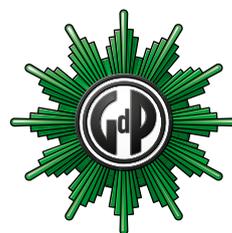




Verkehrspolitisches Programm

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen



**Gewerkschaft
der Polizei NRW**

Impressum

Herausgeber

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen
Abteilung Verkehr
verkehr@gdp-nrw.de
www.gdp-nrw.de

Autoren

Rüdiger Wollgramm, Heiko Müller,
Georg Bartel, Anja Daniel-Appelmann,
Rainer Fuchs, Tanja Klein,
Susanne Klose, Jürgen Marten,
Harald Mertens, Martin Mönnighoff,
Karl-Heinz Niedenzu, Joachim Stemmler,
Jan Velleman

Gestaltung

Klaus Niesen

Druck

Wölfer Druck + Media

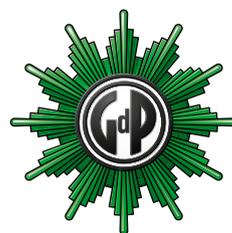
Fotos

Sven Vüllers, Heiko Massel,
GdP Kreisgruppe Recklinghausen,
Berthold Stamm, Adobe Stock, Alamy Stock

Februar 2021

Verkehrspolitisches Programm

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen



**Gewerkschaft
der Polizei NRW**

I. EINLEITUNG	6
II. HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE POLIZEILICHE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	8
A. Rechtsrahmen	8
1. Halterhaftung	
2. Abschnittskontrollen	
3. Vollstreckung von Verwarnungs- und Bußgeldern	
4. Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt	
5. Periodische Gesundheitsprüfungen zum Erhalt der Fahrerlaubnis	
6. Medikamente im Straßenverkehr	
7. Verdachtsunabhängige Kontrollen bei Alkohol- und Drogenkonsum	
8. Anerkennung der Atemalkoholanalyse	
9. Promillegrenzen	
10. Sofortige Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins bei Drogenabhängigen	
B. Digitalisierung	14
1. Konnektivität	
2. Digitale Fahrzeugstruktur	
3. Assistenzsysteme	
4. Fahrzeugbedienkonzepte im Widerspruch zum geltenden Recht	
C. Unfallaufnahme und Opferschutz	17
1. Digitale Spuren in Kraftfahrzeugen/Unfalldatenschreiber	
2. Statistische Erfassung schwerstverletzter Verkehrsunfallopfer	
D. Verkehrssicherheitsarbeit	19
1. Verkehrssicherheitsarbeit und Präventionsprogramme stärken	
2. Intensivtäter in den Fokus nehmen	
3. Verkehrsüberwachung	

III. VERKEHRSRÄUME	22
A. Innerhalb geschlossener Ortschaften	22
1. Mobilitätswandel - mit Sicherheit	
2. Regelgeschwindigkeit 30 km/h	
3. Fahrradverkehr	
4. Fußgänger	
5. Elektrokleinstfahrzeuge	
B. Außerhalb geschlossener Ortschaften	26
1. Tempo und Überholvorgänge auf Landstraßen	
2. Bauliche Maßnahmen	
C. Autobahn	27
1. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h	
2. Verkehrsbeeinflussungsanlagen	
3. Überholverbot für Schwerlastfahrzeuge auf zweispurigen Autobahnen	
4. Geisterfahrer	
5. Teststrecken autonomes Fahren	
6. Kontrollräume	
IV. GEWERBLICHER PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR	31
1. Kontrolldruck	
2. Vermögensabschöpfung	
V. ANFORDERUNGEN AN EINE DIREKTION VERKEHR DER POLIZEI	32
1. Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit	
2. Keine Privatisierung von Aufgaben	
3. Arbeitsschutz	
4. Berücksichtigung des Bereichs Verkehr in der Funktionszuordnung	
5. Anforderungsprofil Mitarbeiter Verkehr	

I. EINLEITUNG

Der Straßenverkehr erlebt derzeit den stärksten Umbruch seit Erfindung des Verbrennungsmotors

Die GdP bekennt sich zu einer umfassenden Verkehrssicherheitsarbeit mit Verkehrsunfallprävention, professioneller Verkehrsunfallaufnahme, Ursachenanalyse und einer konsequenten Sanktionierung von Verkehrsverstößen. Und sie bekennt sich zu einer professionellen Aus- und Weiterbildung aller im Verkehrsbereich eingesetzten Beschäftigten der Polizei. Denn ihre Ausbildung und ihr Engagement sind entscheidend dafür, ob die Vision Zero - also die Reduzierung der Verkehrstoten auf Null - in Deutschland Realität werden kann. Und wir treten für eine deutliche Aufwertung des Verkehrsbereichs innerhalb der Polizei ein.

Wir müssen Verkehrssicherheit neu denken. Die Maßnahmen, die die GdP in ihrem Verkehrspolitischen Programm dazu vorschlägt, reichen von besseren Zugriffsmöglichkeiten für die Polizei auf Fahrzeugdaten über die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit von Pedelecs bis zu einer neuen Promillegrenze.

Neben dem bekannten Verbrennungsmotor werden verstärkt Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien im Straßenverkehr zugelassen. Von Hybrid- und Brennstoffzellen gehen jeweils spezifische Gefahren aus. Polizei und die Rettungskräfte müssen allein aus Gründen der Eigensicherung frühzeitig erkennen können, mit was für einem Fahrzeug sie es zu tun haben.

Neue Technologien machen Kraftfahrzeuge zu Computern auf Rädern, Automobilhersteller wandeln sich zu Mobilitätsanbietern. Die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur (Konnektivität) lässt Fahrzeuge zu einem Bestandteil des Internets der Dinge werden. Diese Revolution der Verkehrsinfrastruktur birgt viele Chancen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Straßenverkehrs - aber auch Risiken.

Grundlage intelligenter Mobilitätskonzepte und Verkehrsraumnutzung ist die Konnektivität der Fahrzeuge untereinander (Car to Car) sowie mit der Verkehrsinfrastruktur (Car to X). Im Kontext mit Assistenzsystemen, z. B. durch Nutzung der Schwarmintelligenz, kann hierdurch ein erheblicher Zugewinn für die Verkehrssicherheit erreicht werden. Was aber passiert, wenn die Technik versagt? Werden die Fahrzeughersteller dann zu Unfallbeteiligten? Die Konnektivität bietet darüber hinaus ganz neue Möglichkeiten für Manipulationen und Angriffe von außen. Daher ist eine höchstmögliche IT-Sicherheit erforderlich.

Die neue Technik führt zu weniger analogen Unfallspuren, sogenannte digitale Unfallspuren gewinnen dagegen an Bedeutung. Die Polizei benötigt deshalb für ihre Ermittlungstätigkeit, z. B. nach Verkehrsunfällen oder gefährlichem Eingreifen in den Straßenverkehr, einen Zugriff auf die elektronischen Daten in den Fahrzeugen, um Manipulationen erkennen zu können.

Hinzu kommt ein weiteres Problem: Die Automobilindustrie bietet bereits jetzt die Möglichkeit an, dass bestimmte Ausstattungen temporär freigeschaltet bzw. dazu gebucht werden können. Zur Senkung der Produktionskosten wird immer häufiger die erforderliche Hardware in allen Fahrzeugen einheitlich verbaut und für einen definierten Zeitraum nach Zahlung des erforderlichen Betrages freigeschaltet. Dies wird voraussichtlich auch alle nicht verbindlich vorgeschriebenen Assistenzsysteme betreffen. Die Fahrzeugindustrie sichert sich so eine langfristige Gewinnschöpfung, auch wenn sich das Fahrzeug bereits in 2. oder 3. Hand befindet.

Durch die neuen technischen Möglichkeiten stellen sich völlig neue Fragen bei der Überprüfung des technischen Zustands von Fahrzeugen. Darüber hinaus bietet die digitale Steuerung auch neue Möglichkeiten der Manipulation von Fahrzeugen - vom Elektrokleinstfahrzeug über den Pkw bis hin zum Schwerlastfahrzeug. Zur Veränderung oder Anpassung der Abriegelung bei bestimmten Geschwindigkeiten wird kein Bauteil verändert, sondern es werden nur noch einige Häkchen in der Software gesetzt oder entfernt.

Die Polizei muss sich mit diesen Themenstellungen intensiv und proaktiv auseinandersetzen und darf sich nicht in die reaktive Ecke drängen lassen.



II. HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE POLIZEILICHE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

Sowohl die durch die Digitalisierung verursachten Veränderungsprozesse, als auch die weitere Arbeit an der Vision Zero setzen voraus, dass sich die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit weiter entwickelt. Die Forderungen der GdP hierzu beziehen sich einerseits auf den allgemeinen Rechtsrahmen und den Umgang mit dem Digitalisierungsprozess. Andererseits stellen sich aber auch konkrete Herausforderungen für die polizeiliche Unfallaufnahme, den Opferschutz und die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei.

A. Rechtsrahmen

1. Halterhaftung

Eine nicht unbedeutende Anzahl von europäischen Mitgliedstaaten, u. a. Frankreich, Griechenland, Irland, Niederlande, Österreich, Portugal, Spanien und Ungarn, kennt bereits die Halterhaftung. Andere Staaten setzen auf die alleinige Fahrerverantwortlichkeit, u.a. Deutschland, Finnland, Luxemburg und Schweden.

Die Staaten, die eine Halterhaftung eingeführt haben, sind hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrssicherheit teilweise erfolgreicher als Deutschland. Dies gilt z. B. für Österreich. Dort sank die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen von 2001 bis 2019 um 25 Prozent.

Hinsichtlich der Unfallfolgen (Verkehrstote sowie schwerste und schwere Personenschäden) ist die Geschwindigkeitsüberschreitung die Unfallursache Nummer eins.

Nicht in jedem Fall kann der verantwortliche Fahrzeugführer nach Begehen eines Geschwindigkeitsverstößes dadurch sicher festgestellt werden, dass er mit seinem Fahrzeug angehalten wird. So ist zum Beispiel ein Anhalten auf Autobahnen häufig praktisch unmöglich. Gelegentlich verhindert auch die Feststellung einer hohen Anzahl von Verstößen das Anhalten jedes einzelnen Fahrzeugführers. Darüber hinaus lässt der Verkehrsraum nicht immer ein Anhalten der Fahrzeuge zu, beispielsweise dann, wenn keine geeignete Anhalteörtlichkeit vorhanden ist. Hinzu kommt, dass die mit automatischen Geschwindigkeitsmesssystemen arbeitenden Kommunen kein Anhalterecht haben. Besondere Probleme ergeben sich zudem bei der Ermittlung von Fahrern ausländischer Fahrzeuge sowie von Motorradfahrern, da diese wegen des Schutzhelms kaum zu identifizieren sind.

Die GdP fordert:

→ die Einführung einer generellen Halterhaftung für alle Verkehrsverstöße.

2. Abschnittskontrollen

Neben der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung durch mobiles oder stationäres Gerät hat sich im europäischen Ausland der Einsatz von Abschnittsgeschwindigkeitsmessanlagen bewährt. Besonders auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Strecken werden unfallbelastete Strecken, Tunnelanlagen aber auch Baustellen hiermit ausgestattet. Beim Einfahren in den Bereich werden alle Fahrzeuge mittels Brückenanlage erfasst sowie erneut beim Ausfahren (nach einigen Kilometern). Nach Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit werden bei den zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmern Lichtbilder gefertigt. Die Daten aller nicht zu schnell fahrenden Verkehrsteilnehmer werden gelöscht. Diese Technologie lässt die Verkehrsdelinquenz drastisch sinken und vermeidet auf der gesamten überwachten Strecke Verkehrsunfälle. In Deutschland wird diese Technologie bisher lediglich in Niedersachsen eingesetzt.

Eine Rechtsgrundlage für den Einsatz dieses hocheffizienten Mittels zur Geschwindigkeitsüberwachung in NRW fehlt.



Die GdP fordert:

- die Schaffung einer Rechtsgrundlage für den Einsatz von Abschnittskontrollen als ergänzendes Mittel zur Geschwindigkeitsüberwachung auch in NRW.

3. Vollstreckung von Verwarnungs- und Bußgeldern

Durch die Umsetzung des EU-Rahmenbeschlusses zur gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Geldsanktionen wurde EU-weit eine gegenseitige Vollstreckungsmöglichkeit von Verwarnungs- und Bußgeldern im Verkehrsbereich ab einer Höhe von 70 Euro beschlossen. Die teilweise extrem unterschiedlichen Verwarn- und Bußgeldhöhen in den einzelnen EU-Staaten haben zu einem erheblichen Ungleichgewicht zwischen den einzelnen EU-Ländern geführt. Durch die vergleichsweise niedrigen Sätze in Deutschland ist eine Verfolgung von hier begangenen Verkehrsdelikten kaum möglich, während im Gegenzug Verstöße von Deutschen im Ausland aufgrund der dort geltenden höheren Bußgelder jetzt auch in Deutschland vollstreckt werden können.

Hinzu kommt, dass die Verfolgung von Auslandsverstößen in Deutschland größtenteils nur möglich ist, wenn der Fahrer festgestellt wurde. Da es in Deutschland keine generelle Halterhaftung (ausgenommen Verstöße im ruhenden Verkehr) gibt, können solche Verstöße trotz des neuen EU-Rechts nicht verfolgt werden. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung und senkt die Einsicht zur Befolgung der Verkehrsregeln in Deutschland.

Die Einsicht in die Notwendigkeit der Einhaltung von Verkehrsregeln leidet zudem darunter, dass die Einnahmen aus Bußgeldern in diesem Bereich bislang in den allgemeinen Haushalt fließen und nicht in den Verkehrssektor. Eine Verwendung der Verwarn- und Bußgelder ausschließlich für den Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit würde aber in der Bevölkerung deren Akzeptanz erheblich erhöhen.

Die GdP fordert:

- dass die Höhen der Regelsätze bei Verkehrsverstößen EU-weit anzugleichen sind,
- dass sämtliche Einnahmen von Verwarnungsgeldern unmittelbar der Verkehrssicherheitsarbeit zugutekommen,
- dass die Kontrolldichte in dem von der EU festgelegten Rahmen verstärkt wird.

4. Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt

Die so genannte Verkehrssünderdatei mit ihrem „Punktesystem“ hat sich bewährt. Die Furcht vor einem Fahrerlaubnisverlust hält viele Verkehrsteilnehmer von Verkehrsverstößen ab. Darüber hinaus gewährleistet das Flensburger Punktesystem eine Gleichbehandlung aller Verkehrssünder.

Allerdings werden in Flensburg Verstöße unter der Verantwortung juristischer Personen nicht erfasst. Mehrfachverstöße werden – anders als bei natürlichen Personen – nicht erkannt und somit nicht entsprechend sanktioniert.

Dringend notwendig ist zudem eine konsequente Ausrichtung an den Hauptunfallursachen. Geschwindigkeitsverstöße sind eine der wichtigsten Unfallursachen, werden aber nicht entsprechend des von ihnen ausgehenden Risikos mit Punkten belegt.

Die GdP fordert:

- eine stärkere Gewichtung der Hauptunfallursachen, insbesondere von Geschwindigkeitsverstößen,
- eine Erfassung von Mehrfachverstößen von juristischen Personen.





5. Periodische Gesundheitsprüfungen zum Erhalt der Fahrerlaubnis

Mit zunehmendem Alter nimmt die körperliche Leistungsfähigkeit ab. Das hat Auswirkungen auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Nur klare Vorgaben zur Überprüfung der Fahreignung können die Verkehrssicherheit aufrecht erhalten. So schreibt die 3. Führerscheinrichtlinie der EU den Mitgliedstaaten vor, ab 2013 eine zeitliche Befristung von Führerscheinen auf 10 bis 15 Jahre einzuführen. Deutschland nutzt diesen Spielraum mit 15 Jahren maximal aus. Die Mehrzahl der europäischen Länder hat zusätzlich bereits gesetzliche Regelungen zur wiederkehrenden Überprüfung der Fahreignung geschaffen.

Darüber hinaus belegt eine Untersuchung, dass eine geringe jährliche Fahrleistung von Personen über 75 Lebensjahren ein höheres Unfallrisiko zur Folge hat.

Die GdP fordert:

- die Einführung einer verpflichtenden medizinischen Untersuchung der Fahreignung – beginnend mit der Überprüfung der Sehleistung – zeitlich gestaffelt mit zunehmendem Alter nach medizinischen Gesichtspunkten,
- die Verbesserung der Möglichkeiten zur Erteilung von Führerscheinauflagen im Hinblick auf den räumlichen und zeitlichen Aktions- bzw. Fahrradius im Falle eingeschränkter Fahrtauglichkeit.



6. Medikamente im Straßenverkehr

Eine Vielzahl von Medikamenten beeinträchtigt die Fähigkeit zur Teilnahme am Straßenverkehr erheblich. Gemäß § 24 a StVG ist die bestimmungsgemäße Einnahme der in der Anlage 1 aufgeführten Wirkstoffe dann nicht verboten, wenn sie auf eine ärztliche Verordnung zur Behandlung einer bestimmten Krankheit eingenommen wurde. Dies gilt selbst bei chronischen Krankheitsbildern, wenn die Wirkstoffaufnahme auf Dauer angelegt ist.

Handelt es sich bei dem Wirkstoff z. B. um medizinisches Cannabis wird der aktuelle Regelungswiderspruch offensichtlich: Denn bei der Beurteilung der Fahreignung stellt die aktuelle Gesetzeslage allein auf die mögliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit ab, auf eine ärztliche Verordnung kommt es hier gerade nicht an.

Ein Kraftfahrzeugführer begeht in diesem Fall dann keine Ordnungswidrigkeit, obwohl er aufgrund der Gesetzeslage objektiv ungeeignet ist, ein Kfz im Straßenverkehr zu führen.

Die GdP fordert:

- die Streichung des Medikamentenprivilegs im § 24 a StVG.

7. Verdachtsunabhängige Kontrollen bei Alkohol- und Drogenkonsum

Nach § 36 Absatz 5 StVO darf die Polizei Personen zur Verkehrskontrolle anhalten. Hierbei darf auch die Fahrtüchtigkeit des Fahrzeugführers daraufhin überprüft werden, ob eine Beeinträchtigung durch Alkohol, Drogen, Medikamente oder andere berauschende Mittel vorliegt. Allerdings sind von dieser Rechtsvorschrift nicht alle Maßnahmen der Überprüfung, die eine Handlung, Duldung oder Unterlassung beinhalten, umfasst. Auch Alkohol- oder Drogenvorteste sind daher in Deutschland nur mit Einwilligung der Fahrzeugführer zulässig.

In zahlreichen europäischen Ländern sind Mitwirkungspflichten inzwischen gesetzlich normiert. Hierdurch werden die Normakzeptanz, das subjektive Entdeckungsrisiko sowie die Verkehrsdelinquenz erheblich positiv beeinflusst. In den Bereichen der Unfallursache Alkohol und Drogen ist nach wissenschaftlichen Erkenntnissen von einem erheblichen Dunkelfeld auszugehen. Dies könnte bei einer Mitwirkungs- oder Duldungspflicht deutlich aufgeheilt werden.

Die GdP fordert:

- die Schaffung einer Rechtsgrundlage für verdachtsfreie Alkohol- und Drogenkontrollen im Straßenverkehr, die eine Mitwirkungs- bzw. Duldungspflicht des Fahrzeugführers begründet.

8. Anerkennung der Atemalkoholanalyse

In ganz Europa – mit Ausnahme der Schweiz und der Bundesrepublik – ist die Atemalkoholanalyse als Beweismittel nach Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr anerkannt. In Deutschland ist die Atemalkoholanalyse nur im Ordnungswidrigkeitenrecht ein zulässiges Beweismittel – bei Verdacht einer Straftat ist eine Blutprobe zu entnehmen.

Diese Differenzierung ist nur schwer nachvollziehbar, da die Zuverlässigkeit der Atemalkoholanalyse auch im Bereich von über 1,1 Promille in Studien nachgewiesen wurde. Ca. 12.000 Blutprobenentnahmen pro Jahr wären ohne diese Rechtsvorschrift allein in Nordrhein-Westfalen entbehrlich und könnten durch die geringfügigere Maßnahme der Atemalkoholanalyse ersetzt werden. Lediglich bei Verdacht auf Drogenkonsum müsste nach wie vor eine Blutprobenentnahme erfolgen.

Die GdP fordert:

- die Anerkennung der Atemalkoholanalyse auch im Strafverfahren als Beweismittel vor Gericht.

9. Promillegrenzen

Bezüglich der derzeit existierenden verschiedenen Promillegrenzen herrscht bei den Verkehrsteilnehmern große Unsicherheit oder sogar Unkenntnis vor.

Für die GdP sind Alkoholkonsum und das Führen von Fahrzeugen nicht vereinbar. Schon geringe Alkoholkonzentrationen erhöhen das Unfallrisiko. Langfristig ist daher ein absolutes Alkoholverbot anzustreben.

Die GdP fordert:

- in einem ersten Schritt die Einführung von 0,3 Promille als einheitlichen Grenzwert für Kraftfahrzeugführer (bestehende Sonderregelungen wie z.B. für Berufskraftfahrer bleiben unberührt).

10. Sofortige Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins bei Drogenabhängigen

Bei Konsumenten harter Drogen (z. B. Heroin, Kokain) ist die Wahrscheinlichkeit einer Drogenabhängigkeit sehr hoch. Wird im Rahmen von Verkehrskontrollen bei einem Kraftfahrzeugführer ein Verdacht auf Konsum harter Drogen festgestellt, stellt dies lediglich eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a StVG dar, sofern keine Ausfallerscheinungen feststellbar sind. Somit scheidet eine sofortige Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins aus. Daraus folgt, dass der Betroffene solange als Kraftfahrzeugführer weiter am Straßenverkehr teilnehmen darf, bis die Fahrerlaubnis dauerhaft entzogen wird.

Die GdP fordert:

- die Schaffung der rechtlichen Möglichkeit zur sofortigen Sicherstellung/Beschlagnahme des Führerscheins bei Konsumenten harter Drogen zur Gefahrenabwehr im Vorgriff auf das zu erwartende Verwaltungsverfahren.



B. Digitalisierung

Automatisierte und hochassistierte Fahrfunktionen lassen langfristig eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erwarten. Bereits aktuell auf dem Markt befindliche Fahrerassistenzsysteme erhöhen nachweislich die Verkehrssicherheit. Die GdP begrüßt die Weiterentwicklung und weitere Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen sowie deren verpflichtenden Einbau in Neufahrzeugen.

Auf dem Weg vom Level 1 (Assistiertes Fahren) zum Level 5 (Autonomes Fahren) unterstützt die GdP ausdrücklich die Empfehlungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR).

Der Einsatz modernster Technologien schließt Verkehrsunfälle nicht aus, die Ursachen werden sich jedoch verändern, z. B. durch Überlenken automatisierter Funktionen, Manipulation oder technische Fehlfunktionen. Dies wird auch dazu führen, dass der Personalbeweis an Bedeutung verlieren wird und der Sachbeweis noch stärker als bisher kompetent erhoben werden muss.

Die GdP fordert:

- Die polizeiliche Aufgabenwahrnehmung der Verkehrsunfallaufnahme muss auch in Zukunft durch den Zugriff auf die unfallrelevanten Daten und entsprechender Auswertetechnik gesichert und normiert sein. Nur so kann dem Unfallopfer zu seinem Recht und dem Staat zu seinem Strafverfolgungsanspruch verholfen werden.

1. Konnektivität

Grundlage intelligenter Mobilitätskonzepte und Verkehrsraumnutzung ist die Konnektivität der Fahrzeuge untereinander (Car to Car) sowie mit der Verkehrsinfrastruktur (Car to X). Im Kontext mit Assistenzsystemen, z. B. durch Nutzung der Schwarmintelligenz, kann hierdurch ein erheblicher Zugewinn für die Verkehrssicherheit erreicht werden. Polizeilich sollten hier alle Optionen genutzt werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, z. B. durch Warnungen vor Gefahrenstellen, „harten“ Stauenden oder Fahrzeugen mit Sonder- und Wegerechten.

Die Konnektivität öffnet jedoch ebenso ein Tor für Manipulationen und Angriffe von außen. Daher ist eine höchstmögliche IT-Sicherheit erforderlich.

Die GdP fordert:

- Die Polizei muss für ihre Ermittlungstätigkeit, z. B. nach Verkehrsunfällen oder gefährlichem Eingreifen in den Straßenverkehr, Zugriff auf die entsprechenden Protokolldateien in den Fahrzeugen haben, um Manipulationen erkennen zu können.

2. Digitale Fahrzeugstruktur

Die Automobilindustrie hat bereits begonnen, ihr Geschäftsmodell umzustellen. Ausstattungsvarianten werden nicht mehr individuell eingebaut, sondern temporär freigeschaltet. Im Ergebnis kann die „Konfiguration ab Werk“ jederzeit verändert werden. Die digitale Steuerung ermöglicht es, die Leistung eines Fahrzeuges, zentrale Fahrzeugeinstellungen ebenso wie die Abriegelung bei bestimmten Geschwindigkeiten zu verändern oder letztere aufzuheben. Dies gilt vom Elektrokleinstfahrzeug über den Pkw bis hin zum Schwerlastfahrzeug.

Zur Senkung der Produktionskosten wird die erforderliche Hardware in allen Fahrzeugen einheitlich verbaut und für einen definierten Zeitraum nach Zahlung des erforderlichen Betrages freigeschaltet. Dies wird voraussichtlich auch nicht verbindlich vorgeschriebene Assistenzsysteme betreffen. Das sichert eine langfristige Wertschöpfung, auch wenn sich das Fahrzeug bereits in 2. oder 3. Hand befindet. Im Ergebnis ist eine Feststellung darüber, welche Assistenten in einem Unfallfahrzeug verfügbar waren, nicht mehr ohne weiteres möglich.

Die GdP fordert:

- Für die Polizei müssen die Fahrzeugausstattung, Freischaltungen und Veränderungen zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt gerichtsfest zur Verfügung stehen bzw. auslesbar sein.





3. Assistenzsysteme

Assistenzsysteme werden die Verkehrssicherheit erhöhen. Doch bereits jetzt stellt sich bei Ermittlungen immer häufiger die Frage, wieso das entsprechende Assistenzsystem, z. B. ein eingeschalteter Notbremsassistent bei einem Schwerverlastfahrzeug den Unfall nicht verhindert oder die Folgen abgemindert hat.

Nicht erst bei hochassistierten oder autonomen Fahr- und Betriebszuständen ist es für die Unfallermittlung von immer größerer Bedeutung, ob das System überlernt wurde, eine Übernahmeaufforderung missachtet wurde oder die Technik versagt hat.

Die GdP fordert:

- dass die Polizei sowohl bei der Rekonstruktion von Verkehrsunfällen, beim Verdacht von Verkehrsstraftaten (verbotene Rennen) aber auch bei Verkehrskontrollen die erforderlichen Steuergeräte über jederzeit zugängliche Schnittstellen auslesen kann.

4. Fahrzeugbedienkonzepte im Widerspruch zum geltenden Recht

Anstatt moderne Kraftfahrzeuge mit einer guten Bedienergonomie auszustatten, die den Fahrer möglichst wenig von seinen Fahraufgaben ablenken, boomen derzeit Touchscreen basierte Bedienkonzepte in den Kraftfahrzeugen. Forschungen bestätigen, dass die vielen elektronischen Funktionen moderner Autos den Fahrer zu stark vom Verkehr ablenken können.

Dagegen findet in modernen Fahrzeugen selbst die Bedienung von Scheibenwischer- oder Klimatisierungsfunktion in Unterpunkten des Touchscreen Menüs statt. Das geht zu Lasten der Verkehrssicherheit.

Dass die Bedienung des Touchscreens im Auto einen Verstoß gegen die StVO (z.B. § 23 Abs.1a) darstellen kann, wenn dafür der Blick längere Zeit von der Straße abgewandt wird, hat auch die Rechtsprechung anerkannt.

Die GdP fordert:

- dass die Fahrzeugbedienung konsequent unter ergonomischen, die Verkehrssicherheit unterstützenden Gesichtspunkten zu gestalten ist.

C. Unfallaufnahme und Opferschutz

Die Verkehrsunfallaufnahme macht einen wesentlichen Bestandteil der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung aus. Sie stellt insbesondere bei Verkehrsunfällen mit schweren Folgen bezüglich der Qualität hohe Anforderungen an die aufnehmenden und bearbeitenden Beamten. Eine qualitativ hochwertige Verkehrsunfallaufnahme entspricht der Erwartung der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Kompetenz und Objektivität. Anders als private Akteure ist die Polizei neutral, da die Polizei mit der Unfallaufnahme anders als private Akteure keine wirtschaftlichen Interessen verfolgt.

Die Beteiligten an einem Verkehrsunfall befinden sich häufig in mentalen Ausnahmesituationen. Insbesondere bei Unfällen mit schwerwiegenden Folgen können traumatische Nachwirkungen das komplette Leben der Betroffenen, Angehörigen, Zeugen und ggf. auch der Helfer verändern. Hier ist es besonders wichtig, dass sich die Opfer eines Verkehrsunfalls mit dessen Folgen nicht alleine gelassen fühlen und ihnen durch das Näherbringen spezifischer Hilfsangebote die Bewältigung des Erlebten erleichtert wird. Opferschutz ist eine arbeitsintensive Aufgabe, die den Aufbau und die Pflege von Netzwerken erforderlich macht. Sie setzt eine gut funktionierende innerbehördliche Koordination voraus.

Die GdP fordert:

- die Aufnahme und Bearbeitung aller Verkehrsunfälle muss polizeiliche Aufgabe bleiben,
- die Aufnahme und Bearbeitung von schweren Verkehrsunfällen ist von speziell qualifizierten Beamten durchzuführen,
- Sockelstellen für den Opferschutz nach Verkehrsunfällen.

1. Digitale Spuren in Kraftfahrzeugen/Unfalldatenschreiber

Durch den Einsatz von Elektronik für Fahrerassistenzsysteme und Pre-Safe-Systemen könnte die bisher übliche Spurensicherung am Unfallort durch elektronische Spuren in den Unfallfahrzeugen ergänzt werden. Eine unmittelbare Auslesemöglichkeit dieser elektronischen Spuren für die Polizei ist aber technisch nicht vorgesehen und unterliegt hohen rechtlichen Hürden.

In den USA ist daher bei Fahrzeugen bereits seit dem Jahr 2000 ein Unfalldatenschreiber, der CDR (Car Data Recorder), vorgeschrieben. Er ist über den einheitlichen On-Board-Diagnose (OBD)-Anschluss auch für die Polizei auslesbar.

Daneben besteht aber die technische Möglichkeit bei den wichtigen Steuergeräten moderner Fahrzeuge (z. B. Airbag, ESP-, ABS-, Motorsteuergerät) die so genannten EEPROM-Speicher (engl. Abkürzung für: Electrically Erasable Programmable Read-Only Memory) auszulesen. Hierin sind zahlreiche Daten abgelegt, die für ein Unfallgeschehen von großer Bedeutung sein können.

Die Auswertung von Steuergeräten, die darüber hinaus noch mehr Daten aufzeichnen, ist zwar mit erheblichem Aufwand möglich, das jedoch nur unter Mithilfe und Beteiligung der Hersteller.

Durch die Einführung eines UDS/CDR wird ein neues Beweismittel geschaffen, das die Ermittlungsbehörden und die Justiz in die Lage versetzt, die Geschehensabläufe bei einem Verkehrsunfall objektiv zu rekonstruieren und damit die tatsächlichen Unfallursachen festzustellen.

Die GdP fordert:

- dass der Gesetzgeber Vorgaben für eine flächendeckende Einführung eines einheitlichen Unfalldatenschreibers mit einheitlichen Auslesemöglichkeiten bei allen Fahrzeugherstellern entwickelt,
- dass die Hersteller dazu verpflichtet werden, den Ermittlungsbehörden einen einheitlichen Zugang zu den Daten der Steuergeräte zu ermöglichen,
- dass die Ermittlungsbehörden eine gesetzliche Ermächtigung erhalten, auf diese Daten zugreifen zu können.

2. Statistische Erfassung schwerstverletzter Verkehrsunfallopfer

Entscheidend für eine passgenaue und zielgerichtete Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen ist nicht nur die detaillierte Kenntnis der Unfallursachen, sondern auch der Folgen. Derzeit werden in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik in Deutschland lediglich drei Kategorien erfasst: „leicht verletzt“, „schwer verletzt“ und „getötet“. „Schwer verletzt“ ist, wer für mindestens 24 Stunden stationär in eine Klinik aufgenommen wird. Damit fällt ein gebrochener Arm in die gleiche Kategorie wie ein lebensbedrohliches Schädel-Hirn-Trauma.

Eine präzisere Verkehrsunfallstatistik und damit auch eine effizientere Verkehrssicherheitsarbeit erfordert weitere Differenzierungsmöglichkeiten nach der Schwere der Verletzung.

Die GdP fordert:

- die Einführung einer zusätzlichen Kategorie „Schwerstverletzte“ in die amtliche Unfallstatistik. Hierzu sind unter Wahrung der Rechte der Unfallopfer die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen.



D. Verkehrssicherheitsarbeit

Das kommende Jahrzehnt steht im Zeichen von individueller Mobilität und Digitalisierung. Damit muss auch die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit individueller werden und sich schneller auf Veränderungen im Verkehr einstellen. Um den Wandel im Verkehrsgeschehen aktiv zu begleiten, muss auch die Öffentlichkeitsarbeit der Polizei stärker auf eine möglichst große Breitenwirkung setzen.

Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsunfallprävention dürfen sich nicht mehr ausschließlich auf problem- oder unfallorientierte Arbeit, z.B. mit Kindern oder Senioren, beschränken. Sie sind vielmehr ganzheitlich über alle Zielgruppen hinweg zu betrachten.

Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit muss noch konzentrierter mit anderen Trägern und Partnern der Verkehrssicherheit zusammen arbeiten. Netzwerke und Netzwerkarbeit sind zwingend zu stärken.

1. Verkehrssicherheitsarbeit und Präventionsprogramme stärken

Der Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit in der Polizei als gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist noch stärker als bisher herauszustellen. Präventionsprogramme sind unverzichtbare Bausteine in der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verhinderung von Unfällen.

Sie müssen durchgängig in allen Zielgruppen standardisiert durchgeführt werden. Das Programm Crash Kurs NRW zeigt das vorbildhaft.

Die GdP fordert:

- dass die Polizei bei der Planung und Umsetzung von Verkehrskonzepten aktiv beteiligt wird,
- dass der Stellenwert der polizeilichen Verkehrsunfallprävention noch stärker herausgestellt wird,
- dass die Öffentlichkeitsarbeit der Polizei auf effizientere Kommunikationsmittel setzt. Formate wie z.B. „Der 7. Sinn“ fehlen,
- dass die Netzwerkarbeit mit Kooperationspartnern und anderen Trägern der Verkehrssicherheit deutlich gestärkt wird.

2. Intensivtäter in den Fokus nehmen

Gefährderansprachen verfolgen das Ziel, auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer durch gezielte Ansprache wieder zu regelkonformem Verhalten im Straßenverkehr anzuhalten.

Gerade bei Personen, die sich im Straßenverkehr in besonderer Art und Weise wiederholt aggressiv, rücksichtslos und besonders enthemmt über Verkehrsvorschriften hinweg gesetzt haben, kann dieses Instrument ein probates Mittel darstellen.

Dies gilt vor allem bei den als so genannte „Intensivtäter Verkehr“ einzustufenden Verkehrsteilnehmern.

Denkbar ist das u.a. bei folgenden Delikten:

- § 315 d StGB illegale Kraftfahrzeugrennen
- § 315 c StGB Gefährdung des Straßenverkehrs
- § 316 StGB Trunkenheit im Straßenverkehr
- § 240 StGB Nötigung
- und weiteren sog. Aggressionsdelikten im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr.

Die GdP fordert:

- die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts zur frühzeitigen Erkennung und Erfassung von Intensivtätern Verkehr,
- die konsequente Durchführung von Gefährderansprachen nach gravierenden Verkehrsverstößen und konkreten Delikten im Rahmen der Verkehrsteilnahme.

3. Verkehrsüberwachung

Die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ist an Regeln gebunden, die die Sicherheit und Leichtigkeit gewährleisten sollen. Die polizeiliche Verkehrsüberwachung ist kein Selbstzweck und verfolgt keine monetären Absichten. Sie orientiert sich an der „Vision Zero“.

a) Entdeckungsrisiko

Das objektive und das subjektive Entdeckungsrisiko müssen hoch sein, um ein regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu bewirken. Dabei sollte die kommunale Verkehrsüberwachung konzeptionell eingebunden werden.

Die GdP fordert:

- die Verkehrsüberwachung durch einen directionsübergreifenden Ansatz weiter auszubauen,
- beim Einsatz von Mitteln zur Verkehrsüberwachung wissenschaftliche Erkenntnisse zu deren Wirksamkeit zu berücksichtigen,
- die Verkehrsüberwachung sowohl problemorientiert als auch flächendeckend auszurichten.

b) Technikeinsatz bei der Verkehrsüberwachung

Die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur bietet aktuell mehr Möglichkeiten für Fahrzeughersteller und Versicherungen, als für die Verkehrsüberwachung. Hersteller nutzen live Fahrdaten zu unterschiedlichsten Zwecken. Versicherungen belohnen defensives Fahrverhalten mit Rabatten, während die Polizei noch darum kämpft, im Rahmen der Unfallauswertung an Fahrzeugdaten heranzukommen. Dabei werden z.B. über vernetzte Fahrzeuge auch völlig neue Konzepte zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich: Statt Verstöße festzustellen, können vernetzte Fahrzeuge z.B. über so genanntes Geofencing in einem bestimmten Gefahrenbereich auf eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit begrenzt werden. Die Weiterentwicklung der Verkehrsüberwachung im Zuge der Digitalisierung des Straßenverkehrs wirft damit komplexe rechtliche und gesellschaftliche Fragen auf, die bislang nur unzureichend diskutiert werden.

Aber auch unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist moderne Technik für die Verkehrsüberwachung unersetzlich. Die technische Ausstattung in den Kreispolizeibehörden ist qualitativ und quantitativ unterschiedlich. Die Ausstattung orientiert sich nicht immer an den Hauptunfallursachen. Das gilt insbesondere für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr, von dem erhebliche Gefahren ausgehen. Hierfür fehlt in vielen Behörden Technik zur Unterstützung von Kontrollen. Beschaffungen hinken aufgrund langwieriger Entscheidungsprozesse der raschen technischen Entwicklung hinterher. Für Verkehrsteilnehmer, die nicht mit einem PKW unterwegs sind, steht keine Technik zur Verfügung, die Kontrollen in größerem Umfang ermöglicht.

Der Einsatz von technischem Gerät sollte sich zum einen an den Hauptunfallursachen und zum anderen an den Verkehrsformen orientieren, von denen besonders große Gefahren ausgehen können, wie zum Beispiel dem gewerblichen Personen- und Güterverkehr.

Die GdP fordert:

- die Einrichtung eines Runden Tisches Verkehrsüberwachungstechnik in NRW, der sowohl technische, als auch rechtliche und gesellschaftliche Aspekte mit einbezieht,
- eine Forcierung von Forschung, Marktbeobachtung und Tauglichkeitsprüfungen für den polizeilichen Einsatz,
- eine intensive Erprobung von Mitteln zur Verkehrsüberwachung von Verkehrsteilnehmern, die nicht mit einem Kfz unterwegs sind,
- eine Verkürzung der Entscheidungsprozesse für die Zulassung von Verkehrsüberwachungstechnik, z.B. durch die Anerkennung von Zulassungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten,
- eine bedarfsgerechte, an einheitlichen Standards orientierte Ausstattung der Kreispolizeibehörden mit Verkehrsüberwachungstechnik.



III. VERKEHRSRÄUME

Die Verkehrssicherheit begegnet in den Innenstädten, auf den Landstraßen und den Autobahnen jeweils spezifischen Herausforderungen, auf die Antworten gegeben werden müssen.

A. Innerhalb geschlossener Ortschaften

1. Mobilitätswandel – mit Sicherheit

Der Mobilitätswandel ist insbesondere in den Städten im vollen Gange. Verkehrsflächen werden neu aufgeteilt. Dabei ist es wichtig, dass Änderungen an der Verkehrsinfrastruktur nicht zu einer verschlechterten Verkehrssicherheit führen.

Die Schattenseite des Mobilitätswandels spiegelt sich bereits deutlich in Veränderungen der Unfallstatistik: Zwar bestimmen Pkw noch immer das Geschehen, wenn es um die Zahl der Unfälle geht. Bei den Verunglückten hat sich das Bild in den letzten Jahren aber gewandelt. Am deutlichsten wird das bei einem Blick auf die Getöteten: 2016 standen in NRW 225 getötete Pkw-Insassen 162 getöteten Fußgängern und Fahrradfahrern gegenüber. 2019 starben 170 Personen im Pkw – gegenüber 163 getöteten Fußgängern und Fahrradfahrern.

Die GdP fordert:

→ bestehende Regelwerke auf ihre Tauglichkeit für eine Mobilitätswende umfassend zu überprüfen.



2. Regelgeschwindigkeit 30 km/h

Das System der innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen passt nicht mehr zu einem immer bunter und damit auch komplexer werdenden Verkehrsgeschehen. 50 km/h als Regelgeschwindigkeit wird den Anforderungen an den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer nicht gerecht. Die Wahrscheinlichkeit für einen erwachsenen Fußgänger bei einem Zusammenprall mit einem Pkw tödliche Verletzungen zu erleiden, steigt zwischen 30 und 50 km/h sprunghaft an, von ca. 10 Prozent auf 80 Prozent.

Der Rückgang von tödlichen und schwersten Verletzungen hängt deshalb sehr stark davon ab, ob es gelingt, auch den innerstädtischen Verkehr weiter zu entschleunigen. Daher sollte innerhalb geschlossener Ortschaften das bisherige Regel-/Ausnahmeverhältnis umgekehrt werden.

Die GdP fordert:

- die generelle Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h sowie die Ausweisung von Straßen mit besonderer Bedeutung (Durchgangsstraßen) mit höheren Geschwindigkeitsgrenzen.



3. Fahrradverkehr

Unfälle im Fahrradverkehr werden häufig durch ungünstige oder unklare Verkehrsregelungen begünstigt. Vielfach werden vor Jahren angelegte Radwege den Anforderungen an das gestiegene Radverkehrsaufkommen nicht gerecht. Hierdurch werden Konflikte zwischen Fahrradfahrenden einerseits und Fußgängern und Autofahrenden andererseits begünstigt.

Studien belegen, dass die Dunkelziffer bei Fahrradunfällen bis zu dreimal so hoch ist wie die Zahl der polizeilich bekannt gewordenen Unfälle. Häufig geschehen diese Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen.

Nach der jetzigen Rechtsprechung dürfen sich Radler mit weniger als 1,6 Promille Alkohol im Blut auf den Sattel schwingen und begehen nur dann eine Verkehrsstraftat, wenn sie mit Ausfallerscheinungen den Verkehr gefährden oder einen Verkehrsunfall (mit) verursachen.

Verkehrsunfälle mit Radfahrern haben häufig schwere Kopfverletzungen zur Folge, die durch das Tragen eines Schutzhelms hätten vermieden werden können.

Eine weitere Problemgruppe sind die immer beliebter werdenden elektrounterstützten Fahrräder. Zwischen 2016 und 2019 hat sich die Zahl der verunglückten Pedelec-Fahrer um 154 Prozent auf insgesamt 2.683 gesteigert.

Ohne Unterstützung erreicht nur ein verhältnismäßig kleiner Anteil Geschwindigkeiten über 20 km/h. Durch die Elektrounterstützung steigt das Geschwindigkeitsniveau der Fahrradfahrenden insgesamt an. Das hat unmittelbare Auswirkungen auch auf die Verletzungsschwere, wenn es zum Unfall kommt. Vielfach ist auch die Infrastruktur für den Fahrradverkehr nicht für höhere Geschwindigkeiten geeignet.



Die GdP fordert:

- die Schaffung von klaren Regelungen zur innerstädtischen Verkehrsraumnutzung durch Radfahrer,
- die Senkung der Promillegrenze für Radfahrer auf 0,5 Promille (Ordnungswidrigkeit) bzw. 1,1 Promille (Straftat),
- die Einführung einer gesetzlichen Helmrtragepflicht, zumindest für Pedelec-fahrer,
- die Abriegelung der Elektrounterstützung bereits bei 20 km/h,
- die Verbesserung technischer Standards und gesetzlicher Vorgaben zum Schutz vor Manipulationen an elektrounterstützten Fahrzeugen,
- eine stärkere Ausrichtung polizeilicher Verkehrskontrollen auf die Sicherheit des Fahrradverkehrs.

4. Fußgänger

Zu Fuß gehen ist die häufigste Art der Verkehrsbeteiligung. Trotzdem werden die Bedürfnisse von Fußgängern bei der Verkehrsplanung häufig nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt.

Gehwege werden vielfach als Parkflächen für Autos, Fahrräder und Elektroroller oder als Terrassenflächen für die Gastronomie genutzt, ohne auf die sich dadurch ergebenden Gefährdungen für Fußgänger Rücksicht zu nehmen.

Die GdP fordert:

- einen besseren Schutz von Fußgängern insbesondere durch klare Trennung von Fußgänger- und Radverkehr,
- eine Einschränkung der Gehwegnutzung für andere Zwecke, falls nötig auch durch die Erhöhung der Kosten für die legale Nutzung.

5. Elektrokleinstfahrzeuge

In der urbanen Verkehrswelt sollen Elektrokleinstfahrzeuge einen Beitrag zur Nah- und Mikromobilität leisten und als Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den „Letzten Kilometer“! Dadurch soll die Mobilitätswende in Ballungsräumen gefördert werden. Die Palette reicht vom Scooter bis hin zum Segway. Die Geschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt, dennoch ist die Verkehrsinfrastruktur für diese Fahrzeuge zurzeit noch nicht ausgelegt. Gerade auf kombinierten Fuß-/Radwegen entstehen hier zunehmend Konfliktsituationen.

Hoverboards und Elektro-Skateboards zählen ausdrücklich nicht zu den zulassungsfähigen Elektrokleinstfahrzeugen, werden jedoch dennoch im Straßenbild häufiger und erreichen oftmals deutlich höhere Geschwindigkeiten.

In der Verkehrswirklichkeit erfolgt die Marktdurchdringung überwiegend durch den Verleih, wobei die Nutzung eher freizeit- oder eventorientiert geprägt ist. Die nicht ordnungsgemäße Nutzung und das willkürliche Herumstehen und –liegen dieser Fahrzeuge gefährden andere Verkehrsteilnehmer nicht unerheblich. Ein Unrechtsbewusstsein ist bei den Nutzern kaum ausgeprägt. Auf dem Geh- oder Radweg liegende Scooter stellen eine konkrete Verkehrsgefährdung dar, auf Gehwegen sind hier Menschen mit einer Sehbehinderung besonders betroffen.

Die GdP fordert:

- eine konsequente Überwachung, die sich auf häufige Verkehrsverstöße, insbesondere das Führen dieser Fahrzeuge unter Alkoholeinfluss und die Nutzung von Gehwegen oder Fußgängerzonen konzentriert,
- ein konsequentes Vorgehen gegen die Nutzung nicht zugelassener Elektrokleinstfahrzeuge,
- Fahrzeuge sind wirksam gegen Manipulationen, z. B. zur Erhöhung der möglichen Höchstgeschwindigkeit, zu schützen,
- bei der Aufnahme schwerer Verkehrsunfällen ist künftig, insbesondere unter dem Aspekt technischer Veränderungen, ein digitales Auslesen der Fahrzeuge erforderlich,
- das Übernehmen und Abgeben dieser Leihfahrzeuge muss auf entsprechende Punkte festgelegt werden, Verstöße müssen mit empfindlichen Geldbußen, insbesondere auch für den Verleiher, geahndet werden.



B. Außerhalb geschlossener Ortschaften

1. Tempo und Überholvorgänge auf Landstraßen

Die Zahl der auf Deutschlands Straßen getöteten Menschen ist in den letzten Jahrzehnten stark gesunken. Auf den Landstraßen geschehen jedoch weiterhin die meisten Verkehrsunfälle mit den gravierenden Folgen. Die auf Außerortsstraßen gefahrenen Geschwindigkeiten lassen den Insassen von Pkw und den Motorradfahrern zudem nur geringe Überlebenschancen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass sich im Bereich der Fahrzeugsicherheit, der Straßensicherheit und des Rettungssystems in den letzten Jahren vieles stark verbessert hat.

Ein Aufprall mit 100 km/h auf ein Hindernis neben der Fahrbahn, z. B. einen Baum, ist auch mit einem modernen Pkw meist tödlich. Das europäische Ausland hat seine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Außerortsstraßen, außer Autobahnen, an diese Situation angepasst und Tempolimits zwischen 80 und 90 km/h eingeführt. Ebenso wird immer wieder über die Ausweitung von Überholverboten diskutiert.

Belastbare Zahlen zur Wirksamkeit dieser Maßnahmen liegen bislang nicht in ausreichendem Umfang vor, da systematische Untersuchungen für Deutschland fehlen.

Fest steht allerdings, dass durch das sich verändernde Mobilitätsverhalten und durch neue technische Möglichkeiten (Pedelec) in Zukunft immer mehr Fahrradfahrer auch außer Orts unterwegs sein werden. Das führt zu neuen Gefahren. 2019 sind bereits 39 Prozent der getöteten Radfahrer außer Orts ums Leben gekommen.

Die GdP fordert:

- eine umfassende Studie zur Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbegrenzungen und zu Überholverboten auf Landstraßen in Deutschland,
- einen konsequenten Ausbau des Radverkehrsnetzes außer Orts.



2. Bauliche Maßnahmen

Außerortsstraßen haben die mit Abstand höchste Belastung mit schweren Unfällen. Neben einer generellen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus kommt baulichen Maßnahmen deshalb eine wichtige Rolle bei der Verkehrsunfallprävention zu.

Bauliche Standards, wie die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL), ergänzt durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) müssen nicht nur für die Planung und den Neubau von Straßen, sondern auch bei der Festlegung der Höchstgeschwindigkeit in Betracht gezogen werden.

Die GdP fordert:

- auf Straßen, die sicherheitstechnische Vorgaben der RAL nicht erfüllen, sind entsprechend reduzierte Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen.



C. Autobahn

Die hohe Verkehrsdichte, der ständig zunehmende Schwerlastverkehr, das Nebeneinander enorm unterschiedlicher Geschwindigkeiten und nicht zuletzt die fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung, führen zu einer starken Sicherheitsbeeinträchtigung auf den Autobahnen. Insbesondere die Stauenden beinhalten ein hohes Gefährdungspotenzial.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte daran ausgerichtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher die Autobahnen nutzen können. Dazu sind mehrere aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen notwendig.

1. Höchstgeschwindigkeit 130 km/h

Die Bundesrepublik Deutschland ist der einzige Staat in Europa ohne generelle Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen. Die Spanne der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Europa liegt zwischen 90 km/h und 130 km/h, wobei 130 km/h die häufigste Regelung darstellt. Von den 12.500 Autobahnkilometern in Deutschland ist hingegen bislang lediglich ein Drittel mit Geschwindigkeitslimits versehen.

Die Folgen:

Mehr als zehn Prozent der Verkehrstopfer sterben auf Autobahnen, denn mit zunehmender Geschwindigkeit aber auch mit zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen steigen das Unfallrisiko und die Unfallschwere deutlich.

Nationale und internationale Erfahrungen zeigen, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung – unabhängig von der jeweiligen Höhe – zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

Die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen könnte deshalb ein kurzfristig umsetzbarer und wirksamer Beitrag zu einem leistungsfähigeren und sichereren Autobahnnetz in Deutschland sein. Niedrigere und gleichmäßigere Fahrgeschwindigkeiten erhöhen die Durchflussmenge und reduzieren die Staugefahr. Sie schaffen zudem Anreize, technische Innovationspotenziale verstärkt auf die Senkung des Durchschnittsverbrauchs der Kraftfahrzeuge statt auf die Erhöhung der Motorleistung zu lenken, und leisten so einen Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen.

Ein Tempolimit senkt zudem die Hemmschwelle für Fahranfänger und älterer Autofahrer zur Autobahnnutzung und trägt so zur Mobilitätssicherung bei. Limitbedingte Zeitverluste sind im Vergleich dazu als unwesentlich und hinnehmbar zu bewerten. Sie betreffen nur eine relativ kleine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die zudem aufgrund ihrer hohen Fahrgeschwindigkeiten ein besonderes Unfallrisiko darstellen. Ein neues verkehrsbezogenes Leitbild sollte demgegenüber von partnerschaftlicher Mobilität in Sicherheit statt von Risiko und Rivalität geprägt sein.

Die GdP fordert:

- die Einführung einer moderaten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von 130 km/h,
- eine restriktive Begrenzung auf 110 km/h bei Nässe.

2. Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Bei zunehmender Verkehrsbelastung hat sich in Deutschland das Konzept der Beeinflussung des Verkehrs mittels variabler verkehrlicher Anordnungen, insbesondere für Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote und zur Warnung vor Staus bereits durchgesetzt. Das Autobahnnetz weist allerdings bei der Bestückung mit diesen Systemen noch große Lücken auf. Die angeordneten Streckenverbote sind zudem derzeit nicht überwachbar.

Durch einen weiteren Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen würde die Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen dynamisiert. In der Folge käme es zu weniger Stop-and-go-Anlässen, das Unfallgeschehen würde positiv beeinflusst. Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs würden hiervon ebenso profitieren wie die Umwelt.

Auch die Sicherheit der Einsatzkräfte kann durch den verstärkten Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen verbessert werden.

Anlagen mit der Funktion der temporären Seitenstreifenfreigabe würden darüber hinaus eine weitere Steigerung der Kapazität und der Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes ermöglichen. Langwierige Überholvorgänge von Lkw könnten so verhindert werden.

Die GdP fordert:

- das Netz der Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit integrierten Überwachungsmöglichkeiten zeitnah auszubauen,
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen so auszulegen, dass sie auch zur Absicherung von Unfallstellen eingesetzt werden können.

3. Überholverbot für Schwerlastfahrzeuge auf zweispurigen Autobahnen

In jedem fünften Verkehrsunfall auf der Autobahn ist ein Lkw verwickelt. Nicht selten sind gefährliche Überholmanöver die Ursache. An Steigungen führen untermotorisierte Lkw zu Behinderungen. Dadurch werden gefährliche Überholmanöver provoziert oder es entstehen Staus mit der Gefahr von Auffahrunfällen.

Auch so genannte Elefantenrennen und die damit einhergehenden Staubildungen stellen ein erhebliches Unfallpotential dar.

Die GdP fordert:

- die Schaffung einer Vorschrift zur bauartbedingten Mindestmotorisierung von Lkw und Zugmaschinen bei der Benutzung von Autobahnen,
- die Einführung temporärer, verkehrsmengenabhängiger Überholverbote in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr auf Strecken mit hoher Unfallbelastung.

4. Geisterfahrer

Rund 2.000 Geisterfahrten werden bundesweit jedes Jahr gemeldet. Ein großer Teil davon entfällt auf das Straßennetz in NRW. Das damit verbundene Unfallrisiko ist extrem hoch. Auch wenn Falschfahrten nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden verursachen, sind die Unfallfolgen schwerwiegend: Etwa jeder zweite Unfall in Folge einer Falschfahrt führt zu einem Personenschaden. Fast jeder sechste Unfall eines Falschfahrers endet tödlich.

Wissenschaftliche Befunde zeigen, dass sich viele Falschfahrten durch bauliche Maßnahmen und eine bessere Beschilderung und Markierung verhindern lassen.



Die GdP fordert:

- die konsequente Beobachtung und bauliche Entschärfung von Auffahrten, die als Startpunkte für Falschfahrten aufgefallen sind,
- die Nutzung spezieller Geisterfahrerwarntafeln.

5. Teststrecken autonomes Fahren

Bei der Planung, Vorbereitung und Einrichtung von Teststrecken für teil- oder vollautonome Fahrzeuge kommt es immer wieder vor, dass die Polizei mit ihrer für die Verkehrssicherheit wichtigen Perspektive nicht beteiligt wird.

Die GdP fordert:

- eine konsequente Einbeziehung der Polizei bei der Planung und Vorbereitung von Teststrecken.



5. Kontrollräume

Fahrzeugkontrollen auf Autobahnen sind angesichts der Überlastung von Raststätten aktuell oft aus Platzgründen nicht möglich. Wo vor 20 Jahren noch ohne weiteres Raststätten für die Durchführung von Schwerpunktkontrollen gesperrt werden konnten, ist dies heute aufgrund einer ständigen Überbelegung der Rastanlagen kaum noch möglich, ohne hierdurch an anderer Stelle gefährliche Stausituationen herbeizuführen.

Im Ergebnis ist die Bundesrepublik Deutschland seit Jahren nicht in der Lage, die im EU-Recht vorgegebenen Kontrollquoten im gewerblichen Güterverkehr zu erfüllen.

Die GdP fordert:

- die Einrichtung von dezidierten Kontrollräumen und Messstellen bei der Anlage und Ertüchtigung von Autobahnen.

IV. GEWERBLICHER PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Der gewerbliche Güter- und Personenverkehr hat wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit im Straßenverkehr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung rechnet bis 2025 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung um bis zu 70 Prozent. Zugleich führt die Öffnung der Märkte zu einem verschärften Wettbewerb. Dieser Entwicklung muss sich auch die Polizei stellen.

1. Kontrolldruck

Aspekte der Verkehrssicherheit bleiben bei dem rasanten Ausbau des Personen- und Güterverkehrs völlig unberücksichtigt. Wird hier nicht wirksam gegengesteuert, werden vorschriftenkonform kalkulierende Speditions- und Reisebusunternehmen von unlauter arbeitenden Firmen unterboten und aus dem Markt gedrängt. Die EU hat ihre Mitgliedstaaten verpflichtet, jedes Jahr mindestens vier Prozent der Fahrerarbeitstage von Fahrern in Fahrzeugen des Güterverkehrs zu kontrollieren. Diese Kontrollen werden zum größten Teil von den Polizeien der Länder durchgeführt. Die Polizei NRW ist hierzu aktuell weder personell noch technisch hinreichend ausgestattet.

Die GdP fordert:

- eine Ausweitung der Kontrollen des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs,
- eine gezielte Fortbildung des für die Kontrollen erforderlichen Personals in allen Kreispolizeibehörden,
- die Ausstattung aller Kreispolizeibehörden mit der dazu notwendigen Kontrolltechnik.



2. Vermögensabschöpfung

Bußgelder reichen in vielen Fällen nicht aus, um gewinnträchtige Verstöße im gewerblichen Güter- und Personenverkehr zu verhindern. Zudem sind die von einem Bußgeld erfassten Personen oftmals nicht diejenigen, die einen wirtschaftlichen Vorteil aus der Missachtung der Vorschriften erlangen.

Durch eine Vermögensabschöpfung (Verfall § 29 a OWiG) wäre es möglich, neben den verkehrsrechtlich verantwortlich handelnden Personen wie den Fahrern und Haltern auch die unternehmerisch verantwortlich handelnden Personen, juristische Personen sowie wirtschaftliche Nutznießer der Verkehrsverstöße zu belangen. Der aus der Ordnungswidrigkeit hervorgegangene wirtschaftliche Vorteil wird dabei berechnet und abgeschöpft.

Die GdP fordert:

- die Anerkennung der Vermögensabschöpfung im Verkehrsordnungswidrigkeitsverfahren als geeignetes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit durch alle Institutionen und auf allen Ebenen,
- die Schaffung von Sockelstellen zur Vermögensabschöpfung in der Direktion Verkehr bei Kreispolizeibehörden mit Autobahnpolizei (VI 3).

V. ANFORDERUNGEN AN EINE DIREKTION VERKEHR DER POLIZEI

Der gewerbliche Güter- und Personenverkehr hat wesentlichen Einfluss auf die Sicherheit im Straßenverkehr. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung rechnet bis 2025 mit einer Zunahme der Güterverkehrsleistung um bis zu 70 Prozent. Zugleich führt die Öffnung der Märkte zu einem verschärften Wettbewerb. Dieser Entwicklung muss sich auch die Polizei stellen.

1. Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit

a) Anteil der Ausbildung im Laufbahnabschnitt II und III

Während der Anteil an der Ausbildung der Polizeibeamtinnen und -beamten für den Laufbahnabschnitt II der Bedeutung und dem Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit angemessen ist, wird die Führungsaufgabe in der Verkehrssicherheitsarbeit noch nicht hinreichend im Masterstudiengang für den Laufbahnabschnitt III berücksichtigt.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Personalstruktur in den Direktionen Verkehr überwiegend von lebensälteren Kolleginnen und Kollegen geprägt ist. Häufig wird zudem auf die Beschäftigten der Direktion Verkehr zugegriffen, um Aufgaben in der Direktion Gefahrenabwehr/Einsatz (GE) zu bewältigen.

Die GdP fordert:

- die Wertigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit in den Behörden des Landes zu verbessern,
- die Studienanteile und die -inhalte aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit analog den künftigen Aufgaben der Beamten h. D. auszuweiten,
- die Einführung von Personalentwicklungskonzepten, mit deren Hilfe verhindert wird, dass die Beschäftigten der Direktionen Verkehr
 - überaltern
 - oder als Personalreserve ihrer Behörden eingesetzt und damit ihren Kernaufgaben entzogen werden.

b) Anforderungen an die Aufbauorganisation im Innenministerium

Während die Kernaufgabe Verkehrssicherheitsarbeit im Direktionsmodell in den Kreispolizeibehörden auch organisatorisch konsequent umgesetzt wird, ist die Organisation der Abteilung 4 des Innenministeriums für Inneres hieran bisher nicht angepasst worden.

Die GdP fordert:

- dass die Aufbauorganisation des Innenministeriums der Organisation der Behörden im Lande angepasst wird.



2. Keine Privatisierung von Aufgaben

Die Bürgerinnen und Bürger haben Anspruch auf eine qualifizierte Verkehrssicherheitsarbeit. Sie ist eine hoheitliche Kernaufgabe der Polizei.

Die Privatisierungsbegehren, die in den letzten Jahren unter der Überschrift „Privat vor Staat“ unternommen wurden, haben auch vor dem Verkehrsbereich nicht Halt gemacht. Diese Privatisierungsbestrebungen hatten ausschließlich monetäre Hintergründe.

Die Rechtslage lässt eine Privatisierung der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallaufnahme aus guten Gründen nicht zu. Insbesondere die Anhaltebefugnis mit der sich daraus resultierenden Freiheitsbeschränkung für die Bürgerinnen und Bürger ist ausschließlich der Polizei vorbehalten.

Die Verkehrsunfallaufnahme von Sachschäden ist eine erforderliche und sinnvolle aber auch positiv besetzte Aufgabe der Polizei. Die Erkenntnisse, die aus der großen Zahl von Verkehrsunfällen mit Sachschäden von ihr gewonnen werden, sind für die Verkehrssicherheitsarbeit unverzichtbar. Die Polizei trägt zudem als objektive Instanz durch die Verkehrsunfallaufnahme zur Wahrung der Rechte der Unfallbeteiligten bei.

Die GdP fordert:

- dass es weder in der Überwachung des fließenden Verkehrs noch in der Verkehrsunfallaufnahme zu einer Aufgabenübertragung an Private kommt.

3. Arbeitsschutz

Sicherheit, Gesundheitsschutz und eine menschengerechte Arbeitsgestaltung sind elementare Grundpfeiler sowohl des betrieblichen als auch des polizeilichen Handelns. Es ist Aufgabe des Dienstherrn, der Dienstvorgesetzten und jedes Vorgesetzten, diesen Aspekt bei allen betrieblichen Prozessen und Abläufen zu beachten.

Bei der Aufgabenwahrnehmung im öffentlichen Straßenverkehr ergeben sich spezifische Gefahrensituationen. Das gilt insbesondere:

- beim Anhalten von Fahrzeugen,
- bei der Verkehrsregelung,
- bei der Verkehrsunfallaufnahme
- und bei der Überwachung von Sonderverkehr.

Die Polizeibeamtinnen und -beamte, die auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen eingesetzt sind, arbeiten in einem besonders gefährlichen Umfeld. Das dortige Gefahrenpotential hat seinen Ursprung in den hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge sowie dem hohen Verkehrsaufkommen.

Moderne Büroarbeitsplätze müssen zahlreichen Anforderungen und Richtlinien genügen. Zur Arbeitsumgebung gehören die Arbeitsstätte, der konkrete Arbeitsplatz, die technische und ergonomische Ausstattung sowie Faktoren wie Raumklima und Beleuchtung.

Die GdP fordert:

- die jeweilige Arbeitsumgebung so zu gestalten, dass die Gesundheit der Beschäftigten geschützt wird,
- die betrieblichen Abläufe am jeweiligen Arbeitsplatz optimal aufeinander abzustimmen,
- regelmäßig eine Gefährdungsanalyse für alle Arbeitsplätze durchzuführen,
- eine optimale (Schutz-) Ausrüstung zur Gefährdungsreduzierung sicherzustellen,
- die Seitenstreifen auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen als Schutzraum zu erhalten (Ausnahme: Verkehrsbeeinflussungsanlagen).





4. Berücksichtigung des Bereichs Verkehr in der Funktionszuordnung

Für die drei polizeilichen Kernaufgabenbereiche (Gefahrenabwehr/Einsatz, Kriminalitäts- und Verkehrsunfallbekämpfung) stehen im Wesentlichen zwei Töpfe / Verteilpotentiale für Verteilung der A 12/A 13 Funktionen zur Verfügung. Anders als in den Bereichen GE und K erfolgt die Zuweisung der Funktionen für die Direktion Verkehr aus beiden Töpfen, wobei die Anzahl der Funktionen nur für die Direktion Verkehr gedeckelt ist.

Die GdP fordert:

- einen eigenen Stellentopf A 12/A 13 für die Verkehrsunfallbekämpfung.

5. Anforderungsprofil Mitarbeiter Verkehr

Die Anforderungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Direktionen Verkehr nehmen stetig zu. Im Verkehrsbe-
reich ist deshalb eine hohe fachliche und persönliche Kompetenz erforderlich.

Die neuesten Techniken zur Verkehrsüberwachung, aber auch zur spezialisierten Verkehrsunfallaufnahme erfordern eine umfassende Aus- und Fortbildung. Durch die fortschreitende Technisierung und die hohen Beweisansprüche der Gerichte, werden diese Anforderungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch in Zukunft weiter steigen. Dies kann zur Konsequenz haben, dass eine Sachverständigenqualifikation geboten ist.

Der sich daraus ergebende Weiterbildungs- und Qualifizierungsbedarf wird sich dadurch noch zusätzlich erhöhen, dass in den kommenden Jahren durch die steigende Zahl von Zuruhesetzungen viel Fach- und Erfahrungswissen verloren geht.

Die GdP fordert:

- die Erstellung von landeseinheitlichen Anforderungsprofilen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit für:
 - die Verkehrsunfallprävention,
 - die Verkehrsunfallaufnahme,
 - die Verkehrsunfallauswertung,
 - die Verkehrsüberwachung (allgemeine und spezialisierte).
- eine qualifizierte Fortbildung der mit Verkehrssicherheitsaufgaben betrauten Beschäftigten aller Polizeibehörden,
- eine spezialisierte Ausbildung (Masterstudiengang) zum Verkehrssachverständigen.
- die frühzeitige Sicherstellung eines geeigneten Nachersatzes für alle ausscheidenden Beschäftigten in der Direktion Verkehr.

Wir mischen uns ein.



Gewerkschaft der Polizei NRW

Gewerkschaft der Polizei
Landesbezirk Nordrhein-Westfalen

Abteilung Verkehr
0211/29 10 131
verkehr@gdp-nrw.de
www.gdp-nrw.de

FOLGEN