

Keine Toleranz gegenüber Aggressionen

Jeder kennt das Phänomen: Eine scheinbar unverfängliche Routinesituation im Straßenverkehr eskaliert innerhalb kurzer Zeit durch eine als Provokation empfundene Handlung. Aggressives Verhalten und seine negativen Auswirkungen auf das Klima und die Sicherheit des Straßenverkehrs, Fragen der Qualität polizeilicher Geschwindigkeitsmessungen, eine in die Kritik geratene Reform des Flensburger Sündenregisters und Maßnahmen im System der Fahranfängervorbereitung waren die zentralen Themen des diesjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstages. Fast 2.000 Fachleute aus Deutschland und 16 weiteren europäischen Staaten diskutierten beim mehrtägigen Kongress Ende Januar in Goslar über aktuelle Probleme im Straßenverkehr.

Viele Verkehrsteilnehmer sind davon überzeugt, dass das Rasen, Drängeln, Schneiden und gefährliche Überholen auf den Straßen in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Was sind Ursachen des grob regelwidrigen oder gar aggressiven Verhaltens, und wie kann ihnen begegnet werden, um die Kraftfahrer zu regelkonformem Verhalten anzuhalten und die Straßen der Zukunft – trotz steigender Mobilität – sicher zu machen?

Fraglos müssen aggressive Verhaltensweisen wirkungsvoll im Straßenverkehr bekämpft werden, da sie regelmäßig mit groben Regelverletzungen einhergehen, die ihrerseits erhöhte Unfallgefahren mit unter Umständen schweren Folgen heraufbeschwören. Deshalb forderte der Arbeitskreis des Gerichtstages, dass die Rechtsgutverletzungen bei aggressivem Verhalten selbstverständlich sanktioniert werden müssen, wenn Ordnungswidrigkeiten- oder gar Straftatbestände erfüllt sind. Mehrheitlich war das Gremium indes der Meinung, dass die rechtlichen Kriterien dafür ausreichen und keine Verschärfung der Gesetze notwendig sei. Erforderlich sei jedoch eine „Verstärkung der Ressourcen zur Verkehrsüberwachung“, die durch „spezialpräventiv wirksame Sanktionen“ ergänzt werden müsse.

Tempoüberwachung für mehr Verkehrssicherheit

Die bekannte Frage: „Ich bin geblitzt worden, was kann man da machen?“ zeigt immer wieder die fehlende Akzeptanz von Tempokontrollen und registrierten Messergebnissen bei ertappten Geschwindigkeitssündern. Bestärkt wird diese Hal-

tung durch Berichte und Gerichtsurteile, die, oftmals plakativ, auf Messfehler – durch technische Mängel des Geräts oder aber Bedienungsfehler – bei den Überwachungsbehörden hinweisen.

Der Verkehrsgerichtstags-Arbeitskreis stellte hierzu fest, dass grundsätzlich die Akzeptanz von Geschwindigkeitsmessungen bei den Kfz-Führern erhöht werden müsse. Schließlich sind Tempokontrollen zweifellos unabdingbar, da die unangemessen hohe Geschwindigkeit bundesweit für 35 Prozent aller Verkehrstoten verantwortlich ist. Deshalb werde von Polizei und Ordnungsbehörden erwartet, dass Blitzer nicht als reine Einnahmequellen dienen dürfen, sondern „Ort, Zeit und Auswahl der Messstellen ausschließlich an der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz“ ausgerichtet werden. Um die Korrektheit der Messungen überprüfen zu können, müssten dem Verteidiger und beauftragten Sachverständigen bei der Akteneinsichtsrecht sämtliche zur Beurteilung notwendige Unterlagen künftig zur Verfügung gestellt werden.

Massive Kritik am neuen Flensburger Register

Der Verkehrsgerichtstag begrüßte, dass die 2009 von dort ausgegangenen Impulse von der Bundesregierung aufgegriffen worden sind, um das Mehrfachtäterpunktsystem einfacher und transparenter zu gestalten.

Die nunmehr geplante Reform ist dennoch bei den Experten des Gerichtstags-Arbeitskreises durchgefallen. Unklar bleibe beim neuen Fahreignungsregister,



ab wann welche Punkte zählen oder wieder gelöscht werden müssen. Mit der Beibehaltung der „Überliegefrist“ und des Tattagsprinzips, statt durchgehend das Rechtskraftprinzip verbindlich festzuschreiben, bleibe das System „für alle Beteiligten nach wie vor intransparent“. Zudem forderte das Gremium, die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvieren freiwilliger Maßnahmen beizubehalten.

Nachdem im Anschluss an den Verkehrsgerichtstag auch der Bundesrat sich unzufrieden mit der Reform zeigte, gilt es als unwahrscheinlich, dass dieses Werk noch vor der Bundestagswahl im September beschlossen wird.



„Rasend gefährlich“ – Immer mehr Aggressivität am Steuer?

Foto: DVR

Intensivere Betreuung von Fahranfängern

Trotz des Erfolgsmodells „Begleitetes Fahren ab 17“ und des bereits seit 2007 geltenden absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger stellen junge Erwachsene noch immer die im Straßenverkehr am meisten gefährdete Altersgruppe mit einem mehrfach erhöhten Unfallrisiko im Vergleich zu erfahrenen Fahrern dar.

Junge Menschen sollten deshalb möglichst früh an Regeln im Verkehr gewöhnt werden. Vorhandene Möglichkeiten einer optimalen Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit seitens der Schule, Polizei und weiterer Institutionen könnten aus Sicht der Goslarer Experten besser genutzt werden.

In den Fahrschulen wünscht der Verkehrsgerichtstag sich eine inhaltliche und methodische Weiterentwicklung, zum Beispiel durch technische und elektronische Simulationen. Darüber hinaus wurde die Optimierung des begleiteten Fahrens angeregt, einmal durch die jetzt existierende Regelung, aber auch durch die Herabsetzung der Altersgrenze auf 16. Die Erwartungen des Gesetzgebers, das begleitete Fahren führe zu einer nachhaltigen und dauerhaften Unfallreduzierung, hätten sich durch die Kürze der zurückgelegten Strecken und der zu geringen Zeit noch nicht im bestmöglichen Umfang erfüllt.

Bedeutung der Empfehlungen

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist europaweit einer der größten Kongresse von Experten des Verkehrsrechts und der Sicherheit im Straßenverkehr. Die interdisziplinär durch Verkehrsjuristen, Richter und Anwälte, Polizeibeamte, Wissenschaftler, Versicherer sowie auch Politiker erarbeiteten Ergebnisse und Emp-

fehlungen, besonders zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, flossen bisher vielfach in Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Gerichtsurteile ein. Typische Beispiele sind die aktuellen Regelungen zu Alkohol und Drogen sowie der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer.

(Ausführliche Berichte zu den Empfehlungen in den kommenden Ausgaben.)

Peter Schlanstein

