

Digital abgehängt? Verkehrspolizei 2020

Verkehrsforum der Gewerkschaft der Polizei
Nordrhein-Westfalen

19. November 2012
Ibachsaal im Stadtmuseum Düsseldorf

Themenaufriss durch Michael Mertens, Verkehrsexperte im Geschäftsführen Landesbezirksvorstand der GdP

Digital abgehängt? Wir haben den Titel der heutigen Veranstaltung bewusst als Frage mit Blick auf die Zukunft formuliert.

Computer und elektronische Regelungssysteme sind heute ein selbstverständlicher Bestandteil moderner Kraftfahrzeuge geworden. Digitale Technik dominiert längst die Fehleranalyse in Kfz-Werkstätten. Meistens wird die Motorhaube des Fahrzeugs nicht einmal mehr geöffnet. Allerdings geschieht dies in erster Linie, um den Steuerungsrechner im Fahrzeug auszulesen. Wer heute mit seinem Auto in die Vertragswerkstatt geht, wird feststellen, dass über die Fahrzeugidentifikationsnummer dort Zugriff auf die gesamte Krankengeschichte des Fahrzeugs besteht. Sogar dann, wenn man

zwischendurch die Werkstatt gewechselt hat, ist ohne Weiteres nachvollziehbar, welche Reparaturen wann durchgeführt worden sind.

Während die Polizei nach einem Verkehrsunfall über das Ausmessen der Bremsspur, Deformationen am Fahrzeug und weiterer analoger Spuren versucht festzustellen, ob z.B. überhöhte Geschwindigkeit die Unfallursache war, reicht es der Unfallforschung größerer Autokonzerne aus, sich in das Fahrzeug einzustöpseln, um zu erfahren, wie schnell der Wagen zum Unfallzeitpunkt war, ob die Bremse tatsächlich versagt hat, und so manches mehr.

Kurz um: Die Auswertung der elektronischen Steuergeräte in modernen Kraftfahrzeugen könnte die Spurensicherung am Unfallort nicht nur wirkungsvoll ergänzen, sie könnte sie in vielen Fällen auch ersetzen. Ich möchte einmal ganz naiv fragen: Wäre es nicht für alle Beteiligten gut, wenn die Polizei einen solchen Stecker hätte, oder zumindest eine gesetzliche Ermächtigung bestünde, um auf diese Daten zuzugreifen?

Die GdP hat sich in ihrem Verkehrspolitischen Programm klar für diese Möglichkeit ausgesprochen. Für uns steht fest: Gegenüber dem, was die Fahrzeughersteller selber können, ist die Polizei bereits heute digital abgehängt. Dieser Komplex, und die sicher nicht immer ganz einfachen Fragen, die sich daraus ergeben, sind Gegenstand des ersten Vortrags des heutigen Tages.

Arnold Plickert hat es in seiner Ansprache bereits klar zum Ausdruck gebracht: Im Mittelpunkt unserer Bemühungen muss die Reduzierung der Verkehrsunfälle und der Verkehrstoten stehen.

Mehr als 10 Verkehrstote in NRW jede Woche, meine Damen und Herren, das sind in rund zwei Monaten so viele Menschen, wie heute hier im Saal sitzen. Gleichwohl müssen Verkehrsunfälle schon dramatisch sein, damit sie es auf die erste Seite einer Tageszeitung schaffen.

Auch als Polizei müssen wir uns deshalb die Frage stellen, ob da bei uns der Schwerpunkt immer richtig liegt: Wie oft rufen wir bei einem tödlichen Verkehrsunfall die Spurensicherung dazu? Auch hierzu, vermute ich, werden wir im ersten Vortrag des heutigen Tages einiges hören.

Über das einzelne Fahrzeug hinaus sind digitale Erfassungstechniken aus der Arbeit von Verkehrsplanern und -analysten nicht mehr wegzudenken. Und die Polizei? Sicher, auch wir haben in diesem Bereich Fortschritte gemacht: Die neuen Eso-Geräte zur Geschwindigkeitsmessung sind genauer und können flexibler eingesetzt werden. Als Gewerkschaft der Polizei sagen wir aber auch ganz klar, dass es in diesem Bereich nicht ausreichend ist, die vorhandene Technik zu perfektionieren. Auch personell ist die Polizei mit dem derzeitigen Umfang der Kontrollen bereits jenseits der Belastungsgrenze. Mehr als 10 Tote pro Woche sind daher mehr als Grund genug, sich Gedanken über neue Wege zu machen.

Um einen möglichen neuen Weg soll es im zweiten Block des heutigen Vormittags gehen: Die Erfahrungen im Ausland mit sogenannten Abschnittskontrollen zur Geschwindigkeitsüberwachung sind schlicht

gesagt vielversprechend: Die Niederlande, Österreich, Belgien, die Schweiz, Frankreich, Großbritannien und Italien setzen auf dieses Mittel zur Ergänzung herkömmlicher Punktkontrollen und zur Entschärfung von Unfallbrennpunkten. Und das mit beeindruckenden Ergebnissen: Reduzierung der tödlichen Verkehrsunfälle um 51 % auf 2400 km Autobahnstrecke in Italien seit der Einführung. Rückgang der Unfälle mit Personenschäden im Wiener Kaisermühltunnel um über 30 % seit der Einrichtung einer Anlage im Jahr 2003. Auswertungen in Großbritannien ergeben sogar eine durchschnittliche Reduzierung der Unfalltoten um 77 % auf Strecken mit einer Überwachung durch Section Speed-Anlagen.

In der Bundesrepublik scheitert die Erprobung von Section Control bislang an Bedenken, die letztlich auf den Vorwurf der verdachtslosen Datenerfassung beruhen. Zwar lässt sich der befürchtete Missbrauch technisch ausschließen, auch wenn die technische Erfassung aller Fahrzeuge ohne Zweifel stattfindet.

Ich muss aber ganz klar sagen: Angesichts der Chancen, die diese Technik bietet, erscheint mir die juristische Debatte weitgehend theoretisch und in Teilen auch wirklichkeitsfremd. Und wieder fühle ich mich als Polizeibeamter digital abgehängt.

Immerhin haben wir für die automatisierte Kontrolle der Lkw-Maut auch eine Lösung gefunden. Gerade vor diesem Hintergrund kann ich das Totschlagsargument „aus rechtlichen Gründen nicht möglich“ nur schwer abfinden. Immerhin gibt es eine Initiative Baden-Württembergs, eine Erprobung durchzuführen. Ich finde, es würde NRW gut zu Gesicht stehen, wenn wir uns dieser Initiative anschließen würden.

Komplexe Fahrerassistenzsysteme, die bei Gefahr unmittelbar die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen, sind längst kein Privileg von Fahrzeugen der Oberklasse mehr. Wenn man Verkehrsexperten und der Autoindustrie glaubt, wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren nicht nur fortsetzen, sondern beschleunigen. Aber bringt diese Entwicklung tatsächlich mehr Sicherheit im Straßenverkehr? Welche Verantwortung trägt der Fahrer noch für einen Unfall? Welche Konsequenzen ergeben sich hieraus für die Polizei? Mit diesem offenen Blick in die Zukunft werden wir den Vormittag abrunden.

Aber jetzt sind wir alle hier, um den Referenten des heutigen Vormittags zu lauschen. Daher soll dieser kurze Anriss von meiner Seite genügen. Auch ich wünsche uns eine spannende und anregende Diskussion!