

Dieter Müller

Verkehrsrecht im Überblick

2. Quartal 2009

Zu Beginn des zweiten Quartals wurde die StVO in sechs Paragrafen geändert. Im Bundesrat wurde im Mai über einige interessante Änderungsinitiativen zum Verkehrsrecht entschieden. Das Bundesverwaltungsgericht entschied im Januar über das Rechtsschutzbegehren eines Luxemburger Fahrerlaubnisinhabers, der mit seiner Erlaubnis auch in Deutschland fahren wollte, und der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vergab im April eine wertvolle Chance, sich mit der „Vision Zero“ inhaltlich näher auseinanderzusetzen.

Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung¹

Bei besonders schlechten Sichtverhältnissen sowie bei winterlicher Witterung dürfen Lkw über 7,5 t zukünftig nach der neuen Vorschrift des § 18 Abs. 11 StVO den äußerst linken Fahrstreifen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen nicht mehr benutzen. Diese der Verkehrssicherheit dienende Verschärfung des Transportrechts trat am 9. April in Kraft und ist – aus Gründen der Opportunität etwas zeitversetzt – ab dem 1. September 2009 mit einem Bußgeld in Höhe von 80 € bewehrt, das zusätzlich zu einer Eintragung von zwei Punkten in das Verkehrs-Zentralregister führen wird. Mit einer weiteren Änderung des § 41 Abs. 2 Nr. 8 StVO wird die Parkerleichterung für schwerbehinderte Menschen moderat erweitert.

Änderungsinitiativen im Bundesrat

In seiner 858. Sitzung vom 15. Mai befasste sich der Bundesrat aktuell mit einigen sicherheitsrelevanten Materialien des Verkehrsrechts. Auf der Tagesordnung der Länderkammer standen Initiativen zu folgenden Themen:

- Sonntagsfahrverbot,
- Verkehrssicherheit von Lkw,
- Ausnahmeregelungen für Fahrerlaubnisse.

Die Stadt Hamburg hatte dem Bundesrat einen Verordnungsentwurf vorgelegt, um eine bundesweit einheitliche Handhabung des Sonntagsfahrverbots für Lkw und bestimmte schwere Nutzfahrzeuge zu erreichen.² Dies sei, so der Antragsteller, im Interesse der Rechtssicherheit notwendig, trage zum Bürokratieabbau bei und entlaste die Wirtschaft, da sich diese auf eine transparente Rechtspraxis der Überwachungs- und Verwaltungsbehörden einstellen könne. Für Ausnahmen vom Fahrverbot sollte es

nach dem vorgelegten Konzept zukünftig eine bundesweite Rechtsgrundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung geben. Bislang erteilen die Länder dafür einzelne Ausnahmegenehmigungen. Eine generelle Lockerung des Sonntagsfahrverbots ist mit den von Hamburg vorgeschlagenen Änderungen allerdings nicht verbunden. Der Bundesrat befürwortete die Initiative Hamburgs und setzt sich für eine einheitliche Handhabung des Sonntags- und Ferienfahrverbotes für Lkw und bestimmte schwere Nutzfahrzeuge ein.³

Das Bundesland Baden-Württemberg bringt in einem an die anderen Bundesländer gerichteten Entschließungsantrag zum Ausdruck, dass die Verkehrssicherheit schwerer Nutzfahrzeuge wie Busse und Lkw erhöht werden muss.⁴ Das Land schlägt deshalb eine an die Bundesregierung adressierte Entschließung vor, in der die Bundesregierung gebeten wird, sich auf EU-Ebene für eine möglichst rasche Verbesserung der Sicherheitsausstattung von Lkw einzusetzen. Sie solle insbesondere darauf hinwirken, dass EU-weit eine Pflicht zur Anwendung automatischer Reifendrucküberwachungssysteme gilt. Ebenso sollte eine aktive technische Umfeldüberwachung obligatorisch eingeführt werden, damit Objekte im toten Winkel des Fahrers leichter zu erfassen sind. Der Bundesrat schloss sich der Initiative Baden-Württembergs an und bat die Bundesregierung, entsprechende Schritte auf EU-Ebene zu unternehmen.⁵

Die Bundesregierung ihrerseits wendet sich mit einer Materie des Fahrerlaubnisrechts an die Länder. Sie plant eine zusätzliche Fahrausbildung für Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, die zum Führen von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von 7,5 t berechtigen soll. Verkehrsrechtlicher Hintergrund für

die beabsichtigte Neuregelung sind die geänderten Fahrerlaubnisklassen, deren Einführung aufgrund europäischer Vorgaben notwendig war. Seitdem reicht der Führerschein der Klasse B nur noch für Fahrzeuge bis zu 3,5 t. Selbst kleinere Einsatzfahrzeuge wie Rettungstransportwagen (RTW) überschreiten jedoch schon dieses Gewicht. Die Freiwilligen Feuerwehren, technischen Hilfsdienste und Rettungsdienste sehen sich deshalb mit Schwierigkeiten bei der Gewinnung von geeigneten und mit korrekten Fahrerlaubnissen qualifizierten Nachwuchskräften konfrontiert. Um dieses Problem zu beheben, hatte sich der Bundesrat bereits im vergangenen Jahr dafür ausgesprochen, dass Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, des Rettungsdienstes und Katastrophenschutzes mit dem Führerschein der Klasse B ausnahmsweise bis zu 4,25 t schwere Einsatzfahrzeuge fahren dürfen.⁶ Der Innenausschuss des Bundesrates spricht sich nunmehr in seiner Empfehlung an das Plenum für eine Regelung aus, die bei der Fahrerlaubnis zwischen der zulässigen Gesamtmasse von Fahrzeugen unterscheidet. Danach sollen Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren sowie der technischen Hilfs- und Rettungsdienste Fahrzeuge bis zu 4,75 t mit dem Führerschein der Klasse B fahren dürfen, ohne eine zusätzliche Ausbildung zu absolvieren. Dafür müssen sie allerdings bereits zwei Jahre im Besitz ihres Führerscheins sein. Zum Erhalt einer Fahrberechtigung für Fahrzeugen bis zu 7,5 t soll hingegen eine zusätzliche praktische Unterweisung erforderlich sein. Der federführende Verkehrsausschuss hat keine grundsätzlichen Einwände gegen die von der Bundesregierung vorgeschlagene Regelung. Nach seiner Ansicht müssen jedoch die Zuständigkeiten von Bund und Ländern klarer gefasst werden. Der Bundesrat sprach sich nunmehr dafür aus, dass Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren sowie der Rettungs- und Hilfsdienste nicht grundsätzlich eine zusätzliche Fahrausbildung absolvieren müssen, um schwere Nutzfahrzeuge fahren zu dürfen. Die Zusatzausbildung sei nach dessen Ansicht erst für Fahrzeuge bis 7,5 t erforderlich. Bei kleineren Einsatzfahrzeugen bis zu 4,75 t solle der Führerschein der Klasse B ausreichen.

So wünschenswert diese Initiative in ihrer Motivation, den Hilfsorganisationen mit fahrerlaubnisrechtlichen Mitteln zur Seite zu stehen

auch ist: Sie würde mehr schaden als nützen. Wenn per Gesetz eine bestehende Fahrerlaubnis auf eine andere Klasse von Fahrzeugen erweitert wird, muss die Fähigkeit zum verkehrssicheren Führen dieser Fahrzeuge regelmäßig in Theorie und Praxis nachgewiesen werden. Dieser wichtige Mechanismus wird nun vom Gesetzgeber für Einsatzfahrzeuge bis zu 4,75 t bewusst und sehenden Auges umgangen, indem weder eine Ausbildung noch eine Prüfung erforderlich sein soll. Selbst für Einsatzfahrzeuge bis zu 7,5 t soll eine – wie auch immer geartete – „praktische Unterweisung“ genügen, um diese Fahrzeuge unter Einsatzbedingungen im Straßenverkehr führen zu können. Mit diesen Entscheidungen schafft der Gesetzgeber Gefahren für die Allgemeinheit aller anderen Verkehrsteilnehmer und lässt die große Chance aus, eine generelle Fahrausbildung für Einsatzfahrer der Einsatzorganisationen in das StVG zu implementieren. Somit werden auch zukünftig Einsatzfahrer ohne jegliche Fahrausbildung auf Einsatzfahrzeugen unter Nutzung von Sonderrechten und Wegerecht (§§ 35 und 38 StVO) unter den unfallträchtigen Bedingungen von Einsatzfahrten am Straßenverkehr teilnehmen, wobei aus der Vergangenheit bereits bewiesen ist, dass ca. 60 % aller Verkehrsunfälle bei Einsatzfahrten von Einsatzfahrern der Hilfsorganisationen verschuldet worden sind.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Fahrerlaubnisrecht⁷

Leitsatz

Ist eine ausländische Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wegen mangelnder Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen worden, setzt die Wiedererteilung des Rechts, von der Erlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, den Nachweis wiedergewonnener Fahreignung voraus. Dieser Nachweis wird nicht durch einen Führerschein erbracht, der in einem anderen EU-Mitgliedstaat zwar nach Ablauf der in Deutschland verhängten Sperrfrist ausgestellt worden ist, sich aber nach Art

1 BGGI, Teil I Nr. 18 vom 8. April 2009, S. 734 f.

2 BratDrucks. 391/09 vom 28.4.2009.

3 BratDrucks. 391/09 (B) vom 15.5.2009.

4 BratDrucks. 265/09 vom 24.3.2009.

5 BratDrucks. 265/09 (B) vom 15.5.2009.

6 Entschließung des Bundesrates, BratDrucks. 602/08 vom 19.8.2008.

7 Urteil vom 29.1.2009, Az. 3 C 31/07, www.bundesverwaltungsgericht.de

eines Ersatzführerscheins darauf beschränkt, die bisherige, für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entzogene Fahrerlaubnis auszuweisen.

Aus den Gründen

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Erteilung des Rechts, von seiner luxemburgischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen. Nach § 29 Abs. 4 FeV wird das Recht, von einer ausländischen Fahrerlaubnis nach einer der in Absatz 3 Nr. 3 und 4 (seit 19. Januar 2009 richtig: Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 und 4) genannten Entscheidungen Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen. Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach § 69 StGB und der Verhängung der Sperrfrist für eine Wiedererteilung nach § 69a StGB sind zu Lasten des Klägers Entscheidungen nach § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 FeV getroffen worden, an die der Antrag des Klägers nach § 29 Abs. 4 FeV anknüpft. Voraussetzung für einen Erfolg dieses Antrages ist, dass die Gründe für die Entziehung der Fahrerlaubnis entfallen sind. Grund für diese Maßnahme war, dass der Kläger sich wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr (1,90 Promille BAK) als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges erwiesen hatte. Dieser Grund besteht nach wie vor, so dass der Beklagte den Antrag des Klägers zu Recht abgelehnt hat.

Die Voraussetzungen, unter denen in solchen Fällen eine Wiedergewinnung der Fahrerlaubnis anzunehmen ist, lassen sich § 13 FeV entnehmen. Nach Satz 1 Nr. 2 Buchst. d dieser Vorschrift ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn die Erlaubnis aus einem der unter Buchst. a bis c genannten Gründe entzogen worden ist. Buchstabe c nennt als Grund das Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr u. a. bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr. Diese Vorschrift gilt entsprechend für die Vorbereitung einer Entscheidung über die Wiedererteilung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, wenn dieses Recht aus den in der Norm genannten Gründen entzogen worden war. Ob die Wiedergewinnung der Fahrerlaubnis

ausnahmsweise abgesehen von dem noch zu erörternden Neuerwerb einer Fahrerlaubnis in einem anderen EU- oder EWR-Staat in anderer Weise als durch die Beibringung eines solchen Gutachtens nachgewiesen werden kann, wie das OVG Saarlouis in einem Eilverfahren entschieden hat (Beschluss vom 9. August 2000, Az. 9 V 21/00), mag dahingestellt bleiben; denn der Kläger weigert sich unter Hinweis auf seine ausländische Fahrerlaubnis, jeglichen Nachweis seiner Fahreignung nach Ablauf der Sperrfrist zu erbringen.

Das Verlangen, den Nachweis der Fahreignung nach Ablauf der Sperrfrist zu erbringen, verstößt nicht gegen europäisches Recht. Soweit der Kläger sich auf den nach diesem Zeitpunkt ausgestellten luxemburgischen Führerschein beruft, handelt es sich nach den das Revisionsgericht bindenden Feststellungen des Berufungsgerichts nicht um eine neu erteilte Fahrerlaubnis, sondern lediglich um ein neues Dokument, das die bisher erteilten Fahrerlaubnisse ausweist. Deshalb ist die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 29. April 2004, Rs. C 476/01, Kapper Slg. 2004, I 5205, 5225; Beschluss vom 6. April 2006, Rs. C 227/05, Halbritter Slg. 2006, I 49), nach der es einem Mitgliedstaat verwehrt ist, „das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde,“ hier von vornherein nicht einschlägig.

Diese Rechtsprechung ist auf Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl Nr. L 237 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 97/26/EG des Rates vom 2. Juni 1997 (ABl Nr. L 150 S. 41) gestützt. Diese Richtlinie ist trotz einer inzwischen ergangenen Neufassung auf den Führerschein des Klägers noch an-

wendbar (vgl. Erwägungsgrund 5 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein). Während Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine vorschreibt, ermächtigt Art. 8 Abs. 2 den Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialprinzips, auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden. Weiter regelt Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1, dass ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewendet wurde.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften war es europarechtlich erlaubt, dem Kläger die in einem anderen Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland unter Verhängung einer Sperrfrist zu entziehen. Eine nach Ablauf der Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat erteilte neue Fahrerlaubnis muss allerdings grundsätzlich im Inland anerkannt werden. Dies gilt jedoch nicht bei bloßer Ausstellung eines neuen Ausweises über die alte, teilweise (im Inland) entzogene Fahrerlaubnis; denn die Führerscheinrichtlinie dient gerade dazu, die Grundanforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen weitergehend zu harmonisieren (8. Erwägungsgrund). Es liegt daher auf der Hand, dass nur eine neue Fahrerlaubnis anerkannt werden muss, also eine Erlaubnis, der eine Eignungsüberprüfung, wie sie Art. 7 der Richtlinie vorsieht, vorausgegangen ist. Müsste ein lediglich neu ausgestelltes Dokument über die im Ausland noch bestehende Fahrerlaubnis anerkannt werden, käme dies der Sache nach einem Wiederaufleben des Rechts, von der alten Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, nach Ablauf der Sperrfrist gleich. Folgerichtig stellt sich der Kläger auch auf den Standpunkt, dass seine alte Fahrerlaubnis selbst ohne Ausstellung eines neuen Dokuments in Deutschland ohne Weiteres Anerkennung finden müsste. Diese Rechtsauffassung geht je-

doch nicht nur an Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie vorbei, der die Mitgliedstaaten ausdrücklich ermächtigt, in diesen Fällen den ausländischen Führerschein nicht anzuerkennen, sie verfehlt auch den Inhalt der Urteile des Europäischen Gerichtshofs, auf die der Kläger sich beruft. Der Gerichtshof bringt in den bereits genannten Entscheidungen und besonders in den kürzlich ergangenen Urteilen vom 26. Juni 2008 (Rs. C 329/06 und 343/06 sowie Rs. C 334/06 bis C 336/06) zweifelsfrei zum Ausdruck, dass sich die Anerkennungspflicht im Falle der Fahrerlaubnisentziehung auf eine neu erworbene Fahrerlaubnis bezieht (a. a. O. Rn. 52 sowie a. a. O. Rn. 49), bei der es Sache des Ausstellerstaates ist zu prüfen, ob die im Gemeinschaftsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen erfüllt sind. Eine solche Prüfung findet naturgemäß nicht statt, wenn lediglich das Dokument über eine bestehende Fahrerlaubnis erneuert wird. Die Eignungsbeurteilung des Ausstellerstaates muss die im Inland zulässigerweise festgestellte Nichteignung entkräften; dies setzt naturgemäß voraus, dass die Eignungsbeurteilung der im Inland getroffenen Maßnahme nachfolgt. Dem Kläger hilft es daher auch nicht weiter, dass das europäische Recht begrifflich nicht präzise zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein als das die Erlaubnis ausweisende Dokument unterscheidet. Nach dem dargestellten Zweck der Bestimmungen lässt sich daraus keinesfalls folgern, dass bereits ein neues Dokument allein den Anerkennungszwang auslöst.

Der Senat ist auch nicht gehindert zu entscheiden, ohne zuvor den Europäischen Gerichtshof anzurufen; denn es ist nicht erstlich zu bezweifeln, dass die Anerkennungspflicht der Mitgliedstaaten sich auf eine nach Ablauf der Sperrfrist erworbene Fahrerlaubnis bezieht und nicht auf einen nach Art eines Ersatzführerscheins für ein abhanden gekommenes Dokument ausgestellten Ausweis über eine alte Fahrerlaubnis.

Anmerkung Müller

Der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts schließt in seinem aktuellen Urteil ein weiteres Schlupfloch vermeintlich pfiffiger Bürger, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund einer Alkoholproblematik eingebüßt haben. Die ebenso konsequente wie frappierend einfache Argumentation weist nach, dass die angestrebte Wiedererteilung des Rechts,

von einer im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, von der Voraussetzung einer erfolgreichen MPU abhängig gemacht werden kann, wenn die wiedererteilte Fahrerlaubnis lediglich die frühere Fahrerlaubnis juristisch wiederbelebt und jedenfalls keine Neuerteilung darstellt. Mag diese bedenkliche, Eignungsbedenken zu Lasten der Verkehrssicherheit ignorierende Verwaltungspraxis in Luxemburg auch juristisch korrekt sein, so zeigt das höchste deutsche Verwaltungsgericht doch mit dieser Entscheidung deutlich eine weitere Grenze der Anerkennung von EU-Fahrerlaubnissen auf, die zukünftig von allen deutschen Fahrerlaubnisbehörden beachtet werden muss. Dass der Senat gegen Ende seiner Entscheidung gleich auch noch deren Vereinbarkeit mit dem EU-Recht kundtut, soll den prinzipiell sehr streitbaren Inhabern von EU-Fahrerlaubnissen frühzeitig den juristischen Wind aus den Segeln nehmen. Es wird zu beobachten sein, ob dies tatsächlich der Fall sein wird.

Kein Masterplan für mehr Verkehrssicherheit

Im April befasste sich der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages mit einem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, mit dem sich die Antragsteller für einen neuen Masterplan der Bundesregierung aussprachen, der das Ziel „Vision Zero“ beinhalten sollte.⁸ Die Bundesregierung muss jedoch nach dem Ergebnis der Ausschussberatungen keinen Masterplan für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen vorlegen, weil der Verkehrsausschuss den Antrag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD sowie der FDP ablehnte. Die Antragsteller und die Linksfraktion stimmten für den Antrag. Mit dem Masterplan „Vision Zero“ sollte nach den Vorstellungen der Antragsteller die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in Deutschland bis zum Jahr 2010 gemessen an den Zahlen von 2001 um 50 Prozent reduziert werden. Neben gesetzlichen Änderungen sollte der Masterplan eine Kampagne beinhalten, die gemeinsam mit allen fachlich relevanten gesellschaftlichen

Kräften bundesweit durchgeführt werden sollte. Als Mindestanforderung sollte darin unter anderem aufgenommen werden, dass bundesweit ein Tempolimit-Konzept 30/80/120 eingeführt wird. Dabei sollte die Geschwindigkeit auf deutschen Autobahnen an das Geschwindigkeitsniveau der europäischen Nachbarstaaten durch ein allgemeines Tempolimit von 120 Stundenkilometer angepasst werden. Diese Regelung sollte nach Auffassung der Grünen durch ein Tempolimit von 100 Stundenkilometern auf Autobahnen für Kleintransporter ergänzt werden. Auf Landstraßen sollte nach diesem Konzept die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 Stundenkilometer gesenkt werden. Die Koalition begründete ihre Ablehnung des Konzeptes damit, dass es in dem Antrag zwar „sinnvolle“ Anregungen gebe, vielen Punkten aber inhaltlich nicht zugestimmt werden könnte. So sei das Ziel „Zero“ Verkehrstote nicht zu erreichen. Die FDP-Fraktion wandte sich vor allem gegen das vorgeschlagene Tempolimit. Nach ihrer Ansicht gebe es in Deutschland gemessen an der Bevölkerung vergleichsweise weniger Verkehrstote als in allen anderen europäischen Ländern mit Tempolimit. Dem widersprach die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und betonte, die Verkehrssicherheit habe viele Faktoren. Deshalb könne man nur vergleichen, ob es in einem bestimmten Straßenabschnitt weniger Tote mit oder ohne Tempolimit gebe. Die Linksfraktion wies vor allem darauf hin, dass in Zukunft vor allem in die Rettungsdienste investiert werden müsse, damit gerade auf dem Land die Zahl der Verkehrstoten verringert werden könne. Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages verpasste mit seinem mehrheitlich gefassten Beschluss eine große Chance, sich mit parlamentarischen Mitteln für die Sache der Verkehrssicherheit stark zu machen. Auch wenn die Initiative eines Masterplanes in ihrer Begründung durchaus Schwächen aufwies, zeigte sie im Kern dennoch auf die Notwendigkeit hin, sich auf der bundespolitischen Metaebene mit strukturellen Fragen der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit zu befassen und die 16 Bundesländer damit zielstrebig zu unterstützen. So hätte es nahe gelegen, das Bundesministerium für Verkehr zu beauftragen, über ihr Forschungsinstitut, die Bundesanstalt für Straßenwesen eine solche Metastudie in Auftrag

zu geben und dadurch die staatliche Verkehrssicherheitsarbeit in Zukunft noch zielbewusster anzuleiten und zusammenzuführen, wo bislang in den Ländern oft nebeneinander her gearbeitet wird, ohne auf der Hand liegende Synergieeffekte zu nutzen. Zudem dokumentiert der Verkehrsausschuss mit seiner Argumentation, das Ziel „Zero“ Verkehrstote sei nicht zu erreichen, leider auch augenfällig, dass er zwischen einer Vision und einem Ziel nicht zu unterscheiden vermag. Die Initiative „Vision Zero“ beinhaltet nämlich vielmehr ein verkehrspolitisches Leitbild, das zur Ausrichtung und Motivation aller Beteiligten dienen soll, während sich alle informierten Beteiligten darüber im Klaren sind, dass die Zielsetzung „Null Verkehrstote“ praktisch nie zu erfüllen ist. Es ist unbefriedigend, dass die Bundestagsabgeordneten den Antragstellern dadurch einen mangelnden Realismus unterstellen, der nie Gegenstand der Fragestellung gewesen ist.

Neue Ansätze der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in Israel

Im Rahmen einer Studienreise zur israelischen Polizei im März 2009 wurden einige neue Ansätze erkennbar, die außerordentlichen Sicherheitsprobleme auf den israelischen Straßen in den Griff zu bekommen.⁹ Die israelische Polizei ist mit ihren Abteilungen Schutzpolizei, Bereitschaftspolizei, Grenzpolizei sowie Verkehrspolizei und Kriminalpolizei organisatorisch fast ebenso aufgestellt wie jede deutsche Landespolizei und muss in einem Staat operieren, der ungefähr die Größe des Bundeslandes Hessen aufweist und ca. 7,5 Millionen Menschen beherbergt. Die Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr resultieren nach Auskunft der Behördenspitze der Verkehrspolizei in der Hauptsache aus dem „Fehlerfaktor Mensch“, wobei nach den Erkenntnissen aus der Verkehrsunfallaufnahme als unfallauslösender Faktor insbesondere die impulsive Fahrweise zahlreicher Unfallverursacher in den Vordergrund getreten war. Als Hauptunfallvariante gilt derzeit der Pkw-/Fußgängerunfall. Mit ihren Unfallzahlen rangiert der Staat Israel, was anhand aktueller Statistiken bemerkenswert offen und selbstkritisch belegt wurde, auf einer Ebene mit den in Fragen der Verkehrssicher-

heit bislang weniger erfolgreichen EU-Mitgliedern Tschechische Republik und Polen. Dennoch versucht die israelische Polizei zunächst in einem ersten Schritt, der Gesamtproblematik mit einer Technikkoffensive zu begegnen, die einerseits aus einer massiven technischen Aufrüstung der Polizeibeamten sowie einer besseren technischen Vernetzung besteht. So ist derzeit in den meisten Streifenfahrzeugen bereits die Ausrüstung mit einem Laptop mit Online-Zugriffsmöglichkeit auf sämtliche polizeirelevante Dateien als Standard eingeführt worden, und die Polizeifahrzeuge sind mit Digitalfunk der zweiten Generation ausgestattet, während in den deutschen Bundesländern noch nicht einmal flächendeckend dessen erste Generation eingeführt wurde. Die Anregung bei der Behördenleitung der Verkehrspolizei, zusätzlich über die Einführung eines gesetzlichen Systems der verkehrspsychologischen Begutachtung von besonders auffälligen Verkehrsdelinquenten nachzudenken, stieß auf großes Interesse.



Prof. Dr. jur. Dieter Müller ist Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der FH für Polizei Sachsen

⁸ BtagDrucks. 16/11212.
⁹ Es handelte sich um eine von der Christlichen Polizeivereinigung (CPV) betreute Studienreise von Polizeibediensteten aus ganz Deutschland, an der der Autor dieses Beitrags teilnehmen konnte.