



GdP-NRW Verkehrsforum 2015

## Unfallursache Blindflug - Ablenkung im Straßenverkehr

Rede des für den Bereich zuständigen Mitglieds des Geschäftsführenden Landesvorstands Michael Mertens

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Gäste,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

es kommt mir fast wie gestern vor, dass wir uns hier in diesen Räumlichkeiten zum Verkehrsforum 2014 versammelt haben. Und tatsächlich ist es auch gerade mal vier Monate her, dass wir über neue Wege in der Verkehrsunfallprävention diskutiert haben.

Seitdem hat sich einiges getan: Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar im Januar diesen Jahres hat ein Vorschlag, den wir auch hier diskutiert haben, die mehrheitliche

Unterstützung der dort versammelten Verkehrsexperten erhalten: Tempo 80 auf

Landstraßen, sofern sie nicht so ausgebaut sind, dass tatsächlich 100 Stundenkilometer gefahren werden können. Was da vorgeschlagen wurde, ist nicht weniger als eine

Umkehrung des Regel- Ausnahmeverhältnisses. Genau hierüber haben wir im November letzten Jahres an genau dieser Stelle diskutiert.

Wir haben diese Idee als Gewerkschaft der Polizei nicht erfunden, aber wir haben uns bereits 2010 für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Landstraßen ausgesprochen.

Dann war da noch die Veröffentlichung der Verkehrsunfallzahlen für 2014. Leider haben sich unsere Befürchtungen bestätigt, dass wir bei der Verkehrsunfallbekämpfung von

Einzelmaßnahmen und Aktionstagen keine Wunder erwarten dürfen. Nachdem wir 2013 einen deutlichen Rückgang verbuchen konnten, befinden wir uns mit einer Zunahme um

1337 Schwerverletzten 2014 wieder ungefähr auf dem Niveau der Jahre 2010 bis 2012. Das gilt leider auch für die Verkehrstoten. Wieder deutlich mehr als 500.

Das zeigt, dass ein Rückgang der Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr eben nicht von alleine kommt.

Besonders besorgniserregend sind die gestiegenen Opferzahlen bei den schwächeren Verkehrsteilnehmern. Fußgänger und Fahrradfahrer werden immer häufiger Opfer von Verkehrsunfällen, während Autofahren immer sicherer wird.

Fazit: Es gibt eine Menge zu tun, wenn wir das Ziel einer Vision Zero nicht aus dem Blick verlieren wollen. Deshalb bin ich auch überzeugt, dass es sich auch heute wieder lohnen wird. Dafür sollen in erster Linie unsere Referenten sorgen, die ich an dieser Stelle herzlich begrüßen darf:

- Den Anfang macht die polizeiliche Praxis: Vom Leiter des Verkehrskommissariats in Köln, Ernst Klein, werden wir hören, wie man versucht, sich in Köln dem Thema Ablenkung im Straßenverkehr zu nähern. Warum das jetzt ausgerechnet Köln sein muss, dass, da bin ich mir sicher, wird Ernst uns ganz genau erklären.
- Von da aus wollen wir den Bogen weit spannen. Ich freue mich ganz besonders, dass es uns gelungen ist, Jacqueline Lacroix für diese Veranstaltung zu gewinnen. Frau Lacroix steht im Organigramm des DVR als Referatsleiterin Verkehrsmedizin. Wir aber haben sie heute auch deshalb eingeladen, weil sie sich ausgezeichnet im europäischen Umfeld auskennt. Ich bin gespannt, was wir von unseren Nachbarn lernen können.
- Zuletzt in der Pressemitteilung zur Verkehrsunfallstatistik hat die GdP sich auch darüber beklagt, dass unsere Kolleginnen und Kollegen immer mehr Zeit vor Gericht verbringen. Aktuell geht es da vorrangig um das Thema Geschwindigkeitskontrollen. Blüht uns da noch viel mehr, wenn wir uns jetzt verstärkt dem Thema Ablenkung widmen, wie unser Minister das gefordert hat? Ich gehe daher nicht zu weit, wenn ich behaupte, dass das Verhältnis zwischen Polizei und Verkehrsanwälten nicht immer ganz spannungsfrei ist. Als Gewerkschaft eint uns aber der feste Glaube an die konstruktive Kraft des Dialogs: Christian Demuth ist Fachanwalt für Strafrecht aus Düsseldorf, aber Bundesweit vor allem mit einem Thema unterwegs: Verkehrs- und Ordnungswidrigkeitenrecht. Ich freue mich schon jetzt auf eine spannende Diskussion - hier und heute einmal losgelöst vom konkreten Fall.

- Nach dem Blick ins europäische Ausland und die Welt der Anwälte folgt dann der aus Sicht der Polizei dritte Blick über den Tellerrand: Was im §23 der Straßenverkehrsordnung steht, ist eine Sache. Was die Verkehrspsychologie zum Thema Ablenkung zu sagen hat, ist möglicherweise eine andere. Das wird uns Frau Dr. Anja-Katharina Huemer vom Institut für Psychologie Ingenieur- und Verkehrspsychologie in Braunschweig nahebringen. Ihr sind wir bereits jetzt zu großem Dank verpflichtet, da sie kurzfristig für ihren Kollegen Michael Haeser eingesprungen ist, der aufgrund eines Trauerfalls heute nicht bei uns sein kann.

Allen Referenten also nochmals ein herzliches Willkommen. Bevor sie aber dran sind, möchte ich noch ein paar Gedanken in die Runde werfen:

Wer bei Tempo 50 nur zwei Sekunden den Blick von der Fahrbahn abwendet, legt knapp 30 Meter im Blindflug zurück. Bei Tempo 130 sind es schon 72 Meter. So viel zum Titel dieser Veranstaltung.

Ablenkung kommt als Begriff weder im Straßenverkehrsrecht, noch in der Statistik der Straßenverkehrsunfälle vor. Übrigens bislang auch nicht im Verkehrspolitischen Programm der GdP.

Dennoch sagen das Gefühl und die alltägliche Erfahrung der Kollegen auf der Straße, dass Ablenkung im Straßenverkehr zunimmt. Ich möchte behaupten, dass jeder von uns hier im Saal schon mal eine brenzlige Situation im Verkehr erlebt hat, in der die Benutzung eines Mobiltelefons oder die Bedienung des Radios entweder tatsächlich oder beinahe zu einem Unfall geführt hat.

Wer aufmerksam Zeitung liest, konnte in den letzten Monaten verfolgen, dass sich in den USA eine intensive Debatte über Unfälle von Fußgängern entwickelt, die mit dem Gebrauch von Smartphones in Verbindung gebracht werden. Die Ansätze reichen von wissenschaftlichen Studien und Aufklärungskampagnen bis zur Polsterung von Laternenpfosten.

Auch auf dem Verkehrsgerichtstag 2015 im Januar war die Ablenkung durch moderne Kommunikationsmittel ein Thema. Auf die Schlussfolgerungen wird der Kollege Klein gleich in seinem Vortrag im Detail eingehen, so dass ich das an dieser Stelle nicht tun muss. Ich kann mich mit der Feststellung begnügen, dass das Thema offensichtlich in der Debatte in Deutschland angekommen ist. Neu ist das Thema nicht:

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat das Phänomen bereits im Jahr 2005 einmal für schwere LKW untersucht und ist zu dem Schluss gekommen, dass Jeder siebte schwere Lkw-Unfall auf Ablenkung zurückzuführen ist. Eine wichtige Konsequenz daraus war, dass wir ab November für alle neuen Lkw und Busse einen Notbrems- und einen Spurhalteassistenten verpflichtend vorschreiben. Ist es Zeit, dass wir über ähnliche Vorschriften für alle PKW nachdenken?

Die Ausgangslage stellt sich daher für mich wie folgt dar: Alle haben das Gefühl, dass Ablenkung ein Faktor ist, der das Unfallgeschehen maßgeblich bestimmt - aber keiner weiß es wirklich genau. Es gibt einige Indizien, die darauf hinweisen, dass wir das Autofahren mit dem vernetzten Fahrer nicht unbedingt immer sicherer machen. Im Gegenteil: Manches von dem, was wir in modernen Fahrzeugen an technischen Annehmlichkeiten verbauen, führt eben genau dazu, dass wir uns nicht mehr mit dem Führen des Kfz, sondern eher mit dem Finetuning der Klimaanlage oder eben des Navis befassen.

Aber was können wir dagegen tun? Die Ursachen von Ablenkung sind vielfältig und wir können nicht neben jeden Fahrer einen Polizisten setzen, der - natürlich ohne jemals abgelenkt zu sein - aufpasst.

Nicht wirklich ermutigend sind die Erfahrungen, die wir mit der Anwendung des sog. Handyparagraphen in der StVO gemacht haben: Die juristische Diskussion, wann genau denn jetzt ein Handyverstoß im Sinne von §23 Absatz 1a StVO vorliegt, ist für eher praktisch veranlagte Menschen wie mich schon etwas bizarr. Sie lässt sich wohl nur damit rechtfertigen, dass es neben einem Bußgeld von immerhin 60 Euro auch um einen Punkt in der Verkehrssünderdatei geht. Auf die hohe Belastung der Polizei mit Gerichtsterminen, die für das Gericht einen fragwürdigen Zugewinn an Erkenntnis bringen, habe ich eingangs schon einmal hingewiesen. Vor diesem Hintergrund kann ich sogar verstehen, dass der ein oder andere mit dem Kopf schüttelt, wenn unser Minister jetzt noch so ein Thema in den Fokus rückt.

Aber die Diskussion zeigt doch vor allem eines: Der Handyparagraph ist im Zeitalter von Smartphones, Navis, Touchscreens und Mittelkonsolen mit hunderten von Einstellungsmöglichkeiten dringend überarbeitungsbedürftig.

Für die Bürgerinnen und Bürger muss klar sein, was sie beim Autofahren ruhig tun dürfen, sofern die Situation es erlaubt. Und sie müssen wissen, was so gefährlich ist, dass sie es beim Autofahren eben nicht dürfen.

Andererseits dürfen die Hürden für einen Nachweis eines Verstoßes für die Polizei auch nicht so hoch aufgetürmt werden, dass es in der Praxis nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich ist, eine gerichtsfeste Beweislage herzustellen.

Auf dem Verkehrsgerichtstag 2014 ist unter maßgeblicher Beteiligung der GdP eine Empfehlung verabschiedet worden, den Zugriff der Strafverfolgungsbehörden auf Fahrzeugdaten zu regeln. Das ist vor allem deshalb wichtig, weil es uns erlaubt, Unfallursachen in vielen Fällen weit sicherer festzustellen, als wir das aktuell können. Aber es ist auch ein notwendiger Baustein, um etwas Licht in das große Dunkelfeld der Ablenkungsunfälle zu bringen.

Ich möchte es bei diesen einleitenden Worten belassen und freue mich auf die Vorträge, die uns hoffentlich den ein oder anderen Impuls verschaffen. Dafür, dass das nicht im Blindflug geschieht, ist wie gewohnt und bewährt Martin Volkenrath verantwortlich, der uns jetzt durch den Rest des Tages geleiten wird.

Vielen Dank