

DEUTSCHE POLIZEI



Nr. 11 November 2012 Zeitschrift der Gewerkschaft der Polizei



Autofahrer steigen auf Nahverkehr und Fahrrad um

In dieser Ausgabe:

25 Jahre Polizistenmorde Startbahn West:
„Es hätte auch mich treffen können“

Rockerkriminalität:
Nicht Outlaw, sondern Rechtsbrecher

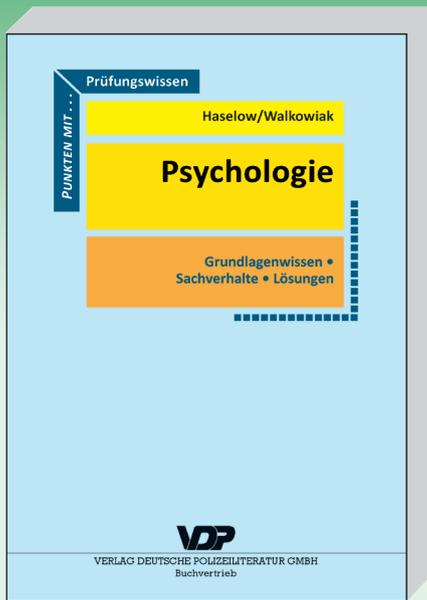
GdP-Frauengruppe (Bund):
Internationaler Tag gegen Gewalt an Frauen

Erziehung:
„Männer machen das Gleiche, aber anders“

Personalräte:
Intensiver Meinungsaustausch

JUNGE GRUPPE (GdP)

Neuerscheinungen



Prüfungswissen Psychologie Grundlagenwissen • Sachverhalte • Lösungen

Von **Reinhard Haselow**
und

Jens Walkowiak.

1. Auflage 2012, 368 Seiten,
DIN A 5, Broschur,
24,90 € [D], 35,10 sFr.
ISBN 978-3-8011-0680-5

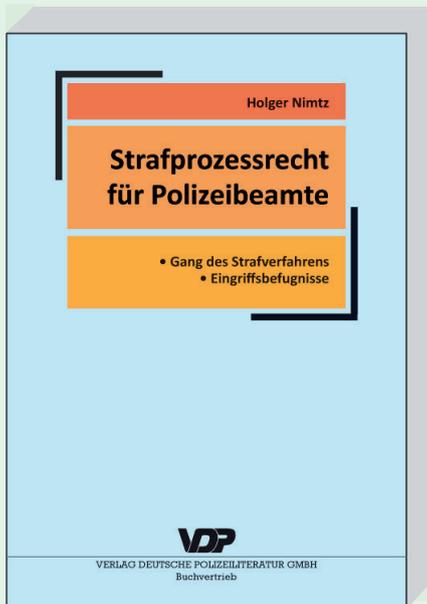
Dieses Buch bietet, unter Berücksichtigung polizeilicher Zusammenhänge, eine Einführung in alle wichtigen Bereiche der Psychologie. Die Autoren erklären die wissenschaftlichen Fachbegriffe, stellen die sozialwissenschaftlichen Theorien verständlich dar und erläutern diese jeweils in polizeipraktischen Fällen bzw. Zusammenhängen. Es ist vom Aufbau her in der Frage- und Antwortform gehalten und gleicht damit mehr einem speziellen Nachschlagewerk als einem klassischen Lehrbuch.

Ausgehend vom Bachelor-Studienverlauf „Polizeivollzugsdienst“ in NRW bietet es so eine gute Möglichkeit für die gezielte Vorbereitung auf die psychologischen Inhalte, die in der Lehre vermittelt wie auch in unterschiedlichen Leistungsnachweisen geprüft werden. Ein ausführliches Literaturverzeichnis ermöglicht weiterreichende Studien, etwa für Seminar- oder Thesis-Arbeiten.

Die Autoren:

Dr. Reinhard Haselow, Lehrbeauftragter, Koordinator und psychosozialer Ansprechpartner der FHÖV NRW.

Dr. Jens Walkowiak, studierte Psychologie und Pädagogik, ist als Dozent und Trainer für die Polizei tätig.



Strafprozessrecht für Polizeibeamte

- **Gang des Strafverfahrens**
- **Eingriffsbefugnisse**

Von **Holger Nimtz.**

1. Auflage 2012, 282 Seiten, 16,5 x 24 cm, Broschur,
24,90 € [D], 35,10 sFr., ISBN 978-3-8011-0682-9

Der vorliegende Band beinhaltet alle wesentlichen Inhalte des Strafprozessrechts für die polizeiliche Ausbildung und das polizeiwissenschaftliche Studium. Im Einzelnen findet der Leser:

- Darstellung des gesamten Strafverfahrens einschließlich der Beweisverbote
- Prüfungsschemata der Eingriffsbefugnisse und Erläuterungen
- Definitionen
- Beispielfälle
- Übersichten
- Vertiefungshinweise für Selbststudium, Haus- und Thesisarbeiten
- Leitentscheidungen der Gerichte

Der Autor greift in seiner übersichtlichen und praxisnahen Darstellung auf den Aufbau und die erfolgreiche Struktur seiner Bücher „Strafrecht für Polizeibeamte“ Band 1 und 2 zurück. Erneut profitieren Studierende und interessierte Polizeipraktiker damit von den Kenntnissen und Erfahrungen des Autors als Kriminalbeamter, Staatsanwalt und Hochschuldozent.

Der Autor:

Dr. Holger Nimtz ist Dozent für Straf-/Strafprozessrecht und Eingriffsrecht im Fachbereich Polizei an der FHÖV NRW, dort u. a. zuständiger Landesfachkoordinator für Strafrecht.



Weitere Informationen, Leseproben und Bestellmöglichkeiten unter: www.VDPolizei.de

VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH Buchvertrieb

Forststraße 3a • 40721 Hilden • Tel.: 0211/7104-212 • Fax: -270 • E-Mail: vdp.buchvertrieb@VDPolizei.de • www.VDPolizei.de

25 Jahre Polizistenmorde Startbahn West



Foto: Roland Witsche/dpa

Vor 25 Jahren erschoss ein militanter Autonome zwei Beamte und verletzte weitere Einsatzkräfte teils schwer. Am 2. November wird den Kollegen Eichhöfer und Schwalm auf dem Gelände der III. Hessischen Bereitschaftspolizeiabteilung in Mühlheim/Main gedacht.

Seite 18

Rockerkriminalität



Foto: Stephan Witte/dpa

Ist das Verbot von Rockerbanden sinnvoll oder nicht?. Die Taten und Handlungsweisen einschlägig bekannter Rockerclubs wie Hells Angels, Bandidos, Gremium, Mongols oder Outlaws sind klar auf Gewinnstreben ausgerichtet und damit Rockerkriminalität per Definition ein Teilbereich der Organisierten Kriminalität.

Seite 23

Personalräte



Foto: MIZI

Ein umfangreiches Programm wurde unter Leitung des stellvertretenden GdP-Bundsvorsitzenden, Jörg Radek, abgearbeitet. Suchtgefahren, Auslandseinsätze und die Personalgewinnung standen im Mittelpunkt des intensiven Meinungsaustausches.

Seite 35

KOMMENTAR Entgrenzung	2
FORUM	2/3
URTEIL Unisex – ein Urteil und seine Folgen	3
TITEL/MOBILITÄT IN DEN STÄDTEN	4
Im Schutz der Anonymität blühen die Aggressionen	
Autofahrer steigen auf Nahverkehr und Fahrrad um	6
Mountainbike-Streife in der „Fahrradhauptstadt“ Münster	15
25 JAHRE POLIZISTENMORDE STARTBAHN WEST	18
„Es hätte auch mich treffen können“	
ROCKERKRIMINALITÄT Nicht Outlaw, sondern Rechtsbrecher	23
GdP IN DER PRESSE	28
ERZIEHUNG „Männer machen das Gleiche, aber anders“	30
Interview mit dem Kita-Forscher Holger Brandes	
PERSONALRÄTE Intensiver Meinungsaustausch	35
URTEIL Versetzung wegen Verwaltungsreform	36
FRAUENGRUPPE (BUND) Internationaler Tag gegen Gewalt an Frauen	37
JUNGE GRUPPE (GdP)	38
BÜCHER/IMPRESSUM	40



Entgrenzung

Mitte des letzten Monats begann in Bonn der Prozess gegen einen salafistischen Gewalttäter. Ihm wird vorgeworfen, zwei Polizeibeamte während einer Kundgebung der rechtsextremen Splitterpartei „pro NRW“ mit einem langen Messer angegriffen und schwer verletzt zu haben. Der Mann ist geständig. Beobachter der Verhandlung erkennen bei dem Angeklagten kein Zeichen der Reue. Kein Wort des Bedauerns kommt

über seine Lippen, als die beteiligten Polizeibeamten in den Zeugenstand gerufen werden. Die Polizisten hätten die Bösen geschützt, verteidigt er seine Tat.

Die brutale Messer-Attacke auf die beiden Beamten erregte zwar bundesweite Aufmerksamkeit, nicht

zuletzt, weil eine religiös-fundamentale Gesinnung Pate für die Tat stand.

Doch brachiale Gewaltausbrüche sind heute allgegenwärtig: Da wird auf Berlins berühmten Alexanderplatz nachts ein Mann totgeprügelt, wenige Tage nachdem dort ein anderer angeschossen wurde.

Nichts weiter als nackte Mordlust sei das, sagte ein Polizist einer Zeitung. Keine Seltenheit sei das dort, ergänzt eine Anwohnerin. Straßengewalt ist überall. Auch wenn die Statistik eine gravierende Zunahme nicht überall feststellt, kann das nicht beruhigen. Erschrocken macht die Brutalität der Taten. In Dortmund wird bei einem Streit zwischen zwei Männergruppen ein 25-Jähriger durch Messerstiche lebensgefährlich verletzt worden. Im westfälischen Bünde wird auf einem Volksfest ein Mann von mindestens zwei bisher unbekannt Tätern niedergeschlagen und lebensgefährlich verletzt. Mehrere Tritte treffen das wehrlose Opfer am Kopf.

Die Liste der Gewalttaten ist lang. Alle haben eines gemeinsam: Sie sind Ausdruck einer erschreckend

niedrigen Hemmschwelle, anderen Schaden zuzufügen und schwerste Verletzungen, sogar den Tod, in Kauf zu nehmen.

Schwer vorstellbar, dass die meist jugendlichen Täter oder jungen Erwachsenen als tickende Zeitbomben geboren wurden, ebenso wenig wie Kriminelle kriminell zur Welt gekommen sind. Wenn die Kerzen und Blumen weggeräumt sind, mit denen Anwohner und Besucher an solchen Tatorten ihre Anteilnahme, aber auch ihre Hilfslosigkeit ausdrücken, beginnt meist der gesellschaftliche Diskurs über die Beweggründe der Täter: Perspektivlosigkeit, der Einfluss der Medien, Computerspiele, Rassendiskriminierung. Dabei kennt jeder Kollege und jede Kollegin, die ihren Dienst auf der Straße tun, die Antwort: Unsere Gesellschaft vermag nicht mehr, rechtzeitig Grenzen zu setzen. Polizisten erfahren das täglich am eigenen Leib, von der Beleidigung bis zum schwersten Übergriff, immer dann wenn sie sich jemanden in den Weg stellen, um andere Menschen, das gemeinsame oder das private Eigentum vor Schaden zu bewahren. Erfahrene Polizisten wissen, dass alle Schwermisdern kleln angefangen haben. In ihren Bemühungen, sie rechtzeitig in ihrer Karriere zu stoppen und wieder auf einen geraden Weg zurückzuführen, halfen in früheren Zeiten oft Schule, Elternhaus, Justiz und Politik tatkräftig mit. Heute steht die Polizei in dieser Präventionsarbeit, die sich nicht auf Broschüren, Plakate und runde Tische beschränkt, oft allein auf weiter Flur.

Alle Parteien in Berlin, mit Ausnahme der Linkspartei, haben sich nach den erschreckenden Gewalttaten für eine höhere Polizeipräsenz ausgesprochen. Heuchelei oder späte Einsicht? Schließlich war es der Berliner Senat, der in den vergangenen Jahren 4.000 Polizisten eingespart hat. „Mehr Polizeipräsenz auf den Straßen könnte die eine oder andere Tat verhindern“, sagt mein Berliner Kollege.


Bernhard Witthaut
GdP-Bundesvorsitzender

Zu: An Gelassenheit gewinnen, DP 10/12

Es ist doch klar, dass wir uns das Grundrecht der Meinungsfreiheit nicht von ein paar gewaltbereiten Salafisten kaputt machen lassen, die unter dem Deckmantel der Religion Machtpolitik betreiben. Aber gerade in Glaubensfragen muss man auch in einer Demokratie Gespür und Gefühl zeigen, um nicht ehrverletzend oder beleidigend zu wirken. Mit loseem und unüberlegtem Geschwätz ist man da schnell dabei. Aber seit dem Mörderurteil gegen unsere Soldaten ist der Stellenwert der freien Meinungsäußerung mit selbstgestrickten Argumenten stark verschoben worden. Mit den Freiheiten einer Demokratie muss man auch umgehen können. Während man in einer Diktatur nichts sagen darf und alles nur denken muss, darf man in einer Demokratie alles sagen, aber keiner ist verpflichtet, was zu denken. **Günter Klingler, LSV Bayern**

Zu: GdP-App 2.0: Mit dem Smartphone in die Länder, DP 9/12

Tolle App, die ich wirklich sehr zu schätzen weiß! Immer aktuell und sofort informiert, wenn unsere Gewerkschaft für uns kämpft! Seit dem letzten Update vermisse ich allerdings den Bezirk Bundespolizei in der Auswahl der Bezirke ... würde mich freuen wenn ihr das alsbald beheben könntet! Weiter so für unsere Interessen!

Dirk Grzegza, per E-Mail

Antwort der GdP-Internetredaktion: Auch in der neuen APP 2.0 sind zwar die aktuellen Pressemeldungen des Bezirks Bundespolizei zu finden, doch einen über das Auswahlrad gesteuerten Weg in die Bezirke Bundespolizei und auch Bundeskriminalamt gibt es tatsächlich nicht. Hintergrund ist, dass beide Bezirke nicht mit dem gleichen Content Management System (CMS) wie der GdP-Bundesvorstand und die sechzehn Landesbezirke arbeiten. Die Inhalte der APP werden aber gleich dem GdP-Web-Portal im Internet über das CMS technisch verwaltet und redaktionell betreut.

Zu: In Afghanistan eigenes Bild gemacht, DP 10/12

Als „AFGH-Veteran“ des Jahres 02/2004 - 02/2005 möchte ich mich für den informativen Bericht in der Ausgabe 10-2012



bedanken. Einiges ähnelt den Umständen, die wir damals eingesetzten Kollegen und Kolleginnen bereits wahrnehmen konnten. Es zeigt aber auch, dass zweifelsohne der eine oder andere Fortschritt gemacht worden ist, um die afghanischen Kollegen/ Kolleginnen in der neuen Zeit ankommen zu lassen. Was mir allerdings bei all den Betrachtungen – auch vorheriger Kommentare – fehlt, ist einmal der kritische (Rück-)Blick hinsichtlich des Zielerreichungsgrades im Zusammenhang mit dem über den Zeitraum unseres Engagements betriebenen politischen, personellen und finanziellen Aufwands sowie die Darstellung des gesamten Bildes der polizeilichen Aus- und Fortbildung unter Beteiligung anderer Nationen.

Ich habe – mittlerweile pensioniert – meine Erinnerungen an Kunduz und den Nordosten Afghanistans unter der Adresse www.polizei-poeten.de veröffentlichen dürfen. Darin enthalten sind auch eine kritische US-amerikanische Pressestimme des Jahres 2006 als auch mein Leserbrief an den „Stern“ aus 2009.

Neben dem uneingeschränkten Dank, den unsere Kollegen und Kollegen anlässlich ihres Einsatzes in AFGH verdienen, sollten wir uns – auch und gerade aus gewerkschaftlicher Sicht – einer kritischen Aufarbeitung widmen.

Die Erfahrungen aus Bosnien oder dem Kosovo zeigen die Notwendigkeit einer derartigen Sichtweise. Es gibt/gab ausreichend Sachstands- und Erfahrungsberichte. Wir sollten uns nicht nur nackten Zahlen zuwenden. Wäre erfreut, wenn die GdP die/eine offene Diskussion eröffnen würde.

Werner Böhmert, per E-Mail

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen, um möglichst viele Kolleginnen und Kollegen zu Wort kommen zu lassen. Abgedruckte Zuschriften geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Anonyme Zuschriften werden nicht berücksichtigt.

Kontakt zur Redaktion:

GdP-Bundesvorstand
Redaktion Deutsche Polizei
Stromstraße 4
10555 Berlin
Tel.: 030/39 99 21-113
Fax: 030/39 99 21-200
E-Mail:
gdp-pressestelle@gdp.de

URTEIL

Unisex – ein Urteil und seine Folgen

Bis Ende 2012 müssen alle privaten Versicherungen auf Unisex-Tarife umstellen. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat entschieden, dass das Geschlecht die Versicherungsbeiträge nicht mehr beeinflussen darf.

Damit werden sich die Beiträge für Männer und Frauen in den einzelnen Versicherungssparten teilweise stark ändern. Jüngere Frauen zum Beispiel müssen bisher in der Krankenversicherung aufgrund verschiedener Risikomerkmale mehr zahlen, in anderen Versicherungen, wie der Kfz-Versicherung, werden Frauen aktuell günstiger versichert als Männer. Nun werden sich die Beiträge anpassen, denn die Gleichstellung von Männern und Frauen ist ein grundlegendes Prinzip der Europäischen Union.

Das Unisex-Prinzip in der Versicherung

Nach Artikel 21 und 23 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ist jegliche Diskriminierung wegen des Geschlechts verboten. Deswegen verlangt die europäische Gleichstellungsrichtlinie Unisex-Tarife für Versicherungen im Grundsatz schon seit dem 21. Dezember 2007.

Die Luxemburger Richter gewährten aber eine angemessene Übergangszeit, in der nun auch die versicherungstechnische Gleichbehandlung von Frauen und Männern umgesetzt sein muss. Mit Wirkung vom 21. Dezember 2012 führen alle Versicherer die sogenannten Unisex-Tarife ein.

Diese Versicherungssparten sind betroffen

Von der Einführung der Unisex-Tarife sind nahezu alle privaten Versicherungssparten betroffen. Dazu zählen unter anderem:

- Krankenversicherung (inkl. private Krankenzusatzversicherungen)
- Private Rentenversicherungspolice inklusive Verträge zur betrieblichen Altersvorsorge
- Auto-Versicherungen
- Risiko- und Kapitallebensversicherungen
- Erwerbs- und Berufs- bzw. Dienstunfähigkeitsversicherungen
- Unfallversicherungen

Private Krankenversicherung

Die bisherige Beitragskalkulation in der privaten Krankenversicherung berücksichtigt Faktoren wie die statistische Lebenserwartung und geschlechterspezifische Kosten. Da dies künftig so nicht mehr erfolgen darf, ist davon auszugehen, dass sich die Beiträge für Männer in der privaten Krankenversicherung zum Teil deutlich erhöhen werden.

Gleiches gilt auch für die private Pflegeversicherung.

Lebensversicherungen

Andersherum verhält es sich z. B. bei Todesfallversicherungen. Hier waren Männer bisher stark im Nachteil. Wegen der geringeren statistischen Lebenserwartung und der damit verbundenen höheren Sterblichkeitswahrscheinlichkeit als bei Frauen, mussten im Gegenzug höhere Prämien geleistet werden. Mit Einführung der Unisex-Tarife werden die Beiträge hier entsprechend angepasst. Die Beiträge für Frauen werden aller Wahrscheinlichkeit nach ansteigen.

Altverträge sind von der Umstellung nicht betroffen

Alle Regelungen bezüglich der Einführung der Unisex-Tarife betreffen nur Vertragsneuabschlüsse. Alle Verträge, die bis zum 21. Dezember 2012 abgeschlossen werden, bleiben unangetastet.

Empfehlung

Beide Geschlechter sind von der Umstellung auf Unisex-Tarife betroffen. Daher besteht sowohl bei Männern als auch bei Frauen in allen Versicherungssparten Handlungsbedarf!

Eine Überprüfung der persönlichen Absicherung und Vorsorge noch vor dem 21. Dezember 2012 ist ratsam. jk



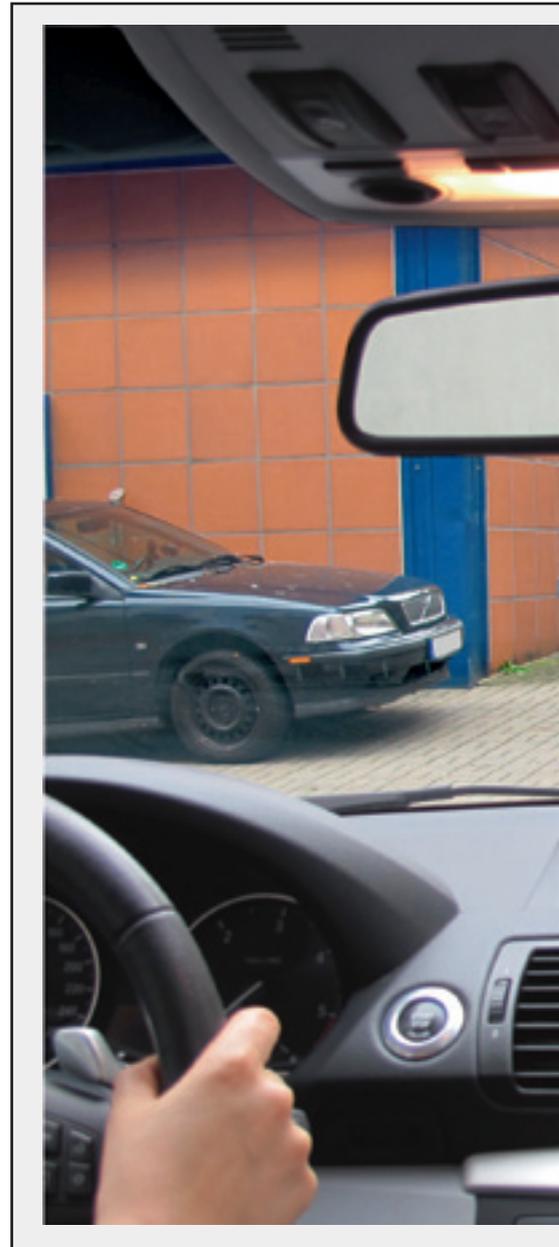
Im Schutz der Anonymität blühen die Aggressionen

„Autofahrer prügelt Radfahrer ins Koma“ lautet die Schlagzeile in der Berliner Zeitung. Der Sachverhalt im knappen Boulevard-Stil: „25-Jähriger Brutalo-Fahrer behauptet, der 44-jährige Radler hätte zuvor vor seine Autotür getreten.“ In den einschlägigen Internetforen reißt sich Beitrag an Beitrag über Erlebnisse im täglichen Straßenkampf. Fahrradverkehr wird daher besonders in den Städten zu einer verkehrspolitischen Herausforderung. Studien belegen den langsamen Wandel der deutschen Alltagsmobilität: Weniger junge Autofahrer – Mehr Nutzer wechseln je nach Bedarf zwischen den Verkehrsmitteln. Leider vergessen viele beim Umstieg auf zwei Räder, dass für sie die gleiche Straßenverkehrsordnung gilt, wie für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Wissen müssten sie es, denn 90 Prozent der Radfahrer haben auch einen Führerschein. Und was Autofahrer gerne verdrängen: Das Fahrrad ist ein gleichwertiges Verkehrsmittel, mit allen Rechten, aber auch Pflichten.

Wer sich mit dem Rad durch die Großstadt bewegt und sich darauf verlassen will, dass alle anderen ebenfalls die Straßenverkehrsordnung einhalten, hat schlechte Karten: sich plötzlich öffnende Autotüren, unvermittelt abbiegende Pkw, deren Fahrer telefonierend keine Hand mehr für den Blinker frei haben, körperkontaktsuchende Außenspiegel, unvermittelt über den Radweg laufende Fußgänger und auf Fahrradstreifen parkende Pkw (dabei sollen auch schon Polizeifahrzeuge beobachtet worden sein), sind an der Tagesordnung. Besondere Fallen: Ein- und Ausfahrten von Grundstücken oder Garagen. Aber auch die anderen Radfahrer sind eine ständige, nicht zu unterschätzende Gefahr. Wer an einer roten Ampel hält, sieht sich als Verkehrshindernis beschimpft. Wer bei „Grün“ fährt, sollte vorsichtig nach rechts und links schauen, um einen Zusammenstoß mit anderen Radfahrern aus jeder Richtung zu vermeiden. Nicht nur in Berlin ignorieren Radfahrer grundsätzlich rote Ampeln und vorgeschriebene Fahrtrichtungen, Radfahrer im Alter zwischen acht und 88, Freaks ebenso wie Anzugträger. Als der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Bernhard

Die Zahl der Radfahrer nimmt zu. 42,9 Millionen Pkw gibt es in Deutschland, aber 70 Millionen Fahrräder in rund 80 Prozent aller Haushalte. Allein in Berlin hat sich die Zahl der Radfahrer seit 2008 verdoppelt. Radfahren ist gesund, schont Umwelt und Geldbeutel – und geht vor allem Autofahrern und Fußgängern auf die Nerven, die darüber sogar ihren eigenen Krieg vergessen.

Witthaut im Frühjahr dieses Jahres eine Kennzeichnungspflicht für Fahrräder und eine Angleichung des Bußgeldkataloges für Fahrräder vorschlug, brach ein Meinungsstreit aus, der den um die Rettung Griechenlands mit deutschen Steuergeldern fast in den Schatten stellte. „Das Gejammer über viele Rechtsverstöße der Radfahrer ist vollkommen lächerlich.“ ... „Als langjähriger Tourenradfahrer mit einer jährlichen Fahrleistung von ca. 7.000 km kann ich Ihnen versichern, dass das zunehmende Rowdytum keinesfalls an der zu niedrigen Strafe, sondern allein an der Tatsache liegt, dass unsere Polizei überhaupt nicht kontrolliert.“ ... „Ihren Aufruf zur Kennzeichenpflicht für Fahrräder halte ich für ein Relikt aus einem Überwachungsstaat.“ ... „die Äußerungen Ihres Vorsitzenden zeugen von unsäglichem Unkenntnis, die wirklich beschämend ist. Soll er doch mal seinen Wagen stehen lassen und nur eine Woche das Fahrrad benutzen, dann wird er ganz schnell begreifen, wie dümmlich seine Äußerungen über Fahrradfahrer sind.“ – waren noch die mildesten Reaktionen. Aber es gab auch diese: „Er (der GdP-Vorsitzende, Anm. d. Red.) hat diese seit Jahren schwelenden Missstände kurz und umfassend auf den Punkt gebracht. Leider gibt es seit Jahren in einigen Städten zudem die ‚abgesegnete‘ Regelung, dass Radfahrer in den Innenstädten nach Belieben fahren dürfen. Dies fördert meiner Meinung nach noch ein sinkendes Unrechtsbewusstsein, welches auch gleich an Kinder und Jugendliche weitergegeben wird! Wir haben schon etliche Unfälle beobachtet, welche



unglücklicherweise meist ältere Bürger als Unfallopfer betraf.“ ... „Endlich mal ein Vorstoß in die richtige Richtung. Mich nerven und gefährden täglich Radfahrer ohne Unrechtsbewusstsein und der sichtlichen Meinung: ich habe Rad, ich bin stärker.



MOBILITÄT IN DEN STÄDTEN

Vor allem das Modell Kind im Rücksitz, Hund an der Leine und gleichzeitig Telefon vor der Nase ist mindestens für das Kind gefährlich.“ ... Anonymität, geringe Kommunikationsmöglichkeiten und das Gefühl, nicht erkennbar und nachverfolgbar zu sein, können Aggression begünstigen, meint der Verkehrspsychologe Dr. Jens

auch dem Wunsch vieler Fahrradbesitzer, um die Sicherheit im Fahrradverkehr zu verbessern. Im Vordergrund stehen dabei die hohen Unfallzahlen und der Verlust von jährlich Hunderttausenden gestohlenen Fahrrädern.“ Seine Initiative zur „Identifizierung von Fahrrädern“ schlägt die Online-Registrierung und freiwillige

so Fahrradbesitzer sukzessive zum Versicherungsschutz zu leiten.

Kein Fußgänger hat eine Chance, einen Radfahrer anzuzeigen, der ihn umgefahren hat und dann geflüchtet ist, wie auch kaum ein Autofahrer einen Radfahrer zur Rechenschaft ziehen kann, der ihm gegen die Tür getreten hat. Ähnliche Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern sind durch eine Kennzeichnungspflicht bereits gelöst worden: Als sich im münsterländischen Naturpark Hohe Mark die Konflikte zwischen Spaziergängern und Reitern, die die vorgesehenen Reitwege verließen, zuspitzten, wurden „Nummernschilder“ für Pferde vorgeschlagen. Zunächst hat alles gelacht. Heute gilt im gesamten Naturpark, dass beim Reiten in Feld, Flur und Wald „ein Reitkennzeichen mit gültiger Jahresplakette gut sichtbar an jedem Pferd vorhanden sein muss.“ In Berlin gilt die Kennzeichnungspflicht in Wäldern und in Bayern in einigen Landkreisen. Sicher ist, dass sich Fahrräder schneller vermehren, als Pferde. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) prognostiziert für die Fahrradnutzung im Jahr 2020 im ländlichen Raum eine Steigerung von derzeit acht Prozent auf 13 Prozent, in städtischen Kommunen von elf Prozent auf 16 Prozent. In einigen Stadtteilen Berlins beträgt der Anteil der Radfahrer am Verkehr bereits rund 40 Prozent. In Münster haben die Radler die Autofahrer ohnehin bald eingeholt.

Die notorische Übertretung von Verkehrsregeln lediglich einer kleinen Gruppe von „Kampfradlern“ zuzuschreiben, bedeutet nach Auffassung des GdP-Bundvorsitzenden Bernhard Witthaut, das Problem zu verniedlichen. Witthaut: „Die Verkehrspolitik muss die explodierende Zunahme des Fahrradverkehrs ebenso stärker in den Focus nehmen, wie das Verhalten seiner Teilnehmer.“ Selbst Funktionäre des ADFC, des verdienstreichen Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs, die beim Thema „Kampfradler“ gern Schlangenglinien fahren, räumen verschämt ein: „Radfahrer bremsen echt nicht besonders gerne, an roten Ampeln werden sie zu Improvisationstalenten“.

Ende August berichtete die Frankfurter Rundschau über eine Polizeikontrolle an einer Ampel auf der Bockenheimer Landstraße in Frankfurt: Von 89 beobachteten radelnden Verkehrsteilnehmern fuhren 64 bei Rot über die Kreuzung. Auch Berlins Polizeipräsidentin Margarete Koppers beschwerte sich darüber, dass andere Radfahrer sie als „schräg“ einschätzten und motzten, weil sie fast als Einzige nicht über rote Ampeln oder Gehwege fahre und Radwege ignoriere. **hol**



Hohes Konfliktpotenzial: Rad- und Autofahrer kommen sich immer häufiger in die Quere. Der Stinkefinger hat dabei Hochkonjunktur. Foto: Zielasko

Schade von der Technischen Universität Dresden. Warum also kein Kennzeichen für Fahrräder? Der Unternehmensberater Ludwig Häusler versteht die Aufregung nicht: „Eine Registrierung und Kennzeichnung von Fahrrädern entspricht nämlich

Kennzeichnung von Fahrrädern vor. Eine große Versicherung habe bereits zugesichert, den registrierten Fahrradbesitzern für ein Jahr kostenlos, wahlweise entweder eine Haftpflichtversicherung oder eine Rechtsschutzversicherung anzubieten, um



Autofahrer steigen auf Nahverkehr und Fahrrad um

von Peter Schlanstein

Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft stellen in ihren Wechselwirkungen entscheidende Indikatoren für Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft in der globalisierten Welt dar. Mobilität im Sinne eines Verkehrs von Personen und Gütern bietet der Gesellschaft eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Hauptverkehrsstraßen bilden die Lebensadern der Städte. In ihnen entscheiden sich die Lebensqualität und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

Die Gewährleistung und Fortentwicklung der sicheren Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten von Menschen mittels Mobilität bedeutet daher eine wichtige Aufgabe und große Herausforderung für die Städte.¹ Denn leider heißt Mobilität auch Belastung, sie führt zu Unfällen, verunglückten Menschen, zu Lärm und Luftverschmutzung.

City-Maut und Ortsumgehungen

Ungebrochen nehmen das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung bis heute in den Städten zu. Die früher über lange Zeit gültige positive Grundeinstellung zum Verkehr wird zunehmend durch eine kritischere Einschätzung abgelöst. Die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs, etwa durch Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastruktur, Energieverbrauch, Luftverschmutzung, Klimabeeinflussung, Lärm sowie Todesopfer, Verletzte und Sachschäden durch Verkehrsunfälle, werden besonders in den Lebensräumen der Menschen nicht mehr als unvermeidbar akzeptiert.

Ortsumgehungen im Bundesfernstraßennetz sollen nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlasten und durch Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie durch Verminderung der Unfallgefahren die Lebensverhältnisse verbessern. Derartige Umgehungsstraßen ermöglichen zugleich den Rückbau der Ortsdurchfahrten unter städtebaulichen Gesichtspunkten und erhöhen damit die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, was sich in der Vergangenheit durch Reduzierung der innerörtlichen Unfallzahlen um bis zu 80

Wurden die Metropolen noch während der vergangenen Jahrzehnte mit einer stetigen Zunahme des Güter- und Personenverkehrs konfrontiert, erscheint in den Städten, die den Lebensraum der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland bilden, das eigene Auto künftig als Auslaufmodell. Die Alternativen sollen attraktiver werden, damit mehr Menschen bei kurzen Wegen auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad umsteigen. Dies dürfte nicht nur den Geldbeutel der Bürger schonen, sondern auch die Umwelt schützen und die Verkehrssicherheit in den Städten deutlich erhöhen.

ten. Jedoch wird es angesichts knapper Kassen immer schwieriger, durch Bau von Ortsumgehungen die hochbelasteten Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Deshalb kann die City-Maut in extrem überforderten Ballungsräumen ein weiterer Weg sein, Belastungen und Leerfahrten zu reduzieren. Die EU-Kommission prognostiziert für die nächsten Jahre eine zunehmende Überlastung des Straßenverkehrs in den Städten mehrerer Mitgliedstaaten, wenn keine wirksamen Gegenmaßnahmen (z. B. über Straßenbenutzungsgebühren) ergriffen werden.³

Forderungen nach Einführung einer City-Maut und eines dadurch finanzierten kostenlosen Nahverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden daher vermehrt auch in Deutschland erhoben.⁴ So sollen z. B. in Baden-Württemberg alsbald Kommunen für den Ausbau ihres ÖPNV



Kriechverkehr auf dem Weg ins Büro: Ein Stau im morgendlichen Berufsverkehr bremst Auto-Pendler immer wieder aus. Foto: Emily Wabitsch/dpa

Prozent bereits bewährt hat.² Zugleich bildet die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Ortsumgehungen die Voraussetzung, zusammenhängende Fußwegeverbindungen und verkehrssichere Radwege in der ganzen Stadt einzurich-

(öffentlicher Personennahverkehr) „eigene Finanzierungsquellen erschließen“ können⁵ – durch eine Umlage oder eine City-Maut. Überdies zeigen neue Leitlinien der EU-Kommission für Straßenbenutzungsgebühren nunmehr detailliert



auf, wie die Mitgliedstaaten ihre Verkehrsinfrastruktur durch Pkw-Maut oder -Vignette finanzieren können.⁶

Hohe Unfallbelastungen in den Städten reduzieren

Die innerorts bestehende Stärke des Verkehrs und die vorherrschende Heterogenität der Verkehrsmittelwahl sowie des Verkehrsablaufs haben zur Konsequenz, dass dort, wo sich die meisten Menschen aufhalten und hohe Nutzungskonkurrenzen bestehen, regelmäßig ein erhöhtes Unfallrisiko existiert. Nicht etwa Autobahnen oder Landstraßen, sondern die Städte und Gemeinden spielen in Deutschland sowohl bei der Zahl als auch der Schwere der Verkehrsunfälle die dominierende Rolle: Hier kommt es nicht nur am häufigsten zu Unfällen, auch die meisten schweren Folgen als Personenschaden ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften. Mit 1.725.736 Verkehrsunfällen 2011 wurden auch in jüngster Vergangenheit noch immer 74 Prozent – also etwa drei Viertel aller polizeilich aufgenommenen Unfälle – in den Städten und Gemeinden registriert⁷, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge bereits regelmäßig das Limit von 50 km/h nicht überschreiten darf. Dies sind die Bereiche, in denen die Menschen Sicherheit und Unsicherheit des Straßenverkehrs am intensivsten erleben.

Von den 305.938 Unfällen mit Personenschaden in Deutschland ereigneten sich im vergangenen Jahr 210.181, d. h. mit 69 Prozent gut zwei Drittel innerorts, 25 Prozent auf Landstraßen außerorts und 6,0 Prozent auf Autobahnen. Allerdings liegt in den Städten der Getötetenanteil mit 28 Prozent der Verkehrstopfer⁸ gegenüber Außerortsstraßen deutlich niedriger: eine Folge, die in erster Linie auf die unterschiedlich hohen Fahr- und Differenzgeschwindigkeiten zurückzuführen ist. Inner- wie außerorts trifft es oft die schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und Radfahrer. Für sie ist das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, sechsmal so hoch wie für Autoinsassen.

Die häufigste Unfallart (sie beschreibt die Bewegungsrichtung der Fahrzeuge zueinander) war innerorts zuletzt mit 33,8 Prozent der „Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“. Bei den Unfalltypen (sie erläutern im Unterschied zur Unfallart



Fußgänger und Radfahrer tragen ein sechsmal so hohes Risiko bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden als ein Autoinsasse. Foto: DVR

die verkehrstechnische Konfliktsituation, die zum Unfall führte) stand in den Städten der „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ (27 Prozent) an erster Stelle. Betrachtet man jedoch ausschließlich die Unfalltypen, bei denen Menschen auf den Innerortsstraßen getötet worden sind, so waren die „Überschreiten-Unfälle“, also solche beim Queren von Fußgängern, mit einem Anteil von 26,5 Prozent aller Getötetenunfälle am gravierendsten.⁹

Die Städte bilden daher seit Beginn der Automobilität bis in die Gegenwart den größten Problembereich der Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland. In ihnen bleiben jedoch noch immer zu viele Unfallbrennpunkte und -ursachen unentdeckt oder ohne adäquate Abhilfemaßnahmen. Nationale Rankings der städtischen Verkehrssicherheit¹⁰ verdeutlichen den Handlungsbedarf.

Örtliche Unfallkommissionen stärken

Mehr Verkehrssicherheit kann nicht nur durch (neue) Regeln, die Verfolgung von Verstößen und Vollstreckung der Sanktionen sowie die gezielte Verhaltensprävention erreicht werden. Einen wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit kann auch die Straße selbst liefern, wenn sie durch ihre Gestaltung so beschaffen ist, dass Fahrer intuitiv richtig handeln, weil sie ein Gefühl für das richtige Verhalten

vermittelt („selbsterklärende“ Straße) bzw. einen Beitrag zur Reduktion von Unfallfolgen („fehlerverzeihende“ Straße).

Es ist Aufgabe der Unfallkommissionen auf Ebene der Kreise und größeren Kommunen, mindestens dort, wo schwere Verkehrsunfälle im Straßennetz gehäuft auftreten, die signifikanten Ursachen und Konfliktsituationen näher zu untersuchen, ihrer Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflicht nachzukommen und die Unfallbrennpunkte durch problemspezifisch geeignete Maßnahmen zu entschärfen. Angesichts der vielen an der Entstehung eines Unfalls beteiligten Faktoren sind dabei auch die Maßnahmen zur Unfallreduktion unter Umständen breit anzusetzen.

Die örtliche Unfalluntersuchung führt zu Erkenntnissen bezüglich Unfallhäufigkeitsstellen und -strecken. Erfahrungsgemäß machen die dabei analysierten Unfälle in Abhängigkeit der Problemlage einer Stadt bis zu 40 Prozent des gesamten Unfallgeschehens aus.¹¹

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Städten hängt von einer Reihe von Maßnahmen in der städtischen Umwelt ab. Eine hochwertige Infrastruktur, wozu auch gute Geh- und Radwege gehören, kann dabei einen Unterschied ausmachen. Auch mehr Sichtbarkeit, beispielsweise dank besserer Beleuchtung, und mehr Polizei auf den Straßen können dazu beitragen, sowohl das Sicherheitsgefühl





Die Tram hat Vorfahrt, die Autos müssen warten. Täglich nutzen 27 Millionen Menschen in Deutschland den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Foto: GLOBUSpress/ddp

als auch die tatsächliche Sicherheit zu stärken. Anwendungen für Intelligente Verkehrssysteme (IVS) können ebenfalls die Lage verbessern, indem sie wichtige Informationen schnell bereitstellen und ein sicherheitsbezogenes Verkehrsmanagement¹² ermöglichen.

Die alljährliche Bilanz der durch Verkehrsunfälle verletzten Personen zeigt regelmäßig konkreten Handlungsbedarf auf, örtlich punktuelle oder linienhafte Defizite im Straßenraum zu analysieren und im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit durch geeignete Maßnahmen zu beheben.¹³

Durchdachtes Handeln gefordert

Es gibt grundsätzlich zwei mögliche Wege, in den Städten auch schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Kindern oder Senioren eine risikoarme Verkehrsteilnahme zu gewährleisten: Zum einen durch eine Anpassung der Verkehrsumwelt, der Verkehrsmittel und der Regeln und Normen an die Bedürfnisse und Möglichkeiten dieser Gruppen, zum anderen durch eine Anpassung des Verhaltens der schwächeren Verkehrsteilnehmer an die Bedingungen des modernen Straßenverkehrs. Für beide Kompensationswege gibt es mittlerweile eine Fülle von Ideen¹⁴, wie insbesondere eine

- bedarfsgerechte Raumplanung (für eine menschengerechte Stadt der kurzen Wege, Erreichbarkeit und Teilhabe),
- Anpassung der Verkehrswege und

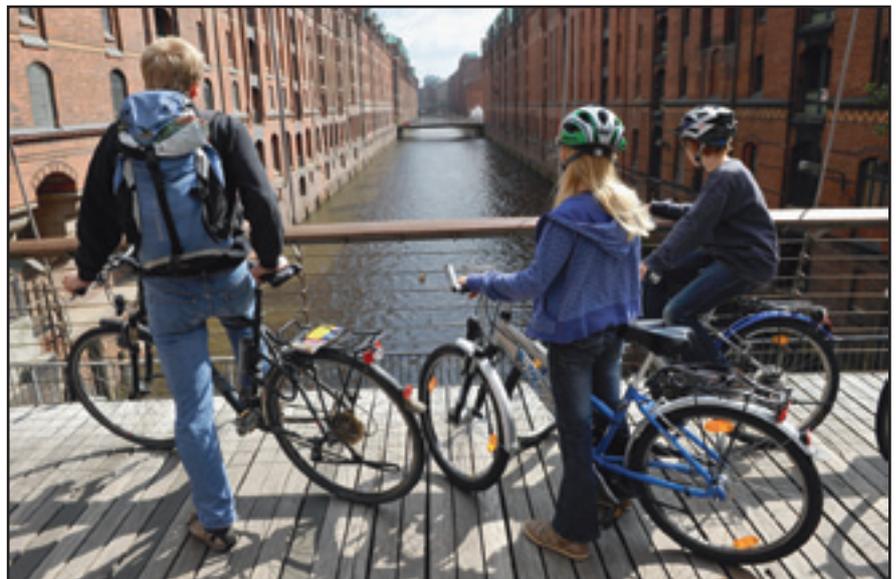
des Verkehrsumfeldes an die Belange schwacher Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Senioren und Kinder), gleichberechtigt zu den Interessen von Autofahrern: sichere Straßen,

on des Radverkehrs,

- multimodales Mobilitätsverhalten (Vernetzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen zu einem intermodalen Verkehrssystem, das sich an den Mobilitätsbedürfnissen unterschiedlicher Nutzer orientiert, z. B. kombinierter Verkehr auf ein und derselben Strecke mittels ÖPNV, Fahrrad und Fußweg).

Vorrang für umweltschonende Mobilität

Neben der notwendigen Erhöhung der Verkehrssicherheit rücken zunehmend auch der Umweltschutz sowie die Kooperation und Integration der Verkehrsträger¹⁵ in den Vordergrund des politischen und gesellschaftlichen Interesses. Daher wächst es zu einer gesamtpolitischen Aufgabe heran, die dargestellten Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und zugleich die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf ein möglichst niedriges Maß zu begrenzen. Mit Hilfe einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik sollten dabei die verschiedenen Verkehrsträger und -netze miteinander verknüpft werden, damit die Kapazität des gesamten Ver-



Umwelthauptstadt Europas 2011: Hamburg mit hohem Pendleranteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad Foto: Siemens

- Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, um höhere Mobilitätschancen (nicht nur für ältere Menschen und Kinder) zu erhalten und durch Beförderungsalternativen unabhängiger vom motorisierten Individualverkehr zu machen,
- Förderung und verbesserte Integri-

kehrnetzes und die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger möglichst optimal genutzt¹⁶ werden können.

Bund, Länder und Gemeinden haben in ihren Verantwortungsbereichen – und miteinander abgestimmt – für eine zukunfts- und leistungsfähige Verkehrs-



frastruktur zu sorgen, um den steigenden Anforderungen an die Mobilität gerecht zu werden, was besonders in Zeiten knapper Kassen die Planer vor nicht immer leicht zu lösende Aufgaben stellt. Zur Gestaltung der Straßen setzen Regelwerke und Richtlinien wie die RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen)¹⁷ die nötigen Qualitätsstandards.

Wesentliche der heute geltenden Grundprinzipien einer nachhaltigen Stadt-, Regional- und Verkehrsentwicklung wurden in der Konferenz der OECD¹⁸ 1996 in Vancouver formuliert. Neben gleichmäßigen und gerechten Teilnahme- bzw. Teilhabemöglichkeiten am Verkehr, der Erreichbarkeit auch von Nahräumen, Vermeidung unerwünschter Ressourcenbeanspruchungen und negativer Verkehrsauswirkungen, auch für die Gesundheit (Emissionsreduktionen) und Sicherheit (Unfall- und -folgenvermeidung), umfassen sie u. a. Anforderungen an eine „integrierte Planung“ im Verkehrs- und Siedlungsbereich sowie die individuelle Bereitschaft, Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung zu übernehmen. Konsequenterweise führt dies zum Gestaltungsprinzip „Städte bzw. Regionen der kurzen Wege“ mit einer Förde-



Begegnung der mobilen Art: Busse und Straßenbahnen bleiben auch in Zukunft wichtige Verkehrsmittel. Foto: Florian Schuh/dpa

Ressourcenschonung ist insbesondere erreichbar durch die Förderung von Multimodalität, d. h. der intelligenten Kombination der Verkehrsmittel. Ziel einer vernetzten Verkehrsplanung ist es, hohe

diese Verkehrsmittel durch Taxi, Car-Sharing-Auto und das emissionsarme Privatauto.²⁰



Das Fahrrad als echte Alternative zum Auto: Doch Autofahrer und Radler müssen sich häufig eine veraltete und knapp dimensionierte Infrastruktur teilen. Foto: DVR

rung der nichtmotorisierten wie auch der ÖPNV-Erreichbarkeit und zur Gestaltung einer verträglich-motorisierten Erreichbarkeit lokaler Orte. Dadurch fördert nachhaltiger Verkehr die Lebensqualität in den Städten¹⁹ und damit zugleich deren ursprüngliche Erneuerung.

Mobilität zu gewährleisten und dabei möglichst wenig motorisierten Verkehr mit negativen Begleiterscheinungen wie Luftverunreinigung, CO₂-Ausstoß und Lärm zu erzeugen. Den umweltfreundlichen Verkehrsarten – zu Fuß, mit dem Rad, mit dem Bus, mit der Bahn – wird Priorität eingeräumt. Ergänzt werden

Personennahverkehr umweltfreundlich und attraktiv gestalten

Die Bedeutung des ÖPNV wird oft unterschätzt. Täglich nutzen in Deutschland rund 27 Millionen Menschen den ÖPNV. Dies entlastet die Straßen um etwa 19 Millionen Pkw-Fahrten pro Tag.²¹ Die Nutzung von Bus und Bahn erspart nicht nur die lästige Suche nach einem Parkplatz für das Auto. Im Vergleich zum Individualverkehr ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch umweltfreundlicher. Sie schafft Mobilität bei Unabhängigkeit vom eigenen Auto und privaten Mitfahrsmöglichkeiten, spart Autoverkehr ein und nützt damit auch dem notwendig bleibenden Kfz-Verkehr. Das beeinflusst positiv die Sicherheit im Verkehr, die Umwelt sowie die Mobilitätskosten – und damit auf vielfache Weise die Lebensqualität. Der ÖPNV ist als Verkehrsträger in der Lage, höchste Personenströme in den Städten zu bewältigen. Deshalb bleiben Busse und Bahnen auch in Zukunft wichtige Verkehrsmittel, die städtische Bevölkerung mobil zu halten. Nach einer Vision des Fraunhofer-Instituts sollen Car- und Bike-Sharing bis 2050 mit dem öffentlichen Nahverkehr zu einem flexiblen und erschwinglichen Mobilitätskonzept verschmelzen.²²





Legale Fahrradunterbringung im Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof in Münster ...
Foto: Stolzenfeld



... Illegales Fahrrad-Parken an einer S-Bahn-Brücke in der Nähe Berlins.
Foto: Zielasko

Den Radfahrern und E-Bikern gehört die Zukunft

Fahrradfahren ist grundsätzlich gesund, umweltfreundlich und schont den

Geldbeutel. Das Fahrrad ist vielfach eine echte Alternative zum Auto und erfreut sich großer Beliebtheit. Immer mehr Bundesbürger treten in die Pedale. Damit der Spaß am Radfahren erhalten bleibt, kommt es auf bestmögliche Sicherheit an. Neben der sicheren Ausstattung von Fahrrad und Fahrer spielen natürlich auch der dem Radfahrer zugewiesene Verkehrsraum und das Verhalten der Radfahrer sowie aller anderen Verkehrsteilnehmer eine wichtige Rolle. Das gilt besonders für den innerörtlichen Straßenverkehr, wo sich Radler, Autofahrer, Busse, Bahnen und Fußgänger auf engstem Raum begegnen. Zurzeit verunglückt in Deutschland alle sechs bis sieben Minuten ein Radfahrer – 90 Prozent davon innerhalb geschlos-

sener Ortschaften.²³ Bei Radverkehrsunfällen spielt häufig eine mangelnde oder mangelhafte Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle. Besonders ausgeprägt ist der hohe Anteil schwerer Radverkehrsunfälle an Ampelkreuzungen und Einmündungen, an Fahrbahnquerungen sowie auf zu schmalen Radwegen. Das liegt nicht zuletzt daran, dass sich immer mehr Autos und immer mehr Radfahrer häufig eine veraltete und knapp dimensionierte Infrastruktur teilen müssen, die den Sicherheitsanforderungen bei der heute gestiegenen Belastung nicht mehr gerecht werden kann.

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Nach den neuen ERA²⁴ sollen daher „Mischen“ und „Trennen“ des Radverkehrs mit bzw. vom Kfz-Verkehr sowie die Möglichkeit einer „weichen Trennung“ ermittelt werden. Bis Tempo 30 führt dies zwingend zu einer Durchmischung, darüber hinaus bis 50 km/h ist die Mischform



MOBILITÄT IN DEN STÄDTEN

auf der Fahrbahn die Regel, über 50 km/h bis 70 km/h ist das Führungsprinzip „Trennen“ auch innerorts regelmäßig vorgesehen.

Eine Untersuchung der BAST²⁵ über „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“ hat aufgrund einer breiten Datenbasis differenziertere Aussagen über anlagentypisch bestehende Unfallrisiken getroffen.²⁶ Bemerkenswert festzustellen ist hierbei die Tatsache, dass das Sicherheitsniveau von



Start-/Stopp-Technik auf der Erfolgsspur
Foto: Bosch/dpp

kostengünstigen und platzsparenden Schutzstreifen den benutzungspflichtigen Radwegen und Radfahrstreifen oft nicht nachsteht, teilweise sogar niedrigere Unfallraten aufweist.

In vielen Städten werden schon heute 30 bis 50 Prozent aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Während 76 Prozent der kurzen Wege bis zu einem Kilometer mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, geht der Zu-Fuß-Anteil ab einem Kilometer Wegelänge sprunghaft von 62 Prozent für die Wege bis zu einem Kilometer auf 25 Prozent zurück, während der Fahrradanteil noch leicht zunimmt. Ab einer Weglänge von fünf Kilometern wird jedoch auch das Fahrrad deutlich weniger genutzt.²⁷ Gerade im Nahbereich – also bei Distanzen bis zu fünf Kilometern – findet momentan jedoch noch etwa jede dritte Fahrt mit dem Auto statt. Daher besteht noch viel Potenzial, um Menschen für den

nichtmotorisierten Verkehr zu gewinnen. In den vergangenen Jahren wurden eine Reihe neuer Führungsformen und verkehrsrechtlicher Regelungen für den Radverkehr entwickelt, die nun in die Praxis umgesetzt werden müssen.

Der neue „Nationale Radverkehrsplan 2020“ (NRVP)²⁸ geht von einem etwa 50-prozentigen Zuwachs des Radverkehrsanteils im Modal Split, d. h. von derzeit rund 10 Prozent auf künftig etwa 15 Prozent bis zum Ende dieses Jahrzehnts als Durchschnittswert für Deutschland aus. Welche Potenziale insgesamt noch bestehen, zeigt ein Vergleich mit der westfälischen Stadt Münster, die mittlerweile einen Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen von 38 Prozent erreicht hat, der noch vor dem der Kfz mit 36 Prozent liegt²⁹, weswegen diese Stadt auch als besonders lebendig und lebenswert bewertet wird.

Pedelecs und E-Bikes auf dem Vormarsch

Elektrofahrzeuge reduzieren die Belastungen durch Feinstaub und Lärm, wodurch sich die Lebensqualität in den Innenstädten erhöht. Gegenüber Elektroautos wird durch die Nutzung von Pedelecs (Elektroräder) oder Fahrrädern neben dem Fahr- auch der Parkraum reduziert, was weitere Vorteile bedeutet.

Elektroräder liegen voll im Trend. Jung und Alt genießen eine neue Leichtigkeit des Fahrens. Mit ihnen sind Gegenwind und Steigungen dank akkubetriebenen Zusatzmotor kein Problem mehr. Nach Prognosen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) sollen zu den derzeit knapp 1 Mio. Pedelecs und E-Bikes in Deutschland bis Ende 2012 weitere 300.000 hinzukommen.³⁰

Das Zweirad mit elektrischem Antrieb hat jedoch andere technische und fahrdynamische Eigenschaften als ein herkömmliches Fahrrad. Bisher wird unterschieden in Elektrofahrräder mit Anfahrhilfe („Pedelec 25“), deren Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h ermöglicht, sowie in leistungsstärkere Räder vom Typ „Pedelec 45“ (auch S-Pedelec oder E-Bike genannt).

Im Hinblick auf eine sichere Verkehrsinfrastruktur empfiehlt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat auch für Elektroräder den Ausbau von Radverkehrsanlagen nach dem Regelwerk ERA 2010³¹. Höhere Fahrgeschwindigkeiten erfordern weitläufigere Dimensionierungen der Verkehrswege, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern,



COP® Specials November / Dezember 2012

Gültig vom 20.10. - 31.12.12

1 Einsatzstiefel

Adidas® **GS69.2**
Art.-Nr. 85807295-Größe UK
Farbe: schwarz
Größen: (EU 36 - 50)
UK 3,5 - 14

Der Schaft besteht aus Leder, Meshmaterial und Membran: Das CLIMAPROOF-Material mit Membran ist wasserresistent und gleichzeitig atmungsaktiv. Vollnarbiges, hydrophobiertes Rindsleder sorgt für Wasserresistenz bei höchstem Komfort.



Zertifiziert als Berufsschuh gem. EN347/02

adidas

Aktionspreis!
€ 139,90
statt 164,99*

Größe UK	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	9,5	10	10,5	11	11,5	12	12,5	13	13,5	14
Größe EU	36	36,5	37,5	38	38,5	39,5	40	40,5	41,5	42	42,5	43	44	44,5	45,5	46	46,5	47,5	48	48,5	49,5	50



2 Polizeiausrüstungstasche

COP® **904**
Art.-Nr. 904 BAG-2
Außenmaße: 46 x 24 x 32 cm (L x B x H)
Farbe: schwarz; Material: 100% Polyester
Innenmaße: 42 x 20 x 30 cm (L x B x H)
Reißfestes, hochwertiges Polyester. Die Rückseite des Außenmaterials ist serabweisend beschichtet. inkl. gepolstertem Komfortschultergurt und verstärkten Seitenteilen.

Aktionspreis!
€ 45,90
statt 64,99**

3 Einsatzhandschuh

COP® **CR214**
Art.-Nr. 320214-Größe
Größen: XS - XXL, Farbe: schwarz
Handinnenseite aus weichem, strapazierfähigem Ziegenleder. Schnittschutzfutter aus Kevlar® im Bereich der Hand- und Fingerinnenseiten. Prüfung nach EN388 am 14.01.2009 durch Institute for Testing and Certification, Tschechische Republik.



EN 388
2 2 3 2

Abriebfestigkeit: Kategorie 2
Schnittfestigkeit: Kategorie 2
Weiterreißfestigkeit: Kategorie 3
Durchstichfestigkeit: Kategorie 2

Aktionspreis!
€ 29,90
statt 39,99**

4 Taschenlampe

COP® **8507 LED Stroboskop**
Art.-Nr. 18507
Länge: 14 cm
Ø 3,3 cm Körper, 3,6 cm Kopf
Gewicht mit Batterie: 220 g
Mit Stroboskop- & Dimmerfunktion.
Cree® XP-G LED Leuchtmittel.
Inkl. 4 Mikro-Batterien (AAA).



300 Lumen Stroboskop

Aktionspreis!
€ 39,90
statt 59,99**

Leistung: 300 Lumen bei max. Leuchtstärke, 60 Lumen bei gedimmtem Licht.



5 Tactical Crew Under Armour® ColdGear®

Art.-Nr. UA10055115-Größe (schwarz)
Art.-Nr. UA10055110-Größe (olivgrün)
Art.-Nr. UA10055118-Größe (beige)
Art.-Nr. UA10055111N-Größe (navy)

Farben: schwarz, olivgrün, navy und beige; Größen: S - 3XL; Material: 63% Nylon, 25% Polyester, 12% Elasthan. Langärmeliges, hochfunktionelles Kompressionsshirt mit ColdGear® Technologie, das den Körper in kalten Tagen warm und trocken hält.

Aktionspreis!
€ 39,90
statt 59,99**



LUMINOX
SWISS MADE

Aktionspreis!
€ 249,90
statt 299,99**

6 Quarzuhr

Luminox
US Navy SEAL 3051.80
Art.-Nr. LU-305180
Getragen von den Eliteeinheiten der Navy SEALs. Polycarbonatgehäuse, karbonverstärkt mit einem Ø von 44 mm und Kronenschutz. Wasserfest bis 20 bar/atm. 200 Meter / 660 feet. Kratzfestes/verstärktes Mineralglas. Schweizer Quarzuhrwerk.

selbstleuchtend

Gezeigt ist nur ein Auszug aus unserem Angebot an über 300 Rest- u. Sonderposten sowie II. Wahl Artikeln, Preise bis zu 80% reduziert. Zu finden unter der Rubrik: Angebote/Restposten auf www.cop-shop.de

COP Vertriebs-GmbH · Klenauer Straße 1a · 86561 Oberweilnbach · Germany
Telefon +49(8445)9296-0 · Fax +49(8445)9296-50 · E-Mail service@cop-gmbh.de

www.cop-shop.de

*** ehemaliger Verkaufspreis. ** frühere unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. * Oktober bis 31. Dezember 2012



Shared Space: Schon im Ansatz mit deutschem Verkehrsrecht nicht vereinbar Foto: ADAC

insbesondere Fußgängern, zu vermeiden. Für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist außerdem eine umfangreiche und konkrete Aufklärungsarbeit nötig³².

Pedelec-Fahrer sollen über die unterschiedlichen fahrdynamischen Eigenheiten der neuen Zweiräder ebenso informiert werden wie Auto- oder Motorradfahrer und Fußgänger über die zunächst noch ungewohnte Agilität der Elektrofahräder. Denn Pedelecs erreichen, ohne beim Fahren akustisch wahrgenommen werden zu können, nicht nur eine höhere Durchschnitts-, sondern auch eine höhere Höchstgeschwindigkeit und lassen im Vergleich zum Fahrrad eine größere Kilometerleistung erwarten.

Für Autofahrer und Fußgänger sind die leistungsstärkeren und schnelleren Elektroräder als solche äußerlich nicht erkennbar. Diese Rahmenbedingungen und erste Erfahrungen lassen zunehmende kritische Situationen sowie Unfälle und damit mehr Verunglückte als bisher im Radverkehr befürchten. Um hier frühzeitig entgegenwirken zu können, müssen die Einflüsse der Pedelecs und E-Bikes auf die Verkehrssicherheit dringend näher untersucht und wissenschaftlich ausgewertet werden, wie dies u. a. der diesjährige Verkehrsgerichtstag gefordert hat. Sofern sich eine überproportionale Unfallbeteiligung mit diesen Elektrorädern ergibt, haben der Gesetzgeber und die Verwaltung kurzfristig erforderliche Maßnahmen zu ergreifen.³³

Eine aktuelle Vorausschätzung des Straßenverkehrsunfallgeschehens in

Deutschland bis zum Jahr 2020 kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass innerorts die Radfahrer und motorisierten Zweiradfahrer bei den beteiligten Verkehrsmitteln anteilmäßig künftig an Bedeutung gewinnen werden – zwar nicht aus einer Zunahme der absoluten Zahlen, vielmehr aus unterschiedlichen Rückgängen gegenüber allgemein sinkenden Unfall- und Verunglücktenzahlen.³⁴

Stadt ohne Verkehrszeichen: Alle haben Vorfahrt!

„Shared Space“ heißt ein relativ junger Ansatz zur Raumplanung und -richtung, der in mehreren Staaten Europas eine gewisse Beachtung gefunden hat. Bei dem Prinzip handelt es sich im Wesentlichen um eine Philosophie der gegenseitigen Rücksichtnahme, die auf den Verkehr bezogen als Gestaltungsgrundlage zum Ausdruck kommt. Unter weitestgehendem Verzicht auf eine Verkehrsregelung soll durch gestalterische Mittel ein sozialeres Verkehrsverhalten gefördert werden. Hierbei spielen die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer und die damit verbundenen Möglichkeiten, Blickkontakt aufzunehmen, naturgemäß eine große Rolle. Jedem Autofahrer soll bewusst werden, dass er Teil eines sozialen Gefüges ist, in dem jeder Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt ist. Dabei versucht Shared Space, unterschiedliche Nutzungsfunktionen der Straße (Verbindung, Erschließung und

Aufenthalt) in einem möglichst ungeteilten und ortstypisch besonders gestalteten Raum zu integrieren. Hierzu wird regelmäßig ein Mischprinzip, das grundsätzlich auf Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen verzichtet, konstruiert.

Im Rahmen eines EU-Projekts hat u. a. eine deutsche Kommune (das niedersächsische Bohmte) einen solchen alternativen Weg in der Verkehrspolitik beschritten, der nach planerischer Absicht die Sicherheit vor allem der schwachen Verkehrsteilnehmer erhöhen soll: Die Gemeinde ließ ein Teilstück einer Hauptverkehrsstraße einheitlich rot pflastern, schaffte sämtliche Verkehrsschilder ab. Gehwege, Zebrastreifen, Ampeln und Verkehrsschilder gehören dort der Vergangenheit an, die Trennung zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern wurde aufgehoben. Das von der EU geförderte Modellprojekt hat nun eine schöne Straße im Ort geschaffen. Bis heute erklärt die Stadt zutreffend, die Schwere der Verkehrsunfälle sei dort zurückgegangen. Für deren Anzahl gilt dies aber offensichtlich nicht. Nicht nur die regelmäßigen Nutzer, besonders auswärtige Autofahrer dürften sich in der zelebrierten Regellosigkeit des Ortskerns Bohmte oft überfordert fühlen. Bislang liegen ersichtlich keine validen Daten vor, die eine tatsächliche Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Shared Space dokumentieren. Abgesehen von einer potentiell höheren Konflikt- und Unfallgefahr ist schließlich schon der Ansatz von Shared Space mit dem in Deutschland geltenden Verkehrsrecht nicht vereinbar, das u. a. von einer Separation von Fahrbahn und Seitenräumen ausgeht.

Auch zeigen die vorhandenen Richtlinien³⁵ verschiedene Entwurfsgrundlagen, Ausbautypen und Elemente auf, mit denen es selbst auf höher belasteten Stadtstraßen möglich ist, die Ansprüche der schwächeren Verkehrsteilnehmer angemessen zu stärken. Ergänzende Hinweise³⁶ verdeutlichen, dass der Gedanke von Shared Space nur unter gewissen stadträumlichen und verkehrlichen Voraussetzungen eingesetzt werden kann, insbesondere bei

- besonders starkem nicht nur punktuellen, sondern flächigem Fußgänger- und Radfahrer-Querungsbedarf,
- eindeutiger Gestaltung und Hinweise an Autofahrer auf querende Fußgänger bzw. Radfahrer und einer
- Dominanz des Rad- und Fußverkehrs gegenüber einer schwachen Kfz-Belastung.



Vor allem für die Regelbefolgung durch den Kraftfahrer sind diese relativ engen Voraussetzungen wichtig, damit die Maßnahmen und deren Sinn rechtlich für ihn einzuordnen sind und er daran sein Verhalten zur Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer anpassen kann. Dabei bleibt der zu betreibende Aufwand für ein notwendig erscheinendes ganzheitliches Konzept, das verkehrslenkende Maßnahmen im Umfeld beinhaltet und regelmäßig eine erhebliche bauliche Umgestaltung der gesamten regelfreien Straße erfordert, aufgrund zu erwartender hoher Investitionskosten in der Praxis ganz überwiegend doch zu groß.

Prinzip der Einfachheit: Simply City

Bei Simply City handelt es sich um ein Modellprojekt des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums, das von 2009 bis 2012 erstmalig durchgeführt wird. Das Prinzip beschreibt ein neues Stadt- und Mobilitätskonzept, das im Sinne des Leitgedankens „Weniger ist mehr“ das Leben in der Stadt und insbesondere die

enthalt erschweren oder das Stadtbild hinsichtlich seiner visuellen Erlebbarkeit negativ beeinflussen. Simply City bedeutet also nicht nur den Abbau von „Überkomplexität“, sondern darüber hinaus die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen vor allem für Kinder und die zunehmend alternde Gesellschaft – und damit für alle Verkehrsteilnehmer.

Die ausgewählten Städte des NRW-Modellprojekts, Mülheim an der Ruhr und Arnsberg/Westfalen, begannen mit dem Einfachen und Naheliegenden: Verkehrszeichen und Wegweiser wurden in den ausgewählten Bereichen, zunächst probeweise, etwa auf die Hälfte reduziert und Verkehrsregelungen und Verkehrsführungen vereinfacht. Im nächsten Schritt ging es darum, den öffentlichen Raum von überflüssiger „Möblierung“ freizumachen und das Parken, nun abseits von der Straße, effizienter zu ordnen. Sodann wurden Signalanlagen durch alternative Regelungen ersetzt und weitere Fragen der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsmanagements behandelt. Den Abschluss bilden Maßnahmen zur urbanen Gestaltung und Verbesserung der Stadtästhetik.



Beim kleinen Einkauf ist mancher mit dem Rad schneller als mit dem Pkw, umweltschonender aber allemal.
Foto: Stolzenfeld

Mobilität aller Verkehrsteilnehmer konsequent vereinfachen will. Der öffentliche Stadt- und Verkehrsraum soll von allen baulichen Anlagen sowie verkehrstechnischen- und möblierungsspezifischen Elementen (Bänke, Papierkörbe, Infostelen etc.) befreit werden, die überflüssig oder kontraproduktiv sind, indem sie das Fahren, die Bewegung oder den Auf-

Eine entscheidende Bedeutung für die Akzeptanz des Projekts kommt nach bisherigen Erfahrungen, neben der Infrastrukturplanung, der Bürgermitwirkung und der Kommunikation zu. Die Projekte sollen noch 2012 abgeschlossen werden. Nach gegenwärtiger Einschätzung zeigt sich Simply City als lohnenswertes Prinzip, die Mobilitäts- und Aufenthaltsquali-

tät zu verbessern, ohne zugleich den notwendig umfassenden und vielschichtigen Planungsansatz des Shared Space verfolgen zu müssen, an dem eine Realisierung häufig scheitern dürfte.

Perspektiven für den Stadtverkehr

Nach sämtlichen Prognosen ist für die nächsten Jahre ein weiteres deutliches Verkehrswachstum zu erwarten, das die Verkehrspolitik vor die Aufgabe stellt, diese Mobilität so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich zu gestalten. Das EU-Parlament³⁷, aber auch nationale Parteien³⁸ und Verbände³⁹ setzen sich bereits dafür ein, die Städte nach Möglichkeit zu entschleunigen (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bzw. Tempo 50 für Hauptverkehrsstraßen) und mittels umfassender Förderung der so genannten Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad kostengünstig Klimaschutzpotenziale im Verkehr zu erschließen, um sich sukzessive einem möglichst emissionsfreien, lebensfreundlicheren und sicheren Stadtverkehr zu nähern.

In der Tat haben die Festlegung und Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf innerstädtischen Straßen einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Der Einfluss der – mit 50 km/h im Innerortsbereich generell zu hohen – Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen ist insbesondere in Straßenräumen mit einer intensiven Umfeldnutzung, z. B. auf Hauptgeschäftsstraßen, sowie in Bereichen einer starken Durchmischung verschiedener Verkehrsteilnehmertypen, also z. B. bei hohem Radverkehrsanteil gegenüber dem Kfz-Verkehr, stark ausgeprägt.⁴⁰

Gewiss besteht zum Verkehr in den Städten weiterer Forschungsbedarf. Da öffentlicher Raum nur noch begrenzt innerorts zur Verfügung steht und dieser nicht nur den Zweck der Mobilität zu erfüllen hat, hat sich aktuell u. a. der diesjährige Verkehrsgerichtstag mit den Möglichkeiten zur Veränderung städtischer Straßenraumgestaltung intensiv auseinandergesetzt.⁴¹ Ein Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesverkehrsministeriums unter Einbindung der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Länder ist nun bis 2015 darauf ausgerichtet, mit neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden sowie in den Randbereichen der Verdichtungsräume beizutragen.



Zwar werden die in der Politik und den Kommunen unausweichlich zu lösenden Aufgaben der Umgestaltung des Stadtverkehrs nicht einfach sein – und nicht durchweg populär. Denn die Bemühungen für den Umstieg auf eine umweltfreund-



Foto: Stolzenfeld

liche, intelligente und sichere Nahmobilität müssen sich, wenn sie erfolgreich sein sollen, von alten Rezepten lösen und sich an den vor uns stehenden Problemen und den veränderten Bedürfnissen und Rahmenbedingungen der künftigen mobilen Gesellschaft orientieren. Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die heute umgesetzt werden, haben eine Lebensdauer von 30 bis 50 Jahren. Daher ist es wichtig, dass schon heute das Umdenken für morgen einsetzt.

Fußnoten:

¹ Schlanstein, Peter: Verkehrsraum der Zukunft in den Städten, in: Verkehrsdienst (VD), Heft 1/2012, S. 11 ff.

² ACAC: Zur Sache – Ortsumgehungen, Ressort Verkehr, München 2009

³ EU-Kommission: Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011) 144 endg., Brüssel, den 28.3.2011, S. 9, 18, 28, 31

⁴ Süddeutsche Zeitung: Forderung nach City-Maut für Stuttgart – 6,10 Euro für jede Autofahrt ins Zentrum, Bericht vom 17.04.2012

⁵ BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD Baden-Württemberg: Koalitionsvertrag 2011 – 2016: Der Wechsel beginnt, Stuttgart, 09.05.2011, S. 27

⁶ EU-Kommission: Communication from the Commission on the application of national road infrastructure charges levied on light private vehicles, COM(2012) 199 final., Brüssel, den 14.05.2012

⁷ Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle Dezember 2011 (vorläufige Zahlen), Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden 2012, S. 16

⁸ Vgl. Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 6

⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle 2011, Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden 2012, S. 43

¹⁰ Vgl. VCD: Städtecheck Verkehrssicherheit, Hintergrundpapier, Berlin 2010

¹¹ Maier, Univ.-Prof. Dr. Ing. Reinhold: Die Einbindung der Unfallkommissionen in städtische Sicherheitskonzeptionen, Vortrag im Einführungskolloquium „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ Bergisch Gladbach, 23.04.2012

¹² Schlanstein, Peter: Gestaltung der Nahmobilität – Sichere und umweltfreundliche Verkehrsräume, in: Verkehrssicherheitsarbeit, Deutsches Polizeiblatt (DPolBl), Heft 3/2008, S. 10 f.

¹³ Maier, Univ.-Prof. Dr. Ing. Reinhold: Aktuelle Kenntnisse zur Festlegung von Unfallhäufungen, a. a. O.

¹⁴ Vgl. Schlanstein, Peter: Senioren im Straßenverkehr – eine rollende Gefahr?, in: VD, Heft 9/2007, S. 219 f.

¹⁵ Reim, Uwe: Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede: Verkehr und Verkehrsinfrastruktur. In: Bundeszentrale für politische Bildung/Statistisches Bundesamt/Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Datenreport 2011 – Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, Band I, S. 303, Bonn 2011

¹⁶ Reim, Uwe: a. a. O.

¹⁷ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006), Ausgabe 2006, Köln

¹⁸ Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD): Guiding Principles for Sustainable Transportation, International Conference, Vancouver, Canada, 24. bis 27.03.1996

¹⁹ Beckmann, Klaus J.: Nachhaltige Mobilität – Herausforderungen für die Kommunen. In: Fachtagung der vom Umweltbundesamt und Deutschen Institut für Urbanistik veranstalteten Reihe „kommunal mobil“: Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24./25.01.2011, Dessau-Roßlau

²⁰ Schlanstein, Peter: Vorrang für umweltschonende Mobilität, Polizei, Verkehr + Technik (PVT), Heft 6/2010, S. 234 ff.

²¹ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, Magazin für Verbraucher, Schwerpunkt: Neue Wege im Verkehr, Heft 7, S. 7, Berlin 2009

²² Schade, Wolfgang et. al.: VIVER – Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, Karlsruhe 2011

²³ Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle Dezember 2011 (vorläufige Zahlen), a. a. O., S. 16

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

²⁵ Alrutz, Dankmar et. al.: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 184, Bergisch Gladbach 2009

²⁶ Vgl. Schlanstein, Peter: Neue Verkehrskonzepte gegen Fahrradunfälle, PVT, Heft 3/2010, S. 84 ff.

²⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Mobilität in Deutschland 2008, S. 98, Bonn und Berlin 2010

²⁸ BMVBS: Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln, Berlin, Mai 2012, S. 73

²⁹ Vgl. Schlanstein, Peter: Neue Verkehrskonzepte gegen Fahrradunfälle, a. a. O., S. 84, 87

³⁰ Neuburger, Siegfried: Pedelecs – Rechtliche Rahmenbedingungen für eine neue Mobilität, Vortrag beim Branchen-Kongress vivavelo, Berlin, 27./28.02.2012

³¹ Vgl. Fußnote 24

³² Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Pedelecs: DVR empfiehlt eigene Richtlinien für Elektrofahräder, Bonn, Mitteilung vom 28.10.2011

³³ Vgl. Schlanstein, Peter: Noch keine hohen Unfallrisiken durch Pedelecs, in: Deutsche Polizei 3/2012, S. 24, 26; ders.: Sichere Straßen auch für schwache Verkehrsteilnehmer, in Deutsche Polizei 4/2012, S. 28, 35

³⁴ Maier, Reinhold et. al.: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Rahmenbedingungen bis 2015/2020, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 224, Bergisch Gladbach 2012, S. 71

³⁵ Vgl. Fußnote 17

³⁶ FGSV: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, Köln 2011

³⁷ Europäisches Parlament: Entschließung vom 27.09.2011 zu der europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 (2010/2235(INI))

³⁸ Vgl. Bündnis 90/Die Grünen, Antrag: Weißbuch Verkehr für Trendwende der Verkehrspolitik in Deutschland und Europa nutzen, Bundestags-Drucksache 17/5906, vom 25.05.2011

³⁹ Vgl. Gewerkschaft der Polizei NRW, Positionspaper: Verkehrspolitisches Programm, S. 21, Düsseldorf, August 2011

⁴⁰ Vgl. Schüller, Dr.-Ing. Hagen: Geschwindigkeit und Unfälle auf Stadtstraßen, Vortrag im Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ der FGSV, Wuppertal, 05./06.03.2012

⁴¹ Vgl. Schlanstein, Peter: Sichere Straßen auch für schwache Verkehrsteilnehmer, in Deutsche Polizei 4/2012, S. 28, 35



Mountainbike-Streife in der „Fahrradhauptstadt“ Münster

Jochen Ender ist Verkehrspolizist in der Direktion Verkehr des Polizeipräsidiums Münster. Auf Mountainbike-Streife ist der 59-jährige Polizeihauptkommissar ganzjährig eingesetzt. Über seinen polizeilichen Alltag im Sattel auf den Straßen der Westfalenmetropole sprach mit ihm DP-Chefredakteur Rüdiger Holecek.

Kollege Ender, seit wann bist Du auf Mountainbike-Streife?

Seit 2010, ich bin relativ spät dazu gekommen.

das Gefühl haben, dass der Polizist weit weg ist, sondern neben ihnen steht oder fährt. Ich bin als Polizei greifbarer, so wie der Bürger für mich auch greifbarer ist.

Wie reagieren Radfahrer, wenn sie auf Verkehrsverstöße angesprochen werden? Haben sie ein Unrechtsbewusstsein?

Das Unrechtsbewusstsein ist bei den meisten schon vorhanden, sie handeln aber trotzdem verkehrsregelwidrig. Die, bei denen es nicht vorhanden ist und mit denen wir immer wieder Schwierigkeiten



Mountainbike-Polizist Jochen Ender erläutert GdP-Bundesvorsitzendem Bernhard Witt-haut während dessen Besuch in Münster den Alltag einer Fahrrad-Streife. Foto: Holecek

Wie waren die ersten Erfahrungen?

Es war ein vollkommen neuer Aspekt der Polizeiarbeit. Ich bin dem Bürger viel näher als im Streifenwagen, weil der Kontakt direkter stattfindet, sozusagen auf Augenhöhe und von Angesicht zu Angesicht.

Wie nehmen Radfahrer Polizisten auf Fahrrädern wahr?

Als gleichrangigen Gesprächspartner und als „akzeptierte“ Verfolgungs- oder Ahndungsbehörde, weil sie eben nicht

haben, kommen allerdings aus allen sozialen und gesellschaftlichen Schichten. Dazu gehört der Rentner genauso wie die Hausfrau, der Student, genauso wie der Professor. Die sagen dann oft: „Was soll das Ganze, das ist doch nur eine Lappalie.“ Die Sichtweise eines Fahrradfahrers ist oft eingeschränkt, das heißt, er sieht sich nur als Fahrradfahrer und versteht gar nicht, wieso er nicht diagonal über die Kreuzung fahren darf, wieso er nicht bei Rot fahren darf, wenn er nur rechts abbiegen will, und gar keinen



HEROES WEAR® HAIX



BLACK EAGLE® TACTICAL 20 LOW

Der sportliche Allrounder mit innovativer Lafschuhtechnologie

- > Leicht, dynamisch & multifunktional
- > Extrem Rutschfest
- > Hoch atmungsaktiv
- > Dauerhaft wasserdicht
- > Auch erhältlich als Mikrofaser/Textil Schuh – **BLACK EAGLE® Athletic 10 Serie**

Qualitätsschuhe für Feuerwehr, Rettungsdienst, Security, Jagd, Workwear und Freizeit

HAIX®-Schuhe
Produktions- und Vertriebs GmbH
Auhofstrasse 10, D-84048 Mainburg,
T. +49 (0) 87 51/86 25-0,
info@haix.de



Mit dem Rad soweit zufrieden: Jochen Ender präsentiert dem Fotografen sein Arbeitsgerät. Foto: Holecek

behindert. Spricht man die Radfahrer auf ihre Verstöße an und fragt, wie sie denn als Autofahrer die Sache sehen würden, sagen sie: „Ja, dann würd' ich das ja nicht machen“. Das Unrechtsbewusstsein wird oft unter dem Aspekt „Is ja nix passiert“ eingeschläfert.

Ohnehin wird ja allgemein die mangelnde Regeltreue bei Radfahrern beklagt. Die stellvertretende Polizeipräsidentin in Berlin, selbst Radfahrerin, sagte: „Ich habe oft das Gefühl, dass ich die Einzige bin, die bei Rot an der Ampel anhält. Dabei ziehe ich mir dann oft den Unmut der anderen Radfahrer zu, die mich als Verkehrshindernis betrachten.“ Ist den Radfahrern überhaupt klar, dass sie bei Missachtung eines Rotlichts durchaus auch Konsequenzen für ihren Führerschein befürchten müssen?

Ich möchte die Worte der Berliner Polizeipräsidentin unterstreichen. Ich bin aus privaten Gründen des Öfteren in Berlin. Dabei konnte ich feststellen, dass das Verhalten der FahrradfahrerInnen, die geltenden Verkehrsregeln zu missachten, in Berlin deutlich stärker vertreten ist, als in Münster. Aber auf der anderen Seite mussten wir in Münster über viele Jahre konsequent polizeilich einschreiten, um letztendlich ein „Umdenken“ der FahrradfahrerInnen zu erreichen. Die meisten Fahrradfahrer wissen tatsächlich nicht, dass sie für Rotlichtverstöße einen

Punkt bekommen und somit ihren Führerschein gefährden. Aber über 90 Prozent wissen immerhin, dass sie etwas falsch gemacht haben.

Seit einiger Zeit wird auch die Kennzeichnungspflicht für Fahrräder diskutiert. Ein Argument ist, dass die massenhafte Regelwidrigkeit auch der Anonymität geschuldet ist. Und die Fahrerfluchten von Radfahrern nehmen zu.

Das muss ich mit einem großen Fragezeichen versehen, weil allein der Ermittlungsaufwand bei einem Fahrradfahrer enorm ist. Der Fahrradbesitzer braucht nur zu sagen, er habe sein Rad ungeschlossen abgestellt und er wisse gar nicht, wer damit gefahren ist.

Eine Kennzeichnungspflicht ist sicherlich grundsätzlich sinnvoll, aber ob sich der Ermittlungserfolg erhöht, ist fraglich.

Und die psychologische Wirkung?

Die dürfte größer sein, weil man erkennbar wird, auch ohne angehalten zu werden.

Was wäre aus der Sicht des Praktikers die Forderung an die Städte, an die Stadtplanung, bezogen auf die Bedürfnisse der Radfahrer?

Konsequenter Ausbau der Fahrradverkehrswege. Die Radwege wurden zum Beispiel in Münster teilweise schon in den 70er-Jahren angelegt. Sie fassen heute nicht mehr das Radverkehrsvolumen und lassen den heutigen Radverkehr in der

dem Fahrradfahrer das Unrechtsbewusstsein gen Null geschraubt.

Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein und nicht zuletzt die Spritpreise sorgen für eine gewaltige Zunahme des Fahrradverkehrs, besonders in den Städten. Reicht die Präsenz der Polizei auf dem Fahrrad?

Nein. Es müssten erheblich mehr Polizisten präsent sein, um eine flächendeckende Veränderung von Verhalten zu erreichen. Allein wenn wir diese Kreuzung heute sehen – hier stehen bei der heutigen Aktion durchschnittlich zehn Polizisten –, ist das Verhalten sofort schlagartig anders. Gehen wir weg, benehmen sich die Verkehrsteilnehmer wie vorher. Wir brauchen mehr Präsenz, durchgängig, dauerhaft und massiver.

Wie ist die Bereitschaft unter den Kolleginnen und Kollegen, vom Streifenwagen auf das Streifenfahrrad zu wechseln?

Wir werden schon ab und zu belächelt, so nach dem Motto „Hast Du Deinen Führerschein verloren und musst jetzt auf's Fahrrad?“ Aber bei den Kollegen, überwiegend jenseits der 40 Jahre, wird die Bereitschaft, auf's Fahrrad zu steigen, zumindest hier in Münster immer größer. Ich bekomme so einmal in der Woche die Frage gestellt: Sag' mal, wie kommt man zu euch, habt ihr noch Plätze frei? Und die wollen dann fast alle Fahrrad fahren, weil sie festgestellt haben, dass man sehr flexibel ist und sich auch innerhalb des Berufes fit halten kann. Und weil der Job einfach auch Spaß machen kann, wenn man mit der richtigen Einstellung daran geht.

Die GdP hat sich in den letzten Jahrzehnten sehr um die Verbesserung des „Arbeitsplatzes Funkstreifenwagen“ gekümmert. Wie steht es mit dem Arbeitsplatz „Funkstreifenfahrrad“?

Das Unrechtsbewusstsein wird oft unter dem Aspekt „Is ja nix passiert“ eingeschläfert.

Menge nicht mehr zu. Eine konsequente Beschilderung wäre nötig und ich wünsche mir erheblich mehr Koordination und Kooperation mit den Polizeibehörden sowie kurzfristige Reaktionen. Notwendig ist auch eine konsequente Verfolgung und Ahndung. Wenn wir eine OWi-Anzeige schreiben, „Radfahrer biegt bei rot rechts ab“, und er Widerspruch einlegt, dann wird das Verfahren unter Umständen eingestellt, weil der Radfahrer den Querverkehr nicht behindert hat. Dadurch wird bei

kümmert. Wie steht es mit dem Arbeitsplatz „Funkstreifenfahrrad“?

Ich bin mit meinem Rad zufrieden, die meisten Kollegen auch. Wir könnten sicherlich noch hochwertigere Fahrräder fahren, aber da setzt die Budgetierung der Behörden Grenzen. Würde man die Fahrräder vom Land beschaffen wollen, müsste man europaweit ausschreiben, da die Gesamtzahl sehr hoch ist. Es gibt Verbesserungsbedarf, aber wenn wir Probleme haben, dann können wir zum Dienststel-



MOBILITÄT IN DEN STÄDTEN

lenleiter gehen und dann wird in der Regel nachgerüstet. Aber es gibt bessere Räder. Zusätzlich ist geplant auch Pedelecs (verkehrsrechtlich als Leichtmofa eingestuft) bis 45 km/h anzuschaffen, um die polizeiliche Praxistauglichkeit zu testen.

Ganzjährig auf dem Fahrrad unterwegs, wie steht es um die Bekleidung?

Die Funktionskleidung, die ich jetzt trage, das Grün, ist ja eine vorübergehende Geschichte, weil wir demnächst in Blau fahren. Und selbst da haben wir schon festgestellt, dass im Rahmen der Neuanschaffungen Verbesserungen notwendig sind. Unter einem gummierten Regenanzug schwitze ich mehr, als er an Nässe von außen abhält. Was tatsächlich fehlt, aber da sind wir in Gesprächen, ist eine Multifunktionsjacke, die uns die Möglichkeit gibt, ganzjährig zu

fahren. Man muss sich auf's Fahrrad setzen und das ausprobieren. Leider waren wir während der Pilot- nicht in die Testphase eingebunden. Die Bereitschaft des Innenministers, des Polizeihauptpersonalrats und des Landesamtes für Zentrale Polizeiliche Dienste, uns zuzuhören, ist da. Es scheint Bewegung reinzukommen. Wir tragen übrigens seit dem sechsten August blaue Uniformen mit gelb-reflektierenden Teilbereichen in der Kleidung. Die Tragbarkeit kann aber erst später aussagekräftig beurteilt werden. Tendenziell scheint hier aber ein guter Schritt in die richtige Richtung gemacht worden zu sein.

Was trägt ein Mountainbike-Streifenpolizist am Mann, bzw. führt er am Fahrrad mit?

Zur persönlichen Ausstattung gehört,

was jeder Kollege hat: EMSA (Einsatzmehrzweckstock), RSG, Handfessel, Magazin, Waffe, Fug10a und Handy. Die Ausstattung, die wir am Fahrrad mitnehmen, ist: Taschenlampe, Messer, um etwas durchzuschneiden, eine Atemmaske für Wiederbelebungsversuche, Flatterband, um Unfallstellen abzusichern, witterungsbedingte Bekleidung, Handschuhe, das Gerät für die Ahndung von Verkehrsverstößen (Barvusgerät) im Verwarngeldbereich, schriftliche Unterlagen für Anzeigenaufnahmen, Ersatzgerätschaften und für den persönlichen Bedarf eine Flasche Mineralwasser, weil man zwischendurch einfach etwas trinken muss. Wir haben zwei Satteltaschen und ein Hard-Case, wo dann die Dinge eingeschlossen werden, wenn wir das Fahrrad einmal verlassen müssen.

Anzeige



Top versichert. Geld gespart.
Die Autoversicherung
der HUK-COBURG

Welche Kfz-Versicherung ist die beste? – Vergleichen Sie doch einmal Ihren Versicherungsvertrag mit dem Angebot der HUK-COBURG! Sie werden sehen: Es lohnt sich!

Das sind Ihre Vorteile:

- Niedrige Beiträge – z. B. 20 % Beitragsvorteil im Tarif Kasko SELECT
- Top-Schadenservice in mehr als 1.200 Partnerwerkstätten
- Ansprechpartner in Ihrer Nähe
- Faire und kompetente Beratung

Kündigungsstichtag 30.11.: Jetzt wechseln!

Holen Sie gleich Ihr Angebot ab!
Wir beraten Sie gerne persönlich. Und wenn wir Sie überzeugen konnten, dann wechseln Sie zur ausgezeichneten HUK-COBURG.

HUK-COBURG

Bahnhofsplatz, 96448 Coburg
Telefon 0800 2 153153*
Mo.–Fr. 8.00–20.00 Uhr
Telefax 0800 2 153486*

*Kostenlos aus deutschen Telefonnetzen

Die Adressen unserer Geschäftsstellen und persönlicher Ansprechpartner finden Sie in Ihrem örtlichen Telefonbuch unter »HUK-COBURG« oder unter www.HUK.de/ansprechpartner.



HUK-COBURG
Aus Tradition günstig



„Es hätte auch mich treffen können“

Zu der Gedenkveranstaltung eingeladen sind die Angehörigen der beiden Getöteten sowie die damals verletzten und eingesetzten Kollegen. Boris Rhein, hessischer Innenminister, wird vor weiteren, zahlreichen Gästen eine Ansprache halten. Der evangelische Polizeiseelsorger Pfarrer Winfried Steinhaus und sein katholischer Kollege Pastoralreferent Joachim Michalik führen im Anschluss durch einen ökumenischen Gottesdienst. Später wird ein Kranz am Ehrenmal der Abteilung niedergelegt. Zudem ist eine Ausstellung geplant.

Polizeihauptkommissar Klaus Eichhöfer und Polizeimeister Thorsten Schwalm waren die ersten deutschen Polizeibeamten der Nachkriegsgeschichte, die während des Demonstrationseinsatzes getötet wurden. Sie sind es bis heute geblieben. Angesichts der massiven Zunahme der Gewalttätigkeit gegenüber der Polizei erscheint das als Zufall.

Polizeihauptkommissar Klaus Eichhöfer, Hundertschaftsführer der IV. Bereitschaftspolizeiabteilung Hanau und Polizeimeister Thorsten Schwalm, III. Bereitschaftspolizeiabteilung in Mühlheim/Main, kehren von diesem Einsatz an der Startbahn 18 West des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens nicht mehr nach Hause zurück. Tödliche Kugeln treffen die damals 43- und 23-jährigen Beamten, jede medizinische Hilfe kommt zu spät. Vor 25 Jahren erschoss ein militanter Autonome die beiden Beamten und verletzte weitere Einsatzkräfte teils schwer. Am 2. November wird den Kollegen Eichhöfer und Schwalm auf dem Gelände der III. Hessischen Bereitschaftspolizeiabteilung in Mühlheim/Main gedacht.

Rhein-Main-Flughafen an die Grenzen der Belastbarkeit gebracht. Bauliche Einschränkungen ließen den Bau einer neuen, entlastenden Startbahn aber nur in der südwestlichen Ecke des Flughafengeländes zu. Ein großes Waldgebiet stand der Startbahn dort im Weg.

Der Status des Airports als immenser Wirtschaftsfaktor stach indes die ökologischen Einwände der Umweltschützer und Anrainer aus. Im Mai 1966 stimmte der Hessische Landtag dem Neubau der „Startbahn 18 West“ zu. In der Folge beschäftigten sich Gerichte jahrelang mit Anfechtungsklagen von Ausbau-Gegnern zum Planfeststellungsverfahren des Neubaus.

Besetzungsaktionen

Um die Jahreswende 1978/79 hatte sich eine „Aktionsgemeinschaft gegen die Flughafenerweiterung“ gegründet, bevor sie sich nur wenig später zur „Bürgerinitiative



Gedenkkreuze an der Stätte des Todes der beiden Polizeibeamten Klaus Eichhöfer und Thorsten Schwalm.



Fotos: Roland Witschel/dpa

Ökologische Einwände ausgestochen

An einer vier Kilometer langen Betonpiste, die sich im westlichen Teil des Frankfurter Flughafens befindet, von Norden

nach Süden verläuft und ausschließlich für den Start von Flugzeugen gedacht war, entzündeten sich die fast ein Jahrzehnt andauernden wütenden, oft gewalttätigen Proteste.

Der zunehmende Flugverkehr hatte den

gegen die Flughafenerweiterung Frankfurt Rhein-Main“ umtaufte. Weitere Bürgerinitiativen bildeten und formierten sich.

Mit dem Beginn umfangreicher Forstarbeiten im Jahre 1980 spitzte sich der Widerstand vor Ort zu. Zunächst wurde ein



25 JAHRE POLIZISTENMORDE STARTBAHN WEST

sieben Hektar großes Gebiet direkt am Flughafengelände gerodet. 15.000 Menschen, Umweltschützer, Studenten, aber auch ältere Menschen aus der Region, protestierten dagegen Anfang November 1980 in Walldorf. Weitere Besetzungsaktionen der Protestbewegung konnte die Polizei vorerst unterbinden. Doch aus der einen von den Bürgerinitiativen errichteten Info-Holzhütte erwuchs ein ganzes, ständig bewohntes Hüttendorf. So wollten die Dauer-Demonstranten schneller auf Rodungsaktionen reagieren können.

Selbstzweifel

Jörg Bruchmüller, heute Landeschef der GdP Hessen, wurde vor 25 Jahren als junger Bereitschaftspolizist an der Startbahn West und auch in der Frankfurter Innenstadt eingesetzt. Er ist immer noch Polizist. Mit seinem Zweifel, ob das damals die Polizeiarbeit war, die er erwartet hatte, war er im Kollegenkreis nicht allein. Bruchmüller: „Ich vergesse nicht die Tage, an denen die Gewalt massiv eskalierte, von der Gegenseite nicht nur Farbbeutel geworfen, sondern auch Präzisionswillen mit Stahlkugeln zum Einsatz gebracht wurden und auch spätnachts in der Frankfurter Innenstadt das Katz-und-Maus-Spiel mit militanten Startbahngegnern äußerst bedrohliche Züge bekam und die aufwühlenden Alarmfahrten einen nicht in den Schlaf kommen ließen.“ Niemand, sagt Bruchmüller, hätte geglaubt, dass die Entwicklung der Startbahnproteste in dieser Katastrophe münden könnte.

Sonntagsspaziergänge an der Startbahn

Immer wieder kam es zu eskalierenden Ausschreitungen. Am 2. November 1981 wurde das Hüttendorf dennoch friedlich geräumt. Anderenorts, vor allem in der hessischen Metropole Frankfurt, ereigneten sich zeitnah blutige Auseinandersetzungen. Nach dem Höhepunkt der Proteste Mitte November 1981, als sich rund 150.000 Menschen in Wiesbaden versammelten, ebte die Protestwelle im Frühjahr 1982 ab. Nunmehr versammelten sich Bürger und linksautonome Gruppen zu sogenannten Sonntagsspaziergängen. Über die Jahre schon fast in ritueller Zeremonie erstarbt, fand der 300. Sonntagsspaziergang an Allerheiligen 1987 sein Ziel. Einen Tag später, am sechsten Jahrestag der Räumung des Hüttendorfs, fielen die tödlichen Schüsse auf die Kollegen Eichhöfer und Schwalm.

„Es hätte auch mich treffen können“

Polizeihauptkommissar Albert Schmidt, damals 28-jähriger Obermeister, erinnert sich an den für zwei seiner Kollegen todbringenden Einsatz, als wäre es erst gestern geschehen: Barrikaden brannten. Beim Versuch, die Hindernisse wegzuräumen, stießen die Einsatzkräfte auf massiven Widerstand und sahen sich brachialen Angriffen mit Molotow-Cocktails sowie aus Zwillen abgefeuerten Stahlkugeln, Krampen und Schrauben ausgesetzt. „Klaus Eichhöfer war mein Zugführer. Ich stand etwa zehn Meter hinter ihm, als ich ihn plötzlich umfallen sah. Ich dachte im ersten Moment, er hätte einen Herzinfarkt oder etwas Ähnliches. Ein paar Kollegen und ich ließen dann Einsatz, Einsatz sein und blieben bei Klaus, bis die Rettungssanitäter ihn übernommen haben. Schüsse hat von uns keiner gehört. Dazu waren die über dem Feld kreisenden Hubschrauber viel zu laut. Auch die Schussverletzung haben wir nicht bemerkt. Wir haben dann erst später erfahren, dass Klaus und auch Kollege Schwalm erschossen wurden.“ In dieser Nacht habe er „einfach nur weiter funktioniert“, sagt Schmidt, vor 25 Jahren Gruppenführer, zu DP. „Ich habe dafür gesorgt, dass ich zusammen mit meinen jüngeren Kollegen unsere Aufgabe erfülle.“ Der Einsatz in der Dunkelheit habe seinen Adrenalin-Spiegel hoch gehalten. Zwei Festnahmen von gewalttätigen Demonstranten, die sich in einem Rohbau in Mörfelden versteckt hatten, seien ihnen noch gelungen. „Ich war gleichzeitig voller Wut und Trauer.“ Erst am nächsten Morgen im Gespräch mit seiner Frau wurde dem heute 53-jährigen Polizeihauptkommissar bewusst, unter welchem großem Schock er stand. Die Gemeinsamkeit mit den Kollegen und die soziale Struktur in der Bereitschaftspolizei halfen ihm, so erinnert er, das Geschehene zu erfassen und aufzuarbeiten. Die Stelle, an der das Gedenkkreuz für die Startbahn-Opfer aufgestellt ist, besucht Schmidt immer wieder. Er denkt dann oft, dass es ihn genauso hätte treffen können.

„Nicht an Eskalation der Gewalt gewöhnen“

Die erschütternden Morde an der Startbahn West hielten die Bundesrepublik für eine Spanne der Trauer und Besinnung in ihrem tragischen Bann. „Wir dürfen uns nicht an die Eskalation der Gewalt gewöhnen.“ Der Tod der beiden Kolle-

5.11

für DP-LESER
gültig bis 15.12.2012

**OHNE
VERSANDKOSTEN**

CODE: **VDP1112**

HOTLINE:
07251-96510

5.11 TACLITE 6" BOOT € 139,95

Best-Nr. 12030-120

Die TacLite Stiefel sind leicht und bieten Obermaterial aus Wildleder und Almesh. Sie verfügen innen über seitliche Belüftungen und über eine feuchtigkeitsableitende und antimikrobielle Fütterung. Eine interne Knöchelstütze bieten weiteren Halt im Obermaterial. Die druckgeformte Zwischenschuh bietet Dämpfung und Halt, damit Sie sich auf Ihre Mission konzentrieren können.

Größen: 4, 5, 6-12, 13,14, 15

5.11 RAPID ASSAULT SHIRT Gr. S - 3XL

Best-Nr. 72194
Schwarz - 019 | TDU Khaki -162 | TDU Grün - 190

- 1/2 Reißverschluss vorn mit Kragen, der oben und unten getragen werden kann
- Sattelschulter-Design für Bewegungsfreiheit
- Gewinkelte Schultertaschen mit Patch-Leisten
- Mesh-Einsätze für Atmungsaktivität
- Stretch-Körper und flache Nähte für Komfort unter Eigenschutz und für andere Fälle
- Keine Nähte unter den Armen, um Scheuern zu vermeiden

€ 69,95

Komfort und Atmungsaktivität bei vollem Körperschutz!

Der Körperteil besteht aus einer Mischung aus 55% Baumwolle / 37% Polyester / 8% Elasthan für Weichheit, Atmungsaktivität und Dehnbarkeit, während Mesh-Einsätze aus 55% Baumwolle / 41% Polyester / 4% Elasthan unter den Armen und auf der Nackenseite für bessere Belüftung sorgen.

ENFORCER
511.ENFORCER.DE

Ullalcker Straße 36
70696 Ullastach-Weiler
Telefon: 07251 / 96510
Telefax: 07251 / 965114

Filiale Berlin
Rankstr. 14
D-10789 Berlin
Tel. 030-8662796

Ladöffnungszeiten:
Mo - Fr 09:00 - 18:00
Sa 09:30 - 14:00
E-Mail: info@enforcer.de

25 JAHRE POLIZISTENMORDE STARTBAHN WEST



Polizei sieht sich als Zielscheibe der Gewalt: Einen Tag nach den Startbahn-Morden formierte sich ein Trauermarsch durch die Frankfurter Innenstadt.

Foto: Roland Witschel/dpa

Verantwortung übernehmen

Wer heute die Dezember-Ausgabe DEUTSCHE POLIZEI des Jahres 1987 und die folgende Januar-Ausgabe 1988 hervorzieht, sich die Berichterstattung über die Reaktionen auf die Startbahnmorde vergewärtigt, fühlt sich keineswegs in die Vergangenheit zurückversetzt. Natürlich bestimmten andere Namen das politische und gewerkschaftspolitische Geschehen. Doch das, was gesagt wurde, ist aus Sicht der Polizei und auch der GdP tagesaktuell. Hermann Lutz, seinerzeit GdP-Bundes-

gen müsse die Republik zum Nachdenken veranlassen. Vielleicht entstehe dann ein „geistig-politisches Klima, das Mord an Polizisten unmöglich macht“, sagte der hessische GdP-Landesbezirksvorsitzende Hansgeorg Koppmann einen Tag nach den Morden an der Startbahn West auf dem Frankfurter Paulsplatz. Rund 7.000 trauernde, meist uniformierte Kolleginnen und Kollegen hörten betroffen zu. Sie hatten sich zuvor in stillem Gedenken zu einem Trauermarsch durch die Frankfurter Innenstadt versammelt.

Eine Woche später, am 10. November 1987, erwiesen fast 20.000 auf den Plätzen rund um den Frankfurter Dom versammelte Kolleginnen und Kollegen Polizeihauptkommissar Klaus Eichhöfer und Polizeimeister Thorsten Schwalm bei der Außenübertragung des Gottesdienstes der Trauerfeier die letzte Ehre.



Konfrontation: Ein massives Polizeiaufgebot und Gegner der Startbahn West stehen sich im Herbst 1981 gegenüber.

Foto: Wolfgang Eilmes/dpa



vorsitzender, brachte es in seiner Rede zum Abschluss des von der GdP organisierten Trauermarsches mit anschließender Kundgebung auf den Punkt: „Klaus Eichhöfer – Thorsten Schwalm: Sie waren das letzte Glied in der Kette. Es gab niemanden, an den sie den Handlungsauftrag weiter-schieben konnten – diese zwei Sätze eines Frankfurter Kollegen haben mich mehr beeindruckt als alles, was in den letzten Tagen gesagt, gefragt und angekündigt wurde.“ Er wisse, so Lutz weiter, um den Schmerz und die Wut, die die Mordnacht an der Startbahn West ausgelöst habe. Aber Wut verstelle die Sicht für die Verantwor-

Protest in der Bankenmetropole: Bei einer Anti-Kapitalismusedemonstration in der Frankfurter Innenstadt kommt es zu gewalt-tätigen Ausschreitungen. Die Polizei wird mit Pflastersteinen und Feuerwerkskörpern angegriffen.

Foto: Boris Roessler/dpa



tung einer Entwicklung, die immer mehr Gesundheit und Leben von Polizeibeamten bedrohe.

Es ist keine gute Nachricht für die heute Dienst tuenden Kolleginnen und Kollegen, dass der ehemalige GdP-Bundesvorsitzende diese Sätze auch gestern hätte sagen können. Die Verantwortung für die 1987 erkannte Entwicklung wartet im Übrigen

doch vergeht da und dort kaum ein Einsatz, wo nicht eine hohe Zahl an verletzten Kolleginnen und Kollegen zu beklagen ist und teure Sachbeschädigungen den Steuerzahler belasten.

In der Hauptstadt habe man sich, so bilanzierte GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut den diesjährigen Mai-Einsatz (DP Juni 2012), offenbar an ein so



Kreuzberg brennt: Am Abend der verbotenen 1. Mai-Revolution im Mai 2001 griffen Hunderte vor allem jugendliche Steinwerfer die Polizei an. Augenzeugen erklärten, bei den Krawallen habe es sich um die schwersten Ausschreitungen seit zehn Jahren an einem 1. Mai in Berlin gehandelt. Foto: Peter Endig/dpa

noch immer darauf, von jemandem übernommen zu werden.

Gewaltspirale dreht sich weiter

Unfriedlich verlaufende Einsätze, so ist die Erfahrung der Kolleginnen und Kollegen, nehmen zu. Einige der gewaltträchtigsten Einsätze kehren regelmäßig aufs Neue zurück, Routine jedoch, wäre bei der Lagebewältigung fehl am Platz.

So haben die Berlin-Kreuzberger Mai-krawalle mittlerweile ein Vierteljahrhundert auf dem Buckel und seit fast zehn Jahren endet das im Hamburger Schanzenviertel gefeierte Schanzfest zumeist mit heftigen Ausschreitungen und Gewaltausbrüchen gegenüber der Polizei. Jedes Jahr appellieren Polizei und Gewerkschaft der Polizei zur Gewaltlosigkeit, sei es in Berlin, Hamburg oder um das Atom-Zwischenlager Gorleben herum, wo es seit 1995 bei den mittlerweile 13 sogenannten Castor-Transporten wiederholt zu brutalen Angriffen auf die Einsatzkräfte kam. Und

hohes Gewaltniveau gewöhnt, dass selbst kleine Fortschritte bereits für Erleichterung sorgten. In der Hauptstadt aber müssen Polizistinnen und Polizisten der Gefahr täglich ins Auge blicken. Unvermittelt geschleuderte Steine zerbrechen die Scheiben der Streifenwagen, Explosivmittel oder sogenannte Mollis fliegen hinterher. Das Risiko, schwere Verletzungen zu erleiden, ist immens.

Feindbild Polizei funktioniert

Das Feindbild Polizei funktioniert bei sich immer stärker radikalisierenden Gruppierungen bestens. Seien es brutale Rechts- oder Linksextremisten, religiös-fundamentalistische Gewalttäter, aggressive Fußball-Fanatiker oder ein wütender Mob, der nicht akzeptieren will, dass die Polizei einen mutmaßlichen Kleinkriminellen einer Personenkontrolle unterzieht. Doch der Autoritätsverlust, den die Polizei erleidet, spiegelt sich eben nicht nur bei größeren, gewaltträchtigen Lagen wider, sondern zunehmend im alltäglichen Dienst,





Fußball-Gewalt in Frankfurt: Einsatzkräfte der Polizei gehen nach dem Spiel gegen randalierende Eintracht-Fans vor.

Foto: Arne Dedert/dpa

wo beispielsweise der über das Rotlicht radelnde Anzugträger dem kontrollierenden Polizeibeamten ein „Scheiß Bulle, verpiss dich! Fang lieber Verbrecher!“ zubrüllt.

Der Weckruf des damaligen hessischen GdP-Landesbezirksvorsitzenden hat heute ein Vierteljahrhundert später keineswegs an Aktualität und Substanz verloren. Angesichts der sich seit Jahren weiter drehenden Gewaltspirale erscheint die von Hansgeorg Koppmann angemahnte Klimaveränderung weit entfernt.

Schwerste Verletzungen

Das kann Bernhard Schmidt, Einsatz erfahrener Polizeibeamter aus Berlin und Vorsitzender des GdP-Bundesfachausschusses Bereitschaftspolizei (BFA BePo) nur bestätigen: „Klaus Eichhöfer, Thorsten Schwalm, das sind die Namen unserer Kollegen, die bisher als einzige ihr Leben bei unfriedlichen demonstrativen Aktionen lassen mussten. Doch: Was hat sich seit dem geändert? Ist Gewalt, auch gegen Polizistinnen und Polizisten, mittlerweile geächtet? Sind Demonstrationen nur noch gewaltfrei?“ Bei den Castor-Einsätzen in Gorleben sei regelmäßige Gewaltanwendung gegen die eingesetzten Beamtinnen und Beamten zur Normalität geworden. In Brand gesetzte Einsatzfahrzeuge und der Versuch, die sich im brennenden Wagen befindlichen Kolleginnen und Kollegen am Verlassen des Fahrzeugs zu hindern, das Beschießen von Kolleginnen und Kollegen mit Golfbällen, die mit Nägeln, Schrauben gespickt sind, hätten vor allem das Ziel, schwerste Verletzungen zu verursachen.

Mit der Rohrbombe nur geübt?

Bei den jährlichen Gewalt-Exzessen anlässlich der „Revolutionären Maidemonstrationen“ in Berlin und der Repu-

Messerstecher angeklagt: Murat K. muss sich vor dem Landgericht in Bonn wegen gefährlicher Körperverletzung sowie besonders schwerem Landfriedensbruch und Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte verantworten. Der 26-jährige Deutsch-Türke hat unterdessen gestanden, im Mai bei Ausschreitungen radikal-islamischer Salafisten in Bonn eine Polizistin und einen Polizisten gezielt mit einem Messer verletzt haben. Im Hintergrund Anwalt Johannes Pausch.

Foto: Rolf Vennenbernd/dpa



blik seien, so Schmidt weiter, Stein- und Brandflaschenwürfe nur noch selten Aufreger in den Medien. Würden, wie in Berlin (DP Juni 2012), Rohrbomben gefunden und im Nachhinein festgestellt, dass diese nicht zündfähig gewesen waren oder zur Herbeiführung schwerer und schwerster Verletzungen ungeeignet, so entschuldige sich die Behördenleitung dafür, dass diese Umstände nicht sofort erkannt worden waren und man die Gefährlichkeit der Rohrbombe überzeichnet hätte. „Mein

Gott, der Rohrbombenbauer wollte doch nur erschrecken, aber keinesfalls die Kolleginnen oder Kollegen verletzen oder gar töten. Schön wär's, nur warum baut man dann eine Rohrbombe? Übte man noch? Waren es bis heute glückliche Umstände, die den Tod weiterer Kolleginnen und Kollegen bei unfriedlichen demonstrativen Aktionen verhinderten, so können wir uns glücklich schätzen. Nur Glück ist kein verlässlicher Partner!“

Spezielle Verantwortung

Unter dem Eindruck der Bluttaten an der Startbahn West sowie der Morde an den Polizeihauptmeistern Rüdiger Schwedow und Ulrich Zastrutski in Hannover nur zwölf Tage zuvor hatte die GdP bei der von ihr organisierten Trauerkundgebung bekräftigt, die politisch Verantwortlichen nicht aus der Pflicht zu nehmen. Die Ge-

werkschaft der Polizei, sagte der GdP-Bundesvorsitzende Hermann Lutz 1987, werde alle Innenminister und -senatoren an ihre spezielle Verantwortung für die Polizei und konkrete Einsatzlagen, erinnern.

An diesem Credo der GdP hat sich bis heute nichts geändert. Die mahnende Erinnerung an die durch Rechtsbrecher getöteten Kolleginnen und Kollegen treibt weiter an.

Michael Zielasko



Nicht Outlaw, sondern Rechtsbrecher

Nach einer Festnahme sei die Arbeit der Polizei noch lange nicht beendet, sagte Oliver Malchow, Mitglied des Geschäftsführenden GdP-Bundesverbandes (GBV), auf der von der GdP Berlin Anfang Oktober einberufenen Pressekonferenz mit anschließender Podiumsdiskussion zum Thema „Rockerkrieg in Berlin? – Ist das Verbot von Rockerbanden sinnvoll oder nicht?“. Die Taten und Handlungsweisen einschlägig bekannter Rockerclubs wie Hells Angels, Bandidos, Gremium, Mongols oder Outlaws seien klar auf Gewinnstreben ausgerichtet. „Damit ist Rockerkriminalität per Definition ein Teilbereich der Organisierten Kriminalität (OK). Bei ihren Revierkämpfen setzen Rocker zudem auf brutale Gewalt und begehen schwerste Straftaten“, so der 49-jährige Kriminaloberrat. „Um Rockerkriminalität wirksam bekämpfen zu können, braucht die Polizei einen langen Atem und nachhaltige politische Unterstützung. Vereinsverbote sind dabei ein wirkungsvolles Mittel.“

Gastgeber Michael Purper, Landesbezirksvorsitzender der GdP Berlin, hatte die Veranstaltung mit der deutlichen Forderung nach einem bundesweiten Verbot sogenannter Outlaw Motorcycle Gangs (OMCG) eröffnet. Am Beispiel Berlins erläuterte er die besorgniserregende Entwicklung der Rockerkriminalität. So wurden zwischen 2004 und 2011 in der Hauptstadt 1.532 Ermittlungsverfahren im Rockermilieu durchgeführt worden. 524 Mal wurden Personen festgenommen und unter dem Strich insgesamt 387 Jahre Freiheitsstrafen gegen Mitglieder krimineller Rockerbanden ausgesprochen. Purper: „Kriminelle Rocker sind keine Hollywood-Helden. Typische OK-Felder wie Rauschgifthandel, Menschenhandel, Schutzgelderpressung und Waffenhandel sind der wahre Motor für solche Gruppierungen wie die Hells Angels und Bandidos.“ Illegal erzielte Gewinne nutzten die Rocker, um sich zusätzlich legale Geschäftsbereiche, wie Wach- und Sicherheitsdienst, Gastronomie oder Tätowier-Studios, zu erschließen und ihren Einfluss in der Öffentlichkeit zu steigern. Der GdP-Landesbezirksvorsitzende: „Ein bekanntes Beispiel ist der Hannoveraner Hells-Angels-Boss Frank Hanebuth, der im Laufe der Jahre Verbindungen bis in die Politik, die Behörden und Medien aufgebaut hat.“ Es kursiere ja der Satz, Hannover habe zwei Bürgermeister, einen für den Tag und einen für die Nacht. (siehe zu Frank Hanebuth DP Juli 2012).

Rasanter Zuwachs

Nicht zu übersehen sei, so ergänzte Robert Hobrecht, GdP-Bezirksgruppenvorsitzender LKA Berlin, der rasante Zu-

wachs innerhalb krimineller Rockerclubs. Bis Mai 2012 sei die Zahl der aktiven Mitglieder in der Hauptstadt auf über 1.000 gestiegen. 1999 ging die Polizei noch von höchstens 90 Mitgliedern aus. Hobrecht: „Zunehmend gefährlich wird seit einiger



Ein bundesweites Verbot krimineller Rockergruppen forderte Berlins GdP-Vorsitzender Michael Purper (r.) auf einer Pressekonferenz Anfang Oktober in der Hauptstadt. Robert Hobrecht, GdP-Bezirksgruppenvorsitzender Landeskriminalamt Berlin, stand für Fragen der Medienvertreter ebenfalls zur Verfügung.
Foto: Zielasko

Zeit der offen ausgetragene Machtkampf um die Vorherrschaft auf dem Markt. Da gibt es auch keine Rücksicht auf Unbeteiligte. Jede Person, die zur falschen Zeit am falschen Ort ist, kann Opfer werden. Das ist dann keine Schubserei unter großen Jungs.“ Hieb- und Stichwaffen, wie auch Schusswaffen spielten dabei fast immer eine Rolle. Mit weiteren Auseinandersetzungen sei zu rechnen.

Letztlich nur Ortsvereine

Oliver Malchow, im GdP-GBV für den Bereich der Kriminalpolitik verantwortlich, verwies gegenüber den Pressevertretern auf die in der Öffentlichkeit viel beachtete Suche nach einer in einem Lagerhaus im schleswig-holsteinischen Altenholz vermuteten Leiche. Der Mann soll Opfer eines von Hells Angels initiierten Auftragsmordes geworden sein. Der von der Polizei als vertrauenswürdig eingeschätzte Hinweis stammte von einem Aussteiger-Kronzeugen eines Kieler Rockerprozesses. Die aufwändige Suche war aber nach Wochen ergebnislos abgebrochen worden. Indes wurde die polizeiliche Ermittlung von der Politik vorbehaltlos unterstützt und nicht in Frage gestellt. Malchow: „Rocker positionieren sich außerhalb unseres Rechtsstaates. Der Staat muss Gesicht zeigen. Rocker sind keine Outlaws, sondern schlichte Rechtsbrecher.“ Es sei auch falsch, Rockergangs mit Abenteurern zu vergleichen. Dadurch steigere man nur die vermeintliche Attraktivität der Clubs und fördere ungewollt deren Nachwuchsgewinnung. Man müsse die Mythologisierung der Bikerbanden beenden. Dazu gehöre auch, der Sprache und Begrifflichkeiten der Szene zu entsagen. Charter oder Chapter seien letztlich Ortsvereine, der Präsident ein Vereinsvorsitzender mit einem Vorstand aus Kassierer und Beisitzern.

Harte Wirkungstreffer

Das Verbot solcher Ortsvereine sei, so der schleswig-holsteinische Kriminalpolitiker, zwar eine arbeitsintensive, aber richtige und wichtige Maßnahme. Malchow: „Mit dem Ableben des Vereins ist die OK zwar nicht verschwunden, denn kein Rocker wird nach dem zwangsweisen Ablegen der Kutte zum gesetzestreuem Bürger. Doch der öffentliche Machtanspruch ist weg, die Vereinskasse beschlag-



ROCKERKRIMINALITÄT



Verbot des Hells Angels Ortsvereins Flensburg: Polizeibeamte entfernen das Vereinsschild des Motorradclubs. Foto: Timo Lindemann/dpa

kommt man auch voran. Die bislang ausgesprochenen Vereinsverbote sind für die kriminelle Rockerszene bereits harte

nahmen und das Vereinsheim Geschichte. Das bringt ziemliche Unruhe in die vormals gefestigten Strukturen und hat direkten Einfluss auf die Geschäftsfelder der kri-

Wirkungstreffer.“ In den letzten fast dreißig Jahren waren 15 Verbote von OMCG's nach dem deutschen Vereinsrecht durch die jeweiligen zuständigen Innenminister

Wilhelms zur Einführung in die mit hohem Sachverstand besetzte Podiumsdiskussion. So sei die Polizei keineswegs Beteiligte an einem in der öffentlichen Darstellung häufig erwähnten Rockerkrieg. Einen Kombattantenstatus hätte die Polizei den Rockern bisher jedenfalls nicht verliehen. Ungeteilte Zustimmung erhielt Wilhelms dafür von Staatssekretär Bernd Krömer, Berliner Senatsverwaltung für Inneres und Sport, Oberstaatsanwalt Jörg Raupach, stellvertretender Leiter der Staatsanwaltschaft Berlin und Chef der ‚Task Force Rocker‘ sowie GdP-Kriminalpolitiker Oliver Malchow, die sich anschließend den Fragen des Moderators Werner Thronicker und des Publikums stellten.

Konsequentes Vorgehen

In Berlin, so KD Wilhelms weiter, hätten rechtsbrechende Bikerbanden klare Bezüge zur organisierten Kriminalität, zu den kriminellen Aktivitäten arabischer Großfamilien sowie in wenigen Fällen zu



Experten sahen keine Alternative zu hartem Vorgehen gegen kriminelle Rocker: (v. l.) GdP-Bundesvorstand Oliver Malchow, Berlins Innen-Staatssekretär Bernd Krömer, Moderator Werner Thronicker, Oberstaatsanwalt Jörg Raupach, Chef der Berliner ‚Task Force Rocker‘ sowie Kriminaldirektor Uwe Wilhelms, kommissarischer Leiter der OK-Abteilung des LKA Berlin. Foto: Zielasko

minellen Rocker.“ Die Polizei müsse dann eben nur dran bleiben können. Die handelnden Personen seien schließlich ebenso bekannt wie deren Handlungsfelder. Dafür benötigten die Ermittler Zeit, Personal und Rückhalt.

Die Zielformulierung der GdP Berlin, ein bundesweites Verbot krimineller Rockerclubs anzustreben, hält Malchow unterdessen für richtig, aber für den Moment zu ambitioniert: „Um ein solches Verbot gerichtsfest zu machen, benötigt man gute und genug Argumente. Schritt für Schritt

verhängt worden. Zuletzt traf es den Hells-Angels-Ortsverein Berlin City.

Rocker haben keinen Kombattantenstatus

„Wir dürfen den Rockern nicht die Definitionsmacht überlassen“, forderte der kommissarische Leiter der für die Bekämpfung organisierter Kriminalität zuständigen Abteilung IV des Berliner Landeskriminalamtes, Kriminaldirektor (KD) Uwe

Rechtsradikalen oder Rechtsextremisten. Mitglieder gewalttätiger Street Gangs träten zudem gelegentlich zu Clubs wie den Hells Angels, Bandidos oder deren Supporter-Organisationen über. Diese tiefe Verwurzelung innerhalb krimineller Milieus verdeutliche, dass ein ganzheitlicher Bekämpfungsansatz erforderlich sei. Behörden übergreifendes Handeln sei notwendig, Präsenz und Verfolgung aller Verstöße das A und O. Insbesondere gegen das Leitungspersonal der Clubs müsse konsequent vorgegangen gelten.





Behörden übergreifendes Handeln wie Präsenz und Verfolgung aller Verstöße seien das A und O bei der wirksamen Bekämpfung der Rockerkriminalität, verdeutlichte LKA-Kriminaldirektor Uwe Wilhelms.

Foto: Zielasko

Vereinsverbote, so der LKA-Experte, wirkten sich aus seiner Sicht indes positiv wie womöglich auch negativ auf die polizeiliche Ermittlungstätigkeit aus. Für ein Verbot spreche, dass das staatliche Gewaltmonopol unmissverständlich demonstriert werde, das Verbot von Symbolen die Clubs schwäche und durch die Beschlagnahme des Vereinsvermögens sowie der Motorräder die kriminellen Strukturen empfindlich gestört würden. Wilhelms: „Auf der anderen Seite sind relativ schnell wieder neue Clubs an anderer Stelle präsent. Außerdem wird mit jedem Vereinsverbot die Motivation der Rocker größer, sich mittels juristischer Hilfe immer intelligenter gegen die Verfügungen zur Wehr zu setzen.“

Plakative Forderung

Berlins Innen-Staatssekretär Bernd Krömer plädierte in der Podiumsdiskussion deutlich pro Vereinsverbote. In der Hauptstadt zeigten sich konkrete Erfolge, die Szene sei verunsichert. Die Forderung des Berliner GdP-Vorsitzenden Michael Purper nach einem bundesweiten Verbot von kriminellen Rockerbanden bewertete er aber vor dem Hintergrund der dichten Tagesordnung der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren (IMK) als eher plakativ. Ein solches bundesweites Verbot sei innerhalb der IMK derzeit angesichts der Debatte über einen erneuten NPD-Verbotsantrag und den Ergebnissen des „NSU-Untersuchungsausschusses“ nicht Thema Nummer Eins. Die Innen-

mister und -senatoren seien sich aber über die Gefahren, die von der Rockerkriminalität ausgingen, durchaus bewusst und handelten in ihren Ländern, wie an den Beispielen Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen und eben auch Berlin sichtbar sei, mit aller gebotenen Härte.

Null-Toleranz-Prinzip

Dies unterstrich Oberstaatsanwalt Jörg Raupach, der die Mitte Juni 2012 in der Hauptstadt ins Leben gerufene ‚Task Force Rocker‘ mit einem Team aus weiteren neun Staatsanwälten anführt. Dort werden alle Fälle von organisierter Kriminalität gesammelt, ausgewertet und bei Bezug zur Rockerszene deliktübergreifend bearbeitet. Die Task Force, so Raupach, erhöhe den Verfolgungsdruck auf die Rocker, indem jede Straftat und begangene Ordnungswidrigkeit verfolgt werde. Es gehe eben nicht nur um Delikte der organisierten Kriminalität, sondern um alle Rechtsverletzungen der Gruppe. Wenn juristisches Augenmaß von der Gegenseite nicht belohnt würde, dann müsse man vom Opportunitätsprinzip abrücken. Der Oberstaatsanwalt kündigte daher an, von der Möglichkeit der Einstellung von Verfahren nur sehr zurückhaltend Gebrauch machen zu wollen. Auch eine Beleidigung werde dann durchermittelt. Raupach: „Das ist dann halt viel Arbeit, aber wir müssen im Gerichtssaal ja nicht die Beliebtesten sein.“

Auf die Frage, ob die Arbeit der staatsanwaltlichen Task Force zeitlich befristet sei, sagte er wörtlich: „Die Task Force wird es so lange geben, bis der letzte kriminelle Rocker verurteilt oder in Rente ist.“

Personalintensiver Ansatz

Der Berliner GdP-Chef Michael Purper zeigte sich in seinem Veranstaltungsfazit durchaus optimistisch, dass der Rockerkriminalität wirksam und dauerhaft Einhalt geboten werden könne. Der unbestritten



Nachschlag für's Fernsehen: Vereinsverbote seien wirkungsvolle Mittel, zeigte sich GdP-Kriminalpolitiker Oliver Malchow überzeugt.

Foto: Zielasko

langfristige und vor allem personalintensive Ansatz der Maßnahmen und Ermittlungen trübe aber seine Erwartungen. Purper: „Die GdP Berlin fordert die vorhandenen Kräfte in den zuständigen Be-



Durchsuchungsmaßnahme bei den Bochumer Bandidos

Foto: Stephan Witte/dpa

reichen des Landeskriminalamtes nicht nur zu belassen, sondern zu verstärken. 200 bis 300 Überstunden pro Mitarbeiter sind zu viel. Eine temporäre Unterstützung taugt zur Bewältigung der Gesamtproblematik nicht.“ Zudem müsse der Zeugenschutz und der Einsatz von verdeckten Ermittlern erhalten bleiben und nicht aufgrund des Spardrucks verhindert werden.

Michael Zielasko



Stark im Team. Schnell am Unfallort

Der ADAC: Bewährter Partner der Polizei

Wenn ein Unfall passiert, ist Teamwork angesagt, und zwar zwischen allen Rettungskräften. Die Polizei ist Ansprechpartner Nummer Eins. Von ihr geht auch die Koordination komplexer Rettungsvorgänge aus. Alle Rettungspartner müssen schließlich an einem Strang ziehen. Der ADAC ist vor allem bei einer Panne oder nach einem Unfall ein verlässlicher Partner. Bei Panne und für die Räumung der Unfallstelle ist der ADAC mit seinen 1700 Gelben Engeln und zusätzlich 1 000 Straßendienstpartnern der richtige Ansprechpartner. Auch für den schnellen Transport von Verletzten steht der ADAC mit seinen 49 Hubschraubern bereit.

Die Polizei: Erste Kraft

Die Polizei ist am schnellsten an einem Unfallort. Für Menschen, die in einen Unfall verwickelt sind, sind die Vertreter der Staatsmacht ganz entscheidende Vertrauenspersonen. Wenn sie da sind, die Unfallstelle absichern und den Unfall aufnehmen, verläuft alles in geordneten Bahnen. Das ist für alle Unfallbeteiligten besonders wichtig. Aber es geht nicht nur um die rechtlichen Aspekte der korrekten Unfallaufnahme und andere hoheitliche Aufgaben der Polizei. Auch menschlich ist die Polizei Ansprechpartner Nummer Eins. Aus diesem Grund sind die Beamten auch psychologisch geschult. In Grenzsituationen schlimmer Unfälle leisten sie auch auf dieser Ebene Erste Hilfe. Sie beruhigen Beteiligte und Verletzte. Die medizinische Hilfe leisten dann Sanitäter, wie zum Beispiel das Rote Kreuz.

Nach dem Unfall: Auf den ADAC Straßendienst kann sich die Polizei verlassen

Wenn es um die Räumung von Unfallorten geht, kann sich die Polizei zu 100 Prozent auf den ADAC Straßendienst verlassen. Der Straßendienst geht bei diesem Job routiniert vor. Dies zeigt die langjährige Erfahrung und immer neue Rekorde bezüglich der Einsatzzahlen. Die Gelben Engel des ADAC und die Straßendienstpartner waren im vergangenen Jahr so stark gefordert wie nie zuvor. Nahezu die Hälfte aller Autofahrer ist über den ADAC abgesichert. Aber es profitieren nicht nur die Mitglieder von der Pannenhilfe. Der ADAC hilft wenn Hilfe benötigt wird.

Nicht nur Pannenhilfe und Abschleppen, sondern Rundumschutz

Die ADACPlusMitgliedschaft beinhaltet sämtliche Schutzbriefleistungen. Sie enthält unter anderem Abschleppen, Mietwagen oder Bahnfahrt nach Hause, Bergung, Krankenrücktransport notfalls im Spezial-Jet oder die Rückführung eines beschädigten Fahrzeugs zum Wohnort. Folgende Einsatzzahlen beeindrucken: 2010 wurden durch den ADAC 1 095 550 Abschleppmaßnahmen durchgeführt, die über die ADAC Hilfezentrale disponiert wurden.

Helfer helfen Helfern!

Der ADAC wird jährlich in rund 4,0 Millionen Fällen zu Pannenhilfe, Abschlepp- und Unfallhilfeeinsätzen gerufen. In vielen Fällen erfolgen die Hilfeleistungen gemeinsam mit Polizei, den medizinischen Rettungskräften und der Feuerwehr. Die Helfer sorgen nicht nur für die Sicherheit auf der Straße sondern auch dafür, dass schnelle Lösungen gefunden werden und

sichergestellt wird, dass der Verkehr weiter fließt. Manchmal allerdings, kommt es auch dazu, das Helfer, Hilfe benötigen wie die freiwillige Feuerwehr aus Grünbach.

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrtes ADAC-Team!

Es mag für Sie zur Selbstverständlichkeit geworden sein, Millionen von Autofahrern unterwegs ein Gefühl der Sicherheit zu geben und doch ist es für den Einzelnen immer ein großes Erlebnis, wenn man dann die Hilfe erleben darf! So geschehen in unserem Fall, am Sonntag den 08. Juli 2012 auf der A4 kurz nach Frankenberg in Richtung Chemnitz. Ich bin mit unserem Feuerwehrfahrzeug mit 7 erschöpften Jugendfeuerwehrmitgliedern, aber voller spannender Erlebnisse und einer Bronzemedaille im Landes - Jugendfeuerwehrwettkampf im Gepäck von Pirna in Richtung Vogtland gefahren, als plötzlich ein Kabelbrand im Cockpit die gesamte Mannschaftskabine des Sprinters in Rauch versetzte. Nothalt, Fahrzeugabsicherung und der Beginn von Löscharbeiten, aber auch die sichere Evakuierung unserer Kinder wurden sehr gut gemeistert. Dank eines zweiten Fahrzeuges im Konvoi konnten wir die Kinder auch sofort und sicher von der Autobahn bringen, was bei dem starken Sonntagsverkehr auch dringend nötig war.

Was dann jedoch geschah, war ein beeindruckendes Erlebnis.

Der Notruf war noch nicht lange abgesetzt, da kam uns schon ein ADAC-Engel von der Firma ELAN aus Chemnitz mit seinem LKW und brachte uns zum Stützpunkt seiner Firma. Bereits während der Fahrt war er im ständigen Kontakt mit Ihrer Zentrale bemüht unser Feuerwehrfahrzeug sofort weiter zur Feuerwache in Grünbach bringen zu dürfen. Was ihm auch gelang! Suuuper!

Im Stützpunkt umgeladen, wurden wir dann sicher und wohl versehrt nach Hause gebracht. Bereits am Nächsten Tag Mittag konnte damit das Feuerwehrfahrzeug wieder einsatzbereit den Bürgern unserer Gemeinde zur Verfügung stehen. Das ist Ihr Verdienst und der Verdienst der Mitarbeiter der Firma ELAN aus Chemnitz. Wie sie an diesem Tag, dem Wochenende des größten Motorsportereignisses in Sachsen, dem „Sachsenringrennen“ ihre Arbeit meisterten, konnten wir auf Grund der Heimfahrt und den ständig klingelnden Telefonen erahnen. Einem „Tag der höchsten Arbeitsleistung“ wie einer der beiden Fahrer immer betonte... für die Fahrer in Ihrem Auftrag sicherlich Alltag!

Vielen Dank, auch im Namen der Gemeinde Grünbach!

Mit freundlichen Grüßen

*Thomas Geigenmüller
Gemeindegewehrleiter, FF Grünbach /Vogtland*



Hier kann man nur als Schlusssatz sagen, „Wir helfen, helfen“ und gemeinsam im Team mit Polizei, Feuerwehr und Rettungskräften sind wir Stark.



ADAC

Stark im Team. Schnell vor Ort.



Wo es auf schnelle Hilfe ankommt, ist perfekte Teamarbeit gefragt. Als zuverlässiger Partner der Polizei unterstützt der ADAC die Einsatzkräfte auf der Straße und in der Luft, deutschlandweit und rund um die Uhr:

- 1.700 „Gelbe Engel“ der ADAC Straßenwacht
- 5.000 Fahrzeuge des ADAC Straßendienstes
- 49 ADAC Hubschrauber an 34 Rettungsstationen

➤ www.adac.de

GdP verlangt Sofortprogramm für niedersächsische Polizei

Am 20. Januar 2013 wird in Niedersachsen ein neuer Landtag gewählt. In Hannover regiert noch eine schwarz-gelbe Koalition unter Führung des CDU-Ministerpräsidenten David McAllister. Rund drei Monate vor dem Urnengang hat der GdP-Landesbezirk Niedersachsen für die Zeit nach der Landtagswahl ein Sofortprogramm für die Polizei gefordert. Die nächste Regierung müsse die Polizei zukunfts- und konkurrenzfähig aufstellen, sagte der GdP-Landesvorsitzende Dietmar Schilff auf einer Pressekonferenz in der niedersächsischen Hauptstadt. Die Polizei benötige ein Programm für angemessene Bezahlung und Weihnachtsgeld, rasche Beförderungen, vollständige Anrechnung der Bereitschaftszeiten, ehrliche Wertschätzung und Beteiligung der Beschäftigten sowie für ausreichend Nachwuchs, verlangte Schilff.

Hohe Haftstrafe im Bonner Salafisten-Prozess gefordert

Fast ein halbes Jahr nach der lebensgefährlichen Messerattacke auf Polizeibeamte in Bonn (DP Juni 2012) muss sich seit Anfang Oktober vor dem Bonner Landgericht ein mutmaßlicher Salafist wegen gefährlicher Körperverletzung sowie besonders schwerem Landfriedensbruch und Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte verantworten. Die nordrhein-westfälische GdP forderte für den Angeklagten die Verurteilung zu einer langjährigen Haftstrafe. Wer mit einem scharfen Messer gezielt auf Polizisten einsteche, handele in Tötungsabsicht, sagte der stellvertretende GdP-Landesvorsitzende Arnold Plickert anlässlich des Prozessbeginns: „Nur durch eine hohe Strafe setzt unser Staat ein Zeichen, dass wir uns in Deutschland von Extremisten keinen Religionskrieg aufzwingen lassen.“ Es gebe zurzeit, so mahnte Plickert, bei den Gerichten eine verhängnisvolle Entwicklung, Mordversuche gegen Polizisten nicht mehr als Mordversuch zu bewerten, weil Polizisten immer mit Angriffen von Gewalttätern rechnen müssten. Der geständige Angeklagte bereut seine Tat indes nicht. „Gelehrte sagen, wer den Propheten Mohammed beleidigt, verdiene den Tod“, wird er in der Presse zitiert. Hintergrund der Tat war eine Demonstration gegen eine Kundgebung der rechtsextremen Splittergruppe „Pro NRW“, bei der Mohammed-Karikaturen gezeigt wurden. Die Polizisten, so der Angeklagte, seien in die Sache verwickelt gewesen. K. hatte mit einem 22 Zentimeter langen Messer auf die beiden Beamten eingestochen und sie an den Oberschenkeln schwer verletzt.

GdP Bremen begrüßt Bürgerprotest für mehr innere Sicherheit

Bremer Bürgerinnen und Bürgern klagen nunmehr offen über die Vernachlässigung der inneren Sicherheit in ihrer Stadt. Eine Bürgerinitiative hat sich Anfang Oktober gegenüber der Politik in der Hansestadt Luft gemacht und ihre Sorge formuliert. Für den Bremer GdP-Vorsitzenden Horst Göbel kommt dies nicht überraschend. Die Menschen müssten nun zur Kenntnis nehmen, dass aus ihrer Polizei eine Reaktionspolizei geworden sei, die sich immer mehr aus der Fläche zurückgezogen habe. Dabei seien die Warnungen der GdP bei den politisch Verantwortlichen auf taube Ohren gestoßen. Dramatische Zahlen bei Einbrüchen und Raubüberfällen sprächen jetzt eine deutliche Sprache. Der Kampf der Bremer für höhere Investitionen in Kernbereiche wie die innere Sicherheit werde, so Göbel, von der GdP begrüßt. Nicht hinzunehmen sei aber, dass Polizeibeamtinnen und -beamte dafür selbst zur Kasse gebeten würden.

Wieder Gewalt: GdP Berlin fordert Videoüberwachung aller Hauptstadt-S-Bahnhöfe

Gleich mehrere Gewalttaten auf Berlins S-Bahnhöfen schockierten die Berliner Bevölkerung Anfang Oktober 2012. Der Druck auf die S-Bahn und den Betreiber Deutsche Bahn wuchs immens. So forderte die GdP Berlin eine lückenlose Videoüberwachung aller S-Bahnhöfe und eine Aufstockung des Aufsichtspersonals. Auch der Berliner Senat drängte auf eine Verbesserung der Sicherheitsmaßnahmen. Bisher lehnt die S-Bahn die technische Aufrüstung ab. Eine flächendeckende Erfassung der Bahnsteige mit Kameras wolle die Deutsche Bahn nicht finanzieren, schrieb die Tageszeitung „Der Tagesspiegel“. Das Berliner Boulevard-Blatt „B.Z.“ berichtete indes über ein Konzept zur Videoüberwachung und Aufzeichnung, das die Deutsche Bahn dem Berliner Senat bereits im Mai 2012 vorgelegt habe. Die zuständigen Senatsbehörden, so die B.Z. wüssten von dem Konzept jedoch nichts. Nun wolle die S-Bahn zunächst mehr Personal einsetzen, bis der Streit beendet sei. Geklärt werden müsse dabei auch, ob Videokameras an den Bahnsteigen Bilder aufzeichnen dürfen. Das hatte der Betriebsrat der S-Bahn bislang abgelehnt.

Nordrhein-Westfalen droht massiver Personalengpass

Immer mehr erfahrene Polizisten scheiden in Nordrhein-Westfalen aus



Altersgründen aus den Verkehrs- und Kriminalkommissariaten aus. Die GdP NRW warnte daher Anfang Oktober bei einer Anhörung vor dem Düsseldorf Landtag zum Personalhaushalt vor einem drohenden, massiven Personalengpass sowie der Gefahr eines enormen Wissensverlustes. Die GdP NRW rechnete vor, dass die Polizei bis 2025 zwei Drittel aller Führungskräfte des höheren Dienstes verliere. Gleichzeitig steige bis Ende des Jahrzehnts die Zahl der Pensionierungen auf über 2.000 Polizisten pro Jahr. Peter Hugo, stellvertretender Landesvorsitzender der GdP, konfrontierte die Abgeordneten mit der Forderung, die Zahl der Polizeibeamten, die durch ein Masterstudium an der Deutschen Polizeihochschule in Münster auf die Übernahme von Führungsfunktionen vorbereitet werden, auf 50 zu erhöhen. Zudem müsse die Zahl der Neueinstellungen bei der Polizei ab dem kommenden Jahr auf 1.700 steigen.

GdP-Vorschlag unterstützt: Bayerisches Umwelt- und Gesundheitsministerium lässt Warnhinweise auf Medikamentenschachteln prüfen

Das Fahren unter dem Einfluss von Medikamenten kann das Verkehrsunfallrisiko deutlich erhöhen. Verkehrsexperten empfehlen daher im Frühjahr auf dem 3. GdP-Verkehrsforum in Potsdam Medikamente in verschiedene Gefährdungsstufen zu klassifizieren und über die jeweilige Einstufung, also über unterschiedliche Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit, auf der Packung gut sichtbar zu informieren. Der Ruf der GdP nach auffälligen Warnhinweisen auf Medikamentenschachteln blieb unterdessen nicht ungehört. Man sei gleicher Auffassung, teilte das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) der GdP mit. Ministerialdirektor Michael Höhenberger hatte bereits das zuständige Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) gebeten, den GdP-Vorschlag zu prüfen. GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut begrüßte die bayerische Initiative. Vielen Fahrern, so Witthaut, sei nicht bewusst, dass sich rund die Hälfte der verschreibungspflichtigen Medikamente negativ auf die Fahrtüchtigkeit auswirke. Das Kleingedruckte auf der Packung oder der oft mit winzigen Buchstaben gedruckte Text des Beipackzettels würden zudem oft übersehen oder missachtet.

Rainer Kann neuer Landespolizeipräsident in Sachsen

Die GdP Sachsen braucht nicht länger auf die Nachbesetzung des vakanten Postens des sächsischen Landespolizeipräsi-

denten zu warten. Das Rätselraten habe ein Ende, verkündete Sachsens GdP-Vorsitzender Hagen Husgen Anfang Oktober und wünschte dem Niedersachsen Rainer Kann, dem „Neuen“, für die Mammut-Aufgabe viel Kraft und Ausdauer. Die GdP Sachsen bot ihm eine vertrauensvolle sowie sach- und fachkompetente Unterstützung und Zusammenarbeit an. Jurist Kann war bereits Polizeipräsident in Potsdam. 2011 wechselte er in das Berliner Bundesministerium des Innern zurück.

Fußballgewalt: Clubs dürfen nicht auf Verlängerung spielen

Die deutliche Warnung der Ständigen Konferenz der Innenminister- und -senatoren (IMK) an den Profifußball habe beim Ligaverband DFL offenbar alle Alarmglocken klingeln lassen, sagte der GdP-Bundesvorsitzende Bernhard Witthaut angesichts eines Ende September von der DFL ihren Mitgliedsvereinen vorgestellten Maßnahmenkataloges für mehr Sicherheit im Stadion. Witthaut: „Mit der Absicht, erweiterte Sicherheitsmaßnahmen zum Bestandteil des Lizenzierungsverfahren zu machen und Auflagen-Verstöße mit dem Entzug von Fernsehgeldern zu bestrafen, droht der Verband mit dem konkreten Griff in die Clubschatulle.“ Witthaut warnte die Vereine davor, den Beschluss über den Zehnpunkte-Katalog hinauszuzögern und auf Verlängerung spielen. Mitte Dezember treffen sich die Vereine erneut.

Höhere Sicherheitsstandards in Jobcentern gefordert

Nach der erschütternden Bluttat an einer 32-jährigen Sachbearbeiterin eines Neusser Jobcenters Ende September 2012 forderte GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut in ersten Stellungnahmen eine Überprüfung der Sicherheitsstandards in den Serviceeinrichtungen der Bundesagentur für Arbeit. Ein 52-jähriger Arbeitsloser hatte die Angestellte unvermittelt angegriffen und mit einem Messer tödlich verletzt. In den Jobcentern und Sozialämtern, so Witthaut, habe sich die Stimmung massiv verschlechtert. Die Polizei werde immer wieder zu Einsätzen gerufen, weil Kunden Mitarbeiter bedrohten. Solange es der Datenschutz zulasse, so der GdP-Bundesvorsitzende gegenüber der Nachrichtenagentur ddpf, sollten die Beschäftigten daher immer zu zweit oder zu dritt im Raum oder in einem Großraumbüro arbeiten. Alarmknöpfe müssten Standard sein, auch über eine Kamera-Überwachung müsse intensiv nachgedacht werden. Das Jobcenter als Hochsicherheitstrakt lehnte Witthaut ab. Zwei Wochen nach der Neusser Tat, so

berichtete der Kölner Stadt-Anzeiger, trat ein Kunde des Jobcenters im rheinischen Brühl die Glasscheibe der Eingangstür zu Bruch. Der erheblich alkoholisierte Mann hatte offenbar die Öffnungszeiten der Agentur nicht akzeptieren wollen.

GdP Bundespolizei: Illegale Migration steigt weiter an

Alarmiert zeigt sich die GdP Bundespolizei angesichts einer deutlichen Zunahme der illegalen Migration nach Deutschland. Sowohl die steigenden Asylbewerberzahlen als auch die erneut gestiegene Zahl von polizeilich festgestellten, illegalen Einreiseversuchen nach Deutschland belegten dies eindeutig, so der Bezirksvorsitzende Josef Scheuring in einer Pressemeldung Ende September. Aufgrund bisheriger Erfahrungen könne die Dunkelziffer bis zu zehnmal höher liegen als die festgestellten Zahlen. Scheuring: „Die europäischen Außengrenzen sind gerade an der türkisch-griechischen Grenze löchrig wie ein Schweizer Käse.“ Für die Abwehr der Terrorgefahr und der Bekämpfung der illegalen Migration mit ihren unmenschlichen Folgewirkungen sei dies katastrophal. Neben größeren Anstrengungen an der griechischen EU-Außengrenze, forderte Scheuring wirkungsvolle Binnenkonzepte.

Blitzerwarnung im Navi nicht verboten

Parlamentarier des Bundestagsverkehrsausschusses wollen, dass Blitzerwarnungen in Navigationssystemen oder auf Smartphones künftig erlaubt seien. GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut stellte in der Fuldaer Zeitung indes klar, dass weder Navigationsgeräte, noch Smartphones technische Geräte seien, deren Bestimmung es ist, Verkehrsüberwachungen anzuzeigen oder zu stören. Genau diese „Bestimmung eines Gerätes“ verlange aber die Straßenverkehrsordnung für ein Verbot. Was also nicht verboten sei, so Witthaut, könne auch nicht erlaubt werden. Der GdP-Bundesvorsitzende forderte indes eine spürbare Erhöhung der polizeilichen Präsenz auf den Straßen und Verkehrskontrollen mit Sofortbelehrung. Das wirke deutlich stärker als der blasse Brief, gefüllt mit einem Überweisungsträger. Witthaut kritisierte das mittlerweile inflationäre Melden von polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen über das Radio. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung, sagte der GdP-Bundesvorsitzende, sei kein lustiges Gesellschaftsspiel, bei dem Raser versuchen sollen, die Polizei auszutricksen.

Michael Zielasko



„Männer machen das Gleiche, aber anders“

Interview mit dem Kita-Forscher Holger Brandes

Ausgehend von dieser Untersuchung startete die zuständige Ministerin Kristina Schröder das vom Europäischen Sozialfonds unterstützte Programm „Mehr Männer in Kitas“. Im Rahmen dieser Initiative sollen Kindertageseinrichtungen in 16 Modellregionen innovative Ideen entwickeln, um den Anteil männlicher Erzieher zu steigern. Grundlage ist die Überlegung, dass schon in frühpädagogischen Institutionen wichtige Weichenstellungen für die künftige Entwicklung von Kindern getroffen werden. Auch aus Gründen der Prävention sei es von zentraler Bedeutung, dass Jungen und Mädchen von Männern und Frauen gemeinsam erzogen werden. Das von der Bundesregierung mit 15 Millionen Euro unterstützte Projekt ist auf drei Jahre angelegt (2011 bis 2013).

Thomas Gesterkamp befragte den Kitaforscher Prof. Dr. Holger Brandes zum Thema.

Herr Brandes, brauchen Kinder „Mehr Männer in Kitas“?

Ja – einfach schon deshalb, weil es nur wenige Männer in Kitas gibt. Die Auffassung, nach der frühe Kindererziehung Frauensache sei und Männer bestenfalls für ältere Kinder gebraucht werden, entspricht weder dem heutigen Geschlechterverhältnis noch dem ak-

„Männliche Fachkräfte in Kindertagesstätten“ heißt eine empirische Studie, die die Katholische Hochschule für Sozialwesen Berlin gemeinsam mit dem Heidelberger Forschungsinstitut Sinus Sociovision 2010 vorgelegt hat. Die Expertise im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend stellte unter anderem heraus, dass der Anteil der männlichen Erzieher am Fachpersonal in Kindertagesstätten bei unter drei Prozent liegt. Die durchgeführten Befragungen kamen zu dem Ergebnis, dass Träger, Pädagogen und Eltern eine Steigerung des Männeranteils für wünschenswert halten.

tuellen Erkenntnisstand über kindliche Entwicklung. Kindgemäße Erziehung setzt insbesondere Feinfühligkeit, Fürsorglichkeit und Dialogfähigkeit sowie Sensibilität für individuelle Entwicklungsbesonderheiten von Kindern voraus. Dies sind geschlechtsunabhängige Qualitäten, die nicht biologisch begründet sind, sondern im Lebenslauf und in professioneller Ausbildung erlernt werden.

Machen Erzieher im beruflichen Alltag etwas anders als Erzieherinnen?

Es spricht viel dafür, dass – wie in anderen Berufen – Männer zwar das Gleiche machen wie Frauen, aber in einer etwas anderen Weise. Wir haben auch Hinweise darauf, dass zum Beispiel Väter in der Erziehung ihrer Kinder mehr als Herausforderer wirken, während Mütter stärker bindungsorientiert handeln. Ob sich dies auch in der professionellen Erziehung auswirkt, ist noch nicht belegt. Bisher wissen wir wissenschaftlich abgesichert kaum etwas über tatsächliche Unterschiede im professionellen pädagogischen Handeln. Hier hilft es wenig, Erzieherinnen und Erzieher zu befragen und noch weniger können die Kinder hierzu aussagen. Es geht nämlich um weit mehr, als dass Männer Fußball spielen und Frauen Zöpfe flechten – es geht um die kleinen und meist subtilen Unterschiede in der Interaktion zwischen Erwachsenem und Kind. Zwar reagieren Kinder häufig begeistert auf Männer in Kitas, aber das kann einfach damit zusammenhängen, dass diese so selten und außergewöhnlich sind. Insgesamt gibt es in Deutschland wie auch weltweit eine Forschungslücke, weil bislang einfach kaum Männer für eine Vergleichsstudie zur Verfügung standen. Erst jetzt sind wir dabei, mit Hilfe von

Reise & Erholung

wasser craft
rafting canyoning stand

Sommer Abenteuer bei uns
TOP ANGEBOT
Canyoning & Raftingtour,
1x grillen am Lagerfeuer und
2 UF / Pension DU-WC
Preis pro Person ab € 155,-

office@rafting-osttal.at
www.rafting-osttal.at
Telefon: 0943 5252 4721

Ostsee
Exkl. FeWo. in neuem Haus in Sierksdorf, 60-90 m², EBK, direkte Strandlage, Seeblick, Hansapark, auch f. Gruppen, Erm. Kollegenpreise.
Tel.: 045 63/7021, Ostsee@gmx.info
www.ostseeferienwelt.de

Nordfriesland (dän. Grenze), Nähe Sylt, 4*/-3*-NR-FeWo., 2-4 Pers., ab 37,- €, 0 46 63/71 96,
www.nf-fewo.de

MAURITIUS > EXKLUSIV <
Kollege bietet lux. App. u. Bung-Anlage am Strand ab 76,- € p. P./Tag/inkl. HP. Tel. 0 21 58/40 08 05, Fax 40 46 71
www.mauritius-traumvilla.de

Bayerischer Wald, komf. FeWo**** v. Kollegen ab 2 Pers., ab 30 €/Tag, 9348 5 Rimbach, Tel./Fax: 0 99 41/7118, www.ferienwohnung-gammer.de

Franken, bei Bamberg, walddreiche Gegend, Lift, Angeln, eigene Metzgerei, Menüwahl, 75 Betten, DU/WC/TV, HP 5 Tage ab 139,- €. Zur Sonne, 96126 Pfaffendorf, Tel. 0 95 35/2 41, Prospekt

Fehmarn/Ostsee
2-Raum-FeWo. für 4 Pers., am Südstrand, 50 m z. Promenade, Kabel-TV
Preise gem. Saison
Telefon: 040/6784581
www.fehmarn4family.de

Zittauer Gebirge – Kurort Jonsdorf
CZ/PL-Grenze, Ferienchalet Heidehof, Zollkollege bietet komf. Fewos für 2-6 Pers. in schöner Jugendstilla, Fahrradverleih
Fam. Zein, Tel.: 03 58 44/7 27 23
www.heidehof-jonsdorf.de

Werbung gibt's an jeder Ecke. Blut nicht.

SPENDE BLUT
BEIM ROTEN KREUZ

Termine und Infos 0800 11 949 11 oder www.DRK.de



Videobeobachtung das konkrete Erziehungsverhalten von Männern und Frauen in Kitas systematisch zu vergleichen. Da diese im Auftrag des Bundesfamilienministeriums durchgeführte Untersuchung aber noch nicht abgeschlossen ist, gibt es noch keine endgültigen Ergebnisse.

Welche Bedeutung hat es für die weitere Sozialisation und Bildung von Kindern, wenn Männer verstärkt als Erzieher tätig sind?

Auch hierzu gibt es bislang keine aussagekräftige Forschung. Wir wissen lediglich, dass Kinder im Alter zwischen drei und sechs Jahren in hohem Maße an Geschlechtsunterschieden interessiert sind und sowohl untereinander wie im Umgang mit Erwachsenen sehr hierauf achten. Es ist auch belegt, dass Kinder davon profitieren, wenn sie Väter haben, die sich in der Erziehung engagieren. Aber dies kann damit zusammenhängen, dass solche Väter häufig mit engagierten Müttern liiert sind. Vielfach wird angeführt, dass insbesondere Jungen in ihrer Entwicklung darunter leiden, wenn sie in ihren ersten Lebensjahren nur von Frauen (al-

leinerziehenden Müttern, Erzieherinnen, Lehrerinnen) umgeben sind und dies die Ursache für zunehmende Bildungsrückstände und Verhaltensauffälligkeiten von Jungen sei. Aber auch das ist bestenfalls

Es spielt eine Rolle – das zeigt sich bei aller Vorläufigkeit einer solchen Aussage bereits in unserer Untersuchung: In fast allen unseren Videoaufnahmen gibt es Schlüsselszenen, wo etwa die Auswahl



Männer in Kitas – heute noch eher exotisch. Hier in der integrativen Kindertagesstätte „Kinderland“ in Halle (Saale). Foto: Waltraud Grubitzsch/dpa

eine plausible Annahme – an eindeutigen Forschungsbelegen fehlt es hier ebenfalls.

Muss man daraus schließen, dass das Geschlecht der Fachkräfte gar keine Rolle spielt?

des Spielmaterials wie auch der Umgang hiermit deutlich sowohl vom Geschlecht der Fachkräfte beeinflusst sind als auch vom Geschlecht des Kindes. Hier kommt es zu einem manchmal sehr intensiven Austausch über Vorlieben oder Nei-

Anzeige



Habichtswald-Klinik • Wigandstr. 1 • 34131 Kassel • www.habichtswaldklinik.de • info@habichtswaldklinik.de

... wieder Atem schöpfen



Habichtswald-Klinik

Fachklinik für Psychosomatik, Onkologie und Innere Medizin Kassel - Bad Wilhelmshöhe.

In Mitten Deutschlands am Fuße des größten Bergparks Europas mit Herkules und Schloss Wilhelmshöhe sowie in direkter Nachbarschaft zu einer der schönsten Thermen liegt die Habichtswald-Klinik.

In ihrem Selbstverständnis als Klinik für Ganzheitsmedizin arbeitet die Habichtswald-Klinik auf der Ebene einer integrativen Betrachtung von Körper, Seele und Geist in einer Synthese aus Schulmedizin, Naturheilverfahren und komplementärer Therapien. Die Klinik hat einen Versorgungsvertrag nach § 111 und ist nach § 30 GWO als beihilfefähig anerkannt.

Bei den Gesetzlichen Krankenkassen ist die Habichtswald-Klinik als Rehabilitationsklinik anerkannt, bei den privaten Krankenversicherungen als „Gemischte Einrichtung“ die auch Akutbehandlungen gemäß OPS 301 durchführt. Die Beihilfestellen rechnen mit der Klinik den allgemeinen niedrigsten mit den Sozialversicherungsträgern vereinbarten pauschalen Pflegesatz ab.

Spezielle Behandlungskonzepte zu

- Burn-out Symptomatik
- Tinnitus, Schwindel und Lärmschäden
- depressiver Erschöpfung
- Angstsymptomatik
- Traumatherapie
- Missbrauch von Suchtmitteln
- onkologischen und internistischen Erkrankungen

Kostenloses Service-Telefon: 0800 890 110 Telefon Aufnahmebüro: 0561 3108-186, -622



Zur Person

Professor Dr. Holger Brandes ist Professor im Lehrgebiet Psychologie an der Evangelischen Hochschule für Soziale Arbeit in Dresden. In einem laufenden Forschungsprojekt beschäftigt er sich mit dem Thema Männer in Kindertagesstätten.

Zum Thema

Nach wie vor ist der Anteil der Männer, die beruflich in der Kindertagesbetreuung tätig sind, relativ gering – allerdings zog es in den letzten Jahren etwas mehr Män-



Foto: Privat

ner in diesen Beruf. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) anlässlich des Boy's Day am 26. April 2012 mitteilte, waren im März 2011 in Deutschland gut 3,6 Prozent der Beschäftigten in der Kindertagesbetreuung männlich. Damit waren rund 16.700 Männer unmittelbar mit der pädagogischen Betreuung von Kindern in einer Kindertageseinrichtung befasst oder als Tagesvater aktiv. Gegenüber März 2007 ist das eine Steigerung um 50 Prozent. Damals lag der Anteil noch bei 2,9 Prozent.

gungen, die geschlechtsstereotypen Orientierungen entsprechen. Aber es zeigt sich auch, dass gerade in solchen Szenen die Erzieher und Erzieherinnen eher unreflektiert handeln und nicht nach professionellen Standards. Es gibt also Unterschiede, diese sind aber nur punktuell sichtbar und den Akteuren häufig nicht bewusst. Und welche Rolle solche Szenen für die Kinder und deren sich entwickelnde Geschlechtsidentität spielen, wissen wir überhaupt noch nicht. Was wir lediglich sagen können, ist, dass es Hinweise

auf Unterschiede gibt und dass Kinder ganz generell an solchen Unterschieden lernen. Und dies gilt gleichermaßen für Jungen wie für Mädchen. Was die Kinder aber im Einzelnen dabei lernen und welche Bedeutung dies für ihr späteres Leben hat, ist noch weitgehend unklar.

Weicht die Selbstdefinition männlicher Erzieher von der der Erzieherinnen ab?

Es gibt große individuelle Unterschiede zwischen den männlichen Erziehern – wie es auch unterschiedliche Erzieherinnen

gibt. Das macht es schwierig, verallgemeinernde Aussagen zu treffen. Ich stelle aber häufig fest, dass Männer als – immer noch – Exoten in diesem als weiblich geltenden Beruf nicht umhin kommen, sich bewusst mit ihrer Männlichkeit auseinander zu setzen, während Erzieherinnen eher selten über ihre jeweils spezifische Weiblichkeit und deren Auswirkung auf die Kinder nachdenken. Männer, die in diesen Beruf gehen, wägen diesen Schritt zumeist sehr intensiv ab und wissen, dass sie sich kritischen Nachfragen von ande-

Kapitalmarkt

Extra günstig vom Spezialisten anrufen und testen.

0800 - 1000 500
Free Call

Wer vergleicht, kommt zu uns, **seit über 35 Jahren.**

Beamtendarlehen supereffektiv
5,27% effektiver Jahreszins*
Laufzeit 7 Jahre

- Umschuldung: Raten bis 50% senken
- Beamtendarlehen ab 10.000 € - 125.000 €
- Baufinanzierungen günstig bis 120%

AK FINANZ
Kapitalvermittlungs-GmbH
E3, 11 Planken
68159 Mannheim
Fax: (0621) 178180-25
Info@AK-finanz.de

www.AK-Finanz.de

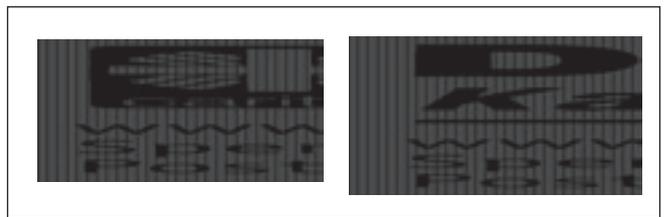
***Spezialdarlehen: Beamte / Angestellte ö.D.**
Außerst günstige Darlehen z.B. 30.000 € Sollzins (fest gebunden) 5,15%, Lfz. 7 Jahre, mtl. Rate 426 € effektiver Jahreszins 5,27%, Bruttobetrag 35.784 € Sicherheit: Kein Grundschuldentwurf, keine Abtretung, nur stille Gehaltsabtretung, Verwendung: z.B. Modernisierung rund ums Haus, Ablösung teurer Ratenkredite, Möbelkauf etc. Vorteile: Niedrige Zinsen, feste Monatsrate, Sondertilgung jederzeit kostenfrei, keine Zusatzkosten, keine Lebens- Renten oder Restschuldversicherung.

Hypotheken, Beamten- u. Angestelltendarlehen
Forwarddarlehen, Ratenkredite
Lösen Sie teure Kredite ab und senken Sie die monatlichen Kosten.
Individuelle Beratung und beste Konditionen vermittelt:
IFS Hans-Joachim Janke
Königswall 1 • 44137 Dortmund
www.ifs-janke.de • Tel. 02 31/9 14 51 45

BARGELD noch HEUTE!
Tel. 02 01/22 13 48
Seit 1980 vermittelt PECUNIA GmbH Kredite von 1000–100000 €.

- Laufzeit bis 240 Monate
- ohne Auskunft bis 10000 €

 45127 Essen Gänsemarkt 21
www.pecunia-essen.de



Beamtenkredite für Beamte auf Lebenszeit, Beamte auf Probe und Tarifbeschäftigte im Öffentlichen Dienst

www.kredite-fuer-beamte.de

oder fordern Sie Ihr persönliches Angebot telefonisch an unter 0800-500 9880

Sonderdarlehen zu 1a-Konditionen!
www.1a-Beamtendarlehen.de
Nutzen Sie Ihren Status als Beamter, Angestellter oder Arbeiter im ÖD

0800-0404041
Jetzt gebührenfrei anrufen & unverbindlich informieren

Mehrfachgeneralagentur Finanzvermittlung
Andreas Wendholz
Prälat-Höing-Str. 19 • 46325 Borken-Weselo



ren Männern aussetzen. Ihnen geht es vermutlich nicht viel anders als den ersten Frauen, die in sogenannte Männerberufe eingedrungen sind.

In den Medien kursieren Zerrbilder und Klischees, Männer in Erziehungsberufen werden dort als Alleskönner und Tausendsassas dargestellt. Muss das sein?

Das ist, glaube ich, tatsächlich ein Zerrbild, das den besonderen Gesetzmäßigkeiten unserer Medienlandschaft geschuldet ist. Solche Alleskönner gibt es nicht – höchstens in der Phantasie von Kindern und dann ist es vermutlich hilfreich, wenn sie an lebendigen Vorbildern erfahren, wo auch Männer an ihre Grenzen kommen und welche individuell unterschiedlichen Stärken und Schwächen sie haben. Aber richtig daran ist, dass der Erzieherberuf generell eine hohe Vielseitigkeit erfordert – dies gilt aber für Männer wie Frauen gleichermaßen.

Haben weibliche Fachkräfte Grund, über solche Zerrbilder irritiert oder gar gekränkt zu sein?

Sie hätten Grund dazu, wenn damit ihre Leistung entwertet würde. Aber darum geht es aus meiner Sicht ja überhaupt nicht. Es geht weder darum, dass Männer Dinge machen würden, die Frauen nicht könnten. Es geht auch nicht um gut oder schlecht, sondern bestenfalls um anders und darum, die Gleichwertigkeit der Geschlechter nicht ausgerechnet dort zu begrenzen, wo es um die Entwicklung der Kinder und damit eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben in der Gesellschaft geht.

Sie sind beteiligt an der Aufwertung und „Akademisierung“ des Erzieherberufes, bauen an Ihrer Hochschule einen entsprechenden Studiengang auf. Wird das zu einer besseren Bezahlung und zu einem höheren Männeranteil führen?

Die Aufwertung und bessere Bezahlung dieser Tätigkeit ist eine grundsätzliche Frage und gänzlich unabhängig vom Geschlecht der Fachkräfte. Auch die schrittweise Umstellung der Ausbildung auf Hochschulniveau ist unabhängig hiervon und hat mehr damit zu tun, dass wir

zunehmend erkennen, welche Schlüsselrolle Erziehung und Bildung in den ersten Lebensjahren der Kinder zukommt und dass die hierbei zu leistende pädagogische Arbeit höchst anspruchsvoll ist und einer wissenschaftlichen Fundierung bedarf. Dass diese Fragen im Zusammenhang mit der Diskussion um männliche Erzieher aufgeworfen werden, zeigt, dass es in Sachen Geschlechtergerechtigkeit oder Gender Mainstreaming noch einiges zu tun gibt. Nach meinem Eindruck spielen solche Fragen für junge Männer, die in diesen Beruf einsteigen, eher eine untergeordnete Rolle. Viel wichtiger ist für sie, dass sie nicht in ihrer Männlichkeit hinterfragt werden. Ob wir mehr junge Männer für diesen Beruf gewinnen, wird meines Erachtens deshalb auf längere Sicht davon abhängen, wie sich das öffentliche Bild von Männern und Männlichkeit entwickelt und ob es gelingt, dieses nachhaltig um Qualitäten wie Feinfühligkeit, Sensibilität, Fürsorglichkeit und Pflegefähigkeit zu erweitern.

Die Fragen stellte Thomas Gesterkamp.

Anzeige



Wenn Sie den **kleinen Unterschied behalten** möchten, sollten Sie jetzt handeln.

Nur noch bis zum 20. Dezember 2012 gibt es bei Versicherungen den kleinen Unterschied: Ab diesem Zeitpunkt schreibt der Gesetzgeber Tarife vor, die für Mann und Frau gleich sind. Oft sind aber die jetzt noch gültigen Tarife günstiger. Wir beraten Sie gern, wie Sie sich Ihre Vorteile sichern können.

SIGNAL IDUNA Gruppe
Unternehmensverbindungen Öffentlicher Dienst
Joseph-Scherer-Straße 3, 44139 Dortmund
Telefon (0231) 1 35-25 51
polizei-info@pvag.de

SIGNAL IDUNA 
gut zu wissen



2013 – Alle Termine im Griff ...

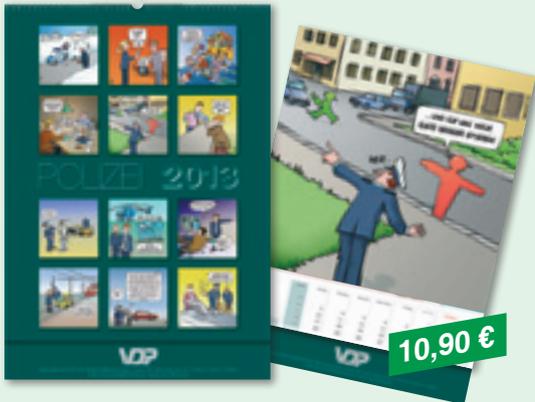
... mit dem VDP-Kalenderprogramm



4,20 €



4,50 €



10,90 €

Polizeiterminer 2013

Ein Terminer der Spitzenklasse im Format 17 x 23 cm. Speziell auf den Bedarf der Polizei zugeschnitten!

- Übersichtliches Kalendarium
- Dreimonatsübersicht auf jeder Doppelseite
- Strapazierfähiger Umschlag
- Hochwertige Verarbeitung
- Elegantes Outfit

Polizeikalender 2013

Der Taschenkalender im praktischen DIN-A6-Format (10 x 14 cm).

- Jahrbuch und Nachschlagewerk in einem
- Zahlreiche Übersichten und Tabellen
- Wie immer mit dem bewährten „Polizei-ABC“
- Weitere redaktionelle Beiträge zu den Themen „Die neuen Fahrerlaubnisklassen“ und „Die Entwicklung des Fahrpersonalrechts“

Cartoon-Wandkalender Polizei 2013

Seit mehr als 25 Jahren lädt der beliebte Cartoon-Wandkalender im Format 40 x 50,4 cm zum Schmunzeln ein.

- 12 großformatige farbige Cartoons zu „polizei(un)typischen“ Situationen
- Versehen mit einer Wire-O-Bindung, sodass Sie Blatt für Blatt umschlagen können
- Ideal als Geschenk zu Weihnachten und zum Jahreswechsel – nicht nur für Polizeibeschäftigte

Unsere Kalender zum Sonderpreis!

Paket 1:

Alle 3 Kalender
zusammen für nur

17,50 €

Paket 2:

Polizeiterminer und
Polizeikalender für nur

7,50 €



Tipp: Alle Preise zuzüglich Versandkosten von 3,50 €, die ab einem Auftragswert von 50,00 € entfallen. Sparen Sie Geld, indem Sie sich einer Sammelbestellung bei der Gewerkschaft der Polizei (GdP) oder Ihrer Dienststelle anschließen – oder organisieren Sie selbst eine Sammelbestellung mit Ihren Kolleginnen und Kollegen. Buchhandelsbestellungen sind nicht möglich.



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH Buchvertrieb

Forststraße 3a • 40721 Hilden • Tel.: 0211/7104-212 • Fax: -270 • E-Mail: vdp.buchvertrieb@VDPolizei.de • www.VDPolizei.de

Intensiver Meinungsaustausch



Anfang Oktober 2012 fand in der GdP-Bundesgeschäftsstelle in Berlin ein weiteres Forum für die GdP-Vorsitzenden der Haupt- und Gesamtpersonalräte in der Polizei statt. Ein umfangreiches Programm wurde unter Leitung des stellvertretenden GdP-Bundesvorsitzenden, Jörg Radek, abgearbeitet. Suchtgefahren, Auslandseinsätze und die Personalgewinnung standen im Mittelpunkt des intensiven Meinungsaustausches.

Auch zwei Gastreferenten waren eingeladen. Dieter Senges, Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) „Suchtberatung in der Polizei“ hatte die Aufmerksamkeit anlässlich der Tagung der BAG im Mai 2012 in Königswinter auf die BAG und auch auf sich gelenkt. So war dann auch schnell die Idee geboren, Kollegen Senges zum Forum einzuladen. Die BAG versteht sich als Hilfe zur Selbsthilfe.

Kein Alkohol im Dienst

Kollege Senges, seit 2010 BAG-Vorsitzender, erläuterte die Entstehung und Arbeitsmöglichkeiten der BAG. Schön



Situationsbericht: GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut berichtete über derzeitige politische, aber auch innergewerkschaftliche Aktivitäten. Foto: MiZI

und wünschenswert wäre es, wenn unter Mitwirkung der Gewerkschaften und der Personalräte das bereits vorhandene Netzwerk weiter ausgebaut würde. Sucht-

Blick in die Runde des Forums der GdP-Vorsitzenden der Haupt- und Gesamtpersonalräte in der Polizei. Foto: MiZI

gefahren seien vielfältig. Dabei sei das wohl am stärksten missbrauchte Suchtmittel der Alkohol. Es sei allgemein bekannt, dass das Suchtverhalten die Sicherheit bei der Arbeit beeinträchtigt, zu Fehleinschätzungen führe und das Risiko in der Zusammenarbeit erhöhe.

Leider sei die Suchtberatung in den Ländern so vielfältig organisiert wie die Länder selbst. Hier wünsche er sich eine bundesweite Einheitlichkeit.

In einer intensiven Diskussion kristallisierte sich die Forderung heraus, dass im Dienst grundsätzlich kein Alkohol zugelassen werden dürfe.

Im Anschluss gab GdP-Bundesvorsitzender Bernhard Witthaut in einem gewerkschaftspolitischen Situationsbericht einen Überblick über die derzeitigen politischen, aber auch innergewerkschaftlichen Aktivitäten. Es



folgte ein reger gegenseitiger Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Aber auch eine IST-Bestandsermittlung über Initiativen zur Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf war Gegenstand der Tagesordnung.

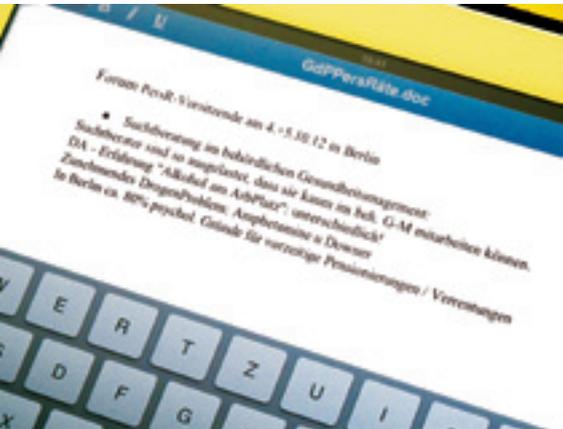
Auslandseinsätze

Rainer Kann, Leiter der Geschäftsstelle Internationale Polizeimissionen (AG IPM) und des Referats Internationale Grenzpolizeiliche Angelegenheiten im Bundesministerium des Innern erläuterte dem Personalratsforum die aktuelle Lage der Auslandseinsätze der deutschen Polizei, Veränderungen sowie neue Missionen und Entwicklungen in 2012. Am internationa-



Dieter Senges (l.), Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) „Suchtberatung in der Polizei“ im Gespräch mit dem stellvertretenden GdP-Bundvorsitzenden Jörg Radek.

Foto: MiZI



Eines der Top-Themen des GdP-Personalräteforums: Suchtberatung im behördlichen Gesundheitsmanagement. Foto: MiZI

len Engagement seien mit Stand vom 4. Oktober 2012 insgesamt 345 Polizistinnen und Polizisten beteiligt. Kann führte die Voraussetzungen für deutsches polizeiliches

Engagement in mandatierten Friedensmissionen detailliert aus. Auch an seinen Vortrag schlossen sich intensive Diskussionen an.

Kernforderung bleibt bestehen

Jörg Radek referierte über die Personalentwicklung und -gewinnung in der Polizei unter Berücksichtigung der de-

mografischen Entwicklung. Anschließend debattierten die Teilnehmer noch über die Folgen der Föderalismusreform. Man war sich einig darüber, dass die Auseinanderentwicklung der Länder und des Bundes beendet werden müsse und eine bundesweit einheitliche Besoldung, Versorgung, Ausbildung und Arbeitszeit weiterhin eine Kernforderung der GdP bleibe.

Horst Müller

Anzeige

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel.
Händler- und Produktinfos unter:
www.tasmaniantiger.info

URTEIL

Versetzung wegen Verwaltungsreform

Wenn eine Verwaltungsreform durchgeführt wird, kann sich für den Dienstherrn/Arbeitgeber die Notwendigkeit ergeben, die vorhandenen Mitarbeiter anders als bisher einzusetzen. Dann ist die örtliche Versetzung eines Mitarbeiters erforderlich. Deshalb erfordert eine solche Regelung nach billigem Ermessen eine Abwägung der wechselseitigen Interessen.

Werden im Zuge einer Verwaltungsreform qualifizierte Arbeitsaufgaben verlagert, besteht regelmäßig ein berechtigtes Interesse des Arbeitgebers, diese Aufgaben an einem neuen Arbeitsort weiter

durch das eingearbeitete Personal wahrnehmen zu lassen. Dieses Interesse des Dienstherrn/Arbeitgebers an der Versetzung ist abzuwägen gegen das Interesse des Arbeitnehmers an einer Weiterbeschäftigung am bisherigen Arbeitsort. Macht der Arbeitnehmer geltend, es gebe eine Möglichkeit der Weiterbeschäftigung am bisherigen Arbeitsort, ist der Arbeitgeber/Dienstherr verpflichtet, dieses zu prüfen und es gegebenenfalls in die Abwägung der wechselseitigen Interessen mit einzu beziehen

Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 17.8.2011 – 10 AZR 202/10 –

RA Dr. Otto



Internationaler Tag gegen Gewalt an Frauen

Alljährlich findet am 25. November der Internationale Tag zur Beseitigung von Gewalt gegen Frauen statt.

Seit 1981 organisieren Menschenrechtsorganisationen jährlich am 25. November Veranstaltungen, um auf die noch immer anhaltende Gewalt an Frauen und Mädchen aufmerksam zu machen. 1999 wurde der Tag offiziell von den Vereinten Nationen aufgegriffen.

Als Leiterin der AG „Häusliche Gewalt“ der Frauengruppe der Gewerkschaft der Polizei möchte ich den Anlass nutzen, innerhalb unserer GdP auf das Thema mit einem indischen Zitat aufmerksam zu machen: „Schlage einen Ochsen bei jeder zweiten Furche und eine Frau jeden zweiten Tag“.

Misshandlungen durch Ehemann, Freunde oder Lebenspartner gehören für viele Frauen und ihre Kinder auch in der

Bundesrepublik zum Alltag. Rund 25 Prozent aller Frauen in Deutschland haben bereits Formen körperlicher oder sexueller Gewalt oder beides durch aktuelle und frühere Beziehungspartner erlebt. Einkommen, Bildung oder Alter sind dabei völlig belanglos.

Häusliche Gewalt hat vielfältige Erscheinungsformen: Sie reichen von subtilen Formen der Gewaltausübung durch Verhaltensweisen, die Bedürfnisse und Befindlichkeiten der Geschädigten/des Geschädigten ignorieren, über Demütigungen, Beleidigungen und Einschüchterungen sowie psychischen, physischen und sexuellen Misshandlungen bis hin zu Vergewaltigungen und Tötungen. Häusliche Gewalt ist kein eigener Straftatbestand. In Frage kommen zahlreiche Straftatbestände, die im Zusammenhang mit häuslicher Gewalt ein polizeiliches Tätigwerden von Amts

wegen erfordern, denn häusliche Gewalt ist nie Privatsache.

Dementsprechend müssen die polizeilichen Sachbearbeiterinnen/-bearbeiter über ein breites Wissen der einzelnen Straftatbestände verfügen. Zudem ist eine umfangreiche, teilweise langwierige Ermittlungsarbeit notwendig, um den Tätern ihre Taten zu beweisen. Einzige Zeugen sind oftmals traumatisierte und verängstigte Opfer, die oftmals ihre Aussagen zurückziehen.

Personalknappheit in den Dienststellen, die Zunahme der Strafanzeigen sowie daraus entstehender Zeitdruck führen zu einer zunehmenden Demotivation bis hin zu Arbeitsausfällen aufgrund von stressbedingten Krankheiten unserer Kolleginnen und Kollegen.

Die AG „Häusliche Gewalt“ arbeitet zurzeit an einem Positionspapier, das die Forderung nach einheitlichen Standards für die Bearbeitung von Häuslicher Gewalt, die Definition für den Tatbestand in der Polizeilichen Kriminalstatistik aber auch die Benennung von Belastungs- und Entlastungsmöglichkeiten unserer Kolleginnen und Kollegen enthält. **Christiane Kern**

Anzeige

Meine Empfehlung: Jetzt mit 0 Aufwand zum 0 Gebühren-Konto wechseln.



SpardaGiro
mit Kontowechselservice

0 Gebühren
Aufwand
Komma nix
wechseln!

Sparda-Banken
freundlich & fair

Kundenmonitor® Deutschland 2012
Platz 1
Sparda-Banken (Platz 1 von 1969-2012)
Kundenzufriedenheit
bei Banken und Sparkassen
unter 8 ausgewiesenen Instituten

Sie wechseln, wir kümmern uns darum: Von der Auflösung Ihres bisherigen Kontos über alle Daueraufträge bis hin zu sämtlichen Benachrichtigungen – schnell, reibungslos und selbstverständlich kostenlos. www.sparda.de

Lohn-/Gehalts-/Rentenkonto für unsere Mitglieder bei Erwerb eines Genossenschaftsanteils in Höhe von 52,- Euro mit attraktiver Dividende.

X Ja, ich will mit 0 Aufwand zum 0 Gebühren-Konto. Bitte senden Sie mir Informationen.

Der Weg zu den Sparda-Banken ist einfach:
Coupon ausfüllen und einsenden an die Serviceagentur der Sparda-Banken, Postfach 108, 66781 Wadgassen, Fax 0 68 34 / 94 20-45

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

Telefon (tagsüber)

ÖD 11



Demokratie und Teilhabe

JUNGE GRUPPE (GdP) zu Gast bei gleichnamiger Fachkonferenz der JUSOS

Anfang September 2012 folgten die Bundesjugendvorsitzende Sabrina Kunz und der Bundesjugendleiter Torsten Rohde der Einladung zur Fachkonferenz „Demokratie und Teilhabe“ der JUSOS nach Stuttgart. Bereits der Ort der Veranstaltung schien den Gästen nicht zufällig gewählt und ließ auf eine interessante Diskussionsrunde schließen.

Im Rahmen des Workshops „Grenzen überschreiten, Ketten sprengen? Ziviler Ungehorsam zwischen Legitimität und Legalität“ sahen sich die beiden GdP-Vertreter von Beginn an einer Vielzahl von interessanten und brisanten Fragen ausgesetzt. Im Verlaufe der überwiegend sehr sachlich geführten Diskussion standen immer wieder zwei Aspekte im Mittelpunkt:

Die Frage nach dem Selbstverständnis von Blockadeaktionen zur Verhinderung faschistischer Demonstrationen und die nach einer individuellen Kennzeichnung von Polizeibeamtinnen und -beamten. Im gesamten Gesprächsverlauf zeigte sich, wie stark das Bedürfnis junger Menschen ist, nationalsozialistischem Gedankengut entgegenzutreten. Warum diesem einer Menschen verachtenden Ideologie zugeneigtem Teil der Bevölkerung das Grundrecht der Versammlungsfreiheit zusteht, ist emotional sehr schwer nachzuvollziehen. Von daher war es den geladenen GdP-Vertretern ein starkes Anliegen, die komplizierte Situation von Polizeibeamten und -beamtinnen darzustellen. Denn sie sind es, die in Ausübung ihres Berufes für die Gewährleistung der Versammlungsfreiheit eintreten und dann häufig als Kollaborateur der Rechten verunglimpft werden. Hier zeigten die poli-

tischen Jugendvertreter große Aufmerksamkeit und gaben der Bundesjugendvorsitzenden Recht, dass es grob fahrlässig wäre, aus der polizeilichen Begleitung und Durchsetzung verwaltungsrechtlich genehmigter Versammlungen die private Auffassung der Kollegen und Kolleginnen abzuleiten. „Gewalt gegen Polizeibeamte und -beamtinnen ist nicht nur Gewalt gegenüber dem Staat, sondern auch Gewalt gegenüber dem Menschen in Uniform, dessen Familie und Freunden. Hier dürfen keine Grenzen überschritten werden“, kommentierte Sabrina Kunz die Beispiele

ten im Amt zu verschließen, dass die jugendgewerkschaftliche Position sich nicht für eine individuelle Kennzeichnung von Einsatzeinheiten, Spezialkräften und Polizisten und Polizistinnen innerhalb einer besonderen Gefährdungslage aussprechen werde.

Ihrer Meinung nach dürfe die Diskussion um dieses Thema nur zugunsten einer Kennzeichnung geführt werden, wenn die Gefährdung von Polizisten und Polizistinnen gänzlich auszuschließen sei, der Aufwand einem entsprechenden Zu-



Sabrina Kunz (re.) und Torsten Rohde (li.) zusammen mit dem stellv. Bundesvorsitzenden der JUSOS, Matthias Ecke.

Foto: JG

von gewalttätigen Ausschreitungen bei polizeilichen Großeinsätzen rund um das Bündnisprojekt „Dresden Nazifrei“. Im Wechselspiel mit dem Thema Ziviler Ungehorsam wurde immer wieder die Frage nach der individuellen Kennzeichnung von Polizisten und Polizistinnen aufgeworfen. Die Bundesjugendvorsitzende zeigte den Teilnehmern und Teilnehmerinnen auf, dass auch dieses Thema nicht pauschal beantwortet werden könne und zwingend einer differenzierten Betrachtung zu unterziehen sei. Sie verdeutlichte, ohne die Augen vor bestehendem Fehlver-

halten gegenüberstehe und andere Maßnahmen nicht greifen würden. „Die Letztentscheidung über die Ausgestaltung einer individuellen Kennzeichnung sollte den Gewerkschaften und Personalvertretungen obliegen. Von politischer Willkür geprägte Entscheidungen sind an dieser Stelle fehlplatziert. Trotzdem gilt es das Bestehende zu überprüfen und sich gegebenenfalls auf die Suche nach neuen Ansätzen und Lösungen zu begeben, die beiden Seiten gerecht werden können“, so die Bundesjugendvorsitzende zum Abschluss.

Torsten Rohde

IMPRESSUM:

Herausgeber:
Bundesjugendvorstand Junge Gruppe (GdP),
Stromstr. 4, 10555 Berlin
Telefon: (030) 39 99 21 - 105;
Fax: (030) 39 99 21 - 200
www.gdpjg.de
jg@gdp.de

V. i. S. d. P.: Sabrina Kunz

Redaktion:
Torsten Rohde, Sabrina Kunz



**JUNGE
GRUPPE**

Fragen bitte an
jungegruppe@gdpjg.de

WIR BRINGEN LICHT INS DUNKEL!

SEMINARE
2013

Seminar 1

**Organisierte Kriminalität –
ein Lagebild zwischen
Prostitution und
Drogenhandel**

12. bis 14. April 2013
Veranstaltungsort: Berlin

Seminar 2

**Fit im Job – das
etwas sportlichere
Gewerkschaftsseminar**

10. bis 13. Juni 2013
Veranstaltungsort: Sportpark
Rabenberg/Breitenbrunn

Seminar 3

**Rockerclubs und
Großfamilien – eine
Gefahr für die innere
Sicherheit?!**

20. bis 22. September 2013
Veranstaltungsort: Berlin



www.jungegruppe.de

Anmeldung* ab dem 01. Dezember
2012 und weitere Informationen unter:
WWW.GDPJG.DE

* Es gelten die Teilnahmebedingungen der JUNGEN GRUPPE (GdP)

Kostenlos für JUNGE GRUPPE (GdP)-Mitglieder

JUNGE GRUPPE





Einsatzlehre

Dieses Fachbuch ersetzt den im Verlag Deutsche Polizeiliteratur erschienenen Band Einsatzlehre I von Hans Werner Kuhleber. Im fachlichen Mittelpunkt stehen das Einsatzmodell für den täglichen Dienst (Leitfaden 371) und der Planungs- und Entscheidungsprozess der Polizeidienstvorschrift 100 und damit die methodischen Grundlagen für die Einsatzbewältigung.

Der einleitende Teil widmet sich der historischen Entwicklung der Polizei in Deutschland, der Europäisierung auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und den Aufgaben der Polizei. Im Hauptteil werden die methodische Relevanz des Einsatzmodells und des Planungs- und Entscheidungsprozesses dargestellt und anhand vieler Beispiele erläutert. In einem abschließenden Übungsteil werden die Inhalte auf exemplarische Klausuraufgabenstellungen übertragen. Damit richtet sich diese übersichtliche Darstellung insbesondere an die Studierenden der Bachelorstudiengänge der Fachbereiche Polizei in Bund und Ländern und alle in der polizeilichen Aus- und Fortbildung tätigen Dozentinnen und Dozenten, Trainerinnen und Trainer sowie Tutorinnen und Tutoren.

Einsatzlehre – Grundlagen für Studium und Praxis, Jürgen Zeitner, VDP, 1. Auflage 2012, 176 Seiten, DIN A5, Broschur, 18,90 Euro, ISBN 978-3-8011-0675-1



Kriegerträume – Warum unsere Kinder zu Gewalttätern werden

Das Thema Jugendgewalt ist in aller Munde, aber nur wenige Leute wissen besser über das Thema Bescheid als Dr. Frank Robertz, Leiter des Instituts für Gewaltprävention und angewandte Kriminologie IGaK in Berlin.

Robertz hat zusammen mit Dr. Ruben Wickenhäuser, ein Fachmann im Bereich der pädagogischen Jugendarbeit, ein zugängliches Buch geschrieben, das auch die Perspektive der betroffenen Jugendlichen mit einbezieht. Besonders Letzteres ist zur Förderung des Verständnisses wichtig und um Ansatzpunkte einer sinnvollen Präventionsarbeit zu erkennen. Die Mischung aus erzählerischen Momenten, in denen die Situation der Jugendlichen in umgangssprachlichem Ton geschildert wird, und verständlicher wissenschaftlicher Analyse der Gegebenheiten macht „Kriegerträume“ zu einem wertvollen und klärenden Beitrag in der Diskussion um verbesserte Gewaltprävention.

„Kriegerträume“ ist ein süffig und verständlich geschriebenes Fachbuch, das auch von interessierten Laien genutzt werden kann. Es bietet Lösungsansätze und erhebt nicht bloß den pädagogischen Mahnfinger. **Kriegerträume – Warum unsere Kinder zu Gewalttätern werden, Frank J. Robertz, Ruben Wickenhäuser, Herbig Verlag, gebundene Ausgabe, 2010, 253 Seiten, 19,99 Euro, ISBN 9783776626476**



Netzwerke in der Polizei am Beispiel der International Police Association (IPA)

Berufliche Herausforderungen und Karriere ganz allein bewältigen? „Networking“ ist aus der heutigen Berufswelt nicht mehr wegzudenken. Tragfähige Kontakte beeinflussen nicht selten beruflichen Erfolg und Vorankommen. Gilt das auch in einer hierarchisch strukturierten Behörde wie der Polizei? Finden hier ähnliche Prozesse statt? Welchen Zielen könnten sie dienen? Welche Grenzen zeigen sich? Der Kriminalpolizist und Kriminologe Philip Polleit geht diesen Fragen nach. Als Untersuchungsbeispiel dient ihm die IPA, die weltweit größte berufliche Vereinigung von Polizeibediensteten. Das Buch beleuchtet die rasante Entwicklung dieser Organisation und liefert Einblicke in die Mechanismen innerpolizeilicher Vertrauensbildung.

Netzwerke in der Polizei am Beispiel der International Police Association (IPA), Vertrauens- und Freundschaftsbildung in polizeilichen Netzwerken, Philip Polleit, Verlag für Polizeiwissenschaft, 110 Seiten, 16,80 Euro, ISBN 978-3-86676-265-7



Deutsche **Polizei**

Nr. 11 • 61. Jahrgang 2012 • Fachzeitschrift und Organ der Gewerkschaft der Polizei

Herausgeber: Gewerkschaft der Polizei, Bundesvorstand, Stromstr. 4, 10555 Berlin
Telefon Berlin (030) 399921-0 Fax (030) 399921-200
Internet: www.gdp.de

Chefredakteur/Leiter Abt. Presse: Rüdiger Holecek,
Stellv. Chefredakteurin/Stellv. Leiterin Abt. Presse: Marion Tetzner
Gewerkschaft der Polizei, Pressestelle, Stromstraße 4, 10555 Berlin
Telefon: (030) 39 99 21 - 113, - 117, Fax (030) 39 99 21 - 200
E-Mail: gdp-pressestelle@gdp.de
Grafische Gestaltung & Layout: Rembert Stolzenfeld, Dipl.-Designer

Die unter Verfassernamen erschienenen Artikel stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Gewähr übernommen werden. Die Redaktion behält sich vor, Texte zu kürzen und redaktionell zu bearbeiten. In DEUTSCHE POLIZEI veröffentlichte Beiträge werden ggf. auf www.gdp.de und GdP-APP verbreitet.

Erscheinungsweise und Bezugspreis:
Monatlich 2,90 EURO zuzüglich Zustellgebühr. Bestellung an den Verlag.
Für GdP-Mitglieder ist der Bezug durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten

Titel

Foto und Gestaltung: Rembert Stolzenfeld



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Forststraße 3a, 40721 Hilden
Telefon Düsseldorf (0211) 7104-183,
Fax (0211) 7104-174
E-Mail: av@vdpolizei.de
Geschäftsführer:
Bodo Andrae, Joachim Kranz

Anzeigenleiterin:
Antje Kleuker
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 34 vom 1. Januar 2012



Druckauflage dieser Ausgabe:
177.603 Exemplare
ISSN 0949-2844

Herstellung:
L.N. Schaffrath GmbH & Co. KG,
DruckMedien
Marktweg 42-50, 47608 Geldern,
Postfach 1452, 47594 Geldern,
Telefon (02831) 396-0,
Fax (02831) 89887



Preiswert und aktuell

Lehr- und Studienbriefe Kriminalistik/Kriminologie

Herausgegeben von:

Horst Clages, Ltd. Kriminaldirektor a. D.,
Klaus Neidhardt, Präsident der Deutschen
Hochschule der Polizei.

Format: 17 x 24 cm.

12,90 EUR [D], 23,30 sFr. je Brief im Abonnement und
14,90 EUR [D], 26,70 sFr. je Brief im Einzelbezug.



Neuerscheinung:

Band 19: Raubdelikte

Von
Michaela Mohr
und **Andrea Nagel**

ca. 136 Seiten
ISBN 978-3-8011-0681-2



Dieser Band setzt sich mit der komplexen Thematik der Raubdelikte auseinander. Der erste Teil vermittelt einen Überblick und befasst sich mit allgemeinen Aussagen zu den Raubdelikten. In ihrer Ausführung unterscheiden sich Raubstraftaten erheblich und es lassen sich unterschiedliche Täter- und Opferstrukturen feststellen.

Daher werden im zweiten Teil diese Erscheinungsformen und ihre jeweiligen Besonderheiten abgehandelt. Die Darstellung orientiert sich hier an den Kennziffern (Schlüsselzahlen) der Polizeilichen Kriminalstatistik.

Der dritte Teil beschäftigt sich mit den polizeilichen Reaktionen auf Raubstraftaten. Dabei werden neben der Erläuterung verschiedener Maßnahmen der Repression auch Möglichkeiten der Prävention be-

schrieben. Zudem widmet sich dieser Abschnitt der Tatortarbeit, den Wiedererkennungsmaßnahmen, den Ermittlungskommissionen und der Datenbearbeitung.

Für die Vorbereitung auf Klausuren oder Fachgespräche im Rahmen des Bachelor-Studiengangs dienen abschließend die Darstellung theoretischer Sachverhalte sowie eine Musterlösung.

Weiterhin erhältlich:

- Band 1: Grundlagen der Kriminalistik/ Kriminologie**
- Band 4: Identifizierung von Personen**
- Band 5: Die Beschuldigtenvernehmung**
- Band 6: Grundlagen der Rechtsmedizin**
- Band 7: Polizeibeamte als Zeugen vor Gericht**
- Band 8: Tatortarbeit**
- Band 9: Beschreibung und Identifizierung von Bekleidung**
- Band 10: Brandermittlung**
- Band 11: Polizeiforschung für Studium und Praxis**
- Band 12: Bearbeitung von Jugendsachen**
- Band 13: Kriminalistische Fallanalyse**
- Band 14: Der kriminalistische Beweis**
- Band 15: Todesermittlungen**
- Band 16: Grundlagen der Kriminaltechnik I**
- Band 17: Grundlagen der Kriminaltechnik II**
- Band 18: Delikte gegen Kinder**



Weitere Informationen, Leseproben und Bestellmöglichkeiten unter: www.VDPolizei.de

VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH Buchvertrieb
Forststraße 3a • 40721 Hilden • Tel.: 0211/7104-212 • Fax: -270 • E-Mail: vdp.buchvertrieb@VDPolizei.de • www.VDPolizei.de

Einzigartigkeit durch starke und kompetente Partner!



Hochwertige Schreibgeräte mit **Stempel bis 4 Zeilen**. Leichtes Handling. Exakte und feine Stempelabdrücke.

Rollerball New Promesa



Rollerballmine (schwarz schreibend) Ganzmetallgehäuse vernickelt. Im Geschenketui.

254011 27,95 € (UVP 65,70 €)

Füllfederhalter New Promesa



Feder blanker Edelstahl, „M“ Iridium Spitze. Standard Tintenpatrone.

Ganzmetallgehäuse vernickelt. Im Geschenketui.

254111 29,95 € (UVP 74,45 €)

Jeder Artikel wird mit einem Online-Gutschein geliefert. Mit dem jeweiligen 12-stelligen Bestellcode kann der Stempel unter www.stempelservice.com angefordert werden. Bereits nach wenigen Tagen wird die Stempelplatte an den angegebenen Stempelpfänger gesandt.



EINFACH GLÄNZEND GEMACHT

Exklusiv, klassisch, massiv – Metallkugelschreiber mit **Einzelnamengravur**.

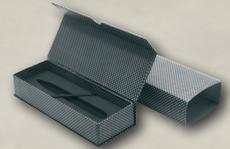


Drehkugelschreiber LORD S



Softdrehmechanik, gefederter Clip und Liniendekor in silber glänzend. Beschlagteile glanzverchromt. Europäische Metall-Großraummine blauschreibend. Incl. **Einzelnamensgravur** und Klappetui im Carbonfaser-Look.

254211 9,95 €



Rollerball LORD RS



Gefederter Clip und Liniendekor in silber glänzend. Beschlagteile glanzverchromt. Schwarz schreibend. Incl. **Einzelnamensgravur** und Klappetui im Carbonfaser-Look.

254311 11,95 €



Einzelnamensprägung-/ Gravur (Bestellungen bitte nur schriftlich)

Textangabe für Zusatzprägung-/ Gravur: (Bitte in Druckbuchstaben, da verbindliche Vorlage) (Umtausch geprägter oder gravierter Artikel ist leider nicht möglich)

Notizbuch Tucson

Inhalt: Notizbuch kariert
Papier: 80 g/m² h'frei (Inhalt)
150 g/m² (Vor- und Hintersatz)

Verarbeitung: Fadensiegelung, ein Leseband beige, mit Elastikband, Utensilentasche und einer Schlaufe für ein Schreibgerät

Inkl. Prägung (Silberfolie) des Vor- und Zunamens auf dem Vorderdeckel.

Format:	90 x 140 mm		
Umfang:	192 Seiten	254411	7,95 €
Format:	130 x 210 mm		
Umfang:	240 Seiten	254511	9,95 €
Format:	190 x 250 mm		
Umfang:	240 Seiten	254611	12,95 €

Lieferzeit ca. 14 Tage
Letzter Bestelltermin
30.11.2012



Wichtig: Bei Auftragswert unter 100,- Euro zuzüglich 4,50 Euro Porto- und Versandkosten. Nutzen Sie den Vorteil einer Sammelbestellung. Lieferung erfolgt auf Rechnung! **Ihre Bestellung richten Sie bitte an die:**

Organisations- und Service-Gesellschaft der Gewerkschaft der Polizei mbH

Postfach 309 • 40703 Hilden • Tel.: 02 11/7104-168 • Fax: -4165 • osg.werbemittel@gdp.de • www.osg-werbemittel.de