



Stellungnahmen zu den Arbeitskreisen I bis VII

55. Deutscher Verkehrsgerechtstag



Inhalt

■ Arbeitskreis I	
Fahrverbot als Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität?	3
■ Arbeitskreis II	
Unfallursache Smartphone	7
■ Arbeitskreis III	
Senioren im Straßenverkehr	10
■ Arbeitskreis IV	
Sicherheit des Radverkehrs	30
■ Arbeitskreis VI	
Abgaskrise – Konsequenzen für Verbraucherschutz und Hersteller ...	48
■ Arbeitskreis VII	
Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung	50

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK I: Fahrverbot als Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität

Weder Fahrverbot noch Peitsche

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, lehnt ein Fahrverbot als Strafe bei allgemeiner Kriminalität ab. Yasmin Domé, ACE-Rechtsexpertin, sagte unmittelbar vor dem [55. Deutschen Verkehrsgerichtstag](#) dazu: „Auge um Auge, Zahn um Zahn – je schlimmer die Tat, desto härter die Strafe. Das war einmal und wir sind froh, dass heute keiner mehr ausgepeitscht, gevierteilt oder gestreckt wird.“ Der Gesetzgeber sollte deshalb darauf verzichten, die Haftstrafe als Ultima Ratio, also als die schwerste aller Strafen, in Frage zu stellen und aus populistischen Gründen den Strafkatalog zu ergänzen. „Das Fahrverbot ist ganz sicher keine „Super-Waffe“ gegen sämtliche Verstöße und erst recht kein Novum: Seit 1992 endete jedes Vorhaben, das Fahrverbot als Neben- oder Hauptstrafe einzuführen, in der gleichen rechtlichen Sackgasse“, so Domé weiter.

In seiner Stellungnahme kritisiert der ACE das ganze Vorhaben als „Augenwischerei“, das die „[Hilflosigkeit der Justiz](#)“ zeige. Eine abschreckende Wirkung beim Straftäter könne damit nicht erreicht werden. „Wen nicht einmal Haft und hohe Geldstrafen von einer Straftat abhalten, der interessiert sich erst Recht nicht für Fahrverbote“, so Domé weiter. Es sei ein Trugschluss, dass immer mehr Sanktionen automatisch zu weniger Straftaten führen würden. In diesem Zusammenhang weist der ACE auf kriminalistische Untersuchungen hin, die zeigen, dass Strafen weitgehend verpuffen, [wenn die Einhaltung nicht regelmäßig und intensiv kontrolliert wird](#). Im vergangenen Jahr kritisierte die [Gewerkschaft der Polizei](#), dass die Zahl der Verkehrskontrollen mit Anhalten stark gesunken sei, weil die Polizei immer stärker durch andere Aufgaben belastet sei. „Ein Gesetz, das nicht kontrolliert wird, verliert aber jegliche Wirkung“, sagte Domé.

Vorhaben der Bundesregierung – und aktuelle rechtliche Situation

Justizminister Maas hatte bereits im vergangenen Jahr den Führerscheinenzug als Strafe bei sämtlichen im Strafgesetzbuch aufgeführten Delikten ins Spiel gebracht. Nach dem Vorhaben der Bundesregierung soll es für die Dauer von bis zu sechs Monaten verhängt werden können. Gegenwärtig ist die Verhängung eines Fahrverbots jedoch rechtlich nur möglich, sofern die Tat in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht. Dies ist laut ACE explizit und abschließend in [§ 44 Absatz 1 StGB](#) geregelt und lässt keinen Ermessensspielraum zu. Außerdem betrage der Zeitraum, für welchen die Sanktion verhängt werden dürfe, lediglich drei Monate. „Sofern die Auferlegung eines Fahrverbotes als notwendig erachtet wird, ist zunächst die Frage der rechtlichen Umsetzbarkeit zu erörtern“, so Domé.

Vorhaben ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz

Aus Sicht des ACE dürfte das größte Problem im Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz liegen („Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich“; [Artikel 3 im Grundgesetz](#)). Ausweislich des Referentenentwurfs der Bundesregierung ist bei der Begründung des Vorhabens zu lesen, dass das Fahrverbot der Vermeidung von Haftstrafen dienen soll. „Das würde de facto bedeuten, dass derjenige, der keine Fahrerlaubnis besitzt und daher kein Fahrverbot verbüßen kann, stattdessen in Haft muss“, erläutert Domé.

Hierzu ein rechtshistorischer Exkurs: In den düsteren Zeiten des Strafrechts, fern der Aufklärung oder Menschenrechts-Charta, hatte jede Strafe Bezug zum Delikt. Körperstrafen oder peinliche Strafen, wie sie genannt wurden, sollte jemand, der verletzte oder stahl, zu spüren bekommen. „Auge um Auge, Zahn um Zahn“ – je schlimmer die Tat, desto härter die Strafe. Im modernen Strafrecht gibt es keine peinlichen Strafen mehr, keiner darf mehr ausgepeitscht, gevierteilt oder gestreckt werden. Diese Körperstrafen wurden durch Haftstrafen ersetzt. Die Haftstrafe ist damit Ultima Ratio, also die schwerste Strafe unter allen Strafen. Wenn der Gesetzgeber beabsichtigt, dass Haftstrafen von Fahrverboten absorbiert werden können, so wäre rein dogmatisch ein Fahrverbot der Haft gleichzusetzen.

Der ACE erkennt die Notwendigkeit einer solchen Strafe nicht. Denn für allgemeine Straftaten stelle ein Fahrverbot keine angemessene Bestrafung dar. Vielmehr seien die im Strafgesetzbuch bestehenden Strafen ausreichend. Strafdogmatisch bestehen rechtliche Begründungen für Neben- und Hauptstrafen.

Daher betrachtet der ACE das Vorhaben als überflüssig, ungerecht und rechtlich bedenklich. „Der Gesetzgeber verkennt gegenwärtig, was Strafe ist und welche Strafe für welche Tat im Strafrecht angemessen ist“, so Domé.

Der Club fordert die Bundesregierung auf, ihre Hausaufgaben zu machen und zunächst den Schutzbereich zu definieren. Bislang schützten die Strafen bei Verkehrsdelikten vor Eingriffen in Gesundheit und Eigentum. Der Schutzbereich sei also die Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Option, Fahrverbote bei Verkehrsdelikten zu verhängen, hat direkten Bezug zur Tat und sei daher verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz finde Beachtung. Der ACE bezweifelt, dass dies beim Führerscheinentzug bei allgemeinen Strafen ebenfalls der Fall ist.

Darüber hinaus gibt der Club zu bedenken, dass Strafrecht immer fragmentarischen Charakter hat. Es solle gerade nicht lückenlos jedes moralische Fehlverhalten bestraft werden. Erst wenn Zivil- und Verwaltungsrecht nicht ausreichen, müsse eine Strafe her. Aus Sicht von Domé bereitet das Vorhaben jedenfalls Anlass zur Sorge: „Heute dominieren populistische Schnellschüsse die Diskussion. Die Lösung ‘wer sich falsch verhält, muss das spüren‘ ist falsch“, so Domé. Ein weiterer offener Punkt sei die so genannte Gesamtstrafenbildung: „Wie soll ein Fahrverbot mit anderen Strafen verrechnet werden?“, fragt Domé.

Der ACE hat Zweifel an der Verhältnismäßigkeit bei der Anwendung dieser Sanktionierung bei allen Verstößen, insbesondere als Ersatz für Haft und wenn kein Zusammenhang zwischen Delikten und Strafe erkannt werden kann, beispielsweise bei Delikten wie Steuerhinterziehung, Diebstahl oder Tötung auf Verlangen. „Es geht nicht darum, dem säumigen Unterhaltszahler oder dem Steuersünder einen Denkkzettel zu verpassen. Strafrecht soll nicht Gerechtigkeit wiederherstellen, sondern Rechtsfrieden schaffen“, so die ACE-Rechtsexpertin. In seiner Ansicht sieht sich der ACE auch in der Historie bestätigt: Seit 1992 werde in Politik und Strafrechtskreisen diskutiert, ob und wie

das Fahrverbot als „Super-Waffe“ ins deutsche Strafrechtssystem eingepflegt werden kann. „Ob als Nebenstrafe, wie in § 44 StGB vorgesehen, oder sogar als Hauptstrafe – jedes Vorhaben jeder Regierung, gleich welcher Couleur, endete in der rechtlichen Sackgasse“, so Domé.

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK II: Unfallursache Smartphone

Kein Pardon bei „Smombies“

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – Nach Überzeugung des ACE, Deutschlands zweitgrößtem Autoclub, reichen weder der aktuelle Sanktionsrahmen noch die Befugnisse der Polizei aus, um Autofahrer vom Posten, Twittern, Texten oder Googeln abzuhalten. „Smartphones haben sich zu einem echten Killer im Straßenverkehr entwickelt. Wer wirklich etwas für die Verkehrssicherheit tun möchte, muss die polizeiliche Verkehrsüberwachung kräftig ausbauen und die Befugnisse der Polizei erweitern“, sagte Gert K. Schleichert, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit beim ACE, unmittelbar vor dem 55. Verkehrsgerichtstag. 60 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg hielten nach Ansicht des Clubs immer weniger Autofahrer davon ab, am Steuer zum Smartphone zu greifen.

Nach einer Studie nehmen deutsche Smartphone-Nutzer durchschnittlich 88-mal pro Tag ihr Handy in die Hand, „Smombies“ (ein Kofferwort aus Smartphone und Zombie) noch öfter. Bei der Verkehrssicherheitsaktion „[Park dein Handy, wenn du fährst](#)“ hatte der ACE im Jahr 2015 [alle 2,9 Minuten einen „Handysünder“ am Steuer beobachtet](#). Einen der Gründe für die häufigen Verstöße gegen das Handyverbot sieht der ACE im geringen Entdeckungsrisiko. Ursächlich seien dafür unter anderem Defizite im Bereich der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Als Reaktion auf die steigende Anzahl an Nutzungsverstößen fordert der ACE weiterreichende Sanktionen. Auch ein Fahrverbot für Wiederholungstäter schließt der Club nicht aus. „Die Erweiterung des Sanktionsrahmens kann aber nur greifen, wenn die polizeiliche Verkehrsüberwachung deutlich ausgebaut wird“, so Schleichert weiter. Weil die bisher ergriffenen Maßnahmen gegen die illegale Handynutzung am Steuer nicht griffen, fordert der ACE weitere Schritte:

- **Handy-Nutzung technisch unterbinden:** Aus Sicht des ACE sollten Smartphone-Hersteller dazu verpflichtet werden, grundlegende Funktionen von mobilen Endgeräten während der Fahrt zu unterbinden. Dazu zählen aus Sicht des ACE unter anderem Telefon-, Foto-, Video-, Nachrichten- und Chat-Funktionen. „Keine WhatsApp-Nachricht ist so wichtig wie ein Menschenleben“, so Schleichert. Smartphone-Hersteller würden über entsprechende Patente verfügen, die bestimmte Dienste während der Fahrt unterbinden könnten. Gleichzeitig sei die Technik so weit, dass sie zwischen Fahrer und Beifahrer unterscheiden könne. Die Hersteller würden sich jedoch nicht trauen, diese einzusetzen. Sollten sich Hersteller nicht auf eine freiwillige Selbstverpflichtung einigen können, sei es an der Politik, klare Spielregeln für solche Funktionsunterdrückungen zu definieren. Dazu gehöre beispielsweise, dass Notrufe weiterhin jederzeit möglich seien.
- **Gesetzliche Pflicht zum Einbau einer Basis-Freisprechanlage:** Nach ABS- und ESP-Pflicht fordert der ACE die Politik auf, über eine gesetzliche Pflicht zum Einbau einer Basis-Freisprechvorrichtung nachzudenken. Die massenhafte Verbreitung von Handys und Smartphones lasse den Schluss zu, dass jedes neuzugelassene Fahrzeug über die technischen Voraussetzungen zum Freisprechen verfügen sollte. Einfache Kopplungsmethoden wie beispielsweise via Near Field Communication (NFC) würde die Hemmschwelle zur Nutzung von Freisprechanlagen weiter senken.
- **Ausbau der Aufklärungs- und Präventionsarbeit:** Der ACE plädiert für einen konsequenten Ausbau der Aufklärungs- und Präventionsarbeit. Die Ablenkung durch die Nutzung von modernen Kommunikationsmitteln während der Fahrt wurde bisher bereits in zahlreichen Kampagnen thematisiert – bis hin zur Abschreckung mit Schockbildern von den Unfallfolgen. Nach Ansicht des ACE ist jegliche Präventions- und Aufklärungsarbeit auf diesem Gebiet enorm wichtig und eine sinnvolle Art, der hohen Anzahl an Nutzungsverstößen zu begegnen.

Das Thema Ablenkung während der Fahrt ist zudem ein fester Bestandteil von [Fahrsicherheitstrainings, Seminaren und Trainings](#). Diese werden vom ACE in enger Zusammenarbeit mit den Berufsgenossenschaften nach Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) angeboten und durchgeführt.

Neue Verkehrssicherheitsaktion: ACE appelliert an Vernunft von Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern

Auch abseits des Fahrersitzes stellen abgelenkte Verkehrsteilnehmer ein hohes Risiko dar. „Immer mehr Fußgänger und Radfahrer verunfallen, weil sie statt auf den Verkehr auf das Smartphone-Display achten“, sagt Schleichert. Der ACE regt daher an, die Konsequenzen bei einer Gefährdung durch Smartphone-Nutzung ebenfalls anzupassen. Mit der diesjährigen Verkehrssicherheitsaktion „Smartphone im Verkehr: Finger weg!“ möchte der ACE außerdem an die Vernunft appellieren. „Niemand ist multitaskingfähig – aber jeder ist verantwortlich für seine Sicherheit“, so Schleichert.

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK III: Senioren im Straßenverkehr

ACE: Eigenverantwortung statt Drohkulisse

- Selbstverantwortung aktivieren
- Verkehrsumwelt richtig gestalten

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, lehnt verpflichtende Fahrtests für Senioren ab, zeigt sich aber offen gegenüber regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen und Coaching-Fahrten. „Statt der Skandalisierung von Einzelfällen brauchen wir eine Diskussion, wie eine altersgerechte Mobilität in einer älter werdenden Gesellschaft aussehen kann. Dabei sollte es um eine verpflichtende Beratung gehen und nicht darum, ab wann man seinen Führerschein abgeben muss“, sagt Matthias Knobloch, Abteilungsleiter Verkehrspolitik beim ACE, vor dem [Verkehrsgerichtstag in Goslar](#).

Aus Sicht des ACE findet eine Diskussion über die Seniorenmobilität in Deutschland meist statt, wenn ein älterer Autofahrer einen Unfall verursacht hat. „Die Forderung, älteren Menschen den Führerschein zu entziehen, ist aber beim näheren Hinsehen kein ernstzunehmender Lösungsansatz“, so Knobloch weiter.

Fakt ist: Die Gesellschaft in Deutschland wird älter. Bereits im Jahre 2030 wird etwa ein Viertel der Bevölkerung über 65 Jahre alt sein. Die Mobilität von Senioren ist kein Randthema mehr, das anhand vereinzelter Unfälle diskutiert werden kann.

Fakt ist auch: Die Zahl von Unfällen, die von Senioren verursacht werden, wird zunehmen und auch die Zahl der (schwer-)verletzten Senioren wird steigen. Für den ACE eine logische Folge der demographischen Entwicklung.

Immer mehr Menschen sind immer länger mobil. Allein dadurch wird es aus Sicht des ACE zu mehr Unfällen kommen. Zu analysieren ist aber, welche Art von Unfällen typisch für ältere Verkehrsteilnehmer ist. Gerade im Alter können komplexe Verkehrssituationen schneller überfordern. Gleichzeitig lässt auch die körperliche Verfassung nach: Der Schulterblick funktioniert beispielsweise nicht mehr so gut. Eine logische Konsequenz: Bestimmte Unfalltypen, so genannte „Altersunfälle“, nehmen zu. Dem gilt es, mit gezielten Lösungen entgegenzuwirken.

Das Alter aktiv gestalten und selbstverantwortlich handeln

„Senioren, die eine längere Kreuzfahrt unternehmen, fragen in der Regel vorher den Hausarzt, ob das noch geht. Doch warum kümmern sich ältere Menschen um eine ärztliche Bewertung einer Kreuzfahrt und scheuen sich, das Autofahren mit dem Arzt zu besprechen?“, fragt Matthias Knobloch. „Zum einen steckt hier sicherlich die Angst vor dem Führerscheinverlust dahinter.“ Denn aus medizinischer Sicht gäbe es natürlich gesundheitliche Defizite, mit denen nicht mehr Auto gefahren werden dürfe. Aus Sicht des ACE sind solche Fälle aber selbst in einer älter werdenden Gesellschaft nur ein sehr kleiner Teil. Wesentlich wichtiger im Unfallgeschehen sind die typischen Defizite, die das Alter mit sich bringt. Dazu zählen beispielsweise geringeres Konzentrationsvermögen oder schlechtere Sicht in der Dämmerung. Auch Medikamente können zu einer Fahruntüchtigkeit führen – zumindest unmittelbar nach ihrer Einnahme. Der ACE gibt jedoch zu bedenken, dass diese Defizite zumindest teilweise kompensiert werden können.

Die bisherige Diskussion wird einer Gesellschaft, in der ein erheblicher Anteil der Menschen zu den Senioren gehört, nicht gerecht. Sie schadet aus Sicht des ACE auch der Verkehrssicherheit, denn sie führt dazu, dass das Thema Mobilität und Gesundheit gar nicht thematisiert und damit auch behebbare Defizite nicht angegangen werden. Älter werden ist mit gesundheitlichen Defiziten verbunden. Bei einem Menschen kommen sie früher, beim anderen später. Älter werden ist aber keine Krankheit, die verschwiegen werden muss, sondern ein Lebensabschnitt. Die Diskussion, wie im Alter mit (Auto-) Mobilität umgegangen wird, muss aktiv und von jedem geführt werden.

Selbstverantwortung aktivieren – Coachingfahrten werden kommen

„Alle zwei Jahre zum Arzt“, „Coachingfahrten in regelmäßigen Abständen“, diese Forderungen werden auch auf dem Verkehrsgerichtstag diskutiert. Aus Sicht des ACE werden turnusmäßige Untersuchungen oder Coachingfahrten notwendig werden und früher oder später kommen. Dabei geht es um unterschiedliche Dinge: Eine Coachingfahrt hilft, altersbedingte Defizite beim Autofahren zu erkennen und zu beheben. Ein guter Fahrlehrer kann Berater bei allen Dingen rund ums Auto und ums Fahrverhalten sein, er ist aber in der Regel kein Gesundheitsexperte. Umgekehrt kennt sich der Arzt nicht mit dem Fahrverhalten aus. Hier geht es also nicht um ein Entweder-oder, sondern um ein abgestimmtes Sowohl-als-auch. Beide Optionen können aber in den meisten Fällen gar keine absolute Fahrtüchtigkeit oder Fahruntüchtigkeit feststellen, sondern sie können Anlässe schaffen, bei denen sich Senioren mit Experten über die eigene Automobilität austauschen.

Generell wird es wenige Fälle geben, in denen eine absolute Fahruntüchtigkeit festgestellt werden wird. In vielen Fällen wird ein verantwortungsvoll lebender Mensch aber auch schon selbst gemerkt haben, dass es nicht mehr geht. Das Gespräch mit Experten kann und soll helfen, diesen Prozess zu begleiten, im Idealfall entscheidet der ältere Mensch dann Experten-gestützt selbst über seinen Ausstieg. Ärger in der Familie bleibt erspart, der Führerscheinausstieg wird professionalisiert.

In den meisten Fällen bleibt der Mensch fahrtüchtig, jedoch nicht mehr in allen Fahrsituationen. Ist die Autofahrt auf dem Land zur Enkeltochter noch machbar, sollte der Autoausflug in die Großstadt besser vermieden werden? Auf der Hand liegt, dass eine solche „partielle“ Fahruntüchtigkeit gesetzlich kaum zu regeln ist. Die Selbstverantwortung älterer Menschen bleibt zentraler Baustein der Mobilität im Alter. Aus Sicht des ACE werden noch zu definierende Coachingfahrten oder Gesundheitschecks aber nötig sein. Solche Formate werden in Zukunft absolviert werden müssen, sie haben aber den Charakter einer verpflichtenden Beratung und sind keine harten „Fahrtüchtigkeitsuntersuchungen“.

Den Ausstieg selbst gestalten: Mobilität ist mehr als Führerschein

Deutschland ist ein Autoland. Das bedeutet aber auch, dass der Führerschein einen sehr hohen Stellenwert hat. Nur wer einen Führerschein hat, ist Teil der Gesellschaft. Menschen ohne Führerschein werden zum Teil als Menschen zweiter Klasse wahrgenommen. Auch dieses Gefühl spielt in der Diskussion der Seniorenmobilität eine Rolle: Geben ältere Menschen ihren Führerschein freiwillig ab oder werden sie dazu gezwungen? Im zweiten Fall wäre „amtlich“ festgestellt, dass sie kein mobiler Teil der Gesellschaft mehr sind. In Gesprächen mit Senioren zeigt sich aber oft, dass gar nicht darauf bestanden wird, überall mit dem Auto hinzufahren. Den Führerschein ganz abzugeben kommt aber auch nicht in Frage. Für die Verkehrssicherheit macht es – von den dargestellten Einzelfällen abgesehen – keinen Unterschied, ob man den Führerschein abgibt oder ihn schlicht und einfach nicht mehr nutzt. Der ACE gibt jedoch zu bedenken, dass der psychologische Unterschied riesig ist: Der selbstbestimmte und allmähliche Ausstieg aus der Automobilität zeigt, dass man selbst bestimmt und nicht bestimmt wird.

Lebenslanges Lernen auch bei der Mobilität

Der Ausstieg kann aber nur gelingen, wenn sich Autofahrer mit ihrer Mobilität und der Rolle der Automobilität aktiv beschäftigen. In Diskussionsrunden mit Senioren werden oft folgende Argumente vorgebracht: „Ich würde lieber mit dem Bus fahren, aber es gibt keine Verbindungen“ oder „Ich verstehe die Tarife nicht“.

Diese Argumente müssen auf zwei Ebenen betrachtet werden. Auf der einen Seite gibt es einen deutlichen gesellschaftlichen Appell: Die Mobilität in Deutschland ist stark autoorientiert und Alternativen oftmals schlecht gestaltet oder für die eigenen Mobilitätszwecke unbrauchbar.

Auf der anderen Seite ist es auch ein Eigenappell: Kennt man denn Alternativen und hat sich mit ihnen beschäftigt? In vielen gesellschaftlichen Bereichen wird vom lebenslangen Lernen gesprochen, bei der Mobilität gilt: Wer als Kind Radfahren lernt und mit 18 den Führerschein macht, hat seine Ausbildung absolviert. Jedoch haben sich in der Zwischenzeit die komplette Verkehrswelt und deren Regeln genauso wie der Mensch geändert. Auch hier gilt die Selbstverantwortung: Es ist keine Schande, mit 75 ein

Fahrradsicherheitstraining zu absolvieren oder auch freiwillig an Fortbildungen rund ums Auto teilzunehmen: Das können freiwillige Feedbackfahrten bei guten Fahrlehrern sein – oder auch Theorieseminare zu verschiedenen Themen. So können moderne Fahrerassistenzsysteme gerade altersbedingte Defizite beheben. Beispielsweise seien hier der Totwinkelassistent oder moderne Lichtsysteme genannt. Das Wissen um und das konkrete Anwenden solcher Systeme kann unmittelbar altersbedingte Unfälle reduzieren. Auch eine Fortbildung bei Verkehrsregeln ist nötig. Mangelndes Regelwissen kann zu Unsicherheit führen und diese wiederum zu Unfällen. Auch das Lernen von Mobilitätsalternativen zum Auto sollte dazugehören. Gerade das Smartphone erleichtert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich. Aber ältere Menschen scheuen unter Umständen die moderne Technik, obwohl sie das Leben erleichtern kann. Notwendig ist die Erkenntnis, dass das lebenslange Lernen auch in der Mobilität dazu gehört. Das Verkehrswissen aus der Grund- oder der Fahrschule reicht Jahrzehnte später nicht mehr aus.

Verkehrsumwelt richtig gestalten

Selbstverantwortung und ein gewisser Zwang, sich dieser Verantwortung zu stellen, ist das Eine. Das Andere ist, dass die Mobilität in Deutschland in vielen Bereichen nicht seniorengerecht ist. Wer von älteren Menschen einfordert, dass diese sich bewusst mit ihrer Mobilität beschäftigen und perspektivisch den Ausstieg aus der Automobilität vornehmen, muss die Rahmenbedingungen in der Verkehrsplanung und der Technikgestaltung entsprechend setzen.

Barrierefreiheit: Wenn ältere Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen wollen, ist Barrierefreiheit ein Muss. Denn wenn ein älterer Mensch überzeugend darstellen kann, dass er mit dem Auto ohne Probleme von A nach B kommt, den Zug aber nicht nutzen kann, weil weder Aufzüge noch Rolltreppen da sind, wird jede Diskussion zum Mobilitätsumstieg sinnlos. Nicht nur die Barrierefreiheit in Bahnhöfen muss gewährleistet sein, sondern auch die „kleine“ Barrierefreiheit beim Einsteigen. Der Rollator ist für ältere Menschen ein Mittel, ihre Mobilität zu sichern. Der Einstieg mit dem Rollator in den Bus aber oft schon ein Problem. Wer Seniorenunfälle mit dem Auto reduzieren möchte, muss aus Sicht des ACE auch Lösungen dafür finden.

Unfallschwerpunkte entschärfen: Viele Unfallschwerpunkte, an denen Unfälle mit Senioren geschehen, sind Unfallschwerpunkte, an denen auch jüngere Verkehrsteilnehmer den Überblick verlieren können. Ein Beispiel: Ein Linksabbiegen auf einer stark befahreneren Straße trifft auf fahrradfahrenden Gegenverkehr, der sich wegen schlechter [Radwegführung hinter parkenden Autos](#) versteckt. Eine Verkehrsplanung für eine älter werdende Gesellschaft muss beginnen, solche unübersichtlichen Stellen systematisch zu entschärfen, beispielsweise durch separate Linksabbiegerspuren mit eigenem Abbiegepeil. In einer Gesellschaft, in der die Menschen immer länger mobil sind, muss die Infrastruktur an die Menschen angepasst werden, anstatt die Schuld an Unfällen allein bei den Menschen zu suchen.

Zusammenfassend

In der älter werdenden Gesellschaft muss die Seniorenmobilität gesamtgesellschaftlich diskutiert werden. Bei dieser Diskussion spielt die Selbstverantwortung der Senioren die entscheidende Rolle. Wie in allen anderen Lebenssituationen müssen sich auch Senioren mit ihrer eigenen Mobilität beschäftigen: Was können sie noch, wo sind beim Autofahren die Grenzen und welche Alternativen gibt es für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Zu dieser Verantwortung gehört lebenslanges Lernen dazu. Es gehört aber auch ein gewisser gesellschaftlicher Zwang dazu, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Coachingfahrten und auch regelmäßige ärztliche Untersuchungen sind ein Baustein. Dabei geht es um eine verpflichtende Beratung und nicht darum, ab wann man den Führerschein abgeben muss. Natürlich wird es hier Fälle geben, in denen der Arzt einschreiten muss. In der Regel schadet die Drohkulisse „Führerschein weg“ jedoch mehr als sie nutzt. Der ACE fordert die Politik auf, Strukturen zu entwickeln, die das lebenslange Mobilitätslernen unterstützen und die verpflichtende Beratungen als gesellschaftliche Aufgabe etablieren, ohne den Einzelnen finanziell zu sehr zu belasten. Da der Ausstieg aus der Automobilität irgendwann – ohne eine feste Altersgrenze zu nennen – erfolgen muss, müssen altersgerechte Mobilitätsalternativen geschaffen werden.

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

ACE-Hintergrundmaterial

Daten und Fakten:

Senioren im Straßenverkehr

- 1. Vorbemerkung**
- 2. Mobilität im Alter**
- 3. Langzeitbetrachtung: Unfallbeteiligung nach Altersklassen**
- 4. Unfälle: Beteiligte und Hauptverursacher**
- 5. Verkehrsoffer**
- 6. Unfallursächliches Fehlverhalten**
- 7. Unfälle nach Verkehrsmitteln**

1. Vorbemerkung

Deutschland wird älter, die Folgen des demografischen Wandels wirken sich auch auf den Straßenverkehr aus. Ältere Verkehrsteilnehmer nehmen zunehmend motorisiert am Verkehr teil. Jeder fünfte Pkw ist auf einen Halter zugelassen, der bereits das Rentenalter erreicht hat. Kraffahrzeuge sichern die Mobilität und die Eigenständigkeit der älteren Generation. In aller Regel handelt es sich um Menschen, die mit großer Verantwortlichkeit am Straßenverkehr teilnehmen. Altersgemäße körperliche Einschränkungen werden nicht durch Ignorieren kompensiert, sondern mit einem Einstellen der Fahrweise auf die neuen Bedingungen. Dazu gehört, dass Fahrten eher auf gewohnten Strecken stattfinden, aber auch ein Vermeiden von Fahrten bei schlechten Bedingungen wie Dunkelheit.

Obwohl Senioren im Straßenverkehr längst zum gewohnten Bild gehören, finden Unfälle, die von älteren Menschen verursacht werden, ein überproportional hohes Echo in den Medien. Ein Blick auf die amtlichen Unfallstatistiken belegt allerdings, dass gerade ältere Fahrer relativ sicher unterwegs sind. Vor allem bei Fahranfängern ausgeprägt vorkommende Fehlverhalten (zum Beispiel Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, die Missachtung des erforderlichen Sicherheitsabstandes) stellen bei älteren Autofahrern eher die Ausnahme dar. Hervorzuheben ist hier besonders die Altersgruppe der 65- bis 75-Jährigen, die sowohl bei der Beteiligung an Unfällen als auch bei den Hauptverursachern Bestwerte für sich in Anspruch nehmen kann.

Anlass zu Besorgnis gibt allerdings die steigende Anzahl von Unfallopfern im hohen Alter. So fällt das Risiko schwerer Verletzungen in den Jahrgängen der 25- bis 40-Jährigen nur halb so hoch aus wie in der Altersklasse 75 plus. Je älter ein Beteiligter an einem Unfall ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, schwer verletzt oder sogar getötet zu werden. Dies gilt besonders für als Fußgänger verunglückte Verkehrsteilnehmer, die 75 Jahre oder älter sind. Das Risiko, bei einem solchen Unfall getötet zu werden, ist mehr als doppelt so hoch wie in anderen Altersklassen.

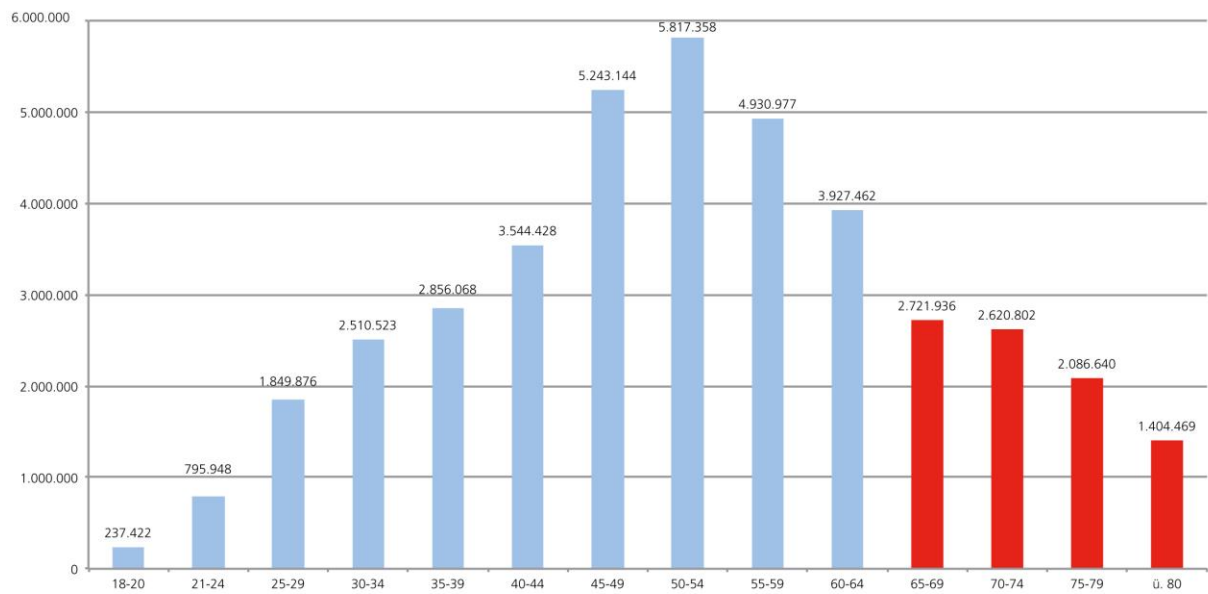
2. Mobilität im Alter

2015 war mehr als jeder fünfte Bundesbürger (21,1 %) 65 Jahre oder älter. Amtlichen Prognosen zufolge wird der Anteil der Generation 65+ in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Für das Jahr 2020 wird mit einem Bevölkerungsanteil der über-65-Jährigen von 23,2 Prozent gerechnet, bis zum Jahr 2050 wird er auf 33,3 Prozent wachsen.

Im Zuge der demografischen Entwicklung steigt ebenfalls der Anteil älterer Mitbürger an, die motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen. 21,8 Prozent aller Pkw sind auf Halter zugelassen, die das 65. Lebensjahr erreicht haben, knapp 3,5 Prozent aller Personenwagen sind auf Halter über 80 Jahre angemeldet. Lag der Anteil der Neuzulassungen auf Halter der Altersgruppe 70+ im Jahr 1990 noch bei 3,1 Prozent, stieg er bis zum Jahr 2010 auf 10,8 Prozent. 2015 lag er bereits bei 12,9 Prozent – jeder achte Neuwagen wurde somit auf einen Halter zugelassen, der 70 Jahre oder älter war.

Der Trend wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Wer heute ein Alter von 65 Jahren erreicht hat, kann von einer statistischen Lebenserwartung von weiteren knapp 21 Jahren ausgehen. Diese Zeit soll, gerade in den ersten Jahren des Ruhestands, möglichst aktiv und mobil verlebt werden. Hinzu kommt, dass Senioren aller Altersstufen immer häufiger im Besitz einer Fahrerlaubnis sind. Vor allem die Zahl der älteren weiblichen Führerscheinbesitzer dürfte in den nächsten Jahren noch weiter ansteigen.

Pkw-Bestand nach Altersgruppen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Datenbasis: Pkw-Halter nach Alter 2015

Grafik: ACE Auto Club Europa

3. Langzeitbetrachtung: Unfallbeteiligung nach Altersklassen

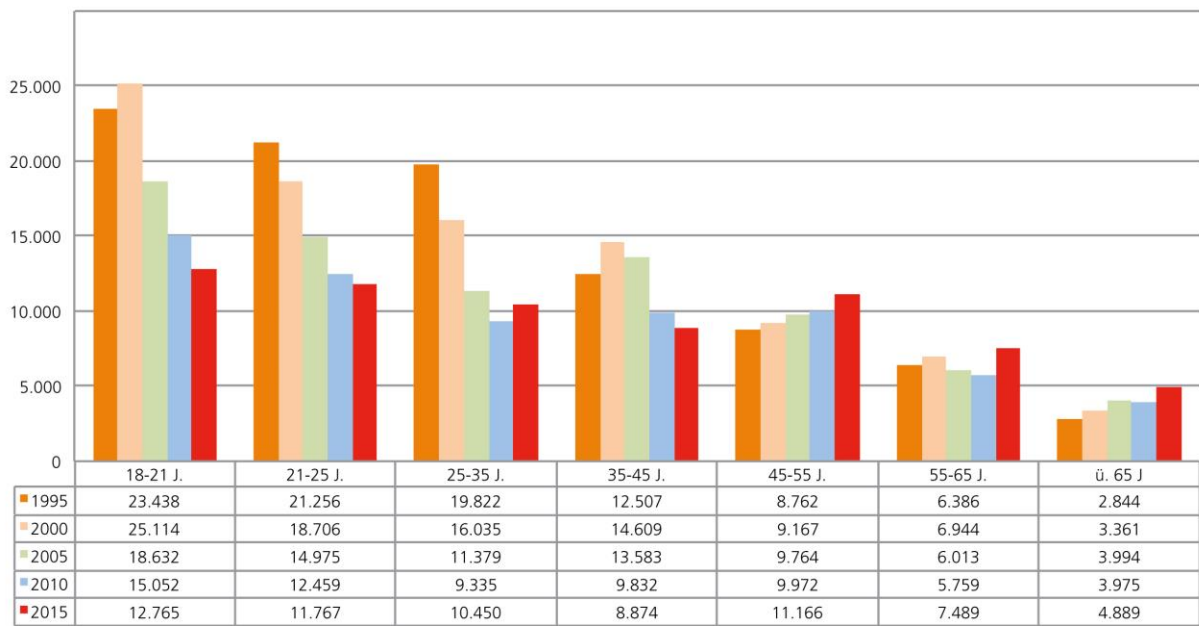
In den vergangenen 20 Jahren (1995 – 2015) ist die Zahl der Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Personenschaden deutlich zurückgegangen. Zwischen 1995 und 2015 sank die Zahl der Unfallbeteiligten von 672.769 um 29,1 Prozent auf 538.494.

Auf Einzeljahrgänge berechnet, machten die 18- bis 21-Jährigen den größten Anteil der Beteiligten aus, gefolgt von der Altersgruppe der 21- bis 25-Jährigen und der 45- bis 55 Jährigen. Verkehrsteilnehmer über 65 Jahren stellten 13,1 Prozent der Unfallbeteiligten und waren somit seltener an Unfällen beteiligt als alle anderen Altersgruppen.

Vor allem in den Altersgruppen zwischen 18 und 35 Jahren ist ein überproportionaler Rückgang zu verzeichnen. In der Altersgruppe zwischen 35 und 45 Jahren entspricht die Minderung der Opferzahlen in etwa der Gesamtentwicklung.

In allen darüber liegenden Altersgruppen ist dagegen eine Zunahme der Unfallbeteiligten festzustellen. So waren 2015 bei den 45- bis 55-Jährigen 27,4 Prozent mehr Menschen an Unfällen beteiligt als noch 1995. Die 55- bis 65-Jährigen waren 17,2 Prozent häufiger an Unfällen beteiligt. Die deutlichste Zunahme war in der Altersklasse ab 65 Jahren festzustellen. Hier stieg die Unfallbeteiligung um fast 72 Prozent.

Unfallbeteiligung nach Altersklassen (1995 – 2015)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

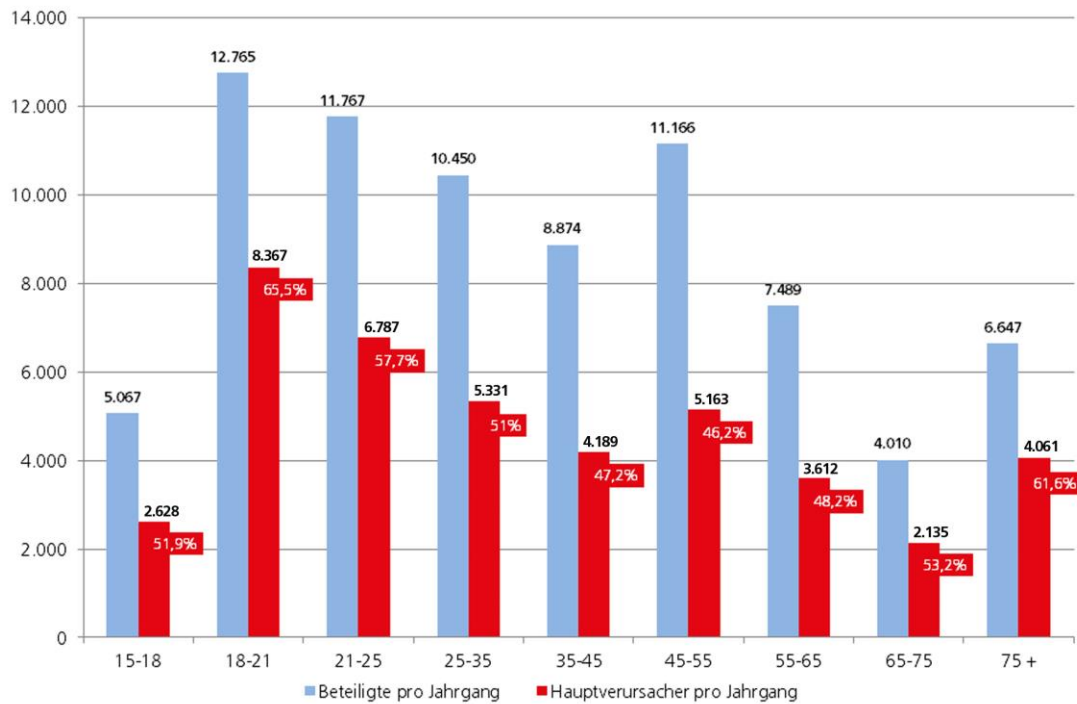
4. Unfälle: Beteiligte und Hauptverursacher

Fahranfänger im Alter zwischen 18 und 21 Jahren stellen – auf die einzelnen Jahrgänge bezogen – den größten Anteil der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden. Mit 38.294 Beteiligungen an schweren Unfällen erwies sich diese Altersgruppe im Jahr 2015 als mit Abstand am auffälligsten. Besorgnis erregt, dass der Anteil der Hauptverursacher von Unfällen in dieser Altersklasse ebenfalls einen Höchstwert erreicht: Zwei von drei Unfällen (65,1 Prozent), an denen Verkehrsteilnehmer dieser Altersklasse beteiligt sind, werden auch von ihnen verursacht.

Ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt liegt die Hauptverursacherquote der über 75-Jährigen. 61,1 Prozent markieren den zweitschlechtesten Wert hinter den jungen Fahrern. Berücksichtigt werden muss, dass es an diesem Punkt nur um die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden geht, nicht aber um die Unfallfolgen.

Nur drei Altersklassen können für sich in Anspruch nehmen, in relativ geringer Anzahl schuldhaft an schweren Unfällen beteiligt zu sein. Bestwerte erzielen die 45- bis 55-Jährigen (46,2 Prozent), gefolgt von den 35- bis 45-Jährigen (47,2 Prozent) und den 55- bis 65-Jährigen (48,2 Prozent).

Anteil der Hauptverursacher an Unfallbeteiligten



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

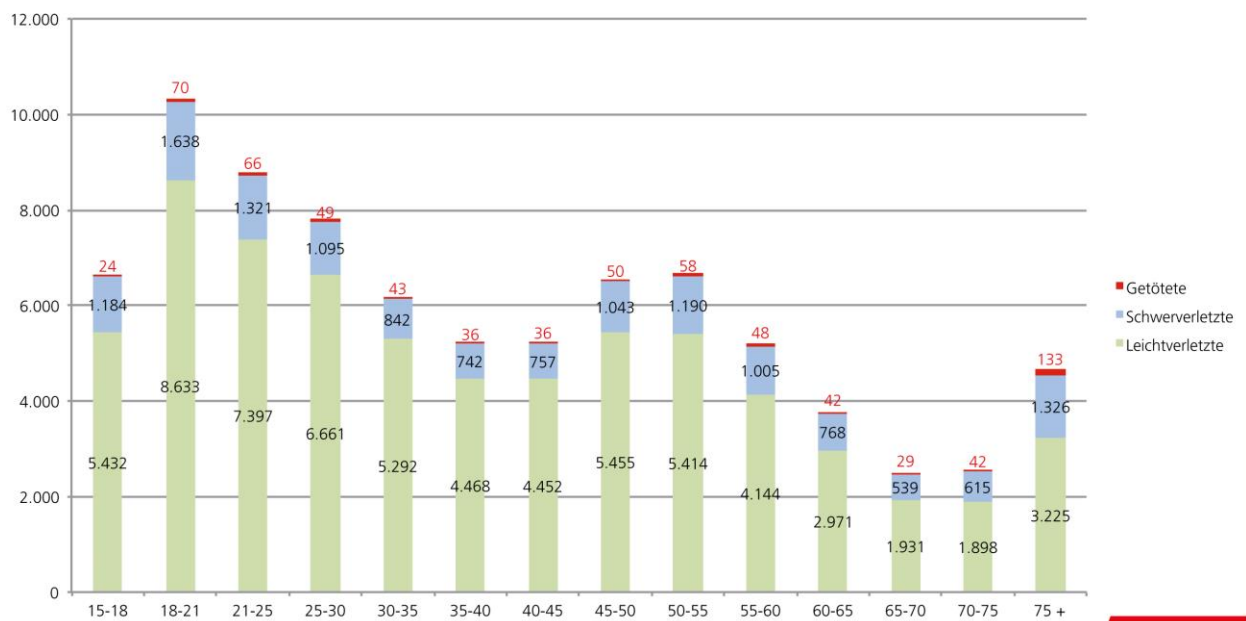
5. Verkehrsofper

Pro Jahrgang verunglücken Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 21 Jahren etwa zweieinhalb Mal so häufig wie Angehörige der Altersklasse ab 75 Jahren. Fahranfänger stellen, auf die einzelnen Jahrgänge berechnet, den größten Anteil der Schwer- und Leichtverletzten. Dagegen sind Beteiligte im Alter zwischen 65 und 75 Jahren relativ selten an schweren Unfällen beteiligt.

Starke Unterschiede ergeben sich jedoch bei näherer Betrachtung der Unfallfolgen. Nur 0,6 Prozent der 25- bis 30- Jährigen Unfallopfer erleiden tödliche Verletzungen. In allen weiteren Altersgruppen zwischen 18 und 45 Jahren liegt die Sterblichkeitsquote bei 0,7 Prozent. Dagegen kommen 2,8 Prozent der Unfallbeteiligten über 75-Jährigen ums Leben.

Auch das Risiko schwerer Verletzung fällt in den Jahrgängen der 25- bis 40-Jährigen nur halb so hoch aus wie in der Altersklasse 75 plus. Je älter ein Beteiligter an einem Unfall ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, schwer verletzt oder sogar getötet zu werden.

Verkehrsoffer nach Altersklassen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

6. Unfallursächliches Fehlverhalten

Die Ursachen, warum ein Unfall passiert, sind offenbar stark vom Alter der Verursacher geprägt. Pro Jahrgang verursachen 18- bis 21-Jährige viermal so viele Unfälle wie Angehörige der Altersklasse zwischen 65 und 75 Jahren. Auffallend ist allerdings eine Zunahme der Fehlverhalten bei den über 75-Jährigen, die knapp über dem Niveau der 55- bis 65-Jährigen liegen.

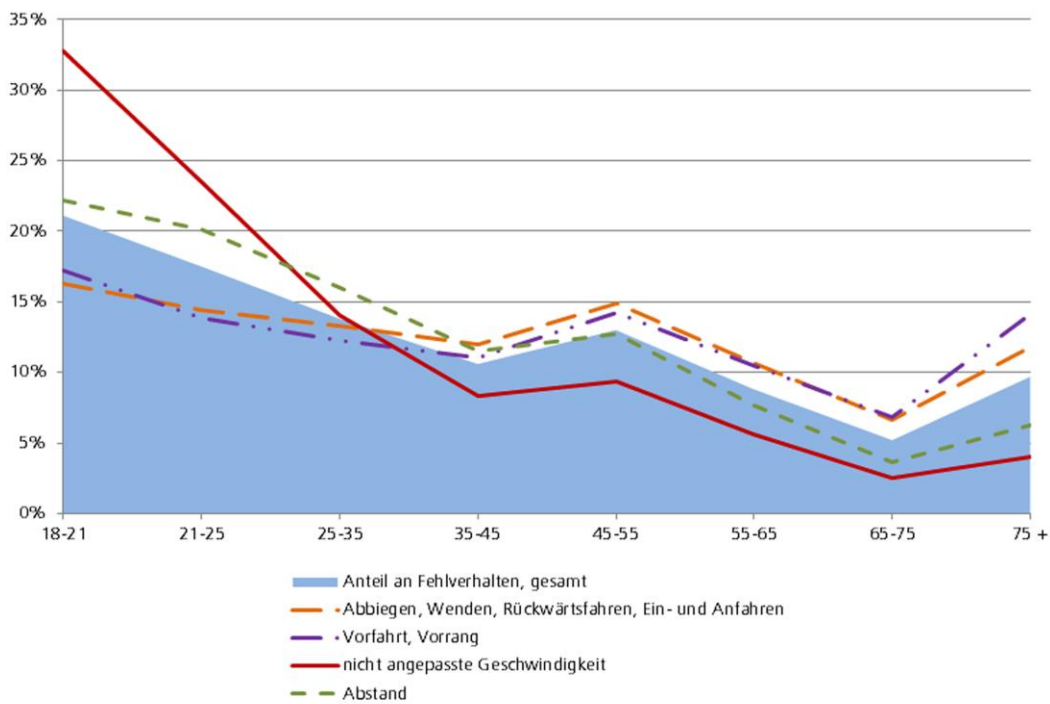
Nicht angepasste Geschwindigkeit ist die häufigste Unfallursache bei Unfällen in den Altersklassen 18 bis 21 Jahre (32,8 %), 21 bis 25 Jahre (23,5 %) und 25 bis 35 Jahre (14 %). Nur bei 2,5 Prozent der 65- bis 75-Jährigen war zu hohes Tempo unfallursächlich, bei den über 75-Jährigen betrug die Quote vier Prozent.

Falsches Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren wird ebenfalls besonders häufig bei Fahrern zwischen 18 und 21 Jahren (16,3%) sowie zwischen 45 und 55 Jahren (14,9 %) ermittelt. Bei den über 75-Jährigen liegt dieses Fehlverhalten bei einem Anteil von 11,8 Prozent, die 65- bis 75 Jährigen fallen hier mit einem Anteil von 66 Prozent am wenigsten auf.

Auch bei der Unfallursache des zu geringen Abstands liegen die 18- bis 21-Jährigen mit 22,2 Prozent vorne, dicht gefolgt von den 21- bis 25-Jährigen. Während auch hier die 65- bis 75-Jährigen mit 3,6 Prozent Anteil pro Jahrgang Bestwerte für sich beanspruchen dürfen, nimmt bei den über 75-Jährigen mangelnder Sicherheitsabstand mit einem Anteil von 6,3 Prozent wieder zu.

Bei den Vorfahrtverletzungen liegen die Fahranfänger mit 17,2 Prozent wiederum an der Spitze. Bemerkenswert ist der erneut sehr geringe Anteil in der Altersklasse zwischen 65 und 75 Jahren.

Unfallursachen nach Altersklassen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

7. Unfälle nach Verkehrsmitteln

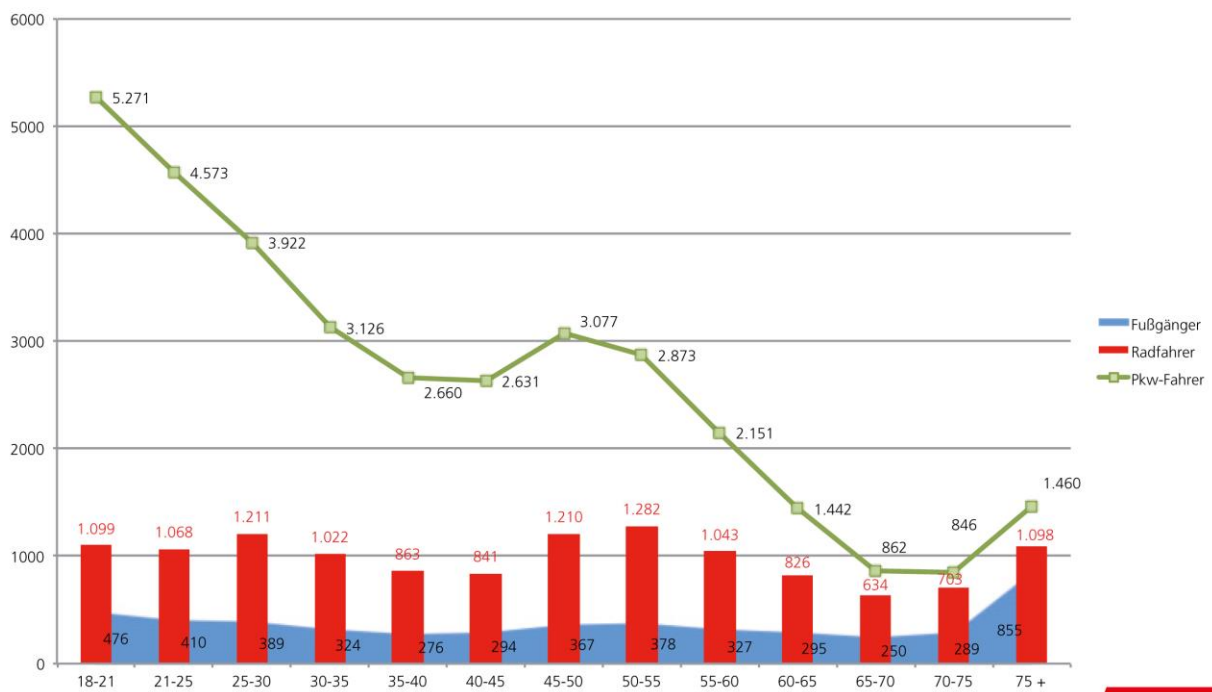
Der Hauptteil aller Verkehrsofper kommt durch Unfälle mit dem Pkw zu Schaden. Mit einem Durchschnitt von 2.570 Opfern pro Jahrgang liegt die Zahl der Verkehrsofper bei Pkw-Fahrern etwa 2,5 mal höher als die der Radfahrer (durchschnittlich 988 Opfer pro Jahrgang) und rund sieben Mal höher als die der Fußgänger (d = 375).

Unverhältnismäßig häufig vertreten sind Pkw-Fahrer im Alter von 18 bis 21 Jahren mit 5.271 Verkehrsofpern pro Einzeljahrgang im Jahr 2015. Die geringste Zahl von Verkehrsofpern mit 846 wurde in diesem Jahr bei den 70- bis 75-Jährigen Pkw-Fahrern registriert.

Bei den Fahrradfahrern ist die Gruppe der 65- bis 70-Jährigen mit den geringsten Opferzahlen vertreten. Die meisten Verkehrsofper werden allerdings nicht in den Altersklassen jüngerer Verkehrsteilnehmer gezählt, sondern im so genannten "gesunden Mittelalter": An der Spitze liegen die 50- bis 55-Jährigen mit 1.282 Verkehrsofpern pro Einzeljahrgang, gefolgt von den 25- bis 30-Jährigen (1.211) und den 45- bis 50-Jährigen (1.210).

Wiederum die geringsten Werte erreichen die 65- bis 70-Jährigen bei der Unfallbeteiligung als Fußgänger (250). Auffallend ist dagegen die hohe Opferzahl bei den über 75-Jährigen (855).

Verkehrsoffer nach Einzeljahrgängen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK IV: Sicherheit des Radverkehrs

Sicherer Radverkehr braucht Neuverteilung des Straßenraums

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – Lastenrad, Pedelec-Leihrad oder klassisches Holland-Rad: In den vergangenen Jahren erlebt das Fahrrad einen wahren Boom. Die Radfahrer merken das vor allem an überfüllten Radwegen und schlechter Verkehrsführung. Denn der Ausbau des Radnetzes kommt nur schleppend voran – insbesondere in den Städten. Um die Sicherheit der Radfahrer zu verbessern, fordert der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, den Radverkehr zu fördern und die Verkehrsführung so auszubauen, dass sie sicheres und schnelles Radfahren erlaubt. Dabei müssen aus Sicht des ACE Konflikte im Straßenverkehr vermieden werden, beispielsweise zwischen Autofahrern, Fußgängern und Radfahrern. „Sicherer wird der innerstädtische Straßenverkehr nur dann, wenn den schwächeren Verkehrsteilnehmern mehr Platz zugesprochen wird. Dafür ist zwangsläufig eine Neuverteilung des Straßenraums notwendig. Wir wissen, dass dies auch zu Lasten des Autos gehen wird. Das lässt sich nicht vermeiden, ist aber wichtig für eine moderne und nachhaltige Stadtmobilität“, so Matthias Knobloch, Abteilungsleiter Verkehrspolitik beim ACE.

Aufgabe der Verkehrsinfrastruktur ist es, den Verkehr sicher und effizient abzuwickeln. Dabei bildet der Verkehr die Mobilitätsbedürfnisse ab. Ändern sich diese Bedürfnisse, muss sich auch die Verkehrsinfrastruktur ändern. Damit ist klar: Erhöht sich in Innenstädten der Anteil des Fahrradverkehrs, weil immer mehr Menschen mit dem Fahrrad mobil sein wollen, muss die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden.

„Unangenehm ist jedoch die andere Seite der Diskussion“, so Knobloch weiter. „Der Verkehrsraum in der Stadt ist beschränkt und ein mehr für den einen Verkehrsträger bedeutet automatisch ein weniger für andere Verkehrsträger. Zugespitzt: Mehr Fahrradwege gehen zu Lasten von Fahrspuren und Autoparkplätzen.“

Auch als Autoclub muss man feststellen, dass die Verkehrsplanung in Städten das Auto bevorzugt hat. Aus heutiger Sicht möglicherweise bedenklich, aus damaliger Sicht naheliegend: Wenn bei den meisten Menschen das Auto im Mittelpunkt der Mobilität stand und Radverkehr keine Rolle spielte, plant man auch keine Radinfrastruktur.

Eine pragmatische Sichtweise ist auch heute angebracht: Bei der Gestaltung des Verkehrs für morgen muss einerseits die planerische Vergangenheit kritisch einbezogen werden. Auf der anderen Seite muss auch gesehen werden, was für ein Verkehr in den Städten gewünscht wird. Die Infrastruktur muss dann so gestaltet werden, dass sich der Verkehr entsprechend entwickelt.

„Eines haben wir aus der Vergangenheit gelernt: Eine Planung, die den Fuß- und Radverkehr an den Rand gedrängt hat, ist keine Begründung dafür, dass das Fahrrad heute „zurückschlägt“ und der Autoverkehr diskriminiert wird. Ein gegenseitiges Ausspielen der Verkehrsträger ist falsch, gerade im Stadtverkehr ist eine gleichberechtigte Planung notwendig“, so Knobloch weiter.

Das Leitbild der autogerechten Stadt wurde in der Vergangenheit von vielen akzeptiert. Heute gibt es neue Leitbilder: Gesellschaftlich gewollt und politisch festgelegt sind zukünftig Städte, in denen der Verkehr leise, sauber und klimafreundlich sein soll. Damit ist aber auch festgelegt, dass Fußgänger, Radfahrer, Busse und Bahnen eine größere Rolle spielen müssen. Diese neuen Leitbilder brauchen einen Bruch im Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur. „Da radikale Brüche in der Umsetzung schwierig sind, braucht es aber zumindest neue konsequente Ansätze“, sagt Knobloch.

Im Arbeitskreis muss pragmatisch diskutiert werden: Wenn Menschen heute anders mobil sind, muss der Verkehrsraum in den Städten neu verteilt werden. Das steht im Einklang mit gesellschaftspolitischen Zielen zur Stadtentwicklung, die nur durch eine nachhaltige Mobilität erreichbar sind. Der neue Stadtverkehr lebt von einer kooperativen Planung und nicht von neuen Verkehrskonkurrenzen.

Diskussion um den „Rüpelradler“ ist falsch

Was nicht passieren darf, ist, erneut in eine Diskussion um den „Rüpelradler“ zu verfallen. „Der Radfahrer ist, genau wie jeder andere Verkehrsteilnehmer, generell weder Held noch Rowdy. Es gibt Menschen, die – egal ob zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto – rücksichtsvoll unterwegs sind. Und es gibt die, die zum Rowdyhaften neigen. Diese Diskussion bringt niemanden weiter“, kritisiert Knobloch. Was dagegen festzustellen sei, ist eine über alle Verkehrsträger schlechter werdende Verkehrsmoral in Deutschland.

Aus Sicht des ACE sollte im Arbeitskreis die Diskussion um die sinkende Verkehrsmoral jedoch strikt getrennt werden von der Diskussion um ein regelwidriges Verhalten und dessen Ursachen. Als Beispiel nennt der ACE Fahrbahnverengungen, an denen plötzlich eine Radspur verschwindet. Dass an solchen Stellen Radfahrer auf den Fußweg ausweichen, sei zwar illegal – gleichzeitig aber auch verständlich. „Wenn der Fußweg breit genug und wenig genutzt wird, kann das funktionieren. Ist das nicht der Fall, gab es vorher einen Konflikt zwischen Auto und Fahrrad und danach einen Konflikt zwischen Fahrrad und Fußgänger, geholfen ist dann niemandem“, so Knobloch.

Diese „illegale Selbsthilfe“ von Radfahren sei oft ein Zeichen dafür, dass die Infrastruktur für das Fahrrad nicht stimme. „Unsinnige Regelungen“ und Verkehrsführungen, die von einer autogerechten Planung stammen, können für eine nachhaltige Mobilität „unsinnig“ sein. Diese Regeln zu ignorieren, sei jedoch keine Lösung. Deshalb sei es geboten, sich mit diesen Konfliktfeldern zu beschäftigen.

Stadt- und Verkehrsplaner müssen erkennen, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel umso mehr genutzt wird, wenn es für die Menschen Vorteile bietet: „Die Radverkehrsführung für das Fahrrad muss es ermöglichen, auf innerstädtischen kurzen Strecken schneller zu sein, als das Auto“, fordert Knobloch. Gerade die Erfahrungen aus der Fahrradhauptstadt Kopenhagen würden zeigen, dass weniger Gesundheits- und Umweltaspekte des Fahrrads für die Nutzer entscheidend seien, sondern die reibungslose Funktion im Alltag. „Diese Planungsphilosophie muss zu einer Fahrradinfrastruktur führen, die sicher ist und bei der die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern minimiert werden“, sagt Knobloch.

Was aus Sicht des ACE vor dem Hintergrund der Konfliktvermeidung nicht geht:

- **Grünen Pfeil für Radfahrer unreflektiert einführen:** Grundsätzlich spricht nichts gegen einen so genannten „Grünen Pfeil“ für Radfahrer, der an unproblematischen Kreuzungen das Rechtsabbiegen ermöglicht. Bei entsprechender Gestaltung wird die Unfallgefahr gering sein. Klar muss aber sein, dass die Erleichterung für Radfahrer einhergeht mit einer Gefährdung der Fußgänger, die zeitgleich auch grün haben. Ein grüner Pfeil für Radfahrer bei Kreuzungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen geht aus Sicht des ACE nicht.
- **„Falsche Anordnung“ von Radspuren bei hohem Radverkehrsaufkommen:** Die Geradeausspur für Radfahrer läuft so, dass der rechtsabbiegende Autofahrer den geradeausfahrenden Radverkehr kreuzen muss. Das kann bei wenig Radverkehr funktionieren. Bei hohem Radverkehrsaufkommen sind Konflikte und Unfälle vorprogrammiert. Sie können auch durch ausgeklügelte Ampelschaltungen nicht gelöst werden. Einzige vernünftige Lösung: Die Geradeausspur für Radfahrer links neben den Rechtsabbieger anordnen, allerdings wird dafür mehr Platz im Straßenraum benötigt.
- **Radwegführungen, die sich hinter parkenden Autos verstecken.** Sowohl beim Rechtsabbiegen, als auch beim Linksabbiegen durch den Gegenverkehr sind Unfälle programmiert, wenn der Radfahrer für den abbiegenden Pkw oder, noch gefährlicher, für Lkw nicht sichtbar ist. Die zunehmende Dichte des Radverkehrs und auch der schneller werdende Radverkehr durch tendenziell mehr Pedelecs verschärfen diese Probleme noch. Aber auch hier gilt: Gute Lösungen brauchen einen Umbau der Infrastruktur, denn technische Lösungen zum Erkennen des Radverkehrs können helfen, werden aber das Problem allein nicht lösen.

Die Beispiele zeigen exemplarisch: Der Radverkehr darf nicht an den Rand gedrängt werden, sondern das Fahrrad ist im Stadtverkehr ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel, dass mehr Platz als bisher benötigt, um eine sichere Verkehrsführung zu erreichen. Gleichberechtigt heißt aber auch, dass mehr Radverkehr nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen darf.

Fazit: Nachhaltiger Verkehr und damit auch das Fahrrad sind unverzichtbarer Bestandteil einer modernen und nachhaltigen Stadtmobilität. Um das Fahrradfahren voranzubringen, braucht es eine Verkehrsführung, die sicheres und schnelles Radfahren erlaubt. Dabei müssen Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und dem Fahrrad ebenso vermieden werden, wie zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern. Eine neue Verkehrsführung des Radverkehrs braucht zwangsläufig eine Neuverteilung des Straßenraums. Sie wird zwangsläufig zu Lasten des Autos gehen. Aus Sicht des ACE ist das keine Ideologie, sondern eine logische Folge eines neuen Mobilitätsverhaltens.

Unabhängig davon: Verkehrsdisziplin und ihre Überwachung mit Augenmaß muss es für alle Verkehrsteilnehmer geben. Beim Radverkehr gibt es gerade bei der Überwachung aus Sicht des ACE noch Nachholbedarf. Dabei müssen „unsinnige“ Regelungen sicher angepasst und modernisiert werden. Die modernisierten Regeln müssen aber dann auch eingehalten werden, ein „Wild-West“ für Radfahrer kann es ebenso wenig geben wie für Autofahrer. Dabei geht es nicht um eine Kriminalisierung aller Radfahrer, die ohne Licht unterwegs sind, sondern um ein klares Zeichen dafür, dass Gleichberechtigung im Straßenverkehr auch bedeutet, dass sich alle an gemeinsam gefundene Regeln halten.

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

ACE-Hintergrundmaterial

Daten und Fakten:

Radfahrer

- 1. Vorbemerkung**
- 2. Unfallbeteiligung von Radfahrern**
- 3. Verunglückte Fahrrad- und Pedelecfahrer**
- 4. Regionalzahlen: Verunglückte Radfahrer pro 10.000 Einwohner**
- 5. Fahrradunfälle: Unfallverursacher nach Alter und Geschlecht**
- 6. Unfallursächliches Fehlverhalten von Fahrradfahrern**
- 7. Alkohol**

1. Vorbemerkung

Fahrräder haben längst ihr negatives Image als billiges Fortbewegungsmittel für jene abgelegt, die sich kein Auto leisten können. Wurde der Fahrradbestand im Jahr 1991 noch mit 64,2 Millionen angegeben, lag er im Jahr 2015 bei etwa 72 Millionen Stück. In 80 Prozent aller Haushalte bundesweit ist mindestens ein Rad vorhanden. Rund 2,5 Millionen Räder in Deutschland sind mit einer Elektrounterstützung ausgestattet, die erst bei Tempo 25 km/h deaktiviert wird. Diese Pedelecs erfreuen sich vor allem bei Käufern eines neuen Zweirads ausgesprochener Beliebtheit – von den 4,35 Millionen neuen Fahrrädern, die 2015 in Deutschland verkauft wurden, verfügte jedes achte über eine elektrische Unterstützung.

Während die Beteiligung von Radfahrern an schweren Unfällen eher witterungsbedingten Schwankungen unterliegt, reduzierte sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radler zwischen 1991 und 2015 um etwa 59 Prozent. Während Kinder im Alter ab zehn Jahren überproportional häufig zu den Verunglückten gehören, sind Radfahrer im Alter von 60 Jahren und mehr seltener an schweren Unfällen beteiligt. Bei den Pedelecunfällen zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg der Verunglücktenzahlen bei steigendem Alter.

Bezogen auf die Einwohnerzahl verunglücken Radfahrer in den norddeutschen Fahrradregionen und in den Stadtstaaten deutlich öfter als in Bundesländern, die durch Mittelgebirge geprägt sind. Den größten Anteil verunglückter Radler weist Bremen auf, gefolgt von Berlin und Mecklenburg-Vorpommern. Das Risiko, mit dem Rad zu verunglücken ist in Bremen etwa fünf Mal so hoch wie in Hessen.

Nur 42,3 der beteiligten Radler haben 2015 durch eigenes Fehlverhalten einen Unfall verursacht. Besondere Umsicht kann den Rad fahrenden Frauen bescheinigt werden – nur jede dritte Radfahrerin (37 %) war für den erlittenen Unfall verantwortlich.

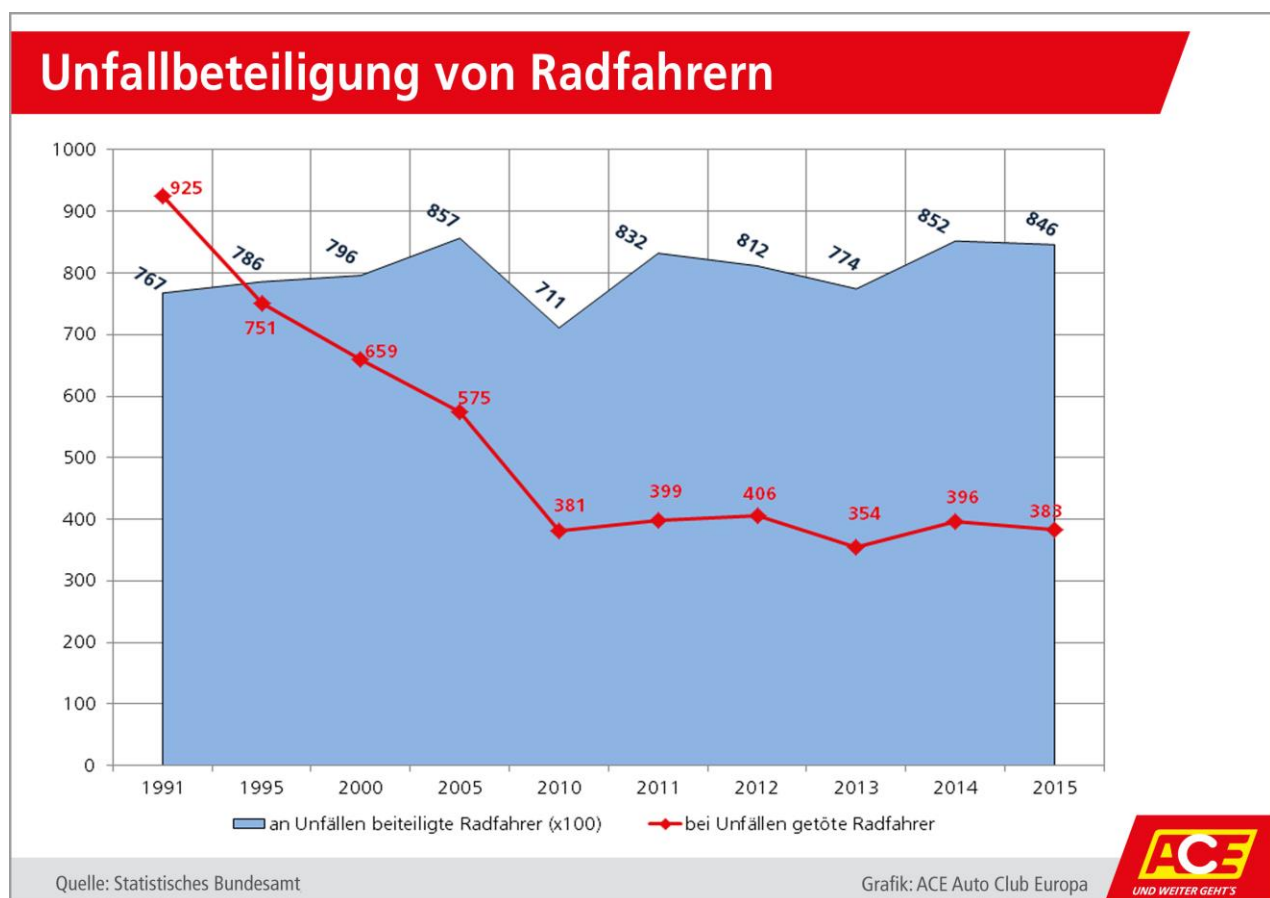
An der Spitze der unfallursächlichen Fehlverhalten von Radfahrern steht die Benutzung der falschen Fahrbahn oder Richtungsfahrbahn. An zweiter Stelle folgt die Unfallursache „nicht angemessenes Tempo“. Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr machten die dritthäufigste Unfallursache von Radfahrern aus. Auf dem vierten Rang folgt Alkohol am Lenker.

Jeder vierte alkoholisierte Unfallbeteiligte war 2015 mit einem Fahrrad unterwegs. Der Anteil von Radfahrern an Alkoholunfällen lag anteilmäßig mehr als doppelt so hoch wie bei den Autofahrern. Im Vergleich zu Pkw-Fahrern wurden bei verunfallten Radfahrern wesentlich höhere Blutalkoholkonzentrationen festgestellt.

2. Unfallbeteiligung von Radfahrern

Im Jahr 1991 wurde der Fahrradbestand in Deutschland mit 64,2 Millionen angegeben, im Jahr 2015 lag er bei etwa 72 Millionen Stück. In 80 Prozent aller Haushalte bundesweit ist mindestens ein Rad vorhanden. Die reine Anzahl von Fahrrädern ist jedoch kein ausschlaggebender Faktor für die Beteiligung von Radfahrern an Verkehrsunfällen. 1991 waren 76.746 Radfahrer an schweren Verkehrsunfällen beteiligt, 2005 waren es 85.666. Fünf Jahre später reduzierte sich die Zahl der Unfallbeteiligten auf 71.103, 2015 lag sie wieder bei 84.616. Allein zwischen einzelnen Jahren schwanken die Zahlen um bis zu etwa 12.000 Beteiligten.

Fest steht allerdings, dass die Gefahr, als Fahrradfahrer im Straßenverkehr getötet zu werden, deutlich abgenommen hat. Lag die Zahl der getöteten Radfahrer im Jahr 1991 noch bei 925, bewegt sie sich seit Beginn der 2010er-Jahre zwischen rund 350 und etwa 400. 2015 starben 383 Nutzer eines Fahrrads im Verkehr, was einer Reduzierung um knapp 59 Prozent gleichkommt.

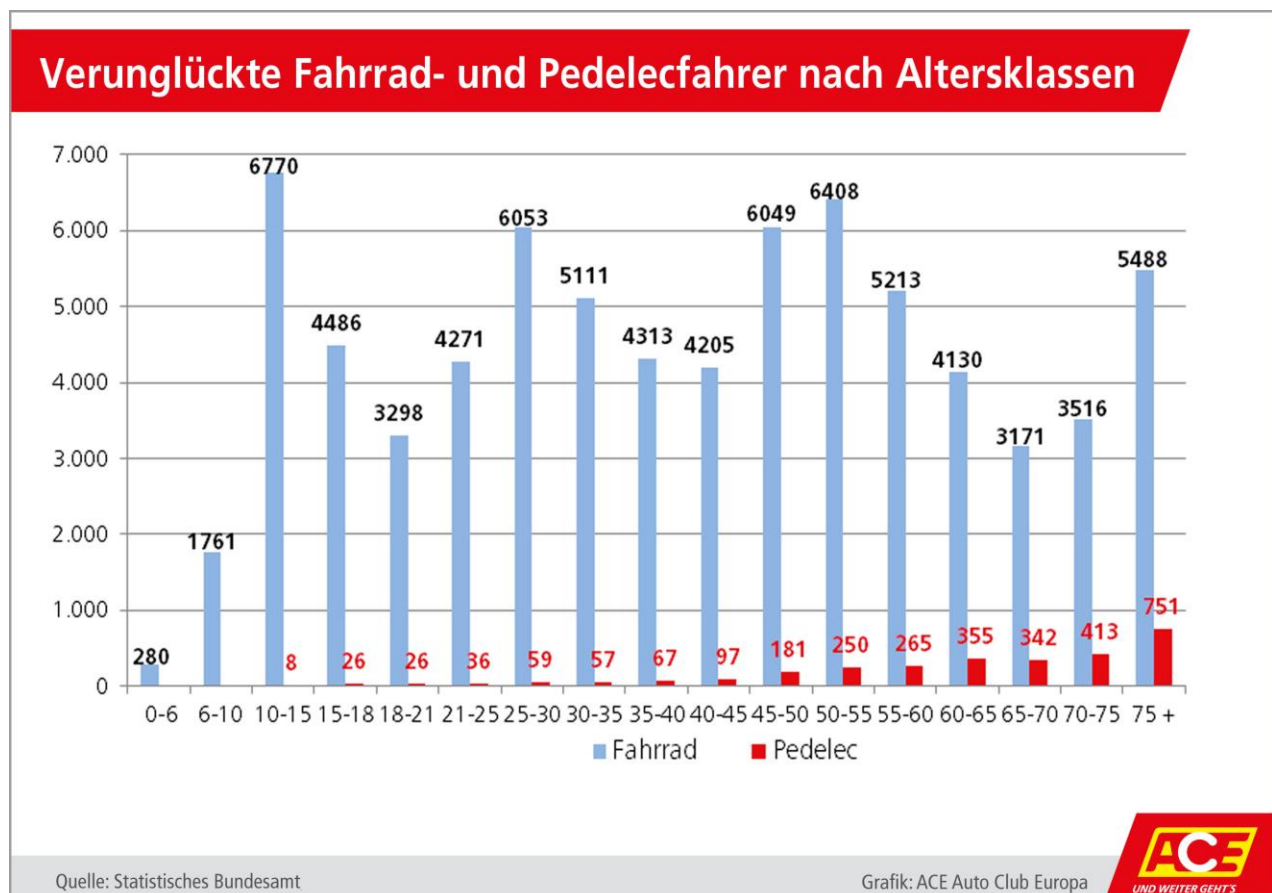


3. Verunglückte Fahrrad- und Pedelecfahrer

Fahrrad wird in jedem Alter gefahren, doch nicht jede Altersklasse ist gleich stark in Unfälle involviert. Die höchste Anzahl von Verunglückten war 2015 in der Gruppe der zehn- bis 15-Jährigen zu beklagen. Insgesamt verunglückten 6.770 Schüler dieses Alters mit dem Rad. Auffällig hoch war die Verunglücktenzahl zudem bei den 50- bis 55-jährigen Radfahrern (6.408), dicht gefolgt von den 25- bis 30-Jährigen (6.053) und den 45- bis 50-Jährigen (6.049).

Vergleichsweise selten verunglückten Radfahrer zwischen 65 und 70 (3.171), 70 und 75 Jahren (3.516) sowie 60 und 65 Jahren (4.130).

Der Anteil von Pedelecs am Fahrradbestand liegt bei etwa 3,5 Prozent. Im Unfallgeschehen sind die Fahrer von elektrisch unterstützten Rädern mit einem Anteil von 3,9 Prozent leicht überrepräsentiert. Im Gegensatz zu den rein muskelbetriebenen Fahrrädern ist bei den Verunglücktenzahlen der Pedelec-Nutzer ein nahezu steter Anstieg bei ansteigendem Alter zu beobachten. Als besonders auffällig erwiesen sich die Altersgruppen über 70 Jahren.



4. Regionalzahlen: Verunglückte Radfahrer pro 100.000 Einwohner

84.616 Radfahrer waren im Jahr 2015 an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung der über 6-Jährigen verunglückten in diesem Zeitraum bundesweit 110 Radfahrer pro 100.000 Einwohner. In den traditionellen Fahrradhochburgen im Norden Deutschlands sowie in den Stadtstaaten fielen die Werte allerdings deutlich schlechter aus.

So waren in Bremen 249 verunglückte Radfahrer pro 100.000 Einwohner zu beklagen, was einem unrühmlichen Spitzenwert gleichkommt. In Berlin lag der Wert bei 179 pro 100.000, Mecklenburg-Vorpommern rangiert mit einer Opferquote von 177 nur knapp dahinter. Deutlich über dem bundesdeutschen Mittelwert lagen auch Schleswig-Holstein (160) und Hamburg (157).

Die geringste Anzahl verunglückter Radfahrer wurde in Hessen festgestellt. Hier kamen 50 von 100.000 Einwohnern des Bundeslandes auf dem Rad zu Schaden. Sehr gute Werte sind auch in Thüringen (67/100.000) und Rheinland-Pfalz (70/100.000) zu verzeichnen.

Bundesland	verunglückte Radfahrer pro 100.000 Einwohner
Bremen	249
Berlin	179
Mecklenburg-Vorpommern	177
Schleswig-Holstein	160
Hamburg	157
Niedersachsen	130
Bayern	126
Brandenburg	117
Deutschland	110
Sachsen	109
Sachsen-Anhalt	106
Nordrhein-Westfalen	101
Baden-Württemberg	90
Saarland	87
Rheinland-Pfalz	70
Thüringen	67
Hessen	50
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2016	

5. Fahrradunfälle: Unfallverursacher nach Alter und Geschlecht

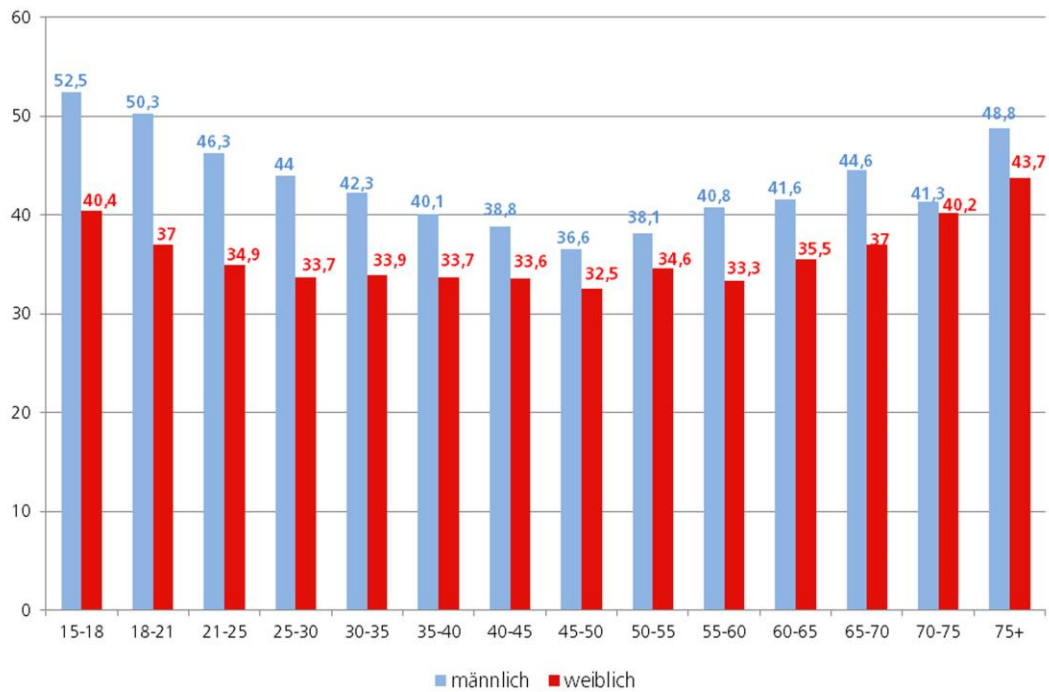
Kommt es zu einem Unfall sind Fahrradfahrer zu 57,7 Prozent schuldlos daran beteiligt. Nur 42,3 Prozent der beteiligten Radler waren 2015 für den erlittenen Unfall verantwortlich. Damit belegen Radfahrer nach Fußgängern (26,1%) und Bussen (42,2%) den drittbesten Wert der statistischen Auswertung.

Eindeutig zeigen sich allerdings Unterschiede, wenn Alter und Geschlecht der verunglückten Fahrradnutzer differenziert werden. Während 44,7 Prozent der männlichen Radfahrer schuldhaft in einen Unfall verwickelt wurden, waren es bei den weiblichen Radlern sogar nur 37 Prozent.

Überproportional häufig wurde ein unfallursächliches Fehlverhalten bei männlichen Radlern der Altersgruppen der 15- bis 18-Jährigen festgestellt (52,5 %). Die Gruppe der 18- bis 21-Jährigen machte mit 50,3 Prozent ebenfalls den größeren Anteil der Hauptverursacher aus.

Am seltensten wurden bei den Männern die 40- bis 55-Jährigen Fahrradnutzer als Hauptverursacher identifiziert. In allen Altersklassen zwischen 21 und 65 Jahren wurde den an schweren Fahrradunfällen beteiligten Frauen nur zu knapp über einem Drittel ein schuldhaftes Verhalten vorgeworfen. Bei Männern und Frauen gleichermaßen wurde der Altersgruppe der 45- bis 50-Jährigen am seltensten die Schuld an einem Unfall gegeben.

Unfallverursacher nach Alter und Geschlecht (in%)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

6. Unfallursächliches Fehlverhalten von Fahrradfahrern

Bei schweren Unfällen ermittelte die Polizei im Rahmen der Unfallaufnahme, inwieweit eine Schuld oder Teilschuld des beteiligten Fahrradfahrers festgestellt werden kann. Dabei können in der Unfallanzeige neben bis zu zwei allgemeinen Ursachen, wie Straßenverhältnissen und Hindernissen, auch bis zu drei Angaben zu personenbezogenem Fehlverhalten eingetragen werden. Insgesamt wurden 2015 bei Unfällen mit Personenschaden 51.529 unfallursächlicher Fehlverhalten von Radfahrern ermittelt.

Mit 17,1 Prozent steht die Benutzung der falschen Fahrbahn an der Spitze der häufigsten Vergehen von verunfallten Radfahrern. Eingeschlossen ist hier die Nutzung der falschen Richtungsfahrbahn.

Dass auch Radler zu schnell unterwegs sein können, belegt die hohe Zahl von Verunglückten, die mit nicht angemessenem Tempo unterwegs waren (7,6%).

Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr machten die dritthäufigste Unfallursache von Radfahrern aus. Auf dem vierten Rang folgt Alkohol am Lenker.

Unfallursächliches Fehlverhalten von Radfahrern			
	Fehlverhalten	Anzahl	in %
1	Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	8.826	17,1
2	Geschwindigkeit	3.900	7,6
3	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	3.569	6,9
4	Alkohol	3.074	6,0
5	Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2.540	4,9
6	Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	2.009	3,9
7	Fehler beim Abbiegen	1.752	3,4
8	Abstand	1.717	3,3
9	Nichtbeachten der Regel "rechts vor links"	1.484	2,9
10	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	1.442	2,8
11	Überholen	1.261	2,4
12	Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	1.183	2,3
	Datenbasis: Statistisches Bundesamt		

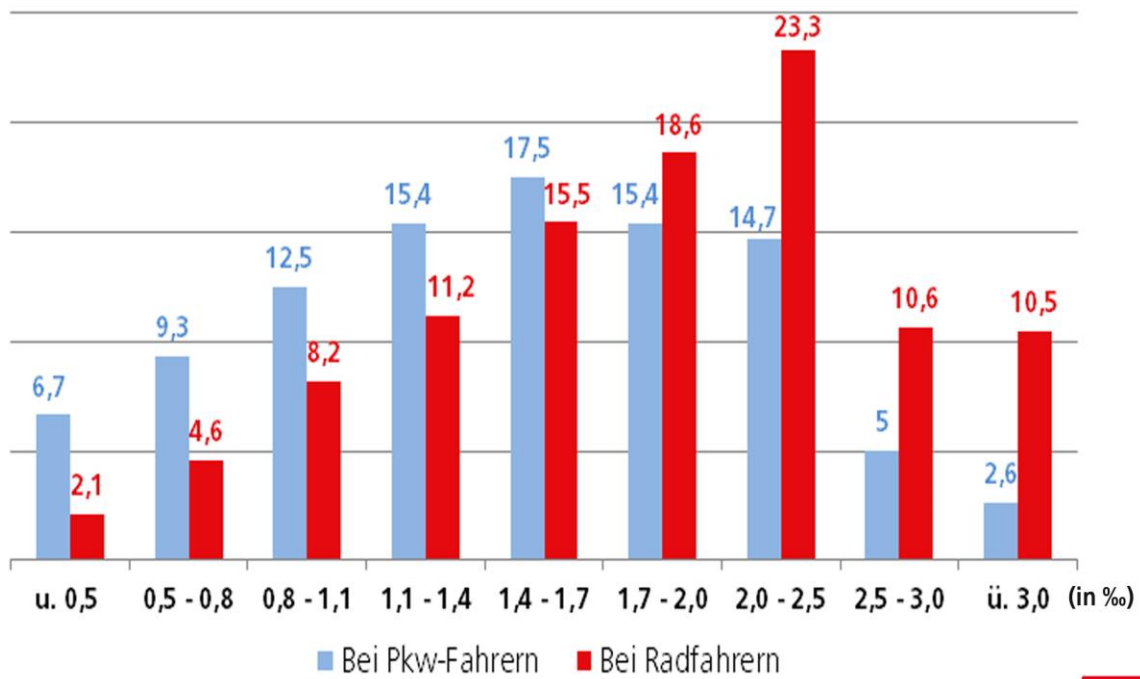
7. Alkohol

Alkohol rangiert als Unfallursache an vierter Stelle der unfallursächlichen Fehlverhalten von Radfahrern bei Unfällen mit Personenschaden. Gemessen an allen verunfallten Verkehrsteilnehmern machen Fahrradfahrer jedoch einen Anteil von mehr als 25 Prozent aus (25,7%). Waren im Jahr 2015 von 1.000 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw-Fahrern zwei Prozent alkoholisiert, lag der Anteil von Radfahrern mit 4,1 Prozent mehr als doppelt so hoch.

Sind Auto- oder Fahrradfahrer in einen Unfall verwickelt, zeigen sich Unterschiede: Während Autofahrer dann vor allem bis zu 1,7 Promille im Blut haben, haben die meisten Radfahrer 2 – 2,5 Promille intus. (siehe Grafik)

Zu beachten ist, dass die polizeilich aufgenommenen Unfälle nur die Spitze eines Eisberges darstellen. Eine 2015 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) publizierte Studie kam zu dem Schluss, dass nur jeder fünfte Fahrradunfall unter Alkoholeinfluss protokolliert wurde.

Blutalkoholwerte von alkoholisierten Unfallbeteiligten (in%)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: ACE Auto Club Europa

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK VI: Abgaskrise – Konsequenzen für Verbraucherschutz und Hersteller

US-Recht sticht deutsches Recht: „Verbraucher schauen in die Röhre“

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – „In den USA haben die Verbraucher gewonnen, in Deutschland VW“, so fasst der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, das Ergebnis aus 16 Monaten Diesel-Skandal zusammen. Denn während Volkswagen in den USA alle manipulierten Diesel-Fahrzeuge zurückkaufen muss und die Besitzer mit bis zu 10.000 Dollar entschädigt, schauen deutsche VW-Besitzer bis heute ins Abgasrohr, müssen Zeit für die Nachbesserung investieren und stehen vor einem potenziellen Wertverlust. Aus diesem Grund fordert der ACE, zentrale und prozessübergreifende Fragen vorab höchstrichterlich klären zu lassen. Das hätte aus Sicht des ACE für alle Beteiligten Vorteile.

Hintergrund der Ungleichbehandlung sind unterschiedliche Rechtssysteme. Zwar gibt es auch in Deutschland die Möglichkeit, rechtlich gegen die „Schummeldiesel“ vorzugehen. Doch eine Sammelklage gibt es in Verbraucherschutzfragen nach deutschem Recht bisher nicht. Jeder vermeintlich geschädigte Kunde muss also einen einzelnen Prozess führen. Im Jahr 2016 führte das trotz gleichem Sachverhalt zu unterschiedlichen Urteilen. Ursache ist das deutsche Zivil- und Prozessrecht. Und weil viele Rechtsschutzversicherer sich nicht einstandspflichtig fühlen, scheuen viele Kunden die Kosten und schließen bereits den Gang zum beratenden Anwalt aus. „VW kann sich in Deutschland zurücklehnen, obwohl viel mehr Autos betroffen sind“, so Hannes Krämer, Rechtsexperte beim ACE. Auch die Richter können sich freuen, denn würden wirklich alle 2,8 Millionen betroffenen Kunden klagen, würde das die Gerichte auf Jahrzehnte beschäftigen. „Sowohl VW als auch der deutsche Rechtsstaat können also dankbar sein, dass viele

potenziell geschädigten VW-Kunden diesen Weg nicht gegangen sind“, so Hannes Krämer. „Allerdings fühlen sich viele Verbraucher im Stich gelassen.“

Der ACE fordert den Gesetzgeber deshalb auf, Möglichkeiten zu schaffen, dass zentrale und prozessübergreifende Fragen vorab in einem einzigen Verfahren höchstrichterlich geklärt werden. Auf diese Entscheidung kann dann der einzelne Kläger in seinem Verfahren verweisen, sodass insbesondere im Hinblick auf rechtliche Fragen kein Instanzenzug mehr von jedem Kläger beschritten werden muss. „Das hätte nicht nur für den Kläger Vorteile, sondern auch für beklagte Firmen. Müssen sie doch nicht an mehreren Fronten gleichzeitig kämpfen und können so ihre Ressourcen gezielt auf ein Verfahren konzentrieren“, so Krämer weiter.

Unterschiedliche Urteile

In Bezug auf die so genannten „Schummel-Diesel“ gibt es bereits mehrere gerichtliche Entscheidungen. Die Kläger beehrten in den folgenden Entscheidungen allesamt den Rücktritt vom Kaufvertrag und die Rückgabe des betroffenen Fahrzeugs. Das Landgericht Bochum lehnte beispielhaft die Rückgabe eines VW Tiguan ab. Ähnlich entschieden unter anderem die Landgerichte Stralsund, Münster, Flensburg, Ellwangen, Frankenthal und Düsseldorf. Die Landgerichte München I, Lüneburg sowie Krefeld, Braunschweig, München II und Regensburg haben jüngst als bisher einzige Landgerichte betroffenen Fahrern die Rückgabe des Fahrzeuges eingeräumt. In den beiden letztgenannten Entscheidungen wird sogar festgestellt, dass die Betriebserlaubnis der manipulierten Fahrzeuge de iure erloschen ist oder, wie im Regensburger Urteil, der Kläger die Neulieferung eines aktuellen Modells verlangen kann, ohne für das betroffene Fahrzeug Nutzungsausfall zahlen zu müssen. „Es ist noch zu früh, um von richtungsweisenden Entscheidungen zu sprechen, zumal die unterlegenen Parteien angekündigt haben, Rechtsmittel gegen die Entscheidungen einlegen zu wollen und keines der Urteile bisher rechtskräftig ist. Die Tendenz geht jedoch immer mehr dahin, dass betroffene Autofahrer zwar ein mangelbehaftetes Fahrzeug haben und der Hersteller dieses auch zurücknehmen muss. Das letzte Wort könnten und sollten in einem solch weitreichenden Sachverhalt jedoch die Richter aus Karlsruhe haben“, so Krämer weiter.

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK VII: Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung

„Wer „Vision Zero“ ernst nimmt, muss die Polizeipräsenz auf den Straßen erhöhen“

Stuttgart / Goslar (ACE) 25. – 27. Januar 2017 – 200.000 Stunden investiert die Polizei allein in Baden-Württemberg [in die Einsätze bei Fußballspielen](#). 200.000 Stunden, die nur ein Beispiel des ständig wachsenden polizeilichen Aufgabenspektrums sind und unter anderem bei der Verkehrsüberwachung fehlen. Für den ACE, Deutschlands zweitgrößten Autoclub, einer der Gründe, warum die Zahl der Verkehrsunfälle und Unfalltoten in Deutschland zuletzt wieder zugenommen haben. „Der Straßenverkehr wird immer komplexer, gleichzeitig merken die Verkehrsteilnehmer, dass sie [beispielsweise beim Verstoß gegen das Handyverbot so gut wie nie erwischt werden](#)“, so Hannes Krämer, Rechtsexperte beim ACE. Der ACE fordert die Bundesregierung daher auf, bei der Verkehrssicherheit nicht allein auf höhere Bußgelder zu setzen. Sie würden schnell verpuffen. Stattdessen sollte die Bundesregierung stärker in die Verkehrsüberwachung investieren. Denn sie ist laut ACE die wirkungsvollste Maßnahme, um widerrechtliches Verhalten erst gar nicht entstehen zu lassen. „Wer die „Vision Zero“ ernst nimmt, muss die Polizeipräsenz auf den Straßen erhöhen“, so Krämer weiter.

Trotz knapper finanzieller und personeller Ressourcen fordert der ACE, dass der Kernbereich der staatlichen Sicherheit dem originären Polizeidienst vorbehalten bleibt und nicht privatisiert wird. „Kommerzielle Großveranstaltungen sollten jedoch für die Polizeieinsatzkosten aufkommen. Das würde neue finanzielle Polster schaffen“, fordert Krämer.

Aufgabengebiet der Polizei wächst – schafft die Polizei das noch?

Neben der alltäglichen polizeilichen Arbeit stellt sich eine zunehmende Steigerung der Aufgabenvielfalt im polizeilichen Aufgabenspektrum dar. Neben sicherheitsrelevanten Orten wie Flughäfen, Kernkraftwerken, Bootshäfen, Bahnhöfen und Flüchtlingsunterkünften kommen vermehrt die Begleitung von Großveranstaltungen, Demonstrationen, Grenzsicherungen, Großraum- und Schwertransporten und andere wichtige Funktionen hinzu, wo Polizeipräsenz gefordert wird. Im Zuge dieser immer größer werdenden Einsatzfelder stellt sich die berechtigte Frage: „Schafft die Polizei das (noch)?“ Gleichzeitig wird bereits heute beklagt, dass die Polizei grundsätzlich zu wenig Präsenz auf den Straßen zeigt. Hintergrund sind knappe finanzielle sowie personelle Ressourcen.

Der ACE schließt nicht aus, dass an sinnvoller Stelle eine Aufgabe an Private abgegeben werden kann. „Es muss dann jedoch gesetzlich sichergestellt werden, dass die eingesetzten Personen über ausreichende Qualifikationen, Objektivität und Leistungsfähigkeit verfügen“, so Krämer. Weiter müssten klare Vorschriften und Regeln erarbeitet werden, die eine solche Beauftragung rechtfertigen und auch eine Durchführung möglich machen. Die rechtlich bereits bestehenden Möglichkeiten, wie die Verwaltungshilfe oder die Beleihung, sollte dabei im Mittelpunkt stehen. Zusätzliche Sonderrechte sollten sehr restriktiv zum Einsatz kommen.

Sicherheit ist wesentliche Aufgabe des Staates

„Die Gewährleistung der Sicherheit aller Menschen auf dem Bundesgebiet stellt die wesentliche Kernaufgabe des Staates dar“, so Hannes Krämer. Insbesondere bei der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ließ sich dabei feststellen, dass neben dem fachlichen Wissen der eingesetzten Beamten auch deren soziale Kompetenz ausschlaggebende personelle Voraussetzungen sind. Somit spielt bei der Frage der Übertragung polizeilicher Aufgaben auf private Dritte für den ACE – neben dem verfassungsrechtlichen Aspekt, dass hoheitliche Aufgaben stets Angehörigen des öffentlichen Dienstes vorbehalten sind – vor allem die ausreichende Qualifikation der eingesetzten Personen eine große Rolle.



ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Straße 227 | 70374 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0711 5303-266
E-Mail: presse@ace.de | www.ace.de