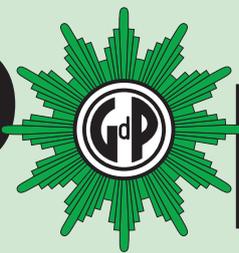


P  **LIZEI**

Gewerkschaft der Polizei

DEIN PARTNER

3. Verkehrsforum



**Verbotene
„Stoffe“
im
Straßenverkehr**

24./25. April 2012 • Potsdam

GUTE ARBEIT IN DER TRANSPORTBRANCHE Gemeinsam mehr bewegen!



Postdienste, Speditionen
und Logistik



GUTE ARBEIT

Gemeinsam mehr bewegen!
www.psl.verdi.de



„Gute Arbeit“ – Gemeinsam mehr bewegen!

Die ver.di-Fachgruppe Speditionen, Logistik und Kurier-, Express-, Paketdienste - kurz Logistik - vertritt die Beschäftigten in Speditions- und Logistikunternehmen, im Frachtumschlag, in Lagereien und im Gütertransport sowie in den Kurier-, Express- und Paketdiensten – egal ob sie ihren Arbeitsplatz hinterm Lenkrad, im Lager, im Büro oder im Außendienst haben. Die rund 50.000 Mitglieder der Fachgruppe Logistik kommen sowohl aus global agierenden Konzernen als auch aus vielen kleinen und mittleren Unternehmen.

„Gute Arbeit“ in der Logistikbranche

Die Beschäftigten in der Logistikbranche leisten täglich unter oftmals schwierigen Bedingungen harte, qualitativ hochwertige Arbeit und tragen hohe Verantwortung. ver.di setzt sich ein für

- eine breite Tarifbindung und faire Bezahlung
- eine qualifizierte berufliche Aus- und Weiterbildung
- einen besseren Arbeits- und Gesundheitsschutz
- starke Betriebsräte
- fairen Wettbewerb und gegen Sozialdumping

Gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erreichen mehr für gute Tarifverträge in der Logistikbranche.

„Grenzenlose“ Gewerkschaftsarbeit

ver.di und die Partnergewerkschaften in der ITF (Internationale Transportarbeiter Föderation) und der ETF (Europäischen Transportarbeiter Föderation) kämpfen gemeinsam für fairen Wettbewerb, weltweite Harmonisierung der Arbeits- und Einkommensbedingungen und nehmen politischen Einfluss auf Gesetzgebungs- und Ordnungsverfahren, damit Sozialdumping langfristig in keinem Land eine Chance hat.

Kontakt: logistik@verdi.de



Gesellschaft für Diagnostika mbH

BIOSYNEX Group

Die DIMA Gesellschaft für Diagnostika mbH, mit Sitz in Göttingen, ist zusammen mit BIOSYNEX ein Mitglied der BIOSYNEX Gruppe, Frankreich. Die BIOSYNEX Gruppe ist einer der bedeutendsten Hersteller von Membran-Schnell-Tests auf dem in-vitro-Diagnostika-Markt weltweit.

Die DIMA bietet qualitativ hochwertige, einfach zu verwendende und zertifizierte Schnell-Tests für folgende medizinische Bereiche an:

- Drogendiagnostik
- Infektiologie
- Autoimmunität
- Onkologie
- Kardiologie
- Hormondiagnostik.

Unsere Forschungs- und Entwicklungslabors, sowie unsere Produktionsstätten in Deutschland und Frankreich befinden sich auf dem neusten Stand der Technik und sind auf die Bedürfnisse und Wünsche unserer Kunden ausgerichtet.

Wir kennen die Anforderungen der verschiedenen Zielgruppen genau und arbeiten ständig an neuen benutzerfreundlichen Verfahren und Schnelltests.

Unser Ziel ist es diagnostische Tests mit hoher Qualität zu entwickeln und anzubieten, die Ärzten und Anwendern dabei helfen, schnelle und sichere medizinische und forensische Entscheidungen zu treffen.



Ihr Partner für
Drogendiagnostik



www.dima-drugtest.eu



DIMA Gesellschaft für Diagnostika mbH • Robert-Bosch-Breite 23 • 37079 Göttingen
Tel: 0551-504110 • Fax: 0551-5041129 • info@dima-diagnostika.com • www.dima-diagnostika.com • www.biosynex.com

BIOSYNEX



Gewerkschaft der Polizei
Bundesvorstand

www.VDPolizei.de

24./25.04.2012

Dorint Hotel
Sanssouci
Berlin/Potsdam

3. Verkehrsforum

Verbotene „Stoffe“ im Straßenverkehr

Impressum

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Hans-Jürgen Marker, Hilden

Foto Innentitel: flucas/Fotolia.com

Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach
ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Sämtliche hier veröffentlichte Anzeigen, die im
Kundenauftrag für die Drucklegung vom Verlag
gestaltet wurden, sind urheberrechtlich geschützt.
Nachdruck, Vervielfältigung und elektronische
Speicherung ist nur mit Zustimmung des Anzei-
genkunden und des Verlages erlaubt. Verstöße
hiergegen werden vom Verlag, auch im Auftrag
des Anzeigenkunden, unnachsichtig verfolgt.

Verlag, Anzeigenwerbung und Gestaltung:
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Ein Unternehmen der Gewerkschaft der Polizei
Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 02 11/71 04-0 • Telefax 02 11/71 04-174
AV@VDPolizei.de

Geschäftsführer:
Bodo Andrae, Joachim Kranz
Anzeigenleiterin: Antje Kleuker
Gestaltung und Layout: Jana Kolffhaus

Satz und Druck:
Druckerei Wölfer, Haan
© 2012



05/2012/27
VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung

Begrüßung/Einleitung von Berhard Witthaut, Bundesvorsitzender der GdP	3
Ablauf der Veranstaltung.....	4
Blick auf das Erreichte von Frank Richter	7
Arbeitskreis I: Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr	11
Arbeitskreis II: Drogen im Straßenverkehr	14
Arbeitskreis III: Medikamente im Straßenverkehr	15
Arbeitskreis IV: Problem Beweisführung	16
Verkehrspolitischer Änderungsbedarf aus Sicht der GdP von Bernhard Witthaut, Bundesvorsitzender der GdP	17

DGB Rechtsschutz GmbH: Kompetenz für GdP-Mitglieder

Eine gute Wahl

DGB Rechtsschutz GmbH – das juristische Kompetenz- und Dienstleistungszentrum für Gewerkschaften.

1 Überall erreichbar

In 45 Arbeitseinheiten mit 111 Büros und 51 Service-Points in allen Regionen Deutschlands erreichbar: Rund 370 Juristinnen und Juristen arbeiten bei der DGB Rechtsschutz GmbH.

2 Zufriedene Mandanten

86 Prozent aller Mandanten sind mit der DGB Rechtsschutz GmbH „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“. Knapp 84 Prozent aller Befragten bewerten den Rechtsschutz als mindestens gleichwertig, oft besser als freie Anwaltskanzleien.

3 Größte Prozessvertretung

Mit 129.215 neu aufgenommenen Verfahren im Jahr 2011 ist die DGB Rechtsschutz GmbH die größte Prozessvertretung für Arbeits- und Sozialrecht in Deutschland. Über 300 Millionen Euro wurden für Gewerkschaftsmitglieder erstritten.

4 Fachliches Know-how

Die DGB Rechtsschutz GmbH konzentriert sich auf Arbeits-, Sozial- und Öffentliches Dienstrecht und kann so ihre Mandanten optimal vertreten. Die Juristinnen und Juristen bilden sich regelmäßig weiter und sind auf dem aktuellen Stand der Rechtsprechung.

5 Spezialisten für besondere Fälle

Gebündeltes Fachwissen: In den Kompetenzzentren arbeiten spezialisierte Juristinnen und Juristen zum Beispiel an Fällen zum Beamtenrecht und Öffentliches Dienstrecht.

6 Bis zum Europäischen Gerichtshof

Im „Gewerkschaftlichen Centrum für Revision und Europäisches Recht“ in Kassel analysieren Experten der DGB Rechtsschutz GmbH die höchstgerichtliche Rechtsprechung, bewerten juristische Entwicklungen und initiieren Vorlageverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof. Außerdem vertreten sie Gewerkschaftsmitglieder vor dem Bundesarbeits- und dem Bundessozialgericht.

7 Wissen vernetzen

Die DGB Rechtsschutz GmbH initiiert den Transfer von Wissen und Information: Tagungen bringen ehrenamtliche Richter aus den Gewerk-

schaften zusammen und ermöglichen einen Erfahrungsaustausch, die Homepage, der Newsletter RECHT SO! und die „Jahrbücher des Rechtsschutzes“ transportieren aktuelle Entwicklungen der Rechtsprechung. Auf Fachkonferenzen mit dem DGB Bildungswerk wird Expertenwissen für Betriebs- und Personalräte praxisnah vermittelt.

8 Partner der Gewerkschaften

Die Juristinnen und Juristen der DGB Rechtsschutz GmbH kennen durch ihre Nähe zu den Gewerkschaften die Situation vor Ort und arbeiten eng mit ihnen zusammen. So werden beispielsweise gemeinsame Schulungen oder Informationsveranstaltungen für Betriebs- und Personalräte angeboten.

9 Maßstäbe setzen

Ist ein Rechtsstreit für viele gleich gelagerte Fälle von Bedeutung, führt die DGB Rechtsschutz GmbH für die Gewerkschaften Musterklagen durch. Damit wird eine grundsätzliche gerichtliche Klärung herbeigeführt. So wurde beispielsweise in Musterverfahren vor dem Bundessozialgericht die Verfassungsmäßigkeit des ALG-II-Regelgesetzes geprüft oder die finanzielle Benachteiligung von Arbeitslosen aufgrund der so genannten „58er Regelung“ beendet.



GERECHT!



Insgesamt haben wir im Jahr 2011 **über 300 Millionen Euro** für die klagenden Gewerkschaftsmitglieder erstritten und damit für mehr Gerechtigkeit gesorgt. 86 Prozent unserer Mandanten sind mit unserer Arbeit „zufrieden“ oder **„sehr zufrieden“**.

„Unsere Mandanten können sich auf uns verlassen. Wir sind im Arbeits-, Sozial- und Verwaltungsrecht tätig und vertreten Sie engagiert bis in die letzte Instanz.“

Bettina Schneider, Juristin der DGB Rechtsschutz GmbH



Mehr Infos:
www.dgbrechtsschutz.de



Ich wünsche uns allen fruchtbare Diskussionen, damit die ehrgeizigen Ziele, mit denen wir zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen wollen, erreicht werden können.

Foto: GdP

■ Herzlich willkommen zur dritten Auflage des GdP-Verkehrsforums am 24. und 25. April 2012 in Potsdam.

Am 3. Dezember 2003 fand das erste Verkehrsforum der GdP statt. Damals ging es um den Entwicklungs- und Implementierungsstand von Fahrerassistenzsystemen. Ein Thema, das uns offen gesagt gereizt hat, heute – also nach neun Jahren – zu überprüfen, ob es zu der seinerzeit geforderten Forschungs- und Ausrüstungsinitiative gekommen ist, oder ob die Automobilkonzerne ihre Sicherheit weiterhin nur an diejenigen verkaufen, die es sich auch leisten können.

Die Teilnehmer dieses GdP-Verkehrsforums kennen die Antwort aus eigenem Erfahren. Alle anderen Kolleginnen und Kollegen müssen wir vertrösten bis die 10-Jahresfrist verstrichen ist. Dann wird es sich zeigen, wie sicher unsere Fahrzeuge durch die Chip-Wunder wirklich geworden sind.

Das zweite Verkehrsforum am 28./29. April 2009 widmete sich einem ganz anderen, aber nach wie vor aktuellen Verkehrsthema, nämlich der Überlastung unseres Verkehrsraums durch immer

mehr Güter, die in immer größer werdenden Lastkraftwagen durch ganz Europa gekarrt werden.

Zugegeben, in drei Jahren kann kaum jemand die Welt auf unseren Straßen so verändern, dass freie Bürger wieder freie Fahrt genießen. Man ist eher geneigt festzustellen: im Gegenteil, die Standzeiten werden mehr und die Staus länger.

Auch die Straßenmeistereien, besonders die mancher deutscher Länder, scheinen sich nicht an diesem Umstand zu stören, frei nach dem Motto, wenn der Verkehr steht, kann schon mal keiner etwas kaputt machen. Auch eine Philosophie!

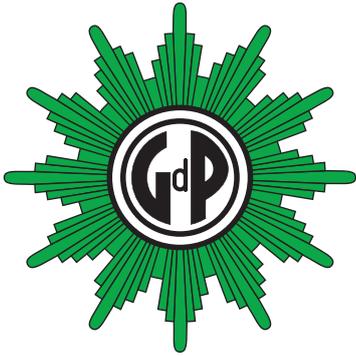
Die GdP will sich im aktuellen Verkehrsforum heute und morgen um ein für Sie zwar nicht neues, aber zumindest in dieser Weise dargebotenes Thema kümmern, nämlich um die Frage, welche Mittel und Stoffe geeignet sind, eine Fahruntüchtigkeit im Straßenverkehr herbeizuführen, welche Grenzwerte gelten sollen und wie man einschlägige Verfehlungen am besten – möglichst gerichtsverwertbar – messen und sichern kann. Kurzum – es geht um die Einnahme von Alkohol, (klassischen) Drogen und Medikamenten beim Führen

von Straßenfahrzeugen und um die Möglichkeiten gerichtsverwertbarer Beweisführungen außerhalb der Blutprobenentnahme.

Das Design des GdP-Verkehrsforums wird dem des Deutschen Verkehrsgereichtstags, der alljährlich in Goslar stattfindet, vergleichbar sein. D.h. die ca. 100 Teilnehmer des GdP-Forums haben die Gelegenheit, in vier Arbeitsgruppen spezifische thematische Fragestellungen zu diskutieren und anschließend eine Empfehlung an den Bundesvorstand der GdP abzugeben. Das Ganze wird umrahmt von sachdienlichen Leitvorträgen aus Politik und Wissenschaft.

Ich wünsche uns allen fruchtbare Diskussionen, damit die ehrgeizigen Ziele, mit denen wir zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen wollen, erreicht werden können.


Bernhard Witthaut
Bundesvorsitzender der
Gewerkschaft der Polizei



Gewerkschaft der Polizei

24. April 2012

- 14.00 Uhr Begrüßung/Einleitung Frank Richter,
1. Stellvertretender Bundesvorsitzender der GdP
- 14.15 Uhr Politisches Grußwort, Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- 14.30 Uhr Erstanalyse der Straßenverkehrsunfallstatistik 2011
Dr. med. Uli Schmucker, Unfallforschung Greifswald
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Arbeitskreise

- 15.15 Uhr **AK I Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr**
Sind die geltenden Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr noch zeitgemäß?
Leitung: Reinhard Leuker, PHK und Fachlehrer für Verkehrsrecht, Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW, Neuss
Pro-Anwalt: LPD Udo Weiss, Direktionsleiter Verkehr Polizeipräsidium Münster
Kontra-Anwalt: Ute Hammer, Geschäftsführerin Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)
- AK II Drogen im Straßenverkehr**
Ist die Polizei gerüstet, Fahrzeugführer, die Drogen eingenommen haben, hinreichend sicher festzustellen?
Leitung: Nadine Hauptmann, POK'in und Fachlehrerin für Verkehrsrecht, Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW, Neuss
Pro-Anwalt: Jörn Patzak, Staatsanwaltschaft Trier
Kontra-Anwalt: Theo Pütz, Beratungs-Netzwerk-Fahreignung B-N-F, Berlin

AK III Medikamente im Straßenverkehr

Ist die Einnahme von Medikamenten durch Führer von Straßenfahrzeugen im Vergleich zu Alkohol und Drogen eher zu vernachlässigen oder bilden sie ein bisher unterschätztes Risikopotenzial?

Leitung: KHK Bernhard Arnold, Leiter Zentrum Polizeiliche Prävention
Polizeipräsidium Westpfalz, Kaiserslautern

Pro-Anwalt: Ingrid Schmitt-Perius, Fach-PTA für Homöopathie,
Dermo und Schmerzen, Betriebswirtin, Kaiserslautern

Kontra-Anwalt: Ute Annecke, Dipl.-Biologin, Pharmareferentin,
Kaiserslautern

AK IV Problem Beweisführung

Sind die am Markt eingeführten Geräte und Verfahren reif für die gerichtsverwertbare Beweisführung oberhalb der Ordnungswidrigkeit? Gibt es hierbei Unterschiede hinsichtlich Alkohol, Drogen und Medikamente?

Leitung: PD Johann-Markus Hans, Polizeitechnisches Institut;
Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

Pro-Anwalt: PD Martin Mönninghoff,
Deutsche Hochschule der Polizei, Münster

Kontra-Anwalt: Dr. Markus Schäpe, ADAC München

18.00 Uhr Unterbrechung der Arbeit in den Arbeitskreisen

19.00 Uhr Get together beim Dinner

25. April 2012

09.00 Uhr Fortsetzung der Beratungen in den Arbeitskreisen

10.15 Uhr Ende der Beratungen in den Arbeitskreisen

10.30 Uhr Chancen und Grenzen der MPU
Dipl.-Psych. Doreen Glaser,
Leiterin der Dekra-Begutachtungsstellen für Fahreignung in Berlin

11.00 Uhr Pause

11.30 Uhr Präsentation der AK-Ergebnisse im Plenum

12.00 Uhr Zusammenfassung und Ausblick aus Sicht der GdP
Bernhard Witthaut, Bundesvorsitzender der GdP

12.30 Uhr Ende der Veranstaltung

Anschließend Pressekonferenz
Bernhard Witthaut
Frank Richter

BLICK AUF DAS ERREICHTE

Das Verkehrsforum der GdP hat sich in den vergangenen Jahren zu einer festen Größe entwickelt. Das hat auch mit dem besonderen Verhältnis von Verkehrspolitik, Polizei und der Gewerkschaft der Polizei zu tun.

Polizei und Verkehr sind unzertrennbar miteinander verbunden. Immer dann, wenn eine Störung im Verkehrsablauf eintritt, ist die Polizei gefragt. Angefangen mit Verwarnungen bei geringfügigen Überschreitungen diverser Tatbestände zahlreicher Rechtsverordnungen bis hin zum „worst case“ im Straßenverkehr – dem Verkehrsunfall – ist Polizei gefordert. In allen Fällen arbeitet sie mit der ihr eigenen Kompetenz, die von keiner anderen Organisation, keinem privaten Unternehmen ersetzt werden kann. Dies gilt insbesondere und ausnahmslos für die beiden Segmente Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme.



Frank Richter
Frank Richter
1. Stellvertretender Bundesvorsitzender
Gewerkschaft der Polizei



Fotos: Cienotires/Fotolia.com, GdP Landesbezirk NRW

■ Mit großer Sorge müssen wir allerdings zur Kenntnis nehmen, dass die Personalpolitik der Länder immer mehr Abstand zum Sicherheitsbedarf ihrer Bürger nimmt. Gerade in der Personalentwicklung bei der Polizei wird dieser Mangel besonders deutlich. Durch ständige Einsparungen von Planstellen, Nichtbesetzung vorhandener Posten und sonstigen Sparmaßnahmen, gerät die gesamte Innere Sicherheit nach und nach ins Wanken. Mancher Verkehrsteilnehmer wird enttäuscht, wenn er in Spitzenzeiten an einem Blechschaden beteiligt ist und vergeblich auf den Streifenwagen wartet. Nicht etwa, weil es derer nicht genug gäbe, sondern weil kein Personal zur Verfügung steht, diese zu besetzen.

Beispiele der genannten Art könnten noch zuhauf angeführt werden. Dies ist den Kolleginnen und Kollegen der Polizei aus eigenem Erfahren heraus nur zu gut bekannt. Sie wissen, wie es mit dem Bedarf vor Ort aussieht und dem, was die Politik daraus gemacht hat – und bestimmt noch beabsichtigt, zu machen.

Jetzt schließt sich der Kreis „Verkehr – Polizei – Gewerkschaft der Polizei“. Denn wir sind es, die unsere Finger ständig in die Wunde legen und mahnen, die Innere Sicherheit nicht zu Tode zu sparen. Es ist ein zähes Ringen. Denn es ist ein schwieriges bis unmögliches Unterfangen, Haushälter davon zu überzeugen, dass Polizeiarbeit nicht darin besteht, Knöllchen am laufenden Band zu produzieren, sondern mit qualitativ hochwertiger Arbeit im Sinne vor-

handener Fähigkeiten und Fertigkeiten, im Falle des Falles präsent zu sein, und durch gezielte Verkehrssicherheitsarbeit Unfälle, Verletzte und Tote zu verhindern. Polizei respektive die Gewerkschaft der Polizei sind sich aber der weitergehenden Verantwortung bewusst, die losgelöst von der praktischen Arbeit vor Ort zu betrachten ist. Die Gesellschaft stellt an das

nen wie Rettungsdienste, Feuerwehren, Krankenhäuser etc.

An dieser Schnittstelle zum Verkehrsmanagement helfen Polizei und die Gewerkschaft der Polizei durch ihre breite und tiefe Sachkenntnis, die Planungen des Verkehrsraums der Zukunft mit zu gestalten. Denn ein „weiter so“ im Hinblick auf das, was derzeit im Verkehrsraum geschieht,

im öffentlichen Verkehrsraum uneingeschränkt bewegen zu dürfen.

Niemand wird bestreiten, dass dieses Recht auch Grenzen haben kann – ja sogar haben muss. Kritischer wird die Betrachtung aber hinsichtlich der Messlatte, die anzulegen ist, um eben diese Grenze zu definieren.

Hier setzt die GdP jetzt mit dem 3. Verkehrsforum an: Im Kern geht es darum, welche Grenzen bei Alkohol, Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr zu ziehen sind und im Anschluss daran, wie die Polizei in die Lage versetzt werden kann, für die Einhaltung dieser Grenzen auch tatsächlich zu sorgen. Im Kreis der Polizei findet diese Debatte vor dem Hintergrund einer Einschränkung des Mobilitätsbedürfnisses statt, die letztlich mit einer notwendigen Aufrechterhaltung oder Steigerung der Verkehrssicherheit begründet wird.

Allerdings geht diese Debatte nur die Polizei und andere unmittelbar mit der Verkehrssicherheit betrauten Institutionen an. Den Hintergrund bildet die gesellschaftliche Debatte über die Akzeptanz von Alkohol, Drogen und Medikamenten sowie die Auswirkungen des Konsums Einzelner auf Andere.

Was bedeutet der Umgang mit Alkohol, Drogen und Medikamenten in einer Gesellschaft für den Bereich der Verkehrssicherheit? Wir alle kennen Beispiele, die sich auf den Umgang mit Alkohol beziehen: „Ein Gläschen wird schon nicht schaden“, oder, „der macht das immer und hat noch nie einen Unfall gebaut“, sind Sätze, die den Meisten aus ihrem Umfeld bekannt sind. Noch deutlicher wird das am Beispiel von Medikamentenmissbrauch: Das Jahrbuch Sucht der Drogenbeauftragten der Bundesregierung geht von 1,4 bis 1,5 Millionen Menschen aus, die Medikamentenabhängig sind. Allein 1,1 bis 1,2 Millionen Bundesbürger gelten als abhängig von Schlaf- und Beruhigungsmitteln. Darüber hinaus steigt die Zahl derer, die regelmäßig Medikamente zur Leistungssteigerung nehmen seit Jahren an, auch wenn sich genaue Zahlen kaum ermitteln lassen.

Deshalb ist das Ziel, die negativen Auswirkungen des Konsums von Alkohol, Drogen und Medikamenten auf die Verkehrssicherheit zu minimieren keines, das sich allein mit polizeilichen Mitteln erreichen lässt. Die hochemotional



Foto: petra bork/pixelio.de

„Objekt Verkehr“ unterschiedliche Anforderungen. Mobilität ist einer von vielen Aspekten. Dann kommt noch der schonende Umgang mit der Natur, angefangen beim Tier- und Artenschutz, der aufgrund der Landschaftszergliederung durch den Verkehrswegebau berührt wird, bis hin zum schonenden Umgang mit natürlichen und endenden Ressourcen. Die permanent steigenden Zulassungszahlen beeinträchtigen nicht nur das Vorankommen des Einzelnen, sondern werfen auch die Frage nach einer gerechten Anlastung der entstandenen und künftig noch entstehenden Verkehrslasten auf, also den Instandhaltungskosten für Straßen und sonstige Verkehrseinrichtungen. Verkehrssicherheit ist darunter ein Aspekt, der in besonders drastischer Weise auf das Objekt Verkehr einwirkt, nicht nur durch die Maßnahmen der Polizei, sondern auch hinsichtlich aller sonstigen, damit verbundenen Institutio-

nen ist nicht akzeptabel und wird von uns nicht akzeptiert.

Die GdP hat vor mittlerweile fast 15 Jahren in ihrem Verkehrsprogramm erstmals wichtige Punkte zusammengefasst. Diese Grundaussagen sind heute im Wesentlichen immer noch aktuell:

Eine der eingangs des Verkehrsprogramms formulierten zukunftsweisen Thesen lautet „Mobilität und Humanität im Verkehr dürfen keine Gegensätze sein.“

Eine weitere These fordert, dass Verkehrsteilnehmer mittels gezielter Förderung von Rücksicht und Verantwortung zu einer „neuen“ Verkehrsethik gelangen sollen.

Mobilität auf den Verkehrssektor bezogen, bedeutet unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Schutzgarantie, das nur durch gesetzliche Vorschriften einzuschränkende Recht jedes Menschen, sich

geführte Diskussion über Promillegrenzen zeigt überdeutlich, dass es immer auch um Fragen der gesellschaftlichen Akzeptanz des Konsums von Alkohol, Drogen und Medikamenten geht. Diese Debatte sachlich zu führen, ist nicht einfach. Eben weil es um grundsätzliche ethische Fragen geht, die eine Gesellschaft für sich beantworten muss, ganz im Sinne der im GdP Programm geforderten Verkehrsethik. Es ist nicht Sache der Polizei, zu entscheiden, ob ein gewisses Maß an menschlichem Leid als Konsequenz individueller Mobilität akzeptabel ist. Aber es ist ihre Pflicht, über die Ursachen menschlichen Leids aufzuklären und es ist das Selbstverständnis einer Gewerkschaft der Polizei, dass wir uns an einer gesellschaftlichen Debatte aktiv beteiligen.

Was sagen die Zahlen: Das Statistische Bundesamt geht zunächst von einer hohen Dunkelziffer aus. Bei vielen Unfallbeteiligten wird eine Alkoholisierung gar nicht erst festgestellt. Gleichzeitig sagt die Erfahrung derer, die letztlich gefasst werden, dass der Anteil an alkoholisierten Fahrern unter denjenigen, die sich erfolgreich einer Fahrzeugkontrolle durch Flucht entziehen, relativ hoch ist.

unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 13 Getötete und 217 Schwerverletzte auf 1 000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 23 Getötete und 332 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Die Zahlen für die einzelnen Bundesländer weichen im übrigen stark von den Durchschnittswerten ab. Das könnte auch für einen unterschiedlichen Umgang mit dem Problem Alkohol im Straßenverkehr sprechen. Im Ergebnis aber bleiben bei der quantitativen Analyse des Problems viele Fragen offen, und die Ursachenforschung, ob zum Thema Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenmissbrauch führt schnell zu unangenehmen Fragen. Ich meine, dass bei jedem Verständnis für die dunklen Seiten unserer Gesellschaft und den wohl zu erwartenden peinlichen Entdeckungen bei der Ursachenforschung, dennoch einmal der Anfang gemacht werden sollte, das Problem anzugehen. Behutsam aber zielstrebig. Die GdP ist dabei ein verlässlicher und sicher wertvoller Partner.

Eine weitere These aus dem GdP-Verkehrsprogramm:

Die Folgen von Zusammenstößen zwischen Kraftfahrzeugen und menschlichen Körpern, die kein durch Aluminiumstreben verstärktes Blech zwischen der Haut und ihren inneren Organen haben, kennt jeder, der in einem solchen Bereich einmal Dienst verrichtet hat.

Viele Unfälle dieser Art könnten bestimmt verhindert werden. Wie dieses Ziel zu erreichen ist, muss die Unfallursachenforschung beantworten. Eine zweite Chance, zumindest die Folgen von Unfällen zu mildern, besteht darin, den Körper, bzw. seine empfindlichsten Stellen, vor Gewalteinwirkung von außen zu schützen. Ich meine hier ganz speziell das Tragen eines Fahrradschutzhelms.

Ich bin der Meinung, wir müssen jede der genannten „besonderen Schutzgruppen“ genau analysieren und Wege finden, Unfälle bereits im Entstehen, also über den Weg der Ursachenbekämpfung oder anders ausgedrückt „präventiv“, zu vermeiden.

Auf diesem Gebiet wurde schon viel getan. Ganz ohne Zweifel. Wir müssen uns aber immer wieder die Frage stellen, ob es nicht doch noch Möglichkeiten gibt, die Unfallzahlen zu drücken. Die teilweise heftig pulsierenden Häufigkeiten in den jähr-

Anteile der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden 2010 nach Bundesländern

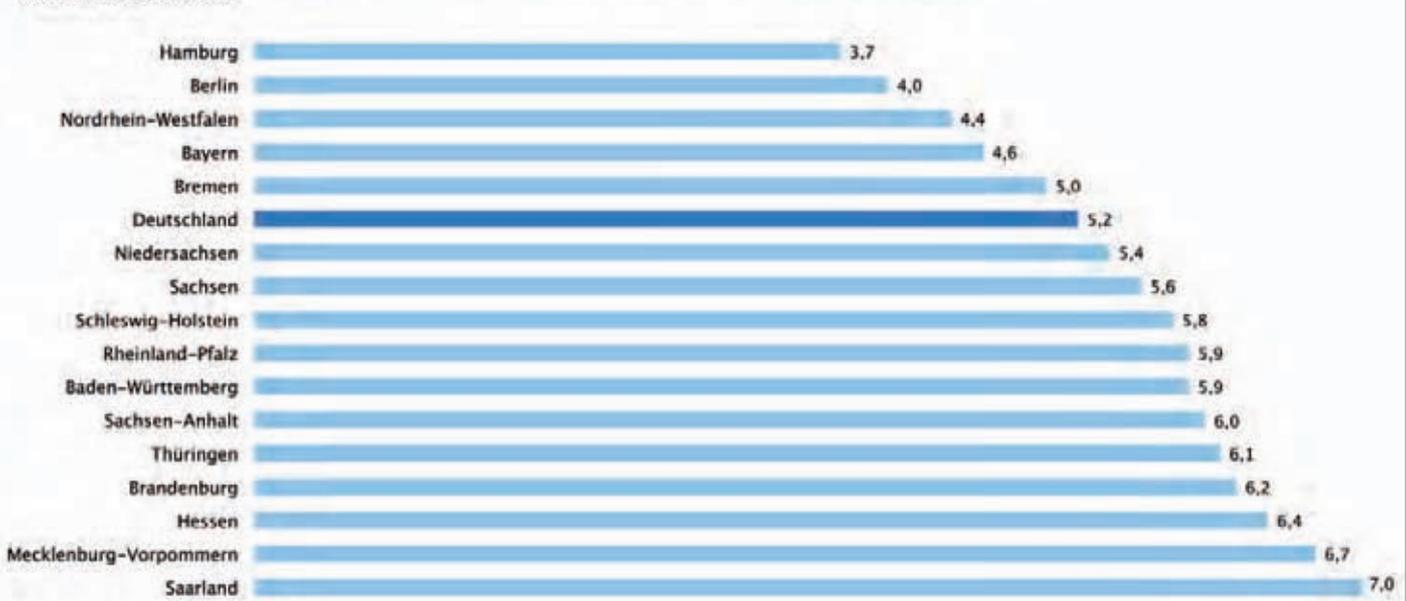


Foto: Statistisches Bundesamt Wiesbaden 2011

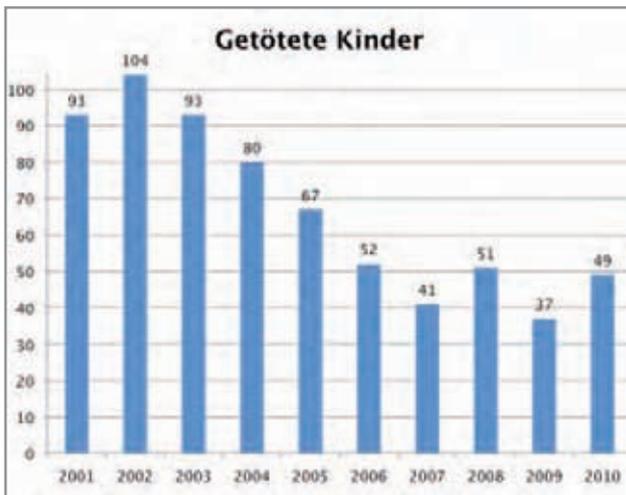
Alkoholeinfluss war 2010 Bundesweit bei 5,2 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Jedoch starben 9,4 % aller Verkehrstoten in Deutschland an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war also etwa jeder elfte Getötete. Diese

Besonders gefährdete Personengruppen bedürfen des besonderen Schutzes.

Praktiker wissen, was es bedeutet Unfälle aufzunehmen, bei denen Kinder, Jugendliche, Senioren, Fußgänger oder Zweiradfahrer zu Schaden gekommen sind.

lichen Unfallstatistiken stimmen nachdenklich.

Die Betrachtung der Statistiken über die als Mitfahrer in Pkw bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder (= vor Vollendung des 16. Lebensjahres) stimmt nachdenklich.



Betrachtet man diese Zahlen als Balkendiagramm, ist festzustellen, dass ab dem Jahr 2006 ein ständiges Pulsieren des Wertes mit einem Anstieg zuletzt in 2010 zu verzeichnen war.

Sicher kann man mit den Methoden der Statistik berechnen, ob dieses Verhalten zufällig so verlaufen ist, oder ob da mehr dahintersteckt.

Ich möchte mich mit solchen Verläufen – egal ob zufällig oder nicht – eigentlich nicht zufrieden geben, sondern will dafür eintreten, dass die Kurve nicht nur linear, sondern möglichst dynamisch nach unten läuft – im Sinne einer „Zero-Null-Vision“. Und das muss das Ziel sein nicht nur für getötete Kinder, nicht nur für die besonders schutzbedürftigen Personengruppen, sondern für alle Menschen, die im Straßenverkehr zu Schaden kommen.

Dennoch lohnt es sich, gerade bei der Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmer immer wieder ganz genau hinzuschauen, um sowohl hinsichtlich der Ursachensetzung, als auch im Hinblick auf die Abmilderung möglicher Unfallfolgen, das Maß des Leidens möglichst gering halten zu können. Gerade auf diesem Gebiet liegt noch

eine ganze Menge Arbeit vor uns.

Das Beispiel der Kinder zeigt deutlich, dass Verkehrssicherheitsarbeit sich nicht einseitig auf die motorisierten Verkehrsteilnehmer beziehen darf. Das gilt besonders für den Umgang mit Alkohol und Drogen.

Auch hier ein aktuelles Beispiel: In der Fahrradhauptstadt Münster wurden 2011 694 Radler bei Unfällen verletzt. 51 Rad-

fahrer, die an Verkehrsunfällen beteiligt waren, waren alkoholisiert – 30 davon mit mehr als 1,6 Promille Alkohol im Blut. Auch hier geht es letztlich um die gesell-

schaftliche Einstellung: Den Satz, „ich möchte heute Abend etwas trinken – ich lasse das Auto stehen und nehme das Fahrrad,“ würden viele wohl als einen grundsätzlich löblichen Ansatz identifizieren. Die eben genannten Zahlen trüben diesen Eindruck.

In der Gewerkschaft der Polizei hat es Tradition, sich mit den Erfahrungen und Eindrücken aus der täglichen praktischen Arbeit heraus an gesellschaftlichen Debatten zu beteiligen. Das wird am Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit besonders anschaulich deutlich. Diesem Gedanken entsprechend versammelt das 3. Verkehrsforum der GdP Praktiker aus dem gesamten Bundesgebiet und wird wie seine Vorgänger wichtige Anstöße geben, die die Gewerkschaft der Polizei in die Gesellschaft und in die Politik trägt.



Foto: GdP NRW

Arbeitskreis I

ALKOHOLGRENZWERTE IM STRASSENVERKEHR

■ In Deutschland gelten für die Fahrer von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zahlreiche Grenzwerte, die nur selten allen Chauffeuren in sämtlichen Facetten geläufig sind.

So gilt die absolute 0-Promille-Grenze, die manche so eifrig fordern, bereits heute für Fahranfänger innerhalb der Probezeit von zwei Jahren nach Erteilung der Fahrerlaubnis sowie grundsätzlich für Fahrzeugführer, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, Kraftomnibus- und Kraftdroschkenfahrer mit Fahrgästen und Fahrer von Gefahrgutfahrzeugen. Zum Jahresbeginn wurde diese Gruppe noch um die Fahrer von so genannten Gigalibern, die sich im bundesweiten Probeversuch befinden, erweitert.

Der nächste Grenzwert liegt bei 0,3 ‰. Bewegt sich der Alkohollevel des Fahrers darunter, drohen ihm keine alkoholbedingten Folgen, selbst wenn er schuldhaft einen Unfall verursacht.

Hat er jedoch diesen Level erreicht oder überschritten, stellt sich die Frage, wie hoch die Überschreitung ist und daneben, ob die Fahrt folgenlos war, oder nicht.

Konnten keine alkoholbedingten Ausfallserscheinungen festgestellt werden und hat sich auch kein Verkehrsunfall ereignet, so geschieht bis unterhalb eines Wertes von 0,5 ‰ nichts was dem Fahrer zum Nachteil gereicht. Sollte jedoch eine der beiden Varianten eingetreten sein, liegt eine relative Fahruntüchtigkeit vor, die als Straftat geahndet wird.

Zwischen 0,5 ‰ und weniger als 1,1 ‰ Alkohol im Blut (oder 0,25 - <0,55 mg/l in der Atemluft) ist wiederum die Frage nach den alkoholbedingten Ausfallserscheinungen respektive dem Verkehrsunfall zu stellen. Im positiven Fall tritt dieselbe Folge ein, wie zuvor bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) ab 0,3 ‰, nämlich die Würdigung als Straftat.

Im folgenlosen Fall liegt eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG vor, die mit einem Bußgeld geahndet wird.

Ab einer BAK von 1,1 ‰ oder mehr spricht man von einem „abstrakten Gefährungsdelikt“, d.h. diese BAK wird als so „verwerflich“ angesehen, dass ohne weiteres Hinzukommen von Ausfallserscheinungen oder eines Unfalls eine absolute Fahruntüchtigkeit vorliegt, die als Straftat bewertet wird.

Nur der Vollständigkeit wegen: Ab einer BAK von 2,5 ‰ oder mehr liegt Vollrausch gem. § 323 a StGB vor. Da dem Beschuldigten die freie Willensausübung bei der Tatausführung fehlt (actio libera in causa), kann er nicht wegen der eigentlichen Tat (hier Trunkenheitsfahrt gem. § 316 StGB oder Straßenverkehrsgefährdung gem. § 315 c StGB), sondern ggf. eben nur wegen des Subsidiärtatbestands des Vollrauschs bestraft werden. Dafür droht bei Verkehrsdelikten aber die MPU.

Die Frage, die vom AK 1 zu beantworten ist: Machen so viele, zum Teil recht kompliziert abgegrenzte Grenzwerte Sinn, oder sollte eher eine Vereinheitlichung stattfinden?

Dazu gehört untrennbar auch die Frage nach dem „richtigen“ Grenzwert. Möglicherweise bei „0“ Promille?



Fotos: ehrenberg-bilder/Fotolia.com

Was die Welt bewegt, machen wir sicher.

Begutachtungsstelle
für Fahreignung



Änderungsabnahmen



Unfallanalytische
Gutachten



Hauptuntersuchung

Fuhrparkmanagement



*14 c/min aus dem deutschen Festnetz, höchstens 42 c/min aus Mobilfunknetzen.

DEKRA – Ihre Experten für sichere Mobilität.

Kaum eine Erfindung hat unser Leben mehr geprägt als das Automobil. Doch je mobiler wir werden, desto größer werden die Herausforderungen an Mensch und Fahrzeug. Gut, hier einen kompetenten Partner an seiner Seite zu wissen: Bereits seit 1925 leisten die DEKRA Experten einen entscheidenden Beitrag für mehr Sicherheit auf den Straßen. Ganz gleich, ob mit Motorrad, Lkw oder Personenwagen, ob bei Hauptuntersuchung, Fahrzeuggutachten oder Fahrerschulung – mit DEKRA genießen auch Sie das gute Gefühl, sicher an Ihr Ziel zu kommen.

www.dekra.de

Automotive



Industrial



Personnel

Den nächstgelegenen DEKRA Standort finden Sie unter:
www.dekra-vor-ort.de
oder unter der
Service-Hotline: 01805.2099*

 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

DEKRA: Kompetenter Partner von Polizei und Justiz

„Als führende Sachverständigenorganisation in Europa unterstützt DEKRA auf vielfältige Weise die Arbeit von Polizei, Staatsanwaltschaften, Gerichten und Rechtsanwälten. Als kompetente Partner tragen unsere Sachverständigen auch in kniffligen Fällen mit fundierten Analytischen Gutachten zur Aufklärung von Unfällen bei und liefern Grundlagen für juristische Entscheidungen“, sagt Mario Schwarz, DEKRA Niederlassungsleiter in Berlin. Die Sachverständigen erstellen Technische Expertisen bei Fahrzeugdiebstahl, Bränden oder Lackschäden, untersuchen die Bemerkbarkeit von Kleinkollisionen und nehmen zu Maßnahmen der Verkehrsüberwachung Stellung. Darüber hinaus arbeiten sie bei zahlreichen Aktionen zur Unfallprävention und Verbesserung der Verkehrssicherheit eng mit der Polizei und anderen staatlichen Behörden zusammen.

Analytische Gutachten

Zu den klassischen Aufgaben der Unfallanalytiker von DEKRA zählt es, die Abläufe bei Unfällen und Schäden zu rekonstruieren und die technischen Ursachen der Vorfälle zu untersuchen. Solche analytischen Gutachten bilden in unzähligen Fällen die Grundlage für juristische Entscheidungen im Rahmen von Straf- und Zivilprozessen. Anhand von Spuren auf der Fahrbahn und an Fahrzeugen, anhand von Position und Verformungen von Fahrzeugen ermitteln die Experten beispielsweise die Anstoßposition, Geschwindigkeiten und Bewegungsrichtungen der Fahrzeuge und Unfallbeteiligten. Als zentrale Fragestellung haben die Gutachter dabei für die Gerichte zu klären, unter welchen Bedingungen der Unfall für die Beteiligten vermeidbar gewesen wäre.

Im Auftrag von Polizei und Justiz übernehmen die Sachverständigen im Rahmen von analytischen Gutachten ein breites Aufgabenspektrum: Sie sichern Unfallspuren, werten digitale Tachographen und Unfalldatenspeicher (UDS) aus, analysieren Unfallfotos nach dem Verfahren der Fotogrammetrie, erstellen Unfallskizzen und computergestützte Auslauf- und Kollisionsanalysen, klären Sitzpositionen und führen bei Bedarf ergänzende Crashversuche durch.

Fahrzeugtechnische Gutachten

Nach Verkehrskontrollen und Unfällen ist oft auch die Frage nach möglichen technischen Mängeln an Fahrzeugen zu klären. Sollten Mängel vorhanden sein, zeigt der Sachverständige deren Einfluss auf das Unfallgeschehen auf. In fahrzeugtechnischen Gutachten gehen die

Sachverständigen den Schadenszusammenhängen auf den Grund, seien es Schäden an Lack oder Aggregaten, sei es Brand oder Diebstahl. In vielen Fällen werden sie herangezogen, wenn es darum geht, den Schadenumfang, die Schadenursache und die Erkennbarkeit eines Mangels zu klären. Oder wenn geprüft werden muss, wer für einen technischen Mangel oder eine Bauartveränderung die Verantwortung trägt.

Schadenanalyse an Fahrzeugbauteilen

In speziellen Fällen gehen die DEKRA Experten in hochmodernen Labors den Schäden an Bauteilen auf den Grund. Liegen bei einem Autodiebstahl an einem wieder aufgefundenen Fahrzeuge werkzeuggeführte Eingriffe in Schloss und Sicherungssysteme vor? Wurde das Auto tatsächlich gestohlen oder gibt es Hinweise auf einen vorgetäuschten Diebstahl? Andere Gutachten wiederum geben Auskunft, ob die bei einem Unfall verletzten Fahrzeuginsassen zum Unfallzeitpunkt angegurtet waren. Immer wieder geht es in vergleichenden Untersuchungen um die Übereinstimmung von Lack- und Kunststoffproben an verdächtigen Fahrzeugen und geschädigten Objekten. Nach einer Kollision mit Haarwild können die Experten durch Haaruntersuchungen feststellen, was für ein Tier für den Unfall verantwortlich ist. Und bei Reifengutachten überprüfen sie, ob ein beschädigter Reifen als Auslöser eines Unfalls in Betracht kommt.

Gutachten zu Kleinkollisionen und Verkehrsüberwachung

Polizei oder Staatsanwalt geben bei Ermittlungen wegen „unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ (§ 142 Strafgesetzbuch – StGB) häufig auch ein „Bemerkbarkeits-Gutachten“ in Auftrag. Dabei wird geklärt, ob die ermittelten Fahrzeuge an einer Kollision tatsächlich beteiligt und ob der Verursacher des Unfalls den Anstoß optisch, akustisch oder kinästhetisch / taktil bemerken konnte. Für solche Gutachten benötigen die Sachverständigen möglichst genaue Informationen zum Unfallgeschehen. Ihre Kompetenz bringen die Sachverständigen von DEKRA auch in Gutachten zur Verkehrsüberwachung ein. Hierbei nehmen die Experten zum Beispiel zu Geschwindigkeitsmessungen mit Laserpistolen oder Überwachungsmaßnahmen an Ampeln oder bei Abstandsmessungen Stellung.

Begutachtungsstelle für Fahreignung

Die Experten von DEKRA sind außerdem Ansprechpartner für Autofahrer, wenn der

Führerschein in Gefahr gerät, entzogen wurde oder verlängert werden muss. So führen die DEKRA Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) die amtlich vorgeschriebenen Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen (MPU) für Fahrer durch, die durch Alkohol oder Drogen am Steuer oder andere schwerwiegende Verkehrsdelikte aufgefallen sind. Die Psychologen und Ärzte bieten neben speziellen Gutachten auch Beratungen zum Punkteabbau, Aufbaueminare für Fahranfänger und zur Sperrfristverkürzung sowie Untersuchungen für Berufskraftfahrer und Mobilitätschecks für Senioren.

DEKRA Engagement für Verkehrssicherheit

Als Unterzeichner des aktuellen Europäischen Programms für Straßenverkehrssicherheit bis 2020 hat sich DEKRA über seine Tätigkeiten im Gutachten und Fahrzeugprüfwesen hinaus zu konkreten Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr verpflichtet. Mit verschiedenen Projekten und Aktionen spricht DEKRA unterschiedliche Altersgruppen in der Bevölkerung an. Aktionen wie die überlebensgroßen „Gulliver-Autos“, die Rote-Mützen-Aktion „Sicherheit braucht Köpfchen“ und Sicherheitsprüfungen an Fahrrädern zielen auf mehr Sicherheit von Schulkindern.

Der bundesweite „SafetyCheck“ richtet sich an die stark gefährdeten jungen Autofahrer bis 25 Jahre. Impulse im gewerblichen Verkehr setzen das Siegel „Sicherheit im Busverkehr“, das Lkw-Spiegeleinstellsystem zur Vermeidung von Unfällen im „Toten Winkel“ sowie das Sicherheitszertifikat „SafetyPlus“. Der seit vier Jahren erscheinende „DEKRA Verkehrssicherheitsreport“ zeigt systematisch noch nicht umgesetzte Sicherheitspotenziale im Straßenverkehr auf.

International aktive Expertenorganisation

Über seine traditionellen Kernarbeitsgebiete Gutachten und Prüfwesen im Geschäftsfeld „Automotive“ hinaus bietet DEKRA heute qualifizierte und innovative Dienstleistungen in den Bereichen „Industrial“ und „Personnel“ an. Zum Portfolio der weltweit aktiven Expertenorganisationen mit rund 28.000 Mitarbeitern in 50 Ländern zählen die internationale Schadenregulierung, Consulting, Industrie-Prüfdienstleistungen, Produktprüfungen, Zertifizierungen und der Umweltschutz. Der Bereich Personnel wartet mit Dienstleistungen wie die Mitarbeiter-Qualifizierung, Zeitarbeit sowie Out- und Newplacement auf.

Arbeitskreis II

DROGEN IM STRASSENVERKEHR

■ Unter dem Begriff „klassisch“ sind nicht etwa die berauschenden Substanzen zu verstehen, die bereits zu Zeiten der Hochblüte ägyptischer, griechischer oder römischer Kulturen hier und da geraucht oder geschnupft wurden. Gemeint sind

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoll oder gar erforderlich wäre, Grenzwerte für die relative und absolute Fahruntüchtigkeit einzuführen – so wie es beim Alkohol am Steuer auch gilt.

oft problematischen Beweisführungen absieht, bildet die Rechtsprechung des Bayerischen obersten Landgerichts, das – im Falle von THC – die Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit bei 1 ng/ml (Nanogramm pro Milliliter) als möglicher-weise gegeben ansieht.

Zusätzliche Probleme in der Praxis gibt es hinsichtlich der Erkennbarkeit von Symptomen. Ebenso, wie eine Grenzwertfindung aufgrund der unterschiedlichen Wirkungsweisen vieler Drogen bislang nicht möglich war, folgen auch die Verhaltensauffälligkeiten anderen Gesetzmäßigkeiten.

Daher ist unabdingbare Voraussetzung für das schnelle und sichere Feststellen eines Anfangsverdachts, dass Polizisten, die Fahrzeuge kontrollieren, dahingehend geschult werden.

Im nächsten Schritt wäre zu hinterfragen, ob die derzeit vorhandenen Vortestmöglichkeiten ausreichend sind, um den Anfangsverdacht so weit zu erhärten, damit der letzte Schritt zur Beweisführung unternommen werden kann – die Blutprobe.

Die Blutentnahme zur Beweisführung einer Drogenfahrt unterliegt denselben verfahrensrechtlichen Vorschriften, wie die einer Trunkenheitsfahrt und kennt damit die gleichen Probleme wie Richtervorbehalt, Freiheitsbeschränkung und den Eingriff in die körperliche Unversehrtheit.

Daher richtet sich auch bei den Drogen der Fokus auf Möglichkeiten, mit anderen – einfacheren – Methoden gerichtswertbare Beweise sichern zu können.



Foto: Marco2811 +hoffmannsgalerie Berlin/Fotolia.com

vielmehr die in der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes aufgeführten Drogen bzw. deren Wirkstoffe.

Mit dem Stichwort „Anhang“ = Liste, ist schon der Fokus gesetzt. Nämlich auf die Endlichkeit von Listen und damit möglicherweise verbundenen Problemstellungen, insbesondere hinsichtlich der Frage, ob und wenn ja, mit welchen weiteren Elementen die Liste fortgeschrieben werden kann – oder soll.

Der Gesetzgeber hat sich für die Version „Zero“ also für keine Drogen im Straßenverkehr ausgesprochen. Das ist grundsätzlich auch richtig so. Allerdings wurde diese harte Haltung durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts (1 BvR 2652/03 v. 21.12.2004) insoweit abgeschwächt, als dass eine Einschränkung der Fahrtüchtigkeit durch den Genuss THC-haltiger Drogen eingetreten sein muss. Ein Lichtblick, der von zeitaufwändigen und

Arbeitskreis III

MEDIKAMENTE IM STRASSENVERKEHR

■ Die Wirkstoffe, die in Medikamenten enthalten sind, finden sich regelmäßig in der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes wieder. Es gibt hinsichtlich des Genusses bzw. der Einnahme (von „Genuss“ im Zusammenhang mit der Einnahme von Medikamenten zu sprechen, wäre wohl zu viel des Guten) von Drogen bzw. Medikamenten allerdings einen kleinen, aber weitreichenden juristischen Aspekt, mit großer Wirkung. Während bei Drogen gemäß Anlage grundsätzlich der 0-Grenzwert gilt, dürfen Medikamente – theoretisch unbegrenzt – eingenommen werden, sofern dies medizinisch indiziert ist.

Die „Begründung“ hierzu sagt, dass der Wirkstoffgehalt in Medikamenten weit geringer sei, als der klassischer Drogen. Das mag in manchen Fällen durchaus auch so sein. Allerdings gibt es auch Medika-

mente, die eine höhere Wirkstoffkonzentration aufweisen, als eine „schwache“ Droge. Was gilt nun in solchen Fällen? Dieser Frage soll der Arbeitskreis nachgehen und möglichst plausible Antworten liefern. Eines scheint sicher. Der Hinweis des Arztes reicht nicht aus, um den Patienten aus seiner Verantwortung zu entlassen. Vielleicht wäre es denkbar, dass der Apotheker bei der Abgabe nochmals ausdrücklich auf die Beeinträchtigung der Fahruntüchtigkeit hinweist, wenn er ein entsprechendes Medikament abgibt, oder wäre es gar sinnvoll, dem Patienten eine Unterschrift abzuverlangen, damit im Falle des Falles immer nachgewiesen werden kann,

dass eine gehörige Information stattgefunden hat.

Ein weiterer, begleitender Schritt könnte darin bestehen, Medikamente, die einen solchen Wirkstoff beinhalten, auf der Packung so eindeutig zu kennzeichnen, dass die potenzielle Gefahr, die in den Pillen oder dem Saft schlummert, sofort augenscheinlich wird. Vielleicht ist ein Mix aus allen Vorschlägen der gangbare Weg. Möglich wäre auch im Bereich der Medikamente – um den Befürwortern der geringen Wirkung das Wort zu reden – darüber nachzudenken, ob es wenigstens im einen oder anderen Fall einen Grenzwert geben könnte. Ähnlich wie bei den überall bekannten Grippe-Brausetabletten BDD-akut¹, deren Dosierung in Hunderter-schritten variiert. Würde dieses Medikament einen drogenrelevanten Wirkstoff enthalten, könne beispielsweise die Verpackung ab der 400er-Version mit einem roten Warndreieck versehen werden. Insgesamt stellt gerade der Medikamentenkonsum einen derzeit noch weitgehend weißen Flickenteppich in der Landschaft der Fahruntüchtigkeiten dar, den zu vervollständigen es noch viel zu tun gibt.



Foto: Herby Meseritsch/Fotolia.de

¹ Originalname wurde aus wettbewerbsrechtlichen Gründen verändert. Er ist aber dem Verfasser bekannt.

Arbeitskreis IV

PROBLEM BEWEISFÜHRUNG

■ Alkohol, Drogen und Medikamente. Die meisten Wirkstoffe der genannten Substanzen werden derzeit nach der GC/ADH-Methode festgestellt. Also im Labor unter Verwendung einer Blutpro-

be. Diese muss einem Probanden entnommen werden. Vor diesem Schritt steht die Feststellung des Anfangsverdachts, die Anordnung durch den Richter oder dem Staatsanwalt bzw. seiner

Ermittlungsbeamten und letztendlich der Eingriff in die körperliche Unversehrtheit sowie die Freiheit.

Diese Probleme wären alle zu umgehen, wenn die Geräte zur Messung der Alkoholbestandteile in der Atemluft geeignet wären, beweiskräftige Feststellungen nicht nur im Ordnungswidrigkeitenverfahren, sondern auch im Strafverfahren zu liefern. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich bereits mehrfach mit dieser Materie befasst, musste sich aber ebenso häufig geschlagen geben, weil die Messgenauigkeit, sei es an der dritten Stelle hinter dem Komma oder andernorts, noch nicht als hinreichend sicher erachtet wurde, um eine Verurteilung rechtfertigen zu können.

Die Technik entwickelt sich bekanntlich weiter und man darf sicher sein, dass die Hersteller solcher Geräte mit Eifer daran arbeiten, die Präzision ihrer Produkte so deutlich zu erhöhen, dass sowohl die Techniker, wie auch die Forensiker und Juristen letztendlich zustimmen können.

Wünschenswert wäre eine solche Entwicklung allemal. Nicht nur deshalb, weil sich damit das Richtervorbehaltsproblem in Wohlgefallen auflösen würde und dem Beschuldigten seine Freiheit mitsamt der körperlichen Unversehrtheit belassen werden könnte, sondern weil der zeitliche Verlust in Wegfall geriete, der durch den Transport des Probanden vom Ort der Feststellung zur nächsten Polizeiwache oder zum nächstgelegenen Krankenhaus entbehrlich werden würde. Bei einem mittleren Abbauwert des Alkohols im Blut von ca. 0,1 ‰ pro Stunde würde manche Straftat eine solche bleiben und nicht auf dem Rücksitz des Streifenwagens zur Ordnungswidrigkeit degenerieren oder gar dem Grenzwert der Nichtigkeit entgegen konvergieren.

Die oft zu hörende Kostenfrage würde sich auch dadurch sicher stark relativieren, weil alleine die Verkaufszahlen für geeignete Geräte den Preis in akzeptable Niederungen führen würden.



Foto: Geinhard Seybert/Fotolia.com

VERKEHRSPOLITISCHER ÄNDERUNGSBEDARF

In vier Arbeitskreisen diskutieren ungefähr einhundert Polizistinnen und Polizisten, Wissenschaftler und weitere sachkundige Personen über Themen, die man durchaus als „verkehrspolitisch ungelöste Dauerbrenner“ bezeichnen kann. Wir haben dieses Verkehrsforum absichtlich am organisatorischen Aufbau des Verkehrsgerichtstages orientiert. Was dort seit über 50 Jahren erfolgreich praktiziert wird, sollte für uns Vorbild sein, ebenso gute Ergebnisse zu erarbeiten. Ich bin mir sogar sicher, dass die Empfehlungen, die hier erarbeitet werden, mehr „polizeiliches Gehalt“ haben, da in unserem Forum ausschließlich Menschen diskutieren, denen die Folgen von Verkehrsverstößen nicht nur vom Schreibtisch aus, sondern über das eigene, teilweise schreckliche Erleben bekannt geworden sind. Und was in diesem Zusammenhang auch noch zählt: unter den Diskutanten unseres Verkehrsforums befindet sich niemand, der kommerzielle Interessen zu vertreten hat, wie dies bedauerlicherweise beim „echten“ Verkehrsgerichtstag immer mehr festzustellen ist.

■ Unser Arbeitskreis I erarbeitet eine Empfehlung zu den geltenden Alkoholgrenzwerten. Diese Landschaft ist ziemlich zerklüftet. Wir kennen absolute und relative Grenzwerte, solche die nur im Ordnungswidrigkeitenverfahren gelten und andere, die kriminelles Unrecht begründen. Der Mensch wird dabei auf einer Ebene betrachtet, auf der unterschieden wird, ob er als aktiver Verkehrsteilnehmer gleichermaßen auch aktiv ein Fahrzeug führt, oder ob er „nur“ zum Beispiel als Fußgänger oder Fahrradfahrer unterwegs ist, oder ggf. lediglich die Rolle des Mitfahrers einnimmt. Weitergehend könnte noch eine zusätzliche Ebene eröffnet werden, die das Verkehrsmittel losgelöst vom Begriff des landgebundenen Fahrzeugs betrachtet – was ich allerdings an dieser Stelle nicht tun werde. Nahezu für alle Bereiche gibt es relative und absolute Grenzwerte. In manchen Konstellationen, sogar mehrere. Wie zum Beispiel im Straßenverkehr mit 0,3 ‰, 0,5 ‰ und 1,1 ‰. Seit geraumer Zeit tritt

ein weiterer Wert immer mehr in den Fokus der Betrachtungen, nämlich die unterste aller Grenzen, die ein Mensch durch aktives Zutun erreichen bzw. einhalten kann, nämlich den Grenzwert 0,0 ‰.

An dieser Stelle drängt sich die Frage nach einer Vereinheitlichung der Werte geradezu auf. Welche Werte müssen erhalten bleiben, vielleicht aus wissenschaftlich-technischer Sicht, vielleicht aber auch aus Gründen, deren Wurzeln im Bereich gesellschaftlicher Betrachtungsweisen liegen.

Ist es möglich, den Absolut-Grenzwert 1,1 ‰ weiter zu senken? Vielleicht in Richtung des Owi-Wertes 0,5 ‰ oder sollten gar beide Werte zu Gunsten der Relativschranke 0,3 ‰ weichen? Die spannendste Frage aber dürfte sein, welche Rolle die Null-Grenze spielen wird. Obsiegen die „Hardliner“ über diejenigen, denen viel daran liegt, der „europäischen Droge Nr. 1“ eine Überlebenschance einzuräumen? Welches wären die Vorteile, wo gäbe es Nachteile?



Foto: GdP

Bernhard Witthaut
Bundesvorsitzender der GdP

Man darf gespannt sein, welche Weiterentwicklung der Grenzwertdiskussion als sinnvoll vorgeschlagen wird, oder ob das derzeit Erreichte das Maß aller Dinge ist. Mit der polizeilichen Feststellung des Genusses alkoholischer Getränke vor Ort, sei es bei der Unfallaufnahme oder im Verlauf einer Verkehrskontrolle, sind unweigerlich zwei Verfahrensgänge verbunden: 1. Die Festlegung auf die vermutliche Höhe des „Spiegels“ und darauf aufbauend 2. die Beweissicherung. Liegt der festgestellte Wert unter 0,3 ‰ Alkohol im Blut, ist eine Straftat nach den einschlägigen §§ 316 oder 315c des Strafgesetzbuches oder eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a des Straßenverkehrsgesetzes ausgeschlossen. Höchstens polizeirechtliche Maßnahmen sind denkbar. Wird dieser Grenzwert jedoch erreicht oder überschritten, bleibt aber unter 0,5 ‰ Alkohol im Blut, liegt nur dann eine Straftat vor, wenn weitere Ausfallerscheinungen, wie zum Beispiel Schlan-

Gefahrensignalisation für Einsatz- und Sonderfahrzeuge Neue Vertriebsgesellschaft in Deutschland

Die Firma Rauwers Controle SA/NV hat eine neue Vertriebsgesellschaft, die „Rauwers GmbH“ in Deutschland gegründet.

Mit dem breiten Produktspektrum, dem bundesweiten Servicenetz, von mittlerweile über 40 Service- und Vertriebspartnern, der 100-jährigen Erfahrung der Federal Signal Corp., der Federal Signal Vama, der ACS Corp. sowie allen Geschäftspartnern besteht die Gewissheit, hochwertige und

innovative Lösungen im Bereich der automotiven Signalisation und Sicherheit für Verkehrsteilnehmer anzubieten.

Wir stehen Ihnen mit Rat und Tat zur Seite, wenn es um die Ausstattung von Sonder-signalanlagen auf Ihren Fahrzeugen geht!

Gerne erstellen wir Ihnen individuelle Angebote!

Tel.: 02681/95098-90



Informationen: Rauwers GmbH, Bahnhofstr. 1, 57610 Altenkirchen,

Tel.: 02681/950 98-90, Fax: 02681/950 98-91, info@rauwers.de, www.rauwers.de



SAFETY FOR THE PROFESSIONALS ON THE ROAD

TS5000 – EINE REVOLUTIONÄRE ENTWICKLUNG, DIE MASSSTÄBE SETZT!

«Flaches System mit großem Anhaltesignalgeber!»

Konfigurieren Sie Ihr eigenes Warnbalkensystem unter www.lightbar-configurator.com

GPEC (Intern, Fachmesse & Konferenz für Polizei- und Spezialausrüstung) in **Leipzig, 11. - 13.09.2012**
Besuchen Sie uns! Wir freuen uns auf Sie!

RAUWERS – Bahnhofstraße 1, D-57610 Altenkirchen
Tel: 02681 / 95098-90 – info@rauwers.de

SAFETY FOR THE PROFESSIONALS ON THE ROAD

www.rauwers.de

S-Monovette® Forensic

Das Blutentnahmesystem mit Originalitätsverschluss

Technische Änderungen vorbehalten

Kappe aufsetzen „Klick“ bestätigt Versiegelung Öffnen führt zu Siegelbruch

Sicherheit mit einem „Klick“

Geben Sie Manipulation keine Chance.
Die S-Monovette® Forensic garantiert sicheres Probenmaterial dank Originalitätsverschluss.
Wir bieten ein Blutentnahme-Set entsprechend Ihren Anforderungen für die sichere Routine in der Forensik.

genlinien fahren oder das schuldhafte Verursachen eines Verkehrsunfalls etc. hinzutreten. Bei Werten zwischen 0,5‰ Alkohol im Blut bzw. 0,25 ml/l Alkohol in der Atemluft (auch wenn der Körper Alkoholgengen im Körper „bevorratet“, die zu entsprechenden Werten führen) und weniger als 1,1‰ (0,55 mg/l), begeht der Fahrer eine Ordnungswidrigkeit. Aber nur dann, wenn keine Ausfallerscheinungen oder ein schuldhaft verursachter Verkehrsunfall gegeben sind. Ansonsten läge eine Straftat wegen relativer Fahruntüchtigkeit vor. Ab dem Absolutwert von 1,1‰ Alkohol im Blut, bedarf es keiner weiteren Beweisführung. Der „Lappen“ ist – wie bei der relativen Fahruntüchtigkeit mit Auffälligkeiten – weg und die Strafe ist fällig.

Das „Treffen“ des richtigen Wertes ist also erste – und nicht ganz einfache – Pflicht der Polizei vor Ort. Sofern vorhanden, können hierzu entweder die landläufig bekannten Pusteröhrchen, oder aber auch elektronische Messgeräte (landläufig als Pustegerät bezeichnet) eingesetzt werden. Von diesen gibt es im Hinblick auf die Genauigkeit der Messung zwei Gerätetypen. Die Vortester, die in keinem Gerichtsverfahren Beweiskraft erlangen und solche, deren Mess-Ergebnis im Ordnungswidrigkeitenverfahren – zur Erinnerung bei einem Blutalkoholgehalt unter 1,1‰ – als Beweis dient.

Ist ein solches (beweissicheres) Gerät nicht vorhanden, oder wird im Pre-Test ein Wert von 1,1‰ oder mehr gemessen – bzw. beim Röhrcheneinsatz vermutet – bleibt der Polizei vor Ort nur die Anordnung der Blutprobenentnahme. Damit befinden wir uns in einem anderen komplexen Bereich, der uns viel Sorgen bereitet: dem so genannten Richtervorbehalt.

Daher wären wir sehr erfreut, wenn es gelänge, Geräte auf den Markt zu bringen, die über den Segen der Forensiker verfügen, will sagen, die als Beweismittel im Strafverfahren akzeptiert werden könnten. Der Arbeitskreis IV unseres Verkehrsforums wird sich mit dieser Frage auseinanderzusetzen haben.

Solange dies nicht der Fall ist, muss in jedem Fall ab einem Wert von 1,1‰ Alkohol im Blut die Vorschrift des § 81a der Strafprozessordnung beachtet werden. Dort ist unter anderem geregelt, dass die Anordnung der Blutprobenentnahme primär dem (Untersuchungs-)Richter



Foto: david morrison/Fotolia.com

zusteht. Nachrangig, also wenn der Richter tatsächlich nicht erreichbar ist, steht die Anordnungs-kompetenz der Staatsanwaltschaft sowie deren Ermittlungsbeamten zu. Diesen nach mehrheitlicher Rechtsmeinung ebenfalls wieder nachrangig zum Staatsanwalt.

Die Regelung ist im Grunde vernünftig und Ausfluss der Rechtsstaatlichkeit, nach der schwerwiegende Eingriffe in die Rechtssphäre von Menschen, hier die Freiheit sowie die körperliche Unversehrtheit, von anderen als der durchführenden Stelle angeordnet werden muss.

So weit, so gut. Die Praxis sieht oft anders aus. Während der so genannte Richtervorbehalt dort hervorragend funktioniert, wo die Gerichte dahinterstehen, gibt es umso heftigere Probleme in Gerichtsbezirken, die unzureichend besetzt sind, oder in denen eine eigne – um nicht zu sagen eigenwillige – Rechtsauffassung hierzu vertreten und praktiziert wird.

In der Vergangenheit sind Fälle bekannt geworden, in denen – meist nach Diensten – in den Justizbehörden niemand mehr erreichbar war. Solche Konstellationen sind zwar relativ leicht zu handhaben, da eine oder zwei erfolglose Anrufversu-

che ausreichen, um das Heft des Handelns in die Hände der Polizei zu legen. Kritisch wird die Situation allerdings dann, wenn ein Richter oder Staatsanwalt erreicht werden kann, dieser von dem, was er anordnen soll, aber überhaupt keine Ahnung hat und dem Ganzen noch „einen draufsetzt“ indem er verkündet, erst entscheiden zu wollen, wenn ihm ein schriftlicher Bericht vorliegt.

Bei einem Abbau des Blutalkoholspiegels von im Mittel 0,1‰ pro Stunde würde ein solches Verfahren bedeuten, Tatverdächtige ggf. „laufen“ lassen zu müssen, insbesondere dann, wenn der Grenzwert nur geringfügig überschritten ist. Die Problematik der Strafvereitelung im Amt wäre in einem solchen Fall durchaus prüfenswert.

Zusammenfassend ist zum Richtervorbehalt festzustellen, dass die Institution als solche gut ist und in der Rechtslandschaft unseres Staates durchaus eine wichtige Komponente darstellt. Dies gilt allerdings nur, sofern die Justiz ihre Hausaufgaben macht und die Erreichbarkeit von Richtern bzw. Staatsanwälten, die wissen, was sie anzuordnen haben und dies auch im Sinne der Sache pragmatisch tun, gewährleistet.

Der Arbeitskreis II diskutiert den Umfang des Anhangs zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes. Ob die derzeit dort aufgenommenen Wirkstoffe „bedarfsdeckend“ sind oder noch weitere Anwarter hinzukommen müssten ist eines der Themen. Darüber hinaus gilt es, Fragen des Erkennens von Drogenkonsum und der Beweissicherung zu diskutieren. Nach wie vor ist die Blutprobenentnahme das einzige Mittel, das als gerichtsverwertbar gilt. Andere körpereigene Substanzen, wie Speichel, Urin, Haare, Finger- oder Fußnägel sind lediglich zur Gewinnung eines Anfangsverdachts geeignet und verfahrensrechtlich nur zu diesem Zweck akzeptiert.

Hier kommt es unserem Arbeitskreis besonders zu, Möglichkeiten alternativer Beweisverfahren zu diskutieren. Sie würden die polizeiliche Arbeit – siehe weiter oben unter „Richtervorbehalt“ – deutlich vereinfachen.

Der 3. Arbeitskreis unseres Verkehrsforums beschreitet noch weitgehendes Neuland, indem er Licht ins Dunkel des Medikamentengebrauchs bzw. -missbrauchs zu bringen versucht.

Das Straßenverkehrsgesetz lässt die Einnahme von Medikamenten im bestimmungsgemäßen Umfang ausdrücklich zu. Ist diese Regelung überhaupt akzeptabel? In beiden Fällen, also beim „Einnehmen“ ein und derselben Substanz als so genannte Droge bzw. als Bestandteil eines Medikaments ist Fahruntüchtigkeit die Folge. Im Rahmen des § 24a Abs. 2, Satz 3 StVG ohne kriminelle Verwerflichkeit. Ansonsten, im Zusammenhang mit einem Gefährdungstatbestand, gem. § 315 c mit einer solchen.

Ferner sei die Frage gestattet, warum (folgenloser) Drogenkonsum am Steuer nur eine Ordnungswidrigkeit darstellt, während derselbe menschliche Zustand, dieses Mal aufgrund des Genusses alkoholischer Getränke, zumindest ab 0,5 ‰ ein Bußgeld oder eine Strafe nach sich zieht.

Besonders ausführlich wird die Frage diskutiert werden müssen, ob der ärztliche Hinweis, ein bestimmtes Medikament würde zur Fahruntüchtigkeit führen, genügt, oder ob beispielsweise Verpackungen von Medikamenten mit einem (noch zu erfindenden) Zeichen gekennzeichnet werden müssten.

Darüber hinaus wären auch in diesem Bereich die Fragen nach Grenzwerten einerseits und die, nach Gewinnung eines Anfangsverdachts, bzw. der Beweisführung andererseits, diskussionswürdig.

Wir dürfen gespannt sein, was uns die Teilnehmer an unserem dritten GdP-Verkehrsforum in vier Arbeitskreisen empfehlen werden.

Über unsere diesjährigen Themen hinaus ist die defizitäre Welt der Verkehrssicherheit aber leider viel umfangreicher, als es uns allen lieb sein sollte.

Das System „Verkehr“ belastet zahlreiche Ressourcen. Angefangen von der Natur, über die Betriebe bis hin zum menschlichen Leid, das oft als Folge schwerer Verkehrsunfälle zurückbleibt.

Besonders tragisch sind Unfälle, bei denen Menschen ihr Leben lassen müssen. Im vergangenen Jahr werden erstmals seit Langem wieder mehr Menschen sterben als im Vorjahr.

Wir müssen uns fragen, warum es möglich ist, dass sich ein kontinuierlicher, ja fast schon verlässlicher Trend nach über 20 Jahren umkehrt – in der bis November 2011

reichenden Statistik sogar mit deutlichen Zahlen. War dies abzusehen oder handelt es sich nur um eine Folge unglücklich verketteter Ursachen, die im Jahre 2011 alle gleichzeitig eingetreten sind?

In der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit werden die drei „e“ immer gerne als Interventionsgrundlage angesehen. Education, Engineering, Enforcement, also Bildung, Fahrzeug- und Straßenbau sowie die technische Ausgestaltung des Verkehrsraums und letztendlich die (polizeiliche) Verkehrsüberwachung.

Funktionieren die drei Aspekte ineinandergreifend optimal, wäre eigentlich ein mindestens linearer Rückgang bei den Merkmalen „Zahl tödlicher Unfälle“ und „Zahl der Unfälle mit Verletzten“ zu erwarten. Eine Steigerung wäre höchstens als relationale Beziehung zur Steigerung der Zulassungsdaten denkbar. Die Steigerung dürfte allerdings – wegen der 3-e-Wirkung – nicht so steil verlaufen, wie die unbeeinflusste grafische Kurve.

Dies scheint aber nicht so zu sein. Demnach ist die Suche nach Ursachen erforderlich. Ursachen also, die belegen, dass die Zahl der Verkehrstoten unbeeinflusst von Zulassungsdaten steigt.

Sicherlich gibt es hierzu zahlreiche Ansätze, sich dem Thema zu nähern. Meine Hypothese ist die, dass beim dritten „e“, dem Enforcement, in der Vergangenheit zu viel gespart – um nicht zu sagen Schindluder getrieben – wurde. Wir wissen, dass die Länder schon seit geraumer Zeit die Polizeidichte heruntergefahren haben. Und Verkehrsdienste waren – dort wo es solche überhaupt noch gibt – schon immer beliebte Ressourcen für Personal, das an



Foto: Cla78/Fotolia.com

anderen Stellen ebenso dringend gebraucht wurde. Die Regel ist einfach: Je seltener eine polizeiliche Verkehrsüberwachung erfolgt, desto häufiger finden Verkehrsverstöße statt. Die negativsten Folgen solcher Verstöße sind zu unser aller Leid Verkehrsunfälle. An dieser Erkenntnis führt kein Weg vorbei.

Hinzu kommen noch zwei weitere Aspekte, die allerdings endlich sind, bzw. zumindest meist nur unter Einsatz unverhältnismäßig hoher finanzieller Mittel weiter optimiert werden können.

Es sind dies zum einen der Ausbau von Rettungsdiensten und zum anderen die Verkehrstechnik im Verkehrsraum und in den Fahrzeugen (Telematik). In den meisten Teilen Deutschlands ist das Netz an Feuer- und Rettungswachen ausreichend dicht. So können heute Ausrück- und Eintreffzeiten von 8 bis 15 Minuten (Stadtgebiet/ländlicher Raum), oft weit darunter, eingehalten werden. Ferner haben sich die Medizintechnik und die Intensivmedizin in den zurückliegenden Jahren deutlich verbessert. Somit ist die Erstversorgung von Verkehrsunfallopfern schneller und besser geworden. Diese Tatsache schlägt sich letztendlich in der Bilanz tödlich verunglückter Verkehrsteilnehmer nieder.

Eine vergleichbare positive Entwicklung ist auch in der Verkehrsraumtechnik und insbesondere im Hinblick auf die Ausrüstung von Fahrzeugen mit so genannten Fahrerassistenzsystemen zu verzeichnen. Noch vor wenigen Jahren waren bestimmte Systeme, wie zum Beispiel der Notbremsassistent, aus „ethischen“ Gründen überhaupt nicht und andere wiederum nur in den großen Modellen der Fahrzeughersteller eingebaut. Die Feststellung, dass diese Art der Verkehrssicherheit nur für Reiche verfügbar war, hatte ihre Berechtigung.

Im Grunde gilt das Gleiche auch noch heute, mit dem Unterschied, dass bereits einige wenige Fahrzeughersteller den Notbremsassistenten einbauen und die Preise für Telematik-Systeme insgesamt gesunken sind. Wenngleich damit noch immer „Kohle“ gemacht wird, trotz einem geringen Realwert solcher Anlagen, haben sie ihren Vormarsch dennoch bis in den Bereich mancher Mittelklassewagen geschafft.

Diese beiden Elemente zusammen, also Technik und Rettungsdienstleistung/Medizin haben einen „natürlichen“ Grenz-

wert. An diesen bewegt sich die Entwicklung offenbar heran. Sicherlich wäre es möglich, an jeder zweiten Ecke unseres Landes eine Rettungswache mit Feuerwehr, Rettungswagen und Notarzt zu platzieren, mehr Hubschrauber einzusetzen und auch flächendeckend leistungsfähige Klein-Intensivkrankenhäuser zu errichten. Wenngleich die Zahl der Verkehrstoten durch eine solche Maßnahme noch einmal einen kräftigen Aderlass erfahren würde, ist diese Forderung illusionär, weil sie einfach den Kostenrahmen eines jeden Trägers deutlich überschreiten würde.

Daher ist wohl nicht zu erwarten, dass aus diesen Gründen eine weitere Reduktion der Zahlen erfolgen wird.

Gleiches ist im Hinblick auf die Haushalte in Bund und Ländern für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Daraus folgt, sollte diese Hypothese stimmen, dass die Zeit des kontinuierlichen Rückgangs der Getöteten im Straßenverkehr vorbei ist, oder sich die Kurve zumindest deutlich abflachen wird.

Ob unter diesen Rahmenbedingungen das engagierte Ziel des Bundesverkehrsministers, das im 2011er Verkehrssicherheitsprogramm beschrieben ist und die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 % senken will, erreicht werden kann, steht bei den aktuellen Daten noch ganz weit in den Sternen geschrieben.

Eine weitere Herausforderung unserer Verkehrsgesellschaft stellen die demografische Entwicklung und der Mobilitätsbedarf dar.

Lebensältere Verkehrsteilnehmer reagieren als Führer von Fahrzeugen anders als jüngere Artgenossen. Anders ist dabei völlig wertfrei zu sehen. Mit fortgeschrittenem Alter ist davon auszugehen, dass der Zeitdruck eher geringer ist als bei Jüngeren. Demnach dürften die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten insgesamt

sinken. Ältere Verkehrsteilnehmer sind aber andererseits nicht mehr so aufnahmefähig, wie in jüngeren Jahren. An diesem Punkt sei die Frage erlaubt, ob der Verkehrsraum diesem Umstand immer und überall gerecht wird – insbesondere was die Übersichtlichkeit der Straßenverläufe und Beschilderungen anbetrifft.



Foto: haitaucher39/Fotolia.com

Ältere Verkehrsteilnehmer sind in einer Generation der Autofahrer groß geworden. Dies gilt für die Nachkriegsjahrgänge. Erst die heutige Jugend und die jungen Erwachsenen bewerten das Auto gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln zunehmend kritisch.

Daraus folgt, dass – sehr überspitzt ausgedrückt – mehr ältere Menschen häufig mit dem Auto unterwegs sein werden – dies allerdings langsamer als derzeit, aber mit größeren und (wegen der Kaufkraft) schnelleren Fahrzeugen.

Mit dem Stichwort „Mobilität“ muss notwendigerweise auch die Situation auf unseren Autobahnen betrachtet werden. Das 2. Verkehrsforum der GdP befasste sich mit diesem Thema ausführlich. Man könnte sich jetzt ketzerisch fragen: „Und was hat’s gebracht?“ Die ernüchternde

Fahren unter dem Einfluss berauschender Mittel

Die Gefahren illegaler Drogen am Steuer stehen denen von Alkohol nicht nach. Alkohol- und Drogenfahrten bleiben noch immer oftmals unerkannt. Trotz Einschränkungen bei den Straßenverkehrskontrollen konnten Verbesserungen vor allem der Fahrzeugtechnik und andere Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit auf Deutschlands Straßen beitragen.

Erfreulich ist, dass seit Jahren ein Rückgang der im Straßenverkehr Verunglückten und Getöteten zu verzeichnen ist. Auch bei Alkoholfahrten ist ein kontinuierlicher Rückgang der polizeilich erfassten Unfallzahlen zu verzeichnen. Aber ein genauerer Blick auf die Zahlen des Statistischen Bundesamtes lohnt sich. Berauschende Mittel sind unverändert ein hoher Risikofaktor. Speziell bei den Verkehrsunfällen unter Einfluss von Drogen ist im Zeitraum der letzten 15 Jahre leider kein positiver Trend zu erkennen.

Anzahl der Alkoholunfälle auf hohem Niveau

Kontrollen im Straßenverkehr sind wichtig und durch die Polizei zunehmend nur eingeschränkt zu leisten. Einsparungen und Arbeitsverdichtung schränken die Beamten ein. Zwar ist die Gesamtzahl der Alkoholunfälle gesunken, dennoch waren es im Jahr 2010 insgesamt 15.070 Unfälle mit Personenschäden. Dies entspricht 5,2 % Alkoholunfälle mit Personenschäden im Verhältnis zu allen registrierten Unfällen. Hoch ist dabei auch die Anzahl der Getöteten, insgesamt 342. Dies entspricht 9,4 % der Gesamtzahl.

Drogenfahrten oftmals nicht erkannt

Bei den sonstigen berauschenden Mitteln sind zwar im Vergleich zum Vorjahr etwas weniger Drogenunfälle erfasst worden, jedoch stieg die Zahl der Getöteten bei Drogenfahrten. Es wurden insgesamt 1188 Unfälle mit Personenschaden aufgezeichnet. Insbesondere der Blick auf die Daten der letzten 15 Jahre relativiert diese Veränderung. Bereits im Jahr 2000 gab es 1015 Drogenunfälle mit Personenschaden und eine mit 2010 vergleichbar Anzahl an verunglückten Personen von über 1600.

Anders als beim Thema Alkohol ist es bisher nicht gelungen die Unfallzahlen bei Drogen zu verringern. Zudem ist aktuell zu berücksichtigen, dass Mischkonsum von Alkohol und Drogen bzw. Medikamenten inzwischen in Deutschland und ganz Europa weit verbreitet ist (Jahresbericht 2011, Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht).

Bei Alkoholfahrten ist daher mit einer erheblichen Dunkelziffer an nicht erkannten Drogenfahrten zu rechnen. In Studien konnte bei Alkoholfahrten eine signifikante Rate an Drogenkonsum nachgewiesen werden. Schätzungen für Deutschland nennen 100.000 Kraftfahrer, die regelmäßig unter dem Einfluss berauschender Mittel stehen.

Alkohol- und Drogenmissbrauch auf deutschen Straßen 2010

Alle 13 Minuten ein Alkoholunfall

Alle 35 Minuten ein Alkoholunfall mit Personenschaden

Nahezu täglich ein Getöteter durch eine Alkoholfahrt

Alle 7,5 Stunden ein Drogenunfall mit Personenschaden

Alle 8,5 Tage ein Getöteter durch eine Drogenfahrt

Schaubild 1: Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2010)

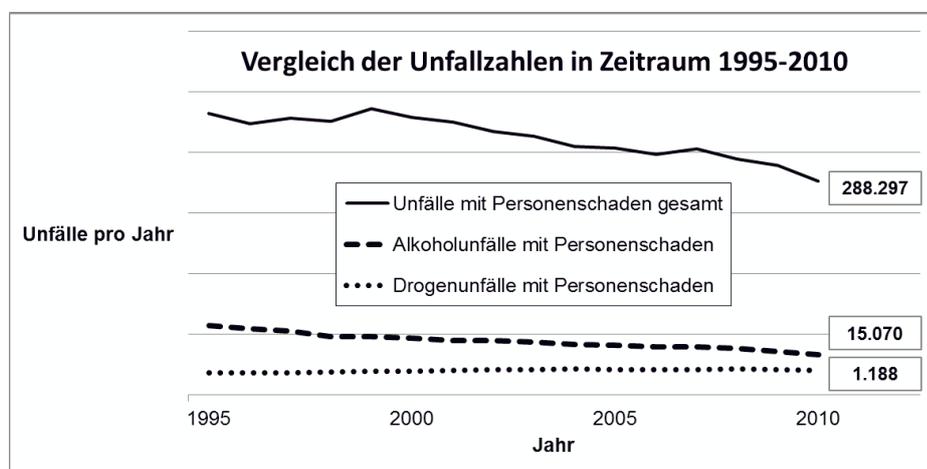


Schaubild 2: Verkehrsunfälle insgesamt, Alkoholunfälle und sonstige Drogenunfälle jeweils mit Personenschaden im Zeitraum 1995-2010 (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2010)

Antwort müsste eigentlich lauten: Nichts. Damals wurde insbesondere die verladende und befördernde Wirtschaft kritisiert, da das „neue“ System offenbar lautet: zero-stock und just in time. Beide Komponenten zusammen bewirken, dass weder Hersteller noch Speditionen die Notwendigkeit sehen, Läger zu unterhalten. Das heutige Lager heißt Autobahn. Lkw starten zu jedem beliebigen Zeitpunkt, zu dem ein bestimmtes Produkt irgendwo nachgefragt wird. Ob die Ladefläche dabei weitgehend leer bleibt oder nicht spielt keine Rolle.

In diesem Zusammenhang mutet es merkwürdig an, dass kürzlich der umstrittene Probelauf der so genannten Gigaliner gestartet ist. Welche Rolle sollen solche riesigen Lkw in einer Verkehrslandschaft spielen, in der die meisten Fahrzeuge ohnehin nur teilweise beladen auf Reise gehen? Die geringe Zahl der Anträge, die Anfang Februar vorlagen (genau zwei) macht diesen Irrweg deutlich. In bestimmten Fällen war der Einsatz überlanger oder überschwerer Fahrzeuge bereits in der Vergangenheit möglich, zum Beispiel dann, wenn ein Unternehmen diesen Bedarf für seine Produkte auf logistisch nachvollziehbaren kurzen Wegen hatte. In Ermangelung amerikanischer oder australischer Straßenverhältnisse zwischen Dortmund und Köln scheint es geradezu absurd, solche Monster generell zuzulassen. Wir dürfen ohnehin darauf gespannt sein, was geschieht, wenn der erste Fahrer eines solchen „Probelaufers“ trotz Fahrwegauflage, denselben verlässt und in irgendeiner Ortschaft im hessischen Bergland oder sonst wo abseits der großen Straßen hängen bleibt und die einzige Straße auch für Rettungsdienste unpassierbar macht. Man kann nur hoffen, dass die Fahrer der Hilfsfahrzeuge den alten (und wertvollen) polizeilichen Führungsgrundsatz kennen, somit über hinreichende Orts- und Geländekenntnis verfügen, und geeignete Feld- und Waldwege als Rettungsgasse umfunktionieren können.

Ein Dauerthema in verkehrspolitischen Programmen bilden auch immer wieder besonders gefährdete Personengruppen wie Kinder und Jugendliche, Fußgänger, ältere Menschen, Rad- und Motorradfahrer sowie insbesondere Fahrradfahrer. Insgesamt ist es unbestritten, dass die Zahlen der gruppenspezifisch Verletzten oder getöteten Personen gesenkt werden müs-

sen – ganz im Sinne einer „Version zero“. Dennoch muss festgestellt werden, dass sich die Zahlen im langjährigen Mittel auf einem relativ bestimmten Niveau bewegen und mit dem Gesamttrend sinken. Überproportional zur Zahl der Teilnehmer ist dagegen nach wie vor die Auffälligkeit bei den 17 bis 21-Jährigen, also den jungen Fahrern. Aber auch in diesem Segment greifen die teilweise intensiv betriebenen Aktionen, insbesondere im Hinblick auf die so genannten Disco-Unfälle.

Einen nicht unerheblichen Beitrag zum Rückgang von Anfängerunfällen trägt das begleitete Fahren ab 17 bei. Dieses vor seiner Einführung heftig umkämpfte Instrument ist aus meiner Sicht eine der gran-

hängig vom Alter des Fahrerlaubnis-erwerbs, dem Beispiel folgend, erfahrene Fahrer mit „Neulingen“ zu kombinieren. Wieder einmal wird die obligatorische Einführung des Fahrradhelms landauf landab diskutiert. Sicherlich eine gute Sache. Sie funktioniert allerdings nicht mit der Brechstange, insbesondere deshalb nicht, weil unsere alternde Gesellschaft nahezu vollzählig mit dem Fahrrad groß geworden ist und dies zu einer Zeit, in der es nicht einmal für Motorräder die Helmpflicht gab. Ein Teil dieser Gesellschaft hat es auch nur schweren Herzens akzeptiert, dass man für den „heißen Ofen“ künftig einen Helm aufsetzen muss.

Während die dazugehörige Argumentation aufgrund der beim Motorradfahren

vorhandenen Kräfte noch sehr schnell auch beim letzten Widersacher auf offene Ohren gestoßen ist, darf diese Einsicht bei Fahrradfahrern bezweifelt werden. An dieser Stelle scheint das erste „e“, nämlich die Education eher ein gangbarer Weg zu sein.

Bei den Fahrradfahrern und den Unfällen, an denen sie beteiligt sind, lohnt es sich durchaus, einen zweiten Blick zu investieren. Insbesondere dann, wenn die Fahrer in Großstädten, beispielsweise in Berlin unterwegs sind, und dies als Angehörige einer Briefe verteilenden Zunft.

Ich neige in nicht wenigen Fällen dazu, manchen dieser Verkehrsteilnehmer nicht nur einen Führerschein – sondern auch einen Waffenschein für das Führen seines Fahrrades abzuverlangen.

Es ist einfach kriminell, mit welcher Geschwindig-

keit und Brutalität sich solche Gesellen ihren Weg durch an Ampeln wartende Menschenmengen bahnen. Kommt es einmal zum oft unvermeidlichen Crash, geht der Fahrradfahrer als Geschädigter in die einschlägige Statistik ein. Mit der Folge, dass sich später einige Verkehrssicherheitsexperten dazu verleiten lassen, die



Foto: ehrenberg-bilder/Fotolia.com

diosesten Ideen, die in den letzten Jahrzehnten umgesetzt werden konnten. Folgerichtig wurde der anfängliche Probeversuch jetzt als Standard in das Regelwerk aufgenommen.

Über diesen Praxiserwerb hinaus macht es Sinn, allen Fahranfängern und deren Eltern bzw. Partnern zu empfehlen, auch unab-

statistischen Zahlen unreflektiert zu übernehmen und in der Folge den hohen Anteil der unfallbeteiligten Radfahrer beklagen. Aus dem Fußgängerbereich ist Vergleichbares zu berichten. Fußgängerampeln scheinen – wiederum hauptsächlich in großen Städten – lediglich dafür da zu sein, Autofahrer zu ärgern. Viele Fußgänger stören sich an den Farben des darauf abgebildeten Männchens ohnehin nicht. Bemerkenswert ist dabei die Feststellung, dass sich Fußgänger oft dann an die grünen Ampelphasen halten, wenn sie eine dicht und schnell befahrene Straße überqueren wollen. Je seltener ein Fahrzeug kommt und je geringer die erlaubte Fahrgeschwindigkeit ist, desto häufiger wird die rote Ampelfarbe ignoriert.

Die Polizei wird immer wieder aufgefordert einzuschreiten. Hier und da gab und gibt es auch Schwerpunktprogramme.

Damit, also mit der Kontrolle des Fehlverhaltens, sind aber einige kleine, doch bedeutende, Probleme verbunden. Das Überqueren einer Fußgängersignalanlage bei rot kostet 5 Euro Verwarnungsgeld. Solche Rotlichtverstöße werden allerdings nur begangen, wenn kein Schutzmann in Sichtweite ist. D.h. die Schwerpunktkontrollreue müssen in zivil eingesetzt werden, oder in der uniformierten Variante, sich irgendwo in der Nähe der Ampel unsichtbar verstecken, um sich im Fall des Falles zielstrebig auf den „Täter“ stürzen zu können. In der Regel lautet dann die erste Frage: „Habt ihr nichts Wichtigeres zu tun?“ In der Tat, manchmal ist diese Frage nicht einfach zu beantworten. Aber es geht meist damit weiter, dass der Fußgänger weder Geld, noch Kreditkarte, noch Ausweis dabei hat. Ein Kaufmann würde an dieser Stelle die Entscheidung treffen, keine weiteren Maßnahmen zu treffen. Nicht aber die Polizei. Sie schreibt eine Anzeige, weil die Verwarnung ohnehin abgelehnt wird, wohl wissend, dass die Behörde das Verfahren wegen Geringfügigkeit i.d.R. einstellt – spätestens jedoch das Amtsgericht. Zuvor wird der Fußgänger jedoch sistiert, d.h. festgehalten, zur nächsten Polizeiwache verbracht, um dort in einem teilweise sehr aufwändigen und zeitraubenden Verfahren die Identität des Betroffenen festzustellen.

Ist diese Aktion verhältnismäßig? Man erinnere sich an eben diesen Grundsatz, den Polizisten nach den Polizeigesetzen der Länder zu beachten haben. Man darf

diesbezüglich zumindest skeptisch sein, wenngleich das mit der Maßnahme verbundene Ziel, nämlich die Steigerung der Sicherheit von Fußgängern und das Zurückführen der Verletzten- und Getötetenzahlen, erstrebenswert sind.

Damit wäre ich bei einem Thema angekommen, dessen breite öffentliche Erörterung ich für längst überfällig halte. Es geht um die Regelakzeptanz, also um die Einsicht und das Verstehen der in Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien festgelegten Verkehrsvorschriften sowie insbesondere der verkehrsbehördlichen Maßnahmen. Diese drückt sich bekanntlich in der Ausweisung von Verkehrsflächen aus, für die oft bestimmte Restriktionen gelten, wie Parkverbotszonen, verkehrsberuhigte Bereiche etc. Oder aber in der häufigsten Weise durch Aufstellen irgendwelcher Ge- oder Verbotsschilder.

Ein bisher kaum thematisiertes Phänomen ist aus meiner Sicht das Herunterregeln von Fahrgeschwindigkeiten entweder durch Blechschilder (Zeichen 274 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) oder durch so genannte Verkehrsbeeinflussungsanlagen.



Foto: Philipp Chudalla/Fotolia.com

Wir selbst haben als GdP in unserem verkehrspolitischen Programm solchen Verkehrsbeeinflussungsanlagen einen hohen Stellenwert eingeräumt mit der Begründung, dass sie vom Bürger akzeptiert seien.

In diesem Punkt bin ich mir heute, in einer Zeit, in der es von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, sogar außerhalb von Autobahnen, nur so wimmelt, selbst nicht mehr sicher, ob diese Aussage noch gilt.

Akzeptieren kann ein Mensch das, was er verstehen kann – insbesondere dann, wenn es ihm nützt. Verstehen kann er ein Ge- oder Verbot nur, wenn dieses selbsterklärend ist oder anderweitig erklärt wird.

Auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag wurde unter dem Stichwort „simply City“ der selbsterklärende Verkehrsraum disku-

tiert. Eine Vision, die sich über ganze Straßenzüge erstreckt und dem Verkehrsteilnehmer durch gestalterische Elemente verdeutlicht, dass er hier langsam fahren „will“.

Andererseits gibt es dreistreifige, neuwertige Autobahnabschnitte, auf denen die Geschwindigkeit auf 80 km/h heruntergeregelt ist und nur deshalb, weil auf einige Kilometer Länge der Standstreifen fehlt. Gleiches gilt für Autobahnbaustellen, die unter gleichen Bedingungen mal mit 60, mal mit 80 oder auch (in seltenen Fällen) mit 100 km/h beschildert sind.

Der Verkehrsteilnehmer, der solche Gegebenheiten erkennt, wird sich seine Gedanken machen. Insbesondere darüber, welche Beschränkung er einhält und welche nicht, weil sie ihm im direkten Vergleich zu anderen Örtlichkeiten einfach zu überzogen erscheinen.

Meine Interpretation ist die, dass Verkehrsteilnehmer solche Formen der Beschilderungswut, die vermeintlich Sicherheit erzeugen sollen, genau das Gegenteil bewirken, nämlich, dass sich Verkehrsteilnehmer nicht mehr auf die

Schilder, sondern auf ihren gesunden Menschenverstand verlassen, der ihnen oft sagt, dass die 60 oder auch 80 km/h gerade an „dieser“ Stelle barer Unsinn sind.

Gleiches gilt übrigens für manche Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Man fragt sich nicht selten, was sich die oder der Programmierer der Software dabei gedacht haben, Dinge (zum Beispiel Stau) anzuzeigen, die überhaupt nicht stattfinden, oder längst stattgefunden haben.

An dieser Stelle wäre ein Weniger oft einem Mehr vorzuziehen. Das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer wurde in vielen Bereichen einfach wegbeschildert. Dieses mit sinnvollen Regeln wieder zu erlangen, sollte vordringlichstes Bemühen der Verkehrsbehörden sein. Wir als Polizei sind gerne bereit, sie hierbei zu beraten.



Gewerkschaftliche
Unterstützungseinrichtung
der DGB-Gewerkschaften



www.guv-fakulta.de

Der besondere Schutz für Mitglieder der GdP

Die tägliche Arbeit birgt für alle Beschäftigten besondere Gefahren. Hektik, Stress und Unachtsamkeit können schwere Folgen haben. Bei Schadenersatzforderungen ist Hilfe rar. Hier hilft die GUV/FAKULTA mit ihren Unterstützungsleistungen.



Beruhigt arbeiten

Schadenersatzbeihilfe

Bei arbeits- und beamtenrechtlicher Inanspruchnahme. Dies gilt auch bei Dienstschlüsselverlust und bei Schäden an Dienstfahrzeugen.

Unterstützung bei wirtschaftlicher Notlage
infolge eines Schadensfalls, je nach Lage des Einzelfalls.

Rechtsschutz im Straf- und Zivilverfahren
wenn kein Rechtsschutz durch die GdP besteht.

Unterstützung bei Krankenhausaufenthalt
aufgrund Arbeitsunfall, Dienstunfall sowie Wegeunfall.

Unterstützung bei Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit
als Folge eines Arbeits- bzw. Dienstunfalls.

Unterstützung bei Haft
eines GUV/FAKULTA-Mitglieds
aus Anlass einer berufsbedingten Tätigkeit.

Unterstützung der Hinterbliebenen
nach Unfalltod des GUV/FAKULTA-Mitglieds im Rahmen
eines Arbeits- bzw. Dienstunfalls.

Beruhigt abfahren **PLUS** beruhigt arbeiten

... in wenigen Schritten auf bis zu 9 Drogenparameter testen und dokumentieren.

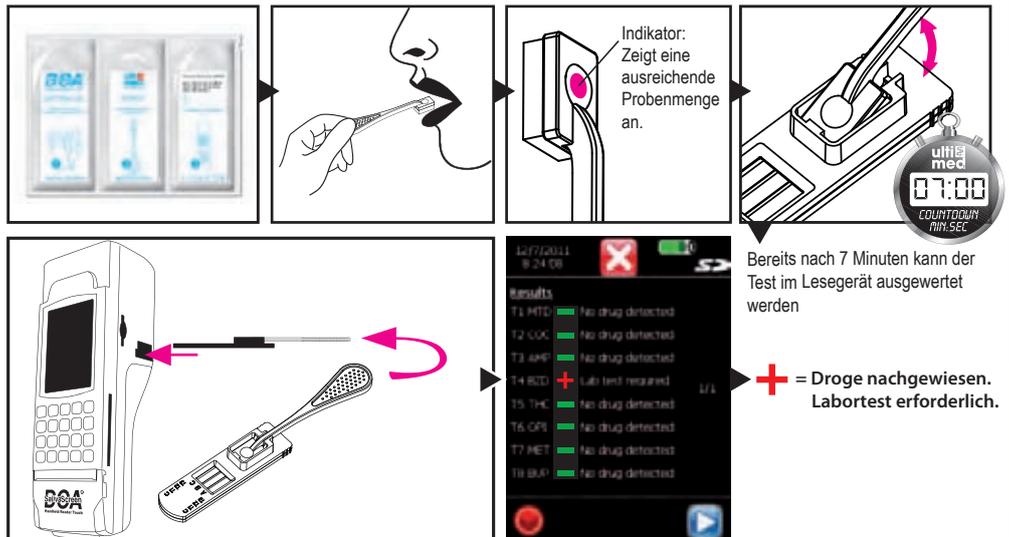
ulti med Products GmbH bietet ein neues umfassendes Handlesegerät zur Auswertung und Dokumentation von Speicheldrogentesten im mobilen Einsatz. Die eigens entwickelte Drogentest-Kassette garantiert zuverlässige Ergebnisse.

Detailliertere Informationen erhalten Sie unter www.drugreader.com oder kontaktieren Sie uns unter info@ultimed.org

Drogentest-Kassette



Drogentestlesegerät: DOA SalivaScreen Handheld Reader Touch



16 Drogenparameter mit folgenden Cut-Offs in ng/ml erhältlich

*Amphetamine AMP 50, Benzodiazepine BZD 10, Buprenorphine BUP 5, Cocaine COC 20, Cotinine COT 50, EDDP EDDP 20, Ketamine KET 50, Marijuana THC 12 Metabolite, Marijuana THC 50 Parent, Methadone MTD 30, Methamphetamine MET 50, Opiates OPI 40, Oxycodone OXY 40, Phencyclidine PCP 10

* min 3 Parameter pro Test; Kombinationsmöglichkeiten müssen individuell geprüft werden

www.ultimed.org

ulti med Products (Deutschland) GmbH
Reeshoop 1 • 22926 Ahrensburg Germany
Tel.: 0049 (0) 4102 - 800 90



GPEC®

GENERAL POLICE EQUIPMENT EXHIBITION & CONFERENCE

Besuchen Sie uns an unserem
Firmenstand **B66** auf der GPEC.
Leipziger Messe
11.-13. September 2012

Alles unter Kontrolle? Drogenfahrten noch zuverlässiger aufdecken

Mobiles Lesegerät für die objektive Testauswertung und
Datensicherung des DrugWipe® Speicheltests:



DrugRead®



DrugWipe® 5 S