

Tätigkeitsbericht der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten für das Jahr 2014 vorgelegt am 23.04.2015 von Klaus Droxler

I. Allgemeiner Teil

„Malta vorn, Lettland hinten“

Mit dieser Überschrift fasste die Tagespresse das Ergebnis des Verkehrssicherheitsberichts der EU-Kommission für das Jahr 2014 zusammen.¹ Demnach ist das Risiko, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, in EU-Ländern wie Bulgarien, Rumänien oder Lettland drei- bis viermal so hoch wie in Großbritannien, den Niederlanden oder Schweden. Rein statistisch betrachtet, ist Malta mit zuletzt 26 Todesopfern je eine Million Einwohner das sicherste EU-Land. Schlusslicht ist Lettland mit 106 Todesopfern je eine Million Einwohner. An siebter Stelle steht Deutschland mit 42 Toten je eine Million Einwohner. 2014 gehörte es zu den wenigen EU-Ländern, die eine – wenn auch geringfügige Zunahme der Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Opfer zu beklagen hatten. So stieg sie in Deutschland um ein Prozent, während es im EU-Durchschnitt ein Prozent weniger Opfer gab. Von ihrem 2010 ausgegebenen Ziel, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 auf dann 15750 zu halbieren, ist die Europäische Union mit einem bis 2014 erreichten Rückgang von 18 Prozent noch weit entfernt. Und von einem Spitzenplatz in Sachen Verkehrssicherheit ist Deutschland somit ebenfalls noch sehr weit entfernt.

Entgegen dem landesweiten Trend bilanzierte das Polizeipräsidium Karlsruhe einen deutlichen Rückgang von 21 auf 15 Verkehrstoten im Landkreis Karlsruhe. Zugenommen hat allerdings die Zahl der Schwerverletzten sowohl im Stadt- wie auch im Landkreis Karlsruhe.² Die neuesten Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes weisen für 2014 einen Anstieg der Fahrradunfälle um annähernd 10 Prozent aus: 78 653 Unfälle, 405 Tote. Häu-

figste Ursachen: Fehlerhaft abbiegende Kraftfahrzeuge und Missachtung der Vorfahrt von Radfahrern. Bei den von Radfahrern verschuldeten Unfällen rangieren ganz oben das Fahren auf Gehwegen und Benutzung von Radwegen gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung.³

Einen breiten Raum nimmt im Bereich der Verkehrssicherheit schon seit Jahren die öffentliche Diskussion um eine Absenkung der Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit bei Radfahrern ein. Strafbar macht sich nach § 316 StGB, wer im Straßenverkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Während die Rechtsprechung beim Führen von Kraftfahrzeugen den Grenzwert der absoluten Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille festgelegt hat, lag dieser Wert bei Radfahrern bisher bei 1,6 Promille. Dieser Grenzwert wurde in der Öffentlichkeit allgemein als zu hoch angesehen⁴, weshalb u.a. die Deutsche Verkehrswacht in einem Beschluss ihrer Mitgliederversammlung eine Herabsenkung des Grenzwertes gefordert hat. Um eine Änderung der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung herbeizuführen, bedurfte es allerdings wissenschaftlicher Studien, die eine Absenkung des Grenzwertes rechtfertigen ließen. Eine vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft darauf in Auftrag gegebene Studie des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf wurde im Berichtsjahr erstellt und der Öffentlichkeit vorgestellt.⁵ Zwar hat die Untersuchung bestätigt, dass Alkoholisierung auch beim Radfahren eine Gefahr für die Verkehrssicherheit bildet. Das für alle Beteiligten überraschende und aus rechtlicher Sicht bedeutendste Ergebnis der Studie ist jedoch, dass sich danach eine Absenkung des richterrechtlich festgelegten strafbe-

¹ FAZ v. 25.03.2015, S. 7

² BRUCHSALER RUNDSCHAU v. 11.04.2015, S. 33

³ FAZ v. 21.04.2015, S. T 1

⁴ DER SPIEGEL 23/2014, S. 46

⁵ Daldrup et al., BLUTALKOHOL Vol. 52 No. 1, S. 1

gründenden „geltenden“ Grenzwerts alkoholbedingter „absoluter“ Fahrunsicherheit von 1,6 Promille für Radfahrer durch die Rechtsprechung nicht begründen lässt. Denn dieser Wert beruht auf der Annahme, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit jeder entsprechende alkoholisierte Radfahrer fahrunsicher im Sinne des § 316 StGB ist. Diese Annahme ist durch die Studie schon für den Grenzwert von 1,6 Promille als unterem strafbegründendem Wert eher in Frage gestellt. Zwar hat sich bei einer Blutalkoholkonzentration von $\geq 1,4$ Promille ausnahmslos jeder Proband als leistungsschwächer als im Nüchternzustand erwiesen. Aber selbst bei einer Alkoholbelastung von $\geq 1,6$ Promille haben einige Teilnehmer keine relevante Abweichung vom generellen nüchternen Ausgangsniveau aller Probanden gezeigt. Dieses Ergebnis könnte nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert eher nach oben korrigieren muss.⁶ Entsprechende gerichtliche Entscheidungen sind bislang nicht bekannt geworden. Die Diskussion um die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes für alkoholisierte Radfahrer wird aber auch in der Zukunft noch lebhaft geführt werden.

Der einschlägige Arbeitskreis des diesjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstags hat insoweit die folgenden Empfehlungen verabschiedet:

1. Nach derzeitiger Rechtslage können sich Fahrradfahrer bei alkoholbedingter Fahrunsicherheit bereits ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 Promille nach § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) strafbar machen. Der dafür erforderliche Nachweis alkoholbedingter Fahrfehler ist in der Praxis häufig nur schwer zu führen.
2. Neueste rechtsmedizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Fahrradfahrern im Bereich von 0,8 bis 1,1 Promille eine signifikante Zunahme von „groben“ Fahrfehlern auftritt. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis dem Gesetzgeber die Schaffung eines Buß-

geldtatbestandes, wie er in § 24 a StVG (0,5 Promille-Grenze) für Kraftfahrzeugführer vorhanden ist, für Fahrradfahrer aber bislang fehlt.

3. Eine deutliche Mehrheit des Arbeitskreises spricht sich nach bisher vorliegenden Erkenntnissen für einen Bußgeldtatbestand mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille aus.

4. Es bedarf auch weiterhin einer umfassenden Bewertung der Gefährdung, die von alkoholisierten Fahrradfahrern ausgeht, insbesondere unter Einbeziehung aller vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse.

II. Vereinsarbeit

Im Berichtsjahr setzte sich der Vorstand der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten aus den folgenden Personen zusammen:

Vorsitzender:	Klaus Droxler
Stv. Vorsitzender:	Karl Neithardt
Schatzmeister:	
bis 23.04.2014	E.-Dieter Elschner
seit 23.04.2014	Anton Gentischer
Schriftführer:	Wolfgang Merkle
Beisitzer:	Herbert Best
	Heinz-W. Rößler
	Helmut Storck

Am 31.12.2014 gehörten der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten insgesamt 71 Mitglieder an, darunter alle Städte und Gemeinden in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Im Berichtsjahr hatte die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten für ihre Vereinsarbeit Ausgaben von insgesamt € 18.273,97, darunter die Aufwendungen für den Betrieb und die Ausstattung der stationären Jugendverkehrsschule Bretten und die mobile Jugendverkehrsschule von nahezu € 5.000,00 sowie für die Schul- und Jugendverkehrserziehung von knapp € 4.000,00. Die Verkehrswachtzeitschrift „Mobil und Sicher“ schlug mit € 668,25 zu Buche. An den Kosten der Jahreshauptversammlung der Landesverkehrswacht in Bretten hat sich die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten mit € 2.000,00 beteiligt. Insgesamt lagen die Ausgaben im Berichtsjahr etwa € 3.700,00 unter denen des Vorjah-

⁶ Maatz, GDV Forschungsbericht Nr. 28, S. 52

res, wobei den stark verminderten Gesamteinnahmen Rechnung getragen wurde. Dieser Rückgang bei den Gesamteinnahmen ist sowohl einer deutlich zurückgegangenen Zuweisungspraxis von Staatsanwaltschaft und Gerichten als auch den schwindenden Zinseinnahmen auf Grund der aktuellen Geldmarktlage zuzurechnen. Weitgehend stabil geblieben sind dagegen die Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen und hier vor allem der kommunalen Mitglieder.

Auch im Berichtsjahr wurden in den beiden Jugendverkehrsschulen der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten die Schüler der 4. Klasse im sicheren Fahren mit dem Fahrrad unterrichtet. In der stationären Jugendverkehrsschule wurden insgesamt 1.225 Schüler und mit der mobilen Jugendverkehrsschule insgesamt 783 Schüler unterrichtet. Von den insgesamt 2.008 Schülern haben lediglich 1.615 Schüler das Lernziel erreicht, also gerade einmal 80 %. Gegenüber dem Vorjahr sind dies etwa 10 Prozentpunkte weniger. Hatten im Ausbildungsjahr 2013 etwa 10 % der Schüler das Lernziel nicht erreicht, waren es somit im Berichtsjahr 20 %. Die Quote der Schüler, die das Lernziel nicht erreicht haben, hat sich damit innerhalb eines Jahres verdoppelt. Untersucht man die Zahlen differenziert nach der stationären und der mobilen Jugendverkehrsschule, so kommt man zu dem folgenden Ergebnis:

In der stationären Jugendverkehrsschule haben etwa 93 % der Schüler das Lernziel erreicht und nur etwa 7 % haben dieses verfehlt. Demgegenüber haben mit der mobilen Jugendverkehrsschule lediglich 86 % das Lernziel erreicht und die Quote der Schüler, die das Lernziel nicht erreicht haben, liegt mit 14 % doppelt so hoch wie bei der stationären Jugendverkehrsschule.

Diese offensichtliche Diskrepanz der Erfolgsquoten zwischen der mobilen und der stationären Jugendverkehrsschule sollte alle mit der schulischen Erziehung der Kinder Beteiligten zum Nachdenken anregen. Für die Verkehrswacht ist jedenfalls der Schluss zu ziehen, dass die Ausbildung in der stationären Jugendverkehrs-

schule die besseren Voraussetzungen für einen erfolgreichen Abschluss der Fahrradausbildung bietet als die Ausbildung in der mobilen Jugendverkehrsschule. Sowohl Schulen als auch Kommunen, deren Schüler bislang noch nicht in einer stationären Jugendverkehrsschule ausgebildet werden, sollten dieses Ergebnis zum Anlass nehmen, eine Ausbildung ihrer Schüler in einer stationären Jugendverkehrsschule anzustreben. Dabei sollten sowohl eventuell entstehende Fahrtkosten als auch mögliche organisatorische Mehraufwendungen hinter dem Ziel einer erfolgreichen Ertüchtigung ihrer Kinder zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr zurücktreten.



Jugendverkehrsschule Bretten

Aber nicht nur Rad fahrende Schüler haben im Berichtsjahr die stationäre Jugendverkehrsschule in Bretten besucht. Auch 19 Kindergärten aus der Region haben mit ihren insgesamt 285 Schulanfängern die ersten Schritte für den bevorstehenden Schulweg geübt. Vorausgegangen war dem Besuch der Jugendverkehrsschule durch die Kindergärten zum Teil ein einführendes Beratungsgespräch durch den Moderator im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS). Beim Sommerferienprogramm der Stadt Bretten haben bei 12 Veranstaltungen der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten 190 Kinder den Weg in die Jugendverkehrsschule in Bretten gefunden. Und alle Schulanfänger im Bereich der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten erhielten wieder zu ihrer Einschulung von der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten eine gelbe Sicherheitsmütze.



Dr. med. A. Dettling

Bei zwei Veranstaltungen in der Jugendverkehrsschule Bretten für Rechtsreferendare, die gerade ihre Station bei der Staatsanwaltschaft Karlsruhe absolvierten, wurde den angehenden Richtern, Staats- und Rechtsanwälten unter der wissenschaftlichen Leitung von Frau Privatdozentin Dr. med. Andrea Dettling, Fachärztin für Rechtsmedizin und Mitglied der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten, das für die gerichtliche Praxis erforderliche Fachwissen über alkoholbedingte Straftaten sowohl bei der Teilnahme am Straßenverkehr als auch in der allgemeinen Kriminalität vermittelt. Diese Veranstaltungen werden von der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten regelmäßig im Rahmen des Ausbildungsprogramms des Landgerichts Karlsruhe durchgeführt. Technische und logistische Unterstützung erfuhren die Veranstaltungen wie schon seit Jahren jeweils durch das Polizeirevier Bretten und den Malteser Hilfsdienst Kämpfelbach.

Höhepunkt im Vereinsleben war die Jahreshauptversammlung der Landesverkehrswacht Baden-Württemberg in Bretten, bei der die Wahl des Präsidenten der Landesverkehrswacht anstand. Aus Anlass ihres 60-jährigen Bestehens hat sich die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten organisatorisch und auch finanziell dem Gesellschaftsabend angeschlossen, bei dem Vertreter der Politik und der Justiz mit Grußworten mitwirkten. Insbesondere der Vertreter der Justiz, Leitender Oberstaatsanwalt Jürgen Gremmelmaier, der stellvertretende Generalstaatsanwalt beim Oberlandesgericht Karlsruhe, ging in seinem



LOSStA J. Gremmelmaier

Grußwort auf zahlreiche inhaltliche und thematische Gemeinsamkeiten von Justiz und Verkehrswacht ein. Gezeigt hat sich dabei, dass der Kontakt der Verkehrswachten zur Justiz noch ausbaufähig ist.

Das Schwergewicht der Vorstandsarbeit lag im Berichtsjahr bei der Vorbereitung einer Verkehrsübungsanlage in Bruchsal. Wie im Vorjahresbericht bereits dargestellt, war die sog. große Lösung, eine stationäre Jugendverkehrsschule auf dem Gelände eines ehemaligen Fußballplatzes aus finanziellen Gründen nicht realisierbar. Geprüft wurde daraufhin gemeinsam mit der Stadt Bruchsal die Geeignetheit des Geländes der früheren Jugendverkehrsschule bei der Pestalozzischule in Bruchsal für die Errichtung eines Mobilitätszentrums. Dies hat sich nach eingehender Diskussion als geeignet und finanziell auch durchführbar herausgestellt. Nach zahlreichen Gesprächen der Verkehrswacht mit der Stadt Bruchsal und Vorberatung im Ausschuss für Technik und Umwelt hat der Gemeinderat der Stadt Bruchsal schließlich dem Projekt zugestimmt. Maßgebend war dabei die verbindliche Zusage der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten, sich an den Gesamtkosten mit einem Betrag von € 150.000,00 zu beteiligen. Im Zuge der Aufstellung des Finanzierungsplans, bei dem zwischen der Errichtung der Übungsanlage und dem Innenausbau der Pestalozzischule differenziert wird, hat sich für die Stadt Bruchsal eine Fördermöglichkeit in Höhe von ca. € 150.000,00 bei der Außenanlage ergeben, weil diese als Mobilitätsübungsanlage auch für ältere Bürger vorgesehen sein

soll. Allerdings ist hierbei Voraussetzung, dass die Anlage nicht abgeschlossen sein darf. Deshalb verfügt die Anlage, die in diesen Tagen fertiggestellt wird, über keinen begrenzenden Zaun.



Mobiz Bruchsal

Mit dem Schulungsbetrieb wird spätestens zum Beginn des Schuljahrs 2015/2016 begonnen werden können, so dass die Schulungspläne des Polizeipräsidiums Karlsruhe entsprechend angepasst werden sollten. Derzeit werden noch neben den Schülern der Stadt Bretten samt Stadtteilen alle Schüler aus der Stadt Bruchsal samt Stadtteilen in der stationären Jugendverkehrsschule Bretten geschult. Darüber hinaus besuchen noch die Schüler aus Flehingen, Münzesheim, Ober- und Unteröwisheim, Menzingen, Gochsheim, Zeutern, Wössingen, Zaisenhausen, Kürnbach, Landshausen und Gondelsheim die Jugendverkehrsschule in Bretten. Künftig sollen zwar alle Schüler aus Bruchsal die Jugendverkehrsschule im Mobilitätszentrum Bruchsal besuchen können. Darüber hinaus will die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten allen ihren Mitgliedsgemeinden die Möglichkeit eröffnen, ihre Schüler zur Radfahrerschulung in eine der beiden stationären Jugendverkehrsschulen zu entsenden, weil sich, wie oben dargestellt, diese als die bessere Lösung darstellen. Gleichwohl wird aber auch weiterhin die Mobile Jugendverkehrsschule der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten in Betrieb bleiben. Künftig wird deshalb die Stadt Bruchsal als zuständiger Träger der Bruchsaler Schulen auch Träger der Jugendverkehrsschule im Mobilitätszentrum Bruchsal sein, weil eine Verkehrswacht

- entgegen der Auffassung des Innenministeriums im Verkehrssicherheitskonzept für Baden-Württemberg - nach dem Schulgesetz von Baden-Württemberg kein Schulträger ist. Die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten wird jedoch im Hinblick auf ihre erhebliche finanzielle Beteiligung an dem Projekt darauf hinwirken, dass alle anderen Mitgliedsgemeinden auch sowie Kindergärten aus diesen Gemeinden die Möglichkeit haben, die Bruchsaler Einrichtung zu nutzen. Auch werden der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten sowohl die Außenanlage als auch Inneneinrichtungen wie Klassenzimmer und Sanitäranlagen für ihre darüber hinausgehenden satzungsgemäßen Aufgaben zur Verfügung stehen. Dies bedarf noch der vertraglichen Festlegung zwischen der Stadt Bruchsal und der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten, die jetzt ansteht.

Bei der seit über 15 Jahren bestehenden Jugendverkehrsschule Bretten hat sich eine vorbildliche und enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bretten und der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten entwickelt. Die Stadt Bretten hat deshalb sofort positiv auf eine Anregung der Verkehrswacht Bruchsal-Bretten für eine Erweiterung der Außenanlage reagiert. Insbesondere verfügt die Anlage bislang noch keine Möglichkeit, dass sich junge Radfahrer auf einem geeigneten Parcours auf Fahrradwettbewerbe vorbereiten können. Dies soll mit der Erweiterung möglich werden. Auch haben sich mit den seit einigen Jahren vermehrt im Straßenverkehr auftauchenden elektrounterstützten Fahrrädern, sog. Pedelecs, neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit ergeben. Diesen will sich die Verkehrswacht Bruchsal-Bretten durch eine entsprechende Erweiterung der Außenanlage mit längeren Fahrmöglichkeiten stellen. Die ersten Planungsentwürfe wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Bretten bereits erarbeitet. Und vom Land Baden-Württemberg ist der Verkehrswacht eine finanzielle Förderung in Höhe von € 10.500,00 in Aussicht gestellt. Das Vorhaben kann deshalb mit positiven Vorzeichen beherzt angepackt werden.

Klaus Droxler