

Verkehrssicherheit in Europa

Der Beitrag der Überwachung zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und Verletzten

Im internationalen Vergleich sind in Deutschland die Bemühungen um eine generalpräventive Verkehrsunfallbekämpfung, vor allem in Bezug auf eine unangemessen hohe Geschwindigkeit, insgesamt relativ gering ausgeprägt. Dies birgt potenzielle Gefahren, insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. Kontrollen erhöhen die Verkehrssicherheit. Doch welche und wie viele polizeiliche Aktivitäten braucht der sichere Straßenverkehr? Hierzu führten Ende 2016 die EU-Vertretung in Berlin, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) einen hochrangig besetzten Informationsaustausch durch. Schwerpunkte der Veranstaltung waren die Verkehrssicherheitslage Deutschlands im europäischen Kontext und die Rolle der Verkehrsüberwachung. Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Forschung waren eingeladen sowie alle an dem Thema Verkehrssicherheit interessierten Institutionen. Peter Schlanstein nahm für die FHÖV NRW an der finalen Podiumsdiskussion teil.

Die einen halten sie für ein notwendiges Übel, die anderen für ein ständiges Ärgernis: Verkehrskontrollen sind häufig Auslöser kontroverser Diskussionen. Fast schon reflexartig fallen bei Gesprächen rund um die Überwachung Begriffe wie Abzocke, Gängelung und Schikane. Die Experten sind sich allerdings einig, dass flächendeckende Kontrollen im Straßenverkehr sowie das konsequente Ahnden von Delikten die Sicherheit auf den Straßen deutlich erhöhen. Dennoch sind Art und Umsetzung der Maßnahmen viel diskutierte Themen.

Die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland, der DVR und der ETSC haben deshalb zu einem Austausch über die Straßenverkehrssicherheit eingeladen. ETSC-Präsident Herman de Croo betonte bei der Begrüßung der rund 70 Gäste den besonderen Wert der Überwachung, um die Zahlen der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr zu reduzieren. Gezielte Verkehrsüberwachung sei unabdingbar, um schwere Unfälle zu verhindern und damit die Menschen vor schwerem Leid zu bewahren.

Unfallsituation in Deutschland und Europa

Gute Gründe für eine gesonderte und einheitliche Datenaufnahme der schwerverletzten Unfallopfer führte Klaus Machata vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) an: „Wir haben bei den Schwerverletzten innerhalb der EU eine schwierige Datenlage, da sich die Definitionen in den EU-Staaten zum Teil deutlich unterscheiden“, machte der Experte auf das Hauptproblem aufmerksam. Um die Anzahl der schwerverletzten Verkehrsunfallopfer zu verringern, benötige es eine abgestimmte Strategie aller Mitgliedsländer. Die angestrebten Reduktionsziele ließen sich nur erreichen, wenn Überwachung auf der Prioritätenliste wieder nach oben rücke, meinte Dvile Adminaitė vom ETSC. Dies bekräftigte auch Ruth Purdie vom europäischen Polizeinetzwerk TISPOL (European Traffic Police Network). Gezielte Überwachung sei notwendig, um die vier „Killer“ besser zu bekämpfen – damit sind nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol/Drogen, Nichtangurten und Ablenkung gemeint. Zudem sollte die Überwachung möglichst flächendeckend und für den Einzelnen nicht kalkulierbar gestaltet sein. Sonderaktionen im Bereich der Verkehrsüberwachung wie der EU-weite Aktionstag ohne Verkehrstote EDWARD (European Day Without A Road Death), zu dem am 21. September 2016 TISPOL aufgerufen hatte, sollten kontinuierlich fortgesetzt und weiterentwickelt werden. „Das A und O zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer. In diesem Zusammenhang spielt Überwachung eine zentrale Rolle“, sagte Ruth Purdie.

Im Rahmen der EU-Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verkehrskontrolle stellte Detlef Marek vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) das System EUCARIS (European Car and Driving Licence Information

System) vor. EUCARIS erlaubt den direkten Online-Abruf von Daten aus den zentralen Fahrzeug- und Führerscheinregistern der beteiligten Staaten. Der sichere EU-weite Austausch von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregisterdaten dient sowohl dem Ziel, grenzüberschreitende Kriminalität zu verfolgen als auch der raschen Ahndung von Verkehrsverstößen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer stark gefährdet

In Deutschland stiegen 2016 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr sowie die Anzahl der insgesamt Verunglückten zum dritten Mal in Folge. Jedoch ging die Zahl der getöteten Personen erstmal nach zwei Jahren wieder zurück. Für das abgelaufene Jahr wird nach jüngster Berechnung des ADAC eine Reduzierung um rund 5,2 Prozent auf etwa 3.300 Getötete erwartet. Die Gesamtzahl der im Jahr 2016 polizeilich erfassten Unfälle dürfte indes um über zwei Prozent auf knapp 2,6 Millionen Unfälle ansteigen und damit den höchsten Wert seit 1991 erreichen. Zum Rückgang der Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2016 dürfte nach Auffassung des Statistischen Bundesamtes die insgesamt ungünstige Witterung im ersten Halbjahr beigetragen haben, denn bei schlechtem Wetter sind weniger ungeschützte Verkehrsteilnehmer, wie Motorradfahrer und Fußgänger, unterwegs. So waren die hohen Zahlen getöteter Motorradfahrer in 2014 und 2015 zum Großteil auf die motorradfreundliche Witterung zurückzuführen.

Die Statistik gibt regelmäßig einen offenkundigen Zusammenhang wieder: Je günstiger die Witterungsbedingungen, desto mehr ungeschützte Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer sind unterwegs. Sie verletzen sich bei Unfällen schwerer, denn sie besitzen keine Knautschzone. Zudem werden motorisierte Zweiräder aufgrund ihrer schmalen Silhouette leicht übersehen. Zusätzlich unterschätzen andere Verkehrsteilnehmer schnell die Geschwindigkeit der Kraftradfahrer.

Geschwindigkeit als Unfallursache

Nicht angepasste und überhöhte Geschwindigkeit sind nach wie vor die Hauptursachen tödlicher Straßenverkehrsunfälle in Europa. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer die Unfallfolge. Vor allem bei den sehr verletzlichen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer) hängt die Überlebenschance bei Unfällen sehr stark von der Kollisionsgeschwindigkeit ab.

Weshalb fahren trotzdem so viele Auto- und Motorradfahrer zu schnell? Wie lässt sich das Geschwindigkeitsverhalten auf unseren Straßen beeinflussen? Was bringen Überwachung und Sanktionen? Es existieren fast keine Daten in diesem Bereich. Das gilt insbesondere für die Überwachungspraxis der Kommunen und eine Wirksamkeitsüberprüfung zusammen mit der Polizei. Der Föderalismus mache eine einheitliche Datenerfassung so schwierig, erläuterte die SPD-Bundestagsabgeordnete Birgit Kömpel. Gesetzgebung und Justiz müssten enger zusammenarbeiten, postulierte Nicola Simon vom niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport. In jedem Fall bedarf es geeigneter Maßnahmen, damit die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten seltener überschritten und die gefahrenen Geschwindigkeiten überdies den konkreten Verhältnissen – seien es Wetter-, Straßen- oder Verkehrsverhältnisse – angepasst werden.

Die Folgen des hohen Tempos sind dramatisch, wie die aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes belegen. Geschwindigkeit zählt in Deutschland bei allen schweren Unfällen zu den meistgenannten Ursachen. So gingen im Jahr 2015 über 47.000 Unfälle mit Personenschaden, 1.211 Getötete (das sind 35 Prozent aller Todesopfer im Straßenverkehr) und fast 64.000 Verletzte (16 Prozent aller Verletzten) auf zu schnelles Fahren zurück. Die überproportional hohen Anteile der Geschwindigkeitsop-

fer an den Verunglückten zeigen sich über viele Jahre bis heute weitgehend konstant. Das heißt, es sind noch immer zu viele motorisierte Verkehrsteilnehmer zu schnell unterwegs. Bei Unfällen mit Getöteten liegt der Anteil der unangemessenen Geschwindigkeit ohne Nachweis eines gleichzeitigen Verstoßes gegen ein numerisches Tempolimit derzeit bei knapp 80 Prozent, bei allen Unfällen mit Personenschaden bei 93 Prozent. Diese Werte erwecken aber nur scheinbar den Eindruck, das Überschreiten konkret bezifferter Tempolimits stelle bei der Unfallverursachung kein so großes Problem dar. Evident resultieren solche Quoten zum einen daraus, dass – anders als bei konkreten Überwachungsmaßnahmen durch Geschwindigkeitskontrollen – in der Unfallaufnahmepraxis bislang nur äußerst selten die im Kfz elektronisch abgespeicherten Fahrzeugdaten ausgewertet werden und zum anderen weitere Beweismittel meist nicht zur Verfügung stehen. Insgesamt muss also berücksichtigt werden, dass die Polizei an der Unfallstelle einen Geschwindigkeitsverstoß nicht immer zweifelsfrei feststellen kann. Deshalb wird die Bedeutung der Geschwindigkeit als Unfallursache in aller Regel unterschätzt. Darüber hinaus mögen aber auch die gesetzlich geregelten Tempolimits, insbesondere in den Ortschaften (Regelgeschwindigkeit 50 km/h) und auf Landstraßen (Regelgeschwindigkeit 100 km/h), noch immer zu hoch angesetzt sein, um die mit Blick auf Vision Zero angestrebten Unfallreduktionspotenziale alsbald in Deutschland wenigstens annähernd realisieren zu können.

Forderung nach Halterhaftung

In der von Gregor König moderierten Podiumsdiskussion machte Sven-Erik Wecker von der DPoIG deutlich, dass die Kontrolle und die Ahndung der Verstöße konsequent erfolgen sollten. Dafür brauche es mehr Personal. Diese Forderung unterstützte Peter Schlanstein von der FHÖV NRW: „Der Umfang und die Vielfalt der polizeilichen Arbeit steigen an, das Personal wächst aber nicht angemessen mit.“ Ein weiterer Punkt war beiden Polizeibeamten wichtig: „Die Halterhaftung auch im fließenden Verkehr muss in Deutschland, wie in vielen anderen europäischen Staaten, dringend eingeführt werden“, sagten sie unisono. Damit könnte sich die Polizei den sehr großen Aufwand sparen, zu ermitteln, wer bei einem Verstoß am Steuer gesessen hat. Darüber hinaus sei es wichtig, eine höhere Akzeptanz für Überwachungsmaßnahmen zu schaffen.

Biomechanische Grundlagen berücksichtigen

Mit Modellberechnungen und Erkenntnissen aus der Trauma-Biomechanik dokumentierte Peter Schlanstein überdies die Folgen hoher Geschwindigkeiten bei Straßenverkehrsteilnehmern. Je nach Verkehrssituation existierten in Abhängigkeit von der gefahrenen Situation unterschiedliche Schädigungspotenziale. Dort, wo Kollisionen mit Fußgängern möglich sind, sei die gefahrene Geschwindigkeit rechtlich anders zu bewerten als in Situationen, die ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Dies sollte mehr als bisher auch für die Sanktionierung von Verstößen gelten. Denn wer zu Fuß geht, erleidet als Opfer eines Kfz-Verkehrsunfalls verhältnismäßig oft schweren Personenschaden.

Besonders kritisch ist die Situation bei der Häufigkeit tödlicher Folgen. Der Anteil getöteter Fußgänger an allen im Verkehr Verunglückten ist in Städten und Gemeinden, wo grundsätzlich 50 km/h als Tempolimit gilt, leider überproportional hoch. 2015 lag er laut Statistischem Bundesamt in Deutschland bei 34 Prozent – und dies bei einem durchschnittlichen Fußwegeanteil von 24 Prozent. Bei Radfahrern beträgt der Getötetenanteil innerorts 23 Prozent, obgleich der Radverkehr am Modal Split nur rund 10 Prozent ausmacht, was für Radler eine mehr als doppelt so hohe Gefahr des Unfalltodes im Straßenverkehr gegenüber dem Durchschnitt aller Arten der Verkehrsteilnahme bedeutet. Eine Berücksichtigung dieser Erkenntnisse im Rahmen einer Systematisierung und Typisierung von Verkehrssituationen und gefahrenen Geschwindigkeiten könnte eine rechtlich fundiertere Bewertung

ermöglichen, die sowohl Eingang in die Temporegelung als auch in die Überwachungs- und Verfolgungspraxis finden sollte.

Ein Weg wesentlich schärferer, an den potenziellen Schadensfolgen orientierter Sanktionshöhen ergibt sich aus den gesetzlichen Regelungen in der Schweiz, die in jüngster Zeit einen enormen Fortschritt in der Verkehrssicherheit durch eine starke Abnahme der Getöteten- und Verletztenzahlen aufweist. Dieses Beispiel und sein nachprüfbar positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit sollte – angesichts schlechter Zahlen und trauriger menschlicher Schicksale – auch in Deutschland Politiker zum Nachdenken anregen. Deshalb müssten auch in Deutschland die Sanktionen bei unfallträchtigen Verkehrsverstößen angehoben werden. Peter Schlanstein: „Deutschland ist ein Billigland für Knöllchen.“ Jens Schade, Verkehrspsychologe an der Technischen Universität Dresden, unterstützte diese Forderung und wies auf den Zusammenhang zwischen Überwachung und Verhaltensbeeinflussung hin: „Wir müssen an das Verhalten ran. Es gibt dafür keine wirksamere Maßnahme als Überwachung.“ Einig war sich die Expertenrunde, dass deutlich häufiger überwacht werden müsse, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken. Die gesellschaftliche Kernaufgabe, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, habe insgesamt nichts an Aktualität und Bedeutung verloren.

Gerichtstag greift Thema erneut auf

Der 55. Deutsche Verkehrsgerichtstag wird sich Ende Januar 2017 mit der Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung in einem eigenen Arbeitskreis intensiv auseinandersetzen. Auch hier wird die FHÖV NRW mit Lehrenden und (im Rahmen einer Exkursion eines Oberseminars) mit Studierenden des Fachbereichs Polizei vertreten sein und sich engagiert zu Wort melden. Schließlich kommt diesem Arbeitskreis für die künftige Verkehrssicherheit in Deutschland eine besondere praktische Bedeutung zu. Wenn der Polizei stetig neue Aufgaben übertragen werden, stellt sich die Frage, ob für die Verkehrssicherheitsarbeit noch ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Entweder müssen polizeiliche Aufgaben neu definiert oder auf Dritte verlagert werden, wie dies etwa bei der Begleitung von Schwertransporten oder bei der Sicherung von Sportveranstaltungen diskutiert wird. Die Antworten haben für alle Verkehrsteilnehmer nicht nur für die Sicherheit der Mobilität, sondern beispielsweise auch bei der polizeilichen Unfallaufnahme, unmittelbare Auswirkungen.

Peter Schlanstein
FHÖV NRW, Abteilung Münster