

Polizeidirektor Martin Mönninghoff  
Deutsche Hochschule der Polizei  
Fachgebiet Polizeiliche Verkehrslehre  
Zum Roten Berge 18-24  
48165 Münster  
Tel.: 02501806277  
[Martin.moennighoff@dhp.de](mailto:Martin.moennighoff@dhp.de)

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)293-H**

**BERATUNGSUNTERLAGE**  
**Bitte aufbewahren!**

Münster, den 08.11.2011

An den  
Deutschen Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Per Mail

### **Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 09.11.2011**

### **Ihre Einladung vom 20.10.2011 und Ergänzung vom 28.10.2011**

Sehr geehrter Herr Dr. Anton Hofreiter,  
sehr geehrte Damen und Herren

herzlichen Dank für die Einladung und die Gelegenheit zu folgenden Punkten schriftlich und mündlich Stellung nehmen zu können:

Antrag der Fraktion CDU/CSU und FDP (Drucksache 17/5530)

Antrag der Fraktion SPD (Drucksache 17/5772)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 17/7466)

Mitteilung der Europäischen Kommission (Ratsdokument 12603/10).

In meine Betrachtung möchte ich ebenfalls die Entschließung des EU-Parlaments vom 27.09.2011 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Sogeannter Koch Bericht) einbeziehen.<sup>1</sup>

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es dringend geboten erscheint, das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes aus dem Jahre 2001 zu überarbeiten und das bereits 2010 verabschiedete Programm der EU-Kommission für den Zeitraum 2011 – 2020 für die Bundesrepublik Deutschland umzusetzen.

---

<sup>1</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//DE&language=DE>

Die Vereinten Nationen haben mit der „Decade of Action for Road Safety 2011-2020“ zum weltweiten Kampf gegen das Blutbad auf den Straßen mit 1.300.000 Toten pro Jahr aufgerufen.

Die Europäische Kommission und auch das Europäische Parlament haben nach dem (Teil-)Erfolg des 3. Aktionsprogramms, durch das mehr als 100.000 Unfalltote verhindert werden konnten, auch im neuen Programm wieder die ambitionierte Reduzierung der Unfalltoten um 50% anvisiert.

Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Europäischen Staaten in der letzten Dekade die Zahl der Getöteten nicht um 50% reduzieren können. Insofern muss das kommende Deutsche Verkehrssicherheitsprogramm nicht nur eine anspruchsvolle Zielsetzung festschreiben, sondern auch konkrete Umsetzungsschritte und damit eine Operationalisierung der Ziele vorsehen.

Erfahrungen in anderen Europäischen Staaten zeigen, dass vor einer inhaltlichen Schwerpunktsetzung eine politische Priorisierung zwingend erforderlich ist. Der Erfolg der französischen Verkehrssicherheitsarbeit zeigt dies nachdrücklich. Auch in Deutschland muss die Verkehrssicherheitsarbeit eine höhere Beachtung in der politischen Zielsetzung erfahren. Mehrere tausend Tote und zigtausend Schwerverletzte machen dies dringend erforderlich.

In der Verkehrssicherheitsarbeit sind zahlreiche Akteure aktiv. Dieses Potential gilt es zukünftig effektiver zu bündeln, denn die Synergieeffekte eines verbundstrategischen Vorgehens sind vielfach national wie international bewiesen. Insbesondere gilt es die rechtlichen Vorbehalte gegen wirkungsvolle, rechtsstaatliche Maßnahmen im Bereich der Verkehrsüberwachung auf den Prüfstand zu stellen und erneut zu überdenken. (z.B. Halterhaftung, Section Control, verdachtsfreie Prüfung der Verkehrstüchtigkeit, Atemalkoholmessung)

Neben der Gestaltung des Straßenraumes und der Verbesserung der (Fahrzeug-)technik ist der entscheidende Faktor das menschliche Verhalten. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Wahl des Verkehrsmittels und der Regelbefolgung von unterschiedlichen Faktoren geprägt. Unstrittig hierbei sind aber die Verkehrsüberwachung und die Sanktionshöhe für die Regelbefolgung von elementarer Bedeutung. Erfahrungen zahlreicher wissenschaftlicher Studien zeigen, dass eine zu geringe Sanktionshöhe (z.B. bei Geschwindigkeitsverstößen) auch durch eine verstärkte Überwachung nicht ausgleichen werden kann. Ebenso sind hohe Strafen bei geringer Überwachungsintensität nahezu wirkungslos. Auch in Deutschland müssen die Verwarnungs- und Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsverstöße drastisch angehoben werden. (siehe internationaler Vergleich) Zudem müssen die Verkehrsüberwachungsorgane stärker in die Entwicklung von Verkehrssicherheitsstrategien eingebunden werden. Derzeit ist dies nicht gegeben!

In den Polizeien mehrerer Bundesländer wird derzeit über einen massiven Stellenabbau nachgedacht, der auch zu Lasten der Verkehrsüberwachungskapazitäten gehen wird. Qualitativ hochwertige Verkehrsüberwachung, wie sie von deutschen Gerichten gefordert wird, benötigt hochwertige Überwachungskräfte und Technik. Neben der Verkehrsüberwachung mit sofortigem Anhalten und einer sofortigen Ahndung, muss aber auch die Verkehrsüberwachung mittels Massenverfahren (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung ohne Anhalten) weiter ausgebaut werden, um einen größeren Überwachungsdruck und damit eine verbesserte Einhaltung der Verkehrsregeln zu gewährleisten.

Wissenschaftlich bewiesen ist die positive Wirkung der Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Bei einer Reduktion um 1% sind 2% weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten, 3% weniger schwerverletzte und 4% weniger Verkehrsunfalltote zu erwarten. Diese positiven Effekte lassen sich durch Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (innerorts: 30 km/h; außerorts: 80 km/h; Autobahn: 130 km/h) zwingend verbunden mit einer angemessenen Verkehrsüberwachung erzielen. Frankreich, Spanien und andere Staaten in Europa haben dies anschaulich bewiesen.

Die Verkehrssicherheitsbemühungen sollten sich auch in Deutschland auf die drei weltweit und europaweit ausgemachten Hauptfaktoren für schwere Verkehrsunfälle konzentrieren. Neben der Geschwindigkeit muss Alkohol weiter im Fokus der Betrachtung bleiben. Die Schwierigkeiten bei der Verkehrsüberwachung dieses in den letzten Jahren stark rückläufigen Verhaltens gilt es auszuräumen. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Höchstgrenze von Alkohol müssen dringend neu geregelt werden. Die sehr guten Erfahrungen mit der Trennung von Alkoholkonsum und aktiver Verkehrsteilnahme bei den jungen Fahrzeugführerinnen und -führern sollten auf alle Altersgruppen ausgedehnt werden. Die Atemalkoholmessung sollte als Beweismittel im Strafverfahren zugelassen werden. Hierzu sollten eigene Grenzwerte gesetzlich festgeschrieben werden. Die Anordnungscompetenz bei Blutprobenentnahmen sollte so geregelt werden, dass verfahrensgefährdende Wartezeiten nicht mehr entstehen. Die Ermächtigung zur verdachtsunabhängigen Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente) mit einer begrenzten Mitwirkungspflicht sollte im Sinne der Rettung von Menschenleben rechtstaatlich legitimiert werden.

Insgesamt möchte ich Sie dringend auffordern, den Stellenwert der Verkehrssicherheit in Deutschland nachhaltig zu steigern, indem ihr ein wesentlicher größerer Raum und Gewicht in der politischen Diskussion eingeräumt wird. Die Zusammenarbeit aller beteiligten Organisationen und Institutionen muss dringend verbessert werden. Die Einrichtung einer interministeriellen Koordinierungs- und Entscheidungsstelle ist anzustreben. Die „Reibungsverluste“ zwischen den einzelnen Akteuren darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Martin Mönninghoff