

Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff  
Bergische Universität Wuppertal

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Wirtschaftsausschuss  
Herrn Christopher Vogt  
Vorsitzender

Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 18/2771
---

Schriftliche Anhörung zum Themenkomplex „Verdeckte Radarkontrollen abschaffen – Sicherheit geht anders“

Bearbeiter: Thomas Wagner, Zeichen L 214

Drucksache 18/1667 (neu)

## **1. Zum Antrag der Fraktionen der PIRATEN und der FDP vom 19. März 2014 Drucksache 18/1667 (neu)**

1.1 Zu Punkt 1 „Der Landtag wolle beschließen ...“ (Hinweisschilder, Beschränkung auf bestimmte Orte)

Der Sachverhalt zu dem Begriff „schwere Geschwindigkeitsunfälle“ ist unklar. Schwere Unfälle können bei jeder Geschwindigkeit auftreten, vor allem bei der Kollision eines Motorfahrzeugs mit einem kaum geschützten Verkehrsteilnehmer wie einem Fußgänger, Radfahrer, insbesondere bei jungen und bei alten Menschen. Das Eintreten eines Unfalls und die Schwere der Unfallfolgen hängen hauptsächlich mit den gegebenen Sicherheitsreserven zusammen, z.B. mit den Möglichkeiten, Gefahren zu erkennen, mit der Entfernung möglicher Kollisionspartner voneinander, von der Ausstattung mit aktiven Sicherheitseinrichtungen und mit passiver Sicherheitsausstattung.

Sofern die Bildung von Sicherheitsreserven politisch und fachlich nicht als systemische Aufgabe gesehen wird – z.B. Standardisierungen und Normen für die verschiedenen Aufgaben im Verkehrswesen bestehen lediglich aus Kompromissen – sind punktuelle Schuldzuweisungen immer nur eine Notmaßnahme.

1.2 Zu Punkt 2 „Der Landtag wolle beschließen ...“ (Einnahmen)

Das System Verkehr hat sich grundsätzlich selbst zu finanzieren. Das sollte auch für kostenpflichtige Fehler, und zwar aller Akteure, gelten.

1.3 Zu Punkt 3 „Der Landtag wolle beschließen ...“ (Radarwarngeräte)

Mit zunehmender Ausstattung von Motorfahrzeugen mit Radargeräten zur Messung des Fahrzeugabstands werden Radarwarngeräte immer häufiger Fehlmessungen vornehmen, sodass sie zukünftig an Bedeutung verlieren werden.

## **2. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Unfallrisiken**

Als Unfallursache wird von der aufnehmenden Polizei oftmals „überhöhte oder unangemessene Geschwindigkeit“ angegeben. Dies trifft naturgemäß so gut wie immer zu, denn ohne Geschwindigkeit kann es kaum Unfälle geben. Nach den bisherigen Kenntnissen und Interpretationen in der Unfallforschung geschieht die größte Zahl der Unfälle unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, unabhängig von der Schwere des Unfalls oder der Unfallfolgen. Ein ebenso wichtiger Ursachenanteil ist in zu geringen Abständen vor und seitlich des Fahrzeugs zu sehen.

Nur in wenigen Fällen werden zuverlässige Unfallanalysen über die zutreffenden Ursachen vorgenommen, dies meist im privatrechtlichen Bereich bei der Auseinandersetzung zwischen zwei Konfliktparteien, aber ohne Rückmeldung an die amtlichen Stellen.

Unfallschwerpunkte liegen meist nicht an Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und ähnlichen Einrichtungen, sondern häufig an Knotenpunkten, an denen sowieso langsamer als anderswo gefahren wird. Allerdings hängen Unfälle mit gravierenden Unfallfolgen (z.B. Todesfälle auf Landstraßen mit Bäumen im Seitenbereich) häufig mit unangemessen hohen Geschwindigkeiten zusammen. Mit Geschwindigkeitskontrollen an Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und ähnlichen Einrichtungen verweist der Staat hauptsächlich auf die gesellschaftliche Bedeutung der damit gemeinten Personengruppen und gibt diesen ein gutes Sicherheitsgefühl.

Diejenigen Personen, die man als „Raser“ kennzeichnet, sind oftmals gestresste Geschäftsleute oder unaufmerksame Personen oder Fahrer, die das Erlebnis „Beschleunigen und Schnellfahren“ für sich selbst und/oder Andere herbeiführen wollen. Inwiefern diese als besonders unfallerzeugend bzw. -gefährdet gelten, ist fachlich nicht geklärt.

Auch wenn „Raser“ nicht zugleich Unfallverursacher sind, erzeugen sie jedoch unnötige emotionale Belastungen (Ärger, Stress, Ablenkung) bei anderen Verkehrsteilnehmern.

## **3. Meine Hinweise und Empfehlungen**

Es gehört zum Basisverhalten von Menschen, dass sie sich Kontrollen entziehen wollen, manchmal auch mit gefährlichen Mitteln, z.B. durch Beschädigung der Kontrolleinrichtungen oder durch tätliche Angriffe auf Amtsträger. Kontrollen erzeugen zugleich Missempfinden und führen grundsätzlich zu einer negativen Bewertung des Kontrollierenden, also des Staates im vorliegenden Fall.

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessungen (meist mit Radaranlagen) sind unter anderem deswegen erforderlich, um immer wieder die Aufmerksamkeit von Autofahrern zu wecken oder zu erhöhen und sollen die Wichtigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen verdeutlichen.

Kontrollen müssen sich dadurch rechtfertigen, dass sie innerhalb eines korrekt gestalteten Verkehrssystems stattfinden. Ein nachlässig gestaltetes Verkehrssystem, das zudem noch partiell verrottet, und den Verkehrsteilnehmer zu sehr strapaziert, verträgt keine Kontrollen, da es den Bürger innerlich vom Staat entfernt. Erst wenn das Verkehrssystem gut und nutzergerecht ausgestaltet ist, ergibt sich meiner Ansicht nach die moralische Berechtigung von unangenehmen Kontrollen.

Alle Nutzer des Verkehrssystems sollen die Möglichkeit haben, sich selbst umfangreich zu kontrollieren. Ein Geschwindigkeitsmessstelle mit Sanktionsmöglichkeit kann der eigenen Kontrolle dienen.

Meine Empfehlungen lauten:

Ortsfeste Geschwindigkeitsmessstellen sollen offen und deutlich zu erkennen sein, sollten u.a. durch klare Ankündigungen bekannt gemacht werden. Dem Verkehrsteilnehmer muss der Sinn dieser Geschwindigkeitskontrolle einsichtig sein oder einsichtig gemacht werden (z.B. durch öffentliche Hinweise, dass dadurch Unfälle vermieden oder schwere Unfallschäden verhindert wurden).

Der Verkehrsteilnehmer sollte das Gefühl bekommen, dass durch solche Maßnahmen sein eigenes Bestreben, verkehrssicher zu fahren, unterstützt wird und dass er durch die Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit seine Sicherheitsreserven groß genug halten oder sogar noch vergrößern kann.

Köln, den 16. 04.2014



Prof. Dr. Echterhoff  
Büro Köln  
Ostmerheimer Str. 345  
51109 Köln  
Tel. 0221 691652  
Fax 0221 697083  
E-Mail [echterhoff@uni-wuppertal.de](mailto:echterhoff@uni-wuppertal.de)