

Der Straßenverkehr



I. Die Luxemburger Verkehrsgesetzgebung

Der eigentliche „Code de la Route“ besteht aus:

1. dem Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen, welches mehrfach abgeändert und ergänzt wurde
2. dem Großherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Straßen, so wie er in der Folge abgeändert wurde sowie dem Großherzoglichen Beschluss vom 31. Dezember 1955 betreffend die Kennzeichnung der Militärfahrzeuge
3. 4 weiteren Gesetzen wie unter anderem das Gesetz über die Taxen (Taxis), die Versicherung u. a.
4. 34 Großherzoglichen Reglementen
5. 9 Ministerialreglementen (règlement ministériel) und
6. 1 Regierungsreglement

also insgesamt aus 51 verschiedenen Reglementierungen. Daneben gibt es noch weitere gesetzliche Regelungen betreffend den Straßenverkehr, wie die Fahrtzeiten (AETR), der Transport gefährlicher Güter (ADR), um nur diese zu nennen. (Stand: 1. Januar 2005)

Bis zum Monat Januar 2005 wurde das Gesetz vom 14. Februar 1955 *zweiundzwanzigmal* und der Großherzogliche Beschluss *fünfundneunzigmal* abgeändert und ergänzt, was bedeutet, dass innerhalb eines Zeitraumes von 50 Jahren das Gesetz praktisch alle $2\frac{1}{4}$ Jahre und der Großherzogliche Beschluss fast 2 mal pro Jahr abgeändert oder ergänzt wurden.

Um diese komplexe und manchmal schwer zu verstehende Materie in etwa beherrschen zu können, muss man sich tagtäglich voll und ganz damit beschäftigen. Gesetze werden eben von Experten gemacht. Charles de Gaulle stellte hierzu treffend fest:

„ Die Zehn Gebote Gottes sind deshalb so klar und verständlich, weil sie ohne Mitwirkung eines Sachverständigen zustande gekommen sind.“ (Quelle: Referat vom bayrischen Polizeidirektor Jürgen KARL)

Gesetzgebungen betreffend den Straßenverkehr gibt es in Luxemburg schon seit geraumer Zeit. Die Artikel 398, 420, 521, 551 bis 563 des Strafgesetzbuches, welches am 16. Juni 1879 veröffentlicht wurde, sprechen schon von der Sicherheit auf den Landstraßen.

Am 3. Juli 1897 wurde ein weiteres Gesetz betreffend die Zuwiderhandlungen über den Verkehr von Motorwagen und Fuhrwerken jeder Art erlassen.

Ein Großherzoglicher Beschluss betreffend den Straßenverkehr wurde bereits am 17. April 1903 erlassen. 1906 wurden weitere Großherzogliche Beschlüsse erlassen und zwar am 24. Dezember und am 27. Dezember.

Weitere Bestimmungen finden wir im Rural-Gesetz vom 6. Oktober 1791 über die Feldpolizei.

Weitere Bestimmungen betreffend das „Rollfuhrwesen“ wären zu erwähnen, so Artikel 34 des Dekretes vom 23. Juni 1806. Artikel 1 des Gesetzes vom 9. Februar 1874 schaffte folgende Gesetze und Dekrete ab:

- das Gesetz vom 29. Floréal, Jahr X (19. Mai 1803)
- das Gesetz vom 1. Ventôse, Jahr XII (21. Februar 1805)
- das Dekret vom 23. Juni 1806, mit Ausnahme des Artikel 34 die Schilder betreffend, welcher in den Grenzen des Kgl. Beschlusses vom 7. September 1830 beibehalten ist
- das Gesetz vom 25. März 1838 und
- das Gesetz vom 19. März 1851.

Das Gesetz vom 9. Februar 1874 und Artikel 34 des Dekretes vom 23. Juni 1806 wurden durch Gesetz vom 3.8.1953 abgeschafft.

Am 10. Juni 1932 trat ein neues Gesetz über den allgemeinen Verkehr in Kraft. Dieses Gesetz wurde am 27. Juli 1938 abgeändert.

Basierend auf dieses Gesetz trat am 27. November 1950 ein Großherzoglicher Beschluss in Kraft, welcher am 23. Dezember desselben Jahres abgeändert wurde.

Am 8. September 1953 löste ein neues Gesetz dasjenige vom 10. Juni 1932 ab.

Unsere heutige Gesetzgebung basiert, wie bereits eingangs erwähnt, aus dem Jahre 1955.

Oft stellt man die Frage, wieso die Gesetzestexte sooft abgeändert wurden? Die Beantwortung dieser Frage ist ganz einfach, dieselben müssen dauernd den neuen Begebenheiten angepasst werden.

II. Historischer Rückblick.

Nachstehend soll ein kurzer Überblick über die Entwicklung des Automobils informieren.



Im Jahre 1712 erfand Thomas NEWCOMEN, (*1663 zu Dartmouth, +1729 zu London) die erste wirklich funktionsfähige mit Dampfkessel, Zylinder und Kolben betriebene Dampfmaschine.



Der britische Ingenieur James WATT (*1736 zu Greenock/Schottland, +1819 zu Heatfield bei Birmingham) entwickelte diese Maschine weiter und machte sie industriell nutzbar. So erfand er unter anderem den Kondensator (1769), die Möglichkeit den Dampf alternativ auf beide

Seiten des Kolbens zu übertragen (1780), das Steuerrad, den „régulateur à boule“ und weiteres.

Das erste selbstfahrende Automobil erschien im Jahre 1769, also noch während der von James WATT eingeleiteten Entwicklungsphase der Dampfmaschine. Bei diesem Gefährt handelte es sich um eine dreirädrige Dampfmaschine, welche von Joseph CUGNOT (* 1725 zu Void/Lothringen + 1804 zu Paris) entwickelt wurde. 1771 baute er ein weiteres Fahrzeug mit



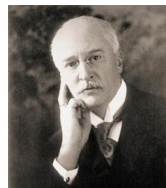
Namen „le fardier“ für den Transport von Artillerieteilen.



Der deutsche Ingenieur Nikolaus Otto (*1832 zu Holzhausen/Deutschland +1891 zu Köln) vermarktete im Jahre 1876 die ersten Viertaktverbrennungsmotoren, ebenfalls bekannt unter dem Namen Otto-Motor.

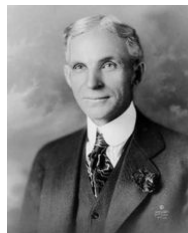


Weiter sei noch hervorgehoben der deutsche Ingenieur Carl BENZ (*1844 zu Karlsruhe, +1929 zu Ladenburg), welcher 1878 den Zweitaktmotor erfand und sich 1886 sein erstes von ihm entwickeltes Fahrzeug, einen mit Benzin betriebenen dreirädrigen Wagen, patentieren ließ.



Ein weiterer deutscher Ingenieur Rudolf DIESEL (*1858 zu Paris, +1913 auf dem Meer) entwickelte 1893 den nach ihm benannten Dieselmotor nach dem Prinzip der Selbstentzündung, dessen Realisierung 1897 gelang.

Dennoch musste man bis zum Ende des XIX. Jahrhunderts warten bis der Ansatz zu einer Autoindustrie zunächst in Deutschland und Frankreich erfolgte.



Anfangs des ersten Jahrzehntes des XX Jahrhunderts nahm die Automobilproduktion erhebliche Ausmaße an. Nicht zuletzt wurde dies durch den amerikanischen Industriellen Henry FORD (*1863 zu Wayne County/USA, +1947 zu Dearborn) hervorgerufen. Henry FORD brachte die serienmäßige Produktion in Gang und dachte sich die Standardisierung der Produktionsteile aus. Somit war die Fließbandproduktion geboren.



Am 11. April 1928 wird der erste Rennwagen mit Raketenantrieb in Rüsselsheim/BRD getestet.

Heute sind die Automobile nicht mehr aus dem modernen Leben wegzudenken.

III. Überlegungen

Die Motorisierung bringt aber nicht nur Vorteile. Man denke auch an die schweren Folgen.

Unser heutiger Direktor der Polizeischule, Herr Jacques KLEIN, 1^{er} Commissaire Divisionnaire, erwähnte in seiner Diplomarbeit (Mémoire) den damaligen UNO-Generalsekretär, Herrn Javier PEREZ de CUELLAR, der 1989, gelegentlich seines Aufenthaltes in Luxemburg bemerkte, dass während der vorangegangenen 10 Jahren insgesamt bei allen bewaffneten Konflikten in der Welt **vier Millionen** Menschen starben, dass es aber während derselben Zeit weltweit **fünf Millionen** Verkehrstote gab.

Im Leitfaden „Verkehrslehre“, Leitfaden für Studium und Praxis von Dieter SCHIPPER, Leitender Polizeidirektor a. D., unter Mitarbeit von Bernd KETZNER und Dieter KRAGE, beide Regierungsdirektoren können wir unter dem Kapitel „Passt das Auto noch in diese Welt unter anderem lesen:

„Das Auto ist inzwischen mehr Massenvernichtungsmittel als Massenbeförderungsmittel, und die Straßen erinnern häufig an Kriegsschauplätze.

*Es gibt heute (Herausgabe des Buches 1997) 520 Millionen Kraftfahrzeuge auf der Welt. Durch sie oder mit ihnen kommen pro Jahr etwa 300.000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Diese 520 Millionen Fahrzeuge stoßen im Jahr zwei **Milliarden Tonnen** Kohlendioxid aus.“*

Pour l'opinion publique, tuer en voiture ce n'est pas un meurtre, mais un accident
A. GODART

Auf einer Landesfläche von 2586 km² erstreckt sich ein nationales Straßennetz von 2876 km, hierbei beträgt das Autobahnnetz 146 km,

Die Bevölkerungszahl beträgt 451.600 Einwohner (31.03.2005) und die Zahl der motorisierten Fahrzeuge einschließlich der Anhänger und Sattelanhänger 414 164 (Stand 1. Januar 2005). Die Fahrzeuge teilten sich wie folgt auf:

Fahrzeugart	Zahl
Personenwagen und Nutzfahrzeuge	299759
Touristen- und Omnibusse	1270
Lieferwagen	18803
Lastwagen	5173
Zugmaschinen	4450
Spezialfahrzeuge	2295
Traktore	13499
Landwirtschaftliche Maschinen	1157
Andere Kraftfahrzeuge	6173
Motorfahrräder	23008
Motorräder	13901
Trikes	75
Quads	459
Anhänger	17068
Sattelanhänger	3594
Andere Anhänger	3520

Unser Land misst an seiner längsten Stelle 82 km und an seiner Breitesten 57 km.

V. Die Rolle der Polizei bei der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung auf unserem Straßennetz.

Vorbeugen ist besser als heilen

D'Angscht hitt de Bäsch

Alte Sprichwörter

Oberstes Ziel unserer Tätigkeit ist die Verhütung und Vermeidung von Unfällen. Dies geschieht zu einem, durch einfaches Beobachten des Verkehrsablaufes und zum anderen durch die daraus resultierenden Maßnahmen zur Vermeidung und Vorbeugung.

Die gewonnenen Erkenntnisse können nur durch eine dynamische Verkehrsplanung mit ausgleichender Ergänzung zwischen Mensch, Verkehrsart, Verkehrsmenge, Verkehrsmittel, Fahrzeuganteil und Fahrweg zur Verkehrssicherheit beitragen.

In den USA ist dieser Bereich (Verkehrsplanung) im Schlagwortstil mit den sogenannten „Drei großen E“ fixiert worden:

ENGINEERING: *Beseitigung der Stellen, die von vornherein und im Nachhinein einen negativen Einfluss auf die Unfälle haben*

EDUCATION: *Ausbildung und verkehrsgerechte Erziehung.*

ENFORCEMENT: *Kontrolle und Überwachung des Verkehrs sowohl auf repressive als auch auf präventive Weise.*

Dies wird oft in Fachkreisen als „Verbundstrategie für vernetztes Handeln“ bezeichnet. (HILSE 1994)

Nun stellt sich die Frage: Wie kann ich mich persönlich hieran nützlich beteiligen?

Die Antwort lautet:

Ich kann in allen drei Bereichen tätig werden durch

- gezielte Vorschläge zur Verkehrsplanung
- aktive Beteiligung bei der Verkehrsaufklärung, vorausgesetzt, dass ich mich in der Verkehrsgesetzgebung besonders in den Bereichen auskenne, die von größter Wichtigkeit sind.
- Vorschläge bei der Ausarbeitung gesetzlicher Bestimmungen und aktive Beteiligung an der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln und zwar sowohl auf repressive als auch auf präventive Weise.

„Alle drei Bereiche werden durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit, die inzwischen die gleiche Bedeutung gewonnen hat, wie die „3 E“ flankierend unterstützt“. Zitat von Herrn Polizeidirektor Jürgen KARL, Bayerisches Staatsministerium des Innern.

Analysieren wir einmal die gewonnenen Erkenntnisse bei Unfallgeschehen.

I. Der Faktor „Mensch“:

Der Mensch ist als Allein- oder Mitverursacher bei 80-90% der Unfälle hauptverantwortlich. Somit müssen sich die polizeilichen Aktivitäten in erster Linie an den Verkehrsteilnehmer richten (Education und Enforcement).

Der ehemalige Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Horst-Ludwig RIEMER forderte vor einigen Jahren:

„ Der Mensch ist die häufigste Unfallursache. Wir müssen uns bemühen, diese Ursache zu beseitigen“.

Ein solches Ansinnen ist pure Theorie und illusorisch. Verkehrsteilnehmer sind wir alle, ob Fußgänger, Rollstuhlfahrer oder Fahrzeugführer. Wird jemandem der Führerschein entzogen, bleibt er dennoch weiterhin Verkehrsteilnehmer beispielsweise als Fußgänger oder Radfahrer.

Die Akzeptanz der Gesetzesbestimmungen findet nicht immer Zustimmung. Menschen legen beispielsweise, ohne zu murren, in den Flugzeugen die Sicherheitsgurte an und akzeptieren das ihnen hier auferlegte Rauchverbot. Auf Sportplätzen nehmen sie, ohne weiteres, lange Warteschlangen an den Kassen in Kauf. Dieselben Menschen dagegen beschweren sich, den Sicherheitsgurt anzulegen und murren über die langen Verkehrstaus oder sogar nur bei zähfließendem Verkehr.

Ein weiteres Problem, das sich stellt, ist das Immerälterwerden der Bevölkerung und somit auch der Verkehrsteilnehmer zumindest in Europa.

Bekanntlich kommen auf jeden älteren Menschen einige Probleme zu, mit denen er vorher nicht belastet war.

- Das Augenlicht und das Gehör werden schwächer und die Reflexe lassen nach.
- Das beschränkte Wahrnehmen und Erkennen von Gefahren sind somit vorprogrammiert. Auch auf diesem Gebiet ist Aufklärung unabkömmlich.

Hier kann nur im Verbund mit gesetzlichen und erzieherischen Mitteln Abhilfe geleistet werden. Ältere Leute müssen dort aufgeklärt werden, wo sie sich versammeln und dies kann nur im Verein mit entsprechenden Partnern geschehen.

Nicht zu verkennen sind auch die Gefahren, denen die Kinder im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Nicht selten unterschätzen sie diese Gefahren. Abhilfe tut hier die Verkehrserziehung in den Schulen. Das Verhalten der Kinder, die Verkehrsunterricht genossen haben, unterscheidet sich im Wesentlichen von demjenigen der Kinder, die noch nicht in dieser Hinsicht unterrichtet wurden. Schon seit Jahren hat die Polizei (und Gendarmerie) in Zusammenarbeit mit der „Sécurité Routière“ und anderen Partnern Unterricht in den Schulen erteilt, sei es durch den Einsatz des Kasperltheaters und des Verkehrsgartens, sei es durch andere Initiativen, wie das Begleiten der Kinder auf dem Weg zur oder von der Schule.

Aber nicht nur ältere Menschen und Kinder stellen ein allgemeines Problem dar, nein wir alle, die wir Verkehrsteilnehmer sind. Wer von uns ist morgens noch nicht mit dem „falschen Fuß“ aufgestanden und welcher Mensch ist nicht gefühlsmäßig belastet? Krankheit, Müdigkeit, Stress und sonstige Einflüsse begleiten uns tagtäglich und wer kann schon von sich selbst behaupten, es sei absolut noch nicht vorgekommen, dass er sich am Steuer seines Fahrzeuges nicht wohl gefühlt hat.

Den Menschen allein für menschliches Versagen verantwortlich zu machen, wie dies bisher immer angenommen wurde, ist falsch. Zu viele Faktoren spielen hier eine wesentliche Rolle. Während Generationen hat der Mensch, der durch die Natur an und für sich nicht geschaffen ist, sich mit großer Geschwindigkeit fortzubewegen, sich Formen des Benehmens angeeignet, die ein großes Risiko betreffend seine Fähigkeiten in sich bergen. Diese Risiken nimmt er unbewusst auf sich. Oft muss er mehrere Bewegungen gleichzeitig tun und ist hierbei überfordert.

Beispiel: An einer Kreuzung mit Rechtsvorfahrt will ich nach links abbiegen. Hierbei muss ich in Sekundenschnelle mehrere Entscheidungen gleichzeitig treffen. Ich schaue zuerst nach links, dann nach rechts und schließlich geradeaus. Ich muss mir die Vorfahrtsregeln gleichzeitig vor Augen führen, um diese einhalten zu können. Die Wahrnehmung und die Reaktion hierauf geschehen praktisch gleichzeitig. Schon ein minimales Ausschalten eines unserer Gehirnströme kann fatale Folgen für uns haben.

Wie aus vorstehendem Beispiel ersichtlich ist, spielt neben dem Faktor „Mensch“ auch der Faktor „Fahrzeug“, der Faktor „Straße“ und der Faktor „Politik“, hier eine entscheidende Rolle. Der Mensch, was Wahrnehmung und Reaktion anbelangen, das Fahrzeug, das abbremst oder beschleunigt, die Straße, die sich aus der Ortsbegebenheit ergibt und die Politik, welche die Vorfahrt an dieser Ortsbegebenheit regelt.

II. Der Faktor: „Fahrzeug“:

Technische Mängel spielen zwar nur eine untergeordnete Rolle im Unfallgeschehen, sind aber nicht gänzlich auszuschließen. Nicht selten sind Unfälle auf schlechte Bereifung, auf geplatze Reifen oder schlechte Bremsen usw. zurückzuführen. Insbesondere im Schwerverkehr und bei den Bussen haben gerade technische Mängel zu schweren Folgen geführt. Aber auch nichtgesicherte Ladung stellt ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Hier seien nur die vielen Unfälle auf der Autobahn A3 in Richtung A6, im Bereich des „Gaspericher Kreuzes“ erwähnt.

In den Fällen, wo die Faktoren „Beschleunigung“ und „Bremsen“ eine große Rolle spielen, spielt der Faktor „Mensch“ erneut eine große Rolle.

III. Der Faktor „Straße“:

Der Zustand des Straßenbelages und die Ortsbegebenheiten können eine erhebliche Unfallgefahr darstellen. Wenn uns morgens der Radiosender uns verkündet: „erhöhte Gefahr durch Schnee und Glatteis oder Nebel und Regen“, so muss respektive müsste ein jeder von uns, seinen Fahrstil diesen Begebenheiten anpassen. Aber hier spielt wieder der Faktor „Mensch“ mit. Sollen wir nicht doch einige Risiken eingehen, um beizeiten zu unserer Arbeitsstelle zu kommen? Soll ich früher aufstehen? Ach, was nerven mich die Anderen, diese Schleicher!

Doch nicht immer ist der Mensch allein Schuld an einem Unfall. Verschiedene Ortsbegebenheiten bieten sich nur so an, Unfälle herbeizuführen.

Man erinnere an die Strecke Kopstal-Mersch. Durch bauliche Veränderungen konnte hier Abhilfe geleistet werden. Verschiedene Kreuzungen konnten durch den Bau einer Unterführung oder eines Kreisverkehrs von den Gefahren entschärft und der Verkehrsfluss verbessert werden.

IV. Der Faktor Politik:

Als Bestandteil der gesetzgebenden Gewalt beeinflusst die Politik in hohem Masse die Richtlinien unseres Verkehrswesens.

„Kühne“ Verkehrspolitik bedeutet, Menschenleben retten und die Verletzungsgefahren verringern. „Kühne“ Verkehrspolitik bedeutet aber auch, unbeliebte Entscheidungen im Interesse der Gesundheit und des Wohlergehens der Verkehrsteilnehmer treffen. „Kühne“ Politik erfordert aber auch, sich dem Fortschritt nicht zu verschließen und die Verkehrsgesetzgebung an die neuen Erkenntnisse anpassen.

Gottlob wurde in der Vergangenheit und wird auch in der Zukunft, hierlands eine solche Verkehrspolitik betrieben.

Nachstehend, eine Tabelle der bisher getroffenen Maßnahmen:

Jahr	Eingeführte Maßnahme
1960	Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h innerorts
1971	Einführung eines Teströhrchens zur Alkoholfeststellung Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf 90 km/h auf zweispurigen und 110 km/h auf dreispurigen Strassen (auf Autobahnen keinerlei Begrenzung)
1972	Einführung des Buchstaben „L“ für Führerscheineulinge
1975	Gurtpflicht
1976	Pflicht des Tragens des Motorradhelmes für alle Motorrad- und Mofafahrer
1978	Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 90 km/h außerorts und 120 km/h auf den Autobahnen
1992	Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h innerorts, des Alcotestgerätes und der Pflicht den Kindersitz zu benutzen
1996	Einführung der Lehrgänge am „Centre national de conduite“ in Colmar-Berg
2002	Einführung des Punkteführerscheines und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h bei trockener Fahrbahn und auf 110 km/h bei Regen auf der Autobahn.

In diesem Zusammenhang sei Herr 1^{er} Commissaire Divisionnaire HAMEN Charles zitiert: *„Certains experts proposent de remplacer le système de sanction AT par un système de formation suite au comportement fautif. (Principe du long life learning). Or, une solution dans cette optique devrait être difficile à réaliser. Par contre le système du permis à points se base sur le même principe, mais en cumulant répression et formation. »*

Diesem Zitat sei Folgendes hinzugefügt. Wie kann ich jemanden, der nie rechts fährt, der nie den Blinker betätigt, dazu bringen, dies zu unterlassen? Bestimmt nicht durch Zahlen einer gebührenpflichtigen Verwarnung, denn die Chance erwischt zu werden, ist minim. Muss derselbe sich aber an Fahrkursen beteiligen, die so ausgerichtet sind, ihm sein Fehlverhalten abzugewöhnen, so wäre das gewünschte Resultat zu erzielen. Dies bleibt aber bisweilen Zukunftsmusik.

Gefahren erkennen, heißt sie beseitigen helfen.

Frage: „Wie können wir allgemein Unfälle verhindern helfen?“ Antwort: „In dem wir die Hauptursachen bekämpfen“

Welches sind denn die Hauptursachen?

- Die nicht angepasste Geschwindigkeit
- Der Alkoholeinfluss und der immer häufig werdende Drogengenuss
- Missachten der Vorfahrtsregeln
- Nichtbeachten der beleuchteten und nicht beleuchteten Verkehrszeichen (Rotlicht, Stopzeichen, Vorfahrt abtreten usw.)
- Zu geringer Abstand
- Missachten des Rechtsfahrgebotes (Kurvenschneiden, Ideallinie fahren usw.)
- Fahren in übermüdem Zustand
- Nichtbenutzen des Fußgängerüberweges usw.

Haben wir einmal die Ursachen erkannt, so müssen wir sie bekämpfen, aber wie?

Unfallbekämpfung durch Enforcement.

*„ Polizeiliche Verkehrsarbeit muss vornehmlich darauf gerichtet sein, Verkehrsgefahren zu erkennen, Abhilfemaßnahmen zu treffen und Verkehrsunfälle zu verhindern. Insofern kommt der **Prävention größere Bedeutung** als der **Verfolgung von Verkehrsverstößen**. (Bericht der Expertenkommission „Perspektiven zur Sicherheit im Straßenverkehr 1990, Quelle Leitfaden für Studium und Praxis – bereits erwähnt-)“*

In seinem Referat über die Strategie der „drei E“ führt uns Herr Premier Commissaire Divisionnaire Charles HAMEN nachstehendes Beispiel an:

„Eine mobile Funkstreife, die einen Streckenabschnitt auf der Autobahn mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 500 Fahrzeugen pro Stunde überwacht, kann nur von ca. 50 Fahrzeugführern wahrgenommen werden, währenddessen ein Standposten von 1000 Fahrzeugführern wahrgenommen wird“

Anmerkung: wobei letzteres einen wesentlich höheren Einfluss auf das Verhalten der Fahrzeugführer nach sich zieht.“

*„Bei der Bekämpfung von Verkehrsunfällen muss sich die **repressive Verkehrsüberwachung** auf die **Hauptunfallursachen** konzentrieren, dann allerdings so, dass die Wahrscheinlichkeit, bei einem Fehlverhalten im Straßenverkehr entdeckt zu werden, hoch ist.“ (Quelle Leitfaden für Studium und Praxis – bereits erwähnt-)*

Sowohl durch präventive als auch durch repressive Maßnahmen hat die neue großherzogliche Polizei es sich zusammen mit anderen Partnern zur Aufgabe gemacht, konsequente Unfallbekämpfung zu betreiben und dies mit Erfolg. Im Jahre 2000 hatten wir 69 Verkehrstote zu beklagen, 2004 waren es „nur“ mehr 49. Somit hat die Zahl der Unfalltoten in nur vier Jahren um **20** Einheiten abgenommen. Dieser Erfolg ist ebenfalls darauf zurückzuführen, dass flächendeckend kontrolliert wurde.

Wie aus vorstehendem hervorgeht, kann Unfallbekämpfung durch Enforcement weder durch übertriebene Härte noch durch genau so übertriebene Milde bekämpft werden.

Softis und Hartliner gehören bestimmt nicht zum Bild eines modernen Verkehrspolizisten.

Die Kontrollen und ihre Wirkungen



Da die unangepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache darstellt, wird meistens unter Kontrolle die Geschwindigkeitskontrolle verstanden. Schauen wir rüber nach Deutschland, wo folgende Feststellungen auf diesem Gebiet getätigt wurden.

Sowohl die mobilen als auch die ortsfesten Überwachungsanlagen haben nur ihre Wirkung, wenn dauerhaft kontrolliert wird. Wenn nicht oder nicht mehr überwacht wird, gehen die vorher erreichten positiven Effekte wieder verloren, das heißt im Klartext, die permanente Sanktionsandrohung ist dort nötig, wo unangemessen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden.

Laut HILSE & SCHNEIDER sinkt das Geschwindigkeitsniveau mit der Zeit immer weiter ab. Maß und Schnelligkeit der Geschwindigkeit hängen von der Erkennbarkeit der Überwachung und dem Maß der Geschwindigkeitsüberschreitung ab, das vor Beginn der Kontrollen vorhanden war.

Geschwindigkeitsüberwachung muss flankiert werden durch umfassende integrative Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine möglichst hohe Akzeptanz der Kontrollen zu erreichen:

- Zentrale Öffentlichkeitsarbeit von Politik, Verwaltung und Polizei und
- Öffentlichkeitsarbeit „vor Ort“ durch polizeiliche Kontrollen mit Anhalten und intensivem Gespräch über die Gefahren zu hoher Geschwindigkeiten.

Weiter zitiere ich HILSE & SCHNEIDER: „ die Wirkung mobiler Geschwindigkeitskontrollen lassen sich wie folgt beschreiben:

- *Das Geschwindigkeitsverhalten von Kraftfahrern kann durch einmalige Kontrollen **nicht** verändert werden. Dies gilt sowohl bei Kontrollen, bei denen zu schnelle Kraftfahrer angehalten werden als auch für Kontrollen, mit Anhalten und kurzer Belehrung vor dem „Bezahlen“; **300 m hinter der Kontrollstelle** fahren die Kraftfahrer dann wieder so schnell, als wären sie nicht kontrolliert worden.*
- *Während die Polizei kontrolliert, gehen die Geschwindigkeiten an der Kontrollstelle zurück.*
- *Unmittelbar nach Beendigung polizeilicher Kontrollen stellt sich das vorher vorhandene Geschwindigkeitsniveau wieder ein. Die Verringerung der Geschwindigkeiten im Bereich der Kontrollstelle folgt vor allem daraus, dass diejenigen Kraftfahrer, die die Kontrollstelle in der Gegenrichtung passiert haben, den Verkehr, der auf die Kontrollstelle zufährt, mit Hilfe der Lichthupe „warnen“.*
- *Wird auf einem begrenzten Straßenzug die Zahl der Kontrollen z.B. für ein Jahr erheblich verstärkt (z.B. verzehnfacht) und werden diese Kontrollen mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärung der Verkehrsteilnehmer, die die Geschwindigkeit überschritten hatten, begleitet, sinken die Geschwindigkeiten – auch außerhalb der Kontrollzeiten – langsam um 2 bis 4 km/h ab.*

- Werden die verstärkten Kontrollen beendet, steigen die Geschwindigkeiten innerhalb eines halben Jahres wieder auf das alte Geschwindigkeitsniveau an. Die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen sind dann nur gering (Rückgang der Verkehrsgefahren um maximal 10 %) und vorübergehend.
- Wird an vielen Stellen in einem Gebiet die Zahl der Kontrollen erheblich verstärkt und wird die Häufigkeit der Kontrollen über mehrere Jahre durchgehalten, so sinken die Geschwindigkeiten kontinuierlich und im Laufe der Zeit sich etwas verstärkend ab, ohne dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von allen Kraftfahrern beachtet wird. Der Rückgang der Verkehrsgefahren kann allerdings eine Größenordnung von 25 % erreichen.

Die Wirkung der ortsfesten Anlagen zur Geschwindigkeitskontrolle sind begrenzt auf einen Bereich von etwa 500 m vor und 500 m hinter dem Standort der Anlagen. Folgende Wirkungen wurden festgestellt:

- Unmittelbar nach Errichten der ortsfesten Anlagen sinkt die Geschwindigkeit stark ab: Nach 1 bis 3 Monaten wird – unabhängig vom Geschwindigkeitsniveau, das vorher gefahren wurde –, erreicht, dass die jeweils geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit (untersucht wurden 50 km/h, 70 km/h und 100 km/h) von der Mehrzahl der Kraftfahrer eingehalten wird. Danach sinken die Geschwindigkeiten langsam weiter ab. Nach 1,5 bis 2,5 Jahren sind es nur noch zwischen 10 bis 15 % der Kraftfahrer, die schneller als erlaubt fahren.
- Das Geschwindigkeitsverhalten ist an Tagen mit Kontrollen nicht anders als an Tagen ohne Kontrollen: Die Kraftfahrer können nicht erkennen, ob das Messgerät in dem am Straßenrand stehenden Gehäuse untergebracht ist und Geschwindigkeiten misst oder nicht.
- Wird erkannt, dass nicht kontrolliert wird, steigen die Geschwindigkeiten wieder an: Ist das Gehäuse entfernt oder erkennbar abgedeckt, steigen die Geschwindigkeiten sofort wieder an (z.B. in 3 Tagen bis zu 10 km/h!).
- Ist das Messgerät immer nur einer Fahrtrichtung zugewandt, werden also immer nur Geschwindigkeiten einer Fahrtrichtung überwacht, steigen die Geschwindigkeiten in der nicht überwachten Fahrtrichtung langsam wieder an, nachdem sie zunächst abgesunken sind.

Hier überlagern sich zwei Tendenzen: Die Installation des Gehäuses führt zunächst zu dem Eindruck, dass die Geschwindigkeiten in beiden Richtungen überwacht werden: Die Geschwindigkeiten sinken ab. Ein Teil der Kraftfahrer erkennt aber relativ schnell, dass tatsächlich nur eine Richtung kontrolliert wird: Die Geschwindigkeiten sinken daher nicht so schnell ab wie in der überwachten Richtung. Im Laufe der Zeit merken dann nahezu alle Kraftfahrer, dass – wenn kontrolliert wird – immer nur eine Fahrtrichtung (die andere) überwacht wird. Das Ausgangsniveau der Geschwindigkeiten wird in der nicht überwachten Richtung etwa nach 1 bis 2 Jahren wieder erreicht.

- Die Geschwindigkeitsrückgänge sind weitgehend unabhängig von weiteren Randbedingungen der Messungen: sowohl bei Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h (Bundes- und Landstraßen außerorts), als auch bei zulässigen 70 km/h z.B. außerorts an Knotenpunkten oder bei Kontrollen innerorts mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h traten die Geschwindigkeitsrückgänge in den beschriebenen Größenordnungen auf. Die Wirkungen sind auch weitgehend unabhängig von der Intensität der

Überwachung, das heißt ob viele Messungen in einem Monat durchgeführt werden oder nur 1 bis 2 (jeweils 24 Stunden lange Messungen), ist nicht entscheidend: Ein Messgerät reicht für ca. 15 bis 20 Anlagen.

- *Es können deutliche Sicherheitsgewinne erzielt werden: Die Verkehrsgefahren sind um 50 bis 85 % zurückgegangen.*

Die Unfallrückgänge traten ebenso auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften auf wie auf Außerortsstrecken an Kreuzungen und Einmündungen und auf Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten, und zwar dort in der Regel an Kurven mit Unfalldüpfungsstellen (zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h).

- *Die größten Rückgänge der Unfallgefahren traten auf, wenn vorher besonders viele und besonders schwere Unfälle die Folge starker Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit waren. Ähnlich wie beim Geschwindigkeitsverhalten (langfristig fahren nicht mehr als 10 bis 20 % schneller als erlaubt) scheint ein Sicherheitsmaß zu geben, das durch ortsfeste Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden kann. Sind die Unfallgefahren vorher wesentlich größer, sind auch die Rückgänge groß. Sind die Unfallgefahren vorher nicht wesentlich größer, treten auch nur kleine Unfalldüpfungsstellen auf.*
- *Unfalldüpfungsstellen werden vorwiegend nur für die überwachten Fahrtrichtungen erreicht, das heißt bei Anlagen, die nur eine Fahrtrichtung kontrollieren, treten solche Unfälle wesentlich seltener auf, bei denen mindestens einer der Verkehrsteilnehmer in der überwachten Richtung gefahren ist.“*

Dies sind die Feststellungen, die die deutsche Polizei gemacht hat. Im Wesentlichen decken sie sich auch mit den unsrigen.

Es kann aber immer wieder festgestellt werden, dass im Grossen und Ganzen nur die Geschwindigkeitsbeschränkungen beachtet werden, die sinnvoll erscheinen. Gelegentlich kommt es nämlich vor, dass vorgeschriebene Tempolimits genau das Gegenteil von dem erreichen, was die Sicherheit gebietet. Hierzu führe ich ein Beispiel an:

Auf der Strecke Zolwer/Aessen - Limpach bestand in Höhe des WSA-Lagers eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h. Nun waren viele der Meinung, dass sie mit dieser Geschwindigkeit auch eine gefährliche Doppelkurve nehmen könnten mit dem Ergebnis, dass an dieser Stelle die Unfälle sich häuften. Im Zuge einer Neuregelung betreffend die Geschwindigkeitsregelung auf Teilstrecken außerorts, konnte auf diesem Streckenteil mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gefahren werden. Das alte Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h“ wurde entfernt, ohne dass jetzt ein neues Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen aufgestellt wurde. Fazit: Es wird nicht wesentlich schneller gefahren als vorher, denn der Ottonormalfahrer befindet sich jetzt in einer Situation, wo er nicht weiß, welches Tempolimit hier besteht und verhält sich dementsprechend vorsichtig. Besonders vor der erwähnten Doppelkurve bremst er stärker ab als vorher. Das Positive ist, dass jetzt an dieser Stelle praktisch keine Unfälle mehr geschehen. Dies beweist uns, dass Schilderwälder nicht den erhofften Erfolg bringen.

Schlussfolgerungen

Die Polizei wird immer an ihren Erfolgen gemessen und dies müssen wir uns bewusst sein. Zitieren möchte ich erneut Herrn Jacques KLEIN: „*Sans oublier leur rôle dans les autres domaines concernés par la sécurité routière, la police et la gendarmerie jouent un rôle primordial dans le contrôle du comportement des usagers sur nos routes.* »

Weiter schrieb er 1990 in seiner Diplomarbeit: « *Le rapport de la Commission Spéciale « Sécurité Publique » opte pour des contrôles sélectifs permanents plutôt que des contrôles généraux ponctuels. Ceci pourrai se faire, selon ce rapport, dans le cadre de la réorganisation de la Gendarmerie dans le but de faire circuler en permanence des patrouilles dans le pays, alors que la Police a plus particulièrement la mission de contrôler la circulation à l'intérieur des centres urbains. A cet effet, les effectifs de la police de la route, d'une part, et de la brigade volante, d'autre part, sont à augmenter.* »

Dieses Ansinnen wurde inzwischen Realität. Durch diese Kontrollen konnte, wie vorstehend bereits erwähnt, die Anzahl des Verkehrstoten und der Schwerverletzten gesenkt werden.

Polizeidirektor Holger TRUNK schreibt in seinem an der Polizeiführungsakademie gehaltenen Referat zum Thema „Verkehrssicherheitsarbeit im Spannungsfeld polizeilicher Aufgaben: „*Aus der Epoche der Friedensbewegung rührt der Spruch her: „**Stellt Euch vor, es ist Krieg und keiner geht hin**“ lassen Sie mich dieses Zitat übertragen: „**Stellen sie sich die Verkehrslage auf unseren Straßen vor und die Polizei schaut weg**“.*

Zum Schluss soll Herr 1^{er} Commissaire Divisionnaire Charles HAMEN erwähnt werden, der folgendes in seinem Referat über die Strategie der „**drei E**“ zitierte: « *Die Straßenkontrollen werden oft innerhalb der Polizeimissionen als banale Beschäftigung angesehen..... sie bilden die beste Möglichkeit für die Polizei die Präsenz zu zeigen, welche die Bevölkerung sich so sehr wünscht.* »

Zusammengestellt von SCHILTZ Théo, Commissaire en Chef i.R., ehemaliger Kommandant der „Brigade Volante“ der Gendarmerie und ehemaliger Chef de Service der „Unité Centrale de Police de la Route und zuletzt Cadre permanent an der Polizeischule Luxemburg.