



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2452**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 6

Aktenzeichen
58.26.02
bei Antwort bitte angeben

Dr. Maren Sievert
Telefon 0211 4566-901
Telefax 0211 4566-388
maren.sievert@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Schriftlicher Bericht "Neue Fachstrategie Verkehr" für die
Verkehrsausschusssitzung am 17.04.2024**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den schriftlichen Bericht der Landesregie-
rung zum Thema "Neue Fachstrategie Verkehr" mit der Bitte um Weiter-
leitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen



Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Neue Fachstrategie Verkehr

Die „Vision Zero“ mit null Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ist für die Landesregierung handlungsleitend. Nordrhein-Westfalen hat es sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Getöteten um 40 Prozent und die der Schwerverletzten um 20 Prozent, bezogen auf einen Zeitraum von 10 Jahren, zu reduzieren.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist seit der Veröffentlichung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) eine gesetzliche Pflichtaufgabe geworden. Dazu zählt gemäß § 7 FaNaG das Verkehrssicherheitsprogramm. Das siebte Verkehrssicherheitsprogramm ist vor kurzem veröffentlicht worden. Damit möchte die Landesregierung neue und innovative Impulse geben und die Herausforderungen mit einer proaktiven Verkehrssicherheitsarbeit annehmen.

Die Erreichung der „Vision Zero“ ist eine Gemeinschaftsaufgabe zahlreicher Akteure, von der Zivilgesellschaft über Verbände und Organisationen bis zu den Behörden. Dabei spielt die Vernetzung und Verzahnung aller Akteure eine große Rolle.

Auch die Fachstrategie Verkehr des Ministeriums des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (im Folgenden: IM) knüpft in der Einleitung an das Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung an und trägt zu Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms bei. Insbesondere sogenannten „ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern“¹ eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen und individuelle Mobilität vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zu erhalten, sind aktuelle und künftige Herausforderungen für alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Polizei NRW stellt sich mit einer angepassten Fachstrategie Verkehr diesen Herausforderungen. Die Fachstrategie Verkehr gibt den Rahmen und die zentralen Regeln für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen vor. Sie orientiert sich an gesellschaftlichen Entwicklungen, rechtlichen Vorgaben sowie politischen Richtungsentscheidungen und ist am übergeordneten Leitziel der „Vision Zero“ ausgerichtet. Die neue Fachstrategie Verkehr wurde in den Jahren 2022 und 2023 unter breiter Beteiligung der Polizeibehörden überarbeitet und fortentwickelt.

¹ „Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ (u.a. Fahrrad-, Pedelec-, Motorrad-, E-Scooter-Fahrerinnen und -Fahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger) tragen im Straßenverkehr ein besonderes Risiko, verletzt oder getötet zu werden, da sie nicht von einer „schützenden Hülle“ wie beispielsweise einer Fahrerkabine umgeben sind.

Im Übrigen wird auf den schriftlichen Bericht des Ministers des Innern zur Sitzung des Innenausschusses am 11.03.2024 (Vorlage 18/2377) verwiesen.

Das MUNV hat das Verkehrssicherheitsprogramm unter breiter Beteiligung der anderen Ministerien sowie der Verbände, die sich für die Verkehrssicherheit einsetzen, aufgestellt und entfaltet vielfältige Aktivitäten, um das Ziel der „Vision Zero“ zu erreichen.

Die Arbeit verschiedener Referate im MUNV trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Kommunale Projekte im Bereich präventiver Verkehrssicherheitsarbeit werden durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Eine sichere Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen, insbesondere für besonders verletzbare Personengruppen (Zu Fußgehende und Radfahrende), wird durch die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderlinien Nahmobilität - FöRi-Nah) gefördert. Diese wurden umfassend überarbeitet und im Dezember 2023 veröffentlicht. Der Katalog der förderfähigen Vorhaben für den Radverkehr und für den Fußverkehr wurde beispielsweise jeweils um die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens bedeutender Alltags- und Schulwegrouten durch Beleuchtung ergänzt.

Das für die Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Nordrhein-Westfalen zuständige Referat hat klarstellende Erlasse veröffentlicht, um die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern zu erhöhen. Ende Januar 2024 hat das MUNV als Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes zum Beispiel einen Erlass über die fünf Bezirksregierungen an alle örtlichen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden verteilt, mit dem aufgezeigt wird, wie Schulstraßen mit dem vorhandenen Instrumentarium der StVO und auf Basis des aktuellen Straßenrechts regelkonform eingerichtet werden können und welche Aspekte dabei zu beachten sind. Ziel ist, dass Schulkinder in Nordrhein-Westfalen besser vor den Gefahren des Kfz-Verkehrs im Nahbereich ihrer Schulen geschützt und ihre Schulwege sicherer gemacht werden.

Schließlich fördert das MUNV Netzwerke, die wertvolle Beiträge zur Erreichung der „Vision Zero“ leisten. So erfolgt beispielsweise eine institutionelle Förderung der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. (im Folgenden: Landesverkehrswacht NRW). Die Landesverkehrswacht NRW wirkt durch präventive Kampagnen und Aktionen auf

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein. Außerdem koordiniert, informiert, berät und unterstützt sie die 65 Ortsverkehrswachten in Nordrhein-Westfalen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und unterstützt seine inzwischen mehr als 320 Mitgliedsgemeinden bei einer nachhaltigen und vernetzten Entwicklung der Mobilität. Dabei spielen auch Faktoren der Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Rolle, beispielsweise bei dem jährlichen Wettbewerb Fußverkehrs-Checks. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e.V. (im Folgenden: AGFS NRW) setzt sich für bessere Bedingungen für die Nahmobilität ein, die ebenfalls für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen.

Da die Verkehrsunfallprävention ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit ist, gibt es auf ministerieller Ebene verschiedene Formen der Zusammenarbeit. So hat die Landesregierung im Herbst 2023 die Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr“ unter gemeinsamer Federführung des IM und des MUNV beschlossen. Neben dem IM und dem MUNV haben auch das MKJFGFI und das MSB Personen in die interministerielle Arbeitsgruppe entsandt. Vorrangige Ziele sind die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Sensibilisierung für die Gefahren des Straßenverkehrs. Es soll bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr geschärft, positive Verhaltensmuster aufgezeigt und rücksichtsvolles Verhalten gefördert werden.



Fachstrategie Verkehr



Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

[Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG]

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
2	DIE NEUE FACHSTRATEGIE VERKEHR	3
	HANDLUNGSFELD 1 VERKEHRSUNFALLPRÄVENTION UND VERKEHRSÜBERWACHUNG ...	6
	ERFOLGSFAKTOR 1: ZIELGRUPPEN-, THEMEN- UND WIRKUNGSORIENTIERTE VERKEHRSUNFALLPRÄVENTION	6
	ERFOLGSFAKTOR 2: VERKEHRSÜBERWACHUNG MIT KONZENTRATION AUF DIE UNFALLURSACHEN GESCHWINDIGKEIT, ALKOHOL UND ANDERE BERAUSCHENDE MITTEL, VERBOTENE BENUTZUNG EINES ELEKTRONISCHEN GERÄTES SOWIE AUF DIE WEITEREN AUFGEFÜHRTEN UNFALLURSACHEN	7
	ERFOLGSFAKTOR 3: ÜBERWACHUNG DES GEWERBLICHEN PERSONEN- UND GÜTERVERKEHRS	8
	ERFOLGSFAKTOR 4: VERKEHRSÜBERWACHUNG MIT KONZENTRATION AUF HERAUSRAGENDE VERKEHRSDELIKTE.....	9
	ERFOLGSFAKTOR 5: INTEGRATIVE VERKEHRSÜBERWACHUNG ZUR ERHÖHUNG DES FAHNDUNGS- UND KONTROLLDRUCKS	10
	HANDLUNGSFELD 2 VERKEHRSUNFALLAUFNAHME UND ERMITTLUNGSTÄTIGKEITEN...	10
	ERFOLGSFAKTOR 1: OPFERSCHUTZ NACH VERKEHRSUNFÄLLEN	10
	ERFOLGSFAKTOR 2: QUALIFIZIERTE VERKEHRSUNFALLAUFNAHME UND -SACHBEARBEITUNG.....	11
	ERFOLGSFAKTOR 3: QUALIFIZIERTE SACHBEARBEITUNG HERAUSRAGENDER VERKEHRSDELIKTE.....	11
3	UMSETZUNG	12

1 Einleitung

Nordrhein-Westfalen bekennt sich in seinem siebten Verkehrssicherheitsprogramm NRW (2022-2030) uneingeschränkt zur Vision Zero. Das Land hat sich wie bereits bei dem vorhergehenden Verkehrssicherheitsprogramm (2011-2020) zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 % und die Zahl der schwerverletzten Personen um 20 % zu reduzieren. Auch wenn im Jahr 2020, während der Corona-Pandemie, mit 430 Getöteten im Straßenverkehr ein bisheriger Tiefststand erreicht wurde, sind dennoch die Ziele des vorhergehenden Verkehrssicherheitsprogramms NRW deutlich verfehlt worden. Es bedarf daher weitergehender Anstrengungen, um die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr nachhaltig und wirkungsvoll zu reduzieren.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung trägt im besonderen Maße dem Mobilitätswandel und den im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankerten, steigenden Anspruch an die Verkehrssicherheit und die zukunftsfähige, unfallverhütende Verkehrsraumgestaltung Rechnung. Insbesondere sogenannten „ungeschützten Verkehrsteilnehmenden“¹ eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen und individuelle Mobilität vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zu erhalten, sind aktuelle und künftige Herausforderungen für alle Akteurinnen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Polizei NRW stellt sich mit einer angepassten Fachstrategie Verkehr diesen Herausforderungen.

Die Fachstrategie Verkehr gibt den Rahmen und die zentralen Regeln für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen vor. Sie orientiert sich an gesellschaftlichen Entwicklungen, rechtlichen Vorgaben sowie politischen Richtungsentscheidungen und ist am übergeordneten Leitziel der Vision Zero ausgerichtet.

2 Die neue Fachstrategie Verkehr

Die neue Fachstrategie Verkehr wurde in den Jahren 2022/2023 unter breiter Beteiligung der Polizeibehörden überarbeitet und fortentwickelt.

Sie unterscheidet sich von der bisherigen im Wesentlichen durch die

- Reduzierung von vier auf zwei Handlungsfelder (HF),
- Berücksichtigung der polizeilichen Verkehrsunfallprävention,
- Berücksichtigung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen und
- Konzentration auf Maßnahmen zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Die beiden Handlungsfelder untergliedern sich nach den jeweiligen polizeilichen Aktivitäten vor einem Verkehrsunfall (HF 1) und nach einem Verkehrsunfall bzw. Verkehrsdelikt (HF 2). Den Handlungsfeldern sind strategische und operative Grundsätze übergeordnet, die der Handlungsorientierung dienen und Bindungswirkung entfalten.

¹ „Ungeschützte“ Verkehrsteilnehmende (z. B. Fahrrad-, Pedelec-, Motorrad-, E-Scooter-Fahrende, zu Fuß Gehende) tragen im Straßenverkehr ein besonderes Risiko, verletzt oder getötet zu werden, da sie nicht von einer „schützenden Hülle“ wie beispielsweise einer Fahrerkabine umgeben sind.



Abbildung 1: Übersicht Fachstrategie Verkehr

2.1 Strategische Grundsätze

Fokussierung auf das übergeordnete Leitziel: Weniger Getötete und Schwerverletzte

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit dient unmittelbar dem Schutz des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Das übergeordnete Leitziel ist, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren. Alle polizeilichen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich an diesem übergeordneten Ziel auszurichten.

Eigenverantwortliche Schwerpunktsetzung der Kreispolizeibehörden

Die Fachstrategie Verkehr legt durch die beschriebenen Handlungsfelder, Erfolgsfaktoren und Kennzahlen landesweite strategische Schwerpunkte fest. Ungeachtet dieser, genießt die eigenverantwortliche Schwerpunktsetzung der operativen Verkehrssicherheitsarbeit der Kreispolizeibehörden, auf Grundlage einer fortlaufenden Analyse der örtlichen Unfalllagen einen unverändert hohen Stellenwert. Örtlich relevante Unfallursachen dürfen nicht zugunsten einer landesweiten Schwerpunktsetzung unberücksichtigt bleiben.

Aktive und gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit durch Netzwerkarbeit

Erfolgreiche polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist ohne Netzwerkarbeit nicht vorstellbar. Daher kommt der regionalen wie überregionalen Vernetzung einer Vielzahl relevanter Akteurinnen und Akteure eine entscheidende Bedeutung zu. Ob in der Verkehrsunfallprävention, bei der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsunfallaufnahme und -bearbeitung, dem Opferschutz oder der Ermittlungstätigkeit — gut funktionierende Netzwerke schaffen zahlreiche Synergieeffekte, ermöglichen eine einheitlich wahrgenommene Verkehrssicherheitsarbeit und entfalten einen höheren Wirkungsgrad. Die Kreispolizeibehörden beteiligen sich aktiv an bestehenden Netzwerken mit den Trägerinnen und Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit bzw. initiieren — da wo Strukturen fehlen — neue Netzwerke.

Aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist integraler Bestandteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Sie verstärkt in der Öffentlichkeit das Verständnis und die Akzeptanz

für das professionelle polizeiliche Handeln. Sie wirkt verkehrssicherheitsfördernd und -aufklärend und umfasst die ständige anlassunabhängige sowie anlassbezogene Information der Öffentlichkeit unter Einbeziehung von Netzwerkpartnerinnen und Netzwerkpartnern. Das Gefahrenbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden wird durch geeignete Medienarbeit angesprochen und geschärft.

Soweit es zweckmäßig erscheint, können Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (z. B. Schwerpunktkontrollen) ohne konkrete Angaben über Ort und Zeit in der Öffentlichkeit angekündigt werden.

2.2 Operative Grundsätze

Neben den übergeordneten strategischen Grundsätzen gelten folgende operative Grundsätze:

- Verkehrsüberwachung im Allgemeinen und Geschwindigkeitsüberwachung im Besonderen findet grundsätzlich unangekündigt und in Form von Kontrollen mit Anhalten statt. Diese Kontrollform ermöglicht die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugführenden und eröffnet die Gelegenheit, dem angetroffenen Verkehrsteilnehmenden in einem verkehrserzieherischen Gespräch die Erforderlichkeit und die Ziele der polizeilichen Maßnahme zu erläutern.
- Verbunden mit der Ansprache der Verkehrsteilnehmenden ist eine integrative Kontrolle von Fahrzeugführenden und Fahrzeug durchzuführen.
- Wo Verkehrsüberwachung mit Anhalten nicht möglich oder geboten ist, gilt grundsätzlich: Technikeinsatz vor Personaleinsatz. Der Einsatz von Regierungsbeschäftigten ist dabei dem Einsatz von Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten vorzuziehen.
- Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit ist ein wesentlicher Einflussfaktor für regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Von der Polizei erkannte Verkehrsverstöße dürfen daher nicht ignoriert und damit scheinbar legalisiert werden; sie sind konsequent zu verfolgen.

2.3 Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren

Unter Berücksichtigung der dargestellten strategischen und operativen Grundsätze werden die nachfolgenden Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren festgelegt.

Fachstrategie Verkehr			
strategische und operative Grundsätze			
Handlungsfeld 1 Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung		Handlungsfeld 2 Verkehrsunfallaufnahme und Ermittlungstätigkeiten	
Erfolgsfaktor 1	Zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention	Erfolgsfaktor 1	Opferschutz nach VU
Erfolgsfaktor 2	Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf die Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol und andere berauschende Mittel, verbotene Benutzung eines elektronischen Gerätes sowie weitere Unfallursachen	Erfolgsfaktor 2	Qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung
Erfolgsfaktor 3	Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs	Erfolgsfaktor 3	Qualifizierte Sachbearbeitung herausragender Verkehrsdelikte
Erfolgsfaktor 4	Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf herausragende Verkehrsdelikte		
Erfolgsfaktor 5	Integrative Verkehrsüberwachung zur Erhöhung des Fahndungs- und Kontrolldrucks		

Abbildung 2: Fachstrategie Verkehr; Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren

Handlungsfeld 1 Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung

Dieses Handlungsfeld beschreibt die polizeilichen Maßnahmen (präventiv und repressiv) zur Verhinderung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden vor Eintritt eines Verkehrsunfalls.

Erfolgsfaktor 1: Zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention

Eine zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention stellt einen wichtigen Baustein zur Reduzierung von Verkehrsunfällen dar. Sie richtet sich nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig jedoch an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Wirksame Präventionsarbeit erfordert eine genaue Planung, eine systematische Umsetzung und eine Überprüfung der implementierten Maßnahmen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (sog. **Plan-Do-Check-Act-Zyklus**). Sie erfolgt problemorientiert, unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes und muss in der Lage sein, zeitnah auf behördenspezifische Unfallauffälligkeiten zu reagieren.

Die Zielgruppen Jugendliche/ Junge Erwachsene (16-24) und Seniorinnen und Senioren (65+) erfahren in dem Erfolgsfaktor 1 eine strategische Schwerpunktsetzung.

Die besonders risikobehafteten Jungen Erwachsenen werden mit dem Verkehrsunfallpräventionsprogramm Crash Kurs NRW seit vielen Jahren für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert. Ein hoher Erreichungsgrad dieser Zielgruppe wird als

erfolgskritisch für die Reduzierung schwerer Unfälle dieser Altersgruppe bewertet und ist weiterhin anzustreben.

Bei der Zielgruppe der pedelec-fahrenden Seniorinnen und Senioren erfordert die landesweite Verkehrsunfallentwicklung eine strategische Schwerpunktsetzung. Die Zahl der verunglückten Pedelec-fahrenden ist in dem Zeitraum 2018 bis 2022 um ca. 220 %, die der Getöteten um ca. 140 % gestiegen. Dabei sind Seniorinnen und Senioren im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil überproportional häufig betroffen. Angesichts der demographischen Entwicklung der Bevölkerung und der prognostizierten Zunahme an Pedelecs im Zuge einer anhaltenden Mobilitätswende, muss davon ausgegangen werden, dass sich dieser Negativtrend weiter fortsetzen wird. Die Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr und die Stärkung der Handlungssicherheit der pedelec-fahrenden Seniorinnen und Senioren stehen im Mittelpunkt der polizeilichen Aktivitäten. Verfügbare Einsatzmittel (z. B. Pedelec-Simulatoren, VR-Brillen) und Methoden (z. B. pädagogisches Puppenspiel) sind adressatengerecht zu nutzen bzw. anzuwenden. Einer tragfähigen Netzwerkarbeit kommt eine besondere Bedeutung zu.

Erfolgsfaktor 2: Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf die Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol und andere berauschende Mittel, verbotene Benutzung eines elektronischen Gerätes sowie auf die weiteren aufgeführten Unfallursachen

Die konsequente Verkehrsüberwachung in Form von repressiven Maßnahmen stellt einen wichtigen Baustein zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit schweren Folgen dar. Abnehmende Bereitschaft zur Regelkonformität von Verkehrsteilnehmenden gefährdet die Verkehrssicherheit.

Im Erfolgsfaktor 2 werden folgende Schwerpunktsetzungen festgelegt:

Geschwindigkeit

Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist weiterhin eine der wesentlichen Hauptunfallursachen, hat gravierende Auswirkungen auf die Unfallfolgen und stellt somit einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung dar. Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung sind mit kommunalen Verantwortungsträgern abzustimmen, um mit einem entsprechenden Flächendruck, u. a. durch einen regelmäßigen und unvorhersehbaren Wechsel der Messstellen, eine größtmögliche Wirkung zu erzeugen.

Alkohol und andere berauschende Mittel

Das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol bzw. anderer berauschender Mittel ist eine weitere Hauptunfallursache. Darüber hinaus wird die mit der beabsichtigten Legalisierung zu erwartende ansteigende Konsumhäufigkeit von Cannabis aller Voraussicht nach zu einer Erhöhung des Unfallrisikos führen; dies indiziert eine besondere Fokussierung im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

Ablenkung - Verbotene Nutzung elektronischer Geräte

Das Bedienen elektronischer Geräte, wie z. B. Smartphones während der Fahrt gehört mittlerweile zum normalen Straßenbild. Selbst das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden über die damit einhergehenden Gefahren führt nicht zu einer wahrnehmbaren Verhaltensänderung. Laut einer aktuellen Studie² hat sich die Zahl derer, die während der Fahrt ein Smartphone zum Schreiben bzw. Lesen von Textnachrichten in die Hand nehmen von 15 % in 2016 auf 24 % in 2022 erhöht. Die Nachweisbarkeit der Unfallursache „Ablenkung durch elektronische Geräte“ gestaltet sich äußerst schwierig; es ist von einem großen Dunkelfeld bei der Verursachung von Verkehrsunfällen auszugehen.

Abstand

Für den Bereich der Bundesautobahnen wird die Schwerpunktsetzung um Abstandsverstöße ergänzt. Diese stellen eine Hauptunfallursache bei schweren Verkehrsunfällen dar und können u. a. durch automatisierte Verfahren effektiv überwacht werden.

Zusätzlich zu den dargestellten Hauptunfallursachen werden - mit besonderem Fokus auf den Schutz der „ungeschützten Verkehrsteilnehmenden“ - folgende weitere Unfallursachen als strategische Schwerpunkte festgelegt:

Fehler beim Abbiegen

Das umfasst auch Abbiegeunfälle zwischen LKW und Radfahrenden/ zu Fuß Gehenden, die regelmäßig zu schwersten Verletzungen bzw. zum Tod der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden führen.

Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen

Neben dem Schutz „ungeschützter Verkehrsteilnehmender“ liegt bei dieser Schwerpunktsetzung das Ziel auch auf der Bekämpfung der Regeluntreue im Straßenverkehr. Sogenannte Rotlichtverstöße zeigen eine besondere Ignoranz gegenüber geltenden Verkehrsregeln und haben regelmäßig schwere Verkehrsunfälle zur Folge.

Erfolgsfaktor 3: Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Der gewerbliche Personen- und Güterverkehr nimmt im Transitland Nordrhein-Westfalen seit Jahren zu. Verkehrsunfälle unter Beteiligung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs gehen regelmäßig mit besonders schwerwiegenden Folgen für alle Verkehrsteilnehmende einher.

Eine strategische Schwerpunktsetzung erfolgt hier - neben der Ablenkung (siehe HF 1, EF 2) - bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten sowie Überladung bzw. mangelhafte Ladungssicherung.

² Kubitzki, J. (2023): Allianz Studie: Ablenkung und moderne Technik. URL: https://www.allianz.com/de/presse/news/studien/230301_Allianz-Moderne-Technik-lenkt-Fahrer-zu-stark-ab.html (Abrufdatum: 15. Oktober 2023)

Verstöße gegen die Vorschriften über Lenk-, Ruhezeiten und Unterbrechungen und damit einhergehende Manipulationen an (digitalen) Fahrtenschreibern zur Verdeckung u. a. dieser Verstöße haben gravierende Auswirkungen auf die Fahrzeugtechnik und damit auch auf die Verkehrssicherheit.

Überladungen haben nicht nur erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur, sondern wirken sich durch verändertes Fahrverhalten, erhöhten Verschleiß von Bremsen, Reifen und Fahrwerk und Verlängerung des Bremsweges auch auf die Verkehrssicherheit aus.

Mangelhafte Ladungssicherung kann nicht nur zum Verlust von Ladungsgut und damit einhergehender Gefährdung bis hin zur Schädigung anderer Verkehrsteilnehmender führen; sie kann sich außerdem negativ auf die Fahrdynamik eines Fahrzeugs auswirken und damit auch unfallursächlich sein bzw. Unfallfolgen gravierend negativ beeinflussen.

Die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs erfolgt durch die Verkehrsdienste aller Kreispolizeibehörden sowie den Wachdienst und Verkehrsdienst der Autobahnpolizei. Eine effiziente Überwachung erfordert besonders qualifiziertes und fortgebildetes Personal; dem Wissenserwerb und -erhalt der spezialisierten Einheiten kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Vorhandene Führungs- und Einsatzmittel (z. B. mobile Waagen, Auslesetechnik, u. a.) sind regelmäßig einzusetzen. Gemeinsame, fachübergreifende Schwerpunktkontrollen mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität, dem Zoll und weiteren Netzwerkpartnerinnen und -partnern tragen zu einer effizienten und ganzheitlichen Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs bei.

Erfolgsfaktor 4: Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf herausragende Verkehrsdelikte

Bei der Konzentration auf herausragende Delikte gilt der strategische Schwerpunkt weiterhin der Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen. Teilnehmende verbotener Kraftfahrzeugrennen missachten durch ihr rücksichts- und verantwortungsloses Verhalten im Straßenverkehr vorsätzlich die geltende Rechtsordnung und gefährden herausragende Rechtsgüter wie Leib und Leben Unbeteiligter. Sie tragen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung bei. Daher ist im Sinne einer „Null-Toleranz-Strategie“ ein konsequentes Einschreiten unter Ausschöpfung aller rechtlichen Möglichkeiten geboten (siehe Handlungsrahmen zur Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen).

Bei der Bekämpfung herausragender Verkehrsdelikte spielen neben der Entdeckungswahrscheinlichkeit auch die Sanktionshöhe und -art eine wesentliche Rolle. Sowohl die Entziehung der Fahrerlaubnis als auch ein Fahrverbot dienen dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmenden. Sie haben erhebliche Auswirkungen auf den Alltag der Betroffenen und entfalten hierdurch eine generalpräventive Wirkung. Diese Wirkung und der Schutz der Verkehrsteilnehmenden kommen jedoch nicht zum Tragen, wenn Betroffene trotz bestehenden Fahrverbots bzw. ohne gültige Fahrerlaubnis ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führen. Daher wird ein Schwerpunkt auf die Bekämpfung des Delikts „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ gelegt. Die

Wiederherstellung der Regelkonformität kann durch gezielte personenorientierte Maßnahmen und die Erhöhung des Entdeckungsrisikos unterstützt werden.

Erfolgsfaktor 5: Integrative Verkehrsüberwachung zur Erhöhung des Fahndungs- und Kontrolldrucks

Polizeiliche Verkehrskontrollen dienen vorrangig dem Zweck, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Verkehrsunfälle zu reduzieren. Sie verfolgen aber auch einen integrativen Ansatz, der Verkehrsunfall- und Kriminalitätsbekämpfung sowie Gefahrenabwehr miteinander verzahnt. Integrative Verkehrskontrollen mit Anhalten tragen dazu bei, Ermittlungsansätze zu gewinnen, den Fahndungs- und Kontrolldruck zu erhöhen und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung durch sichtbare polizeiliche Präsenz zu stärken. Daher sind die polizeilichen Maßnahmen lageorientiert auch im Bereich von (Kriminalitäts-) Brennpunkten und Angsträumen durchzuführen.

Informationen, die für die erfolgreiche Aufgabenwahrnehmung in anderen polizeilichen Kernaufgabenbereichen wertvoll sein könnten, sind in Beobachtungs- und Feststellungsberichten zu erfassen.

Handlungsfeld 2 Verkehrsunfallaufnahme und Ermittlungstätigkeiten

Dieses Handlungsfeld beschreibt die polizeilichen Maßnahmen nach Verkehrsunfällen bzw. Verkehrsdelikten.

Erfolgsfaktor 1: Opferschutz nach Verkehrsunfällen

Verkehrsunfälle können neben den körperlichen Schäden vielfach psychische Belastungen für alle Beteiligten zur Folge haben. Eine professionelle Polizeiarbeit beinhaltet daher neben der qualifizierten Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung auch die Durchführung von Opferschutzmaßnahmen. Diese richten sich sowohl an Opfer von Verkehrsunfällen, als auch an Angehörige, Zeuginnen und Zeugen, Beschuldigte, Ersthelfende und sonstige Betroffene.

Als Ausdruck dieser besonderen Bedeutung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen, wird ein gesonderter Erfolgsfaktor in der Fachstrategie Verkehr festgeschrieben. Für diesen Erfolgsfaktor wird zunächst keine Landeskennzahl hinterlegt. Auch unter Einbindung ausgewiesener Expertinnen und Experten konnte keine Kennzahl entwickelt werden, welche geeignet erscheint, die Qualität des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen angemessen abzubilden.

Den Kreispolizeibehörden obliegt es unter Berücksichtigung dieses strategischen Schwerpunktes, eigene Aktivitäten zu entwickeln, zu beschreiben und umzusetzen, die nach ihrer Bewertung geeignet sind, den Ansprüchen an einen qualitativ hochwertigen polizeilichen Opferschutz gerecht zu werden.

Erfolgsfaktor 2: Qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung

Eine qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung sichert nicht nur den Strafanspruch des Staates, sondern ist ein wesentlicher Bestandteil zur Durchsetzbarkeit zivilrechtlicher Ansprüche. Sie liefert die Datenbasis für die Unfallkommissionsarbeit, ermöglicht eine zielgerichtete Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung und trägt letztlich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen bei.

Wesentlicher Bestandteil einer qualifizierten Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung ist die sachgerechte Erfassung der Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall geführt haben. Hierzu steht ein umfangreiches Unfallursachenverzeichnis zur Verfügung. Die übermäßige Verwendung des Auffangtatbestands „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ (Ursache 49) führt zu einer erheblichen Unschärfe in dem Verkehrsunfalllagebild und erschwert eine zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit.

Je geringer die Anzahl der mit der Ursache 49 erfassten Verkehrsunfälle ist, umso aussagekräftiger ist das Verkehrsunfalllagebild und umso wirksamer kann eine gezielte Ursachenbekämpfung erfolgen.

Als weiterer strategischer Schwerpunkt wird die Erhöhung der Aufklärungsquote bei Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden beibehalten. Sie kann Aufschluss über die Intensität und die Qualität polizeilicher Maßnahmen bei der Aufnahme und Bearbeitung dieser Delikte geben. Zur Steigerung der Aufklärungsquote sind alle rechtlichen und ermittlungstaktischen Möglichkeiten auszuschöpfen.

Die Anzahl durchgeführter Außenermittlungen bei Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden gibt Aufschluss über die Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Beweissicherung durch den zielgerichteten Einsatz von Personalressourcen und wird als neue Landeskennzahl im Erfolgsfaktor 2 mit aufgenommen.

Außenermittlungen sind alle Ermittlungshandlungen im Nachgang zur Verkehrsunfallaufnahme, z. B. am Verkehrsunfallort, am Abstellort der Flüchtenden, in Bereichen vor dem Unfall und anderen Orten, die dazu dienen, weitere Erkenntnisse zur Ermittlung der Verdächtigen, der flüchtigen Fahrzeuge und des Unfallhergangs zu erlangen.

Erfolgsfaktor 3: Qualifizierte Sachbearbeitung herausragender Verkehrsdelikte

Sogenannte Aggressionsdelikte im Straßenverkehr bergen ein hohes Gefährdungspotential für Unbeteiligte, führen zu erheblichen Verunsicherungen sich regelkonform verhaltender Verkehrsteilnehmender und stellen einen Indikator für eine zunehmende Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr dar. Zu den Aggressionsdelikten im Sinne des Erfolgsfaktors 3 zählen:

- § 240 StGB Nötigung
- § 315b StGB Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
- § 315c StGB Gefährdung des Straßenverkehrs
- § 315d StGB Verbotene Krafft Fahrzeugrennen

Die qualifizierte Aufnahme und Bearbeitung dieser Delikte, unter Ausschöpfung aller rechtlichen und ermittlungstaktischen Möglichkeiten, ist Grundlage für eine nachhaltige Bekämpfung dieser (mit Ausnahme des § 240 StGB) im Strafgesetzbuch als gemeingefährlich eingestuften Verkehrsstraftaten.

3 Umsetzung

Die Fachstrategie Verkehr lebt von dem Engagement der Mitarbeitenden der Polizei NRW. Dieses Engagement wiederum bedingt, dass sie die Ziele und Inhalte der Fachstrategie kennen, sie verstehen, nachvollziehen können und ihnen die erforderlichen Ressourcen für deren Umsetzung zur Verfügung stehen. Dies zu gewährleisten ist Aufgabe der Führungskräfte.

Führungskräfte beeinflussen durch ihr Verhalten und ihr Handeln in besonderem Maße die Qualität der Leistungen und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden und damit auch den Erfolg der Organisation. Sie tragen damit wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Fachstrategie Verkehr im Sinne ihres übergeordneten Leitziels, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren, bei.

