

DEUTSCHE POLIZEI

Nr. 5 Mai 2009 Zeitschrift der Gewerkschaft der Polizei



Schusswaffen im Visier

In dieser Ausgabe:

Amoklauf:

Narzissmus und Erziehungsdefizite als Ursache

Winnenden und kein Ende:

Ergebnisse der ersten Studie über deutsche School Shootings

NATO-Gipfel:

Großeinsatz setzt neue Maßstäbe

Verkehrsgerichtstag:

60 Plus ohne Fahrtauglichkeits-TÜV

Soziologie:

Die Männermilieus driften auseinander

APS – Aktivprogramm für Senioren:

Frauen und Männer bei der GdP auch als Rentner und Pensionäre im Geschäft

Junge Gruppe

Winnenden und kein Ende



Wie von führenden Sozialwissenschaftlern seit Jahren betont wird, nehmen schwerwiegende zielgerichtete Gewalttaten an Schulen kein Ende, solange nicht effektive Präventionsmaßnahmen an diesen Bildungseinrichtungen installiert werden. Der Beitrag bietet Studienergebnisse, Hintergründe und Handlungsempfehlungen aus kriminologischer Sicht.

S. 16

Großeinsatz setzt neue Maßstäbe

Der NATO-Gipfel verlief für die Einsatzkräfte auf deutscher Seite relativ komplikationslos. Straßbourg hingegen kämpfte mit einer Welle von Gewalt. Dort waren auch deutsche Einsatzkräfte vor Ort.

S. 22

Einsatz in Frankreich



S. 26

Die Männermilieus driften auseinander

Wie sehen Männer heute ihre Rolle in verschiedenen Lebensbereichen? Welche Einstellungen herrschen bei ihnen vor und wie haben sie sich in diesen Punkten in den letzten Jahren „entwickelt“? Der jüngste Forschungsbericht „Männer in Bewegung“ spiegelt die Sicht der Männer wider.

S. 31

KURZ BERICHTET

2

KOMMENTAR Wer bezahlt die Schulden für die Finanz- und Wirtschaftskrise?

4

FORUM

4/5

TITEL/AMOKLAUF Waffen im Visier – doch das Problem ist viel komplexer

6

Am Ende bleibt der Mensch

6

Narzissmus und Erziehungsdefizite als Ursache

8

Winnenden und kein Ende

16

RECHT

21

NATO-GIPFEL Großeinsatz setzt neue Maßstäbe

22

Einsatz in Frankreich

26

VERKEHRSGERICHTSTAG

29

60 Plus ohne Fahrtauglichkeits-TÜV

SOZIOLOGIE Die Männermilieus driften auseinander

31

BILDUNG Vereinbarkeit lernen

35

APS – AKTIVPROGRAMM FÜR SENIOREN

36

Frauen und Männer bei der GdP auch als Rentner und Pensionäre im Geschäft

JUNGE GRUPPE

38

BÜCHER

40

IMPRESSUM

40



60 Plus ohne Fahrtauglichkeits-TÜV

Teil II des Berichts vom diesjährigen Verkehrsgerichtstag befasst sich mit dem Thema Senioren am Steuer und mit Reformplänen für die Verkehrsünderdatei (Arbeitskreise).

Im Teil I (DP 4/09) ging es um die Diskussionen in den Arbeitskreisen I bis IV und den daraus resultierenden Empfehlungen.

AK VI: Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis

Ein Viertel aller Pkw-Besitzer ist über 60 Jahre alt. Mobil bis ins hohe Alter sein zu können, ist ein unverzichtbares Grundbedürfnis in einer alternden Gesellschaft. Für ältere Menschen ist die Verkehrsteilnahme als Kraftfahrzeugführer aber eine besondere Herausforderung, da die Anforderungen sehr komplex sind und ein hohes Maß an Fertigkeiten erfordern. Überdies begründet ein meist wenig Rücksicht nehmendes bzw. die Probleme der Senioren verkennendes Verhalten jüngerer Verkehrsteilnehmer einen Großteil der Seniorenunfälle – und auch einen Großteil der Mobilitätsqualität.

Die Mehrheit der Länder in Europa befristet bereits die Gültigkeit des Führerscheins. Die Altersgrenzen variieren häufig zwischen dem 60. und 70. Lebensjahr. Danach wird eine wieder zeitlich befristete (z. B. in 1- oder 5- Jahresstufen) Verlängerung von einer (zumeist grob körperlichen Untersuchung) abhängig gemacht!

Die dritte EU-Führerscheinrichtlinie soll dazu führen, dass ab 2013 eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer von Fahrerlaubnissen auf längstens zehn bis 15 Jahr folgt. Einige Experten halten die Neuerung für einen Fortschritt, der eine höhere Verkehrssicherheit bewirken könnte. Denn hierbei eröffnet sich die Möglichkeit ärztlicher Kontrollen und sonstiger Maßnahmen zur Prüfung der Fahrfähigkeit. Das zielt insbesondere auf gesundheitliche Eignungstests für ältere Kraftfahrer ab.

Senioren, die gesundheitlich nicht mehr sicher in der Lage sind, ein Kraftfahrzeug zu lenken, würden durch eine – wie auch immer geartete – erneute Führerscheinprüfung ihre Fahrerlaubnis verlieren. Professor Wolf-Dieter Oswald von der Universität Erlangen-Nürnberg hielt dagegen die Argumentation, Senioren seien im Straßenverkehr ein Sicherheitsrisiko, für nicht stichhaltig. Denn ältere Menschen hätten nicht mehr Unfälle als jüngere Autofahrer.

Die Aufrechterhaltung der Kompetenz des Einzelnen zum Führen eines Kraftfahrzeuges werde „gerade im höheren Alter auch durch zahlreiche Kompensationsmöglichkeiten unterstützt“, berich-



tete der Direktor des Instituts für Psychogerontologie Oswald. Auch wegen sehr hoher intraindividuellem Unterschiede könne „das chronologische Alter nicht als Indikator für einen Leistungsabbau“ angesehen werden.

Prof. Dr. Egon Stephan von der Universität Köln sah es als rechtlich unverhältnismäßig an, wenn man „alle Menschen jenseits der 60 oder der 70 unter einen Generalverdacht stellen“ und ihnen die Fahrerlaubnis aufgrund des Alters einschränken oder verweigern würde. Er forderte die Fahrerlaubnisbehörden vielmehr dazu auf, wenn es zu Auffälligkeiten gekommen ist, aus Gründen des Übermaßverbots vermehrt von differenzierten Auflagen und Beschränkungen Gebrauch zu machen. Vor einer Entziehung der Fahrerlaubnis könnten beispielsweise der Ausschluss von Fahrten auf der Autobahn oder bei Dunkelheit sowie eine Beschränkung von Fahrten auf den gut vertrauten

eigenen Wohnort (sog. Regionalführerschein) eine angemessene Lösung sein.

Der Obergutachter des Landes NRW für die Beurteilung der Kraftfahrtauglichkeit Stephan betrachtete den modernen Straßenverkehr als ein Gesamtsystem, in dem – nicht nur bei Senioren – ständig ein gegenseitiger Ausgleich von alltäglichen Fahrfehlern stattfindet. Jedem Verkehrsteilnehmer, auch dem erfahrenen und leistungsfähigen, unterlaufen immer wieder Fahrfehler, die durch andere gerade besonders aufmerksame und rücksichts-

volle Verkehrsteilnehmer ausgeglichen werden“, führte der Verkehrspsychologe aus. Dies seien Reaktionen wie beispielsweise Bremsen, obwohl man Vorfahrt habe, Beschleunigen, um eine Lücke zum Einscheren eines anderen Fahrers zu schaffen oder auch ein warnendes Hupen. Daher würde z. B. häufigeres Hupen anderer regelmäßig als ein deutliches Indiz für nicht unerhebliche Leistungsdefizite des angehupten Fahrers zu bewerten sein.

Derjenige, dessen Fahrfehler in einer Situation ausgeglichen wurde, gleiche aber grundsätzlich seinerseits in anderen Situationen die Fahrfehler anderer in ähnlicher Weise aus. Das heiße, so Stephan: im Hinblick auf die unvermeidlichen gelegentlichen Fahrfehler herrscht ein ständiges Geben und Nehmen zwischen den Verkehrsteilnehmern. „Wenn unter dieser Bedingung aber der Anteil jener Verkehrsteilnehmer wachse, die keine Leistungsreserven haben, die also „meist oder ständig an ihrem persönlichen



Leistungslimit fahren“, kann der wechselseitige Fehlerausgleich nach Stephans Einschätzung nur noch schwer gelingen.

Der Anteil derjenigen Verkehrsteilnehmer, die nicht mehr dazu in der Lage sind, die immer wieder vorkommenden Fehler anderer Verkehrsteilnehmer zu kompensieren, dürfte in den nächsten Jahren mit dem wachsenden Anteil der Seniorinnen und Senioren an der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer noch erheblich zunehmen. Dennoch sagte der Verkehrsgerichtstag im Ergebnis

schließlich „Nein“ zum obligatorischen Mobilitäts-Check und Führerschein auf Zeit für ältere Autofahrer. Das würde bedeuten, dass ihnen künftig nicht, wie von vielen befürchtet, der Führerschein aufgrund des Alters oder körperlicher Gebrechen anlassfrei entzogen werden kann. Es gebe keinen empirisch gesicherten Zusammenhang zwischen Alter, Gesundheitszustand und der Unfallhäufigkeit, befand der Verkehrsgerichtstag.

AK VII: Probleme mit den Punkten

Nach gesicherter Erkenntnis² steigt die Unfallwahrscheinlichkeit mit der Zahl der Eintragungen im Flensburger Sündenregister — und das unabhängig von der Schwere der Zuwiderhandlungen. Durch die Information wird sichergestellt, dass die Fahrerlaubnisbehörden die vorgesehe-

nen Maßnahmen bis hin zur Entziehung der Fahrerlaubnis treffen, damit keine ungeeigneten Kraftfahrer am Straßenverkehr teilnehmen.

Doch deutsche Autofahrer punkten



immer öfter. Für fast 9 Mio. von ca. 53,5 Mio. Fahrerlaubnisinhabern werden derzeit Eintragungen in Flensburg geführt, berichtete der zuständige Abteilungsleiter des Kraftfahrt-Bundesamtes, Bodo Bronnmann. Erkennbar sei, dass trotz deutlicher Steigerungsrate bei den eingetragenen Personen, u. a. durch verstärkte Kontrollen sowie neuer Tatbestände wie z. B. das Handyverbot oder Umweltzonen, „die Anzahl der durch (fahrerlaubnisbehördliche) Maßnahmen betroffenen Personen relativ stabil“ sei. Dies gelte für sämtliche aus vorhandenen Eintragungen erfolgten Schritte, insbesondere jedoch für die Entziehungen.

Eine Reform des für alle Beteiligten äußerst komplizierten Mehrfachtätersystems in Flensburg ist nach einhelliger Auffassung des Verkehrsgerichtstages dringend erforderlich. Die

Lösung soll gesucht werden durch verschiedene Vereinfachungen, u. a. durch Abschaffung der Tilgungshemmung und der Überliegefrist. Letztere dient bisher dazu, Sachverhalte, deren Rechtskraftdatum nach der Tilgungsfrist, aber deren Tatdatum vor der Tilgungsfrist lag, im Hinblick auf eine evtl. erforderliche Tilgungshemmung korrekt beurteilen zu können. Nach Modellrechnungen wird eine Vereinfachung des Registers erwartet, bei der im System etwa die gleiche Anzahl der betroffenen Personen erhalten bleibt.

Ab Erreichen einer Schwelle von acht Punkten soll das Kraftfahrt-Bundesamt künftig die Fahrerlaubnisbehörden über jede weitere Eintragung unterrichten, damit dort mit Augenmaß festgestellt werden kann, ob weitere Überprüfungen der Eignung erforderlich sind. Der Verkehrsgerichtstag hat überdies empfohlen, bereits in jedem einzelnen Bußgeldbescheid dem Betroffenen mitzuteilen, welche Punktebewertung mit der Zuwiderhandlung verbunden ist.

Da es bisher keine wissenschaftlichen Untersuchungen über die Wirkung oder Effizienz des Mehrfachtätersystems gibt, sprach sich der Verkehrsgerichtstag auch für Evaluierung des Verfahrens im Hinblick auf die Verkehrssicherheit aus.

Peter Schlanstein

Fußnoten:

1 J. Kubitzki, T. Janitzek (Allianz Zentrum für Technik, Ismaning, und European Transport Safety Council, Brüssel), Sicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer, Allianz Deutschland AG, München, Februar 2009.

2 Schade, Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz Haftpflicht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 159, 2004, S. 38 f., 45 f., 50.

