



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung II/12 (Verkehrsdienst der Bundespolizei) im Innenministerium.



Aufnahme eines Verkehrsunfalles: Das Hauptaugenmerk liegt auf der genauen Lokalisierung des Unfalls.

Grenze schützt vor Strafe nicht

Die Sicherheit auf Österreichs Straßen zu heben, ist das Ziel der Tätigkeit der Abteilung II/12 (Verkehrsdienst der Bundespolizei) im Innenministerium.

Im Jahr 2013 sind zum ersten Mal weniger als 500 Menschen auf Österreichs Straßen ums Leben gekommen. Die Zahl der Verkehrstoten geht in Österreich kontinuierlich zurück: Im Jahr 1972 starben 2.948 Menschen bei Verkehrsunfällen, 2013 waren es 455 Verkehrstote. „Für diese Entwicklung sind eine Reihe von Faktoren verantwortlich – die verbesserte Fahrzeugsicherheit und Straßeninfrastruktur, eine professionelle Notfallmedizin, die verbesserte Fahrausbildung und die moderneren gesetzlichen Regelungen. Dazu kommt die Verkehrsüberwachung, die massiv auf die Einhaltung der Regelungen durch die Verkehrsteilnehmer hinwirkt. Denn ohne diese wären die Maßnahmen sinnlos“, erklärt Generalmajor Martin Germ, BA, Leiter der Abteilung II/12 (Verkehrsdienst der Bundespolizei) im Bundesministerium für Inneres.

18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten in der Abteilung, die mit 1. Juni 2013 eingerichtet wurde und aus zwei Referaten besteht: „Verkehrsdienst“ und „Nationale Kontaktstelle“. Das Referat „Verkehrsdienst“ war davor in der Abteilung für Einsatzangelegenheiten in der Generaldirektion für die öffentliche Sicherheit angesiedelt. Die meisten Agenden wurden von diesem Referat übernommen.

Verkehrsunfallstatistik. Eine wesentliche Aufgabe der Abteilung ist die Mitarbeit an der Erstellung der Ver-

kehrsunfallstatistik. Sie wird seit 1961 von der Statistik Austria im Auftrag des Innen- und Verkehrsministeriums erstellt. Dabei werden Unfälle mit Verletzten und Toten erfasst. Die Abteilung ist für Grundsatzangelegenheiten und für das Qualitätsmanagement bei der Datenerfassung der Bundespolizei verantwortlich. Außerdem ist sie für die Beobachtung von Trends aus der Verkehrsunfallstatistik zuständig. Seit 2012 werden die Daten für die Verkehrsunfallstatistik elektronisch erfasst.

Seither steht für das Monitoring von Tendenzen und „Hotspots“ bei Unfällen ein Auswertungstool für einsatzbezogene Überwachungsmaßnahmen zur Verfügung. Die Polizistinnen und Polizisten geben bei der Unfallaufnahme die Daten in das PAD-Programm (Protokollieren, Anzeigen, Daten) ein; damit wurde das davor verwendete Unfallzählblatt abgelöst. Die statistischen Daten können in anonymisierter Form aus dem PAD-Akt generiert werden.

„Tatsache ist, dass die erfassten Merkmale im Zuge der Umstellung in Richtung Unfallumstände, Kennzeichnung der Unfallstelle, Fahrzeugkategorien, Führerscheinklassen und Verkehrstüchtigkeit erheblich erweitert wurden. Aufgabe der geplanten Programm-Neuentwicklung wird es sein, auf eine Straffung des jetzt bestehenden Merkmalsverzeichnis hinzuwirken, da derzeit zu viele Daten erfasst werden“, sagt Germ.

Das Hauptaugenmerk bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen liegt auf der genauen Lokalisierung des Unfalls. Eine richtige Verortung der Verkehrsunfälle lässt Unfallhäufungsstellen erkennen und darauf aufbauend Präventivmaßnahmen setzen.

Vom BMI werden seit mehr als 25 Jahren zusätzlich tödliche Unfälle wöchentlich in einer Statistik erfasst und veröffentlicht. Die Statistiken geben Aufschluss über Trends wie zu Beginn der Motorradsaison oder das Ansteigen der Zahl an Fahrradunfällen.

Ausbildung der „Mot“. Die Abteilung ist für den Lehrplan der Motorradausbildung der Polizistinnen und Polizisten zuständig. In dem mehrgliedrigen Plan werden die richtige Fahr- und Bremstechnik, verkehrlenkende und einsatztaktische Maßnahmen bei Demonstrationen, Veranstaltungen und Staatsbesuchen sowie Fahrzeuganhalten mit dem Motorrad trainiert. Am Beginn der Motorradsaison absolvieren die 1.000 Motorradpolizistinnen und Motorradpolizisten Gewöhnungs- und Perfektionsfahrten. Bei diesen Ausfahrten erhalten sie, begleitet von einem Fahrtechnik-Instruktor, eine theoretische und praktische Auffrischung.

Verkehrsdienst. Das Referat II/12/a (Verkehrsdienst) wird von Brigadier Günter Dorrer geleitet und hat bundesweit eine koordinierende Funktion für



Motorraddienst der Bundespolizei: Zu den Aufgaben der „Motler“ gehört die Begleitung von Staatsbesuchen.



Verkehrsdienst: Zur Überwachung der Geschwindigkeit stehen den Polizisten Radar- und Lasergeräte zur Verfügung.

die Angelegenheiten der Verkehrssicherheit und des Verkehrsdienstes der Bundespolizei. In den Landespolizeidirektionen gibt es für die Spezialbereiche des Verkehrsdienstes die Landesverkehrsabteilungen (LVA) als Ansprechpartner. Sie decken überregionale Dienste und Sonderdienste ab. Sie sind unter anderem für die Überwachung der Geschwindigkeit mit Radar- oder Lasergeräten zuständig, für die Überwachung des Schwerverkehrs und für die Begleitung von Staatsbesuchen. Zu den Aufgaben zählen Verkehrsanalysen, die Ausbildung und Prävention, die Verkehrserziehung und die Kinderpolizei.

Entwicklungen und Trends. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referats „Verkehrsdienst“ beobachten Entwicklungen und Veränderungen. Verändert sich beispielsweise die Zahl der Anzeigen gegen Suchtgiftenker, kann das mehrere Gründe haben. „Wir suchen die Ursachen“, erläutert Germ. „Wenn sich in diesem Bereich die Szene verändert, arbeiten wir mit den Landeskriminalämtern zusammen. Wir schauen uns an, wo Suchtmittel konsumiert werden, ob es eine entsprechende Szenebildung gibt, wo die Szeneangehörigen mit dem Auto unterwegs sind, welche Drogen konsumiert werden und wie man die Beeinträchtigung erkennt. Wenn es nötig ist, starten wir mit der Sicherheitsakademie eine Schulungs-offensive für die Polizistinnen und Polizisten.“

Eine wirkungsvolle und rechtskonforme Steuerung von strategischen und operativen Verkehrssicherheitsmaßnahmen erfordert die Zusammenarbeit der Ministerien, Landesregierungen,

Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen, Straßenerhalter wie der *Asfinag*, Länder und Gemeinden sowie von privaten Organisationen wie dem *Kuratorium für Verkehrssicherheit*.

Österreich muss monatlich an die Europäische Kommission Daten von Schwerverkehrskontrollen melden, die die Sozialvorschriften des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs und des Gefahrgutrechts betreffen (Lenkruhezeiten). Diese Daten werden vom Referat „Verkehrsdienst“ gesammelt und an die EU übermittelt.

Die Abteilung ist außerdem im Gefahrgutrecht der ADR-Vertragsstaaten (*Agreement of Transport of Dangerous Goods per Road*) für die Amts- und Rechtshilfe zuständig.

Nationale Kontaktstelle. Vertreter der Europäischen Union versuchen seit vielen Jahren die Strafverfolgung und Strafvollstreckung von Verkehrsdelikten (*Cross Border Enforcement – CBE*) mittels EU-Rechtsakte zu verbessern. Für die Strafverfolgung benötigen die nationalen Behörden und Gerichte die Daten der Kfz-Zulassungsbesitzer. Darum wurde im Jahr 2011 eine EU-Richtlinien (CBE-Richtlinie) verabschiedet. Das Innenministerium hat in deren Umsetzung die Nationale Kontaktstelle als Referat II/12/b eingerichtet. Leiter ist MMag. Dieter Stelzer.

Aufgabe der Kontaktstelle ist der elektronische Kfz-Halterdatenaustausch. Derzeit ermöglichen zwölf EU-Mitgliedstaaten den gegenseitigen Austausch von Kfz-Zulassungsdaten über nationale Kontaktstellen: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Litauen, die Niederlande, Österreich, Polen,

Rumänien, Schweden, Slowakei und Ungarn. Wird ein Lenker eines ausländischen Fahrzeuges aus einem dieser Länder in Österreich von einem Radargerät erfasst, wird das Kennzeichen des Fahrzeuges über die Schnittstelle der nationalen Kontaktstelle mit dem Fahrzeugregister im betreffenden Land abgeglichen und es werden Name und Anschrift des ausländischen Zulassungsbesitzers erhoben. Den österreichischen Behörden werden mit der kennzeichenbezogenen Anzeige die Daten des Zulassungsbesitzers übermittelt.

Die Behörden können dann die Strafverfahren nach österreichischen Rechtsnormen und bi- und multilateralen Verträgen und dem Gemeinschaftsrecht einleiten. „Im EU-Vergleich ist Österreich bei der Umsetzung der CBE-Richtlinie ganz vorne. Die Zahlen zeigen, dass die österreichischen Behörden etwa vierzigmal mehr Kennzeichen in ausländischen Systemen abrufen als umgekehrt das österreichische System von den Kontaktstellen der beteiligten EU-Mitgliedsstaaten abgefragt wird“, berichtet Germ.

Frontradar. „Ein weiterer Schritt für eine bessere grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten ist der Einsatz von Frontradaranlagen, bei denen die Lenker bei Geschwindigkeitsübertretungen von vorne fotografiert werden. Damit können auch ausländische Fahrzeuglenker zur Verantwortung gezogen werden, in deren Länder Entschlagsrechte bestehen, die das Ausforschen des Lenkers erschweren oder unmöglich machen, wie es etwa in Deutschland der Fall ist.“

Maria Rennhofer-Elbe

FOTOS: EGON WEISSHEIMER