

Ministerium für Inneres und Sport (MfIS)
Postfach 10 24 41 66024 Saarbrücken

Geschäftsführer des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtags
Herrn Thomas Wagner
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Dienstgebäude:
Mainzer Straße 136
66121 Saarbrücken
Telefon: 0681 501-00

Bearbeitung: Herr Brutscher
Durchwahl: 0681 501-3591
Telefax: 0681 501-3539
E-Mail: b.brutscher@innen.saarland.de

02.05.2014

Az.: D 5 – 74.70

Verdeckte Radarkontrollen abschaffen – Sicherheit geht anders!
Antrag der Fraktionen von PIRATEN und FDP
Drucksache 18/1667 (neu)

Ihr Schreiben vom 7. April 2014, Az.: L 214

Sehr geehrter Herr Wagner,

Frau Ministerin Bachmann dankt Ihnen für Ihr Schreiben, welches Sie auch an das Landespolizeipräsidium übersandt hatten. Sie hat mich beauftragt, Ihnen im Sachzusammenhang die Ziele und Methoden im Bereich der saarländischen Vollzugspolizei und der Ortpolizeibehörden bei den saarländischen Städten und Gemeinden zur Geschwindigkeitsüberwachung aufzuzeigen, die aufgrund des Antrags der Fraktionen der PIRATEN und der FDP für die im Schleswig-Holsteinischen Landtag zu führende Diskussion ggf. hilfreich sein könnten.

1.

Ich möchte zunächst auf folgende wesentliche Rahmenbedingungen für die Verkehrssicherheitsarbeit im Saarland hinweisen:

Im Saarland lebten mit Stand 1. Januar 2013 0,994 Mio. Einwohner auf einer Fläche von 2.569,69 km². Die Motorisierungsrate pro 1.000 Einwohner liegt im Saarland mit 713 Kfz deutlich über dem Wert 651 für Gesamtdeutschland. Laut einer aktuellen statistischen Veröffentlichung steht die PKW-Dichte zum 1. Januar 2014 mit 603 PKW pro 1.000 Einwohner im Saarland (der bundesdeutsche Durchschnitt beträgt 539 PKW pro 1.000 Einwohner) an der Spitze aller Bundesländer. Mit rund 93 Autobahnkilometer auf 1.000 qkm Fläche hat das Saarland nach den Stadtstaaten Bremen und Hamburg das dichteste Autobahnnetz im Vergleich aller Bundesländer; der Bundesdurchschnitt liegt bei 36 Autobahnkilometer auf 1.000 qkm. Auch die Kennzahl „Kraftfahrzeuge pro km Straße“ lässt im Saarland eine gegenüber dem Bundesdurchschnitt überdurchschnittliche Fahrzeugdichte erkennen.

Auf einen Kilometer des überörtlichen Straßennetzes (Autobahnen, Bundes- und Landstraßen mit insgesamt 2.046 km) entfallen im Saarland 347 Fahrzeuge – bundesweit dagegen nur 227.

2.

Wesentliche Ziele der Verkehrsüberwachung im Saarland, zu der auch die Geschwindigkeitsüberwachung gehört, sind

- die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheitslage (Reduzierung der Verkehrsunfälle, Minimierung der Unfallfolgen) und die Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls im Straßenverkehr,
- die Verhinderung und die Feststellung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr,
- die Verbesserung des sicherheits- und umweltbewussten Verkehrsverhaltens,
- die Reduzierung verkehrsunfallbegünstigender Faktoren im Verkehrsraum und
- die Erhöhung der polizeilichen Präsenz.

Die Landesregierung steht uneingeschränkt zu den Zielen der Verkehrsüberwachung im Allgemeinen und zur Geschwindigkeitsüberwachung im Besonderen.

Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine an die Verkehrssituation oder den Straßenzustand nicht angepasste Geschwindigkeit dominieren nach wie vor als eine der Hauptursachen das Verkehrsunfallgeschehen, vor allem der Unfälle mit schweren Folgen, oder sind zumindest mit ursächlich, weil zu schnelles Fahren auch die meisten anderen polizeilich festgestellten Unfallursachen begünstigt oder erst ermöglicht. Hieraus ergibt sich geradezu zwingend die Notwendigkeit einer möglichst flächendeckenden und nicht kalkulierbaren Geschwindigkeitsüberwachung.

Durch Unfallforschungen - unter anderem des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – ist dabei belegt, dass durch eine Erhöhung der Überwachungsintensität und damit der objektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit das subjektive Entdeckungsrisiko gesteigert und in Verbindung mit der Höhe der zu erwartenden Sanktion das regelkonforme bzw. verkehrssichere Verhalten von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern positiv beeinflusst werden kann.

3.

Im Saarland führen sowohl die Vollzugspolizei als auch die Ortspolizeibehörden im Sinne der Zielsetzung Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, insbesondere der Geschwindigkeitsüberwachung, intensiviert und flächendeckend durch. Entsprechend der gesetzlichen Zuständigkeit gemäß § 85 Absatz 1 Saarländisches Polizeigesetz (SPolG) obliegt dabei für den Bereich der Vollzugspolizei dem Landespolizeipräsidentium (LPP) die konkrete Planung und Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung. Wichtige Planungsgrundlagen, insbesondere im Hinblick auf die Festlegung der Örtlichkeiten und Zeiten, sind für das LPP unter anderem die von den Polizeidienststellen erhobenen und in der alljährlich veröffentlichten polizeilichen Verkehrsunfallstatistik zusammengeführten Daten über die polizeilich registrierten Unfälle, die Erkenntnisse aus der örtlichen Verkehrsunfallanalyse und den Erfahrungen sowie Beobachtungen der Polizei zum Konflikt- und Gefährdungspotenzial im Verkehrsraum sowie Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern. Das LPP verfügt in diesem Zusammenhang auch über aussagekräftige Daten zu den Ursachen von Verkehrsunfällen mit nur Sachschäden.

Die Analyse des Verkehrsunfallgeschehens ist insgesamt ein ständiger Prozess der Zusammenarbeit insbesondere mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) und der unter seiner Federführung auf Landesebene eingerichteten Verkehrsunfallkommission Saarland sowie den bei den Landkreisen und beim Regionalverband Saarbrücken, bei der Landeshauptstadt Saarbrücken, den Mittelstädten Völklingen und St. Ingbert eingerichteten örtlichen Verkehrsunfallkommissionen sowie der beim Landesbetrieb für Straßenbau eingerichteten Verkehrsunfallkommission für die Bundesautobahnen, in denen unter anderem die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden vertreten sind.

Die Geschwindigkeitsmessungen der Vollzugspolizei erfolgen ausschließlich unter Einsatz spezieller Messtechnik und durch spezialistisch ausgebildete Polizeibeamte des LPP 13 Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste. Routinemäßig und aus besonderem Anlass, wie z.B. zu Beginn der Motorradaisaison oder im Zusammenhang mit großen Veranstaltungen, werden Geschwindigkeitsmessungen zusätzlich im Rahmen personalaufwändiger Anhaltekontrollen in Zusammenarbeit mit den rund um die Uhr besetzten örtlich zuständigen Polizeiinspektionen durchgeführt.

In Ergänzung der originären vollzugspolizeilichen Verkehrsüberwachung kann das Ministerium für Inneres und Sport auf Antrag den Ortspolizeibehörden im Saarland gemäß § 80 Absatz 4 SPolG unter anderem die Befugnis zur Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten durch mobile und ortsfeste stationäre Überwachungsanlagen (fließender Verkehr), allerdings in Abgrenzung zur Vollzugspolizei begrenzt auf innerörtliche Straßen, übertragen. Näheres dazu hat das Ministerium durch Erlass geregelt.¹ Geschwindigkeitskontrollen sollen dabei auf besonders schutzwürdige innerörtliche Straßenabschnitte konzentriert werden. Darüber hinaus kann das Ministerium gemäß § 84 Absatz 1 SPolG kommunale Bedienstete als Hilfspolizeibeamte mit der Wahrnehmung von Verkehrsüberwachungsaufgaben bestellen.

Zurzeit führen im Saarland, zum Teil durch gegenseitige Unterstützung, 20 Ortspolizeibehörden der Städte und Gemeinden mobile Geschwindigkeitsüberwachungen innerhalb geschlossener Ortschaften durch (Dillingen, Eppelborn, Friedrichsthal, Heusweiler, Illingen, Losheim, Marpingen, Merzig, Neunkirchen, Püttlingen, Riegelsberg, Saarbrücken, Saarlouis, Saarwellingen, Schiffweiler, Schwalbach, Spiesen-Elversberg, St. Wendel, Sulzbach, Völklingen). Eine Kreisverwaltung hat die mobile Geschwindigkeitsüberwachung innerhalb der kreisangehörigen Kommunen übernommen. Eine Ortspolizeibehörde (Püttlingen) betreibt ergänzend noch zwei stationäre Anlagen an innerörtlichen Gefahrenschwerpunkten; zwei weitere Ortspolizeibehörden (Neunkirchen und Saarlouis) beabsichtigen, in naher Zukunft ebenfalls die bisherigen mobilen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch zusätzliche ortsfeste stationäre Anlagen zu erweitern.

4.

Wie bereits ausgeführt, orientiert sich die Vollzugspolizei bei der Auswahl der Örtlichkeit und bei der Festlegung des Zeitpunkts ihrer Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich an den Erkenntnissen der Verkehrsunfallanalyse und ihren Erfahrungen und Beobachtungen zum Konflikt- und Gefährdungspotenzial im Verkehrsraum sowie an Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern. Berücksichtigt werden in diesem Kontext auch die von den Verkehrsunfallkommissionen veranlassten Therapiemaßnahmen. Im Mittelpunkt stehen die erkannten Unfallschwerpunkte.

¹ Erlass des damaligen Ministeriums für Inneres, Kultur und Europa über die „Wahrnehmung der Verkehrsüberwachung durch Ortspolizeibehörden gemäß § 80 Absatz 4 SPolG“, Stand: 02.01.2012, veröffentlicht als Verwaltungsvorschrift in der Datenbank des „Elektronischen Verwaltungsvorschriften Informationssystems Saarland“(ELVIS)

Allerdings sieht die polizeiliche Strategie auch vor, solche Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zu verifizieren, die sich vorsätzlich und rücksichtslos über Geschwindigkeitsregeln hinwegsetzen und dabei oftmals auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer konkret gefährden.

Eine Beschränkung der Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen allein auf Unfallschwerpunkte wäre in diesem Zusammenhang nicht zielführend.

Im Durchschnitt führt die Vollzugspolizei jährlich ca. 80 Prozent ihrer Geschwindigkeitskontrollen an erkannten Unfallschwerpunkten durch und ca. 20 Prozent unter anderem aufgrund von Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern sowie eigener durch Verkehrsbeobachtung verifizierter Gefahrenstellen.

Entsprechend des oben erwähnten Erlasses führen die mit der Geschwindigkeitsüberwachung befassten Ortpolizeibehörden sowie die bestellten Hilfspolizeibeamten ihre Geschwindigkeitskontrollen ausschließlich innerhalb geschlossener Ortschaften durch. Sie konzentrieren sich hierbei auf folgende besonders schutzwürdige Straßenabschnitte:

- Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Wohnstraßen,
- das Umfeld von Kindergärten, Spielplätzen, Schulen bzw. Schulwege, Senioren- / Pflegeheime und ähnliche Einrichtungen,
- Unfallschwerpunkte (in Abstimmung mit den örtlichen Verkehrsunfallkommissionen).

Die Überwachungsmaßnahmen können aber auch in Abstimmung mit dem LPP zur Überprüfung von Bürgerbeschwerden im gesamten innerörtlichen Straßennetz durchgeführt werden.

Die Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung durch das LPP werden unter Berücksichtigung der vorgenannten Grundsätze wöchentlich oder im Einzelfall situativ wegen eines besonderen Anlasses geplant. Im Ergebnis der damit verbundenen Lagebeurteilung erfolgt dann grundsätzlich anlassbezogen die individuelle Festlegung der Örtlichkeiten und Zeiträume. Dauerhaft geltende belastbare Angaben über die einzelnen Straßen mit konkreter Zuordnung des jeweiligen Anlasses der Geschwindigkeitsmessung sind insoweit nicht möglich. Dies gilt in vergleichbarer Weise auch für die kommunale Verkehrsüberwachung.

Unter Berücksichtigung der Ziele der Geschwindigkeitsüberwachung sowie der Kriterien zur Auswahl der Örtlichkeiten verteilen sich die bisher von der Vollzugspolizei durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen prozentual wie folgt²:

- Außerhalb geschlossener Ortschaften ca. 45 Prozent
 - davon auf
 - Bundesautobahnen ca. 19 Prozent,
 - Bundesstraßen ca. 8,50 Prozent,
 - Landstraßen ca. 17 Prozent,
 - Gemeindestraßen ca. 0,50 Prozent.
- Innerhalb geschlossener Ortschaften 55 Prozent
 - davon auf
 - Bundesstraßen ca. 15 Prozent,

² Quelle: Landespolizeipräsidium – LPP 13 – Zentrale Verkehrspolizeiliche Dienste, Stand: 19. März 2013

- Landstraßen ca. 32 Prozent,
- Gemeindestraßen ca. 8 Prozent.

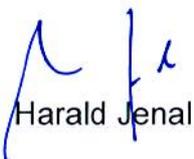
5.

Im Zusammenhang mit den Örtlichkeiten von Geschwindigkeitskontrollen wird nicht zuletzt auf Folgendes hingewiesen: Mit dem Ziel, eine zusätzlich generalpräventive Wirkung zur Vermeidung geschwindigkeitsverursachter Verkehrsunfälle zu erreichen, kündigt die Vollzugspolizei des Saarlandes seit 1998 – wie im Übrigen auch die Polizeien in den meisten anderen Ländern - als weitere Variante ca. 60 bis 70 Prozent ihrer Geschwindigkeitskontrollen jeweils mit einem Wochenplan tagesaktuell sowohl in den Hörfunk- und Printmedien als auch auf ihrer Internetseite an. Sie verzichtet dabei allerdings bewusst auf punktgenaue Angaben zu den Kontrollörtlichkeiten und Kontrollzeiten und beschränkt die Angaben auf den Tag und die Ortsangabe im weiteren Sinne. Angegeben werden grundsätzlich die Straßenkategorie, die jeweilige Bezeichnung der Straße sowie bei Bundesautobahnen die tangierten Anschlussstellen und den anderen Straßen die Abschnitte zwischen den tangierten Städten und Gemeinden. Hierbei weist die Vollzugspolizei darauf hin, dass es sich bei den angekündigten Messstellen um Unfallörtlichkeiten handelt, die nach Unfallhäufung, Unfallfolgen und Unfallursachen ausgewählt wurden. Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass über die angekündigten Kontrollen hinaus weitere Geschwindigkeitskontrollen auch an nicht veröffentlichten Orten möglich sind. Das Entdeckungsrisiko bleibt dadurch hoch und nach Einschätzung der Polizei wird flächendeckend das normentreue Verhalten im Sinne der Verkehrssicherheit gefördert. Europäische Verkehrssicherheitsexperten haben in einer Studie diese Auffassung bestätigt. Sie stellen fest, dass die Wahrnehmung der Kontrollaktivität durch den Autofahrer wichtiger sei als das tatsächliche Ausmaß der Kontrollen. Hieraus sei abzuleiten, dass Kontrollen dann am effektivsten sind, wenn sie für die Verkehrsteilnehmer unübersehbar durchgeführt und im Vorfeld intensiv angekündigt werden. Allerdings plädieren diese Experten auch für den Verzicht auf eine zeitlich und örtlich konkrete Bekanntgabe der Kontrollen.

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik der letzten Jahre, insbesondere im Hinblick auf die Getötetenrate belegt, dass wir nicht zuletzt mit unseren polizeilichen Strategien und Maßnahmen auf einem guten Weg in der Verkehrssicherheitsarbeit sind. Wir sehen im Saarland zurzeit daher keine Veranlassung, von diesem Weg abzuweichen oder im Sachzusammenhang gar auf Änderungen im Straßenverkehrsrecht hinzuwirken. Beispielhaft habe ich Ihnen die Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik Saarland für das Jahr 2013 beigelegt.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Harald Jenal