



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

20

# Verkehrssicherheitspositionen





**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

20

# Verkehrssicherheits- positionen



**Herausgegeben durch:**

Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)  
Bundesleitung  
Rainer Wendt (V. i. S. d. P.)  
Friedrichstraße 169, 10117 Berlin  
E-Mail: [post@dpolg.de](mailto:post@dpolg.de)  
[www.dpolg.de](http://www.dpolg.de)

**Redaktion:**

DPoIG Kommission Verkehr

**Produktion:**

GTB  
Godesberger Taschenbuchverlag

Auslieferung durch DBB Verlag GmbH  
Friedrichstraße 165, 10117 Berlin  
Telefon: 030.726 19 17-23  
Telefax: 030.726 19 17-49  
E-Mail: [vertrieb@dbbverlag.de](mailto:vertrieb@dbbverlag.de)

**Anzeigen:**

DBB Verlag GmbH Mediacenter  
[www.dbbverlag.de](http://www.dbbverlag.de)

**Bildnachweis Titel:**

E-Roller: © jozsitoeroe\_AdobeStock  
Abschnittskontrolle: © noscere\_AdobeStock  
Mobile Geschwindigkeitskontrolle © Gerhard Seybert\_Fotolia

**Hinweis:**

Weitere Bildnachweise sind unmittelbar an den Bildern vermerkt.

**Stand:**

3. Auflage – November 2025

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Einverständnis der Herausgeberin.

# Inhalt

## Rahmenbedingungen verbessern

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| 1. Stellenwert Verkehrssicherheit .....                       | 5  |
| 2. Mediale Verkehrssicherheitsarbeit .....                    | 6  |
| 3. Verkehrsunterricht .....                                   | 7  |
| 4. Verwendung von Bußgeldern für die Verkehrssicherheit ..... | 8  |
| 5. Sachschadensunfälle .....                                  | 8  |
| 6. Verletztenraten .....                                      | 9  |
| 7. Car2X über Mobilfunk .....                                 | 10 |

## Verkehrsüberwachung optimieren

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| 8. Verdachtsunabhängige Verkehrsüberwachung .....     | 11 |
| 9. Mitwirkungspflichten bei Verkehrskontrollen .....  | 12 |
| 10. Beweissichere Atemalkoholanalyse .....            | 13 |
| 11. Medikamentenprivileg .....                        | 14 |
| 12. Fahrzeug-Beschlagnahme nach „Raserdelikten“ ..... | 15 |
| 13. Digitale Fahrzeugdaten .....                      | 16 |

## Rechtslage anpassen

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| 14. Halterhaftung .....                              | 17 |
| 15. Elektrokleinstfahrzeuge .....                    | 18 |
| 16. Pedelecs .....                                   | 19 |
| 17. Cannabis im Straßenverkehr .....                 | 20 |
| 18. Promillegrenze für Radfahrende .....             | 21 |
| 19. Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt ..... | 22 |
| 20. Alkoholauffällige Lkw-Fahrer .....               | 25 |

# Vorwort

Zahllose Krisenherde in Europa und in der Welt, die Zerrissenheit in Teilen unserer Gesellschaft, die Zukunft von Industrie und Wirtschaft, die bedrohliche Kriminalitäts- und Gewaltentwicklung, der Zustand unserer Infrastruktur, die Bedrohung unserer Demokratie durch Extremisten und nicht zuletzt die Bedrohungen durch hybride Attacken und militärische Drohgebärden sind nur einige der großen Herausforderungen der Gegenwart. Das Thema Verkehrssicherheit hat es schwer, in der öffentlichen Aufmerksamkeit seinen Platz zu finden.

Das ist bedauerlich und auch falsch. Das menschliche Leid hinter Verkehrsunfällen mit schweren Unfallfolgen ist riesig und verdient es, wahrgenommen und in den Fokus der Politik gestellt zu werden. Zigtausende Opfer und gigantische materielle Schäden machen vielfältiges Handeln nötig, das keinen zeitlichen Aufschub duldet. „Vision Zero“ ist mehr als ein Slogan, es ist zugleich verpflichtende Aufforderung zur Übernahme von Verantwortung, um diesem Ziel Schritt für Schritt näher zu kommen.

Die Experten der DPoIG Kommission Verkehr haben mit der Aktualisierung der verkehrspolitischen Positionen der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) die wichtigsten Herausforderungen in prägnante Sätze gekleidet und zu den geschilderten Problembeschreibungen zugleich konkrete Lösungsvorschläge geliefert. Damit leistet die DPoIG wieder einen wichtigen Beitrag zur Darstellung der aktuellsten verkehrspolizeilichen Herausforderungen, die auf die Agenda der verkehrspolitischen Diskussion mit politisch Verantwortlichen gehören.

Alkoholisierte Lkw-Fahrer treten insbesondere im internationalen Güterverkehr vermehrt in Erscheinung. Das ist ein Phänomen, das der Bundespolizei bei Grenzkontrollen und Stichproben auf Parkplätzen zunehmend auffällt und unsere Einsatzkräfte und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Die Zusammenarbeit der Einsatzkräfte von Bundespolizei und den jeweiligen Landespolizeieinheiten funktioniert sehr gut, aber mangels Rechtsgrundlage ist die Beschlagnahme der Fahrerlaubnis zur Gefahrenabwehr bei alkoholbedingter Fahruntauglichkeit während der Fahrerpause nicht möglich. Das muss sich ändern.

Grenzwerte von Cannabis, digitale Vernetzung, die Erfassung von Verletzten und Unfallgefahren durch Kleinstfahrzeuge sind nur einige der dargestellten Themen, die die DPoIG-Experten zusammengetragen und in dieser Broschüre aktuell dargestellt haben. Die Bundesleitung der DPoIG dankt für den fachlichen Input und das Engagement unserer Fachleute, die für die politische Diskussion mit den Verantwortungsträgern unerlässlich sind.



Rainer Wendt  
Bundesvorsitzender  
Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)



Heiko Teggatz  
Stellvertretender DPoIG-Bundesvorsitzender  
Vorsitzender DPoIG Bundespolizeigewerkschaft

# Rahmenbedingungen verbessern

## 1. Stellenwert Verkehrssicherheit

Je gewichtiger der Stellenwert der Verkehrssicherheit ist, desto mehr wird in die Verkehrssicherheitsstrategie „Vision Zero“ investiert, die darauf abzielt, Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu vermeiden.

### Problembeschreibung

Solange die Verkehrssicherheit nicht als eigenständiges Staatsziel im Grundgesetz und als oberstes Ziel im thematisch einschlägigen Straßenverkehrsgesetz ausdrücklich festgeschrieben ist, fehlt es dem Programm „Vision Zero“ an der notwendigen Verbindlichkeit, die garantiert, dass der Verkehrssicherheitsgedanke bei allen diesbezüglichen Entscheidungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt wird. ■

### Lösung

**Der Schutz des Lebens und der Gesundheit vor Gefahren im Straßenverkehr ist als Staatsziel verfassungsrechtlich zu verankern und die „Vision Zero“ dem Straßenverkehrsgesetz als Präambel voranzustellen. Bei Zielkonflikten hat die Verkehrssicherheit Vorrang – Leben ist nicht verhandelbar.**

### Ergänzende Erläuterungen

„Vision Zero“ zielt auf die Optimierung aller Komponenten des Systems Straßenverkehr. Durch legislative und lehrreich informative Maßnahmen, Überwachung und Sanktionen soll auf Regeleinhaltung hingewirkt und durch fehlerverzeihende Gestaltung des Verkehrsraums und der Verkehrsmittel menschliches Fehlverhalten kompensiert werden.

Damit alle drei Staatsgewalten ihr Handeln am obersten Ziel der Verkehrssicherheit ausrichten müssen, sollte das „Leben und die Gesundheit der Menschen im Straßenverkehr“ ausdrücklich verfassungsrechtlich geschützt und dieses Ziel einfachgesetzlich im einschlägigen Straßenverkehrsgesetz verankert werden.

### Weiterführende Literatur

- Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V., Schriftenreihe Nr. 2 – VISION ZERO konkret (2023)



## 2. Mediale Verkehrssicherheitsarbeit

Mit der Reform der Programmstruktur des Westdeutschen Rundfunks wurde 2005 die populäre Aufklärungskampagne „Der 7. Sinn“ ersatzlos eingestellt. Mit dieser Sendung verbanden die am Verkehr Teilnehmenden wöchentlich wertvolle Ratschläge zu verkehrsgerechtem Verhalten.

### Problembeschreibung

Verkehrssicherheitsarbeit kann nur erfolgreich sein, wenn sie gesamtgesellschaftlich wahrgenommen wird. Hierzu bedarf es einer crossmedialen Umsetzung durch staatliche und nichtstaatliche Akteure, die die Sicherheitsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Straßenverkehr berücksichtigen. ■

### Lösung

Wiederaufnahme von regelmäßigen, crossmedial wahrnehmbaren Beiträgen zur Verkehrssicherheit.

### Ergänzende Erläuterungen

Zwischen 1966 und 2005 wurden 1.462 Folgen der wöchentlichen WDR-Ratgebersendung „Der 7. Sinn“ gedreht und gesendet. Die Wiederaufnahme des Formats wurde in der jüngeren Vergangenheit immer wieder von verschiedenen Seiten gefordert. Kostengründe sprachen bisher dagegen. Internet und soziale Medien eröffnen neue und kostengünstigere Möglichkeiten, die genutzt werden sollten, um die mediale Verkehrssicherheitsarbeit zu erhöhen und die verschiedenen Alters- und Bevölkerungsgruppen anzusprechen.



© Thomas Jansa\_AdobeStock

## 3. Verkehrsunterricht

§ 48 StVO eröffnet die Möglichkeit, Verkehrsteilnehmende, die Verkehrsvorschriften nicht beachten, zum Verkehrsunterricht vorzuladen.

### Problembeschreibung

Verkehrsunterricht bietet als niederschwellige Maßnahme eine Eingriffsmöglichkeit unterhalb der Interventionsmöglichkeiten des Fahreignungs-Bewertungssystems. Diese Möglichkeit wird bundesweit von den Straßenverkehrsbehörden kaum genutzt, obwohl die Wirkung der Maßnahme anerkannt ist. ■

### Lösung

**Vorladungen zum Verkehrsunterricht sollten wieder genutzt werden. Dazu sind die erforderlichen Ressourcen bereitzustellen.**

#### Ergänzende Erläuterungen

§ 48 StVO ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsteilnehmende, die Verkehrsvorschriften nicht beachten, zum Verkehrsunterricht vorzuladen. Die Vorschrift lässt aber offen, wer den Verkehrsunterricht durchzuführen hat. Diese Aufgabe könnte beispielsweise Fahrschulen, Verkehrssicherheitsorganisationen oder Polizeibeamten im Nebenamt bzw. in Nebentätigkeit übertragen werden.

#### Weiterführende Literatur

- Müller, D., Der Verkehrsunterricht nach § 48 StVO – Ein vergessenes kommunales Präventionsmodell?, DAR 2/2019, S. 70 ff.



© Iakov Filimonov\_AdoheStock

## 4. Verwendung von Bußgeldern für die Verkehrssicherheit

Bußgelder nach Verkehrsverstößen werden in der Regel nicht zweckgebunden für die Verkehrssicherheit verwendet.

### Problembeschreibung

Häufig steht für die Verkehrssicherheit zu wenig Geld zur Verfügung, was dazu führt, dass notwendige Maßnahmen in den Bereichen Infrastrukturverbesserung, Verkehrsüberwachung und -aufklärung unterbleiben. ■

### Lösung

Deutschland sollte guten Beispielen folgen und die durch Verkehrsverstöße generierten Bußgelder für die Verkehrssicherheitsarbeit verwenden.



### Ergänzende Erläuterungen

In Ländern wie Schweden und den Niederlanden, die Bußgelder aus Verkehrsverstößen direkt in Verkehrssicherheitsmaßnahmen investieren, zeigen Statistiken tendenziell eine höhere Verkehrssicherheit. Dagegen werden Bußgelder in Deutschland nur ausnahmsweise – etwa in Niedersachsen, im Heidekreis und den Gemeinden Osterholz und Peine – zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verwendet.

## 5. Sachschadensunfälle

Zum Aufgabenfeld der Polizei gehört auch die Aufnahme von Sachschadensunfällen.

### Problembeschreibung

Die polizeiliche Aufnahme von Sachschadensunfällen wird im Hinblick auf die begrenzten polizeilichen Ressourcen immer wieder infrage gestellt, obwohl der Verzicht auf die Aufnahme solcher Unfälle gravierende Nachteile hätte. So stünden beispielsweise lagebild-relevante Unfalldaten, die zum Erkennen von Unfallhäufungen und zum Ableiten von Unfallbekämpfungsmaßnahmen erforderlich sind, nicht mehr zur Verfügung. Verkehrsunsichere Fahrzeuge und verkehrsuntüchtige Fahrer, die an Unfällen beteiligt waren, würden nicht mehr erkannt. Es wäre auch ein eklatanter Wertungswiderspruch, wenn folgenlose Delikte, die im Rahmen der Verkehrsüberwachung festgestellt werden, geahndet würden, während Verkehrsverstöße, die zu einem Verkehrsunfall geführt haben, nicht verfolgt würden. ■

### Lösung

Sachschadensunfälle sind weiterhin von der Polizei aufzunehmen.





## 6. Verletztendaten

Die statistische Erfassung der Verletzungsschwere ist von großer Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit. Ohne genaue Kenntnis der Unfallschwere lässt das polizeiliche Lagebild keine zielgenaue Schwerpunktsetzung für Bekämpfungsmaßnahmen zu.

### Problembeschreibung

Nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz gelten alle Personen als schwerverletzt, die „zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus aufgenommen werden“. Diese Definition ist zu undifferenziert, da sie die tatsächliche Verletzungsschwere nicht erkennen lässt. Zudem werden Verletztendaten der Beteiligten von Krankenhäusern und Arztpraxen häufig mit dem Hinweis auf datenschutzrechtliche Bestimmungen nicht an die Polizei übermittelt. ■

### Lösung

Die Unfalldatenerfassung ist um die Kategorie „**Lebensgefährlich Verletzte**“ zu ergänzen und in die Meldepflichten nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) aufzunehmen.

Kliniken und Arztpraxen sind unter Berücksichtigung des Datenschutzes gesetzlich zu verpflichten, der Polizei die erforderlichen Daten in einem automatisierten Verfahren zur Verfügung zu stellen.

### Ergänzende Erläuterungen

Die europaweit geforderte Unfallkategorie „Seriously Injured“ (Maximum-Abbreviated-Injury-Scale-Kategorie 3 und mehr, MAIS3+) wird in Deutschland nicht erfasst, stattdessen nach einem komplexen statistischen Verfahren hochgerechnet.

Laut dem Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 will die Bundesregierung „den Prozess für die Erfassung von Unfalldaten von Schwerstverletzten ([...] MAIS 3+) neu an[...]stoßen[, ...] um der ‚Vision Zero‘ gerecht zu werden.“

Der DVR fordert mit seinem Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin eine entsprechende Änderung des StVUnfStatG.

### Weiterführende Literatur

- ETSC, PIN-Flash 48 vom 31.03.2025
- DVR-Beschluss vom 27.03.2012 (Pressemitteilung vom 31.03.2025)

# 7. Car2X über Mobilfunk

Digitale Kommunikation hat großes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Ein Großteil der Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen ist digital vernetzt. Navigationssysteme gehören zum Standard.

## Problembeschreibung

Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur werden nicht ausreichend genutzt. Eine Vernetzung mit den Leitstellen der Hilfsorganisationen im Falle von Einsatzfahrten besteht nicht. Häufig ist Verkehrsteilnehmenden unklar, aus welcher Richtung sich Einsatzfahrzeuge nähern. Wertvolle Zeit geht verloren, wenn Einsatzfahrzeuge an Lichtzeichenanlagen nicht priorisiert werden.

Zudem liegen aktuelle Informationen zu Gefahrenstellen auf Straßen (z. B. Wanderbaustellen, Straßenwartung, Vermessungsarbeiten) meist nicht vor, was zu schweren Unfällen führen kann. ■

## Lösung

Frühzeitige digitale Informationen an die Fahrenden können Gefahren deutlich reduzieren. Position und Fahrtrichtung der Einsatzfahrzeuge von Polizei und Straßenbaubehörden müssen in Echtzeit am Nationalen Zugangspunkt für Mobilität (Mobilithek) bereitgestellt werden.

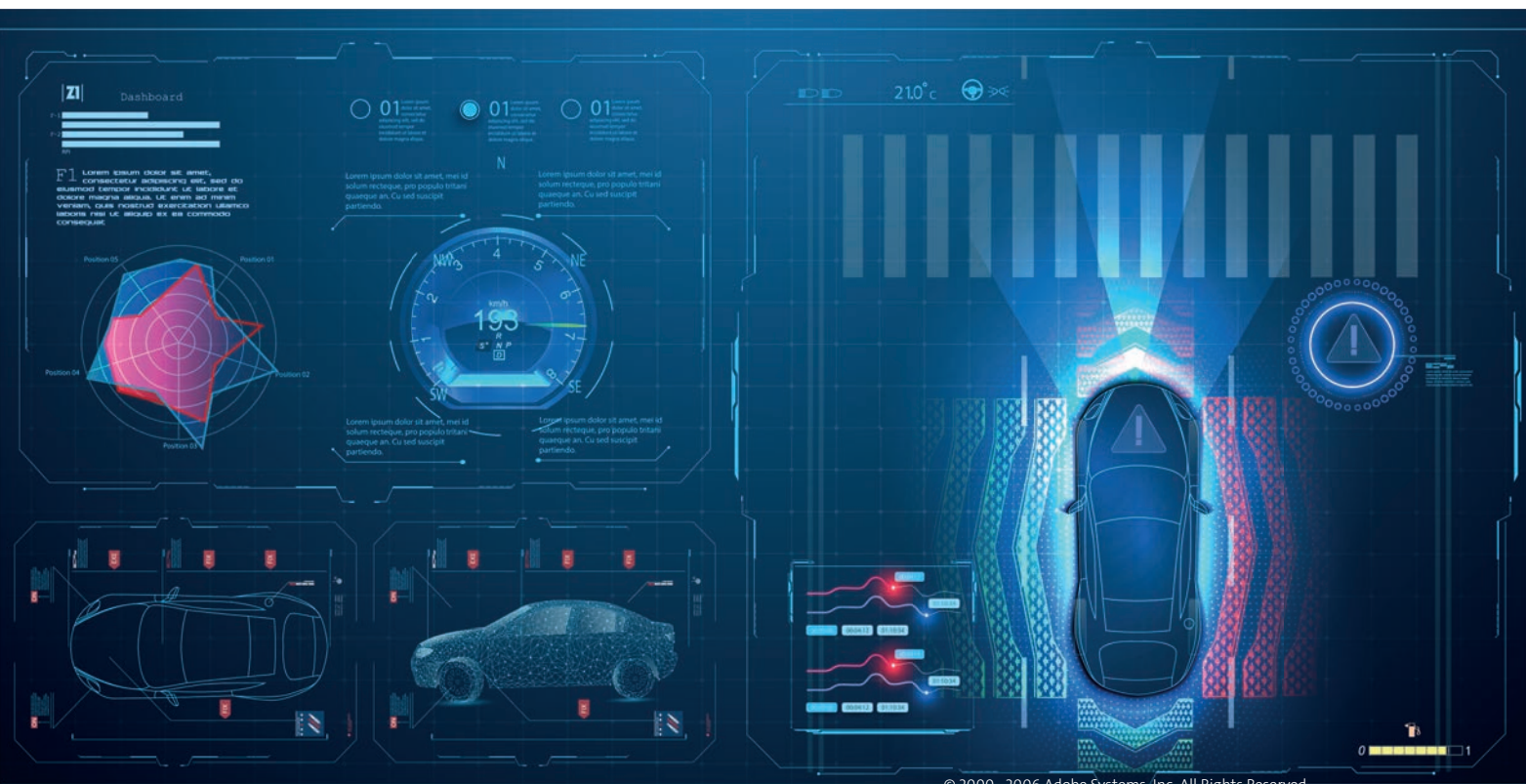
Einsatzfahrzeuge und -leitstellen der Rettungskette sowie Fahrzeuge der Straßenbauverwaltung müssen vernetzt werden. Die Verkehrszentralen können mit diesen Daten dann eine Priorisierung der Lichtzeichenanlagen vornehmen.

## Ergänzende Erläuterungen

Auf den Nationalen Zugangspunkt für Mobilität haben alle Fahrzeughersteller wie auch Anbieter von Navigationsdiensten wie z. B. TomTom, HERE oder Google Zugriff. Darauf aufbauend können sie Assistenzfunktionen z. B. für die Bildung von Rettungsgassen oder für Warnung vor Baustellen im Fahrzeug wie auch auf mobilen Endgeräten entwickeln und bereitstellen.

## Weiterführende Literatur

- <https://mobilithek.info/>
- [https://www.dlr.de/de/ts/forschung-und-transfer/projekte/hali\\_berlin](https://www.dlr.de/de/ts/forschung-und-transfer/projekte/hali_berlin)



© 2000–2006 Adobe Systems, Inc. All Rights Reserved

# Verkehrsüberwachung optimieren

## 8. Verdachtsunabhängige Verkehrsüberwachung

Der Einsatz moderner Verkehrsüberwachungstechnologien, beispielsweise zum Erkennen von Geschwindigkeits-, Abstands- oder Handyverstößen, basiert auf verdachtsunabhängigen Detektionen, die sofort und unwiederbringlich gelöscht werden, wenn kein Verstoß vorliegt.

### Problembeschreibung

Mangels einer bundesweit gültigen Ermächtigungsgrundlage ist der Einsatz derartiger Überwachungstechnik derzeit nur möglich, wenn dafür im jeweiligen Landespolizei- und Ordnungsrecht eine Rechtsgrundlage geschaffen wird. Dies führt zu unterschiedlichen Landesregelungen und zu einer Überfrachtung des allgemeinen Gefahrenabwehrrechts mit verkehrsspezifischen Regelungen. ■

### Lösung

Es ist eine Rechtsgrundlage zur verdachtsunabhängigen Verkehrsüberwachung zu schaffen. Diese Norm ist technisch zu gestalten und in das thematisch einschlägige Straßenverkehrsgesetz aufzunehmen.



© Gerhard Seybert\_AdoheStock

### Ergänzende Erläuterungen

Mangels einer bundesweit geltenden Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz haben die Länder Niedersachsen (§ 32 Abs. 6 NPOG) und Sachsen-Anhalt (§ 16a SOG LSA) landespolizeirechtliche Rechtsgrundlagen zum Einsatz einer Verkehrsüberwachungstechnologie zur Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrzeugen auf einem bestimmten Streckenabschnitt geschaffen (sog. Abschnittskontrolle). Das Verfahren basiert auf verdachtsunabhängiger Bildaufzeichnung. Bereits diese beiden Vorschriften enthalten unterschiedliche Regelungen.

Rheinland-Pfalz plant eine polizeirechtliche Rechtsgrundlage zur Detektion unzulässiger Benutzung elektronischer Kommunikationsgeräte mittels der sog. „Monocam“, die ebenfalls verdachtsunabhängige Bildaufzeichnungen vom Verkehrsgeschehen offen anfertigt und diese mit Hilfe intelligenter Videotechnik nach entsprechenden Handlungsmustern auswertet.

### Weiterführende Literatur

- Laub, L., Abschnittskontrolle – Gesetzeslücke im Straßenverkehrsrecht behindert zeitgemäße Verkehrsüberwachung, SVR, 9/2023, S. 321 ff.
- Schäler, M., Automatisierte Überwachung von Ablenkungsverstößen im Straßenverkehr mit Hilfe von intelligenter Videotechnik („Handy-Blitzer“), NZV 2022, S. 533 ff.

## 9. Mitwirkungspflichten bei Verkehrskontrollen

Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss sowie Medikamenteneinwirkung zählt zu den Hauptunfallursachen schwerer Verkehrsunfälle.

### Problembeschreibung

Verkehrssicherheitsrelevanter Rauschmitteleinfluss bleibt bei Verkehrskontrollen häufig unerkannt, weil Betroffene mit langjährig erworbener Toleranz kaum Ausfallerscheinungen zeigen und sich in einer Kontrollsituation keine Beeinflussung anmerken lassen.

Verdachtsmomente, die auf Rauschmittelintoxikationen hindeuten und strafprozessuale Maßnahmen ermöglichen, können regelmäßig nur gewonnen werden, wenn Fahrzeugführende zur aktiven Mitwirkung an einschlägigen Tests verpflichtet sind. Eine solche Verpflichtung existiert in Deutschland nicht. In Deutschland werden Verkehrsteilnehmende ausdrücklich auf die Freiwilligkeit der Mitwirkung an einem Vortest hingewiesen. ■

### Lösung

**Bestehende Verkehrskontrollbefugnisse sind um Mitwirkungspflichten zu ergänzen. Die Verweigerung der Mitwirkung ist – analog zu anderen europäischen Ländern – wie ein begangener Verstoß zu ahnden.**

### Ergänzende Erläuterungen

Die geforderten Mitwirkungspflichten stellen einen Eingriff in das verfassungsrechtlich garantierte Recht auf Selbstbelastungsfreiheit dar. Ein solcher Eingriff ist allerdings im überwiegenden Gemeinwohlinteresse zulässig, wenn er verhältnismäßig ist. Diese Voraussetzungen liegen vor:

Die Verpflichtung im Rahmen einer Verkehrskontrolle an einschlägigen Tests aktiv mitzuwirken, ist geeignet und erforderlich, um von Alkohol, Drogen oder Medikamenten beeinflusste Fahrzeugführer zu erkennen, die ansonsten unerkannt bleiben würden. Es ist auch angemessen, die Verweigerung der Mitwirkung wie eine begangene Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB zu bestrafen, weil der Schutz anderer Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren, die ihnen von verkehrsuntüchtigen Fahrzeugführern drohen, schwerer wiegt als die Nachteile, die den Testverweigerer treffen.

In zahlreichen anderen Ländern sind derartige Mitwirkungspflichten gesetzlich vorgeschrieben. Wer beispielsweise in Österreich, den Niederlanden oder in Spanien die Teilnahme an einem verdachtslosen Atemalkoholtest verweigert, begeht eine Straftat.

### Weiterführende Literatur

- Laub, L., Mitwirkungspflicht an einem anlasslosen Atemalkoholtest anlässlich einer Verkehrskontrolle, Die Polizei, 1/2024, S. 15 ff. (Teil I) und 2/2024, S. 67 ff. (Teil II)



© Rüdiger Kottmann\_AdobeStock

# 10. Beweissichere Atemalkoholanalyse

Deutschland ist die beweissichere Atemalkoholmessung nur für den Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts anerkannt. Für alkoholbedingte Verkehrsstraftaten bedarf es der Blutentnahme. Demgegenüber ist der Atemalkoholtest seit vielen Jahren auch bei Straftaten Standard in Europa.

## Problembeschreibung

Die Blutprobenentnahme und -analyse bindet Ressourcen und verursacht Kosten. Die Atemalkoholanalyse ist das mildere Mittel. Sie vermeidet einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit. Die Freiheitsbeschränkung fällt deutlich kürzer aus. ■

## Lösung

**Die beweissichere Atemalkoholanalyse für strafrechtlich relevante Trunkenheitsfahrten ist durch die Gesetzgebung einzuführen, sofern ein Nachtrunk ausgeschlossen werden kann.**

## Ergänzende Erläuterungen

Studien belegen, dass die Messung des Alkoholgehaltes durch Atemalkoholanalyse auch oberhalb von 1,1 Promille (0,55 mg/l in der Atemluft) präzise und beweissicher ist. Zudem sind die von der Polizei genutzten beweissicheren Atemalkoholmessgeräte bis 3,0 mg/l Alkohol in der Atemluft von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassen.

## Weiterführende Literatur

- Müller, D. (Hrsg.), Verkehrssicherheitsarbeit – Teil VI, Band 108 der Reihe „Rothenburger Beiträge zur Polizei- und Sicherheitsforschung“, 2021, URN Qucosa, urn:nbn:de:bsz:14-qucosa2-766665, ISBN 978-3-938015-87-2
- Laub, L., Ist die Zeit reif für die Atemalkoholanalyse?, SVR 1/2016, S. 9 ff.



© obs/ADAC/ADAC/Markus Hannich

# 11. Medikamentenprivileg

Das Verbot, ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss ausgewählter berauschender Mittel zu führen, gilt nicht, wenn die genannte Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt (sog. Medikamentenprivileg gem. § 24a Abs. 4 StVG).

## Problembeschreibung

Aufgrund der derzeitigen Rechtslage ist eine zeitnahe Überprüfung der bestimmungsgemäßen und ärztlich verschriebenen Einnahme von berauschenden Mitteln im Rahmen einer polizeilichen Kontrolle nicht möglich. Wenn der Verdacht einer Drogenfahrt nicht rechtzeitig durch Vorlage einer ärztlichen Verordnung zur bestimmungsgemäßen Einnahme ausgeräumt werden kann, muss eine – ansonsten entbehrliche – Blutentnahme erfolgen, um die Gefahr eines Beweismittelverlustes zu verhindern.

Andererseits besteht die Gefahr, dass eine verbotene Drogenfahrt nicht mehr nachgewiesen werden kann, wenn aufgrund einer nur behaupteten ärztlichen Verordnung zeitaufwendige Ermittlungen erfolgen, die eine schnellstmögliche Blutentnahme verzögern. Dies kann dazu führen, dass der Wirkstoffabbau bis zur Blutentnahme unter den Grenzwert fällt und die Drogenfahrt nicht mehr nachweisbar ist. ■

## Lösung

**Eine bußgeldbewehrte Mitführ- und Aushändigungs-pflicht eines standardisierten ärztlichen Attests ist einzuführen. Darin ist die bestimmungsgemäße Einnahme des verordneten Präparates zu erläutern. Die Nichtvorlage einer solchen ärztlichen Verordnung muss als ausreichender Verdacht einer verbotenen Drogenfahrt gelten und zur sofortigen Blutentnahme berechtigen.**

### Weiterführende Literatur

- Laub, L., Cannabismedikation und Medikamentenprivileg, SVR 10/2017, S. 378 ff.
- Schäler, M., Medikamentenprivilegien im Straßenverkehr, VD 9/2025, S. 227–236



© dimasobko\_Fotolia

# 12. Fahrzeug-Beschlagnahme nach „Raserdelikten“

Extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen führen regelmäßig zu schweren Verkehrsunfällen mit Getöteten oder lebensgefährlich Verletzten. Die im europäischen Ausland nach extremen Geschwindigkeitsverstößen praktizierte Wegnahme des Kraftfahrzeugs ist in Deutschland nur schwer möglich.

## Problembeschreibung

Nach der gegenwärtigen Rechtslage ist die Beschlagnahme und Einziehung eines Kraftfahrzeugs im Strafverfahren nur unter eingeschränkten Voraussetzungen möglich.

Eine präventivpolizeiliche Fahrzeug-Beschlagnahme ist ausschließlich aufgrund des allgemeinen Polizei- und Ordnungsrechts zur Abwehr einer gegenwärtigen Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung zulässig. Dazu bedarf es tatsächlicher Anhaltspunkte, die darauf hindeuten, dass in allernächster Zeit mit hoher Wahrscheinlichkeit weitere vergleichbare Verstöße begangen werden. ■

## Lösung

**Schaffung einer spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage im thematisch einschlägigen Straßenverkehrsgesetz, die eine Fahrzeug-Beschlagnahme unmittelbar nach einer extremen Geschwindigkeitsüberschreitung ermöglicht, ohne dass es einer weiteren Gefahrenprognose bedarf.**

## Ergänzende Erläuterungen

Die Rechtslage in Deutschland unterscheidet sich gravierend von vielen anderen europäischen Ländern, in denen die Fahrzeug-Beschlagnahme nach extremen Geschwindigkeitsverstößen als Standardmaßnahme vorgesehen ist, ohne dass es einer weiteren auf Tatsachen begründeten prognostischen Einschätzung des künftigen Geschehensablaufs bedarf. In der Schweiz liegen die Beschlagnahmevoraussetzungen in der Regel vor, wenn gewisse Höchstgeschwindigkeiten nach § 90 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz (SVG) überschritten werden. In Österreich können Fahrzeuge vorläufig beschlagnahmt werden, wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet um mehr als 60 km/h oder außerhalb des Ortsgebiets um mehr als 70 km/h überschritten wurde (§ 99a Abs. 1 StVO).

## Weiterführende Literatur

- Laub, L., Präventivpolizeiliche Beschlagnahme/ Sicherstellung von Kraftfahrzeugen zur Verhinderung von „Raserdelikten“, SVR 3/2025, S. 81 ff.



© rcfotostock\_AdobeStock

# 13. Digitale Fahrzeugdaten

Moderne Kraftfahrzeuge speichern eine Vielzahl digitaler Daten, die für die polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme relevant sind.

## Problembeschreibung

Im Hinblick auf die zunehmende Automatisierung des Straßenverkehrs ist eine Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme ohne Zugriff der Polizei auf digitale Fahrzeugdaten nicht gewährleistet. Beim Führen von hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugen kann der Fahrer die Automatisierungsstufe frei wählen. Deshalb muss die Polizei sowohl den Automatisierungsgrad des Fahrzeugs kennen als auch die Möglichkeit haben, über einen standardisierten Zugang Fahrzeugdaten abzufragen. So ist es bereits für die Verstoßfeststellung von Bedeutung, in welcher Fahrfunktion das Fahrzeug geführt wurde. Denn manche Verbotstatbestände – wie beispielsweise das Nutzen eines Mobiltelefons – kommen nur in Betracht, wenn das Fahrzeug nicht im automatisierten Modus geführt wurde. Darüber hinaus ist bei der Verkehrsunfallaufnahme der Zugriff auf alle Speicherdaten, die unfallrelevant sein könnten, erforderlich. ■

## Lösung

**Der Polizei ist ein standardisierter Zugang zu definierten Fahr- und Fahrzeugdaten zu eröffnen, der in einem einheitlichen und auswertbaren Datenformat erfolgt.**



# Rechtslage anpassen

## 14. Halterhaftung

Im europäischen Ausland ist es Standard, den Halter eines Kfz nach einem Verkehrsverstoß im Bereich der Ordnungswidrigkeiten zu belangen, wenn der Fahrer nicht ermittelt werden kann – sog. „Halterhaftung“.

### Problembeschreibung

In Deutschland ist die Ahndung festgestellter Verstöße nur möglich, wenn den Betroffenen die Täterschaft für den Verstoß individuell nachgewiesen wird. Steht der Fahrer nach einem Verkehrsverstoß nicht zweifelsfrei fest, muss zu dessen Ermittlung regelmäßig hochqualifiziertes Personal eingesetzt werden, das dann für andere Aufgaben nicht mehr zur Verfügung steht. Kann der Fahrer dennoch nicht ermittelt werden, wird das Verfahren eingestellt. Dies konterkariert den Zweck der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und kann zu Folgedelikten verleiten. ■

### Lösung

**Schnellstmögliche Einführung der Halterhaftung im StVG, weil Normbefolgung häufig nur zu erwarten ist, wenn Verstöße mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sanktioniert werden.**

### Ergänzende Erläuterungen

Der 61. Deutsche Verkehrsgerichtstag forderte 2023 den Gesetzgeber dazu auf, die Einführung einer Halterverantwortlichkeit im Verwarnungsbereich mit Exkulpationsmöglichkeit (z. B. Fahrerbenennung) zu prüfen. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) sah im März 2020 die Einführung einer Halterhaftung bei Verstößen im fließenden Verkehr als erforderlich an, um Verkehrsverstöße effektiv zu ahnden und fordert daher die Bundesregierung dazu auf, die Einführung einer Halterhaftung im fließenden Verkehr zu prüfen. Dabei erschien der VMK die Halterkostenhaftung (Ausdehnung des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr) und die bußgeldbewehrte Auskunftspflicht des Halters nach österreichischem Vorbild der am schnellsten umsetzbare Weg zu sein. Die VMK bat die Bundesregierung, das erforderliche Gesetzgebungsverfahren noch im laufenden Jahr 2020 einzuleiten.



© vege\_Fotolia

# 15. Elektrokleinstfahrzeuge

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) ermöglicht Jugendlichen ohne Fahrberechtigung am Straßenverkehr mit Kraftfahrzeugen teilzunehmen. Eine Helmpflicht besteht nicht. Aufgrund ihrer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h sind Elektrokleinstfahrzeuge von der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung ausgenommen.

## Problembeschreibung

Seit Einführung dieser Verordnung ist eine stetige Zunahme der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scooter-Fahrenden sowie eine vermehrte Teilnahme von getunten bzw. nicht zulässigen Elektrokleinstfahrzeugen im Straßenverkehr festzustellen. ■

## Lösung

Eine Prüfbescheinigungs- und Helmpflicht ist einzuführen. Zudem sollten Elektrokleinstfahrzeuge aufgrund ihres nicht unerheblichen Schädigungspotenzials in die Gefährdungshaftung des Halters aufgenommen werden.

## Ergänzende Erläuterungen

Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen der eKFV auf die Verkehrssicherheit empfiehlt unter anderem die Einführung einer Prüfbescheinigungspflicht, um die dokumentierten Defizite in der Regelkenntnis zu kompensieren (vgl. Evaluierungsbericht der BAST, S. 62). Darüber hinaus deuten medizinische Untersuchungen sowie empirische Erkenntnisse darauf hin, dass ein Großteil der Stürze und Verkehrsunfälle von Elektrokleinstfahrzeug-Führenden mit schwerwiegenden Kopfverletzungen einhergeht, deren Anzahl letztlich durch die Einführung einer Helmpflicht signifikant reduziert werden könnten (vgl. Evaluierungsbericht der BAST, S. 55 und 62).

## Weiterführende Literatur

- Wissenschaftliche Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr – Evaluierungsbericht der BAST, Dezember 2022
- Schäler, M., Neue Mobilitätsformen als Herausforderung für die institutionsübergreifende Verkehrssicherheitsarbeit, Polizeispiegel 3/2021, S. 18 f.



© Fxquadro\_AdobeStock

# 16. Pedelecs

Pedelecs nehmen mittlerweile mehr als die Hälfte des Fahrradmarktes ein und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit in der Bevölkerung.

## Problembeschreibung

Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Pedelecs nehmen seit Jahren kontinuierlich zu. Das fahrleistungsbezogene Verletzungsrisiko liegt erheblich über dem anderer Fortbewegungsmittel. Oft sind die Nutzenden mit der Handhabung des Pedelecs überfordert. Risikoerhöhend wirkt zudem die nicht ausreichend dimensionierte Verkehrsinfrastruktur sowie technische Leistungsmanipulationen der Fahrzeuge. ■

## Lösung

Über die Gefahren der Nutzung von Pedelecs ist im Rahmen von Fahrsicherheitstrainings aufzuklären. Eine Helmpflicht ist in die StVO aufzunehmen.

## Ergänzende Erläuterungen

Fahrräder mit elektromotorischer Tretunterstützung machen mittlerweile einen Anteil von 52 % am Gesamtfahrradmarkt aus und sind kaum mehr aus dem Verkehrsraum wegzudenken. Zugleich ist eine deutliche Zunahme von schweren und tödlichen Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden zu verzeichnen, die nicht selten auf die fehlende Fahrpraxis sowie Überforderung mit den vom klassischen Fahrrad abweichenden Beschleunigungsleistungen und verlängerten Bremswegen zurückzuführen sind. Darüber hinaus gehen aktuelle Schätzungen davon aus, dass bis zu einem Drittel der in Deutschland geführten Pedelecs getunt sind. Neben den straf- und ordnungsrechtlichen Verstößen ruft dieses Verhalten auch zusätzliche Gefahrenmomente hervor, da die Fahrzeugkonstruktion eines Pedelecs nicht für solche Leistungssteigerungen ausgelegt ist und zudem gefahrenträchtige Differenzgeschwindigkeiten zu anderen Verkehrsteilnehmenden auf den gemeinsam genutzten Verkehrsflächen entstehen.

## Weiterführende Literatur

- Müller, D./Schäler, M., Leistungsmanipulation von Elektrofahrrädern, DAR 2/2025, S. 110 ff.
- Schäler, M., Brauchen wir neue Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrräder und Pedelecs?, VD 10/2023, S. 267 ff.



© ferkelraggae\_Fotolia

# 17. Cannabis im Straßenverkehr

Mit Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften zum 22. August 2024 hat der Gesetzgeber den bis dahin gültigen THC-Grenzwert im Straßenverkehr von 1,0 ng/ml auf 3,5 ng/ml im Blutserum angehoben.

## Problembeschreibung

Verkehrssicherheitsrelevante Leistungsdefizite bestehen auch bei THC-Werten unter 3,5 ng/ml im Blutserum. Die Auswirkungen nach dem Konsum von Cannabis variieren individuell erheblich, wodurch es auch bei geringen Werten zu signifikanten und gefährlichen Fehleinschätzungen der Konsumenten im Hinblick auf ihre Fahrtüchtigkeit kommen kann.

Darüber hinaus nimmt die THC-Konzentration im Gehirn deutlich langsamer ab als im Blut, sodass auch bei geringen THC-Werten im Blut noch mit Leistungseinbußen zu rechnen ist.

Schließlich führt die Neuregelung zu einem unübersichtlichen Geflecht aus unterschiedlichen THC-Grenzwerten im Straßenverkehrsrecht, wodurch erhebliche Umsetzungsprobleme für die polizeiliche Verkehrsüberwachung entstehen (u. a. im Bereich der Drogenvortests). ■

## Lösung

**Die Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr ist rückgängig zu machen.**

### Ergänzende Erläuterungen

Die Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr ist mit der von der Bundesregierung adaptierten „Vision Zero“ nicht in Einklang zu bringen. Nicht zuletzt die Erfahrungen aus den USA und Kanada belegen eindrucksvoll, dass die Legalisierung von Cannabis mit einem negativen Einfluss auf die Sicherheit des Straßenverkehrs einhergeht. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre eine Anpassung der Alkoholgrenzwerte sowie die Förderung von epidemiologischen und experimentellen Studien erforderlich gewesen.

### Weiterführende Literatur

- Schäler, M., Anhebung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr, VD 10/2024, S. 261 ff.



© Parilov\_AdobeStock

# 18. Promillegrenze für Radfahrende

Beim Führen von Kraftfahrzeugen liegt die Grenze zur absoluten Fahrunsicherheit bei 1,1 Promille, für Radfahrende bei 1,6 Promille.

## Problembeschreibung

In Deutschland verunglücken immer mehr Radfahrende unter Alkoholeinfluss. Radfahrende sind bei Alkoholunfällen überproportional vertreten, überwiegend Hauptunfallverursachende und häufig allein beteiligt. Von einer hohen Dunkelziffer ist auszugehen.

Die Zunahme der Alkoholunfälle bei Radfahrenden dürfte wesentlich mit dem höheren Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit zusammenhängen, der mit 1,6 Promille deutlich über dem für das Führen von Kraftfahrzeugen

liegt. Das erweckt den Eindruck, Radfahren unter Alkoholeinwirkung sei weniger gefährlich, und fördert das Ausweichen vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad, wenn Alkohol konsumiert wurde. ■

## Lösung

**Die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit für Radfahrende sollte dem Wert für Kraftfahrzeugführende von 1,1 Promille entsprechen.**



© New Africa\_AdobeStock

# 19. Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrt

Nach gegenwärtiger Rechtslage kann die Polizei den Führerschein eines Betroffenen, der unter der Einwirkung harter Drogen ein Kraftfahrzeug geführt hat, nur beschlagnahmen, wenn die Drogenfahrt einen Straftatbestand verwirklicht.

## Problembeschreibung

Bereits der bloße Konsum harter Drogen stellt einen fahrerlaubnisrechtlichen Mangel dar, der unabhängig vom Führen eines Kraftfahrzeugs zum Verlust der Kraftfahreignung und zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Allerdings gibt es keine Ermächtigungsgrundlage, die die Polizei dazu berechtigt, den Führerschein zur Vorbereitung der verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis zu beschlagnahmen. Selbst nach einer Fahrt unter dem Einfluss harter Drogen ist die Polizei nur zur Führerscheinbeschlagnahme befugt, wenn noch zusätzliche Fahrauffälligkeiten oder sonstige Ausfallerscheinungen beim Fahrer vorliegen, die zur Begründung der relativen Fahrunsicherheit erforderlich sind. Diese Rechtslage führt dazu, dass zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignete Fahrerlaubnisinhaber selbst nach einer Fahrt unter dem Einfluss harter Drogen ihren Führerschein erst nach rechtskräftiger Fahrerlaubnisentziehung abgeben müssen und bis dahin weiterhin ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug führen dürfen. ■

## Lösung

Es ist eine Rechtsgrundlage im StVG zu schaffen, die es der Polizei ermöglicht, bei Fahrten unter der Wirkung „harter Drogen“ ohne Ausfallerscheinungen den Führerschein unverzüglich sicherzustellen bzw. zu beschlagnahmen. Die Strafvorschrift in § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis) ist um die neue Sicherstellungsvariante zu ergänzen.

## Ergänzende Erläuterungen

Obwohl die Innenministerkonferenz die sofortige Beschlagnahme des Führscheins zur Vorbereitung des regelmäßig zu erwartenden Fahrerlaubnisentzugs im Verwaltungsverfahren unter spezial- und generalpräventiven Aspekten für angezeigt hält und sich für die Einführung einer solchen Rechtsgrundlage ausgesprochen hat, fehlt es bis heute an einer entsprechenden Vorschrift (187. Sitzung der IMK, 21.11.2008 in Potsdam).

Um das auszugleichen, stützt die Polizei die Führerscheinbeschlagnahme in eindeutigen Fällen des Fahrens unter dem Einfluss harter Drogen teilweise auf das allgemeine Polizeirecht, wobei die zur Beschlagnahme berechtigenden Fallkonstellationen präzise mit der Fahrerlaubnisbehörde abgesprochen werden müssen (z. B. sog. Stuttgarter und Koblenzer Modell).

## Weiterführende Literatur

- Laub, L., Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrten gemäß § 24a Abs. 2 StVG, SVR 4/2016, S. 127 ff.
- Schäler, M., „Koblenzer Modell“: Entziehung der Fahrerlaubnis nach Konsum harter Drogen durch sofortige Vollziehung der Fahrerlaubnisbehörde, DAR 7/2014, S. 430 ff.



© Peter Atkins\_AdobeStock



MORE LIGHT

# Mit unseren Lösungen auf dem Weg zur Vision Zero

Wir begleiten Sie mit unseren Systemen zu mehr Verkehrssicherheit!

**Nutzen Sie unser flexibles Geschwindigkeitsmesssystem für unterschiedliche Anwendungen:**

- Mobil (auf Stativ oder im Fahrzeugeinbau)
- Semistationär (in einem Anhänger oder in einem stationären Gehäuse auf versetzbarem Betonfundament)
- Stationär (in einer Überwachungssäule)

**Lassen Sie uns unsere Straßen sicherer machen!**



**in** Folgen Sie uns auf LinkedIn

 [jenoptik.de/verkehrssicherheit](https://www.jenoptik.de/verkehrssicherheit)

# DAS NEUE IPHONE

Exklusiv für Polizei & öffentlichen Dienst - auch im Ruhestand + Familienangehörige!



**DPoIG**  
Service GmbH

...Ihre sichere Verbindung!

UNSER TEAM HILFT DIR KOMPETENT BEI ALLEN ANLIEGEN ZU MOBILFUNK, FESTNETZ UND MULTIMEDIA



**IDEAL FÜR DIE GANZE FAMILIE!**

Euer Zugangspasswort auf unserer Webseite lautet: **Sondertarife**

**Das neue iPhone jetzt bei uns zum unschlagbaren Preis verfügbar!**



**Empfehlen lohnt sich:**  
Jetzt Freund werben und Bonus sichern!

## DPoIG Smart Lite

- ✓ 40 GB HIGH SPEED (5G)
- ✓ ALLNET- & SMS-FLAT
- ✓ EU-ROAMING
- ✓ GIGADEPOT

Die Grundpreisreduzierung erfolgt rechnerisch durch eine Auszahlung von der DPoIG Service GmbH auf dein Girokonto.

**Tarif ohne Handy**

**12<sup>99</sup>** € mtl.<sup>2</sup>

**Tarif mit Handy**

**34<sup>99</sup>** € mtl.

**Vodafone GigaKombi<sup>10</sup>**  
Hole dir **5€** Rabatt auf den monatlichen Grundpreis und **10GB extra Datenvolumen!**

**KEIN ANSCHLUSSPREIS!  
39,99€ SPAREN!**

**Unter 28 Jahre?  
10 GB Datenvolumen EXTRA!**

**100€**  
Wechselguthaben!<sup>4</sup>

**500 GB**  
EXTRA DATENVOLUMEN<sup>3</sup>

**iPhone 17 256 GB  
(schwarz)  
nur 199€\***



### UNSCHLAGBAR GÜNSTIG!

Grundgebühr DPoIG Smart Lite (24 Monate): 839,76 €

iPhone 17 mit Vertrag: 199 €

**Gesamtpreis: 1.038,76 €**

iPhone 17 ohne Vertrag: -949 €  
Startguthaben: -30 €

**= Rechnerisch 59,76€  
= nur 2,49 € mtl. für 24 Monate**

(Wechselguthaben & Gigakombi noch nicht berücksichtigt!)



**Auch separate Angebote für Vodafone-Bestandskunden**  
(z. B. Vertragsverlängerung)

(2) Rechnerischer Grundpreis: 12,99 € mtl. (24 x 34,99 € abzgl. 498 € Auszahlung auf dein Girokonto, erfolgt ca. 4–6 Wochen nach Vertragsabschluss, sowie 30 € Startguthaben direkt von Vodafone). Gültig nur bei Antragseingang und Aktivierung im laufenden Monat. Keine Anschlussgebühr. Die Erstattung der Anschlussgebühr muss innerhalb von 14 Tagen nach Aktivierung über die MeinVodafone App beantragt werden. (\*) Gilt nur in Verbindung mit einem Vodafone Smart Lite (2022) Tarif mit 24 Monaten Mindestlaufzeit und monatlicher Grundgebühr von 34,99 €. (3) Einmalig 500 GB Aktionsdatenvolumen bei Tarifabschluss. Nutzbar ab Aktivierung für 24 Monate. Aktivierung muss bis spätestens 29.10.2025 erfolgen. Nicht genutztes Volumen verfällt. Keine Auszahlung oder Übertragung möglich. (4) Einmalig 100 € Wechselbonus bei Rufnummernmitnahme bis 29.10.2025. Gilt nicht bei Wechsel von Otelio oder Vodafone. Die Portierung muss innerhalb von 3 Monaten nach Aktivierung erfolgen. (10) Vodafone GigaKombi: Bei Kombination eines Vodafone DSL- oder Kabelvertrags (mind. 19,99 € mtl.) mit einem Vodafone Smart-, Red- oder Young-Mobilfunktarif (gleicher Vertragspartner) erhältst du 5 € Rabatt und zusätzlich 10 GB Datenvolumen pro Monat.

**ALLE ANGEBOTE UNTER [WWW.DPOLG-SERVICE.DE](http://WWW.DPOLG-SERVICE.DE)**

**Telefon-Hotline: 07161 - 964 100 • Fax: 07161 - 964 1040**

(Mo.-Do. 9.00 bis 12.00 und 13.00 bis 17.00 Uhr, Fr. 9.00 bis 12.00 und 13.00 bis 16.00 Uhr)

DPoIG Service GmbH • Maybachstraße 19 • 73037 Göppingen • Das Service- und Dienstleistungsunternehmen der Deutschen Polizeigewerkschaft im DBB (100%ige Tochter)

Druckfehler; Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Abbildungen ähnlich.

# 20. Alkoholauffällige Lkw-Fahrer

Bei präventiven Abfahrkontrollen, die vor Ablauf des Sonntagsfahrverbots auf Autobahnraststätten durchgeführt werden, weisen rund zwei Prozent der kontrollierten – meist osteuropäischen – Fahrer Atemalkoholkonzentrationen ab 1,6 bis zu 4,7 ‰ auf. Ihnen wird ein Weiterfahrverbot erteilt. Nach erlangter Nüchternheit dürfen sie ihre Fahrt fortsetzen.

## Problembeschreibung

Derart hohe Promillewerte begründen den Verdacht auf Alkoholmissbrauch, sofern nicht bereits Alkoholabhängigkeit vorliegt. Bestätigt sich dieser Verdacht bei einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, muss vom Verlust der Kraftfahreignung ausgegangen und die Fahrerlaubnis entzogen werden. Angesichts der schweren Unfallfolgen, die bei Lkw-Unfällen zu beklagen sind, ist es unverantwortlich bei Lkw-Fahrern, bei denen in der Fahrerpause derart hohe Alkoholwerte festgestellt werden, noch das Ergebnis einer Eignungsüberprüfung abzuwarten. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sie ihre Weiterfahrt noch in beraushtem Zustand antreten. ■

## Lösung

Es ist eine Rechtsgrundlage zu schaffen, die es der Polizei ermöglicht, den Führerschein eines Lkw-Fahrers, bei dem in der Fahrerpause Atemalkoholkonzentrationen ab 2,0 ‰ festgestellt wurden, präventiv zu beschlagnahmen, und die Fahrerlaubnisbehörde dazu berechtigt, die Fahrerlaubnis unter Anordnung des Sofortvollzugs „vorübergehend“ solange zu entziehen, bis der Verdacht des Alkoholmissbrauchs durch Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ausgeschlossen ist.

### Ergänzende Erläuterungen

Nach § 46 Abs. 1 FeV ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Davon ist insbesondere auszugehen, wenn Erkrankungen nach Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorliegen. Anlage 4, Ziff. 8.1 zur FeV benennt den Alkoholmissbrauch als Regelfall der Ungeeignetheit und definiert diesen wie folgt: „Das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum kann nicht hinreichend sicher getrennt werden.“

Weil bei Lkw-Fahrern, die kurz vor Ende der Fahrerpause hochalkoholisiert sind, nicht davon ausgegangen werden kann, dass diese erst nach erlangter Nüchternheit ihre Weiterfahrt antreten, sind führerscheinrechtliche Sofortmaßnahmen zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer angezeigt.

### Weiterführende Literatur

- Schäfer, D., Die importierte Alkoholgefahr – Problemlösungen im Lichte schwerfälliger Verwaltungspraxis, Die Polizei, Heft 2/2024, S. 73 ff.



© S. Engels\_AdobeStock

## Vorstellung der Fachkommission

Die DPoIG Kommission Verkehr wurde in einer konstituierenden Sitzung am 11.03.2010 in Berlin von vier Polizeibeamten des höheren Dienstes gegründet und berät seither insbesondere den Bundesvorsitzenden sowie die Bundesleitung der DPoIG in verkehrssicherheitsrelevanten Angelegenheiten.

Mittlerweile setzt sich die Kommission aus insgesamt sieben Polizeibeamten sowie einem Juristen aus den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Rheinland-Pfalz zusammen und kann hierdurch auf ein breit gefächertes Erfahrungs- und Expertenwissen zurückgreifen.

Ziel der Kommissionsarbeit ist die stetige Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland und die langfristige Realisierung der „Vision Zero“.

## Mitglieder der DPoIG-Kommission Verkehr



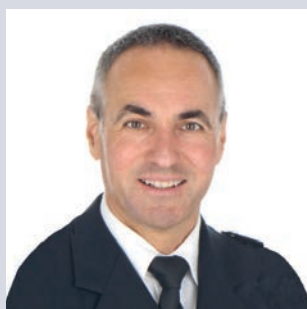
**Stefan Pfeiffer**  
Polizeidirektor;  
Vorsitzender der Fachkommission Verkehrssicherheit



**Marco Schäler**  
Polizeirat; Geschäftsführer  
der Fachkommission  
Verkehrssicherheit



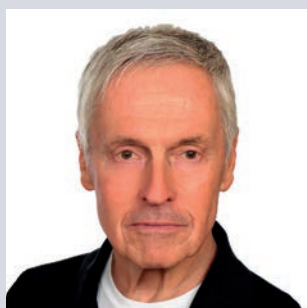
**Wolfgang Blindenbacher**  
Ltd. Polizeidirektor a.D.



**Wolfgang Breust**  
Leitender Polizeidirektor



**Wulf Hoffmann**  
Polizeidirektor a.D.



**Ludwig Laub**  
Polizeidirektor a.D.



**Prof. Dr. jur. Dieter Müller**  
Professor für Verkehrsrecht  
an der Hochschule der  
Sächsischen Polizei



**Marc Podlech**  
Polizeiberrat

DIALOG-DISPLAY

## LOBENSWERT AUFMERKSAM

STEIGERUNG DER AUFMERKSAMKEIT

KINDCHENSHEMA WECKT KÜMMERUNGSVERHALTEN

NACHHALTIGE GESCHWINDIGKEITS-REDUZIERUNG



RTB

[www.rtb-bl.de](http://www.rtb-bl.de) | Tel. +49 5252 9706-0



RTB MOTORRADLÄRM-SCHUTZ

## SPASS AM BIKEN, ABER LEISE

WISSENSCHAFTLICH BEWIESENE

SENKUNG VON GESCHWINDIGKEIT

UND LÄRM DURCH GEZIELTE

ANSPRACHE



MEHR WISSEN ALS ANDERE. BESTELLEN SIE JETZT.

# Videoaufklärung – Bürgerrechte – Sicherheit

## Was Sie davon haben:

Die Broschüre widmet sich dem aktuellen, viel diskutierten und medial sehr präsenten Thema der Videoaufklärung. Die Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB (DPoIG) informiert über neueste technische Entwicklungen und liefert entscheidende Hintergrundinformationen und Argumente zur fachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema.

Sie erhalten rechtliche, allgemeine und technische Informationen – übersichtlich gestaltet und kompakt aufbereitet.

## So bestellen Sie ganz einfach:

Sie können mit untenstehendem Bestellcoupon per Post, Fax, E-Mail oder über unseren Onlineshop bestellen.



24 Seiten

€ 5,00\* je Exemplar

2. Auflage 2018

ISBN 978-3-87999-058-0

\* inkl. MwSt. und Versandkosten

## BESTELLCOUPON

Zuschicken oder faxen

- ☐ Exemplar/e »Videoaufklärung – Bürgerrechte – Sicherheit«  
(€ 5,00 inkl. MwSt und Versandkosten)
- ☐ Verlagsprogramm

Name .....

Anschrift .....

Telefon/E-Mail (freiwillig) .....

**Widerrufsrecht:** Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Frist beginnt mit Absendung dieser Bestellung. Zur Einhaltung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs an: DBB Verlag GmbH, Friedrichstraße 165, 10117 Berlin, Tel.: 030. 7 26 19 17-23, Fax: 030. 7 26 19 17-49, E-Mail: [vertrieb@dbbverlag.de](mailto:vertrieb@dbbverlag.de).

**Werbeeinwilligung:** ☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass mich die DBB Verlag GmbH über eigene Produkte (gedruckte und elektronische Medien) und Dienstleistungen über den Postweg oder per E-Mail informiert. Die von mir gemachten freiwilligen Angaben dürfen zu diesem Zweck gespeichert, verarbeitet und genutzt werden. Der werblichen Verwendung meiner Daten kann ich jederzeit widersprechen, entweder durch Mitteilung per Post an die DBB Verlag GmbH, Friedrichstraße 165, 10117 Berlin, per E-Mail an [vertrieb@dbbverlag.de](mailto:vertrieb@dbbverlag.de), per Fax an 030. 7 26 19 17-49 oder telefonisch unter 030. 7 26 19 17-23. Im Falle des Widerspruchs werden meine Angaben ausschließlich zur Vertragserfüllung und Abwicklung meiner Bestellung genutzt.

Datum/Unterschrift .....

gtb

godesberger taschenbuch-verlag gmbh

Dreizehnmorgenweg 36-53175 Bonn

Unsere Berliner Auslieferung erreichen Sie unter:

Telefon: 0 30 / 7 26 19 17-23

Telefax: 0 30 / 7 26 19 17-49

E-Mail: [vertrieb@dbbverlag.de](mailto:vertrieb@dbbverlag.de)

Internet: [www.dbbverlag.de](http://www.dbbverlag.de)

Onlineshop: [shop.dbbverlag.de](http://shop.dbbverlag.de)



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

**Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)**

Bundesleitung

Friedrichstraße 169

10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40816550

E-Mail: [post@dpolg.de](mailto:post@dpolg.de)

[www.dpolg.de](http://www.dpolg.de)



9 783879 990658

ISBN 978-3-87999-065-8

€ 5,00 inkl. Versand