

Konzeptionelle Verkehrssicherheitsarbeit

Ausgewählte Aspekte wirkungsorientierter

Verkehrsunfallbekämpfung!



Verkehrsüberwachung geht jeden Polizeibeamten an!

Konzeptionelle Verkehrssicherheitsarbeit:

Ausgewählte Aspekte wirkungsorientierter Verkehrsunfallbekämpfung!

Inhaltsverzeichnis

Thesen zur wirkungsorientierten Verkehrsunfallbekämpfung:

Warum Verkehrsüberwachung ?

1. Allgemeines

1.1 Verkehrssicherheitspolitik in Deutschland und Europa

1.2 Verkehrssicherheitspolitik in Brandenburg

1.3 Verkehrssicherheitslage

1.4 Aktuelle Verkehrsunfallentwicklungen

2. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

2.1 Programm Innere Sicherheit

2.2 Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei

3. Verkehrssicherheitsberatung (Education)

4. Verkehrsraumgestaltung (Engineering)

5. Verkehrsüberwachung (Enforcement)

- 5.1 Grundaspekte polizeilicher Verkehrsüberwachung
- 5.2 Verkehrsüberwachung zur Gefahrenabwehr
- 5.3 Konzept der Abschreckung
- 5.4 Entdeckungswahrscheinlichkeit und Sanktionierung
- 5.5 Sichtbarkeit/Nicht sichtbarkeit der Verkehrsüberwachung
- 5.6 Akzeptanz von Verkehrsregeln und Überwachungsmaßnahmen
- 6. Öffentlichkeitsarbeit**
- 7. Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen**
- 8. Leitlinien zur Intensivierung der wirkungsorientierten Verkehrsüberwachung durch die Polizei**
- 9. Verkehrsüberwachung durch Flächendruck**
- 10. Verkehrsüberwachung des ruhenden Verkehrs**
- 11. Zielvereinbarungen und Kennzahlen**
- 12. Schlussbemerkung**

Eine Fortschreibung der „Konzeptionellen Verkehrssicherheitsarbeit“ unter Berücksichtigung des integrativen Ansatzes von Kriminalitäts- und Verkehrsunfallbekämpfung ist vorgesehen.

Thesen zur wirkungsorientierten Verkehrsunfallbekämpfung:

Wirkungsorientierte Verkehrsüberwachung – das heißt,

- *um ein höheres Maß an Verkehrssicherheit zu erzielen, ist es erforderlich, auf Änderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer hinzuwirken.*

- *zielgruppen- und wirkungsorientierte Verkehrsüberwachung hat nach polizeilichen Erfahrungen und empirischen Erkenntnissen größten positiven Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer.*

- *größte positive Wirkung auf die Normakzeptanz der Verkehrsteilnehmer entfaltet eine Kombination aus Kontrollen an Unfallhäufungsstellen und –linien mit flächendeckenden Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zu Hauptunfallursachen zur Erhöhung des objektiven und subjektiven Entdeckungsrisikos.*

- *Ge- oder Verbote zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entfalten ohne Verkehrsüberwachung häufig keine Wirkung.*

- *unfallträchtige Verhaltensweisen, wie z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, müssen tendenziell dort überwacht werden, wo sie begangen werden.*

- *jeder Polizeibedienstete muss grundsätzlich jeden wahrgenommenen Verkehrsverstoß ahnden, wenn nicht andere Aufgaben gerade dringender sind. Wir sind ständiger „Wächter“ der Verkehrssicherheit! Diese „Grundleistung“ ist vor dem Hintergrund der im Straßenverkehr zu beklagenden Opfer moralische Verpflichtung eines jeden Polizeibeamten.*

- *eine wesentliche Grundvoraussetzung für das Bewirken von Verhaltensänderungen ist das unmittelbare Anhalten und Sanktionieren bei wahrgenommenen Verstößen.*

- *eine professionelle Aus- und Bewertung der Unfallentwicklung im regionalen Bereich – aber auch auf Landesebene - mit handlungsleitenden Schlussfolgerungen ist unabdingbar. Die Stäbe und Führungsstellen müssen diese Bewertung zentral vornehmen und allen Polizeibediensteten diese Grundinformationen in geeigneter Weise zur Verfügung stellen. Erst damit ist eine sinnvolle Steuerung und nachvollziehbare einheitliche Diktion zu polizeilichen Maßnahmen möglich und die Akzeptanz für notwendiges polizeiliches Handeln in der Bevölkerung zu gewährleisten. Wirkungsorientierte Verkehrsüberwachung ist nur dann möglich, wenn jeder Polizeibeamte über genaue Kenntnisse zur Verkehrsunfallsituation in seinem Überwachungsbereich verfügt.*

- *Hintergrundwissen über Unfallgeschehen und Wirkungszusammenhänge sind zwingende Voraussetzung für das belehrende Gespräch mit dem Verkehrsteilnehmer.*

- *die Effektivität und Effizienz polizeilicher Maßnahmen ist regelmäßig zu überprüfen. Dabei ist festzustellen, welche allgemeinen und welche speziellen Maßnahmen bezogen auf Zielgruppen besondere Wirkung entfalten.*

- *gezielte Öffentlichkeitsarbeit dient nicht nur der Verkehrsaufklärung, sondern in der Öffentlichkeitsarbeit herausgestellte Verkehrsüberwachung erhöht das subjektive Entdeckungsrisiko bei allen Verkehrsteilnehmern und ist u. U. wirkungsvoller als die tatsächlich erfolgte Verkehrsüberwachung.*

- *dass jeder „unter den Augen der Polizei“ begangene und nicht geahndete Verstoß die subjektive Sanktionierungswahrscheinlichkeit negativ beeinflusst und damit die Verkehrsüberwachung ad absurdum führt.*

- *die Polizei muss aufgrund ihrer Erfahrungen Initiator verkehrsunfallpräventiver Aktivitäten sein.*

- *Verkehrssicherheitsarbeit beginnt bereits in der Phase der Straßenplanung, so dass bauliche Defizite und insbesondere auch bei der Verkehrsüberwachung erkannte Defizite in der Entwurfsplanung erkannt und berücksichtigt werden können .*

„Verkehrsüberwachung rettet Menschenleben und ist damit vornehmste Verpflichtung eines jeden Polizeibediensteten. Lassen Sie uns alle zu Lebensrettern werden – dafür als Abzocker gescholten zu werden ist ein kleiner Preis.“

Ihr
Inspekteur
der Polizei Brandenburg

Jürgen Jakobs

Ihr
Referent für
Verkehrsangelegenheiten und
Direktor der Autobahnpolizei

Udo Antonicek

Warum Verkehrsüberwachung ?

„Mädchen stirbt auf der A 111“

(BZ, 09.08.04)

„Hier starb wieder ein junger Raser“

... zwischen Strausberg und Ganzin

(Bild, 21.08.04)

„HorrorCrash auf der A12“

(BZ, 09.09.04)

„Zwei Tote bei schwerem Auto-Unfall – Fahrzeug brach auf alter B 115 in drei Teile“

(LR, 25.10.04)

„Auffahrunfall – zwei Menschen starben in den Trümmern ihrer Wagen“

...auf der A9

(BK, 16.12.04)

„10 Kinder bei Busunfall verletzt – Pkw raste in Linienbus auf der Gegenseite“

...bei Lehnin

(BZ, 18.12.04)

„Fahrer von Kleintransporter mit 3,38 Promille in Baustellenbaken“ ...bei Phöben auf der A 10

(dpa, Aug 04)

Diese Schlagzeilen begleiten fast täglich die Brandenburger Bürger. Angesichts der Tatsache, dass jede Stunde auf Brandenburgs Straßen zwei Menschen verunglücken und jeden zweiten Tag ein Mensch stirbt, ist es nicht verwunderlich, dass die Angst, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, größer ist, als die Opfer einer Straftat zu werden.

Eine im November/Dezember 2003 im Auftrag des Ministeriums des Innern durchgeführte repräsentative telefonische Bürgerbefragung im Land Brandenburg durch das „Institut für Marktforschung GmbH Leipzig“ zeigt daher auch, dass

- 41 % der befragten Bürger Sorge haben, in ihrer Stadt/Gemeinde in den nächsten 12 Monaten Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden.

Bei der Sorge, in den nächsten 12 Monaten durch das Verkehrsgeschehen gefährdet zu werden, lagen die Hauptunfallursachen „überhöhte Geschwindigkeit“ mit 72 % an der Spitze, gefolgt durch „ungenügenden Sicherheitsabstand“ mit 63 %, „falsches Überholen“ mit 61 % und die Verkehrsgefährdung durch „alkoholisierte Verkehrsteilnehmer“ mit 57 %.

Der berechnete Anspruch unserer Bürger auf ein angemessenes sicheres Lebensumfeld muss Handlungsverpflichtung für jeden verantwortungsvollen Polizeibediensteten in Brandenburg sein.

„Der vom Grundgesetz verlangte Schutz des Lebens, der Gesundheit und der körperlichen Unversehrtheit setzt bei allen Polizeiführern/ -beamten mit Verantwortlichkeiten zur Verkehrsunfallbekämpfung festen Willen zur Abwehr von Gefahren, also zu einem aktiven Schutz, Beachtung aller gesetzlichen Vorschriften und politischen Leitlinien, volle Nutzung der personellen und materiellen Möglichkeiten und Ideenreichtum bei der Entwicklung – auch immer wieder neuer – strategischer und operativer Ansätze voraus“.¹

¹ Ltd. Polizeidirektor Hans-Günter Hilse, PFA 1992

1. Allgemeines

1.1 Verkehrssicherheitspolitik in Deutschland und Europa

Während sich die Fahrleistungen sowie der Kfz-Bestand vom Jahr 1970 bis heute ca. dreifacht haben, ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr – von 19.193 (allein in den alten Bundesländern) im Vergleichsjahr 1970 – auf 6.618 im Jahr 2003 in Deutschland (einschl. Neue Bundesländer) zurückgegangen. Dies ist die niedrigste Zahl Verkehrstoter seit Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahre 1953.

„Gleichwohl hat die Straßenverkehrssicherheitspolitik für die Bundesregierung weiterhin höchste politische Priorität, denn für die Bundesregierung ist jeder im Straßenverkehr Getöteter ein Getöteter zu viel.“²

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat im Jahr 2001 das neue „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“³ der Öffentlichkeit vorgestellt und als Richtschnur seines Handelns verabschiedet. Ziel des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist die Verbesserung und Gewährleistung der Sicherheit bei wachsender Mobilität. Um den erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens im deutschen Verkehrssystem in den kommenden Jahren sicher zu bewältigen, sind im Programm Gefährdungshinweise identifiziert, um notwendige Maßnahmen gezielt ergreifen zu können. Dazu wurden im Programm fünf Schwerpunkte gesetzt:

- Verkehrsklima in Deutschland verbessern
- Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen
- Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren
- Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern
- Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen

Die Straßenverkehrssicherheit ist unmittelbar für das gesamte Gebiet der Europäischen Union und seine Einwohner von Bedeutung. Die Europäische Kommission hat daher im

² Staatssekretär Ralf Nagel, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 07.10.2003, 5.Symposium „Sicher fahren in Europa“ ; Wiesbaden

³ BMVBW, Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr 2001
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik⁴ **die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 in der Europäischen Union als Ziel vorgeschlagen und in einem Aktionsprogramm als verbindliche Zielsetzung festgeschrieben.**

1.2 Verkehrssicherheitspolitik in Brandenburg

Die Landesregierung Brandenburg ist sich ihrer in der Verfassung verankerten Verpflichtung, Leben und Gesundheit der Bürger zu schützen und zu bewahren, bewusst und räumt der dauerhaften Erhöhung der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung in der Landespolitik ein. Sie hat sich daher in einem gemeinsamen Aktions- und Strategieplan, der über eine mehrjährige Realisierungsstrategie ein überprüfbares Ziel umfassen soll, das ehrgeizige Ziel gestellt, **die Zahl der Getöteten und der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf Brandenburgs Straßen bis zum Jahr 2010 jährlich um fünf Prozent zu senken.** Damit soll ein Signal gesetzt werden. Das Land Brandenburg ist bereit, seinen Beitrag zur Zielstellung der Europäischen Union zu erbringen.⁵

In den bereits von gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften erfassten Bereichen gibt es innerhalb der Europäischen Union erhebliche Unterschiede bei der Verfolgung von Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften und der Anwendung von Sanktionen. Aus diesem Grund setzt sich auch die Landesregierung in den unterschiedlichsten Gremien und Ausschüssen zielstrebig für eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften auf europäischer Ebene sowie durch Gesetzesinitiativen auf Bundesebene ein.

1.3 Verkehrssicherheitslage

Seit Jahren sind die tödlichen Verkehrsunfälle rückläufig, dennoch kostet der Straßenverkehr in Deutschland und Europa jährlich Tausenden das Leben.

Auf Brandenburgs Straßen starben seit 1991 bereits über 8.500 Menschen bei Verkehrsunfällen, mehr als 264.000 Menschen wurden verletzt. Im Vergleich der Bundesländer und

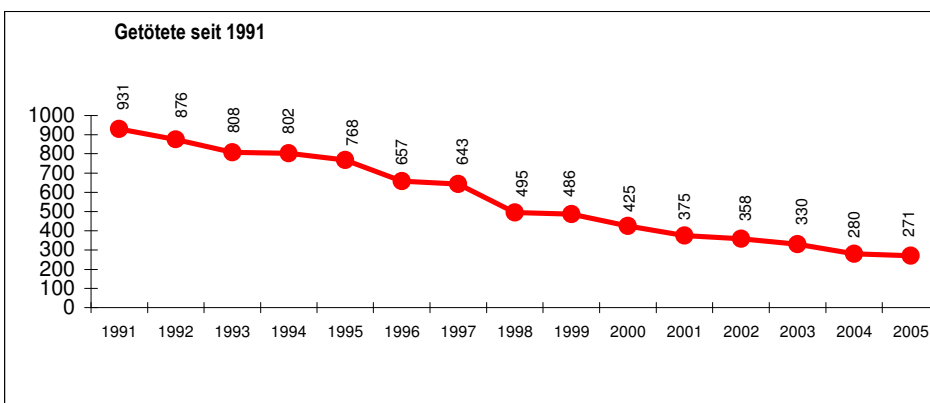
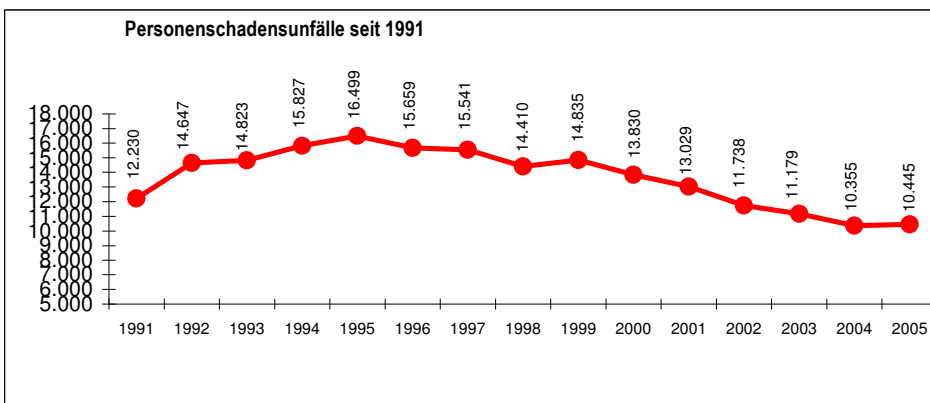
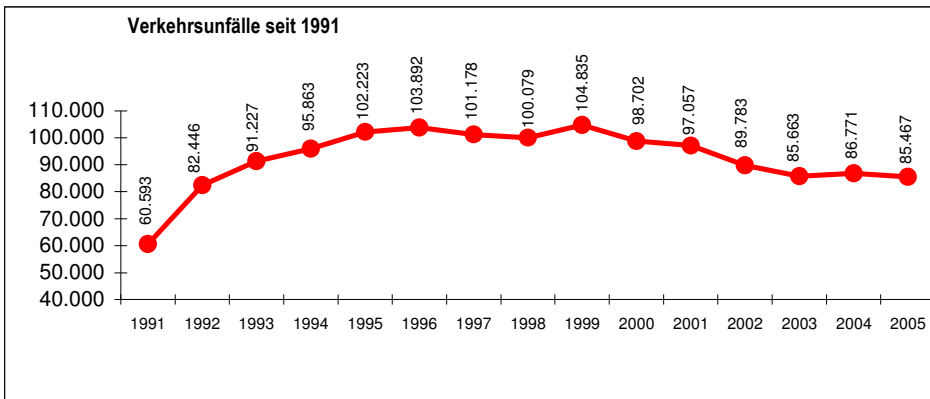
⁴ Europäische Kommission, Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, KOM (2003) 311 vom 02.06.2003

⁵ Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg 2004; Präambel; Vorlage MSWV 1794/04; Kabinettsbeschluss vom 15.06.2004, Niederschrift über die 223. Sitzung der Landesregierung;

Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten

Stand: Januar 2006

EU-Mitgliedstaaten starben in Brandenburg im Jahr 2002 13,8 Menschen je 100.000 Einwohner, fast ebenso viel wie in Tschechien (14,0) oder Slowenien (13,5); bundesweit 8,3.



Selbst wenn in den letzten Jahren insgesamt eine kontinuierliche Verbesserung der Verkehrsunfalllage in Brandenburg festzustellen ist, **bleibt die Situation angesichts der noch immer hohen Zahlen der Verkehrstoten nach wie vor gesellschaftlich unannehmbar und ist den Bürgern in Brandenburg gegenüber nicht vertretbar**. Insbesondere, weil mit den Unfallzahlen persönliche Tragödien und unermessliches Leid verbunden sind.

Mit den Unfallzahlen gehen jedoch auch enorme volkswirtschaftliche Kosten durch Personen- und Sachschäden einher. Die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) jährlich ermittelt (Bericht 2004; Kostensätze: Getötete: 1.186.839 €; Schwerverletzte: 84.132 €; Leichtverletzte: 3.769 €). Für das Land Brandenburg wurden im Jahr 2003 allein Unfallkosten in Höhe von 1.336 Mio. € errechnet; 747 Mio. € für Personenschäden und 589 Mio. € für Sachschäden.⁶

Bereits im Jahr 1993 lagen wissenschaftliche Untersuchungen und Unfallauswertungen vor, die zeigten, dass seit Jahren 90 % aller Unfallursachen auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen waren. Auch heute noch werden die meisten Verkehrsunfälle durch menschliches Versagen verursacht. Also durch Nichteinhaltung der Straßenverkehrsvorschriften, Fehleinschätzungen oder eine ungenügende Beherrschung des Fahrzeugs.⁷ Hauptunfallursachen sind insbesondere überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit, Nichteinhalten des Sicherheitsabstands, Fehler beim Überholen und Alkoholeinfluss. Verstöße gegen die Gurtanlegepflicht erhöhen zusätzlich die Schwere der Unfallfolgen und die Nichteinhaltung der Fahr- und Lenkzeiten sind häufig Ursache schwerer Verkehrsunfälle mit Lastkraftwagen.

Um ein höheres Maß an Verkehrssicherheit zu erzielen, ist es daher erforderlich, auf Änderungen im Verhalten der Verkehrsteilnehmer hinzuwirken.⁸

⁶ Verkehrsunfälle 2003 im Land Brandenburg, Bericht FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr

⁷ Polizei-Führungsakademie, Schlussbericht Seminar –Verkehrssicherheit durch Verhaltensbeeinflussung/Ergebnisse Internationaler Forschung und Praxis Straßenverkehr-, 1993

⁸ Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, KOM (2003) 311, S. 10

Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten

Stand: Januar 2006

1.4 Aktuelle Verkehrsunfallentwicklungen

Besondere Problemgruppe sind die „Jungen Fahrer“ im Alter zwischen 18 und unter 25 Jahren im Hinblick auf die Anzahl und die Schwere der Unfälle. Nächtliche Freizeitunfälle stellen dabei einen besonderen Problembereich dar.

Unfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Medikamente und **illegale Drogen**) treten in der Unfallstatistik der letzten Jahre zwar nicht besonders augenfällig in Erscheinung, jedoch muss in diesem Bereich mit einer **hohen Dunkelziffer** gerechnet werden. Bei erheblich verstärkten Kontrollen im Jahr 2005 wurde bei den Verdachtsfällen „Fahren unter Drogen“ (1.029) ein Anstieg um 25,9 % registriert.

Regelmäßig zu Beginn der warmen Jahreszeit ist das deutlich erhöhte Verkehrsunfallrisiko der Motorrad- und verstärkt auch der Fahrradfahrer festzustellen. Im Jahr 2005 wurden 26 getötete Motorradfahrer registriert, 39,5 % weniger als im Vorjahr. Mit Beteiligung von Fahrradfahrern wurden 3.025 Personenschadensunfälle und 42 getötete Fahrradfahrer registriert.

Nur ca. 5 % der Verkehrsunfälle in Brandenburg ereigneten sich im Jahr 2005 an Unfallhäufungsstellen⁹ oder –linien¹⁰.

Die meisten Verkehrsteilnehmer verunglücken in ihren eigenen Landkreisen; die Mehrzahl der schweren Verkehrsunfälle wurde im Jahr 2004 auf bis dahin unauffälligen Strecken bzw. an bis dahin unauffälligen Örtlichkeiten registriert. Ca. 78% der unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge waren in Brandenburg zugelassen, ca. 20% der unfallbeteiligten Fahrzeuge stammten aus anderen Bundesländern und ca. 2,3 % aller beteiligten Fahrzeuge aus dem Ausland.¹¹

⁹ punktuelle Unfallhäufungen an Knotenpunkten oder kurzen Straßenabschnitten, z.B. Kurven, Engstellen, Gemeinsamer Erlass MSWV und MI zur Verhütung von Verkehrsunfällen durch Erkennen, Untersuchen und Beseitigen von örtlichen Unfallhäufungen vom 28.07.2000

¹⁰ Unfallhäufungen entlang längerer Streckenabschnitte, Gemeinsamer Erlass MSWV und MI zur Verhütung von Verkehrsunfällen durch Erkennen, Untersuchen und Beseitigen von örtlichen Unfallhäufungen vom 28.07.2000

¹¹ Verkehrsunfälle 2004 im Land Brandenburg, Bericht FGS Berlin
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

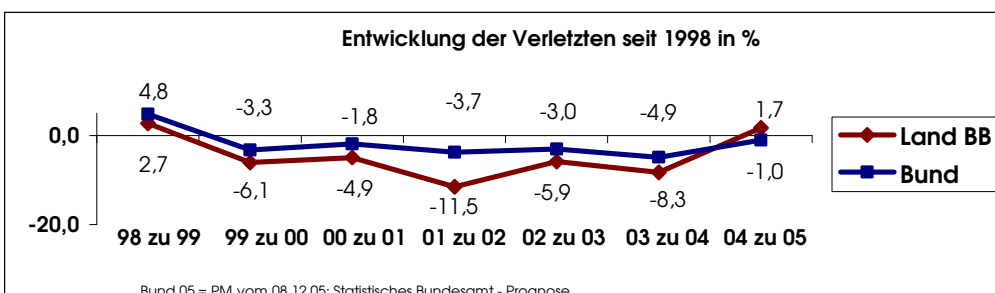
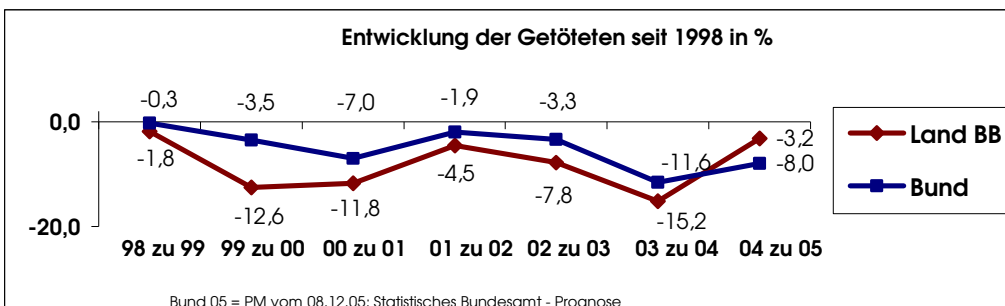
Im Ergebnis der Verkehrsunfallbekämpfung konnten im Jahr 2005 in Brandenburg u. a. überproportionale Rückgänge der Getöteten bei der Hauptunfallursache

- Geschwindigkeit (- 33,8%),
- Vorfahrt/Vorrang (- 47,4 %),
- bei den von „Jungen Fahrern“ verursachten Verkehrsunfällen (- 12,7%)
und
- bei Motorradfahrern (- 39,5 %)

verzeichnet werden. Also in den Bereichen, in denen die Polizei Brandenburgs die Verkehrsüberwachung besonders verstärkt hat.

Die absoluten Verkehrsunfallzahlen im Jahr 2005 sind insgesamt mit 85.467 registrierten Verkehrsunfällen mit 1,5 Prozent leicht rückläufig. Die geringsten Unfallzahlen (85.467) wies Brandenburg bei höchstem Kraftfahrzeugbestand (1.697.839 Kfz) seit 1994 (1.277.741 Kfz) im Jahr 2005 auf.

Im Bundesvergleich ist die Verkehrsunfallentwicklung im Land Brandenburg bei Verletzten und Getöteten seit Jahren überproportional rückläufig, jedoch absolut auf sehr hohem Niveau.



Die in den Jahren 2003 und 2004 zu verzeichnenden Rückgänge konnten im Jahr 2005 bei den Verletzten nicht fortgesetzt werden, zudem weist Brandenburg bei der Zahl der Verkehrstoten – bezogen auf 1. Mio. Einwohner – seit Jahren die zweithöchste Belastung bei den Bundesländern auf.

Inwieweit die bisherigen Reduzierungen schwerer Unfallfolgen auf z.B. straßenbauliche Maßnahmen, verbesserte Unfallrettung und Notfallmedizin, neuere Fahrzeugtechnik, Verkehrssicherheitsberatung oder Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zurück zu führen sind, ist grundsätzlich nicht evaluiert. **Waren die rückläufigen Entwicklungen bis zum Jahr 2002 nach polizeilicher Bewertung noch stark auf die Verbesserung des Verkehrsraumes oder der Fahrzeugtechnik zurück zu führen, ist die Verkehrsunfallentwicklung seit dem Jahr 2002 wegen fehlender weiterer wesentlicher Infrastrukturverbesserungen insbesondere ein Erfolg der umgesetzten Strategie der intensiven flächendeckenden Verkehrsüberwachung der Polizei.**

So ist im Jahr 2005 ein Rückgang von 3,2 % bei den Getöteten im Straßenverkehr zu verzeichnen. Doch trotz dieser langjährigen positiven Entwicklung nehmen Aggressivität und Verantwortungslosigkeit im Straßenverkehr nicht signifikant ab. Aggressivität, die sich in Verhaltensweisen wie Rasen, Drängeln und Rücksichtslosigkeit äußert, erhöht das Unfallrisiko auch nach wie vor auf Brandenburgs Straßen.

2. Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

2.1 Programm Innere Sicherheit

Verkehrssicherheitsarbeit ist integraler Bestandteil der Inneren Sicherheit und neben der Kriminalitätsbekämpfung eine wesentliche Aufgabe für die Polizei. Sie wurde bereits im Februar 1974 im „Programm Innere Sicherheit“ festgeschrieben und von der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren (IMK) verabschiedet.

Die Fortschreibung des Programms im Jahr 1994 verdeutlicht, dass die Kernaufgabe polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit auch heute noch die Bekämpfung und Verhinderung von Verkehrsunfällen ist.

Das Programm beschreibt einheitliche - der aktuellen Entwicklung angepasste - Grundsätze hinsichtlich der Aufgabenwahrnehmung. Zu repressiven Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sieht das Programm vor, dass sich das polizeiliche Handeln an den wesentlichen Verkehrsunfallursachen orientiert.

2.2 Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit

Die vom Unterausschuss „Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung“ (UA FEK) im Jahr 1996 beschlossenen Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei sind kontinuierlich zu überprüfen und fortzuschreiben. Die Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten des UA FEK hat daher die Leitlinien in den letzten beiden Jahren neu überarbeitet (insbesondere vor dem Hintergrund der sich veränderten Rahmenbedingungen zur bundesdeutschen Verkehrssicherheits- und Kriminalitätslage) und dem UA FEK im Jahr 2004 neu vorgelegt.

Mit Beschluss vom 16./17. März 2004 hat der UA FEK die überarbeiteten Leitlinien zustimmend zur Kenntnis genommen und den Ländern erneut empfohlen, sie unter Berücksichtigung landesspezifischer Gegebenheiten umzusetzen.

Danach ist - wie bereits in der Vergangenheit - die Verkehrsüberwachung für die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr unverzichtbar.

Wesentlicher Inhalt dieser Leitlinien ist u.a. **eine Ausrichtung der polizeilichen Verkehrsüberwachung schwerpunktmäßig auf die Hauptunfallursachen und damit auch auf die besonders unfallträchtigen Verhaltensweisen im Straßenverkehr.** Daneben stellen von der Polizei initiierte zielgruppenorientierte Präventionsmaßnahmen einen weiteren Schwerpunkt in der Verkehrssicherheitsarbeit dar.

Ziel ist im Rahmen der Verkehrsüberwachung auch die Berücksichtigung der Kriminalitätsbekämpfung.¹² Daher sind bei Verkehrskontrollen auch Belange der Kriminalprävention einzubeziehen.

Polizeiliche Verkehrsüberwachung ist vornehmlich darauf ausgerichtet, Verkehrsgefahren zu erkennen, Abhilfemaßnahmen zu treffen und Verkehrsunfälle zu verhindern. Durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist auf eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung hinzuwirken.

Die Leitlinien sind eine Handlungsorientierung für die strategische Ausrichtung der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. **Die Umsetzung der Leitlinien erfordert dabei ein zielgerichtetes Führungshandeln aller verantwortlichen Führungskräfte.**

2.3 Interventionsfelder

Strategische Planung und taktische Umsetzung zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen richten sich theoretisch an den klassischen und international anerkannten Tätigkeitsfeldern – **Education, Engineering, Enforcement** und Öffentlichkeitsarbeit aus.¹³ Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit umfasst dabei neben der Verkehrsunfallprävention (Verkehrsunfallauswertung, Verkehrssicherheitsberatung, Mitwirkung bei der Gestaltung des Verkehrsraumes), die Verkehrsunfallaufnahme, -bearbeitung und -analyse, Verkehrsregelung sowie die Verkehrsüberwachung.

Grundvoraussetzung für eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit ist die Erhebung und Auswertung der örtlichen und präsidialweiten Verkehrssicherheitslage durch die Führungsstäbe und -stellen. Steuerungs- und Führungsinformationen zur Sicherheitslage sind anlassbezogen und zeitnah zu gewährleisten.

¹² Unterausschuss „Führung, Einsatz und Kriminalitätsbekämpfung“ (UA FEK), Beschluss vom 01./02.10.1996 und vom 16./17.03.2004

¹³ Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei April 2004 (UA FEK, AG Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten)
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

3. Verkehrssicherheitsberatung (Education)

Verkehrssicherheitsberatung ist zielgruppenorientierte Prävention zur ständigen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dazu gehören insbesondere die Unterstützung bei der Verkehrserziehung, die Verkehrsaufklärung und die Öffentlichkeitsarbeit.

Verkehrssicherheitsberatung wendet sich nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen.¹⁴ Eine integrative und aktive Verkehrssicherheitsarbeit mit den Handlungsfeldern „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ ist auch Schwerpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms 2004¹⁵ des Landes Brandenburg und Arbeitsgrundlage des am 11.03.2004 eingerichteten „Forum für Verkehrssicherheit“ in dem sich Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg zusammen gefunden haben.

Aufgrund ihrer Erfahrungen soll die Polizei Initiator verkehrsunfallpräventiver Aktivitäten sein, soll Präventionsstandards festlegen und mit Hilfe der Erkenntnisse der Sozialwissenschaft auch Kommunikationsstrategien entwickeln.

Entscheidend für die Nachhaltigkeit verkehrsunfallpräventiver Maßnahmen ist eine enge Kooperation bereits bei der Konzeption, insbesondere aber bei der Umsetzung mit möglichst vielen gesellschaftlichen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit.¹⁶

Verkehrssicherheitsberatung, Verkehrsüberwachung und die Mitwirkung bei der Verkehrsraumgestaltung sind konzeptionell abzustimmen. **Dabei ist die Fachhochschule der Polizei BB einzubeziehen.**

¹⁴ PDV 100 „Führung und Einsatz der Polizei“, Ziffer 2.1.3.2; Kommentar zur PDV 100, Bd. 2 Ziffer 2.1.3.2; Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei April 2004, Ziffer 2 (UA FEK, AG Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten)

¹⁵ Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg 2004

¹⁶ Leitlinien für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei April 2004, Ziffer 2 (UA FEK, AG Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten)

4. Verkehrsraumgestaltung (Engineering)

Straßenbauliche und verkehrstechnische Faktoren beeinflussen das Unfallgeschehen nachhaltig. Somit beginnt Verkehrssicherheitsarbeit bereits in der Phase der Straßenplanung.

Führungskräfte und Polizeibedienstete mit Aufgaben in der Verkehrssicherheitsarbeit müssen diese Zusammenhänge kennen, so dass bauliche Defizite und insbesondere auch bei der Verkehrsüberwachung erkannte Defizite durch die Polizei im Optimalfall bereits bei der Entwurfsplanung erkannt werden können.

Um Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren gering zu halten, werden zur Optimierung der Verkehrssicherheit in Brandenburg bereits in der Planungsphase sogenannte „Sicherheitsaudits“¹⁷ durch die zuständigen Straßenbaubehörden durchgeführt, um mögliche Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen. **Hier muss die Polizei ihre Beteiligung ggf. einfordern.** Verkehrsunfall- und kriminalpräventive Aspekte sind dabei im Rahmen des **integrativen Bewertungsansatzes** zu berücksichtigen.

Die von der Polizei erhobenen und notwendigen Unfalldaten bei der Verkehrsunfallaufnahme sind Grundlage für die Arbeit der Unfallkommissionen. Unfallbegünstigende Umstände an registrierten Unfalldatenstellen oder -linien werden in Unfallkommissionen - die sich aus Polizei, Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zusammensetzen - ermittelt und bewertet und sind zu beseitigen. Erarbeitete Maßnahmen zur Beseitigung von Unfalldatenstellen müssen priorisiert und umgesetzt werden. **Bei erkannten Defiziten – auch bei Feststellung im Rahmen der allgemeinen Streifenförmigkeit – hat unverzüglich eine Unterrichtung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu erfolgen.**

Wesentliche Voraussetzung für die Arbeit in einer Unfallkommission ist u.a. auch eine kontinuierliche Aus- und Fortbildung der Polizeibediensteten die Mitglied in der Unfallkommission sind. **Die Fachhochschule der Polizei garantiert die Qualifikation und kontinuierliche Fortbildung in Abstimmung mit den Polizeipräsidien durch ausgebildete Multi-**

¹⁷ Audit (odit; lat.-engl) der od. das; (unverhofft durchgeführte) Überprüfung
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

5. Verkehrsüberwachung (Enforcement)

5.1 Grundaspekte polizeilicher Verkehrsüberwachung

Im Bereich der polizeilichen Verkehrsüberwachung belegen umfangreiche internationale Studien, die sich mit Überwachungsstrategien – u.a. in den Bereichen der Hauptunfallursachen Alkohol und Geschwindigkeit – im Hinblick auf Effizienz und Effektivität befassen, dass eine Anpassung des Verhaltens an die geltenden Verkehrsregeln durch polizeiliche Verkehrsüberwachung in Abhängigkeit einer Vielzahl von Faktoren zu sehen ist. Dazu gehören neben der Gesetzgebung, das **Konzept der Abschreckung**, die **Entdeckungswahrscheinlichkeit**, die **Akzeptanz von Verkehrsregeln** und **Überwachungsmaßnahmen**, die **Sanktionierung** sowie die **Öffentlichkeitsarbeit**.¹⁸

5.2 Verkehrsüberwachung zur Gefahrenabwehr

Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verhinderung von Verkehrsunfällen, vorrangig von Verkehrsunfällen mit schweren Folgen.

Verkehrsüberwachung umfasst die Überprüfung der Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf Verkehrstüchtigkeit und Einhaltung sicherheitsrelevanter Verkehrsvorschriften,

- die Kontrolle der Verkehrsmittel auf Zulassung, Ausrüstung, Ladung und Zustand,
- das Beobachten des Verkehrsraumes (Zustand, Sicherheit, Leistung),
- die Abwehr von Gefahren für den Straßenverkehr sowie
- das Einhalten der den Umweltschutz fördernden rechtlichen Bestimmungen im Verkehr.

¹⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen, 1996, Heft M 67 – Polizeiliche Verkehrsüberwachung -, Ziffer 2
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

Sie orientiert sich an den wesentlichen Unfallursachen. Dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer kommt besondere Bedeutung zu.

Die Effektivität und Effizienz polizeilicher Maßnahmen ist regelmäßig zu überprüfen.

¹⁹ Dabei ist festzustellen, welche allgemeinen und welche speziellen Maßnahmen bezogen auf Zielgruppen besondere Wirkung entfalten.

5.3 Konzept der Abschreckung

Nach der in der Literatur mehrheitlich vertretenen Auffassung beruht die Wirkung polizeilicher Überwachung im Straßenverkehr auf dem **Grundprinzip der Abschreckung** und bezieht sich im Einzelnen auf:

- die subjektive bzw. objektive Entdeckungswahrscheinlichkeit,
- die Höhe bzw. Art der Sanktionierung sowie
- die Unmittelbarkeit, mit der eine Bestrafung erfolgt.

Das Konzept der Abschreckung stützt sich auf die einfache Annahme, dass ein bestimmtes regelwidriges Verkehrsverhalten bedingt durch das wahrgenommene Risiko einer Sanktionierung unterlassen wird. **Je größer** die Wahrscheinlichkeit einer Entdeckung und Bestrafung, **je höher** die zu erwartende Sanktionierung und je unmittelbarer diese Sanktionierung erfolgt, **desto größer** ist der Abschreckungseffekt und eine Regeltreue zu erwarten.

5.4 Entdeckungswahrscheinlichkeit und Sanktionierung²⁰

Entdeckungswahrscheinlichkeit

Als insgesamt bedeutsamster Faktor im Kontext der Abschreckung wird in der Literatur allgemein die Wahrscheinlichkeit, bei einer Regelverletzung entdeckt und sanktioniert zu

¹⁹ PDV 100, Ziffer 3.23.3.1; Hilse/Schneider „Verkehrssicherheit – Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, 1995; Schipper/Koslowsky – Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit, S. 188

²⁰ Bundesanstalt für Straßenwesen, 1996, Heft M 67 – Polizeiliche Verkehrsüberwachung
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

werden, eingestuft. Fällt die Wahrscheinlichkeit gering aus, hat die Verkehrsüberwachung nur einen unbedeutenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen!

Die **objektive Entdeckungswahrscheinlichkeit** spiegelt dabei das tatsächliche Risiko – also die realisierte Kontrolldichte – eines Verkehrsteilnehmers wider, bei einer Regelverletzung entdeckt und sanktioniert zu werden. Die **subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit** spiegelt im Gegenzug dazu die von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommene Wahrscheinlichkeit wider, bei einem Regelverstoß entdeckt und sanktioniert zu werden.

Da die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit eine Funktion der tatsächlichen Kontrollintensität ist, ist zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens eine Intensivierung der Verkehrsüberwachung notwendig.

D.h. aber auch, dass jeder „unter den Augen der Polizei“ begangene und nicht geahndete Verstoß die subjektive Sanktionierungswahrscheinlichkeit negativ beeinflusst und damit die Verkehrsüberwachung ad absurdum führt.

Höhe der Sanktionierung

Neben der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit stellt aber auch die Höhe der erwarteten Sanktionierung einen nicht unwesentlichen Einflussfaktor dar. Dabei wird angenommen, dass jeder dieser beiden Faktoren für sich allein gesehen wirkungslos ist.

Wird die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit vom Verkehrsteilnehmer als gering bewertet, stellt eine hohe Sanktion keinen nennenswerten Einflussfaktor für die Verhaltensweise dar. Umgekehrt gilt jedoch das gleiche: Eine hohe subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit bleibt ohne Wirkung, wenn die zu erwartende Sanktion nur gering ist oder nicht erfolgt – insbesondere bei Verkehrsteilnehmern, die vorsätzlich Verkehrsverstöße begehen.

Die Verfolgung von Verkehrsverstößen ist dabei allerdings nicht als der originäre Sinn und Zweck der polizeilichen Verkehrsüberwachung zu sehen, sondern als Mittel zur Erreichung ihrer Ziele.

Fazit

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für das Bewirken von Verhaltensänderungen bei Verkehrsteilnehmern ist daher das unmittelbare Anhalten bei wahrgenommenen Verstößen und Sanktionieren im Rahmen des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs, insbesondere durch den Wach- und Wechseldienst.

Das Ignorieren wahrgenommener Verkehrsverstöße oder das Abweichen vom bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog (z.B. mündliche Verwarnung ohne Verwarnungsgeld) bei der Sanktionierung sind somit nicht hilfreich hinsichtlich einer angestrebten Verhaltensänderung bei Verkehrsteilnehmern.

Wenn der Schutz des Lebens und der Schutz der körperlichen Unversehrtheit das Ziel und die schwerpunktmäßige Ausrichtung in der Verkehrsunfallbekämpfung sind, ergibt sich für einen Polizeibediensteten eine Ermessensreduzierung auf Null bei Wahrnehmung von Verkehrsverstößen, die zu schweren Unfällen führen können, nicht nur im konkreten sondern auch im abstrakten Einzelfall (Gefahrenabwehr).

Damit bleibt allen Polizeibediensteten - mit wenigen Ausnahmen - faktisch nur das sogenannte „Einschreitermessen“, nach dem bei Feststellung einer Ordnungswidrigkeit zunächst einmal grundsätzlich in jedem Falle eingeschritten werden muss, jedoch im Rahmen einer Prioritätenentscheidung andere Tätigkeiten (z.B. Einsatzfahrt zur Unfallaufnahme, zum Tatort) im Rahmen einer Güterabwägung vorgehen können.

Jeder Polizeibedienstete muss grundsätzlich jeden wahrgenommenen Verkehrsverstoß ahnden, wenn nicht andere Aufgaben gerade dringender sind. Wir sind ständiger „Wächter“ der Verkehrssicherheit! Diese „Grundleistung“ ist vor dem Hintergrund der im Straßenverkehr zu beklagenden Opfer moralische Verpflichtung eines jeden Polizeibeamten.

Entschließt sich ein Polizeibediensteter zum Einschreiten, so tendiert sein Ermessen in Bezug auf die Höhe der festzusetzenden Verwarnung durch die bindenden Regelsätze im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog zur Sicherstellung der Gleichbehandlung Betroffener nahezu ebenfalls gegen Null.

Eine hiervon abweichende Verfahrensweise wirkt kontraproduktiv bei der Verkehrsunfallbekämpfung, da jeder unter den Augen der Polizei begangene und nicht geahndete Verstoß die subjektive Sanktionierungswahrscheinlichkeit negativ beeinflusst.

Damit muss eine wirkungsorientierte Verkehrsüberwachung beispielweise auch gegen geringfügige Geschwindigkeitsverstöße gerichtet werden können:

Berücksichtigt man, dass die sogenannte „vorwerfbare Geschwindigkeitsüberschreitung“²¹ - die für die Festsetzung des Verwarngeldes/Bußgeldes maßgeblich ist – immer deutlich unter der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit liegt kann die Gefährlichkeit vermeintlich geringer Geschwindigkeitsüberschreitungen im Straßenverkehr im Lichte der nachfolgenden Szenarien besonders verdeutlicht werden.

Technische Untersuchungen zeigen, dass bereits geringe Geschwindigkeitsdifferenzen enorme Auswirkungen zur Folge haben können.

Dramatische Folgen geringer Geschwindigkeitsdifferenzen:

1. Ein Pkw-Fahrer befährt eine trockene Fahrbahn mit 50 km/h.

27 Meter vor dem Fahrzeug springt plötzlich ein Kind auf die Fahrbahn. Der Fahrzeugführer leitet eine idealtypische Vollbremsung ein und kommt unmittelbar vor dem Kind zum Stillstand.

2. Der Pkw-Fahrer befährt die trockene Fahrbahn mit 60 km/h.

Das Kind springt in gleichem Abstand auf die Fahrbahn. Der Fahrzeugführer leitet wieder eine idealtypische Vollbremsung ein und erfasst das Kind mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h²².

²¹ Bei einer „vorwerfbaren“ Geschwindigkeit von 51 km/h bei einer Radarmessung wird ein durch Rechtssprechung ermittelter Wert von 3 km/h abgezogen, damit beträgt die „tatsächliche“ Geschwindigkeit 54 km/h.

²² www.goodday.ch/Goodcar/physik.htm

3. Der Pkw-Fahrer befährt die trockene Fahrbahn mit 70 km/h.

Das Kind springt in gleichem Abstand auf die Fahrbahn. Der Fahrzeugführer leitet wieder eine idealtypische Vollbremsung ein, das Kind wird mit einer Geschwindigkeit von ca. 58 km/h erfasst.²³

Empirische Untersuchungen der Unfallforschung belegen, dass ein Kind ab einer Aufprallgeschwindigkeit von 38 km/h keine Überlebenschance mehr hat!

Dies alles spricht dafür, die bisherige Praxis – in Brandenburg Geschwindigkeitsverstöße außerhalb geschlossener Ortschaften nur ab 10 km/h und innerhalb geschlossener Ortschaften ab 5 km/h vorwerfbarer Geschwindigkeitsüberschreitung zu ahnden – zukünftig zu ändern.

Die Ahndung einer vermeintlich geringfügigen Geschwindigkeitsüberschreitung hat massiven Einfluss auf den Abschreckungseffekt und damit positive Auswirkungen auf die Regeltreue der Verkehrsteilnehmer. Übliche Verhaltensweisen, die von dem Grundgedanken geleitet sind, „die ersten 10 km/h kosten nichts“, werden wirkungsvoll verändert. Dies wird bei flächendeckendem Einsatz auch flächendeckend zu Verringerungen der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und damit nachweislich zu erheblichen Verminderungen der Unfallfolgen beitragen²⁴.

5.5 Sichtbarkeit/Nicht-Sichtbarkeit der Verkehrsüberwachung

Je nach Überwachungsziel ist zu entscheiden, ob die Maßnahmen offen und verdeckt durchgeführt werden.²⁵

Die Frage der Sichtbarkeit oder Nicht-Sichtbarkeit als Überwachungsstrategie wird in der Fachliteratur kontrovers diskutiert. Insgesamt ist jedoch anerkannt, dass beide Überwa-

²³ Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen

²⁴ siehe 7. Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen Seite 35 ff.

²⁵ PDV 100, Ziffer 3.23.3.1

chungsstrategien ihre Berechtigung haben und der Verzicht auf einen der beiden Ansätze nicht zu begründen ist.

Sichtbare Kontrollmaßnahmen sind aufgrund ihrer hohen Anpassungsquote am Überwachungsort besonders für eine Reduktion von Geschwindigkeitsdelikten geeignet. Sie **erhöhen das subjektive Entdeckungsrisiko durch wahrnehmbare Präsenz der Polizei.**

Wissenschaftliche Untersuchungen aus den achtziger Jahren zeigten bereits, dass bei Anwesenheit eines Polizeifahrzeugs Geschwindigkeitsüberschreitungen im innerstädtischen Bereich auf ein Sechstel, außerorts auf ein Viertel ihres Ausgangswertes punktuell zurückgingen.²⁶ Verdeckte Kontrollen erhöhen dagegen die „Ungewissheit“ einer Kontrollmaßnahme und haben daher eher einen generalpräventiven Charakter.

Der Einsatz sowohl verdeckter als auch offener Verkehrskontrollen ist daher – in Kombination – als sinnvolles Maßnahmenbündel anzusehen und ist in der Fachliteratur seit Jahren anerkannt.²⁷

5.6 Akzeptanz von Verkehrsvorschriften und Überwachungsmaßnahmen

Inwiefern geltende Verkehrsregeln ihre Beachtung finden, hängt zum Großteil von der Akzeptanz bestimmter Regelungen seitens der Verkehrsteilnehmer ab.²⁸

Es gibt Regelungen, die akzeptiert werden, weil sie sinnvoll erscheinen und daher eine Bereitschaft zur Einhaltung dieser Regelungen bei den Verkehrsteilnehmern grundsätzlich gegeben ist. Eine Überwachung kann schon mit geringem Aufwand realisiert werden. Gleichwohl können akzeptierte Verkehrsregeln aber auch aus Nachlässigkeit vom Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten werden und müssen zur Verringerung der Unfallfolgen weiterhin verstärkt überwacht werden, z.B. das Anlegen des Sicherheitsgurtes.

²⁶ Polizei-Führungsakademie, Schlussbericht „Verkehrsunfallbekämpfung durch die Polizei“, 1992, Prof. Tränkle, S. 85

²⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen, 1996, Heft M 67 – Polizeiliche Verkehrsüberwachung -, Ziffer 3

²⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen, 1996, - Polizeiliche Verkehrsüberwachung -, Ziffer 2.5

Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten

Stand: Januar 2006

Unfallfolgen bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt²⁹

- > Bei einer **Geschwindigkeit von 20 km/h** kann man sich bei einem Aufprall nicht mehr abstützen.
- > Bei einer **Geschwindigkeit von 30 km/h** können Zusammenstöße schwere oder tödliche Verletzungen hervorrufen. Der Fahrzeugführer wird mit dem 20fachen seines Körpergewichtes nach vorn geschleudert. Der Aufprall entspricht einer Fallhöhe von 3,5 m.
- > Ein Aufprall mit einer **Geschwindigkeit von 50 km/h** entspricht einer Fallhöhe von etwa 10 m.
- > Ein Aufprall mit einer **Geschwindigkeit von 80 km/h** entspricht einer Fallhöhe von etwa 25,2 m.
- > Bei einer **Verdopplung** der Geschwindigkeit **Vervierfacht** sich die Aufprallwucht.

Da eine Erhöhung der Anschnallquote viele Menschenleben retten kann, erklärt sich das Erfordernis einer konsequenten Überwachung von selbst.

Findet eine Regelung bei den Verkehrsteilnehmern keine Zustimmung – z.B. Telefonieren am Steuer – kann sie nur mit sehr hohem Überwachungsaufwand und oftmals nur gegen den Widerstand der Betroffenen durchgesetzt werden.

Unzureichende Akzeptanz kann jedoch ihre Ursache auch in einer unklaren Beschilderung oder mangelhaften Verkehrsführung haben und als „Irreführung des Verkehrsteilnehmers“ gewertet werden.

Werden an bestimmten Stellen im Verkehrsraum vermehrt Verkehrsverstöße festgestellt, die ggf. ihre Ursache in der unklaren Beschilderung oder unzureichenden Verkehrsführung haben, darf die **Verkehrsüberwachung zur Sanktionierung nicht fortgesetzt werden.**

Vornehmste Pflicht muss sein, die unverzügliche Beseitigung der Ursachen für diese „Irreführung“ herbeizuführen. Dies gilt umso mehr, als in gleicher Weise, wie die geltenden Verkehrsregelungen ihre Zustimmung finden müssen, auch Überwachungsmaßnahmen für betroffene Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar sein müssen.

²⁹ www.sicher-ankommen.de/text/sicher.htm; www.goodday.ch/Goodcar/physik.htm

Überwachungsmaßnahmen werden um so eher akzeptiert, je mehr sie auf die Einhaltung verständlicher, sinnvoller und begründeter Verkehrsregelungen und am Unfallgeschehen ausgerichtet sind. **Daher sind Planung und Durchführung von Überwachungsmaßnahmen auf der Grundlage der Unfallauswertung und –bewertung durch die Führungsstäbe und –stellen im regionalen Bereich auszurichten.** Landesweite Unfallentwicklungen sind u. U. zu berücksichtigen und einzubeziehen.

Wird eine Überwachungsmaßnahme oder Sanktionierung als unfair wahrgenommen, so ist eine Veränderung im Verkehrsverhalten eher nicht zu erwarten. Die überwiegende Zahl der Verkehrsteilnehmer hält Überwachungs- und Ahndungsmaßnahmen für ungerechtfertigt und überzogen – einige für „Abzocke“ oder „Wegelagerei“ – insbesondere wenn sie selbst davon betroffen sind.

„Verkehrsvorschriften sind reine Zweckmäßigekeitsregeln; sie sollen einen möglichst reibungs- und gefahrlosen Ablauf des Verkehrsgeschehens sicherstellen. Nur wenn der Verkehrsteilnehmer sich an sie durch dauernde Übung gewöhnt, ist gewährleistet, dass er sich auch da an sie hält, wo ihre Nichtbeachtung Gefahren für andere heraufbeschwören kann. Deshalb darf nicht dem Verkehrsteilnehmer überlassen bleiben, je nach Situation zu entscheiden, ob er eine bestimmte Vorschrift beachtet oder nicht, weil sie im einen Fall als sinnvolles, im anderen aber als formalistisches Tun erscheint“.³⁰

Vorsätzliche Verkehrsverstöße

Werden Verkehrsverstöße vorsätzlich begangen und wird dies durch die Argumentation oder Uneinsichtigkeit des Verkehrsteilnehmers deutlich, ist grundsätzlich die Zuverlässigkeit und charakterliche Eignung in Frage zu stellen. **Dabei ist zu beachten, dass die Regelsätze im Verwarn- und Bußgeldverfahren nur für fahrlässig begangene Verstöße vorgesehen sind** (Ergo: Bei Verstößen im Verwarngeldbereich ist eine Anzeige zu fertigen und die Zentrale Bußgeldstelle entscheidet und setzt die Höhe des Verwarnungs- oder Bußgeldes fest).

³⁰ OLG Celle, Beschluss vom 27.07.1976

Bei festgestellten Verkehrsverstößen ist unabhängig von der Sanktion - **unter dem Aspekt der Verkehrssicherheitsberatung - grundsätzlich das Gespräch mit dem Verkehrsteilnehmer zu führen.**

Dabei sind Sachinformationen mit entsprechendem Hintergrundwissen über Unfallgeschehen und Wirkungszusammenhänge zwingende Voraussetzung für das Gespräch.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Die Unterstützung der polizeilichen Verkehrsüberwachung mit Hilfe einer breiten Öffentlichkeitsarbeit erweist sich in der Literatur als effektive Vorgehensweise³¹. Polizeiliche Verkehrsüberwachung ist daher durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. **Durch eine gezielte und damit strategische Öffentlichkeitsarbeit kann polizeiliche Verkehrsüberwachung für den Verkehrsteilnehmer transparent gemacht, die Akzeptanz für die Durchführung und Ahndung unterstützt sowie die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit bei den Verkehrsteilnehmern erhöht werden.**³²

Der „**Zugewinn an Abschreckung**“ durch die Ankündigung verstärkter Überwachungsmaßnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wird durch geförderte selektive Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht. Ohne Öffentlichkeitsarbeit wird Verkehrsüberwachung jedoch kaum wahrgenommen.

Im Sinne einer bürgernahen Polizeiarbeit ist es unerlässlich, durch aktive und gezielte Information und permanente Kommunikation in der Öffentlichkeit Akzeptanz für den Anlass, den Zweck und die Methoden der Verkehrsüberwachung zu fördern.

Denn, um eine nachhaltige Verhaltensänderung beim Verkehrsteilnehmer zu erreichen, benötigt die Polizei hinsichtlich ihrer Kompetenz in der Verkehrssicherheitsarbeit dauerhaft das Vertrauen der Bevölkerung.

³¹ PDV 100, Ziffer 3.23.3.1; Hilse/Schneider „Verkehrssicherheit – Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, 1995; Schipper/Koslowsky „Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit, S. 188

³² PDV 100, Ziffer 3.14;

7. Wirksamkeitsuntersuchungen polizeilicher Maßnahmen

Die Effektivität und Effizienz polizeilicher Maßnahmen ist regelmäßig zu überprüfen. Dabei ist festzustellen, welche allgemeinen und welche speziellen Maßnahmen bezogen auf Zielgruppen besondere Wirkung entfalten.

Eine Wirksamkeitsuntersuchung polizeilicher Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen³³ bestätigt im Ergebnis, dass die Beachtung der Verkehrsregeln maßgeblich von der erkennbaren polizeilichen Präsenz und der konsequenten Verfolgung von Verkehrsverstößen abhängt. Zugleich führte die verstärkte erkennbare Überwachung bestimmter Zielgruppen auch zu Verhaltensänderungen bei anderen Verkehrsteilnehmern. Darüber hinaus wurden bekannte polizeiliche Strategien bestätigt.

Die Verkehrswissenschaften haben in den letzten Jahren u.a. zunehmend die Wirksamkeit von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen im Hinblick auf die Verringerung der Verkehrsunfallzahlen untersucht. Wesentliche Erkenntnisse sind:³⁴

- das European-Transport-Safety-Council (ETSC) schätzt, dass allein ein 50-prozentiger Rückgang aller Verkehrsunfälle und damit ein erheblicher Sicherheitsgewinn dadurch zu erreichen wäre, wenn Verkehrsteilnehmer die geltenden Verkehrsregeln einhalten würden.
- die Gefahr der Entdeckung und Bestrafung nimmt Einfluss auf die Normenakzeptanz der Verkehrsteilnehmer.

Empirische Studien belegen, dass eine Verringerung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu einer signifikanten Reduktion der Unfälle, der Verletzten und Getöteten und damit zu einer überproportionalen Reduktion der Unfallkosten führt.

Nach einer Studie der ETSC im Jahr 1999 ließe sich eine Unfallsenkung von 15 Prozent bei einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 km/h erreichen.

³³ Innenministerium Nordrhein-Westfalen, Abschlussbericht 2003

³⁴ Schipper/Koslowsky – Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit, S. 198/199

Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten

Stand: Januar 2006

In einer weiteren Studie³⁵ wird belegt, dass eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten nur dann erreicht wird, wenn die Überwachung sehr intensiv ist, d.h. einer von sechs Auffälligen gestoppt wird. Dabei ist auch festgestellt, dass keine andere Maßnahme eine so effektive geschwindigkeitsreduzierende Wirkung entfaltet wie die intensive Überwachung.

Diese Erkenntnisse sind auch verpflichtend für die wirkungsorientierte Verkehrsüberwachung der Polizei Brandenburgs. Um den o.g. idealtypischen Wert in der Geschwindigkeitsüberwachung zu erreichen, muss in Brandenburg die Verkehrsüberwachung noch weiter intensiviert werden.

8. Leitlinien zur Intensivierung der wirkungsorientierten Verkehrsüberwachung durch die Polizei im Land Brandenburg

Im Rahmen der Verkehrsunfallbekämpfung wurde im Jahr 2002 im Land Brandenburg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Strategie des Flächendrucks durch Erlass des Ministeriums des Innern eingeführt. Ausgewählte Leitlinien wurden formuliert und als Handlungsrahmen vorgegeben.

Gezielt sollen nachhaltige Bewusstseins- und Verhaltensänderungen über die Erkennung und konsequente Ahndung von Regelverstößen herbeigeführt werden und anhaltende, sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkende Verhaltensweisen erzielt werden.

Ziel dieser wirkungs- und zielgruppenorientierten Repression ist es

- rücksichtsloses, aggressives, potenziell gefährliches Verhalten zu verhindern
- Unfallzahlen junger Fahrer zu reduzieren
- schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen
- Gefahrenpotenziale schwerer Nutzfahrzeuge zu mindern.

³⁵ SIGRIST, 2001

Die Polizei soll ihre Maßnahmen in der Verkehrsunfallbekämpfung effektiv und effizient, zielgruppenorientiert sowie transparent und bürgernah durchführen.

9. Verkehrsüberwachung durch Flächendruck

Unfallträchtige Verhaltensweisen – wie z.B. Geschwindigkeitsüberschreitungen – müssen tendenziell dort überwacht und kontrolliert werden, wo sie begangen werden.

Das Entdeckungsrisiko in einem Flächenland wie Brandenburg ist grundsätzlich relativ gering. **Wenn Verkehrsteilnehmer darüber hinaus registrieren, dass die Polizei bei Wahrnehmung eines Regelverstößes nicht tätig wird, sinken Unrechtsbewusstsein und Hemmschwellen zusätzlich.**

Die Polizeien der Länder verfolgen bundesweit mehrheitlich eine brennpunktorientierte Überwachungsstrategie, insbesondere vor dem Hintergrund sich verändernder personeller, materieller und finanziell begrenzter Möglichkeiten im Ressourcenansatz innerhalb der Polizeien der Länder. Überwachungsfreie Räume sind keine Seltenheit. Dies fördert tendenziell die Einstellung der Verkehrsteilnehmer, einem geringen Entdeckungsrisiko ausgesetzt zu sein.

In Brandenburg ereignen sich die wenigsten Verkehrsunfälle mit schweren Folgen an Unfallhäufungsstellen oder -linien.

Das individuelle Verhalten vieler Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, verbunden mit dem Nichteinhalten von Verkehrsregeln, das oftmals durch Aggressivität und Rücksichtslosigkeit gekennzeichnet ist, prägen das Bild auf Brandenburgs Straßen.

Um eine zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nachhaltige Verhaltensbeeinflussung bei den Verkehrsteilnehmern zu bewirken, müssen insbesondere Verkehrsteilnehmer, die sich im Straßenverkehr rücksichtslos und aggressiv verhalten, daher grundsätzlich zu jeder Zeit und an jedem Ort mit Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Sanktionen durch die Polizei rechnen.

10. Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Polizei überwacht – unbeschadet der Zuständigkeiten der Ordnungsbehörden – den ruhenden Verkehr grundsätzlich nur dort, wo unzulässiges Abstellen von Fahrzeugen besondere Gefährdungen oder Behinderungen verursachen.

11. Zielvereinbarungen und Kennzahlen

Zur Messung und Bewertung des Erfolgs polizeilicher Maßnahmen ist neben der Durchführung einer umfassenden Unfallanalyse auch eine ständige Überprüfung der Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen mittels angepasster Kennzahlen unverzichtbar.

Durch Zielvereinbarungen zwischen Dienststellenleitung und den nachgeordneten Bereichen kann auch ein Verfolgungsindex für ausgewählte unfallträchtige Regelverstöße vereinbart werden.

Die in der Verkehrslehre publizierten Verfolgungsindexzahlen sind zielgenau auf die Effektivität der Verkehrsüberwachung ausgerichtet. Verfolgungsindizes bringen das Verhältnis einer bestimmten Anzahl von Verkehrsunfällen zu den polizeilich erstatteten Anzeigen wegen unfallträchtiger Verkehrsverstöße zum Ausdruck.

Das Indexsystem beruht auf dem Grundsatz, dass man Unfälle am besten dadurch bekämpft, dass man diejenigen Verkehrsverstöße, die besonders oft zu Unfällen führen, noch viel häufiger sanktioniert. Grundlage sind dabei die Personenschadensunfälle (z.B.: Index 10:1 = Ahndung von 10.000 Vorfahrtsverstößen bei 1.000 registrierten Personenschadensunfällen mit der Ursache der Vorfahrtsverletzung). Auch wenn die Indexformeln und ihre Parameter durch die Verkehrswissenschaftler empirisch nicht abschließend belegt sind, ist das Grundprinzip der Korrelation von Kontrollmaßnahmen der Polizei und der Unfallhäufigkeit seit Jahren belegt.³⁶

Besondere Indexzahlen wurden für die Geschwindigkeitsüberwachung und für die Überwachung des Fahrens unter Alkoholeinfluss in der Vergangenheit bereits auch in Bran-

³⁶ Schipper/Koslowsky „Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit, S. 188; Stiefel/Meyer/Jakobi, 1963, HUK-Schriftenreihe
Ministerium des Innern, Abteilung IV, Referat IV/4, Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten
Stand: Januar 2006

denburg aufgestellt.³⁷ Jedoch waren diese nach bisherigen Erfahrungen unterhalb einer „Wirksamkeitsschwelle“.

12. Schlussbemerkung

Bei vielen Verkehrsteilnehmern führen die durch die Landesregierung und andere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit angebotenen oder durchgeführten Maßnahmen der Verkehrserziehung und –aufklärung nicht zu dem gewünschten Verhalten.

Um die zur Unfallreduzierung erforderlichen Verhaltens- und Bewusstseinsänderungen jedoch zu bewirken und ein normgerechtes Verkehrsverhalten zu fördern, ist Verkehrsüberwachung – und damit abweichend zu anderen Bundesländern – im gesamten Streckennetz des Landes notwendig und nicht nur an Unfallhäufungsstellen oder –linien.

Neben einer allgemein brennpunktorientiert ausgerichteten Überwachungsstrategie ist die Verkehrsüberwachung in Brandenburg daher flächendeckend durchzuführen. Interventionsschwerpunkt muss die Verhaltensänderung zur normgerechten Teilnahme im Straßenverkehr sein.

Das Einbeziehen von Kennzahlen zur Steuerung von Prozessen muss dabei ebenso selbstverständlich sein. Allgemeine Diskussionen über „Abzocke“ oder „Wegelagerei“ und nur auf kurzfristige Wirkungen ausgerichtete Maßnahmen greifen zu kurz.

Verkehrsüberwachung geht jeden Polizeibeamten an!

³⁷ 10-Punkte-Programm der Polizei, 1996

Der Arbeitskreis IV des 43. Deutschen Verkehrsgerichtstages traf folgende Aussage:

„Nach einhelliger Auffassung des Arbeitskreises reichen die bestehenden Strafvorschriften (i.V. mit dem Ordnungswidrigkeitenrecht) jedoch nach Inhalt und Strafdrohung aus, um Verkehrsverstöße angemessen zu sanktionieren und künftigem Fehlverhalten vorzubeugen. Das Entdeckungs- und Sanktionsrisiko sollte durch zeitnahe, sachgerechte Ermittlungen erhöht werden. Hierfür bedarf es einer verstärkten polizeilichen Überwachung des Verkehrsgeschehens.“

Auch die Automobilklubs ACE und AVD plädieren ebenso für mehr und gezieltere Kontrollen der Polizei, um die Aggression im Straßenverkehr einzudämmen.³⁸

³⁸ dpa vom 19.01.2005