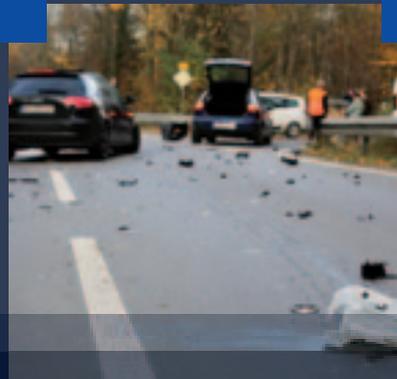




DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

50 DPoIG Verkehrssicherheitspositionen

THESEN PAPIER



*Essentials • Recht • Menschen • Fahrzeuge
Polizei • Verkehrsunfälle • Infrastruktur • Sonstiges*



NEU FÜR DBB-MITGLIEDER

Verkehrs-Rechtsschutz
schon ab 35,00 Euro/Jahr

Verkehrs-Rechtsschutz mit Top-Leistung

Damit Sie privat und dienstlich abgesichert sind

**Mit der HUK-COBURG fahren dbb-Mitglieder sicher,
gut und günstig:**

Verkehrs-Rechtsschutz abschließen

Versichern Sie ein bestimmtes Fahrzeug oder alle Fahrzeuge der Familie! In jedem Fall sind Sie auch als Fahrer eines fremden Fahrzeugs geschützt – zum Beispiel in einem Dienst- oder Behördenwagen.

Auch in der Autoversicherung niedrige Beiträge zahlen

Der Verkehrs-Rechtsschutz ist die optimale Ergänzung zu Ihrer HUK-COBURG-Autoversicherung. Günstige Beiträge, faire

Bedingungen und guter Service überzeugen: Aktuell sind bereits mehr als 10 Millionen Fahrzeuge bei uns versichert. Und als dbb-Mitglied profitieren Sie erst recht:

25-Euro-Bonus mitnehmen

dbb-Mitglieder erhalten einmalig 25 Euro, wenn sie als Neukunde ihren Pkw bei der HUK-COBURG haftplichtversichern.

Angebot anfordern

Die Adresse Ihres nächsten Ansprechpartners finden Sie im örtlichen Telefonbuch oder auf www.HUK.de. Oder rufen Sie an: 0800 2 153153 – kostenlos aus deutschen Telefonnetzen.



DPoIG
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
im DBB

50 DPoIG

Verkehrssicherheitspositionen

THESEN PAPIER

*Essentials • Recht • Menschen • Fahrzeuge
Polizei • Verkehrsunfälle • Infrastruktur • Sonstiges*

IMPRESSUM

Herausgegeben durch:

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPOLG)
Bundesleitung
Friedrichstraße 169, 10117 Berlin
E-Mail: DPoIG@dbb.de
www.DPoIG.de

Redaktion:

Wolfgang Blindenbacher (V. i. S. d. P.)
Vorsitzender der DPoIG Kommission Verkehr

Bildnachweis Titel:

Polizeikelle & Polizist: © Gerhard_Seybert/fotolia.com
Autounfall: © Luftbildfotograf/fotolia.com
Polizeiauto: © Gerhard_Seybert/fotolia.com

Hinweis:
Weitere Bildnachweise sind unmittelbar an den Bildern vermerkt.

Grafische Gestaltung:

Katja Dynewski-Zeimet
Werbung · Events · PR
53343 Wachtberg

Inhalt

Essentials

1. Vision Zero	6
2. „Der 7. Sinn“	6
3. Automatisiertes Fahren	7
4. Bußgelder für Verkehrssicherheit	8
5. Uneinheitliche europäische Sanktionen	8

Recht

6. Rechtsgrundlage Verkehrsüberwachung	9
7. Mitwirkungspflicht bei Kontrollen.....	10
8. Halterhaftung	10
9. Tempolimits	11
10. Abschnittskontrolle – „Section Control“	12
11. Messtoleranzen	12
12. Illegale Rennen.....	13
13. Hinweiszeichen auf Überwachung.....	13
14. Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende	14
15. Promillegrenze für Radfahrende.....	15
16. Anordnungs-kompetenz Blutentnahme.....	15
17. Beweissichere Atemalkoholanalyse	16
18. Alkohol-Interlock.....	16
19. Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt..	17
20. Sanktionshöhe Gurtverstoß	17
21. Ablenkung	18
22. „Dashcams“	18
23. Lkw-Notbremsassistentensysteme	19
24. Gewinnabschöpfung	19

Menschen

25. Straßenverkehrsrechtliche Fortbildung	21
26. Verkehrsunterricht	22
27. Rettungsgasse	22
28. Schaulustige bei Verkehrsunfällen.....	23
29. Falschfahrende	23
30. Mobilität im Alter	24
31. Fahreignungsuntersuchungen.....	24
32. Verkehrssicherheit für Zugewanderte	25

Fahrzeuge

33. Pedelec 25	26
34. Großraum- und Schwertransporte	27
35. Gigaliner	27

Polizei

36. Polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung	28
37. Ganzheitliche Kontrolle.....	28
38. Qualifizierte LKW-Kontrollen.....	29

Verkehrsunfälle

39. Sachschadensunfälle	30
40. Digitale Unfallspuren	31
41. Unfalldatenspeicher	31
42. Verletztendaten.....	32

Infrastruktur

43. Telematik	33
44. Einheit von Bau und Betrieb.....	34
45. Sicherheit durch Verkehrszeichen.....	34
46. Kombianlagen	35
47. Baustellensicherung.....	35
48. Unfallkommissionsarbeit.....	36

Sonstiges

49. Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit.....	37
50. Forschungsbeteiligung	38

Essentials

1. Vision Zero

Europäische Verkehrssicherheitsphilosophie, die als Leitgedanke in viele deutsche Verkehrssicherheitsprogramme eingeflossen ist. Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) haben diese Vision zur Grundlage ihrer Strategien gemacht.

»»» Generelle Übernahme des Leitgedankens!

Seit 1997 ist die „Vision Zero“ gesetzliche Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik. In der Folge hat die EU-Kommission sich u. a. im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ deutlich zur „Vision Zero“ bekannt. Diese Strategie bezeichnet das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten zu beklagen sind.

Die Verkehrssicherheitsprogramme von Bund und Ländern folgen mehrheitlich diesem Gedanken. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht verfolgen diese Strategie – der DVR mit dem Slogan „Alle kommen an – Keiner kommt um!“

Menschliche Fehler lassen sich im Straßenverkehr nicht gänzlich vermeiden. Die vorhandene Infrastruktur sowie Fahrzeuggegebenheiten sind nicht grundsätzlich fehlerverzeihend angelegt.

»»» Lösung:

Es ist ein sicheres, fehlerverzeihendes System Straßenverkehr zu schaffen.

Bei Zielkonflikten hat die Verkehrssicherheit Vorrang – Leben ist nicht verhandelbar.

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

2. „Der 7. Sinn“

Die anerkannte Aufklärungskampagne in Verantwortung des öffentlich-rechtlichen Fernsehens wurde 2005 ersatzlos eingestellt. Trotz der Forderung verschiedenster gesellschaftlicher Kräfte wird seitens des WDR eine Neuauflage zur Unterstützung der Verkehrssicherheit abgelehnt.

»»» Wiederaufnahme der Sendung

Nach einer Reform der Programmstruktur des Westdeutschen Rundfunks im Jahre 2005 wurde die Sendung „Der 7. Sinn“ eingestellt. Mit dieser Sendung verbanden die am Verkehr Teilnehmenden wöchentlich wertvolle Ratschläge zu verkehrsgerechtem Verhalten.

Sowohl das Bundesministerium für Verkehr, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie die Deutsche Verkehrswacht haben sich mehrfach mit der Bitte an den Westdeutschen Rundfunk gewandt, die Sendung wieder aufleben zu lassen.

Der Wegfall des anerkannten Sendeformats hat eine Lücke in die durch Medien realisierte Verkehrssicherheitsarbeit gerissen. Diese Lücke wird auch nicht durch vereinzelte Verkehrssicherheitsbeiträge an unterschiedlichen Sendeplätzen geschlossen.

»»» Lösung:

Eine Wiederaufnahme der Sendung „Der 7. Sinn“ wäre ein wertvoller Beitrag zur langfristig wirkenden positiven Beeinflussung der Verkehrssicherheit.

3. Automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren unterstützt Vision Zero, kann aber neue technische Unfallursachen zur Folge haben. Eine Verlagerung der Verantwortung alleine auf die Technik ist nicht hinnehmbar. Der Zugriff auf die Daten ist zur Unfallrekonstruktion unverzichtbar.

»» Anpassung der Rechtslage

Die Entwicklung des automatisierten bzw. autonomen Fahrens schreitet voran. Damit wird die Verantwortung sukzessive von den Fahrenden auf die Technik übertragen. Die Reduzierung menschlicher Fehler geht mit dieser Entwicklung einher.

Vision Zero wird unterstützt.

System- bzw. Softwarefehler kommen als neue technische Unfallursachen in Betracht. Das begründet eine Vielzahl rechtlicher Fragestellungen.

Die Gefahr unerwünschter Einflussnahme von außen, beispielsweise durch gezielte Hackerangriffe, ist nicht auszuschließen.

»» Lösung:

Rechtssicherheit in Bezug auf den Einsatz automatisierter Fahrsysteme ist zu schaffen. Technische Systeme müssen so gestaltet sein, dass sie von den Fahrenden notfalls übersteuert bzw. abgeschaltet werden können. Der Polizei ist ein Zugang zu digitalen Speicherdaten zu eröffnen. Unerwünschte Einflussnahme von außen ist auszuschließen.



Foto: © RioPatuca/fotolia.com

4. Bußgelder für die Verkehrssicherheit

In vielen europäischen Ländern gibt es eine Zweckbindung hinsichtlich der Verwendung der Bußgelder für Verkehrsverstöße; in Deutschland ist das nicht der Fall. Hier erfolgt eine eher unstrukturierte Bußgeldverwendung. Bestehende Konzepte für zweckgebundene Verwendung sollten umgesetzt werden.

»» Zielgerichteter Mitteleinsatz für die Verkehrssicherheit

Frankreich und Österreich verwenden eingenommene Sanktionsgelder für die Verkehrssicherheitsarbeit.

In Deutschland fließen Bußgelder grundsätzlich in die Haushalte der Länder und Kommunen, wobei die Aufteilung in den Ländern unterschiedlich geregelt ist. Gerichte und die Staatsanwaltschaften können

darüber hinaus die im Strafverfahren generierten Gelder unter bestimmten Voraussetzungen auch gemeinnützigen Einrichtungen zuerkennen. Die Finanzministerien der Länder haben den im Rahmen der letzten Bußgeldreform unternommen Vorstoß, Bußgelder für Zwecke der Verkehrssicherheitsarbeit zu verwenden, abgelehnt.

Einzelne Kommunen setzen Überschüsse aus der Verkehrsüberwachung für die Verkehrssicherheitsarbeit ein.

Politische Forderungen, Bußgelder für die Verkehrssicherheit einzusetzen, erhalten derzeit keine Mehrheit.

»» Lösung:

Deutschland sollte guten Beispielen anderer europäischer Staaten folgen und die durch Verkehrsverstöße generierten Finanzmittel für die Verkehrssicherheitsarbeit verwenden.



Foto: © lassedesignen/fotolia.com

5. Uneinheitliche europäische Sanktionen

Die durchgängig niedrige Sanktionshöhe in Deutschland wirkt selten abschreckend. Es gibt kein europaeinheitliches Punktesystem und nach wie vor ist die grenzüberschreitende Verfolgung defizitär.

»» Europaweite Harmonisierung der Sanktionierung von Verkehrsverstößen

Europaweit werden die am Verkehr Teilnehmenden für gleiche Verstöße in Art und Höhe unterschiedlich sanktioniert.

Ein einheitliches Punktesystem gibt es nicht.

Grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsverstößen wird uneinheitlich umgesetzt.

Die am Verkehr Teilnehmenden richten ihr Verhalten an den jeweiligen länderspezifischen Sanktionshöhen aus. Dies wirkt sich in Deutschland, das im Vergleich geringe Sanktionshöhen hat, negativ auf die Verkehrssicherheit aus.

Das Nichtvorhandensein eines einheitlichen europäischen Punktesystems führt zu nicht erwünschten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

»» Lösung:

Art und Höhe der Sanktionen sind zu harmonisieren. Europaeinheitliches Punktesystems einführen. Konsequente, grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsverstößen sicherstellen.

Recht



Foto: © fotogestoeber/fotolia.com

6. Rechtsgrundlage Verkehrsüberwachung

Da keine eigenständige Rechtsgrundlage existiert, muss regelmäßig auf andere Normen zurückgegriffen werden, wie z. B. ein einschlägiges BVerfG-Urteil zum Videografieren aufzeigt. Die verdachtsunabhängige Datenerfassung ist derzeit strittig.

»»» Schaffung einer eindeutigen Rechtsgrundlage

Das Verkehrsrecht enthält eine Spezialregelung für die allgemeine Verkehrskontrolle (§ 36 Abs. 5 StVO). Die Verfolgung von Verkehrsverstößen regelt sich nach der StPO, deren Eingriffsmaßnahmen über §§ 53, 46 OWiG auch im Ordnungswidrigkeiten-Verfahren anwendbar sind.

Das Fertigen von Lichtbildern bei Geschwindigkeits- und Abstandsverstößen stellt einen Eingriff in das Recht auf „informationelle Selbstbestimmung“ dar – die hierzu erforderliche Rechtsgrundlage wird derzeit in § 100h StPO gesehen.

Eine Rechtsgrundlage, die sämtliche Verkehrsüberwachungsvarianten abdeckt, gibt es derzeit nicht.

»»» Lösung:

Es ist eine Ermächtigungsgrundlage zu schaffen, die auch losgelöst vom konkreten Tatverdacht unter anderem das Anfertigen von Lichtbildern und Videoaufnahmen zur Verkehrsüberwachung zulässt.

Diese Ermächtigungsgrundlage sollte in das thematisch einschlägige Verkehrsrecht aufgenommen werden.



Foto: © benjaminolte/fotolia.com

7. Mitwirkungspflicht bei Kontrollen

Verkehrsuntüchtigkeit (z. B. Alkohol/Drogen) bleibt häufig unerkannt, da es derzeit keine Mitwirkungspflicht bei den einschlägigen Testverfahren gibt. Eine verfassungskonforme Ausgestaltung erscheint möglich, wie das europäische Ausland zeigt.

»»» Rechtslage anpassen

In den meisten europäischen Ländern ist die verdachtsunabhängige Kontrolle von am Verkehr Teilnehmenden Standard. Nach § 36 Abs. 5 StVO dürfen Polizeibeamte am Verkehr Teilnehmende zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit verdachtsunabhängig anhalten. Eine Verpflichtung zur aktiven Mitwirkung der Kontrollierten wird dadurch jedoch nur bedingt begründet.

Gegen verdachtsunabhängige Kontrollen von Fahrzeugführenden bestehen vereinzelt rechtliche Bedenken.

Diese relativieren sich jedoch, da die am Verkehr Teilnehmenden schon jetzt Anordnungen der Polizeibeamten zu befolgen haben.

»»» Lösung:

Verdachtsunabhängige Kontrollen sind ein wirksames Instrument polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit.

Eine Verweigerung der Mitwirkung sollte wie eine begangene Tat geahndet werden, wie dies beispielsweise in Österreich der Fall ist.

8. Halterhaftung

Die Halterhaftung ist Standard im europäischen Ausland – die in Deutschland in Teilen existierenden Verfassungsbedenken sind widerlegt. Ohne Halterhaftung entfaltet Verkehrsüberwachung nur unzureichend Wirkung, da eine Vielzahl von Verkehrsverstößen ungeahndet bleibt. Der Personaleinsatz könnte optimiert werden.

»»» Schnellstmögliche Einführung

Verkehrsüberwachung verliert erheblich an Wirkung, wenn festgestellte Verstöße nicht geahndet werden.

Eine Ahndung festgestellter Verstöße ist in Deutschland nur möglich, wenn den Betroffenen der Verstoß individuell nachgewiesen wird. Eine zweifelsfreie Identifizierung ist häufig nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand oder gar nicht möglich. Für die Ermittlung der Verantwortlichen wird vielfach hochqualifiziertes Personal unterwertig eingesetzt – es fehlt daher für die unmittelbare Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Halterhaftung wird verfassungsrechtlich kontrovers diskutiert - renommierte Verfassungsrechtler haben jedoch keine Einwände.

»»» Lösung:

Die Einführung der Halterhaftung entspricht der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Leben und körperliche Unversehrtheit. Normbefolgung ist auch im Verkehrsrecht nur dann zu erwarten, wenn Verstöße mit einer hinreichenden Wahrscheinlichkeit sanktioniert werden. Die Halterverantwortlichkeit ermöglicht es der Polizei, sich den Aufgaben zu widmen, die sie mit ihrem qualifizierten Personal am besten erfüllen kann.



Foto: © VRD/fotolia.com

9. Tempolimits

Experten empfehlen für Autobahnen 130 km/h, auf schmalen Landstraßen sollte 80 km/h gelten, in Ortschaften könnte 30 km/h die Regel werden.

»» Situationsangepasste Geschwindigkeit

In Europa hat nur Deutschland die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen nicht generell begrenzt - es gilt eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Der 53. Verkehrsgerichtstag hat im Jahr 2015 hinsichtlich der Geschwindigkeit auf Landstraßen die Empfehlung ausgesprochen „Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. ...“.

In großen Teilen der Kommunen gilt heute schon eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Es wird diskutiert, dies innerorts zur Regel zu machen.

Die gefahrene Geschwindigkeit ist wesentlich für die Schwere der Unfallfolgen.

Die Nichtbegrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen führt zu inhomogenen und damit gefahrenträchtigen Differenzgeschwindigkeiten.

Auf Landstraßen begründen insbesondere die Differenzgeschwindigkeiten zwischen Pkw und Lkw vermeidbare Gefahren durch Überholvorgänge.

Innerorts sind insbesondere „Schwache Verkehrsteilnehmer“ gefährdet.

»» Lösung:

Situationsangepasste Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen erscheinen als adäquate Lösung.

Die Empfehlung des 53. Verkehrsgerichtstages ist umzusetzen (ggf. auf Pilotstrecken).

Der vielfach geforderte Pilot „Innerortsgeschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ sollte zeitnah realisiert werden.



Foto: © M.Steinbach/fotolia.com

10. Abschnittskontrolle – „Section Control“

Internationale Erfahrungen zeigen die Wirksamkeit insbesondere für Unfallhäufungsstrecken, Baustellen und Tunnel. Die streckenbezogene Verkehrsüberwachung ist gerechter, die Fragen des Datenschutzes sind geklärt.

»» Einführung der Abschnittskontrolle

Die Abschnittskontrolle ist ein System zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung, das in einer Vielzahl europäischer Staaten etabliert ist.

Erfahrungen zeigen die Wirksamkeit der Überwachungsmethode. Tempolimits werden durchgesetzt und das Unfallgeschehen positiv beeinflusst.

Der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag forderte bereits 2009 eine Erprobung.

Höchstrichterliche Urteile besagen, dass kein Eingriff in das Recht auf „informationelle Selbstbestimmung“ vorliegt, wenn die Daten von am Verkehr Teilnehmenden, die sich ordnungsgemäß verhalten, unverzüglich und unwiderruflich gelöscht werden.

Datenschutzbeauftragte kritisieren die Datenerhebung von unverdächtigen Personen vor einer festgestellten Geschwindigkeitsübertretung. Eine spezialgesetzliche Rechtsgrundlage fehlt derzeit.

»» Lösung:

Neben punktueller auch streckenbezogene Geschwindigkeitsüberwachung mit einer Konzentration auf die Durchschnittsgeschwindigkeit. Es ist eine eindeutige Rechtsgrundlage zu schaffen.

11. Messtoleranzen

Technische Gerätetoleranzen sind nicht disponibel. Darüber hinaus gibt es derzeit keine bundeseinheitlichen Messtoleranzen. Hinsichtlich der einzuhaltenden Entfernungen (z. B. zu Ortseingangstafeln) gelten unterschiedliche Verwaltungsvorgaben.

»» Abstimmung bundeseinheitlicher Werte

Die technischen Gerätetoleranzen sind durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) für alle Verkehrsüberwachungsgeräte verbindlich vorgegeben.

Weitere Toleranzen werden zugunsten der Betroffenen unterschiedlich gewährt, obwohl regelmäßig gleiches technisches Equipment verwendet wird.

Einige Länder gestehen Messtoleranzen nach geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen zu.

Die aus der Gewährung weiterer Toleranzen resultierende unterschiedliche Sanktionierung bei gleichen Verstößen wirkt sich negativ auf die Akzeptanz durch die Betroffenen aus. Dies führt regelmäßig zu juristischen Überprüfungen, die Polizei, Kommunen und Justiz zusätzlich belasten.

»» Lösung:

Zwischen den Ländern sollten einheitliche Messtoleranzen abgestimmt werden - diese müssen dann gleichermaßen für alle betroffenen Behörden gelten. Auf Toleranzen nach geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen (u. a. nach Ortseingangstafeln) ist gänzlich zu verzichten.



Foto: © Picture Factory/fotolia.com



Foto: © Astrid Gast/fotolia.com

12. Illegale Rennen

Derzeit wird dieses Verhalten grundsätzlich nur als Verkehrsordnungswidrigkeit geahndet. Die Gefährdung anderer Personen wird bewusst in Kauf genommen. Aktuell gibt es eine Gesetzesinitiative, die dieses Verhalten unter Strafe stellen soll.

»» Unterstützung der Gesetzesinitiative

Immer wieder finden „Illegale Rennen“ mit zum Teil tödlichem Ausgang statt. Sie werden regelmäßig im öffentlichen Verkehrsraum unter Inkaufnahme extremer Gefährdung Anderer ausgetragen. Gelegentlich kommen manipulierte Fahrzeuge zum Einsatz, deren Betriebserlaubnis erloschen ist.

Das Phänomen ist wissenschaftlich nur unzureichend untersucht. Ein bundesweites Lagebild existiert dazu derzeit nicht. Da sie spontan vereinbart werden, sind zielgerichtete polizeiliche Maßnahmen schwierig.

Aktuell wird eine diesbezügliche Gesetzesinitiative der Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen diskutiert.

»» **Lösung:**
Schaffung eines Straftatbestandes „Illegale Rennen“ mit den daraus resultierenden Konsequenzen hinsichtlich der „Entziehung der Fahrerlaubnis“ etc.

13. Hinweiszeichen auf Überwachung

Mit der Vorankündigung der Geschwindigkeitsüberwachung gibt es gute Erfahrungen in Europa. In Deutschland ist die Ankündigung von Geschwindigkeitsmessungen nicht geregelt, es fehlt ein entsprechendes Zusatzzeichen.

»» Aufnahme in den Verkehrszeichenkatalog



Foto: © Trueffelpix/fotolia.com

In Europa wie auch in Deutschland wird in unterschiedlicher Art und Weise auf Verkehrsüberwachung hingewiesen.

Nicht in jedem Falle erschließt sich die Botschaft der verwendeten Hinweisschilder.

»» **Lösung:**
Die Hinweisschilder sind deutschland- und ggfs. europaweit zu vereinheitlichen. Das im britischen Raum gewählte Kamerasymbol erscheint hier zielführend.

14. Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende

Alkoholeinfluss ist eine der Hauptursachen bei Unfällen mit schwersten Folgen. In Deutschland gibt es eine verwirrende Vielzahl unterschiedlicher Grenzwerte. Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen wirkt, die Mehrheit der Bevölkerung ist für ein generelles Alkoholverbot.

»» Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende

Der Einfluss von Alkohol stellt im Straßenverkehr eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle mit schweren und schwersten Folgen dar.

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVI, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie die Deutsche Verkehrswacht fordern ein „Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführende“. Hierbei greifen sie unter anderem das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage auf, nach der ca. 60% der Bevölkerung für ein Alkoholverbot für Kraftfahrzeugführer sind.

Das bereits für Fahranfänger, Fahranfängerinnen und bestimmte Berufsgruppen geltende Alkoholverbot hat sich bewährt.

Die bisherige 0,5-Promillegrenze ist eine Festsetzung, die medizinisch nicht begründet ist. Wissenschaftlich ist ein Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit bereits ab 0,2 Promille nachgewiesen.

Die Vielzahl unterschiedlicher Promillegrenzen trägt nicht zur Handlungssicherheit bei.

»» Lösung:

Einführung eines Alkoholverbots durch Streichung des § 24c StVG und Änderung des § 24a Absatz 1 StVG („Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“).



Foto: © filographix/fotolia.com

15. Promillegrenze für Radfahrende

Beim Führen von Kraftfahrzeugen liegt die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit bei 1,1 Promille, für die „ungeschützten“ Radfahrenden bei 1,6 Promille. Radfahrende sind bei Alkoholunfällen überproportional beteiligt, die Dunkelziffer ist zudem sehr hoch.

»» Auch für Radfahrende sollte der Grenzwert 1,1 Promille gelten

Kraftfahrzeugführende begehen eine strafbare Trunkenheitsfahrt bei einer Blutalkoholkonzentration ab 1,1 Promille. Ist dieser Grenzwert erreicht, wird nach der Rechtsprechung von einer absoluten Fahruntüchtigkeit ausgegangen; bei Radfahrenden ist dies ab 1,6 Promille der Fall.

In Deutschland verunglücken nach der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik jährlich ca. 3.500 Radfahrende unter Alkoholeinfluss – bekanntermaßen existiert eine sehr hohe Dunkelziffer. Eine Studie ergab, dass bei mehr als 10% der Unfälle Alkoholisierung der Radfahrenden ursächlich war; ca. 50% der Radfahrenden, die bei Verkehrsunfällen ums Leben kamen, standen unter Alkoholeinwirkung. Die unterschiedliche Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit fördert das Ausweichen vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad nach Alkoholkonsum. Nicht zuletzt deswegen sind Radfahrende überproportional häufig an Alkoholunfällen beteiligt.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht unterstützen die Absenkung der Promillegrenze für Radfahrende.

»» Lösung:

Die Grenze der „absoluten Fahruntüchtigkeit“ bei Radfahrenden sollte auf 1,1 Promille gesenkt und damit dem Wert für Kraftfahrzeugführende angeglichen werden.



16. Anordnungskompetenz Blutentnahme

Der Richtervorbehalt führt zu verlängertem Freiheitsentzug, die damit verbundene Zeitverzögerung bedingt Ergebnisveränderungen und hohe Ressourcenbindung für Justiz und Polizei. Eine Blutentnahme ist zudem unstrittig gem. OWiG ein „geringfügiger Eingriff“.

»» Anordnungskompetenz für die Polizei

Die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe gemäß § 81a StPO steht grundsätzlich unter Richtervorbehalt. Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag fordert, den für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehenden Richtervorbehalt zu streichen und eine originäre Anordnungskompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft (Polizei) zu schaffen. Die angedachte Variante, die Anordnungskompetenz nunmehr bei der Staatsanwaltschaft anzusiedeln, ändert an der derzeitigen Problematik nichts.

Der seinerzeit durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts gestärkte Richtervorbehalt und der damit regelmäßig einhergehende Zeitverzug führen zu einer entbehrlichen Intensivierung des Eingriffs in das Grundrecht auf Freiheit der Person.

»» Lösung:

Um die beweisrelevante Konzentration an Alkohol, Drogen oder Medikamenten bei Fahrzeugführenden nachweisen zu können, bedarf es einer zeitnahen Blutentnahme. Daher ist dieser Richtervorbehalt abzuschaffen und die Anordnungskompetenz bei Verkehrsdelikten (Straftaten und Ordnungswidrigkeiten) auf die Polizei zu übertragen.



17. Beweissichere Atemalkoholanalyse

Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten besteht Rechtssicherheit, beweissichere Geräte sind vorhanden. Der nur freiwillig durchzuführende Test ist der niedrigere Grundrechtseingriff und im europäischen Ausland seit vielen Jahren Standard. Mit der Einführung könnte der polizeiliche Ressourceneinsatz optimiert werden.

»»» Schnellstmögliche Einführung



Foto: © ADAC Marcus Hannich

Die Atemalkoholanalyse ist im Verhältnis zur Blutprobenentnahme das mildere Mittel, denn sie vermeidet einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit. Zudem fällt die Freiheitsbeschränkung der Betroffenen regelmäßig deutlich geringer aus. Sie kann nur auf freiwilliger Basis durchgeführt werden und setzt die faktische Fähigkeit der Probanden voraus, diese durchzuführen.

Anders als im OWi-Bereich ist die beweissichere Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten derzeit nicht anerkannt. Studien zeigen jedoch, dass die Messung des Alkoholgehaltes durch Atemanalyse auch oberhalb von 1,1 Promille präzise und beweissicher ist.

Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag stellt allerdings fest, dass die Atemalkoholanalyse im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit noch nicht hinreichend beweissicher ist und regt weitere Studien an.

Die bislang erforderliche Blutprobenentnahme und -untersuchung bindet unnötig Ressourcen und verursacht nicht unerhebliche Kosten.

»»» Lösung:

Die beweissichere Atemalkoholanalyse für folgenlose Verkehrsstraftaten ist nach Festlegen eines entsprechenden Grenzwertes durch die Gesetzgebung einzuführen.

18. Alkohol-Interlock

Die in Europa etablierten Geräte zeigen, dass manipulationssichere Technik verfügbar ist. Hinsichtlich der Einführung für spezielle Anwendungsfälle besteht auch in Deutschland Einvernehmen.

»»» Zeitnahe Einführung

Der Einfluss von Alkohol stellt im Straßenverkehr eine der Hauptursachen für Verkehrsunfälle mit schweren und schwersten Folgen dar. Die Europäische Kommission will prüfen, „...inwieweit Maßnahmen angebracht sind, um den Einbau von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern ... zwingend vorzuschreiben, etwa für die gewerbliche Beförderung (z. B. Schulbusse).“.

Die Bundesregierung hatte eine Prüfung veranlasst, die Auskunft darüber geben sollte, inwieweit elektronische atemalkoholsensitive Wegfahrsperrern (Alkohol-Interlocks), geeignet sind, die Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrzeugführender zu unterstützen. Die durchgeführten Untersuchungen kommen zu einem positiven Ergebnis.

»»» Lösung:

Alkoholauffällige Kraftfahrzeugführende könnten mittels Alkohol-Interlocks die Möglichkeit erhalten, berufserhaltende Kraftfahrzeugnutzung zu realisieren.

Darüber hinaus sollten Alkohol-Interlocks dem Schutz besonderer Güter dienen und herausragende Gefahren verhindern, dies gilt insbesondere für Kinder in Schulbussen und bei Gefahrguttransporten.

19. Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt

Drogenfahrten ohne Ausfallerscheinungen sind grundsätzlich nur ein Bußgeldtatbestand und stellen keine Katalogtat im Sinne des § 69 StGB dar. Damit ist eine Führerscheinbeschlagnahme derzeit nicht möglich.

»» Schaffung einer Rechtsgrundlage



Der Konsum „harter“ Drogen führt im Regelfall zum Verlust der Kraftfahreignung. Zum Schutz anderer vor ungeeigneten am Verkehr Teilnehmenden soll die behördliche Entziehung der Fahrerlaubnis schnellstmöglich erfolgen. Ausdrückliche polizeiliche Beschlagnahmefugnisse des Führerscheines bestehen nur nach strafrechtsrelevanten Drogenfahrten, nicht aber für Ordnungswidrigkeiten.

Nach gegenwärtiger Rechtslage müssen Betroffene ihren Führerschein erst nach behördlicher Entziehung der Fahrerlaubnis abliefern – bis dahin dürfen sie weiterhin ein Kraftfahrzeug führen. Dies fördert den Eindruck, dass Drogenfahrten weniger gefährlich sind als Trunkenheitsfahrten.

Die Innenministerkonferenz hält „die sofortige Beschlagnahme des Führerscheins zur Vorbereitung des regelmäßig zu erwartenden Fahrerlaubnisentzugs insbesondere unter spezial- und generalpräventiven Aspekten für angezeigt. Sie empfiehlt, die Einführung einer Rechtsgrundlage zur sofortigen Beschlagnahme des Führerscheines in eindeutigen Fällen zur Vorbereitung der Einziehung im Verwaltungsverfahren zu prüfen“.

»» Lösung:

Es ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, die es der Polizei ermöglicht, den Führerschein bei entsprechenden „Drogenfahrten“ unverzüglich zu beschlagnahmen.

20. Sanktionshöhe Gurtverstoß

Das Nichtanlegen des Gurtes ist einer der „3 Killer“ im Straßenverkehr. Ein Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht ist nur mit Verwarnungsgeld sanktioniert, das steht im krassen Missverhältnis zum Gefährdungspotenzial.

»» Angemessene Sanktionserhöhung

Das Nichtanlegen des Gurtes kann die Unfallfolgen dramatisch erhöhen. Der Gurtverstoß gehört - neben Geschwindigkeit und Alkohol/Drogen - zu den sogenannten „3 Killern“. Trotz allgemein hoher Anschnallquote belegen Untersuchungen zu tödlich Verunglückten einen überproportional großen Anteil Nichtangeschnallter.

Ein Verstoß gegen die Gurtanlegepflicht hat derzeit grundsätzlich eine Verwarnung in Höhe von 30 Euro zur Folge. Die jetzigen Sanktionsmöglichkeiten bei Missachtung der geltenden Regelungen stehen im krassen Missverhältnis zur Gefährdung nicht angegurteter Fahrzeuginsassen. Darüber hinaus fällt die Sanktionshöhe im europäischen Vergleich sehr gering aus.



»» Lösung:

Die Sanktionshöhe ist dem Gefährdungspotenzial entsprechend anzupassen; dies gilt auch für die Punktezuordnung.

21. Ablenkung

Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen. Es ist eine extreme Zunahme verkehrsfremder Tätigkeiten zu beobachten. Lediglich die Nutzung des Mobiltelefons ist unter bestimmten Bedingungen sanktioniert.

»» Aufnahme in die Straßenverkehrsordnung

Wissenschaftliche Studien erkennen eine deutliche Zunahme verkehrsfremder Tätigkeiten und belegen eine signifikante Erhöhung des Unfallrisikos durch Ablenkung. Verkehrsfremde Tätigkeiten von Fahrzeugführenden wie beispielsweise Zeitunglesen stellen grundsätzlich keine Rechtsverletzung dar. Ausnahme ist das Benutzen eines Mobiltelefons.

Durch verkehrsfremde Tätigkeiten abgelenkte und unkonzentrierte Fahrzeugführende stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar und verursachen Unfälle mit schwerwiegenden Folgen.

Der Nachweis als Unfallursache ist regelmäßig schwer zu führen.

»» Lösung:

Verkehrsfremde Tätigkeiten sind zu definieren und als Verstoß in die StVO aufzunehmen.



Foto: © ptnphotof/fotolia.com

22. „Dashcams“

Die zunehmende Verbreitung von „Dashcams“ hat zu einer kontroversen rechtlichen Diskussion über die Zulässigkeit des Betriebs und der Verwertung geführt, da die Persönlichkeitsrechte von Unbeteiligten verletzt sein könnten.

»» Schaffung klarer Rechtsgrundlagen



Foto: © mrpics/fotolia.com

Der Einsatz von Dashcams nimmt zu. Die Verwendung von Dashcams kann Persönlichkeitsrechte verletzen.

Die Polizei wird im Rahmen von Anzeigenerstattungen zunehmend mit privat gefertigten Aufnahmen von Verkehrsvorgängen konfrontiert.

Rechtsprechung und Rechtsansichten zum Betrieb von Dashcams sind uneinheitlich. Zulässigkeit und Verwendung entsprechender Aufnahmen sind derzeit Gegenstand gerichtlicher Rechtsentwicklung.

»» Lösung:

Für den Einsatz von Dashcams und die Verwertung von Dashcam-Aufzeichnungen als Beweismittel ist Rechtssicherheit zu schaffen.

23. Lkw-Notbremsassistenzsysteme

Zur Verhinderung schwerer Unfallfolgen sind seit 2015 für Neufahrzeuge Lkw-Notbremsassistenzsysteme vorgeschrieben. Da sie manuell abschaltbar sind und sich nicht automatisch reaktivieren, entfällt die Schutzwirkung.

»»» Automatische Reaktivierung erforderlich

Notbremsassistenzsysteme vermeiden Kollisionen auf fahrende Hindernisse und verringern die Kollisionsgeschwindigkeit auf stehende Hindernisse. Dadurch werden schwerwiegende Unfallfolgen insbesondere an Stauenden signifikant gemindert.

Eine Abschaltbarkeit des Notbremsassistenzsystems ist gemäß Verordnung 661/2009/EU zulässig. Eine Reaktivierung des Systems erfolgt nur durch aktives Handeln der Fahrenden oder bei Neustart des Fahrzeugs.

Das Notbremsassistenzsystem wird aus den unterschiedlichsten Gründen bewusst deaktiviert, um beispielsweise mit geringem Abstand fahren zu können. Die dadurch mögliche Unterschreitung des Sicherheitsabstands erhöht die Unfallgefahr exorbitant.

»»» Lösung:

Aufnahme der automatischen Reaktivierung des Notbremsassistenzsystems in die entsprechende EU-Verordnung.



Foto: © Polizeiinspektion Harburg

24. Gewinnabschöpfung

Gewinnabschöpfung ist ein im Strafverfahren anerkanntes Vorgehen, das im Ordnungswidrigkeitenrecht aufgrund des nicht durchgängig ausgeprägten Wissens nur wenig Anwendung findet.

»»» Einheitliche Anwendung in Deutschland

Die Missachtung von Vorschriften im gewerblichen Güterverkehr (Überladung/Sozialvorschriften/Großraum- und Schwertransporte, Tiertransporte) führt zu Kostenvorteilen im zweistelligen Prozentbereich. Bereits der 40. Verkehrsgerichtstag 2002 hat in seinem Arbeitskreis "Unfallrisiko Lkw" empfohlen, sicherheitsrelevante Verkehrsverstöße auch unter Einbeziehung des dadurch erlangten wirtschaftlichen Vorteils zu ahnden. Der Arbeitskreis II der Innenministerkonferenz (Beschluss 12.08.2016) erkennt Handlungsbedarf und hält eine gemeinsame strategische Ausrichtung von Polizei und Justiz zur Stärkung des Instruments der Vermögensabschöpfung für erforderlich.

Veranlassung und Durchführung der Gewinnabschöpfung gehören nach wie vor nicht zum Standardrepertoire. Der Aufwand zur Ermittlung des wirtschaftlichen Gewinns ist nicht unerheblich. Nicht durchgeführte Gewinnabschöpfung führt zu Wettbewerbsverzerrung.

»»» Lösung:

Fortbildung der Verantwortlichen und konsequente Anwendung auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren.

Bundesweit für Sie da: mit Direktbank und wachsendem Filialnetz.



Für uns: das kostenfreie Bezügekonto¹⁾

¹⁾ Voraussetzung: Bezügekonto; Genossenschaftsanteil von 15 – Euro/Mitglied

²⁾ Voraussetzung: DPoIG-Mitgliedschaft; alternativ auch MasterCard® Classic mit gleichen Leistungen möglich

³⁾ Voraussetzung: Neumitglied der DPoIG und Neueröffnung Bezügekonto

Banken gibt es viele. Aber die BBBank ist die einzige bundesweit tätige genossenschaftliche Privatkundenbank, die Beamten und Arbeitnehmern des öffentlichen Dienstes einzigartige Angebote macht. Zum Beispiel das Bezügekonto mit kostenfreier Kontoführung.¹⁾

Vorteil für DPoIG-Mitglieder:

- 30,- Euro Startguthaben über das dbb vorsorgewerk
- Kostenfreie DPoIG-Kreditkarte VISA ClassicCard^{1) 2)}
- 40,- Euro Dienstanfängerprämie³⁾

Informieren Sie sich jetzt über die **vielen speziellen Vorteile** Ihres neuen Kontos für Beschäftigte im öffentlichen Dienst: Tel. 0 800/40 60 40 160 (kostenfrei) oder www.bbbank.de/dpolg-kreditkarten



BB Bank

Die Bank für Beamte
und den öffentlichen Dienst

Menschen



Foto: © Peter Atkins/fotolia.com

25. Straßenverkehrsrechtliche Fortbildung

Änderungen im Straßenverkehrsrecht sowie Rechtsfortschreibung durch Gerichte werden nur bedingt wahrgenommen. Es gibt keine systematischen Schulungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende, die Fahrerlaubnis wird auf Lebenszeit erteilt.

»» Fortbildung regeln

Angebote hinsichtlich der straßenverkehrsrechtlichen Fortbildung existieren. So bieten beispielsweise der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Deutsche Verkehrswacht und andere Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit Weiterbildungen an. Fahrerlizenzen waren in der Vergangenheit ein Leben lang gültig - seit 2013 gelten neu erteilte Fahrerlizenzen aufgrund einer EU-Richtlinie nur noch 15 Jahre. Eine Fortbildungsverpflichtung für andere am Verkehr Teilnehmende existiert nicht.

Der Gesetzgeber erwartet von allen am Verkehr Teilnehmenden, dass sie hinsichtlich der Verkehrsregeln und deren gerichtlicher Auslegung auf dem aktuellen Stand sind. Entsprechend strukturierte Fortbildungsangebote gibt es allerdings derzeit nicht - nur für Berufskraftfahrer gilt eine Fortbildungsverpflichtung.

»» Lösung:

Eine periodische Fortbildung aller am Verkehr Teilnehmenden erscheint erforderlich, um das straßenverkehrsrechtliche Wissen in der breiten Masse aktuell zu halten - die bereits angebotenen Schulungen, insbesondere durch die örtlichen Verkehrswachten, könnten integriert werden.

26. Verkehrsunterricht

Vorladungen zum Verkehrsunterricht sind gemäß § 48 StVO möglich. Die Sinnhaftigkeit der Maßnahme ist anerkannt. Die Durchführung geht stark zurück.

»»» Forcieren der Nutzung

Die im § 48 StVO eingeräumte Möglichkeit der verpflichtenden Teilnahme am Verkehrsunterricht wird in den meisten Bundesländern immer seltener genutzt. Es ist anerkannt, dass diese Maßnahme auch weniger einsichtige am Verkehr Teilnehmende erreicht.

Die Gesetzgebung erwartet von am Verkehr Teilnehmenden, stets auf dem Stand der aktuellen Rechtslage zu sein.

Die Angebote von Verkehrssicherheitsinstitutionen der Verkehrssicherheitsarbeit erreichen regelmäßig nur Interessierte.

»»» Lösung:

Bei seitens der Polizei festgestellten Wissensdefiziten einzelner am Verkehr Teilnehmender sollte wieder verstärkt von der Möglichkeit der Vorladung zum Verkehrsunterricht Gebrauch gemacht werden.

27. Rettungsgasse

Das Problembewusstsein ist bei am Verkehr Teilnehmenden wenig ausgeprägt, die Handlungssicherheit lässt zu wünschen übrig. Darüber hinaus gibt es keine europaeinheitliche Regelung.

»»» Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit

Nicht gebildete oder verstellte Rettungsgassen bei stockendem Verkehr und Staubildung erschweren den Einsatzkräften das Erreichen des Einsatzortes.

Vielen Fahrzeugführenden ist die Notwendigkeit der Bildung einer Rettungsgasse nicht bewusst. Problemverschärfend wirken dabei nicht rechts fahrende Lkw, Kraftomnibusse und Gespanne.

Europaweit unterschiedliche bzw. fehlende Regelungen verunsichern die Verkehrsteilnehmer zusätzlich.

»»» Lösung:

Es bedarf zielgerichteter Öffentlichkeitsarbeit, um die Problematik bewusst zu machen. Innerhalb Europas sollten einheitliche Regelungen zur Bildung von Rettungsgassen angestrebt werden.



Foto: © Tim Mueller-Zitzle/fotolia.com

28. Schaulustige bei Verkehrsunfällen

Die Behinderung von Rettungs- und Sicherungsarbeiten der Einsatzkräfte führt oftmals zu einer hohen Fremd- und Eigengefährdung, darüber hinaus werden Persönlichkeitsrechte missachtet.

»»» Spezielle Sanktionsmöglichkeit schaffen

Schaulustige behindern u. a. durch Filmen und Fotografieren die Arbeit der Einsatzkräfte bei Verkehrsunfällen. Eigen- und Fremdgefährdungen durch abruptes Bremsen und langsames Vorbeifahren werden in Kauf genommen, Persönlichkeitsrechte von Unfallbeteiligten und Rettungskräften missachtet.

Eine Sanktionierung durch Polizei ist situationsbedingt oftmals nicht möglich.

Es fehlt eine spezielle Ahndungsvorschrift.

»»» Lösung:

Schaffen einer entsprechenden bußgeldbewehrten Sanktionsvorschrift.



Foto: © Heiko Barth/fotolia.com

29. Falschfahrende

Falschfahrende verursachen Verkehrsunfälle mit schweren und schwersten Folgen. Die Ursachen für diese Falschfahrten sind vielfältig, immer entfalten sie eine immense mediale Wirkung.

»»» Entwicklung wirksamer Handlungskonzepte

Falschfahrende verursachen immer wieder Verkehrsunfälle mit schweren und schwersten Folgen. Falschfahrerunfälle haben vielfältige Ursachen (menschliches Fehlverhalten, infrastrukturelle Defizite etc.).

Eine auffällige Steigerung der Zahl dieser Unfälle ist nicht zu verzeichnen. Sie entfalten jedoch regelmäßig eine große mediale Wirkung.

Europaweit wie auch in Deutschland gibt es vereinzelt Handlungskonzepte. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung greifen nicht.

»»» Lösung:

Erfolgversprechende Handlungskonzepte zur Bekämpfung dieser Problematik sind weiterzuentwickeln und einzuführen.



Foto: © rbkelle/fotolia.com

30. Mobilität im Alter

Die demografische Entwicklung führt u. a. zu einer Zunahme der Mobilität im Alter. Die körperlichen Fähigkeiten nehmen ab, das zeigt sich insbesondere bei der „Risiko-Gruppe 75+“. Internationale Beispiele zeigen mögliche Lösungen auf.

»»» Kostenfreie Nutzung des ÖPNV ab 75

Der Anteil der Senioren an der Bevölkerung steigt seit Anfang der 1990er Jahre kontinuierlich an. Prognosen zufolge wird 2050 rund ein Drittel der Gesamtbevölkerung dieser Altersgruppe angehören (derzeit weniger als 20%). Dabei steigt die Anzahl der lebensälteren Führerscheininhaber und Verkehrsteilnehmer überproportional an. Mobilitätsfähigkeit und -bedürfnis nehmen zu.

Die Verunglücktenzahl von Senioren steigt im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen seit Jahren

an. Knapp ein Viertel aller im Straßenverkehr Getöteten gehören dieser Altersgruppe an; bei zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sogar die Hälfte.

Studien zufolge entspricht die Unfallbeteiligung der Altersgruppe 75+, die im Jahr weniger als 3.000 km fahren, der Unfallsauffälligkeit „Junger Fahrer“.

»»» Lösung:

Kostenfreie Nutzung des ÖPNV ab 75+.



Foto: © dadima/fotolia.com

31. Fahreignungsuntersuchungen

Mit zunehmendem Alter kommt es vermehrt zu signifikanten Mobilitätseinschränkungen, daher erscheinen „Präventive Gesundheitschecks“ angezeigt. Diese sind jedoch derzeit durch ärztliches Fachpersonal nicht abrechenbar.

»»» Gebührenordnung für Ärzte anpassen

Mit zunehmendem Alter stellen sich vermehrt verkehrssicherheitsrelevante Fahreignungsdefizite ein, die von den Betroffenen nicht in jedem Fall bemerkt und die von ihnen zum Teil durch erworbene Fahr-routine bzw. defensives Fahren kompensiert werden.

Altersbezogene Pflichtuntersuchungen werden kontrovers diskutiert. Vor diesem Hintergrund wären

freiwillige präventive Gesundheitschecks anzustreben, die aber derzeit nach der Gebührenordnung für Ärzte (GOÄ) nicht abrechenbar sind.

»»» Lösung:

Präventive Fahreignungsuntersuchungen sollten nach der GOÄ abzurechnen sein.

32. Verkehrssicherheit für Zugewanderte

Zugewanderte erleben in Deutschland ein ungewohntes Verkehrsumfeld, die Verkehrsvorschriften sind ihnen weitgehend unbekannt. Das hat Auswirkungen auf das Verkehrssicherheitsniveau.

»» Verstärkung der institutionellen Verkehrssicherheitsarbeit

In Deutschland leben Flüchtlinge aus den unterschiedlichsten Herkunftsländern. Diese haben ein hohes Mobilitätsbedürfnis. Verkehrsunfalldaten in Bezug auf Zugewanderte weisen retrograde Lücken auf.

Die meisten Zugewanderten sind mit dem deutschen Verkehrssystem nicht vertraut und daher in besonderer Weise gefährdet.

Die Verifizierung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen gestaltet sich oftmals schwierig.

»» Lösung:

Die Vermittlung verkehrsrechtlicher Vorschriften ist Teil der zielgruppenorientierten Verkehrsunfallprävention.

Verfahren zur Überprüfung und Anerkennung ausländischer Fahrberechtigungen sind zu optimieren.

Fahrzeuge



Foto: © ferkelraggae/fotolia.com

33. Pedelec 25

Der Marktanteil steigt stetig. Die Unfallgefahren sind derzeit noch nicht umfassend erforscht. Nicht alle Nutzergruppen sind hinreichend vertraut mit dem Pedelec. Durch die Pedelec-Nutzung wird deutlich, dass die Infrastruktur zu optimieren ist.

»»» Fahr- und Sicherheitstrainings für Pedelec-Fahrende

Der Marktanteil der E-Bikes beträgt 12,5 % mit steigender Tendenz. Pedelecs (E-Bikes der Klasse bis 25 km/h) gelten rechtlich als Fahrräder.

Elektrofahrräder werden erst seit 2014 separat in der Unfallstatistik erfasst. Belastbare Daten stehen daher nicht vor 2017 zur Verfügung. Schweizer Untersuchungen zeigen eine erhöhte Schwere im Vergleich zu Fahrradunfällen, wovon besonders Personen ab 45 Jahre betroffen sind.

Ältere Radfahrende sind besonders gefährdet. Die Infrastruktur für Radfahrende ist nicht auf die höheren Geschwindigkeiten ausgelegt. Andere am Verkehr Teilnehmende rechnen (noch) nicht mit so schnellen Fahrrädern.

»»» Lösung:

Intensive Aufklärung über die Gefahren der Nutzung von Pedelecs im Rahmen von Fahr- und Sicherheitstrainings.

Die Verkehrsinfrastruktur ist den neuen Gegebenheiten anzupassen.

34. Großraum- und Schwertransporte

Trotz steigender Anzahl begleitungspflichtiger Transporte stellen diese kein sicherheitsrelevantes Verkehrsproblem dar, binden aber vermeidbar polizeiliche Ressourcen. Lösungen sind beschrieben, der „Verwaltungshelfer“ kann polizeiliche Aufgaben in Teilen übernehmen.

»»» Forcierter Einsatz des Verwaltungshelfers



Foto: © Günter Menzl/fotolia.com

Erlaubnis- bzw. genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte (GST) auf der Straße nehmen zu und binden erhebliche polizeiliche Ressourcen.

GST stellen sich im Unfalllagebild unauffällig dar.

Optimierungsvorschläge zur Abwicklung von GST sind übergreifend erarbeitet und teilweise umgesetzt. Die entwickelten Verbesserungsmöglichkeiten sind noch nicht gänzlich realisiert.

»»» Lösung:

Das angepasste Regelwerk ist hinsichtlich des Einsatzes der „Verwaltungshelfer“ umzusetzen.

35. Gigaliner

Die Infrastruktur ist für die Aufnahme dieser Sonderfahrzeuge weitgehend ungeeignet. Für andere am Verkehr Teilnehmende sind diese schwer einzuschätzen, das gilt insbesondere für Überholvorgänge.

»»» Vorrang der Verkehrssicherheit vor wirtschaftlichen Interessen

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur (Radien in Knotenpunkten und Anschlussstellen etc.) ist für diese überlangen Verkehrsmittel nicht ausgelegt.

Beim Überholen, welches ohnehin bereits eine der Hauptunfallursachen darstellt, kommt aufgrund der Verlängerung der Überholwege eine hohe Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmender hinzu, vor allem auf Landstraßen.

»»» Lösung:

Verkehrssicherheit muss Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen haben!



Foto: © Kraufmann/Leif Piechowski

Polizei

36. Polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung

Einzelne Länder ziehen sich aus der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung zurück, obwohl sie ein bedeutsamer Baustein ist. Dies korrespondiert nicht mit der gesellschaftlichen Erwartung, denn die Polizei verfügt über anerkannte Kompetenz auf diesem Feld.

»» Flächendeckende Beratung sicherstellen

Das „Programm Innere Sicherheit“ manifestiert die Verkehrssicherheitsberatung als wesentlichen Bestandteil der polizeilichen Verkehrsunfallprävention.

Die auf langjährige Erfahrung fußende und mit ausgezeichneter Expertise verbundene polizeiliche Verkehrssicherheitsberatung ist wesentlich für eine positive Außendarstellung.

In einigen Ländern gehen ressourcenbedingte Prioritätenentscheidungen zu Lasten der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung.

»» Lösung:

Flächendeckende Verkehrssicherheitsberatung ist sicherzustellen. Enge Vernetzung und partnerschaftliche Kooperation mit möglichst vielen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit anzustreben.

37. Ganzheitliche Kontrolle

Die Verkehrsüberwachung kann durch die Nutzung verschiedener Rechtsgrundlagen und den Rückgriff auf unterschiedliche Ressourcen optimiert werden. Um diesen integrativen und interdisziplinären Ansatz zu forcieren, bedarf es einer Standardisierung der Aus- und Fortbildung.

»» Diesen Kontrollansatz forcieren

Das „Programm Innere Sicherheit“ favorisiert den ganzheitlichen Kontrollansatz. Diese integrativen und interdisziplinären Kontrollen werden auch mit Partnern (z. B. Bundespolizei, Bundesamt für Güterverkehr, Zoll) durchgeführt. Durch Nutzung der behördenspezifischen Ermächtigungen ergeben sich Kontrollsynergien. Auf europäischer Ebene empfiehlt TISPOL „Multi-Agency-Control-Operations“.

Integrative und interdisziplinäre Kontrollen sind noch nicht überall Standard, was eine ressourcenschonende Realisierung erschwert.

»» Lösung:

Die positiven Effekte integrativer und interdisziplinärer Kontrollen sind zu vermitteln.

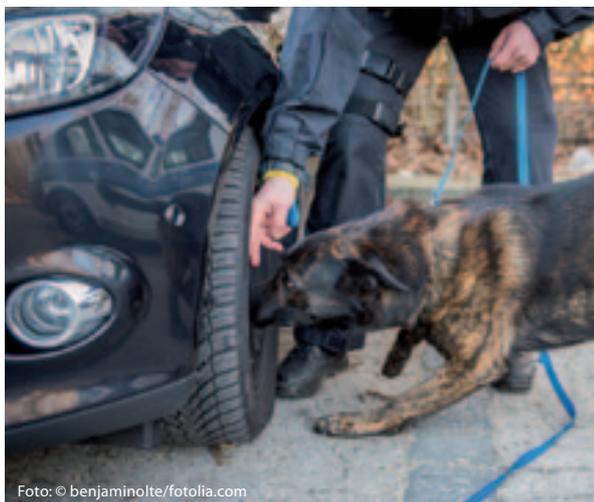


Foto: © benjaminolte/fotolia.com

38. Qualifizierte Lkw-Kontrollen

Zur Bekämpfung schwerer Unfallfolgen bei Lkw-Unfällen ist spezialisiertes Personal erforderlich, entsprechende technische und infrastrukturelle Voraussetzungen sind zu schaffen.

»» Kontrollvoraussetzungen optimieren

Europaweit nimmt der Schwerlastverkehr zu; weitere Steigerungen werden prognostiziert. Schwerwiegende Unfälle unter Beteiligung von Lkw sind die Folge; sie erzeugen regelmäßig gefahrenträchtige Stausituationen.

Der Stellenwert qualifizierter Lkw-Kontrollen stellt sich in den Ländern unterschiedlich dar. Dies führt teilweise zu einem Abbau von Spezialistentum.

Die für die Kontrolltätigkeit erforderliche technische Ausstattung steht nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung.

Die infrastrukturellen Gegebenheiten wie Kontrollörtlichkeiten und Abstellmöglichkeiten sind in Teilen unzureichend.

»» Lösung:

Spezialisierte und kontinuierliche Lkw-Kontrollen sind unabweisbar. Die personellen, technischen sowie infrastrukturellen Voraussetzungen sind zu schaffen.

Verkehrsunfälle

39. Sachschadenunfälle

Die Nichtaufnahme sogenannter „Bagatellunfälle“ wird vor dem Hintergrund „Aufgabenkritik“ immer wieder thematisiert. Die Erwartung der Bevölkerung ist eine vollkommen andere. Darüber hinaus dient diese polizeiliche Unfallaufnahme der Feststellung weiterer Delikte und bildet die Datenbasis für Unfallkommissionen.

»» Polizeiliche Aufnahme aller Unfälle

Immer wieder wird die Frage diskutiert, ob sonstige Sachschadensunfälle der Kategorie 5 („Bagatellunfälle“) nicht mehr polizeilich aufgenommen werden müssen. Aus der Politik wird gelegentlich gefordert, auf die Aufnahme zu verzichten.

Es ist wenig Verständnis dafür zu erwarten, dass die Polizei folgenlose Verkehrsverstöße regelmäßig verfolgt, Verkehrsverstöße, die mit einer Sachschadensfolge (Unfall) einhergehen, jedoch nicht (Wertungswiderspruch).

Erhält die Polizei Kenntnis von einem Verkehrsunfall, hat sie zu prüfen, ob Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und/oder zum Schutz privater Rechte zu treffen sind. Bei Verkehrsunfällen liegt regelmäßig der

Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit oder gar einer Straftat vor. Darüber hinaus führt die polizeiliche Unfallaufnahme häufig zur Feststellung weiterer Delikte.

Bei einer Nichtaufnahme der „sonstigen Sachschadensunfälle“ stünden Daten (ca. 80%) zur Entschärfung von Gefahrenstellen nicht mehr zur Verfügung.

»» Lösung:

Polizeiliche Aufnahme aller Verkehrsunfälle ist als hoheitliche Aufgabe unerlässlich. Darüber hinaus entfaltet sie eine „friedensstiftende Wirkung“ und gehört zu den der Bevölkerung am meisten nachgefragten polizeilichen Dienstleistungen.



Foto: © Petair/fotolia.com

40. Digitale Unfallspuren

Der vermehrte Einsatz von Fahrerassistenzsystemen beeinflusst in immer stärkerem Maße das Spurenbild eines Verkehrsunfalls. In der heutigen Fahrzeugtechnik findet eine vielfältige elektronische Speicherung der Betriebsabläufe statt, auf die die Polizei derzeit keinen definierten Zugriff hat.

»» Auslesemöglichkeit für die Polizei schaffen

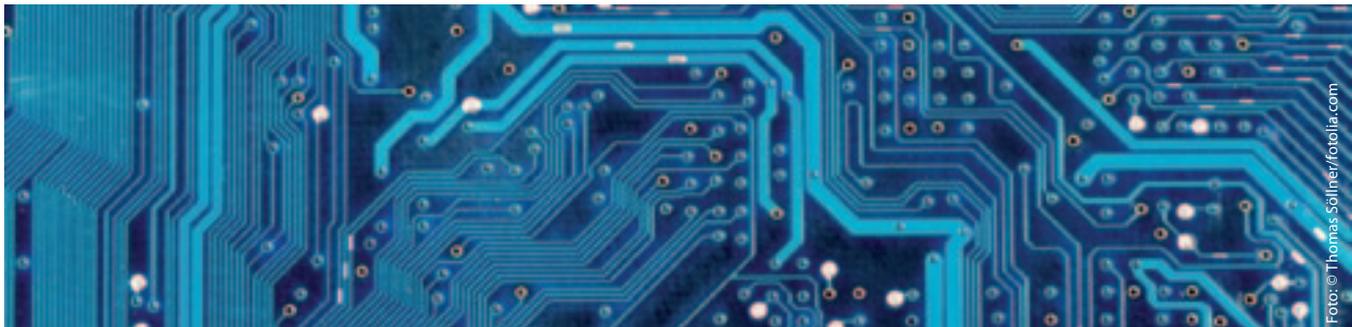
Fahrerassistenzsysteme wie ABS und ESP verhindern herkömmliche Brems-, Drift- und Schleuderspuren, die nach einem Verkehrsunfall Rückschlüsse auf den Unfallhergang erlauben. Steuereinheiten erfassen fortlaufend die Betriebszustände des Fahrzeugs und speichern diese. Digitale Unfalldaten sind geeignet, eine objektive Unfallrekonstruktion zu unterstützen.

Das Nichtvorhandensein klassischer Spurenbilder erschwert die Ursachenermittlung im Rahmen der Unfallbearbeitung. Zudem kann die Polizei nicht auf digitale Spuren in Steuergeräten zugreifen.

Damit besteht die Gefahr, dass sich berechtigte Ansprüche betroffener Unfallbeteiligter und der staatliche Strafanspruch nicht mehr durchsetzen lassen.

»» Lösung:

Der Polizei ist ein Zugang zu digitalen Speicherdaten zu eröffnen.



41. Unfalldatenspeicher

Derzeit sind Unfalldatenspeicher (UDS) nicht gesetzlich vorgeschrieben. Unzweifelhaft würden sie die Unfallursachenermittlung optimieren. Darüber hinaus haben sie bekanntermaßen eine verkehrsunfallvermeidende Wirkung.

»» Allgemeine Einführung

Der Unfalldatenspeicher (UDS) nimmt ständig Daten des Fahrzeugs auf, die für die Unfallrekonstruktion von Bedeutung sind. Derzeit wird der UDS nur auf freiwilliger Basis eingebaut.

Erkenntnisse aus dem Einsatz von UDS in Fahrzeugflotten belegen einen signifikanten Rückgang der Verkehrsunfallzahlen. UDS halten nicht nur belastende sondern auch entlastende Umstände fest.

Aufgrund fehlender verbindlicher Vorgaben sind UDS derzeit nicht in allen Fahrzeugen verbaut. Dadurch wird die Ermittlung von Unfallursachen erschwert. Zudem können sie ihre anerkannte unfallreduzierende Wirkung nicht entfalten.

»» Lösung:

Zur Verbesserung der Unfallrekonstruktion sowie zur Steigerung der Verkehrssicherheit sind UDS verbindlich vorzuschreiben.

42. Verletzendaten

Verletzendaten werden heute von Kliniken und Arztpraxen nicht automatisiert übermittelt, das macht zeitaufwendige Nachermittlungen notwendig. Zudem führt es zu partiellen Defiziten in der Statistik.

»» Verpflichtung zur Datenübermittlung

Die Polizei benötigt Angaben zur Verletzungsschwere und zur Dauer des stationären Krankenhausaufenthaltes von Verkehrsunfallopfern für die Anzeigenbearbeitung, Unfallkommissionsarbeit, Erstellung von Lagebildern.

Diese Daten sind darüber hinaus zur Erfüllung der Meldepflichten nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) erforderlich.

Entsprechende Angaben werden der Polizei von Kliniken gelegentlich unter Hinweis auf Belange des Datenschutzes vorenthalten. Notwendige Nachermittlungen binden polizeiliche Ressourcen.

»» Lösung:

Kliniken und Arztpraxen sind zu verpflichten, die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Ein elektronischer Datentransfer ist anzustreben.

Infrastruktur



Foto: © nicos/fotolia.com

43. Telematik

Fahrerassistenzsysteme gehören heute zur Standardausstattung vieler Kraftfahrzeuge, dabei wird eine weite Palette an Unterstützungssystemen angeboten. Es sind die Einsatzfelder ausweiten, die der Steigerung der Verkehrssicherheit unmittelbar dienen.

»»» Optimierung der Verkehrssicherheit

Einige Fahrerassistenzsysteme (Abstands-, Notbrems- und Spurhaltesysteme) sind Bestandteil europäischer Richtlinien und finden zunehmend Eingang in Neufahrzeuge.

Telematiksysteme versorgen Fahrende in Echtzeit mit Informationen über das Fahrzeug und die Straßeninfrastruktur. Dynamisches Verkehrsmanagement verbessert Leistungsfähigkeit und Sicherheit hoch belasteter Straßen.

»»» Lösung:

Die verschiedenen Systeme (Car-to-Car, Car-to-Infrastructure ...) sollen die Sicherheit im Straßenverkehr optimieren.

44. Einheit von Bau und Betrieb

Straßen sind nicht immer selbsterklärend angelegt, nicht zuletzt weil die Elemente des Grundsatzes der „Einheit von Bau und Betrieb“ nicht hinreichend berücksichtigt werden. Entsprechende Schulungen der Verantwortlichen sind notwendig und daher anzustreben.

»»» Sicherheitsmanagement umsetzen

Mehr als 90% der Verkehrsunfälle sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Die Komplexität des Straßenverkehrs bringt am Verkehr Teilnehmende zuweilen an ihre Leistungsgrenze. Bekannte bauliche und betriebliche Maßnahmen helfen, Fehler zu vermeiden.

Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind zwar bundesweit einheitlich geregelt, werden aber nicht durchgängig einheitlich angewandt.

Der Zusammenhang von Bau und Betrieb sowie die einschlägigen Regelwerke werden nicht immer genügend berücksichtigt.

»»» Lösung:

Straßenverkehrsbehörde, Straßenbulasträger und Polizei sollen das entsprechende Sicherheitsmanagement umsetzen.

45. Sicherheit durch Verkehrszeichen

Zu viele Verkehrszeichen überfordern am Verkehr Teilnehmende – weniger Verkehrszeichen dienen damit der Sicherheit. Die einschlägigen Verwaltungsvorschriften berücksichtigen diese Erkenntnis. Die geforderten Qualitätsstandards für Verkehrszeichen sind zu beachten.

»»» Überprüfung des Bestandes

Die Regeldichte in Deutschland mit ca. 25 Mio. Verkehrszeichen ist sehr hoch. In der Begründung zur StVO Novelle 2013 wird ausgeführt „Zwischen Bund und Ländern besteht Konsens, dass zu viele Verkehrszeichen angeordnet wurden und noch werden. Diese übermäßige Beschilderung führt zu einer allgemeinen Überforderung der am Verkehr Teilnehmenden und zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften...“.

Etwa ein Viertel der Verkehrszeichen verfügt infolge Überalterung nicht mehr über die erforderlichen retroreflektierenden Eigenschaften.

»»» Lösung:

Durchführung regelmäßiger Verkehrsschauen mit kritischer Prüfung der Notwendigkeit der Anordnungen von Verkehrszeichen sowie der Prüfung der Erkennbarkeit der Verkehrszeichen.



Foto: © Stockphoto-graf/fotolia.com

46. Kombianlagen

Die Wirksamkeit stationärer Überwachungstechnik ist anerkannt. Kombilösungen (Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungstechnik in einer Anlage) sind zu favorisieren, da sie doppelte Schutzwirkung entfalten.

»» Präferenz für Kombianlagen

Stationäre Überwachungsanlagen erlauben einen „24/7“-Betrieb. Untersuchungen belegen, dass derartige Anlagen 500 Meter vor und 500 Meter nach dem jeweiligen Messort wirken.

Stationäre Überwachungsanlagen werden oftmals separat eingesetzt, obwohl zwei Ursachen (Rotlichtmissachtung und Geschwindigkeitsüberschreitung) mit einer Anlage angegangen werden könnten. Das Vorhandensein sogenannter Kombianlagen, die diese Ursachen zeitgleich überwachen können, ist nicht hinreichend bekannt.

»» Lösung:

Kombianlagen ermöglichen die zeitgleiche Überwachung von besonders gefahrenbegründenden Rotlicht- und Geschwindigkeitsverstößen.

47. Baustellensicherung

Baustellen begründen zusätzliche Verkehrsgefahren. Die Verantwortung der Handelnden wird nicht immer hinreichend wahrgenommen. Die übergeordnete Überwachung der Baustellensicherung ist häufig defizitär.

»» Fortbildung der Verantwortlichen

Bauarbeiten im Straßenraum verursachen häufig zusätzliche Gefahren mit gravierenden Folgen für am Verkehr Teilnehmende, Bau- und Betriebsbedienstete. Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht werden nicht immer konsequent wahrgenommen.

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) aus dem Jahr 1995 entsprechen nicht dem Stand der StVO 2013 und der VwV-StVO aus dem Jahr 2009. Arbeitsrechtliche Regelungen stehen im Widerspruch zur RSA.

Die Kenntnisse der Beteiligten sind nicht immer ausreichend. Haftungs- und strafrechtliche Verantwortung ist nicht durchgängig bekannt. Der Polizei in diesem Zusammenhang zugeschriebene Aufgaben können nicht immer im erforderlichen Umfang wahrgenommen werden.

»» Lösung:

Fortbildung von Verkehrsbehörden, Straßenbauverwaltungen, Polizei und weiteren Beteiligten. Zeitnahe Anpassung der einschlägigen Regelwerke.



Foto: © hykoe/fotolia.com

48. Unfallkommissionsarbeit

Die Straßenverkehrsordnung regelt die Einrichtung von Unfallkommissionen. Eine wünschenswerte finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen (Budget) ist die Ausnahme. Eigentlich notwendige bauliche Maßnahmen werden gelegentlich durch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen kompensiert.

»» Professionelle Kommissionsarbeit

Die vom 46. Verkehrsgerichtstag 2008 geforderte Aufnahme der Unfallkommission in die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung ist realisiert. Die damals für notwendig erachtete Datenbasis aller der Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfälle wird in fast allen Ländern durch Aufnahme auch der Unfälle mit geringem Sachschaden gewährleistet. Gegen die empfohlene Ausstattung der Unfallkommissionen mit eigenen Haushaltsmitteln bestehen in den meisten Ländern Vorbehalte. Entsprechende Erfahrungen aus Rheinland-Pfalz und Bayern sind von anderen Ländern nicht übernommen worden.

Die Fortbildung der Mitglieder der Unfallkommissionen ist in den Ländern unterschiedlich geregelt. Es fehlen entsprechende Seminare im erforderlichen Umfang.

Anstelle baulicher oder verkehrstechnischer Maßnahmen wird häufig eine verstärkte Verkehrsüberwachung als Abhilfe beschlossen.

»» Lösung:

Durch geeignete Fortbildung aller Beteiligten in den Unfallkommissionen ist eine höhere Qualifizierung anzustreben. Probleme im Verkehrsraum sind vorrangig baulich oder verkehrstechnisch zu lösen.

Sonstiges

49. Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit

Die anerkanntermaßen hohe Kompetenz der Polizei in Verkehrssicherheitsfragen wird in den Kooperationen mit anderen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit geschätzt. Die Zusammenarbeit mit Wissenschaft und Forschung erscheint ausbaufähig. Bundes- und europaweite Vernetzung ist erforderlich.

»»» Ausbau strategischer und operativer Netzwerkarbeit

Eine Vielzahl von Organisationen und Institutionen ist mit Verkehrssicherheitsarbeit befasst. Aktivitäten zur politischen Einflussnahme und zum Ressourceneinsatz sind nicht immer abgestimmt und verfolgen gelegentlich verschiedene Intentionen. Wissenschaft und Forschung verfügen über bedeutsame Potenziale auf dem Feld der Verkehrssicherheitsarbeit.

»»» Lösung:

Strategische und operative Netzwerkarbeit ist national wie international zu organisieren.

Erfahrungen und Expertise Dritter werden nicht bzw. nicht hinreichend genutzt.



Foto: © vege/fotolia.com

50. Forschungsbeteiligung

Obwohl die Polizei die Verkehrssicherheitsforschung durchaus unterstützt, ist die eigene Initiative weniger ausgeprägt. Gerade vor dem Hintergrund der EU-Förderung auf diesem Sektor ist dieses Themenfeld ausbaufähig.

»» Zielorientierte Forschungsbeteiligung

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit sind einschlägige wissenschaftliche Forschungsergebnisse bedeutsam. Forschung zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit findet selten statt. Anfragen von Forschern an die Polizei werden in der Regel unterstützt. Eigeninitiative Forschung der Polizei ist die Ausnahme.

Potenziale für die Verbesserung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit bleiben mangels zielgerichteter Forschung ungenutzt.

Die deutsche Polizei beteiligt sich nicht im möglichen Umfang an Forschungsvorhaben der Europäischen Union und nutzt daher hierfür zur Verfügung stehende Finanzmittel nicht.

»» Lösung:

Die Polizei sollte entsprechende Forschungsvorhaben initiieren und aktiv unterstützen. Zur Verfügung stehende Finanzmittel sollten ausgeschöpft werden.



Foto: © vege/fotolia.com

ROLAND. Der Rechtsschutz-Versicherer.

Ob Karriere, Kind oder Kegel – im Alltag tauchen immer neue Fragestellungen auf.

Deshalb sollten Sie auch von Ihrer Rechtsschutz-Versicherung eine vielseitige Leistung erwarten: die beste Problemlösung in allen rechtlichen Angelegenheiten! Und das nicht nur für Sie als Mitglied der DPoIG, sondern auch für Ihre gesamte Familie – im privaten und beruflichen Bereich.

Wir kämpfen für Ihr gutes Recht. Seit 1957 unser Versprechen.
www.roland-gruppe.de

RECHTSSCHUTZ | PROZESSFINANZ | ASSISTANCE

Wir richten uns nicht nach den Maßstäben
einer modernen Rechtsschutz-Versicherung.
Wir definieren sie.



Alles, was Sie wissen müssen, erfahren Sie bei Ihrem Landesverband/Ihrer Bundespolizeigewerkschaft der Deutschen Polizeigewerkschaft im DBB.



Echte Männer und starke Frauen müssen sich nichts beweisen – schon gar nicht auf der Straße. Mach mit und setze ein deutliches Zeichen gegen zu schnelles Fahren! www.runtervomgas.de

POLIZEI



DPoIG
Service GmbH

— Ihre sichere Verbindung!

Qualität, Service & Kompetenz seit 1992

EXKLUSIVE RAHMENVERTRÄGE FÜR POLIZEI UND ÖFFENTLICHEN DIENST

EXKLUSIVE & SENSATIONELLE
MOBILFUNKRAHMENVERTRÄGE
MIT SONDERKONDITIONEN

T O₂



Alle Angebote und Aktionen auf unserer Webseite unter www.dpolg-service.de. Zugangsdaten können auf der Webseite angefordert werden. Bei Fragen oder Problemen können Sie sich gerne an die DPoIG Service Hotline unter 07161 - 964 100 wenden.
(Mo. - Do.: 9-12 und 13-17 Uhr | Fr.: 9-12 und 13-16 Uhr)

Hegenloh Sport

20%
RABATT



Eine große Auswahl an Sport- & Outdoorbekleidung. 20% Rabatt auf den unverbindlichen Preis!

Sky - Einfach besser fernsehen

50%
RABATT



Sämtliche Vorteile von Sky können Sie über uns zu günstigen Sonderkonditionen genießen

PKW, Motorrad, Fahrräder und Uhren



Wir bieten allen DPoIG sowie vielen im DBB angeschlossenen Mitgliedern die Möglichkeit, Autos und mehr mit Top Konditionen zu bestellen

Reisen

5%
PAYBACK



Sie suchen den perfekten Urlaub am Strand, in den Bergen oder eine Städtereise? Wir bieten Ihnen den besten Service mit Sonderkonditionen

Reifen & Komplettträder



Markenreifen, Komplettträder und Felgen diverser Hersteller für alle gängigen Fabrikate zum kleinen Preis

Direktkredit

ab
3,45%



Günstige Online-Kredite bei unserem Partner swkbank

WEITERE ANGEBOTE AUF WWW.DPOLG-SERVICE.DE



DPoIG

DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT
IM DBB

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)

Bundesleitung

Friedrichstraße 169

10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 47378123

E-Mail: dpolg@dbb.de

www.dpolg.de