



# Was tun gegen Ra

Verkehrsüberwach  
muss aus der A  
herausgeholt v

Von Thomas Schreiner

**Oft ist die Rede von Schikane und Abzocke, wenn wieder irgendwo ein „Blitzer“ entdeckt wird. Dabei ist die Einhaltung von Tempolimits besonders wichtig, um Verkehrsunfällen mit schweren Folgen vorzubeugen. Experten sprechen sich daher für Maßnahmen aus, welche die Wahrscheinlichkeit erhöhen, beim Rasen entdeckt zu werden.**

Der 25 Jahre alte Autofahrer hatte nach ersten Erkenntnissen der Polizei vermutlich wegen überhöhter Geschwindigkeit die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren.“ – „Grund dafür sei laut Zeugenangaben stark überhöhte Geschwindigkeit gewesen.“ – „Kurz vor der Abfahrt Insheim kam die Fahrerin aufgrund überhöhter Geschwindigkeit nach links von der Fahrbahn ab und kollidierte mit der Leitplanke.“ –

„Das Auto war am Dienstagabend mit überhöhter Geschwindigkeit in den Gegenverkehr geraten und hatte dort den Bus gerammt.“ Sätze wie diese – hier als Momentaufnahmen Mitte Juli ganz unsystematisch aus Online-Nachrichtenportalen herausgepickt – begegnen uns beinahe täglich. Wir haben uns schon so sehr daran gewöhnt, dass wir sie nur mehr als Floskeln in Polizeimeldungen über diesen oder jenen Unfall wahrnehmen. Dabei steckt so viel mehr dahinter. Die Statistiken der zurückliegenden Jahre zeigen zwar,

dass unangepasste Geschwindigkeit als unfallverursachendes menschliches Fehlverhalten abnimmt. Dennoch gelten Tempoüberschreitungen nach wie vor als eine der wesentlichen Ursachen für Verkehrsunfälle mit Todesfolge. Aus diesem Grund fordert nicht nur der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in einer seiner Top-14-Maßnahmen zur Reduzierung der Getöteten und Schwerverletzten dazu auf, die Verkehrsüberwachung gezielt zu verstärken. Auch andere Institutionen, Wissenschaftler und Verkehrssicherheitsexperten sind sich darin

**Bei Geschwindigkeitskontrollen sprechen böse Zungen auch mal von „moderner Wegelagererei“. Dabei dient diese Maßnahme letzten Endes der Sicherheit im Straßenverkehr.**

dass es sich bei Verkehrsoffern nicht nur um Einzelschicksale handelt. Ein solcher Unglücksfall zieht weite Kreise und greift in das Leben vieler Menschen ein.

„Jeder ist überall gefährdet“, sagt Wendt und beschreibt seine Erwartungshaltung an die Verkehrsteilnehmer: „Jeder soll sich immer an die Regeln halten und muss deshalb immer auch mit Kontrollen rechnen.“ Der Gewerkschafter kennt natürlich die Diskussionen um Dienstpläne, Kostendruck, Aufgabenvielfalt und dünne Personaldeckungen – und sieht dennoch in dem Gefühl, bei einem Delikt entdeckt werden zu können, das entscheidende Erfolgsrezept gegen Verkehrsverstöße. „Die direkte Ansprache nach einem Regelverstoß mit dem verkehrspädagogischen Gespräch, das ist der Königsweg“, sagt Wendt. Wenn die Menschen unmittelbar und im direkten Zusammenhang mit ihrem Vergehen eine sofort verhängte Sanktion vermittelt bekämen und dabei auch gleichzeitig auf die möglichen Folgen ihres Verstoßes hingewiesen würden, könne am besten Einsicht erzeugt und Verständnis für die Überwachung geweckt werden.

### Nirgendwo ein Recht auf Rasen

„Überheblichkeit und Selbstüberschätzung machen Verkehrsüberwachung notwendig“, kritisiert Wendt diejenigen, die meinen, selbst die Regeln bestimmen zu können.

Stattdessen wirbt er dafür, das Trugbild der Gängelung und Schikane zu zerschlagen: „Denn wir machen das, um Unfälle zu verhindern.“ Dabei werde nur überprüft, ob die jeweils gültigen Regeln eingehalten werden. Also all das, was man in der Fahrschule zum Erwerb der Fahrerlaubnis eigentlich schon einmal ausführlich gelernt hat.

Die Erfahrungen der Polizei aber zeigen: Viele meinen, selbst am besten zu wissen, welche Geschwindigkeit in einer bestimmten Situation oder auf einer bestimmten Straße

**„Überheblichkeit und Selbstüberschätzung machen Verkehrsüberwachung notwendig.“  
Rainer Wendt**

die richtige sei. Und zwar alleine aufgrund ihrer Selbsteinschätzung, und unabhängig von der jeweils geltenden Vorschriftensituation. Dabei gibt es

nirgends ein Recht auf zu schnelles Fahren. Und schon aus vermeintlich geringfügigen Verstößen können sich rasch riskante Situationen entwickeln.

Wie notwendig es ist, weiter an der Unfallvermeidung zu arbeiten, zeigt die eklatante Zielverfehlung bei der Senkung der Getötetenzahlen im Straßenverkehr bis 2020. Um 40

Prozent hätte nach dem Willen der Bundesregierung die Zahl seit dem Jahr 2011 bis dahin zurückgehen sollen. Damit hätte es im Jahr 2017 nur 2626 Getötete geben dürfen. Es waren aber – trotz weiteren Rückgangs – 3180. Wirkungsvolle Maßnahmen, dem ambitionierten Ziel in den kommenden Jahren doch noch ein Stück näher zu kommen, sind, die Verkehrsüberwachung insgesamt zu intensivieren und die Sanktionen bei Verstößen mit hohem Gefährdungspotenzial zu erhöhen. Und von überhöhter, gar stark überhöhter Geschwindigkeit geht ein hohes Gefahrenpotenzial aus.

### Mehr Tempo, mehr Gefahr

Auch Prof. Dipl.-Ing. Dietmar Otte, mitverantwortlich für die Einführung der Unfalldatenbank GIDAS zur Dokumentation von Verkehrsunfällen mit Personenschäden kurz vor der Jahrtausendwende, bemängelt eine noch zu geringe Entdeckungswahrscheinlichkeit und plädiert für intensivere Überwachung. „Dann entsteht der Zwang, sich den Regeln anzupassen.“ Als Beispiel nennt Otte den Rotlichtverstoß. „Hier sind die Strafen

**Moderne mobile Tempomessgeräte lassen sich für bestimmte Zeiträume an unfallträchtigen Orten aufstellen und sind dank spezieller Umhüllung vor Vandalismus geschützt.**

einig: Verkehrsüberwachung ist nicht die Schikane oder vermeintliche Abzocke, als die sie häufig empfunden wird, sondern dient der Sicherheit im Straßenverkehr.

### Sensibilisierung notwendig

„Zu einem Getöteten gehören 100 Trauernde und 1000 Betroffene.“ Rainer Wendt, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft, fasst – bewusst vereinfachend – bei einem Presseseminar des DVR zum Thema „Verkehrsüberwachung und Sanktion – was wirkt?“ in griffige Zahlen,



## Section Control

Bei der Abschnittskontrolle (Section Control) erfolgt die Geschwindigkeitsmessung über eine längere geeichte Strecke. Es wird dabei die Zeit gemessen, die ein Fahrzeug zum Zurücklegen dieses Abschnitts benötigt. Wird eine Tempoüberschreitung innerhalb der Strecke festgestellt, da das Fahrzeug früher aus dem Abschnitt wieder herausfährt, als es dürfte, wird der Fahrer per Foto identifiziert und kann zur Rechenschaft gezogen werden. Spezielle Verschlüsselungsmechanismen sollen dabei den Datenschutz gewährleisten. Nach bisherigen Erkenntnissen können solche Anlagen die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit senken und die Tempoeinhaltung um bis zu 30 Prozent verbessern.



hoch, aber die Entdeckungswahrscheinlichkeit ist gering. Daher wird über Rot gefahren.“ Wenn Überwachung nicht durch Polizeikräfte geleistet werden könnte, wären an deren Stelle auch technische Hilfen eine Lösung. Wie etwa Section Control (siehe Kasten).

Je höher die gefahrene Geschwindigkeit ist, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer können die Unfallfolgen aussehen. Den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verletzungsschwere erklärt Otte an einem Beispiel: „Jeder Fahrer sollte sich der Geschwindigkeit

**„Jeder sollte sich der Geschwindigkeit bewusst sein. Sie zählt zu den bedeutendsten Einflussfaktoren auf die Verletzungsschwere.“**

Prof. Dipl.-Ing. Dietmar Otte

bewusst sein. Das heißt, er sollte sich auch des Geschwindigkeitseinflusses bewusst sein. Geschwindigkeit zählt zu den bedeutendsten Einflussfaktoren auf die Verletzungsschwere. Bei einem Aufprall ist die kinetische Energie bei 70 km/h doppelt so hoch wie bei

50 km/h.“ Damit ist klar: Wer die vermeintliche Toleranzgrenze von plus 20 km/h allzu oft ausnutzt, nimmt bei einem Unfall erheblich schwerere Folgen für sich und andere bewusst in Kauf. „Zusätzlich muss der Anhalteweg berücksichtigt werden“, sagt Otte. „Der Anhalteweg setzt

sich aus Reaktionsweg und Bremsweg zusammen. Beides lässt sich durch den Menschen so beeinflussen, dass eine Kollision vermeidbar sein kann. Und dann spielt die kinetische Energie bei einem Aufprall keine Rolle mehr.“

### Immer der Situation angepasst

Deshalb sollte die Fahrgeschwindigkeit immer auch der Situation angepasst sein. Das kann dann auch mal weniger als das zugelassene Tempo bedeuten. Dazu Otte: „Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit um 20 km/h halbiert sich der Anhalteweg.“ Das heißt also: Wer angemessen und nicht zu schnell fährt, legt innerhalb seiner Reaktionszeit

eine kürzere Strecke als ein Raser zurück, kann daher – in Metern gerechnet – früher bremsen und verringert somit seine etwaige Kollisionsgeschwindigkeit. Oder kann sogar noch rechtzeitig anhalten. Eine einfache Gesetzmäßigkeit, die sich selbst durch noch so wirkungsvolle Bremsen nicht außer Kraft setzen lässt.

Keine Frage: Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer hält sich an die Regeln, die den Ordnungs- und Orientierungsrahmen für alle bilden. Andererseits trägt eine breite und kontinuierliche Überwachung der Verkehrsregeln mit Ahndung der Verstöße zu einer verstärkten Disziplinierung notorischer Verkehrssünder bei. Und sie vermittelt das Gefühl, Verkehrsregeln nicht unbedenklich ignorieren zu können. ■

**Wer sich seiner eigenen Geschwindigkeit bewusst ist, hat in Gefahrensituationen die Chance, noch rechtzeitig anhalten zu können und eine folgenschwere Kollision zu vermeiden.**

