

DEUTSCHE POLIZEI

April 2013 ZEITSCHRIFT DER GEWERKSCHAFT DER POLIZEI



Am Ende wartet der Tod

Alltag auf den Straßen:
Überholen, Rasen, Drängeln

**TARIFRUNDE 2013:
Urlaub gerettet!
Einkommen erhöht!**



Die Zahlen waren alarmierend und sie sind es bis heute. „Deutschland auf dem Weg zum Einbrecherparadies“ warnte die Gewerkschaft der Polizei Ende März letzten Jahres. Die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) 2011 unterstrich die Befürchtungen der GdP: Besonders drastisch zugenommen hatten mit 9,3 Prozent Wohnungseinbruchdiebstähle (WED). Auch für das Jahr 2012 sieht es düster aus. Der Einsatz künstlicher DNA soll nun die Präventionspalette erweitern.

Seite 10

**Europäischer
Polizeikongress**



Ein Treffpunkt für Fachgespräche am Rande der zweitägigen Konferenz Mitte Februar war der neu gestaltete Stand der Gewerkschaft der Polizei.

Seite 17

Tarifrunde



Als ein „insgesamt akzeptables Ergebnis“ wertete der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Bernhard Witthaut, die in den frühen Morgenstunden des 9. März nach zähen Verhandlungen um eine spürbare Erhöhung der Einkommen für rund 800.000 Beschäftigte des öffentlichen Dienstes der Länder in Potsdam erzielte Einigung mit den Arbeitgebern des öffentlichen Dienstes.

Seite 20

INHALT **April 2013**

KOMMENTAR Gefahr erkannt, Gefahr gebannt?	2
FORUM	2
TITEL/VERKEHRSGERICHTSTAG Rowdys, Raser – Deutsche Autofahrer immer aggressiver?	4
KRIMINALITÄT Künstliche DNA – Prävention durch Abschreckung	10
POLITISCHE KONTAKTE GdP-Delegation trifft neuen IMK-Vorsitzenden	14
BUNDESFACHAUSSCHUSS SCHUTZPOLIZEI Wechselschichtdienst im Fokus der Beratungen	15
MITBESTIMMUNG Deutscher Personalrätepreis 2013	16
EUROPÄISCHER POLIZEIKONGRESS GdP-Stand als Anziehungspunkt für Sicherheitsexperten	17
TARIFRUNDE 2013 Urlaub gerettet! Einkommen erhöht!	20
FRAUENGRUPPE (BUND) GdP-Mentoring-Projekt für Frauen	22
Zwischenbilanz aus Niedersachsen	23
Erfahrungsbericht: Was verbindet die Direktionsgruppen Pirna und Hannover?	24
Erste Eindrücke des Bremer Tandem	25
GLEICHSTELLUNG Studie zu Beurteilungen im Polizeivollzugsdienst abgeschlossen!	25
GDP INTERN Zeitungsartikel löst masive Kritik aus	28
Forum zum Beitrag in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“	30
GEWALT GEGEN POLIZEI Düsseldorfer Autor mit GdP-Stern ausgezeichnet	31
AUS DEN LÄNDERN Kernaufgaben der Sicherheit und fiskalische Überlegungen miteinander vereinbar?	32
KINDERSCHUTZ Fünf Jahre Kinderschutzhotline in Mecklenburg-Vorpommern	37
SENIORENJOURNAL	39
BÜCHER/IMPRESSUM	40



VERKEHRSGERICHTSTAG 2013

Rowdys, Raser – Deutsche Autofahrer immer aggressiver?

Von Peter Schlanstein

In seiner Eröffnungsansprache kritisierte Verkehrsgerichtstags-Präsident Kay Nehm bereits einige Mängel an der geplanten Reform des Flensburger Punktecatalogs. Zwar begrüßte er die Absicht des Gesetzgebers, das Mehrfachtäterpunktsystem einfacher und transparenter zu gestalten. Doch angesichts des populären Ziels, „Raser und Verkehrsrowdys zügig aus dem Verkehr ziehen zu können“, drohe nun ein Regelwerk, das dem alten an „Komplexität, Ungereimtheit und Intransparenz“ nur unwesentlich nachstehe. Der ehemalige Generalbundesanwalt äußerte optimistisch die Hoffnung, dass die vom Gerichtstags-Arbeitskreis „Reform des Punktsystems“ zu diesem Thema ausgehenden Empfehlungen vom Deutschen Bundestag und den Mitgliedern des Bundesrats aufgenommen und „auf dem Weg zu einer überzeugenderen Lösung des Registerrechts“ begleitet werden.

Wer die Opferzahlen der Mobilität und die noch immer zu hohen Unfallraten im Straßennetz reduzieren wolle, komme, so Nehm, nicht umhin, „energischer gegen Raser und notorisch Gleichgültige vorzugehen“. Bezogen auf die durch jüngste Untersuchungen bestätigte erhebliche Gefahr der Alkoholbeeinflussung von Fahrzeugführern¹, so beispielsweise durch das von der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) koordinierte und bislang größte Projekt der für Verkehrssicherheit zuständigen Generaldirektionen der EU-Kommission, DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), missbilligte Nehm das derzeit noch „viel zu geringe Entdeckungsrisiko“ bei Alkoholfahrten.

In tödlicher Absicht

Ein weiteres Beispiel vermeidbarer Gefährdungen betrifft nach Nehms Einschätzung die Falschfahrer auf Autobahnen, denen nicht allein mit Aktionismus, also

Auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag Ende Januar im niedersächsischen Goslar, dem wichtigsten Treffen von Verkehrsexperten in Deutschland, diskutierten fast 2.000 Juristen, Wissenschaftler und Verkehrsexperten aus ganz Europa aktuelle Themen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsrechts. Im Mittelpunkt standen diesmal vor allem die Bekämpfung aggressiven Verhaltens im Straßenverkehr sowie Fragen der Verbesserung der Fahrausbildung, die Nachvollziehbarkeit von Geschwindigkeitskontrollen und die geplante Reform der Verkehrssünderkartei.

quasi mit Pinsel und Farbe, entgegen getreten werden dürfe. „Wenn Kraftfahrer in Suizid-Absicht oder aus purer Abenteuerlust gezielt zu Falschfahrern werden, wird dem auch durch ausgeklügelte technische Vorrichtungen kaum flächendeckend zu begegnen sein“, meinte er. Vielmehr sollte man sich den Ursachen bei denjenigen Falschfahrern zuwenden, die ohne Absicht in eine derart lebensbedrohliche Situation geraten seien. Hierbei handele es sich um Faktoren, die „falsches Einfädeln begünstigen“ und es bislang vor Erreichen der Gegenfahrbahn erschweren, den Fehler zu erkennen und zu korrigieren. Nach seiner Meinung würden z. B. „reflektierendes in die Fahrbahn eingelassenes Rotlicht oder, bei unübersichtlicher Gestaltung, ausnahmsweise auch rote Ampeln zur Warnung völlig ausreichen“.

Als Autofahrer nicht schon einmal die Nerven verloren?

Das Top-Thema des diesjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstages erörterte

der Experten-Arbeitskreis III unter dem Titel „Aggressivität im Straßenverkehr: Riskante Überholmanöver, Schneiden, Drängeln, Pöbeln – ist das der Alltag auf deutschen Straßen?“ Wer hat als Autofahrer nicht schon einmal die Nerven hinter dem Steuer verloren? Doch beim Thema Aggressivität denkt jeder zuerst an die anderen Verkehrsteilnehmer.



Von allen Verurteilungen in Strafsachen betreffen in Deutschland über ein Fünftel die Delikte im Straßenverkehr. Allein im Jahr 2011 wurden knapp 172.200 Personen wegen Straftaten im Straßenverkehr belangt. Das entsprach 21 Prozent aller Verurteilten. Auffällig hierbei, so nach Mitte November 2012 veröffentlichten Zahlen des Statistischen Bundesamtes zur Verurteiltenstatistik 2011, waren nahe liegender Weise die 18- bis 24-jährigen Fahrer, deren Unfallrisiko mit 21.246 Straftaten – einem Anteil von 12,3 Prozent – noch immer am höchsten liegt, obwohl nur jeder 12. der Gesamtbevölkerung (8,2 Prozent) zu dieser Altersgruppe zählt.

Fast alle Autofahrer gaben laut einer repräsentativen Umfrage des ADAC von Ende August 2012 an, schon mindestens einmal Opfer von aggressivem Verhalten auf Deutschlands Straßen geworden zu sein. Hiernach ereigneten sich über die Hälfte der oft durch dichtes Auffahren

und Drängeln gekennzeichneten Vorfälle auf der Autobahn, gefolgt vom Stadtverkehr (23 Prozent) und der Landstraße (16 Prozent). Dabei wurden Fahrer von PS-starken Autos als besonders bedrohlich wahrgenommen.

Geringes Entdeckungsrisiko

Bereits vor zehn Jahren hatte eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen im Rahmen einer Fahrerbefragung ermittelt, dass aggressives Fahren ein sehr häufig anzutreffendes Verhalten ist. Über die Hälfte der Fahrer erklärte in der repräsentativen Untersuchung, Aggressionen oft oder sehr oft zu erleben. Vor allem Männer und Fahrer höherklassiger Fahrzeuge seien in diesem Zusammenhang negativ im Straßenverkehr aufgefallen. Allerdings hielten über 80 Prozent der Fahrer die Wahrscheinlichkeit, ein drän-

gelnder Fahrer werde auch von der Polizei entdeckt, für sehr gering oder gering.²

Tatsächlich wird nur ein Bruchteil der Delikte seitens der Polizei zur Anzeige gebracht sowie anschließend von der Staatsanwaltschaft verfolgt und sodann angeklagt. Ein noch viel kleinerer Teil wird schließlich auch vor Gericht verurteilt. Somit besteht – nicht nur – schon länger ein erheblicher Problemdruck, er ist auch bis heute nicht befriedigend gelöst.

Wut am Steuer

Aggressivität im Straßenverkehr wird weder bundes- noch landesweit statistisch erfasst oder ausgewertet. Als problematisch erweist sich bereits eine verbindliche Definition aggressiven Verkehrsverhaltens. Auch wenn ein allgemeiner Konsens darin bestehen dürfte, dass aggressive Fahrer schneller fahren, mehr Fahrfehler begehen und mehr riskante Überholmanöver unternehmen, kann nicht jedes normabweichende und zudem gefährdende Verhalten bereits als Aggression gewertet werden.

Aus verschiedenen Definitionsversuchen schält sich eine Auffassung heraus, nach der bei der Aggression ein bewusst, also sozusagen in böser Absicht, einem anderen zugefügter Schaden oder Nachteil, im Mittelpunkt des Handelns steht. Als aggressiv kann man daher ein Verkehrsverhalten bezeichnen, durch das jemand einem anderen physisch oder psychisch zu schaden droht, dies versucht oder in der Tat mit Absicht schadet; und Aggressivität wäre dann die in einem Menschen für eine gewisse Dauer vorhandene Bereitschaft, in dieser Richtung vorzugehen.³

Aus einer neueren Untersuchung geht indes hervor, dass Personen mit einem erhöhten Aggressionspotenzial ein aggressiveres oder risikoreicheres Verhalten im Straßenverkehr aufweisen. Dies treffe insbesondere für junge Männer zu.⁴

Dabei begünstige nicht – wie früher angenommen – ein niedriges Selbstwertgefühl das aggressive Verhalten, sondern die Bedrohung des Selbstwertgefühls, insbesondere dann, wenn das Selbstwertgefühl hoch ausgeprägt ist.⁵



Zeitdruck und aggressives Verhalten: im Straßenverkehr ein alltägliches Phänomen.
Foto: UDV





EPHK Peter Schlanstein ist Dozent an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Abteilung Münster. Dort lehrt er im Fachbereich Polizeivollzugsdienst Verkehrsrecht und Verkehrsmanagement. Für diese Disziplinen ist er zugleich als Fachkoordinator und örtlicher Modulgruppenverantwortlicher eingesetzt. Zuvor hat er beim Polizeipräsidium Dortmund und bei der Bezirksregierung Arnsberg die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit betreut.

Foto: privat

Maßlose Reaktion auf nichtige Anlässe

Man könne davon ausgehen, so Professor Dr. Manfred Bornewasser von der Universität Greifswald in seinem Arbeitskreis-Vortrag „Aggressives Verhalten im Straßenverkehr“ beim Deutschen Verkehrsgerichtstag, dass „ein hohes und gleichzeitig instabiles Selbstwertgefühl tatsächlich mit aggressivem Verhalten assoziiert ist“. Solche Personen erlebten viele Konfliktsituationen als bedrohlich und frustrierend für ihren hohen Anspruch und reagierten daher häufiger aggressiv, um die subjektiv empfundene Bedrohungsquelle zu beseitigen. Oftmals zeigt sich ein aggressives Verhalten durch gänzlich maßlose Reaktionen auf eigentlich völlig nichtige, also unbegründete Anlässe.

Bornewasser machte vor dem Forum der Verkehrsexperten deutlich, dass der Aggressionsbegriff nur für einen sehr „speziellen Ausschnitt im Bereich der Ab-

weichungen von korrektem Fahrverhalten im Verkehr“ steht und dieser Ausschnitt darüber hinaus wegen der Komplexität von subjektiven und objektiven Faktoren schwer zu erfassen sei. Bei Aggressionen im Straßenverkehr handelt es sich nach Auffassung des Leiters des Lehrstuhls für Sozial-, Arbeits- und Organisationspsychologie um „Gefährdungen anderer Fahrzeuge, also Manöver, die gleichermaßen objektiv riskant wie subjektiv bewusst schädigend gegen einen anderen Fahrer gerichtet“ würden. Zudem sei es, so der Greifswalder Psychologe, „wegen der Flüchtigkeit von Verkehrssituationen“ zugleich schwierig, Aggressoren tatsächlich zu identifizieren und diese über polizeiliche Verfolgungsmaßnahmen einer Sanktion zuzuführen.

Tatsächlich ist die Frage, wie viele Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder gar Toten oder pro Jahr auf aggressives Verhalten von Fahrzeugführern zurückzuführen sind, nicht konkret zu beantworten. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat allerdings in einer Datenbankauswertung ermittelt, dass rund ein Drittel aller im Straßenverkehr Getöteten durch Delikte umgekommen sind, die als typische Aggressionstaten erscheinen, was in einer Pressemeldung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) zum Arbeitskreis III des Deutschen Verkehrsgerichtstages nachzulesen war. Dazu zählen laut UDV vor allem „deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen,

Schneiden und Drängeln“. Auch wenn Aggression schwierig nachweisbar sei, sollten sich Gegenmaßnahmen daher auf die Verhinderung und deutliche Sanktionierung solcher Regelverstöße konzentrieren.

Rowdys geht es an den Kragen

Obleich Aggression kaum quantifizierbarer ist und unter anderem deshalb nicht in den offiziellen Unfallstatistiken auftaucht, haben einzelne Polizeibehörden sich daran versucht, Aggressionsdelikte im Straßenverkehr zuzuordnen und zunächst einmal das Hellfeld zu erheben. Der Vorsitzende Richter des Landgerichts Hamburg, Holger Randel, berichtete in seinem Arbeitskreis-III-Referat mit dem Titel „Aggressivität im Straßenverkehr: Ursachen und Folgen – Regelkonformes Verhalten – Prävention und Intervention“, dass die Polizei in der Hansestadt 2011 wegen Aggressionsdelikten im Straßenverkehr wie hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, Drängeln, Rechts-Überholen und Nötigung insgesamt „3.628 Ordnungswidrigkeiten und 125 Verkehrsstraftaten zur Anzeige gebracht“ habe.

In der sich im Arbeitskreis zur Lösung des Problems, zumindest konkrete Delikte mit Aggressionsmerkmalen zu definieren, entwickelnden Diskussion regte Michael Frücht, Leiter des Verkehrsreferates im Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, an, sich der Frage durch Prüfung und Berücksichtigung des Vorsatzes bei



Rücksichtslose Fahrweise zeigt sich auch an der mutwilligen Übertretung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Foto: Wolfgang Moucha/dpa



grogen Regelverletzungen, wie das die Rechtsprechung etwa bei erheblichen Tempoverstößen praktiziere, zu nähern.

Für die Polizei Köln führte Karl Hermwille aus, dass im dortigen Zuständigkeitsbereich einschließlich der Autobahnen des Regierungsbezirks seit mehreren Jahren bereits sogenannte Aggressionsdelikte ausgewertet werden. Der Leiter des Verkehrskommissariats 2 benannte folgende Straftaten, die in der Behörde als Aggressionsdelikt gesondert erhoben und bearbeitet werden, sofern sie im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen:

- **Gefährdung des Straßenverkehrs (Paragraf 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB)**
- **Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (Paragraf 315 b StGB)**
- **Nötigung (Paragraf 240 StGB)**
- **Beleidigung (Paragraf 185 StGB)**
- **Bedrohung (Paragraf 241 StGB)**
- **Vorsätzliche Körperverletzung in verschiedenen Formen und Folgen (Paragraf 223 ff. StGB)**
- **Sachbeschädigung (Paragraf 303 StGB)**
- **Nachstellung (Paragraf 238 StGB)**
- **Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte (Paragraf 113 StGB)**



Der ehemalige Generalbundesanwalt Kay Nehm eröffnet in seiner Eigenschaft als Präsident Ende Januar 2013 den 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar.

Foto: Peter Steffen/dpa

Allein im Jahr 2012 habe man in Köln hierzu aus dem Straßenverkehrsgeschehen „3.132 Vorgänge in Strafsachen“ bearbeitet, bei denen „die Beschuldigten ermittelt“ und die Sache als Strafanzeige abgeschlossen „an die Staatsanwaltschaft abgegeben“ worden sei. Ob darauf jeweils eine Verurteilung folgte, war indes noch nicht festzustellen.



Gruß an den Sonntagsfahrer: Vermeintliche Fehler machen nur die Anderen. Foto: UDV

Unterbinden von aggressivem Verhalten

Zweifel, ob der Staat seiner Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr in gebührendem Umfang nachkomme, nährte auch der an der Universität Regensburg lehrende Prof. Dr. Gerrit Manssen in seinem Arbeitskreis-Vortrag „Aggression im Straßenverkehr – Staatliche Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr“. Wengleich man Aggression im Straßenverkehr zwar nicht genau quantifizieren könne, so sei sie doch ein wesentlicher Grund für die Entstehung von Unfällen. Dem Staatsrechtler stelle sich daher – wie beim gesamten Unfallgeschehen auf deutschen Straßen – die Frage der Anwendbarkeit des Verfassungsrechts. Wolle der Staat Unfälle reduzieren, müsse er „vor allem aggressives Verhalten im Straßenverkehr“ unterbinden. Aus verfassungsrechtlicher Sicht sei deshalb die Frage prüfenswert: „Wird der aus Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) abzuleitende staatliche Schutzauftrag für Leben und körperliche Unversehrtheit derzeit hinreichend erfüllt?“

Prof. Manssen musste in Beantwortung seiner rhetorischen Frage einräumen, dass der Staat nicht verpflichtet werden kann, sich, wie bereits in der Studie der For-

schungseinrichtung des Bundesverkehrsministeriums zum Thema „Aggressionen im Straßenverkehr“ vorgeschlagen“, ernsthafter auch mit den „Zahnschmerzthemen“ der Politik auseinandersetzen. Diese lauten unter anderem:

- **höhere Kontrollichte und Nutzung technischer Möglichkeiten, um die Entdeckungswahrscheinlichkeit bei groben und risikobehafteten Verkehrsverstößen zu erhöhen**
- **härtere und wirksame Sanktionen**
- **Einführung einer Halterhaftung auch im fließenden Verkehr**
- **Homogenisierung des Verkehrsablaufs durch**
 - **situationsangepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels intelligenter Steuerungsmechanismen**
 - **Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen zur Reduzierung hoher Differenzgeschwindigkeiten**
 - **LKW-Überholverbote zur Vermeidung von Stauentstehung**

Karlsruhe lehnte Tempolimit bislang ab

Das Karlsruher Bundesverfassungsgericht hat es bisher aus grundsätzlichen Erwägungen stets abgelehnt, im Wege der Verfassungsbeschwerde den Gesetzgeber zu bestimmten Maßnahmen zu ver-





Notwendige Übung: Immer öfter werden Polizeibeamte selbst bei Routinekontrollen angegriffen. Die Aufnahme entstand im Rahmen einer Vorführung der bayerischen Polizei.

Foto: Marcus Führer/dpa

pflichten, etwa zur Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen. Denn bei der Beurteilung der Pflicht, Regelungen zur Bekämpfung der Verkehrssicherheit nachzubessern, verfügt der Gesetzgeber über angemessene Einschätzungsspielräume und -vorrechte. Eine Pflicht zur Nachbesserung von Rechtsvorschriften besteht für den Gesetzgeber in grundrechtsrelevanten Bereichen wie der Verkehrssicherheit erst dann, wenn eine ursprünglich verfassungsmäßige Regelung wegen zwischenzeitlicher Änderung der (Verkehrs-)Verhältnisse verfassungsrechtlich untragbar geworden wäre und die staatlichen Organe die Grundentscheidungen der Grundrechte durch Untätigbleiben evident verletzen.⁷

Strafrechtverschärfung nicht zielführend

Vehement gegen eine Verschärfung des Strafrechts, insbesondere zu den „Sieben Todsünden“ des Paragraphen 315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) sprach sich beim Gerichtstag auch der Referatsleiter im Bundesministerium der Justiz,

Detlef Otto Bönke, aus, da dieser Weg „nicht zielführend“ sei. Man müsse, um beispielsweise die Geschwindigkeit stärker als bisher zu erfassen, etwa einen Tatbestand konstruieren, der schlicht heiße: „Wer grob verkehrswidrig und rücksichtslos zu schnell fährt ...“. Damit würde im Grunde der Versuch unternommen, was bisher „mit ziemlichem Erfolg im Verwaltungsrecht – mit einem Bußgeldtatbestand – bewehrt“ werde, künftig im Strafrecht zu lösen. Hier stelle sich aber die Frage, wie die konkreten „Schwellenwerte“ aussehen sollten. Es sei wohl kaum möglich, in einer solchen Art und Weise „einen Straftatbestand zu normieren, der den Anforderungen an die – verfassungsrechtlich geforderte – Bestimmtheit“ genüge. Bereits in der Vergangenheit, so auch nach früheren Empfehlungen gekommen seien, habe der Ministerialrat diese Frage in Arbeitsgruppen diskutiert. Dabei sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass „dieser Weg zum Scheitern verurteilt ist“. Überdies würde man zum Grundproblem der Bekämpfung der Aggressivität oder des zu schnellen, gefährlichen Fahrens auch über

die Tatbestandsmerkmale „grob verkehrswidrig und rücksichtslos“ beim Paragraph 315c StGB nicht hinweg gelangen. Die sukzessive für diese Fälle verschärften Sanktionen im Bußgeldkatalog sollten weiterhin ausreichen, zumal der Gesetzgeber sich seit Jahrzehnten erfolgreich dafür ausgesprochen habe, dass wir „kein Volk von Vorbestraften“ wünschten, also „nicht alles auf der Strafrechtsschiene lösen wollen, was wir auch mit milderem Mitteln bekämpfen können“.

Mehr Kontrollen gefordert

Dass aggressive Verhaltensweisen im Straßenverkehr sanktioniert und in Zukunft mehr gegen ihre Verhinderung unternommen werden müsse, war auf dem Verkehrsgerichtstag unstrittig. Aufgrund der komplexen Ursachenstruktur und der unterschiedlichen Erscheinungsformen von Aggressionen im Straßenverkehr seien ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen und ein Zusammenwirken aller für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Institutionen erforderlich.



Der Arbeitskreis hielt auch „eine Verstärkung der (personellen und sachlichen) Ressourcen zur Verkehrsüberwachung“ für notwendig, die insbesondere den Kraftfahrzeug- und den Fahrradverkehr betreffe. Hilfreich könnten hierzu u. a. zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen sein. Denn wesentlich wirksamer als jede Strafverschärfung erscheint den Experten eine bessere Kontrolle.

Zur Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrskultur sah der Arbeitskreis „kommunikative, edukative und rehabilitative Maßnahmen zur Sensibilisierung von Verkehrsteilnehmern für die Problematik aggressiver Verhaltensweisen im Straßenverkehr“ als unverzichtbar an. Es gilt also, durch verschiedene Maßnahmen das Verkehrsklima in Deutschland zu verbessern.

Individuell denkbare Sanktions- oder Gegenmaßnahmen des durch aggressives Verhalten bedrängten Verkehrsteilnehmers bringen nach Auffassung von Gerichtspräsident Nehm im Grunde nichts. Einsicht und eine gewisse Zurückhaltung seien vielmehr erfolgversprechend. Für Verkehrsteilnehmer gilt also in jedem Fall: „Nicht provozieren lassen!“

Ferner hat der Arbeitskreis ein Moni-

toring empfohlen, um u. a. bei Unfällen aggressive Verhaltensweisen als Ursache ermitteln und zielführende weitere Maßnahmen aus den künftigen Untersuchungen ableiten zu können.



Foto: dpa

toring empfohlen, um u. a. bei Unfällen aggressive Verhaltensweisen als Ursache ermitteln und zielführende weitere Maßnahmen aus den künftigen Untersuchungen ableiten zu können.

Weiterhin regte der Arbeitskreis eine Vereinheitlichung der Vorgehensweise bei den Verwaltungsbehörden zur Überprüfung der Fahreignung in Folge aggressiver Delikte an. Hier könne ein von Polizeibehörden in Abstimmung mit den Fahrerlaubnisbehörden erarbeiteter Deliktatlas helfen, der Straftaten und erhebliche Ordnungswidrigkeiten beinhaltet, die typischerweise Zweifel an der Fahreignung begründen, über deren Begehung die Fahrerlaubnisbehörde sodann im Einzelfall (nach Paragraph 2 Abs. 12 StVG) unterrichtet wird.

Forderungen und Empfehlungen der Experten

Der Kongress spricht traditionell gemeinsam erarbeitete Empfehlungen bzw.

Empfehlungen häufig aufgenommen

Zwar hat der Gerichtstag keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gesetzgebung, dennoch sind seine Empfehlungen schon häufig in neue Gesetze und Verordnungen aufgenommen worden. Oft waren dicke Bretter zu bohren, wie beim Thema „Alkohol im Straßenverkehr“, bis der Gesetzgeber und die Rechtsprechung reagierten und sich auf niedrigere Promillegrenzen festlegten.

In anderen Bereichen gibt es bislang noch keinen greifbaren Erfolg zu verzeichnen, wie beim oftmals geforderten serienmäßigen Einbau eines Unfalldatenspeichers (Blackbox) in allen Autos.

Sowohl die Bundesregierung als auch die EU-Kommission haben sich aber seit einiger Zeit mit den Vor- und Nachteilen elektronischer Aufzeichnungen von Fahr- bzw. Unfalldaten befasst.

Da die obligatorische Ausstattung mit Unfalldatenspeichern eine Änderung der Typenzulassung von Kfz erfordern würde, muss letztlich jedoch die EU darüber entscheiden. So hat der Deutsche Bundestag sich im Mai 2012 immerhin entschlossen, eine Petition zum Unfalldatenspeicher befürwortend dem EU-Parlament zuzuleiten⁸.

Begründet wurde das Votum mit dem positiven Ergebnis eines durch die EU-Kommission bereits in Auftrag gegebenen Gutachtens⁹, wonach die obligatorische Einführung von Datenspeichern zu einer deutlichen Unfallreduzierung von mindestens zehn Prozent beitragen würde. Experten erwarten mit dem Crash-Recorder an Bord eine weniger riskante Fahrweise, was ganz nebenbei die Raser disziplinieren sowie eine höchst effektive Bekämpfung aggressiven Verhaltens bedeuten würde – und zugleich vor allem die männlichen jungen Fahrer zu mehr Vorsicht und Rücksicht anhielte. Die Debatte um die Blackbox im Auto dürfte also noch nicht beendet sein.

Hinweis der Redaktion: Die Berichterstattung über den Deutschen Verkehrsgerichtstag wird in den folgenden DP-Ausgaben mit den Themen: „Geschwindigkeitsmessung“, „Reform des Punktesystems“ und „zeitgemäße Fahrausbildung“ fortgesetzt.

Fußnoten:

- 1) Vgl. hierzu: Schlanstein, P.: Unfallforschung und Verkehrssicherheit – Mit interdisziplinären Konzepten Fahreignung verbessern und künftige Unfälle vermeiden, zur Veröffentlichung vorgesehen in: PVT, Heft März/April 2013
- 2) Maag, Chr./Krüger, H.-P./Breuer, K./Benmimoun, A./Neunzig, D./Ehmanns, D.: Aggressionen im Straßenverkehr, Berichte der BAST, Unterreihe Mensch und Sicherheit, M 151, S. 48, 49, Bergisch Gladbach, 2003
- 3) Böcher, Professor Dr. Dr. W.: Aggression im Straßenverkehr als Thema der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, NZV, Heft 1/1989, S. 1 – 6
- 4) Holte, H.: Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer, Dissertation, S. 68, Bonn, 2012
- 5) Ebd., S. 79
- 6) Maag, Chr. et al.: Aggressionen im Straßenverkehr, Berichte der BAST, a. a. O., S. 143 ff.
- 7) BVerfG, Kammerbeschluss vom 26.10.1995 – 1 BvR 1348/95; BVerfG, Beschluss vom 14.01.1981 – 1 BvR 612/72
- 8) Deutscher Bundestag: Petition 14649, Zulassung zum Straßenverkehr – Unfall-Datenschreiber für alle Kraftfahrzeuge vom 22.10.2010; abschließende Beratung und Beschluss des Deutschen Bundestags am 24.05.2012
- 9) EU-Kommission: Forschungsprojekt VERONICA II (Vehicle Event Recording based on Intelligent Crash Assessment), EC Contract No. TREN-07-ST-S07.70764, Final Report, 06.10.2009

QR-Code:
Die Empfehlungen des
Deutschen Verkehrsgerichtstages 2013

