 Promillegrenze für Radfahrende

Beim Führen von Kraftfahrzeugen liegt die Grenze zur absoluten Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille, für die Radfahrenden bei 1,6 Promille. Radfahrende sind bei Alkoholunfällen überproportional beteiligt, die Dunkelziffer ist zudem sehr hoch.

## »»» Auch für Radfahrende sollte der Grenzwert 1,1 Promille gelten

Der von der Rechtsprechung entwickelte Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit liegt für Kraftfahrzeugführende bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille, bei Radfahrenden bei 1,6 Promille. In Deutschland verunglücken nach der Verkehrsunfallstatistik jährlich mehr als 4.200 Radfahrende unter Alkoholeinfluss.

Die unterschiedliche Grenze für die absolute Fahrunsicherheit fördert das Ausweichen vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad nach Alkoholkonsum. DVR und DVW unterstützen die Absenkung der Promillegrenze für Radfahrende. ■

### »»» Lösung:

Die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrende sollte dem Wert für Kraftfahrzeugführende von 1,1 Promille entsprechen.



© New Africa\_AdobeStock



# 15 Beweissichere Atemalkoholanalyse

Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten besteht Rechtssicherheit, beweissichere Geräte sind vorhanden. Der freiwillige Atemalkoholtest ist der geringere Grundrechtseingriff und im europäischen Ausland seit vielen Jahren auch bei Straftaten Standard. Mit der Ausweitung der Atemalkoholanalyse auf strafrechtlich relevante, folgenlose Trunkenheitsfahrten würde auch der polizeiliche Ressourceneinsatz optimiert.

## »»» Schnellstmögliche Einführung



© obs/ADAC/ADAC/Markus Hannich

Die bislang erforderliche Blutprobenentnahme und -untersuchung bindet unnötig Ressourcen und verursacht nicht unerhebliche Kosten. Im Verhältnis dazu ist die Atemalkoholanalyse das mildere Mittel, denn sie vermeidet einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit; zudem fällt die Freiheitsbeschränkung deutlich kürzer aus. Sie kommt nur auf freiwilliger Basis in Betracht und setzt die faktische Fähigkeit der Probanden voraus, diese durchzuführen.

Anders als im Ordnungswidrigkeitenbereich ist die beweissichere Atemalkoholanalyse bei strafrechtlich relevanten, folgenlosen Trunkenheitsfahrten derzeit für den Bereich der absoluten Fahrunsicherheit ab 1,1 Promille nicht aner-

kannt. Studien zeigen jedoch, dass die Messung des Alkoholgehaltes durch Atemalkoholanalyse auch oberhalb von 1,1 Promille präzise und beweissicher ist. Zudem sind die von der Polizei genutzten beweissicheren Atemalkoholmessgeräte bis 3,0 mg/l Alkohol in der Atemluft von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassen. ■

### »»» Lösung:

**Die beweissichere Atemalkoholanalyse für strafrechtlich relevante, folgenlose Trunkenheitsfahrten ist nach Festlegen eines entsprechenden Grenzwertes durch die Gesetzgebung einzuführen oder durch die Strafjustiz regeln.**

# 16 Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt

Drogenfahrten ohne Ausfallerscheinungen stellen eine Ordnungswidrigkeit, jedoch keine Katalogtat im Sinne des § 69 StGB dar, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis berechtigt. Damit ist die Anwendung der strafprozessualen Führerscheinbeschlagnahme nicht möglich.

## »»» Schaffung einer Rechtsgrundlage

Bereits der Konsum harter Drogen führt – unabhängig vom Vorliegen einer Drogenfahrt – grundsätzlich zum Verlust der Kraftfahrtauglichkeit und damit zwingend zur verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis. Die polizeiliche Beschlagnahmefugnis des Führerscheines besteht nur nach strafrechtsrelevanten Drogenfahrten. Nach Fahrten unter der Wirkung harter Drogen, die mangels ausreichender Anhaltspunkte nicht als Straftat, sondern nur als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG geahndet werden können, fehlt es hingegen an einer speziellen polizeilichen Befugnis zur Führerscheinbeschlagnahme. Diese Rechtslage führt dazu, dass Betroffene ihren Führerschein erst nach rechtskräftiger Fahrerlaubnisentziehung abgeben müssen und bis dahin weiterhin ein Kraftfahrzeug führen dürfen.

Die Innenministerkonferenz hält „die sofortige Beschlagnahme des Führerscheines zur Vorbereitung des regelmäßig zu erwartenden Fahrerlaubnisentzugs insbeson-

dere unter spezial- und generalpräventiven Aspekten für angezeigt. Sie empfiehlt, die Einführung einer Rechtsgrundlage zur sofortigen Beschlagnahme des Führerscheines in eindeutigen Fällen zur Vorbereitung der Entziehung im Verwaltungsverfahren zu prüfen.“ ■

### »»» Lösung:

**Es ist eine Rechtsgrundlage im StVG zu schaffen, die es der Polizei ermöglicht, bei Fahrten unter der Wirkung harter Drogen ohne Ausfallerscheinungen den Führerschein unverzüglich sicherzustellen bzw. zu beschlagnahmen. Die Strafvorschrift in § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis) ist um die neue Sicherstellungsvariante zu ergänzen.**



© Parilov\_AdobeStock

# 17 Ausweitung der Stoffgruppen im StVG

Das Dunkelfeld von unter Drogen stehenden Kraftfahrzeug-Führenden ist nach wie vor sehr hoch. Die Polizei stößt in diesem Bereich aufgrund rechtlicher und technischer Gegebenheiten an ihre Grenzen.

## »»» Fortschreibung der „Stoffliste“

Das absolute Verbot des Führens eines Kraftfahrzeugs nach § 24a Abs. 2 StVG ist auf alle Substanzen auszuweiten, die dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) und dem Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) unterfallen oder zur Gruppe der die Fahreignung einschränkenden zentralwirksamen Medikamente zählen. In Ergänzung hierzu ist das technische Überwachungsequipment der Polizei anzupassen. ■

### »»» Lösung:

**Ausweitung der Stoffgruppen in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG.**



© Peter Atkins\_AdobeStock

# 18 Medikamentenprivileg

Die Grenzen zwischen Arzneimitteln und Drogen sowie Therapie und Missbrauch sind fließend. Dadurch begründete Gefahren für die Verkehrssicherheit sind offenkundig. In diesem Zusammenhang ergeben sich durch das Medikamentenprivileg für die Polizei besondere Herausforderungen.

## »»» Anpassung der Rechtslage



© dimasobko\_Fotolia

Aufgrund der derzeitigen Rechtslage ist eine zeitnahe Überprüfung der bestimmungsgemäßen und ärztlich verschriebenen Einnahme von Betäubungsmitteln im Rahmen einer polizeilichen Kontrolle nicht möglich. Abhilfe würde eine bußgeldbewehrte Mitführ- und Aushändigspflicht einer standardisierten Erlaubnis schaffen. ■

### »»» Lösung:

**Eine bußgeldbewehrte Mitführ- und Aushändigspflicht einer standardisierten Erlaubnis ist einzuführen.**



## 19 Ablenkung

Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen. Die Nutzung einer Vielzahl elektronischer Geräte ist verboten. Die häufig zu beobachtenden ablenkenden verkehrsfremden Tätigkeiten sind dagegen nicht verboten.

### »»» Anpassung der bestehenden StVO-Norm

Wissenschaftliche Studien belegen eine deutliche Zunahme verkehrsfremder Tätigkeiten und signifikante Erhöhung des Unfallrisikos durch Ablenkung. Durch verkehrsfremde Tätigkeiten abgelenkte Fahrzeugführende stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar. Tätigkeiten wie z. B. Zeitung lesen oder Kaffee kochen werden von § 23 Abs. 1a StVO nicht erfasst und können allenfalls über Auffangtatbestände geahndet werden. Darüber hinaus ist die Sanktionshöhe dem Gefährdungspotenzial gegenüber nicht angemessen. ■

#### »»» Lösung:

Neben den Tatbeständen aus § 23 Abs. 1a StVO sollte ein Auffangtatbestand für weitere verkehrsfremde Tätigkeiten definiert und in die StVO aufgenommen werden. Die Sanktionshöhe ist dem Gefahrenpotenzial entsprechend festzulegen; Regelfahrverbote sind vorzusehen.

# 20 Sanktionshöhe Gurt- und Helmverstoß

Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und Nichttragen eines vorgeschriebenen Schutzhelmes erhöhen bei Unfällen die Gefahr schwerer Verletzungen. Beide Verstöße sind nur mit vergleichsweise niedrigem Verwarnungsgeld bewehrt. Das steht im krassen Missverhältnis zu den Folgen des Fehlverhaltens.

## »» Angemessene Sanktionierung

Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und Nichttragen eines vorgeschriebenen Schutzhelmes können die Unfallfolgen dramatisch erhöhen. Gurtverstöße gehören – neben Geschwindigkeit und Alkohol/Drogen – zu den sogenannten „3 Killern“. Trotz allgemein hoher Anschnallquote belegen Untersuchungen zu tödlich Verunglückten einen überproportional großen Anteil Nichtangeschnallter.

Ebenso dramatisch sind die Folgen beim Nichttragen eines Schutzhelmes im Falle eines Unfalls. Ein Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht hat derzeit grundsätzlich ein Ver-

warnungsgeld in Höhe von 30 Euro, das Nichttragen eines vorgeschriebenen Schutzhelmes von 15 Euro zur Folge. Die jetzigen Ahndungsmöglichkeiten stehen im krassen Missverhältnis zu den möglichen Folgen des Fehlverhaltens und sind im europäischen Maßstab vergleichsweise sehr niedrig. ■

**»» Lösung:**  
Dem Gefahrenpotenzial entsprechende Bußgeldsanktionen mit Punktefolge sind einzuführen.



© DVR

# 21 Lkw-Abbiegeassistenzsysteme

Unfallereignisse zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrenden bzw. zu Fuß Gehenden haben regelmäßig schwerwiegende Folgen. Der Einsatz von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen kann dazu beitragen, diese Unfälle zu reduzieren.

## »»» Zeitnahe Ausstattung von Lkw-Flotten

Die Schaffung verbindlicher und einheitlicher Sicherheitsstandards bei Kraftfahrzeugzulassungen ist Bestandteil europäischer Regelungen. Lange Entscheidungswege verhindern die schnelle Einführung technischer Systeme. Dies gilt auch für die Einführung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen. Vor diesem Hintergrund wurde in Deutschland vorgezogen eine Verhaltensvorschrift geschaffen, die abbiegende Lkw zur Schrittgeschwindigkeit verpflichtet. Davon unberührt ist es Flottenbetreibern unbenommen, schon jetzt Lkw-Abbiegeassistenzsysteme zu verbauen. ■

»»» **Lösung:** Staatliche Anreizsysteme zur Förderung des nachträglichen Einbaus von Abbiegeassistenzsystemen sind auszuweiten.



# 22 Lkw-Notbremssysteme

Immer wieder kommt es zu Lkw-Unfällen mit schwerwiegenden Folgen. Deshalb müssen seit November 2018 EU-weit alle Neufahrzeuge ab 3,5 t mit einem Notbremssystem ausgestattet sein. Allerdings ist die Abschaltbarkeit dieses Systems durch die Fahrenden möglich.

## »»» Zeitnahe Eigenaktivierung des Lkw-Notbremssystems

Moderne Notbremssysteme vermeiden Kollisionen mit fahrenden oder stehenden Hindernissen. Dadurch können schwerwiegende Unfallfolgen insbesondere an Stauenden vermieden werden. Die Abschaltbarkeit des Notbremssystems ist gemäß der einschlägigen EU-Norm noch möglich. Damit kann die Schutzwirkung des Systems unterlaufen werden. Eine Reaktivierung des Systems erfolgt nur durch aktives Handeln der Fahrenden oder bei Neustart des Fahrzeugs. ■

»»» **Lösung:** Lkw-Notbremssysteme müssen sich nach einer definierten Zeit automatisiert aktivieren – dieser Grundsatz ist im Verkehrsrecht zu verankern.



## 23 Rettungsgasse

Rettungsgassen schützen Menschenleben. Eine europaweit einheitliche Regelung zur Bildung und Nutzung von Rettungsgassen fehlt. Dies führt zu Handlungsunsicherheit bei den Verkehrsteilnehmenden.



### »»» Ergänzung der Rettungsgassenvorschrift

Europaweit unterschiedliche bzw. fehlende Regelungen führen zu Handlungsunsicherheit bei den Verkehrsteilnehmenden. Nicht rechts fahrende Lkw, Kraftomnibusse und Gespanne erschweren die Bildung der Rettungsgasse oder machen diese unmöglich. ■

#### »»» Lösung:

Europaweit bedarf es einheitlicher Regelungen zur Bildung und Nutzung von Rettungsgassen. Lkw ab 3,5 t, Kraftomnibusse und Gespanne müssen verpflichtet werden, bei stockendem Verkehr und Stau-bildung den rechten Fahrstreifen zu benutzen. ■

## 24 Schaulustige bei Verkehrsunfällen

Die Behinderung von Rettungs- und Sicherungsarbeiten an Verkehrsunfallstellen hat spürbar zugenommen. Schaulustige gefährden sich und andere.

### »»» Spezielle Sanktionsmöglichkeiten schaffen

Schaulustige behindern und gefährden Einsatzkräfte und andere, um ihre eigene Sensations- und Profilierungslust zu befriedigen. Polizeilichen Platzverweise kommen sie häufig nicht nach, zumal es in den meisten Ländern an einer entsprechenden Sanktionsbewehrung fehlt. ■

#### »»» Lösung:

Eine entsprechende Bußgeldvorschrift im Zusammenhang mit der Missachtung eines vollziehbaren Platzverweises ist in allen Ländern zu schaffen (vgl. Polizeigesetze Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz).





© THOMAS HESS\_AdobeStock

## 25 Illegale Autokorsos

Autokorsos, beispielsweise im Zusammenhang mit Hochzeiten, überschreiten oftmals gesetzliche Grenzen. In Extremfällen werden Autobahnen blockiert und Pistolenschüsse abgegeben; dem kann staatlicherseits nur unzureichend Einhalt geboten werden.

### »»» Sanktion illegaler Autokorsos

Häufig können nur geringfügige Einzelverstöße wie unzulässiges Hupen oder Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer geahndet werden. Hierzu muss der Verstoß jedoch einer bestimmten Person zugeordnet werden, was selten möglich ist. Eine abschreckende Wirkung tritt damit nicht ein. Deshalb bedarf es eines generellen Verbots von Autokorsos, die eine empfindliche Bußgeldsanktion, im Einzelfall mit Fahrverbot, nach sich zieht. ■

#### »»» Lösung:

Ein grundsätzliches Verbot von Autokorsos sowie der Teilnahme an selbigen ist in die StVO aufzunehmen.





## 26 Cross-Border-Enforcement-Richtlinie

Die europäische Cross-Border-Enforcement-Richtlinie (CBE-Richtlinie) ermöglicht die nachträgliche Sanktionierung von bestimmten in den Mitgliedstaaten begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten, auch wenn der Betroffene im europäischen Ausland wohnt. Diese wird in Deutschland nicht durch alle Verfolgungsbehörden konsequent umgesetzt.

### »»» Bundesweite Umsetzung der CBE-Richtlinie

Die Sanktionierung, insbesondere von unfallauslösenden Verkehrsordnungswidrigkeiten, auch ohne sofortiges Anhalten, dient der Verkehrssicherheit. Die CBE-Richtlinie ermöglicht, beispielsweise nach einem Geschwindigkeitsverstoß, die nachträgliche Sanktion von Nichtinländern mit Wohnsitz in einem EU-Mitgliedstaat. Erfahrungen zeigen, dass bei Anwendung der CBE-Richtlinie bis zu 90 % der im europäischen Ausland wohnenden Betroffenen freiwillig ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen. ■

»»» **Lösung:**  
Die CBE-Richtlinie ist bundesweit konsequent umzusetzen.

# Menschen

## 27 Gefährderansprache

Verhaltensauffällige Verkehrsteilnehmende sollen durch Gefährderansprachen von weiteren Verkehrsverstößen abgehalten werden.

### »»» Präventive individuelle Ansprachen



Fahrerlaubnisbehörden sollten Jugendlichen, die bereits vor ihrem Führerscheinerwerb durch Alkohol- und Drogenkonsum oder Aggressionsdelikte auffallen, in Form einer „Gelben Karte“ verdeutlichen, dass weitere Auffälligkeiten dazu führen können, dass eine später beantragte Fahrerlaubnis nicht oder erst nach eingehender Eignungsprüfung (z. B. Drogenscreening) erteilt wird.

Verkehrsteilnehmende, die trotz wiederholter Bußgeldsanktionen weiterhin gleichgelagerte Delikte begehen, können durch Zwangsgeldandrohungen von erneuten Verstößen abgehalten werden. Dies betrifft beispielsweise sogenannte „Autoposer“, die durch störende Fahrweise auffallen. Von der Polizei beobachtete Verkehrsverstöße (z. B. Gurtverstöße), die einsatzbedingt nicht sofort geahndet werden können, sind den betroffenen Fahrzeughaltern als „Nachdenkzettel“ mit verstoßbezogener Aufklärung zuzuleiten.

#### »»» Lösung:

**Auffällige Verkehrsteilnehmende sind zur Verhinderung künftiger Verkehrsverstöße konsequent anzusprechen.**

# 28 Verkehrsunterricht

Vorladungen zum Verkehrsunterricht sind gemäß § 48 StVO möglich. Die Sinnhaftigkeit der Maßnahme ist anerkannt. Allerdings wird von diesem Instrument kaum Gebrauch gemacht.

## »»» Forcieren der Nutzung

Die im § 48 StVO eingeräumte Möglichkeit der verpflichtenden Teilnahme am Verkehrsunterricht wird immer seltener genutzt. Die Angebote von Verkehrssicherheitsinstitutionen der Verkehrssicherheitsarbeit erreichen regelmäßig nur Interessierte.

Der Verkehrsunterricht bietet als niederschwellige Maßnahme eine Eingriffsmöglichkeit unterhalb des Fahreignungs-Bewertungssystems. Die Gesetzgebung erwartet von Verkehrsteilnehmenden stets auf dem aktuellen Stand des Verkehrsrechts zu sein. Der Verkehrsunterricht bietet als Mindermaßnahme die Möglichkeit, Verkehrsteilnehmende sowie sonst verantwortliche Personen (z. B. Fahrzeughalter) verkehrspädagogisch zu schulen. ■

### »»» Lösung:

**Von der Möglichkeit der Vorladung zum Verkehrsunterricht muss wieder Gebrauch gemacht werden. Hierzu sind ausreichende Ressourcen zu definieren und bereitzustellen.**



© Iakov Filimonov\_AdoheStock



## 29 Dooring-Unfälle

Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) sowie des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) kommen zu dem Ergebnis, dass Unfälle, bei denen Radfahrende in eine sich öffnende Autotür geraten, sehr schwere Folgen haben.

### »»» Propagieren einer Verhaltensregel – „Holländischer Griff“

Die stetige Zunahme des Fahrrad- und mittlerweile auch Elektrokleinstfahrzeugeverkehrs verschärft das Gefährdungspotenzial. Über drei Viertel aller beobachteten Radfahrenden bewegen sich innerhalb des 75 cm breiten Türöffnungsbereiches eines Kraftfahrzeugs (Dooring-Bereich). Unfälle geschehen häufig dort, wo es keine separate Radverkehrsführung wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen gibt.

Intensive Aufklärung muss das Bewusstsein für die Gefährdung von Radfahrenden beim Öffnen der Fahrzeugtüre schärfen. Das Öffnen der Fahrzeugtüre sollte, wie

im „Dutch-Reach-Projekt“ propagiert, mit der der Tür abgewandten Hand erfolgen, um den erforderlichen Blick über die Schulter zu erleichtern („Holländischer Griff“). Radfahrenden ist die Notwendigkeit eines ausreichenden Seitenabstands zu parkenden Fahrzeugen nahezu bringen. ■

#### »»» Lösung:

Die Anwendung des „Holländischen Griffes“ ist zu bewerben.

## 30 Auto-Poser

In Innenstädten sind zunehmend Kraftfahrzeuge mit technischen und optischen Veränderungen festzustellen, die die Bevölkerung durch vermeidbaren Lärm belästigen und unnütz hin- und herfahren; zudem kommt es immer wieder zu Gefährdungen.

### »»» Konsequentes Vorgehen



Selbstdarstellende sorgen für Unmut in der Bevölkerung, da sie sich mit ihren technisch und optisch veränderten Kraftfahrzeugen an belebten Stellen profilieren wollen. Sie belästigen Anwohner bzw. Passanten durch störende Fahrweise (z. B. quietschende Reifen, aufheulende Motoren). Dadurch werden auch die Umwelt und der begrenzte Verkehrsraum über Gebühr belastet. Die Polizei setzt vereinzelt speziell geschulte Kontrollgruppen ein, gelegentlich in Kooperation mit Kommunen. Dieser Ansatz sollte deutschlandweit realisiert werden. ■

**»»» Lösung:** Polizeiliche Kontrollgruppen in Kooperation mit Kommunen und technischen Prüforganisationen sind vermehrt einzurichten. Einschlägige Regelbußgeldsätze sind zu erhöhen und Sanktionsmöglichkeiten konsequent auszuschöpfen. Um Wiederholungsverstöße zu vermeiden, sind zwangsgeldbewehrte Untersagungsverfügungen auszusprechen.

## 31 Mobilität im Alter

Die demografische Entwicklung führt zu einer Zunahme der Mobilität im Alter. Die körperlichen Fähigkeiten nehmen jedoch ab, das zeigt sich insbesondere bei der Risikogruppe 75+. Präventive Gesundheitschecks sind angezeigt, aber durch Ärzte nicht abrechenbar.

### »»» Kostenfreier ÖPNV ab 75

Der Anteil der lebensälteren Verkehrsteilnehmenden steigt kontinuierlich an. Damit korrespondiert die zunehmende Verunglücktenzahl von Senioren. Ein Drittel aller im Straßenverkehr Getöteten gehört dieser Altersgruppe an; bei zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sogar die Hälfte. Die Unfallbeteiligung der Altersgruppe 75+, die im Jahr weniger als 3.000 km fahren, entspricht einer Studie zufolge der Unfallschwere der besonders risikobehafteten Gruppe „Junge Fahrer“.

Mit zunehmendem Alter stellen sich vermehrt Fahr-eignungsdefizite ein, die die Betroffenen nicht in jedem Fall bemerken. Vor diesem Hintergrund sind freiwillige präventive Gesundheitschecks angezeigt, die aber nach der Gebührenordnung für Ärzte (GOÄ) nicht abrechenbar sind. ■



**»»» Lösung:** Eine kostenfreie Nutzung des ÖPNV ab 75+ sowie von der GOÄ abgedeckte präventive Gesundheitschecks sind einzuführen.

# Fahrzeuge

## 32 Elektrokleinstfahrzeuge

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) ist seit 2019 in Kraft. Sie ermöglicht auch Jugendlichen ohne Fahrberechtigungs nachweis am Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen teilzunehmen.

### »»» eKfV dem Gefahrenpotenzial anpassen

Das Bundesverkehrsministerium hat u. a. aus umweltpolitischen Erwägungen die eKfV eingeführt. Diese ermöglicht auch mit dem Verkehrsgeschehen unerfahrenen Jugendlichen die Nutzung der dort genannten Kraftfahrzeuge. Eine Fahrberechtigungs- und Helmpflicht besteht nicht. Die Nutzung von gemeinsamen Fuß- und Radwegen, Seitenstreifen und Straßen sowie im Ausnahmefall Fußgängerzonen mit einer Geschwindigkeit von bis

zu 20 km/h ist zulässig. Hierdurch entstehen neue Konfliktstrukturen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. ■

**»»» Lösung:**  
Eine Prüfbescheinigungs- und Helmpflicht ist einzuführen.



## 33 Pedelec

Pedelecs nehmen einen erheblichen Marktanteil im Bereich der muskelbetriebenen Fortbewegungsmittel ein. Die steigenden Verkehrsunfallzahlen verdeutlichen, dass nicht alle Pedelec-Nutzenden mit den Fahreigenschaften ihres Fahrzeugs vertraut sind.

### »»» Fahrsicherheitstrainings und Helmpflicht für Pedelec-Fahrende

Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Pedelecs steigen seit Jahren kontinuierlich an. Das fahrleistungsbezogene Verletzungsrisiko liegt erheblich über dem anderer Fortbewegungsmittel. Oft sind die Nutzenden mit der Handhabung des Pedelecs überfordert. Risikoerhöhend wirkt die Infrastruktur, die bislang nicht für die motorunterstützte Fahrdynamik ausgelegt ist. ■

#### »»» Lösung:

Über die Gefahren der Nutzung von Pedelecs ist im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings aufzuklären, eine Helmpflicht in die StVO aufzunehmen.



© ferkelraggae\_Fotolia

## 34 Großraum- und Schwertransporte

Der Einsatz von Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten hat sich bewährt. Von dieser Möglichkeit wird nicht in allen Bundesländern Gebrauch gemacht.

### »»» Flächendeckender Einsatz von Verwaltungshelfern



© DPoIG

Erlaubnis- bzw. genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte auf der Straße können von Verwaltungshelfern begleitet werden. Dies führt zu einer erheblichen Entlastung der polizeilichen Ressourcen. Die entwickelten rechtlichen und praktischen Möglichkeiten werden nicht überall umgesetzt. ■

#### »»» Lösung:

Der polizeientlastende Einsatz von Verwaltungshelfern ist zu forcieren.



© metamorworks\_AdobeStock

## 35 Einsatz von Telematiksystemen

Fahrerassistenzsysteme gehören heute zur Standardausstattung vieler Kraftfahrzeuge, dabei wird eine weite Palette an Unterstützungssystemen angeboten. Es sind die Einsatzfelder auszuweiten, die unmittelbar der Steigerung der Verkehrssicherheit dienen.

### »»» Optimierung der Verkehrssicherheit

Einige Fahrerassistenzsysteme (Abstands-, Notbrems- und Spurhaltesysteme) sind Bestandteil europäischer Richtlinien und finden zunehmend Eingang in Neufahrzeuge. Telematiksysteme versorgen Fahrende in Echtzeit mit Informationen über das Fahrzeug und die Straßeninfrastruktur. Dynamisches Verkehrsmanagement verbessert Leistungsfähigkeit und Sicherheit hoch belasteter Straßen. ■

#### »»» Lösung:

Die Einführung und Nutzung sicherheitsfördernder Systeme muss forciert werden.



# Polizei

## 36 Ganzheitliche Kontrolle

Verkehrsüberwachung wird durch den Rückgriff auf verschiedene Rechtsgrundlagen und die Nutzung unterschiedlicher Ressourcen optimiert. Derzeit mangelt es an permanenter Koordination der beteiligten Institutionen und zielgerichteter Aus- und Fortbildung des Überwachungspersonals.

### »»» Ganzheitliche Kontrollen forcieren

Das Programm Innere Sicherheit favorisiert den ganzheitlichen Kontrollansatz, der sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Kriminalitätsbekämpfung dient. Integrative und interdisziplinäre Kontrollen mit Partnern (z. B. Bundespolizei, Bundesamt für Güterverkehr, Zoll) sind noch nicht Standard. Durch den Rückgriff auf behördenspezifische Ermächtigungen ergeben sich Synergien. Auf europäischer Ebene empfiehlt ROADPOL (ehemals TISPOL) „Multi-Agency Control Operations“. ■

#### »»» Lösung:

Die positiven Effekte integrativer und interdisziplinärer Kontrollen sind verstärkt zu vermitteln und vermehrt zu nutzen.





© S. Engels\_AdobeStock

## 37 Qualifizierte Lkw- und Buskontrollen

Zur Bekämpfung schwerer Unfallfolgen bei Lkw- und Busunfällen ist spezialisiertes Personal erforderlich. Entsprechende technische und infrastrukturelle Voraussetzungen sind zu schaffen.

### »»» Kontrollvoraussetzungen optimieren

Europaweit nimmt der Schwerlast- und Busverkehr zu. Weitere Steigerungen werden prognostiziert. Schwerwiegende Unfälle unter Beteiligung von Lkw und Bussen sind die Folge. Sie erzeugen regelmäßig gefahrenträchtige Stausituationen.

Der Stellenwert qualifizierter Lkw- und Buskontrollen stellen sich in den Ländern unterschiedlich dar. Dies führt teilweise zu einem Abbau von Spezialistentum. Die für die Kontrolltätigkeit erforderliche technische Ausstattung steht nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Die infrastrukturellen Gegebenheiten wie Kontrollörtlichkeiten und Abstellmöglichkeiten sind in Teilen unzureichend. ■

#### »»» Lösung:

**Spezialisierte und kontinuierliche Lkw- und Buskontrollen sind unabweisbar. Die personellen, technischen sowie infrastrukturellen Voraussetzungen sind zu schaffen.**

# 38 Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit

Die anerkanntermaßen hohe Kompetenz der Polizei in Verkehrssicherheitsfragen wird in den Kooperationen mit anderen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit geschätzt. Bundes- und europaweite Vernetzung ist erforderlich.

## »»» Ausbau strategischer und operativer Netzwerkarbeit

Viele Organisationen und Institutionen sind mit Verkehrssicherheitsarbeit befasst, aber ihre Aktivitäten zur politischen Einflussnahme und zum Ressourceneinsatz sind nicht immer abgestimmt und verfolgen gelegentlich verschiedene Intentionen. Erfahrungen und Expertise Dritter werden nicht bzw. nicht hinreichend genutzt. Es fehlt z. B. an organisatorisch institutionalisierten Länderbeauftragten und einem Bundesbeauftragten für Verkehrssicherheit mit Querschnittskompetenzen. ■



© Wutthichai\_AdobeStock

**»»» Lösung:**  
Eine strategische und operative Netzwerkarbeit ist sowohl national als auch international zu organisieren.

# 39 Forschungsbeteiligung

Obwohl die Polizei die Verkehrssicherheitsforschung durchaus unterstützt, ist die diesbezügliche Eigeninitiative wenig ausgeprägt. Vor dem Hintergrund bestehender EU-Förderung ist dieses Themenfeld ausbaufähig.

## »»» Zielorientierte Forschungsbeteiligung



© vegefox.com\_AdobeStock

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit sind wissenschaftliche Forschungsergebnisse bedeutsam. Forschung zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit findet selten statt. Potenziale für die Verbesserung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit bleiben daher ungenutzt; vorhandene Finanzmittel der Europäischen Union werden nicht ausgeschöpft. Anfragen von Forschungsnehmenden an die Polizei werden grundsätzlich unterstützt. ■

**»»» Lösung:**  
Die Polizei sollte Forschungsvorhaben initiieren und aktiv unterstützen. Zur Verfügung stehende Finanzmittel sollten genutzt werden. Dabei kommt der Deutschen Hochschule der Polizei eine besondere Bedeutung zu.

# Verkehrsunfall

## 40 Sachschadensunfälle

Die polizeiliche Aufnahme sogenannter Bagatellunfälle wird immer wieder infrage gestellt. Die Erwartung der Bevölkerung ist eine andere. Darüber hinaus dient diese polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme der Feststellung weiterer Delikte und bildet die Datenbasis für die Arbeit der Unfallkommissionen.

### »»» Polizeiliche Aufnahme aller Verkehrsunfälle

Immer wieder wird die Frage diskutiert, ob bloße Bagatellunfälle (Kategorie 5) polizeilich aufgenommen werden müssen. Aus der Politik wird gelegentlich gefordert, auf die Aufnahme gänzlich zu verzichten.

Tatsächlich ist auch die Aufnahme von leichten Sachschadensunfällen eine unverzichtbare Polizeiaufgabe. Erhält die Polizei Kenntnis von einem Verkehrsunfall, hat sie zu prüfen, ob Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und/oder zum Schutz privater Rechte zu treffen sind. Bei Verkehrsunfällen liegt regelmäßig der Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit oder gar einer Straftat vor.

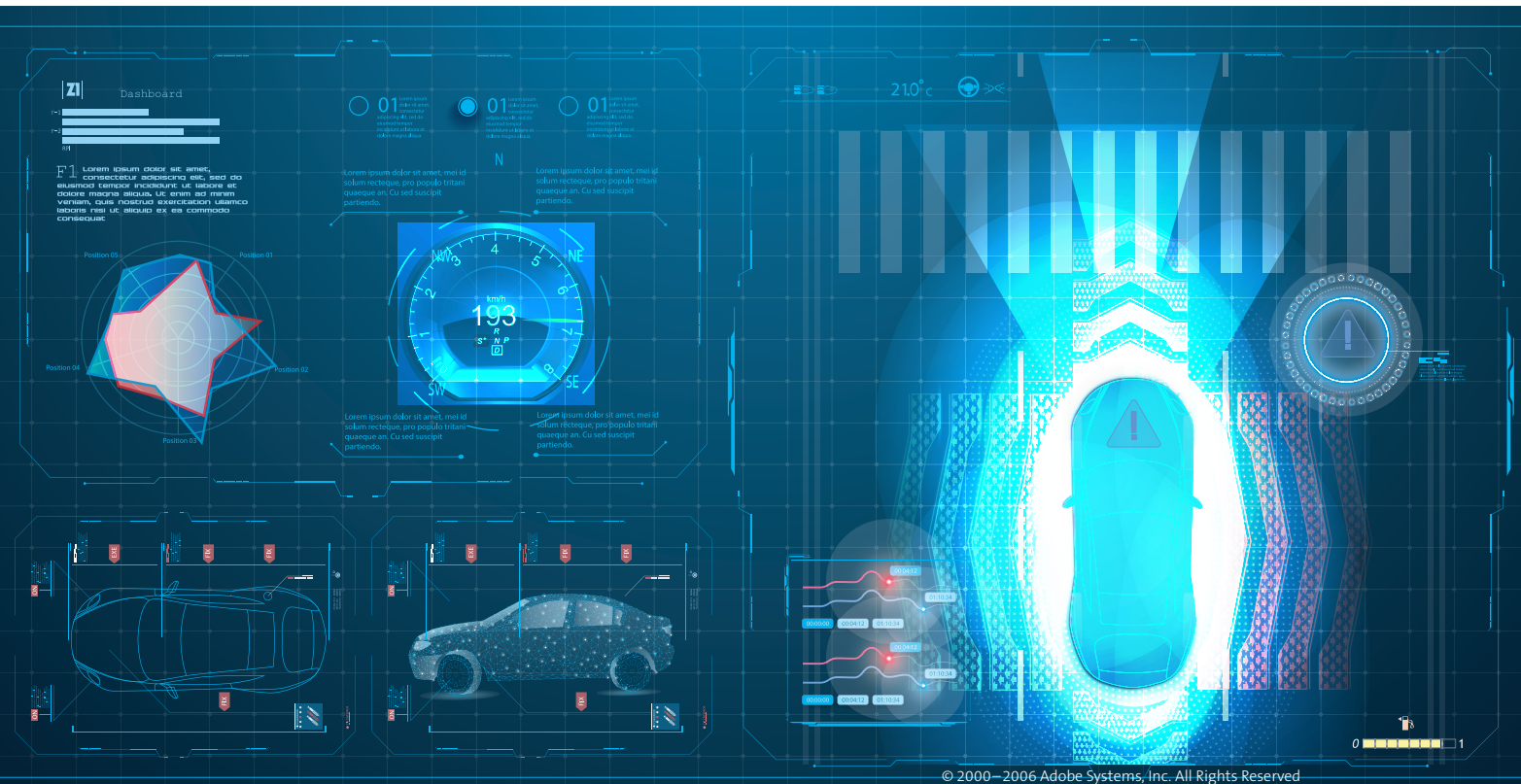
Es wäre ein der Bevölkerung nicht zu vermittelnder Wertungswiderspruch, wenn die Polizei folgenlose Verkehrsverstöße verfolgen würde, während sie Verstöße, die zu einer Schädigung anderer Verkehrsteilnehmender führen, nicht ahndet. Darüber hinaus leistet die Verkehrsunfallaufnahme einen Beitrag zur anlasslosen Verbrechensbekämpfung, zumal bekannt ist, dass Personen, die in anderen Lebensbereichen zu regelwidrigem Verhalten neigen, auch überdurchschnittlich häufig durch Verkehrsverstöße und als Unfallverursacher auffallen. Letztlich stünden im Falle der Nichtaufnahme solcher Verkehrsunfälle auch Statistik-Daten zur Entschärfung von Gefahrenstellen nicht mehr zur Verfügung. ■

#### »»» Lösung:

Die polizeiliche Aufnahme aller Verkehrsunfälle ist als hoheitliche Aufgabe unerlässlich. Darüber hinaus entfaltet sie eine friedensstiftende Wirkung und gehört zu den durch die Bevölkerung am meisten nachgefragten polizeilichen Dienstleistungen.



© Petalio - Entolia



© 2000–2006 Adobe Systems, Inc. All Rights Reserved

# 41 Digitale Verkehrsunfallspuren

Die zunehmende Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen beeinflusst das Spurenbild eines Verkehrsunfalls. In der gegenwärtigen Fahrzeugtechnik erfolgt die Speicherung einer Vielzahl unterschiedlicher Fahr- und Fahrzeugdaten. Die Polizei hat aktuell keinen definierten Zugriff auf alle in den Fahrzeugen vorhandenen Speichermedien.

## »»» Auslesemöglichkeit für die Polizei schaffen

Fahrerassistenzsysteme wie ABS und ESP verhindern herkömmliche Brems-, Drift- und Schleuderspuren, die üblicherweise nach einem Verkehrsunfall Rückschlüsse auf den Unfallhergang erlauben. Steuereinheiten erfassen fortlaufend die Betriebszustände des Fahrzeugs und die Fahrweise des Kraftfahrzeugführenden, die wiederum in verschiedenen Speichern abgelegt werden. Diese nehmen kontinuierlich Daten des Fahrzeugs auf, die für die Unfallrekonstruktion von Bedeutung sind. Digitale Unfalldaten sind geeignet, eine objektive Unfallrekonstruktion zu unterstützen.

Ohne polizeiliche Zugriffsmöglichkeiten besteht die Gefahr, dass sich der Schutz privater Rechte der Unfallbeteiligten und der staatliche Strafanspruch nicht mehr durchsetzen lassen. ■

**»»» Lösung:**  
**Der Polizei ist ein standardisierter Zugang zu definierten Fahr- und Fahrzeugdaten zu eröffnen, der in einem auswertbaren Datenformat erfolgt.**



## 42 Verletzendaten

Verletzendaten von Verkehrsunfallopfern dürfen von Krankenhäusern und Arztpraxen nicht an die Polizei übermittelt werden. Das macht zeitaufwendige Nachermittlungen notwendig. Zudem führt es zu vermeidbaren Defiziten in der Statistik.

### »»» Verpflichtung zur Datenübermittlung

Die Polizei benötigt Angaben zur Verletzungsschwere und zur Dauer des stationären Krankenhausaufenthaltes von Verkehrsunfallopfern für die Anzeigenbearbeitung, die Unfallkommissionsarbeit und die Erstellung erschöpfender Lagebilder. Diese Daten sind darüber hinaus zur Erfüllung der Meldepflichten nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) erforderlich. Entsprechende Angaben werden der Polizei von Kliniken unter Hinweis auf Belange des Datenschutzes nicht mitgeteilt. Notwendige Nachermittlungen binden polizeiliche Ressourcen. ■

#### »»» Lösung:

**Kliniken und Arztpraxen sind unter Berücksichtigung des Datenschutzes gesetzlich zu verpflichten, der Polizei die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Ein elektronischer Datentransfer ist anzustreben.**

# 43 Hilfe für Verkehrsunfall- opfer

Verkehrsunfälle sind in der Regel keine schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinung der Mobilität, sondern meist Folge vermeidbaren menschlichen Fehlverhaltens. In der Verkehrsunfallstatistik bemisst sich der Personenschaden am Ausmaß der körperlichen Verletzungen. Die Häufigkeit und Schwere psychischer Beeinträchtigungen bleiben dabei unberücksichtigt.

## »»» Optimierung der Unfallnachsorge

Ein schwerer Verkehrsunfall unterbricht die bisherige Kontinuität des Lebens. Die gewohnte Lebensordnung, vertraute Rolleninhalte, das bisherige Wertesystem, die Lebenszielplanung sowie die gesamte persönliche Identität können plötzlich infrage gestellt sein. Hier setzt die Nachsorge für Verkehrsunfallopfer ein und strebt eine qualitative und quantitative Reduzierung psychischer Verkehrsunfallsschäden an. ■

### »»» Lösung:

Die Zusammenarbeit zwischen den Agierenden der Rettungskette und den Organisationen der Verkehrsunfallopferhilfe ist zu intensivieren, damit Opfer von Verkehrsunfällen unmittelbar Kenntnis von Hilfsangeboten erlangen.



# Infrastruktur

## 44 Verkehrsinfrastruktur

Elemente des klassischen Grundsatzes der Einheit von Bau und Betrieb werden nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt. Straßen sind nicht immer selbsterklärend und fehlerverzeihend angelegt. Zu viele Verkehrszeichen überfordern die Verkehrsteilnehmenden.

### »»» Verkehrssicherheitsmanagement konsequent umsetzen



Die Komplexität des Straßenverkehrs bringt Verkehrsteilnehmende zuweilen an ihre Leistungsgrenze. Regelkonforme bauliche und betriebliche Maßnahmen helfen, Fehler zu vermeiden. Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind zwar bundesweit einheitlich geregelt, die Regelwerke werden aber nicht genügend berücksichtigt. Schulungen der Verantwortlichen sind notwendig. ■

**»»» Lösung:**  
Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei setzen das geforderte Sicherheitsmanagement, wie Auditverfahren, Unfallkommissionsarbeit und Verkehrsschauen, konsequenter um.





© ASDF\_AdobeStock

# 45 Zusammenarbeit in der Unfallkommission

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung regelt die Einrichtung von Unfallkommissionen. Neben den Straßenverkehrsbehörden sind Polizei und Straßenbaubehörden gehalten, in Unfallkommissionen für die Verkehrssicherheit zusammenzuwirken. Eigentlich notwendige bauliche Maßnahmen werden oft durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen kompensiert.

## »»» Professionelle Zusammenarbeit der Kommissionsmitglieder

Die für die Kommissionsarbeit zwingend erforderliche Datenbasis aller der Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfälle wird in fast allen Ländern durch Aufnahme auch der Verkehrsunfälle mit geringem Sachschaden gewährleistet. Die Fortbildung der Mitglieder der Unfallkommissionen ist in den Ländern unterschiedlich geregelt. Es fehlen entsprechende Seminare im erforderlichen Umfang. Die Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (z. B. Auditorenforen) wird aus Kostengründen häufig nicht genehmigt. Dadurch können neue Erkenntnisse aus der

Verkehrssicherheitsforschung nicht zeitnah in die Arbeit einfließen. Einschlägige Berichtspflichten sind nicht immer bekannt oder werden aus Zeitgründen nicht wahrgenommen. ■

### »»» Lösung:

**Durch Fortbildung aller Beteiligten in den Unfallkommissionen ist eine höhere Qualifizierung anzustreben. Erkannte Unfallhäufungsstellen sind vorrangig baulich oder verkehrstechnisch zu beseitigen.**

# 46 Sicherheit des Fußverkehrs

Bei Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung verunglücken ca. 80 Prozent beim Überqueren der Fahrbahn.

## »»» Wertschätzung des Fußgängerüberweges

Die einschlägigen Regelwerke sehen hohe Hürden für die Anlage von Fußgängerüberwegen vor. Der Einsatzbereich wird maßgeblich auf die Verkehrsstärken des Fuß- und Kraftfahrzeugverkehrs abgestellt. Studien der Unfallforschung der Versicherer belegen, dass richtig geplante und ausgestattete Fußgängerüberwege unabhängig von den Verkehrsstärken eine vergleichbare Sicherheit bieten wie mit Lichtzeichenanlagen gesicherte Querungen.

### »»» Lösung:

Die VwV-StVO und die Richtlinie zur Anlage von Fußgängerüberwegen sind den aktuellen Forschungserkenntnissen anzupassen.



© vladuzn\_AdobeStock

# 47 Baustellensicherung

Baustellen begründen zusätzliche Verkehrsgefahren. Die Verantwortung der Handelnden wird nicht immer hinreichend wahrgenommen. Die übergeordnete Überwachung der Baustellensicherung ist häufig defizitär.

## »»» Fortbildung der Verantwortlichen



© hykoe\_Fotolia

Bauarbeiten im Straßenraum verursachen zusätzliche Gefahren mit gravierenden Folgen für die Verkehrsteilnehmenden sowie die Bau- und Betriebsbediensteten. Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten werden nicht immer konsequent wahrgenommen.

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) aus dem Jahr 1995 entsprechen nicht dem Stand der mehrfach aktualisierten StVO oder widersprechen arbeitsrechtlichen Regelungen. Die Kenntnisse der Beteiligten hinsichtlich ihrer diesbezüglichen Aufgaben sind nicht immer ausreichend. Haftungs- und strafrechtliche Verantwortlichkeiten sind nicht durchgängig bekannt. ■

### »»» Lösung:

Die Beteiligten sind zur regelmäßigen Fortbildung zu verpflichten. Die zeitnahe Inkraftsetzung der aktualisierten RSA ist erforderlich.



© Gina Sanders\_AdobeStock



MORE LIGHT

## Gemeinsam für eine sichere Welt. Mit unseren Lösungen für mehr Verkehrssicherheit.

Kommen Sie der „Vision Zero“ einen Schritt näher. Jenoptik ist dabei Ihr erster Partner für Straßenverkehrslösungen für die öffentliche Sicherheit.

Zu unserem Produktportfolio gehören umfassende Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, kundenspezifische Lösungen zur Identifizierung anderer Verkehrsverstöße einschließlich der Messung von Durchschnittsgeschwindigkeiten (Abschnittskontrolle). Darüber hinaus bieten wir umfangreiche Dienstleistungen rund um die Verkehrsüberwachung an – diese decken die gesamte begleitende Prozesskette ab einschließlich der automatisierten Datenverarbeitung und -analyse.

Mit globaler Erfahrung auf der Basis von mehr als 30.000 gelieferten Systemen weltweit, sowie lokalem Know-how durch ein starkes Partnernetzwerk in mehr als 80 Ländern trägt die Sparte dazu bei, Straßen und Kommunen sicherer zu machen.

# 48 Kombianlagen

Die Wirksamkeit stationärer Überwachungstechnik ist anerkannt. Kombilösungen (Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungstechnik in einer Anlage) sind zu favorisieren, da sie doppelte Schutzwirkung entfalten.

## »»» Präferenz für Kombianlagen

Stationäre Überwachungsanlagen erlauben einen 24/7-Betrieb. Untersuchungen belegen, dass derartige Anlagen 500 m vor und 500 m nach dem jeweiligen Messort wirken. Stationäre Überwachungsanlagen werden oftmals separat eingesetzt, obwohl zwei Ursachen (Rotlichtmissachtung und Geschwindigkeitsüberschreitung) mit einer Anlage angegangen werden könnten. Die Wirksamkeit von Kombianlagen ist nicht hinreichend bekannt. ■

**»»» Lösung:**  
Der Einsatz von Kombianlagen ist auszubauen.

# 49 Präventive Verkehrsbeeinflussung

Insbesondere im innerörtlichen Verkehr haben sich seit vielen Jahren Geschwindigkeitsbeeinflussungsgeräte bewährt. Diese geben den Verkehrsteilnehmenden ein positives oder negatives Feedback hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit.

## »»» Einsatz von Dialog-Displayanlagen



Dialog-Displays entfalten besonderen Nutzen dort, wo Geschwindigkeiten unangepasst sind und zulässige Geschwindigkeiten häufig überschritten werden. Ihr Einsatz bewirkt eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion und erhöht damit die örtliche Verkehrssicherheit. Aus Studien ist bekannt, dass neben der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung auch deutliche Verbesserungen der Aufmerksamkeit erzielt werden. ■

**»»» Lösung:**  
Präventive Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind verstärkt einzusetzen.

Dialog-Display

## LOBENSWERT AUFMERKSAM

STEIGERUNG DER AUFMERKSAMKEIT

KINDCHENSHEMA WECKT KÜMMERUNGSVERHALTEN

NACHHALTIGE REDUZIERUNG DER  
GEFAHRENEEN GESCHWINDIGKEITEN

langsam  
Danke

RTB

[www.rtb-bl.de](http://www.rtb-bl.de) | Tel. +49 5252 9706-0



RTB Motorradlärm-Schutz

## SPASS AM BIKEN, ABER LEISE

WISSENSCHAFTLICH BEWIESENE  
SENKUNG VON GESCHWINDIGKEIT  
UND LÄRM DURCH GEZIELTE  
ANSPRACHE

RTB

[www.rtb-bl.de](http://www.rtb-bl.de) | Tel. +49 5252 9706-0





# 50 Sicherheit von Kreisverkehren

Einstreifig befahrbare Kreisverkehre sind geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Geschwindigkeiten zu reduzieren. Außerorts sind jedoch dort besonders schwere Verkehrsunfälle zu registrieren, wo feste Hindernisse in den Innenflächen von Kreisverkehren verbaut sind.

## »»» Verzicht auf Hindernisse in Innenflächen von Kreisverkehren

Insbesondere dort, wo außerorts mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird, werden die Verkehrsunfallfolgen durch natürliche oder künstliche Einbauten in den Innenflächen von Kreisverkehrsanlagen dramatisch verstärkt. Mit ursächlich kann eine mangelnde Erkennbarkeit der Kreisverkehre sein. Eine Verbesserung der Erkennbarkeit nach englischem Muster sollte durch frühzeitige, an die gefahrenen Geschwindigkeiten angepasste Hinweise auf den kommenden Kreisverkehr angestrebt werden. ■

### »»» Lösung:

Auf feste Hindernisse in den Innenflächen von Kreisverkehrsanlagen ist zu verzichten, vorhandene sind zu entfernen. Die Erkennbarkeit von Kreisverkehren außerhalb geschlossener Ortschaften ist zu optimieren.

Anzeige

Intelligente Technik  
für sichere Ampelkreuzungen

## Präzision, die Leben rettet.

Mit der intelligenten Kombination von Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung hilft POLISCAN RED+SPEED Ampelkreuzungen abzusichern. Ohne wartungsintensive straßenseitige Einbauten dank kontaktloser Lidar-Messtechnik. Für maximale Sicherheit und den Schutz von Leben.







**DPoIG**  
Service GmbH

*...Ihre sichere Verbindung!*

Das Service- und Dienstleistungsunternehmen der Deutschen Polizeigewerkschaft im DBB (100%ige Tochter)

## **Exklusive Sonderkonditionen für DPoIG Mitglieder**

**EHRlich - KOMPETENT - GÜNSTIG - SICHER**  
**TOP SERVICE SEIT 1992**



# **Hotline 07161 / 964-100**

Mo-Do, 9:00 - 12:00 Uhr & 13:00 - 17:00 Uhr & Fr, 9:00 - 12:00 Uhr & 13:00 - 16:00 Uhr

### **MOBILFUNK**

Rahmenvertragskonditionen & exklusive Mobilfunktarife!



### **FESTNETZ**

Rahmenvertragskonditionen & exklusive Festnetz-Tarife!



### **BEAMTEN REISEN**

Urlaub zum Tiefpreis buchen und 5% Cashback bei Pauschalreisen & Last Minute aus unserem Sortiment erhalten.



### **TOP KONDITIONEN**

- Sportartikel  
- Strom Angebote  
- Sky Angebote  
- Sixt Mietwagen  
und viele weitere Anbieter!



# **www.dpolg-service.de**



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

**Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)**

Bundesleitung

Friedrichstraße 169

10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 47378123

E-Mail: [dpolg@dbb.de](mailto:dpolg@dbb.de)

[www.dpolg.de](http://www.dpolg.de)



9 783879 990641

ISBN 978-3-87999-064-1

€ 5,00 inkl. Versand