



Der Neue stellt sich vor

Liebe DPolGlerinnen und liebe DPolGler,
liebe Mitglieder,

mein Name ist Oliver Blanz, ich bin 33 Jahre alt und komme aus Landau in der schönen Südpfalz. Ich bin verheiratet und seit 2010 bei der rheinland-pfälzischen Polizei. Genauso lange bin ich auch schon Mitglied in der DPolG Rheinland-Pfalz. Als junger Kommissarsanwärter kam ich damals auf den Hahn im Hunsrück und hatte noch gar nicht wirklich viel Ahnung, was mich alles erwartet, und da war es ein gutes Gefühl zu wissen, dass es Leute gibt, auf die man zurückgreifen kann. Meine Gewerkschaftslehrmeisterin Noriko Nagy, mit der ich nun heute die Geschäfte der DPolG gemeinsam gestalte, war schon damals Ansprechpartnerin. Über kleinere Aktivitäten bei den Tagen der Begegnung bin ich dann langsam in die Arbeit der JUNGEN POLIZEI hineingekommen und erlangte einen tieferen Einblick in die Gewerkschaftsarbeit.

Nach einem Jahr Bereitschaftspolizei kam ich 2014 auf meine erste dienstliche Station in Ludwigshafen auf die Polizeiinspektion 1. Im ersten Moment

ein großer Schock für einen Südpfäler, doch im Rückblick eine tolle Zeit. Hier brachte man mir alles bei, um im dienstlichen Alltag klarzukommen. Dort sind Freundschaften entstanden, die noch heute vorhanden sind. 2018 habe ich dann meine Zelte in Ludwigshafen abgebrochen und habe mich in meine Heimat nach Landau umsetzen lassen, wo ich seitdem dienstlich tätig bin.

Seit 2017 vertrete ich unsere DPolG im Gesamtpersonalrat im PP Rheinland-Pfalz und lerne immer wieder neue Züge des LPersVG kennen. Diese Arbeit bereitet mir große Freude und wurde 2021 mit einem Sitz im örtlichen Personalrat der PD Landau ausgeweitet. Ich komme durch die Personalratsarbeit immer auf verschiedene Dienststellen und höre, was bei der Belegschaft los ist. Das, was zwischen den Zeilen rüberkommt, ist entscheidend. Wo drückt der Schuh, was belastet gerade besonders oder was fehlt momentan am meisten?

Als Gewerkschafter verstehe ich meine Arbeit so, dass ich für unsere Mitglieder da bin, erreichbar bin. Probleme im Dienst, um den Dienst oder privat – meine Nummer ist im ganzen Präsidium bekannt, und wenn ich helfen kann, dann kümmere ich mich oder finde wen, der es kann.

Im Jahr 2020 bin ich dann zum Bezirksvorsitzenden der DPolG im PP Rheinland-Pfalz aufgestiegen und habe mit Noriko ein Tandem gebildet. Seit dieser Zeit arbeite ich mit einem großartigen Team für unser Präsidium und möchte daher an dieser Stelle Franz Unnold, Marius Lauth, Steffen Rau, Eva Nikolaus

und Sonja Walter (Auflistung nicht abschließend) für die tolle Zusammenarbeit danken. Außerdem konnte ich erste Erfahrungen mit der Landesleitung sammeln, durfte bei Sitzungen teilnehmen und habe einen noch tieferen Einblick erlangt.

2021 war ich dann mit hauptverantwortlich für die Personalratswahlkampagne und habe gesehen, was die Landesleitung alles leisten muss, damit die Kolleginnen und Kollegen in der Fläche versorgt und ausgestattet sind. Eine arbeitsreiche, ja auch anstrengende, aber vor allem lehrreiche Zeit.

Es folgten bis heute erste Seminare beim dbb, Landesleitungssitzungen, Seminare in Königswinter zur Verbesserung unserer Arbeit et cetera sowie jede Menge neue Eindrücke und Anreize. Daher war es selbstverständlich, als unser stellvertretender Landesvorsitzender Florian Westrich seinen Abschied aus der rheinland-pfälzischen Polizei verkündete, dass ich bereitstehe, diese Lücke zu füllen. Von nun an bringe ich mich an vorderster Front für euch beziehungsweise für uns ein.

Die Arbeit als kommissarischer stellvertretender Landesvorsitzender ist sehr wertvoll für meine persönliche Entwicklung und hilft mir auch bei meinem politischen Ehrenamt. Neben dem Dienst und der Gewerkschaftsarbeit bin ich nämlich Parteivorsitzender der CDU in Landau. Ein eher kleiner, aber nicht minder arbeitsintensiver Verband.

Diese Ehrenämter schulen mich immer wieder aufs Neue und helfen mir bei meiner politischen Bildung ungemein, denn auch wir als Gewerkschaft besprechen oder verhandeln mit der Politik, damit wir für euch das Beste rausholen können. Leider können wir nicht immer alles gleich veröffentlichen oder in die sozialen Medien geben,



© DPolG Rheinland-Pfalz

aber ich kann euch versichern, im Hintergrund geht's rund und wir sind sehr emsig unterwegs.

Zum Abschluss möchte ich euch noch einen kleinen Einblick in mein privates Leben – das des Maltofficers – geben. Seit Kindheitstagen bin ich großer Fan Schottlands, der Geschichte der Schotten und seit 2010 auch leidenschaftlicher Whiskytrinker. Ich genieße die edlen schottischen Tropfen gemeinsam mit Freunden aus ganz Deutschland und nutze diese Zeit zum Abschalten, Nachdenken und Planen von Aktivitäten et cetera.

Seit 2017 führe ich meine eigene kleine Firma „Pfälzer Leidenschaft“ nebenbei. Der Polizist, der Whisky ausschenkt – das hat schon für viele Lacher gesorgt. Wer mich kennt, weiß aber, dass bei mir der Genuss und die Leidenschaft im Vordergrund stehen. Daher war es auch bislang für keinen Vorgesetzten problematisch, was ich in meiner Freizeit mache. In vielen Tastings, ob von mir veranstaltet oder privat gebucht, trage ich meine schottische Leidenschaft in die Welt.

Daraus entstand während der Coronapandemie ein kleiner nebegewerblicher Whiskyhandel, der sowohl mir als auch all meinen Kunden große Freude bereitet, denn die Südpfalz mit ihrer Weinhoheit ist in Sachen Whisky noch ein weißer Fleck auf der Landkarte. Wenn ihr, >

Impressum:

Redaktion:
Volker Maurer (v. i. S. d. P.)
Fürstshofenstraße 6
54329 Konz
Tel. 06501.99605
E-Mail: polizeispiegel@dpolg-rlp.de
Landesgeschäftsstelle:
Adam-Karrillon-Straße 62
55118 Mainz
Tel. 06131.234488
Fax 06131.225267
dpolg@t-online.de
ISSN 0937-4876



Wer mit seinem Handy diesen Code einscann, wird automatisch auf unsere Homepage geleitet.



liebe Mitglieder, mal einen guten Whisky braucht, dann steht euch auch bei diesem Thema mit Rat und Tat zur Seite.

Nun aber genug von mir – schließlich gibt es was zu arbeiten! Ich freue mich auf die Zukunft und kann euch, egal

ob nah oder fern, nur anbieten, mich anzurufen oder mir eine Mail zu schreiben, wenn es Probleme gibt. Ein offenes

Ohr und Ratschlag sind garantiert.

*Beste Grüße
euer Olli Blanz*

Eine Dekade voller Engagement und Erfolg

Das zehnjährige Jubiläum unserer geschätzten Mitarbeiterin der Geschäftsstelle, Susanne Dörr

Liebe DPolG-Leserinnen und -Leser des Polizeispiegels,

heute möchten wir uns einer ganz besonderen Mitarbeiterin der DPolG-Geschäftsstelle widmen.

Susanne Dörr ist bereits seit zehn Jahren fester Bestandteil unserer DPolG- und Blaulichtfamilie. Mit Stolz und Freude durften wir im vergangenen Monat ihre DPolG-Reise feiern.

Mit insgesamt drei Landesvorsitzenden und zwei Geschäftsführern durfte Susanne

bereits zusammenarbeiten. Sie ist in dieser Zeit zu einer unverzichtbaren Säule der DPolG Rheinland-Pfalz geworden. Zahlreiche Herausforderungen wurden von ihr gemeistert und sie hat dabei immer wieder bewiesen, dass sie die Herrin der Geschäftsstelle ist: alles immer im Blick und dabei stets freundlich und professionell im Umgang mit unseren Mitgliedern.

Wir möchten von Herzen zu diesem besonderen Meilen-



> Geschäftsführer und die Landesleitung beglückwünschen Frau Dörr zum Jubiläum.

© DPolG Rheinland-Pfalz

stein gratulieren und wünschen uns noch viele weitere, gemeinsame Jahre in Mainz.

*DPolG-Landesleitung
und Redaktion des
Polizeispiegels*

Neues aus dem Hauptpersonalrat

Der Hauptpersonalrat hat in seiner Septembersitzung folgende Punkte behandelt:

- **Ausnahmegenehmigung gemäß Nr. 4 der Richtlinie für den Dienstzweigwechsel in die Kriminalpolizei; Antrag des PP Mainz**

Der HPR stimmte der Ausnahmegenehmigung zu.

- **Arbeitsauftrag und Pilotierung „Kraftwagen zur Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs“ an das PP Mainz**

Zur Steigerung der Kontrollqualität setzen das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) sowie einzelne Bundesländer (unter anderem

Bayern und Sachsen) bereits Kontrollfahrzeuge ein, die beispielsweise mit Wärmebildkamera und Detektionstechnik zur Fernauslese von Tachografen (DSRC) ausgestattet sind.

Langfristig könnten auch in Rheinland-Pfalz Kontrollfahrzeuge mit entsprechender Technik zum Einsatz kommen. Für deren mögliche Beschaffung und Verwendung sind der taktische Mehrwert, die häuslicher Notwendigkeiten, die Anforderungen an eine entsprechende Technik sowie der konkrete Ausbau des Trägerfahrzeuges zu beschreiben.

Den Auftrag hierzu erhält das PP Mainz.

- **Ausschreibung einer neuen Mitteldistanzwaffe; Vorlage der Leistungsbeschreibung**

Der HPR stimmte der vorgelegten Leistungsbeschreibung der neuen Mitteldistanzwaffe zu.

- **Pilotierung einer neuen Oberbekleidung für operative Polizeikräfte**

Polizeirat Licht stellte den Mitgliedern des HPR Entwürfe der neuen Oberbekleidung für operative Polizeikräfte vor. Ein gezeigtes Funktionsshirt, soll ohne Erprobung eingeführt werden. Neben dem Funktionsshirt wurden noch eine

dünne sowie eine leicht gefütterte Softshelljacke für unter die Schussweste sowie ein Parka, dessen Länge deutlich gekürzt wurde, vorgestellt. Diese Jacken sollen nun von drei Schichten von Polizeiinspektionen, einer Schicht der Polizeiautobahnpolizei und einer Schicht der WaPo getestet werden.

- **Bericht aktueller Sachstand zur Einführung der E-Akte**

Der HPR wurde über den aktuellen Sachstand bei der Einführung der E-Akte in der Verwaltung unterrichtet. Der Pilotbetrieb startet zeitnah beim PP Rheinpfalz. Im Jahr 2025 soll sie bei allen Polizeibehörden eingeführt sein. ■

Fahrräder und Pedelecs als Herausforderung für die polizeiliche Verkehrsüberwachung

■ Problemaufriss

Mobilität gewinnt in einer immer schneller werdenden Gesellschaft zunehmend an Bedeutung und bildet dabei eine wesentliche Grundlage für die bedarfsorientierte Lebensgestaltung. Aktuell erfahren vor allem moderne Fortentwicklungen des klassischen Fahrrads in Form von Pedelecs ihre flächendeckende Marktdurchdringung in Deutschland und erfreuen sich großer Beliebtheit in der Bevölkerung.

Zugleich ist jedoch seit Jahren ein besorgniserregender Anstieg von Verkehrsunfällen mit schweren oder gar tödlichen Verletzungen in diesem Bereich zu verzeichnen. Exemplarisch sei an dieser Stelle auf die statistische Datenlage zu den tödlich verunglückten Pedelec-Fahrenden verwiesen, die im vergangenen Kalenderjahr einen traurigen Höchststand von 212 Getöteten erreicht hat und dabei mit einem Anstieg von 35 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021 einhergeht, der sich zudem seit Beginn der statistischen Erfassung im Jahr 2014 verfünffacht hat.

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Fehlverhaltensweisen, die aufgrund der geringen Entdeckungswahrscheinlichkeit in Deutschland nicht dokumentiert werden und somit ein erhebliches Dunkelfeld abbilden. In Ergänzung hierzu sind ebenfalls erhebliche Wissenslücken über die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zum Fahrrad in der Bevölkerung festzustellen, die nicht selten auch zu irrigen Verhaltensweisen führen und beispielsweise in der absurden Annahme münden, dass man

besser mit einem Fahrrad zur Party fährt, um Alkohol trinken zu können.

Hinzu kommen weitere statistisch nicht erfasste Phänomene, die jedoch einen signifikanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben und zunehmend im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung festzustellen sind.

■ Tuning von Pedelecs

Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu einem Drittel der in Deutschland geführten Pedelecs getunt sind und hierdurch eine erhöhte Tretunterstützung erfahren. Neben den straf- und ordnungsrechtlichen Verstößen ruft dieses Verhalten auch zusätzliche Gefahrenmomente hervor, da die Fahrzeugkonstruktion eines Pedelecs nicht für solche Leistungssteigerungen ausgelegt ist und zudem gefahrenräftige Differenzgeschwindigkeiten zu anderen Verkehrsteilnehmenden auf den gemeinsam genutzten Verkehrsflächen entstehen. Zur Unterbindung solcher Verhaltensweisen gibt es bislang rechtlich unverbindliche Vorgaben in der DIN EN 15194:2018-11, die jedoch lediglich als Selbstverpflichtung der Hersteller zu verstehen sind und nachweislich ohne größeren Aufwand umgangen werden können.



➤ Abbildung 2: Lasten-Pedelec mit Anhänger

■ Lückenhafte Bau- und Betriebsvorschriften

Zudem ist festzustellen, dass die Fahrradindustrie die bestehenden Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrräder in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgrund von „Grauzonen“ zunehmend ausreißt.

Insofern sind vielfach Lasten-fahrräder und Lastenpedelecs festzustellen, die im Vergleich zum klassischen Fahrrad oder Pedelec erheblich größere Fahrzeugdimensionen aufweisen. Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang auf Pedelecs mit Kofferaufbau verwiesen (vergleiche Abbildung 1) oder solche, die über einen eigenen Anhänger verfügen und so eine Gesamtlänge von bis zu acht Metern erreichen können (vergleiche Abbildung 2). Hierdurch entstehen vermehrt Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, da Radwege in ihrer aktuellen Ausgestaltung zumeist nicht für solche Fahrzeugkonstruktionen ausgelegt sind und regelmäßig nur die in der Allgemeinen Verwaltungsverordnung (VwV-StVO) geforderte Mindestbreite von 1,5 Meter aufweisen. In der Folge kommt es nicht selten zu gefährlichen Unterschreitungen des in § 5 Abs. 4 Satz 2 StVO geforderten Seitenabstandes im Rahmen von Überholvorgängen



➤ Abbildung 1: Pedelec mit Kastenaufbau

auf Radwegen sowie zu plötzlichen Ausweichbewegungen auf den angrenzenden Gehweg oder die Fahrbahn.

Diese Entwicklungen werden aktuell durch fehlende spezifische Regelungen in der StVZO zur Bestimmung der höchstzulässigen Höhen-, Längen- und Breitenabmessungen von Fahrrädern in § 63 StVZO begünstigt, da diese Vorschrift lediglich auf die für Kraftfahrzeuge in §§ 32, 34 StVZO gültigen Vorgaben verweist und dabei noch nicht einmal einen entsprechenden Hinweis auf die hier zu betrachtende Kraftfahrzeugart gibt. In der Folge könnten bei weiter Auslegung der Verweisung somit auch die Längenabmessungen sowie Gewichtsbeschränkungen für Sattelzüge angenommen werden. Es dürfte jedoch unbestritten sein, dass die dort genannten Grenzwerte aufgrund der abweichenden Bauartbeschaffenheit von Kraftfahrzeugen wohl kaum auf Fahrräder und Pedelecs übertragbar sein dürften. Aufgrund dieser Regelungslücke wurde zwischenzeitlich die DIN 79010:2020-02 (D) entworfen, die spezifische Anforderungen für ein- und mehrspurige Fahrräder definiert und dabei auch auf die



höchstzulässige Gesamtmasse eingeht. Hierbei handelt es sich jedoch lediglich um Empfehlungen, die keinen rechtsverbindlichen Charakter aufweisen und als Selbstverpflichtung für Qualitätsprodukte zu verstehen sind.

Auch der Transport von Personen auf Fahrrädern und Pedelecs zeichnet sich durch zahlreiche Regelungslücken im Straßenverkehrsrecht aus, denn bislang bestehen lediglich zwei Verhaltensvorschriften in der Straßenverkehrs-Ordnung, die die Mitnahme von Personen regeln. Demnach dürfen Personen auf Fahrrädern nach § 21 Abs. 3 Satz 1 StVO nur von Personen mitgenommen werden, die mindestens 16 Jahre alt sind, und das jeweilige Fahrrad zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet ist. Kinder dürfen zudem nur mitgenommen werden, wenn für sie besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können. Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt dabei nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.

Leider wurden diese Verhaltensvorschriften nicht mit entsprechenden Bau- und Betriebsvorschriften hinterlegt, denn die StVZO geht in keinem Punkt auf die in der StVO geforderten Ausstattungsmerkmale von Fahrradsitzen ein und lässt der Fahrradindustrie damit großen Spielraum. Zwar gibt auch hier die DIN 79010:2020-02 (D) einzelne Empfehlungen ab, aller-

dings beziehen sich diese vorwiegend auf die Ausgestaltung von Transportboxen mit Sicherheitsgurten und lassen die übrigen Vorgaben außen vor. Zudem bleibt unklar, wie viele Personen gleichzeitig unter welchen Voraussetzungen auf einem Fahrrad transportiert werden dürfen.

▣ Geringe Helmtragequote

Abschließend bleibt die geringe Helmtragequote im Bereich der Fahrradmobilität zu monieren, die nicht zuletzt auch durch eine fehlende Helmpflicht für solche Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung begünstigt wird. Demgegenüber gibt es jedoch mittlerweile zahlreiche Studien und Erkenntnisse, die belegen, dass schwerwiegende Unfallfolgen zumeist mit erheblichen Kopfverletzungen einhergehen und Schutzhelme somit einen „Gamechanger“ darstellen können.

▣ Lösungsansätze

I. Rechtsetzungserfordernisse

Implementierung eines eigenen Abschnitts in der StVZO, der sich mit den Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrräder und Pedelecs befasst und dabei neben den bestehenden Vorgaben (Beleuchtung, Bremsen, Einrichtung für Schallzeichen) auch spezifische sowie hinreichend bestimmte Vorgaben

- > zu den höchstzulässigen Fahrzeugabmessungen,
- > zur Berechnung der Nenn-dauerleistung von Pedelecs,
- > zur Bereifung,
- > zum Gesamtgewicht,
- > zum Personentransport,
- > zum Anhängerbetrieb und
- > zum Schutz vor unberechtigten Eingriffen in den Antriebsstrang von Pedelecs analog zu § 30 a StVZO macht.

Darüber hinaus sollte eine Helmpflicht für Pedelec-Fahrende in die Verhaltensvorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung aufgenommen werden.

II. Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit

Interdisziplinäre Aufklärung über die einschlägigen Verkehrsregeln und risikobehafteten Verhaltensweisen, beispielsweise durch

- > zielgruppenorientierte Öffentlichkeitskampagnen und Präventionsveranstaltungen,
- > (subventionierte) Fahrsicherheitstrainings,
- > Gewährleistung einer umfangreichen Beratung beim Verkauf/Verleih,
- > Vermittlung der Vorschriften- und Handhabungskennnisse im Rahmen der Jugendverkehrsschulen und
- > verkehrspädagogische Schulungen gemäß § 48 StVO.

III. Verkehrsraumplanung

Bedarfsgerechter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Anpassung an die besonderen Anforderungen, insbesondere

- > in der Planungsphase,
- > unter fortlaufendem Monitoring von örtlichen Unfallhäufungen,

- > durch Festlegung von ausgewiesenen Auf- und Abstellplätzen und
- > im Hinblick auf das Spannungsfeld zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Fuß-/Radverkehr.

IV. Verkehrsüberwachung

Gewährleistung einer qualifizierten Verkehrsüberwachung, insbesondere durch

- > spezialisierte Überwachungskräfte (zum Beispiel polizeiliche Fahrradstaffeln),
- > konsequente und beweis-sichere Verfolgung von Verstößen und
- > technischen Direktzugriff auf Fahrzeugdaten bei schweren Verkehrsunfällen.

V. Aus- und Fortbildung sowie Kooperationen

Durchführung von internen Aus- und Fortbildungsveranstaltungen, insbesondere zur

- > rechtlichen Klassifizierung von Fahrrädern und Elektro-fahrrädern,
- > Verdachtsgewinnung von technischen Manipulationen und
- > Gewährleistung einer beweis-sicheren Verkehrsunfallaufnahme.

*Marco Schäler,
DPoIG-Kommission Verkehr*

> Wir gratulieren

Im Monat Oktober 2023 haben Geburtstag:

40 Jahre

Sven Schiffmann
Jacqueline Renner

55 Jahre

Marion Demme

60 Jahre

Markus Schommer
Joachim Hagen
Helmut Metzler
Karl Trapp
Uwe Kaleja

65 Jahre

Karl Rainer Fillibeck
Werner Fleischmann

75 Jahre

Walter Hilger

77 Jahre

Paul Etges

78 Jahre

Bernhard Schulz

86 Jahre

Liselotte Lenhart

