

# Auf dem richtigen Weg

## Das dritte Berliner IPA-Forum

von Jürgen Klös, Redaktion „ipa Berlin“

Als 1998 das erste Berliner IPA-Forum auf die Versuchsstrecke ging, konnte man nicht wissen, ob es eine Eintagsfliege bleibt. Auf der einen Seite waren die Optimisten, die auf Erfolg setzten, auf der anderen Seite waren die Skeptiker, denen mit viel Überzeugungsgeschick wenigsten ein „Ja“ für den Testlauf abgerungen werden konnte.

Das erste Heft war auf das Jubiläum „150 Jahre Schutzmannschaft Berlin“ abgestellt und kam in der Aufmachung und mit seinen Beiträgen nicht nur im Kreis der IPA-Mitglieder gut an. Den Erfolg brachte jedoch die lebhafte Diskussion von Polizisten aus den neuen und alten Bundesländern, die über Nachwendeprobleme sprachen, selberlebt und aus der Praxis heraus. Ihre Erfahrungen mit alten Seilschaften, mit völlig anderen Polizeistrukturen, mit anderer Ausbildung, neuem Gerät, neuen Gesetzen, einem neuen Selbstverständnis der Polizei, alles das ist heute Geschichte, erlebte Polizeigeschichte. In einer Zeit, wo wir mit Informationen jeder Art überflutet werden, gehen solche Erinnerungen schnell verloren, wenn sie nicht aufgezeichnet und festgehalten werden.

Das zweite Forum war vom Thema her höchst explosiv und das dieses Heft schon vor dem Druck beim Verlag die kritische Aufmerksamkeit eines damaligen GBV-Mitgliedes erregte, zeigte, wie brisant es war. Die Bekämpfung der Kinderpornografie stand zur Diskussion und die Beiträge der Diskussions Teilnehmer waren so angelegt, dass das Heft schnell vergriffen war. Aus dem In- und Ausland war die Nachfrage nach weiteren Exemplaren groß und es hätte den Rahmen des von der Landesgruppe Berlin gesteckten Rahmens gesprengt, wenn alle diese Wünsche hätten befriedigt werden sollen.

Die Diskussionsrunde verlief fast etwas zu ruhig, da die Standpunkte der Teilnehmer nicht sehr weit auseinander lagen. Interessant war sie dennoch, weil Fragen aus dem Zuhörerkreis die Diskussion auflockerten.

Nun steht das dritte Forum an und bei dem bewußt provozierend gewählten Thema: „Sind Radfahrer an allem schuld?“ ist zu Beginn kaum mit einer zu großen Übereinstimmung der Standpunkte zu rechnen. Wenn am Schluss eine gewisse Kompromissbereitschaft und etwas Verständnis für den anderen Verkehrsteilnehmer erreicht wurde, ist schon viel gewonnen.

Wer die Beiträge in diesem Heft aufmerksam liest, wird schnell feststellen, dass der Wille zur gegenseitigen Respektierung fast überall vorhanden ist und man gelegentlich auch bei diesem Thema an die schwächste Gruppe der Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, denkt. Das Gefühl der Sicherheit, das sie früher auf Gehwegen hatten, wird heute dort ebenso wie in Fußgängerzonen von Radfahrern erheblich beeinträchtigt. Vor Autofahrern sind sie, wenn man vom legalen oder illegalen Gehwegparken absieht, hier verhältnismäßig sicher, nicht aber vor Radfahrern. sicher. Gerade weil Fußgänger den Gehweg und die Fußgängerzonen als ihre ureigene Domäne betrachten, die Auslagen in den Schaufenstern ansehen oder sich unterhalten wolle und oft erst an der nächsten Kreuzung wieder auf den Verkehr achten, werden sie häufig von schnellen Radfahrern auf dem Gehweg völlig überrascht.

Ähnlich ist es auch dort, wo Radwege an Bushaltestellen zwischen Gehweg und Fahrbahn liegen. Sofern hier die Führung des Radweges nicht verändert werden kann, wäre eine Lösung anzudenken, die dem Radfahrer das Weiterfahren so lange verbietet, wie sich ein Bus im Haltestellenbereich befindet. Wir hoffen also auf eine lebhafte und interessante Diskussion und damit auch auf einem Erfolg des dritten IPA-Forums.

Nun stellt sich die Frage: Wie geht es mit dem IPA-Forum weiter? Zusätzlich zu den bisher gewählten Bereichen

- Polizeigeschichte
- Kriminalitätsbekämpfung und
- Verkehr

könnten uns künftig auch Themen wie

- die internationale polizeiliche Zusammenarbeit
- Polizei und Presse

- Polizei und private Sicherheitsdienste
- Polizei und ausländische Mitbürger
- Ist Berufszufriedenheit unmodern?

beschäftigen. Auch eine auf ein reines IPA-Thema bezogene Diskussionsrunde, wie zum Beispiel:

- UNO, Europarat und IPA
- Nachwuchsprobleme der IPA
- Wozu IPA-Kongresse?

unter Einbeziehung von Diskussionsteilnehmern aus dem Geschäftsführenden Bundesvorstand oder dem PEB, dem internationalen Vorstand, wäre denkbar.

Natürlich ist das Forum eine Veranstaltung der IPA-Landesgruppe Berlin, doch das sollte uns nicht hindern, auch Probleme aufzugreifen, die über den Rahmen unserer Stadt oder unserer Landesgruppe hinaus von Bedeutung sind. Eine Diskussion mit Kollegen aus Rußland über Autodiebstähle und Kraftfahrzeugverschiebungen oder mit Polizisten aus den baltischen Staaten und Polen über die Situation an den Grenzen ist nicht abwegig, schließlich ist die nächste Grenze nicht sehr weit von uns entfernt.

Berlin ist auch von den hier vertretenen Polizeibehörden gesehen ein interessantes Pflaster und Diskussionsteilnehmer vom Bundeskriminalamt, vom Bundesgrenzschutz oder von der Polizei des Deutschen Bundestages wären sicher eine Bereicherung für eine manche Diskussionsrunde.

Wer die Themenauswahl aufmerksam gelesen hat, dem wird kaum entgangen sein, dass es zum Seminarangebot unseres Informations- und Bildungszentrums Schloß Gimborn Parallelen gibt. Das ist kein Zufall, ist es dem IBZ in den vergangenen Jahren doch ausgezeichnet gelungen, Themen aufzugreifen, die nicht nur bei IPA-Freunden ein großes Interesse finden. Nicht jeder kann oder will eine Seminarwoche in Gimborn verbringen und das ist eigentlich bedauerlich, denn Seminare im IBZ sind kein „Schulbanksitzen“, sondern bieten eine Woche Diskussion mit IPA-Mitgliedern aus vielen Ländern und mit hochqualifizierten Referenten, die eine recht umfassende Behandlung eines Themas garantieren. Das will das IPA-Forum nicht ersetzen und mit der Atmosphäre Gimborns kann es sowieso nicht mithalten – aber vielleicht mit den Diskussionen den Appetit auf mehr wecken. Es wäre sicher gut, wenn mancher Zuhörer des Forums Lust bekommt, mehr zu den gehörten Meinungen zu erfahren oder ein Teilnehmer der Diskussionsrunde sein Wissen auch dem IBZ anbietet. Nicht Konkurrenz, sondern Zusammenarbeit ist in der IPA das Ziel.

Einen wesentlichen Unterschied allerdings gibt es zwischen dem IPA-Forum und dem IBZ Schloss Gimborn: Während die Hefte des Forums auch denen, die nicht an der Diskussionsrunde teilnehmen, die Probleme aufzeigen und unterschiedliche Standpunkte darlegen, ist es bisher nicht möglich gewesen, einem breiteren Kreis die Seminarergebnisse und die vielen ausgezeichneten Referate von Gimborn zugänglich zu machen. Das IBZ muss mit einer sehr dünnen Personaldecke auskommen und die Zusammenstellung solcher Publikationen ist nicht zuletzt auch eine Kostenfrage. Schade – aber vielleicht findet sich da eine Lösung.

Unser diesjähriges IPA-Forum findet im Unfallkrankenhaus Berlin in Marzahn statt, zugegeben nicht gerade in der Stadtmitte. Warum gehen wir in einen Außenbezirk und warum ausgerechnet in ein Krankenhaus? Polizei und Krankenhäuser haben im dienstlichen Alltag durchaus Berührungspunkte und das nicht nur nach Verkehrsunfällen – aber eine gemeinsame Diskussionsrunde? Die Erklärung ist einfach: das Unfallkrankenhaus Berlin, das an anderer Stelle des Heftes ausführlich dargestellt wird, ist ein junges Krankenhaus in unserer Stadt, das sich gerade im Hinblick auf Unfallopfer stark engagiert. Das „Unfallforschungsprojekt Mecklenburg-Vorpommern“, das das Unfallkrankenhaus gemeinsam mit der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald in Angriff genommen hat, zeigt, dass man mehr als nur Schäden reparieren, dass man vielmehr durch die Ergebnisse von Unfallursachenforschung auch Schäden verhüten will. Als die Leitung des Krankenhauses von unserem Forum hörte und an uns herantrat, um sich daran zu beteiligen, waren wir zunächst skeptisch. Ein Besuch in Marzahn beseitigte schnell unsere Zweifel, denn dieses Krankenhaus unterscheidet sich nicht allein durch die moderne Ausstattung von anderen.

Wer zur Podiumsdiskussion nach Marzahn kommt – und wir hoffen, dass es nicht nur viele IPA-Freunde sondern auch andere interessierte Zuhörer sind, kann sich selbst davon überzeugen.

Kooperation auch beim nächsten IPA-Forum? Warum nicht, wenn sich ein interessierter, kompetenter und seriöser Partner findet. Nicht immer werden wir das Glück haben, dass sich ein Interessent selbst anbietet, doch mit zunehmendem

Bekanntheitsgrad des Berliner IPA-Forums ist wird es nicht nur leichter, kompetente Teilnehmer zu finden, auch der Kreis interessierter Partner wird größer.

Gerade durch die Vielfalt der Themen wird das Berliner IPA-Forum von Jahr zu Jahr neue Interessenten finden. Berührungspunkte darf es nicht geben – wer eine solche Runde bereichert, sollte willkommen sein, auch wenn uns seine Argumente nicht schmecken.

In einer Zeit, wo Talkshows die Fernsehkanäle beherrschen, kann ein jährlich stattfindendes IPA-Forum nur durch interessante Themen und fundierte Diskussionsbeiträge einen bescheidenen Platz behaupten. Dass wir einen solchen Platz im dritten Forum-Jahr gefunden haben, zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind und das Berliner IPA-Forum eine Zukunft hat.

Nach dem diesjährigen dritten Forum werden wir über das vierte beraten, über Thema, Teilnehmer, Termin und Ort und diesmal vielleicht auch gleich über einen Partner. Anregungen unserer Mitglieder nehmen wir gern entgegen und vielleicht findet sich ja auch ein jüngerer Diskussionsleiter – ein paar Jahre möchte ich gern als Zuhörer dabei sein.

# Sind Radfahrer an allem schuld?

von Polizeidirektor Wolfgang Klang

Landesschutzpolizeiamt Berlin, Stabsbereich Verkehr

Der Leser wird ahnen, dass der Autor spätestens im Ergebnis seiner Ausführungen diese provokante Fragestellung verneinen muss, will er sich nicht dem Vorwurf der Verallgemeinerung aussetzen. Objektivität und Fairness gebieten, die Radfahrer und deren Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern nicht nur unter dem Gesichtspunkt der jeweiligen Handlungsverantwortung, sondern auch unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu betrachten.

Verunglückte bei Radfahrerunfällen in Berlin

Jahr	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Getötete
1997	4.018	554	18
1998	3.583	544	18
1999	4.128	614	13
+/- 98/99	+ 15,21%	+ 12,86%	- 27,0%

**1999**

Dennoch darf von dem in dieser Stadt strategisch für Verkehrssicherheit mitverantwortlichen Fachbeamten der Polizei zu recht erwartet werden, hier einen eher kritischen Beitrag zu leisten, denn die gezielte Autorenauswahl der Redaktion soll wohl bewusst eine anregende Polarisierung schaffen, um sowohl dem Leser eine eigene Meinung zu ermöglichen, als auch den bei der Podiumsdiskussion im Herbst 2000 stattfindenden Beteiligten die Möglichkeit einer Annäherung zu geben.

## Zunehmendes Fahrradfahren als Chance und Problem

Endlich steigen in unserer sich verkehrlich verdichtenden Stadt immer mehr Verkehrsteilnehmer auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad um, sei es aus Kostengründen, um den zunehmenden Staus zu entgehen, zuliebe des eigenen vernachlässigten Bewegungsapparates, wegen der Nähe zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, aus ökologischen oder sonstigen Gründen.

Dieser Trend wird von Bundes- und Landesregierung gefördert, denn durch einen häufigeren Verzicht auf das Auto können zum Beispiel vorhandene Verkehrswege ohne weiteren Straßenausbau störungsfreier befahren, der öffentliche Personennahverkehr beschleunigt und verbilligt und internationale Verpflichtungen zur Senkung der Schadstoffimmissionen schneller erreicht werden.

Behördliche Fördermaßnahmen konzentrieren sich prozesshaft auf den Ausbau des Radwegenetzes mit Radfahrwegen, Radfahr- und Mehrzweckstreifen sowie die Anlage von Fahrradstraßen. Seit geraumer Zeit gibt es jetzt Ausnahmen vom Richtungsgebot in bestimmten Einbahnstraßen, die Einschränkung der Radwegbenutzungspflicht, spezielle Radfahrerwegweisungen, schnelleres Grün an Radfahrerampeln, und sogar gestiegene steuerliche Vergünstigungen bei den Werbungskosten.

Die Berliner Polizei beteiligt sich mit ihrer Straßenverkehrsbehörde und den Experten der Schutzpolizei an der Umsetzung des vom Senat beschlossenen Fahrradroutroutenkonzeptes, beobachtet anhand der Erkenntnisse ihrer Unfalldatenerhebung und der Verkehrsbeobachtungen vor Ort die Gefährdungslage und wirkt durch gezielte Präventionsarbeit - sowie vor allem durch ihre nicht immer geschätzte Verkehrsüberwachung - auf das Verhalten der Betroffenen ein.

Als Ansprechpartner der Bevölkerung bearbeitet die Polizei nahezu alle schriftlichen Beschwerden und sämtliche Fremd- und Eigenanzeigen über Radfahrer. Zusammen mit ihrem Verkehrslagebild Radfahrer verfügt sie somit über ein repräsentatives Gefährdungs- und Stimmungslagebild.

Objektive und subjektive Gefahrenlage

Verkehrsunfälle spiegeln existente Gefahren am objektivsten wieder. Im vergangenen Jahr - 1999 - wurden 6.646 Unfälle mit Radfahrern registriert. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr mit insgesamt 6.006 Unfällen eine Zunahme von ca. 10,65 %.

Von den Radfahrerunfällen 1999 sind 3.730 an Kreuzungen und Einmündungen sowie 2.916 im Straßenverlauf verursacht worden. Dieses Ergebnis verdeutlicht, dass die Gefahr eines Unfalles mit Radfahrerbeteiligung keineswegs fast ausschließlich an Stellen besteht, an denen es zu einem Abbiege- oder Vorfahrtskonflikt kommt, wenngleich die Unfallschwere dort am größten ist.

In 3.211 Fällen des Vorjahres haben Radfahrer den Unfall allein verursacht und in 901 Fällen mitverursacht. Ohne eigene Verursachung sind Radfahrer in 1.534 Fällen verwickelt gewesen. Sie haben Unfälle insgesamt zu 61% durch eigene Fehlverhaltensweisen zu verantworten gehabt.

An Radfahrerunfällen des Vorjahres waren in Berlin, wie aus nachstehender Übersicht zu erkennen, hauptsächlich Pkw beteiligt (82,69%), Fußgänger mit 7,52% und Lkw mit 6,57% folgen mit weitem Abstand.

Hauptunfallursachen durch Radfahrer waren in den Jahren 1998 und 1999 in Berlin:

Unfallursache	1998	1999
Benutzung der falschen Fahrbahn	1.276	1.497
Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr	665	760
Ungenügender Sicherheitsabstand	534	579
Nicht angepasste Geschwindigkeit	383	408
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	229	249
Alkohol	211	215
Nichtgewähren der Vorfahrt	162	179
Fehler beim Abbiegen	159	153
Technische Mängel	62	67
Fahren ohne Beleuchtung	42	36

Die Kenntnis der Unfallzahlen allein erzeugt bei den meisten Verkehrsteilnehmern und gesellschaftspolitischen Entscheidungsträgern leider nicht die notwendige Betroffenheit und Reaktion. Dies vermag offenbar durch Interessenverbände eher zum Ziel führen. Gemeinsam artikulierte Ängste und Forderungen haben jedenfalls größere Aussicht auf Erfolg, wie angepasste verkehrspolitische Leitlinien beweisen. Der einzelne Bürger beschwert sich meist direkt bei der Polizei, die immerhin auf den Einzelfall bezogen reagiert, ohne aber nachhaltig helfen zu können. Die zentrale Beschwerdestatistik gibt einiges her, was die subjektive Gefahrenlage betrifft.

**Beteiligung an Radfahrerunfällen in Berlin 1999:**

Andere Beteiligte	Häufigkeit	Anteil
Pkw	4.957	82,69 %
Fußgänger	451	7,52 %
Lkw	394	6,57 %
Kräder	90	1,50 %
Busse	59	0,98 %
Mopeds	25	0,41 %
Straßenbahnen	18	0,30 %

**Auszug aus der polizeilichen Beschwerdebearbeitung**

**Vorwürfe von Kraftfahrern gegen Radfahrer:**

- Missachten der Radwegbenutzungspflicht
- Missachten des Rotlichts an Ampeln („...egoistische Ignoranz der Schutzvorschriften...“)
- Nichtanzeigen der Fahrtrichtungsänderung („...zu faul, den Arm zu heben....!“)
- Hineinfahren in den fließenden Verkehr, ohne auf den Autoverkehr zu achten („...scheinbar lebensmüde...“)
- Behinderndes Nebeneinanderfahren („...rücksichtslos und egoistisch...“)
- Fahren ohne Licht („...erst im letzten Moment gesehen...“)
- Befahren der Fußgängerfurten an Ampeln („...damit konnte ich nicht rechnen...“)
- Befahren von Radwegen in falscher Richtung („...ich war völlig verwirrt...“)
- Fahren auf der Fahrbahn, obwohl ein (nicht zur Benutzung vorgeschriebener) Radweg vorhanden ist (hier fehlt es den Kraftfahrern an Kenntnis der geänderten Verkehrsvorschriften für den Radfahrerverkehr)

**Radfahrerunfälle 1999 in Berlin nach Alter und ausgewählten Beteiligten:**

Altersgruppe	Radfahrer	Fußgänger
Kinder (bis 14 Jahre)	826	92
Jugendliche (15-17 Jahre)	334	21
Heranwachsende (18-20 Jahre)	276	10
Senioren (ab 65 Jahre)	184	54

- Unbeleuchtetes Warten zum Abbiegen auf der Kreuzungsmitte bei Dämmerung oder Dunkelheit (hier wäre ein Zulassen von Batterielampen notwendig)

#### **Vorwürfe von Fußgängern gegen Radfahrer:**

- Befahren der Gehwege („...nicht mal hier kann ich mich sicher fühlen...“)
- Schnelles Vorbeifahren von hinten an Fußgängern auf Gehwegen („Ich habe mich so erschrocken, dass ich Aggressivität in mir spürte...“)
- Aggressives Wegklingeln von Fußgängern auf dem Gehweg („...fühlte ich mich genötigt...“)
- Befahren von Fußgängerzonen („...da packt mich manchmal schon die Wut...“)
- Rücksichtslosigkeit auf Radwegen im Haltestellenbereich („...Radfahrrowdys zwingen zum Hechtsprung...“)

#### **Vorwürfe von Radfahrern gegen Autofahrer:**

- Zu dichtes Fahren / Heranfahen an den Fahrbahnrand in Stauräumen
- Hupen, obwohl der vorhandene Radweg nicht benutzt werden muss
- Rechtsabbiegen, ohne rechtzeitig und wiederholt auf Radfahrer zu achten
- Parken auf Radwegen und Radfahrstreifen
- "Zuparken" von Radwegauffahrten
- Öffnen der Beifahrertür, ohne auf den Radfahrerverkehr auf dem Radweg zu achten
- Öffnen der Fahrertür ohne Beachtung der Sorgfaltspflichten
- Nichteinhalten des seitlichen Abstandes zum Radfahrerverkehr

#### **Äußerungen von Sicherheitsexperten gegen Radfahrer:**

- Befahren von Fußgängerfurten
- Fehlender Fahrradhelm (nicht vorgeschrieben)
- Fehlende oder nicht funktionierende Beleuchtungseinrichtungen
- Fehlende Klingel
- Fehlende (gesetzlich nicht vorgeschriebene) Haftpflichtversicherung
- Befahren von Gehwegen durch Personen über 10 Jahre
- Befahren entgegen der Fahrtrichtung
- Unfallflucht nach Verkehrsunfällen mit Fußgängern
- Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes zum vorausfahrenden Kfz
- Nichteinhalten des seitlichen Sicherheitsabstandes von 1 m neben parkenden Kfz
- Fahren unter Alkoholeinfluss
- Falsches Einfahren in den fließenden Verkehr
- Missachten der Vorfahrt anderer
- Fehlender Blickkontakt zu abbiegewilligen Autofahrern (gesetzlich nicht vorgesehen)
- Gefährliches Abbiegen nach links auf der Fahrbahnmitte

#### **Äußerungen von Radfahrern gegen Behörden:**

- Fehlende bzw. unzureichende Radwegmarkierungen an Kreuzungen und Einmündungen
- Fehlende Haltverbote in Stauräumen von Straßen mit Radwegen
- Unzureichende Radstreifen auf Fahrbahnen
- Unzureichende Fahrradstraßen (in Berlin ist erst eine Fahrradstraße realisiert)
- Schlechter baulicher Zustand von Radwegen

- Fehlende gesetzliche Verpflichtung, Fahrräder nur mit vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen verkaufen zu dürfen
- Unzureichende Sonderschaltungen für Radfahrer an Ampeln

### **Wechselwirkungen**

Einflussnahmen der Radfahrer, vor allem ihrer Vereine und Verbände auf die Politik sind demokratisch legitim. Die Interessenvertreter sind sich dabei der positiven Grundhaltung aller Parteien für das Fahrrad bewusst. Sie stellen Forderungen auf, organisieren Solidarität und öffentlichkeitswirksame Aktionen, um für mehr Rechte im Verkehr und für ein dichteres Radwegenetz den notwendigen gesellschaftlichen Druck aufzubauen. Unter anderem über Clubzeitschriften, Internethomepages, Vereins- und Kontaktbüros, einen vom Senat berufenen Fahrradbeauftragten (der zugleich Landesvorsitzender des ADFC Berlin ist) werden völlig legal die Voraussetzungen geschaffen, um als Minderheit unter den Verkehrsteilnehmern die Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr mehr und mehr zu beschneiden.

Konfrontationen entstehen, wenn nicht wenige Berliner das verfassungsrechtlich geschützte Versammlungsrecht missbraucht sehen, indem unter Ausnutzung des Spaßfaktors mehrere zehntausend Radfahrer Teilstrecken der Stadtautobahn und des Hauptverkehrsstraßennetzes demonstrativ blockieren dürfen, weil sie sich auf die Forderung nach besserer Berücksichtigung des Radfahrverkehrs in dieser Stadt berufen und dabei bewusst eine Mehrheit in den Stau treiben. Inzwischen nehmen selbst Landesvertreter an entsprechenden Veranstaltungen teil und sprechen sich für die Etablierung eines autofreien Sonntags aus.

Feindbilder werden aufgebaut, wenn der durch steigende Steuern, Kraftstoffkosten, Versicherungsprämien, Bußgelder, sowie durch Straßenrückbau, Fahrstreifenreduzierungen, schlechten Straßenzustand, unzureichende Parkplätze und längeres Ampelrot leidgeplagte Autofahrer den Radfahrer zunehmend als seinen senatsbehördlich hoffierten Straßennutzungskonkurrenten identifiziert. In der Vermengung dieses Ärgers mit dem täglich beobachteten Fehlverhalten von Radfahrern entsteht ein verkehrsfeindliches Klima, das negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zeigt.

Befriedend wirkt die Polizei, deren Hauptaufgabe im Konfliktfeld des Radfahrerverkehrs Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind. Von der eingangs beschriebenen Mitwirkung an verbesserten baulichen und verkehrlichen Lösungen einmal abgesehen, ist dies bei der Schutzpolizei konkret die Unfallgeneralprävention mit ihren Elementen Aufklärung und Sanktionierung. Bereits von ihrem Selbstverständnis her ist die Polizei verpflichtet, sich um die Risikogruppe der Radfahrer besonders zu kümmern, denn die Unfallbilanzen weisen seit Jahrzehnten bei den Verletzten und Getöteten eine hohe Radfahrerbeteiligung nach.

### **Schutz der Radfahrer durch die Gesetzgebung**

Die Unfallfolgen sind unzweifelhaft auf den allgemeinen Umstand zurückzuführen, dass Radfahrer keine Knautschzonen haben und bereits bei vergleichsweise geringen Unfällen schwere Verletzungen davontragen können. Von der Einführung der Helmpflicht versprechen sich alle Verkehrsexperten einen deutlichen Rückgang der Unfallschwere. Die Polizei muss schon jetzt darauf hinweisen, dass diese Vorschrift ohne Bußgeldandrohung erfahrungsgemäß wenig Wert hätte.

## Per Anzeige polizeilich geahndete Verstöße (ausgenommen Verwarnungen mit Verwarnungsgeld vor Ort)

	1997	1998	1999
Linken Radweg in Gegenrichtung benutzt, obwohl dafür nicht freigegeben	328	301	316
Rotlicht an Ampel nicht beachtet	1998	2467	2077
Benutzung von Fußgängerzonen	35	123	102
Fahren ohne vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen bei Dämmerung/Dunkelheit	191	241	234

Beim „Unfallgegner Lkw“ wurde durch europaweite Ausrüstungsvorschriften das Unfall- und Unfallschwererisiko für Radfahrer verringert: Der zusätzliche Rückspiegel hat sich bewährt, müsste aber auch für Lkw mit geringerem zulässigen Gesamtgewicht vorgeschrieben werden. Der seit Jahren für schwere Lkw vorgeschriebene seitliche Unterfahrschutz hat sich nur dort bewährt, wo, wie bei den vorbildlichen BSR-Fahrzeugen, ein Vollschutz montiert wurde. Erfolgreich konnte sich in Brüssel die Schwerlastlobby leider mit ihrer Sparlösung durchsetzen, die in Abhängigkeit vom Fahrzeug auch einfache Querstangen zulässt, die weder unterschiedliche Fahrradgrößen berücksichtigen, noch verhindern können, dass über bereits umgestürzte Fahrräder gefahren werden kann.

Aus polizeilicher Sicht ist auch eine gesetzliche Vorschrift zur verkehrstauglichen Ausrüstung von Mountainbikes überfällig.

### Radfahrer und Polizei

Es scheint eine Mehrheit zu geben, die von einer sehr kritischen Haltung der Polizei gegenüber den Radfahrern ausgeht. Dabei wird wohl geglaubt, dass sich die Beamten in Radfahrer nur Verkehrssünder sehen. Dem ist nicht so, denn abgesehen von der eigenen Freude vieler Polizisten am Radfahren und der damit verbundenen persönlichen Kenntnis über besondere Gefahren und Schwierigkeiten, sind Radfahrer polizeilich als Unfallrisikogruppe eingestuft, der vielfältigste Aktivitäten zum Überleben gewidmet werden.

Polizeiliche Unfallprävention im Zusammenhang mit dem Radfahrerverkehr verteilt sich insgesamt auf straßenverkehrsbehördliche Aktivitäten, gezielte Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheitsberatung in Schulen, das verkehrsaufklärerische Gespräch mit dem Betroffenen nach Feststellung einer konkreten Vorschriftsverletzung und natürlich auch auf die Ahndung des Verstoßes als unbeliebte, aber nachhaltige Methode.

Auf Informationsständen anlässlich von Verkehrssicherheitstagen und Tagen der offenen Tür zeigten sich erwachsene Radfahrer an der polizeilichen Aufklärungsarbeit zur Vermeidung von Radfahrerunfällen bisher wenig interessiert. Dies wird polizeilich auch auf die einseitige Beeinflussung der Radfahrerklientel durch ihre Funktionäre zurückgeführt. So wird z.B. auf der Homepage des ADFC Berlin unter den „10 Geboten des sicheren Radfahrens“ u.a. empfohlen, möglichst nicht auf Radwegen zu fahren, auf der Fahrbahn durch einen kleinen Schlenker nach links Nachfolgenden vom Überholen abzuraten oder in der Mitte der Fahrspur zu fahren bzw. diese gegebenenfalls einfach dicht zu machen.

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung zum Schutz der Radfahrer richtet sich gegen Verkehrsteilnehmer, die Radfahrer gefährden oder behindern, aber auch gegen Radfahrer selbst. Da an Ort und Stelle geahndete Verstöße gegen Radfahrer nicht generell statistisch erfaßt werden, muss auf die Statistik der schriftlichen Anzeigen zurückgegriffen werden, die erfahrungsgemäß etwa nur 10-20 % der Ahndungen gegen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer entsprechen.

Eine gute Wirksamkeit kann polizeiliche Verkehrsüberwachung nur entfalten, wenn der Überwachungsdruck spürbar ist. Im Jahr 1999 wurden allein bei Verkehrssonderkontrollen 13.250 Fahrradfahrer überprüft. Statistisch wurden allein bei diesen Sonderkontrollen etwa bei jedem zweiten Ausrüstungs- oder Verhaltensmängel festgestellt.

Zufrieden ist die Berliner Polizei, mit ihren 74 Verkehrssicherheitsberatern jedem Berliner Schulkind durch Unterricht die Teilnahme an der Radfahrprüfung zu ermöglichen. Auch durch die bei der Feststellung und Ahndung von Verstößen stattfindende gezielte Information über die verursachte Gefahrenlage sowie die Verwarnung mit Verwarnungsgeld zeigen Wirkung, denn jede Mark tut weh.

Weitere Verbesserungen für Radfahrer

Eine besondere Gefahrenlage ergibt sich für Radfahrer beim Abbiegen. Die meisten schwer und tödlich verunglückten Radfahrer wurden von rechtsabbiegenden Kfz, oft von Lkw, erfasst. In diesen Fällen kommt es fast immer zu schwerwiegenden Schädelverletzungen und Knochenbrüchen.



Rechtlich liegt die Unfallursache regelmäßig beim Abbiegenden, der bei der Unfallaufnahme angibt, den Radfahrer nicht oder nicht rechtzeitig gesehen zu haben. Diese Unfälle ereignen sich zumeist in Hauptstraßen, deren Kreuzungen ampelberegelt sind. Die sinnvolle Forderung, mindestens 10 Meter vor der Kreuzung durch ein absolutes Haltverbot und durch Vermeidung von "Straßenmöbeln" (Verteilerkästen usw.) Sichtfreiheit für Abbieger zu schaffen, konnte in der Vergangenheit nicht durchgesetzt werden. Weiterhin war es technisch nicht möglich, an allen Ampeln gesonderte Radfahrersignale anzubringen und ihnen früh genug Grünvorlauf zu geben. Es ist inzwischen auch ein finanzielles Problem geworden.

Abhilfe ist hier zunächst nur durch ein verbessertes Problembewusstsein möglich, das einerseits die innere Einstellung des Radfahrers umfasst, sich nicht naiv oder sogar aggressiv auf den eigenen Vorrang zu verlassen, sondern sich per Blickkontakt davon zu überzeugen, ob er gesehen wird. Des Weiteren, sich zum Tragen eines Fahrradhelmes zu entschließen, auch wenn es noch nicht gesetzlich vorgeschrieben ist.

Andererseits muss der Abbiegende zu mehr Sorgfalt beim Blick nach hinten veranlasst werden. Hierzu sollte die Vorschrift des § 9 StVO verschärft werden, aber auch eine Initiative erfolgen, die Vorschriften für Lkw hinsichtlich der Ausrüstung mit erweiterten Spiegeln und Unterfahrschutz zu verbessern. Hinsichtlich der Führung von Radwegen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sollten die Bezirke durch einen entsprechenden Erlass des Senats zu erforderlichen Markierungen und zur Wartung veranlasst werden.

Die Möglichkeit, sich als Radfahrer bei mehreren Fahrstreifen als Linksabbieger auf dem Linksabbiegerstreifen rechts einzuordnen, sollte zugunsten einer verpflichtenden Lösung, im großen Bogen abzubiegen, nicht mehr zugelassen werden.

#### Zusammenfassung und Antwort

Vorsatz und Fahrlässigkeit bzw. Vorwerfbarkeit als gesetzliche Formen der Schuld lassen sich im Zusammenhang mit Rechtsverstößen und den ihnen oft folgenden Unfällen nicht nur, aber eben auch bei Radfahrern täglich feststellen. Die Unfallverursacherquote von 61% (incl. Mitverursacher) bei Radfahrern ist gerade bei dieser Unfallrisikogruppe besonders groß. Relativiert wird dies jedoch, wenn der hohe Anteil der durch Kinder verursachten Radfahrerunfälle herausgerechnet wird, da diese Altersgruppe nicht rechtlich schuldfähig ist. Dem Schutz Rad fahrender Kinder vor Kraftfahrzeugen ist durch die Freigabe des Gehweges bis zum 10. Lebensjahr Rechnung getragen worden. Dessen zusätzliche Nutzung durch erwachsene Radfahrer darf, insbesondere zum Schutz älterer Fußgänger, jedoch nicht geduldet werden.

Durch gerade in letzter Zeit erfolgte Rechtsänderungen ist viel Unwissenheit und Unsicherheit bei den übrigen Verkehrsteilnehmern entstanden. Es führt zu Konflikten und Gefährdungen, wenn auf ihre Rechte pochende Radfahrer auf unwissende andere Verkehrsteilnehmer stoßen.

Durch eine den Radfahrverkehr schrittweise begünstigende Verkehrspolitik ist eine Konkurrenzsituation zwischen dem motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr entstanden, die eine gegenseitige Rücksichtnahme erschwert.

Verantwortung tragen alle Verkehrsteilnehmer. Hielte sich jeder an die Verkehrsregeln der StVO, was deren Kenntnis und persönliche Selbstdisziplin voraussetzt, gäbe es keine Gefährdungen, Behinderungen, Belästigungen und Unfälle.

Der Mensch ist nicht fehlerfrei, aber die vorhandenen Möglichkeiten, Fehler zu reduzieren, müssen angesichts der Unfallsituation intensiver eingesetzt werden. Verstärkte Aufklärung und Verkehrsüberwachung der Behörden und Selbstkritik aller Beteiligten sind nötiger denn je. Wie heißt es doch in Johannes 8, Vers 7 (NT): „Wer unter euch ohne Schuld ist, der werfe den ersten Stein auf sie!“

# Radfahrer sind der Alptraum jedes Autofahrers – oder?

von Polizeidirektor Hans Steffen, Polizeidirektion 7

## Eine Betrachtung von Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung

### Vorbemerkungen

Ein parkender Autofahrer hatte unversehens in einer kleinen Hellersdorfer Straße die Autotür geöffnet und eine Radfahrerinnen übersehen. Die stürzte über diese Tür, lag daraufhin vier Wochen im Koma und verstarb anschließend.

„Ein Alptraum für jeden Autofahrer“, befand daraufhin im vergangenen Monat der Autor eines Artikels in einer Berliner Boulevardzeitung. Zynischer geht es kaum. Was bitte ist mit der Radfahrerinnen? Wie mögen sich die Angehörigen des Unfallopfers gefühlt haben?

Wer sich einmal mit dem Fahrrad durch die Stadt gewagt hat, weiß: es kann einen jederzeit völlig unvorbereitet treffen. Da öffnen sich nicht nur plötzlich Autotüren. Da wird rechts abgebogen, ohne rückwärts über die Schulter zu sehen. Autos rasen aus Einfahrten und zwingen Radfahrer zur Vollbremsung. Vor allem heranwachsende Autofahrer fahren ohnehin einen „sportlichen“ Stil; wenn sie dann noch zu mehreren sind und meinen sich gegenseitig etwas beweisen zu müssen... - diese Fahrer sind der Alptraum jedes Radfahrers.

Man sieht, etwa 175 Jahre nachdem Freiherr Karl von Drais mit dem ersten lenkbaren Laufrad die Geschichte des Fahrrades einleitete, ist das Fahrrad aktueller, aber aus verkehrspolizeilicher Sicht auch problematischer denn je. Fahrrad fahren macht Spaß, es ist gesund, umweltfreundlich und platzsparend - manchmal aber auch sehr gefährlich!

Die folgenden Beispiele aus den Monaten April bis Juni 2000 (Beginn der Fahrradsaison) belegen nachhaltig, dass der Fahrradverkehr sicherer und Gefährdungspotentiale abgebaut werden müssen:

02.04., 22.10 Uhr, ... in Höhe der Hausnummer 45 hielt Ralf B. an, um in eine Parklücke auf der gegenüberliegenden Straßenseite einzuparken. Als er mit dem Einparkvorgang begann, übersah er den Radfahrer Oliver S., welcher ebenfalls die Oderberger Straße in Richtung Kastanienallee unter Alkoholeinfluss befuhr. Es kam zum Zusammenstoß, bei dem sich Herr S. eine Kopf- sowie eine Schulterverletzung zuzog.

04.04., 08.50 Uhr, stellte Regine S. ihren Pkw ordnungsgemäß am rechten Fahrbahnrand ab. Beim Öffnen der Fahrzeugaufhebevorrichtung und beim Aussteigen missachtete sie die sich von hinten nähernde Radfahrerinnen Bärbel H.. Es kam zum Zusammenstoß. Frau H., sowie das im Kindersitz sitzende Kind H. stürzten zu Boden und verletzten sich. Frau H. verblieb zur stationären Behandlung im Krankenhaus.

19.04., 16.05 Uhr, ... Grundstücksein- und -ausfahrt des Parkplatzes der Otto-Reichelt AG, übersah Klaus G. als Führer seines Pkw B-XX beim Einfahren in den Fliessverkehr die von ihm aus von rechts den Gehweg befahrende Radfahrerinnen Iona M.. Es kam zum Zusammenstoß. Frau M. brach sich dabei das linke Schienbein und wurde durch die Feuerwehr dem Unfallkrankenhaus Berlin zugeführt.

04.05., 16.00 Uhr, befuhr der Radfahrer Boris H. den Radweg der Poelchaustraße auf der rechten Fahrbahnseite in südwestlicher Richtung. Der Schüler P. befuhr mit seinen Inlineskatern denselben Radweg in nordöstlicher Richtung. In Höhe der Nüßlerstraße wollten beide einander ausweichen, was ihnen jedoch nicht gelang. In Folge des Zusammenstoßes stürzten beide Personen und wurden verletzt durch die Feuerwehr dem Krankenhaus Weißensee zugeführt. Der Radfahrer Herr H. zog sich eine Fraktur am linken Ellenbogen zu.

05.05., 17.05 Uhr, befuhr Bernd R. mit seinem Fahrrad die Oberfeldstraße in südlicher Richtung. Durch einen technischen Defekt an seinem Fahrrad kam er zu Fall und verletzte sich schwer.

07.05., 08.15 Uhr, befuhr der Radfahrer Thomas B. den Gehweg der Florastraße in nordwestlicher Richtung, als ihm in Höhe der Hausnummer 23 der unangeleinte Hund (Labrador) des Mike L. ins Fahrrad lief. Herr B. stürzte und brach sich dabei den rechten Ellenbogen.

16.05., 17.30 Uhr, befuhr der Lkw-Fahrer Lars B. mit seinem Lkw B-XX die Pestalozzistraße in Richtung Hönower Straße. Beim Einfahren in den Einmündungsbereich stieß er mit der Radfahlerin Anna R. zusammen, die auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung fuhr. Durch den Zusammenstoß stürzte Frau R., wurde am Kopf verletzt und durch den Notarztwagen in das Unfallkrankenhaus gebracht.

08.06., 18.30 Uhr, ... fuhr die 42-jährige Natascha R. mit ihrem Fahrrad auf dem Fahrradweg und übersah den 13-jährigen Schüler Max Sch., der aus dem Bus der Linie 190 stieg und den Fahrradweg überquerte. Es kam zum Zusammenstoß, wobei Sch. einen Unterschenkelbruch erlitt.

19.06., 20.57 Uhr, kam es in 13053 Berlin-Hohenschönhausen zu einem Verkehrsunfall zwischen dem Pkw B-XX, Halter und Führer Thomas W. und dem Radfahrer Hans D.. Der Fahrer des Pkw befuhr den Orankeweg und wollte nach rechts in die HansasträÙe einbiegen. Dabei übersah er den Radfahrer, der die HansasträÙe in Richtung Indira-Gandhi-StraÙe in entgegengesetzter Richtung auf dem Radweg fuhr. Dabei kam es zu einem Zusammenstoß, wobei der Radfahrer schwer verletzt wurde.

20.06. , 18.50 Uhr, ... befuhr die 24-jährige Radfahlerin Sigrid W. entgegen Z 250 (Durchfahrt verboten) die Kastanienallee in nördlicher Richtung. In Höhe der Hausnummer 3 kam sie mit ihrem Fahrradreifen in die dortigen Straßenbahnschienen und stürzte seitlich gegen den entgegenkommenden Pkw B-XX. Der 20-jährige Pkw-Fahrer Charles G. überholte gerade einen in zweiter Reihe haltenden Pkw und missachtete dadurch Z 295 (Fahrstreifenbegrenzung). Die Radfahlerin wurde am Kopf schwer verletzt und war nicht ansprechbar. Sie wurde durch den Notarztwagen ins Unfallkrankenhaus Berlin verbracht.

28.06., 21.35 Uhr, überquerte die 32-jährige Radfahlerin Elisa G. die Wiechertstraße in südlicher Richtung. Dabei missachtete sie die Lichtzeichenanlage, die in ihrer Richtung rotes Wechsellicht abstrahlte. Der 27-jährige Führer des Pkw B-XX Sven H. überquerte zur gleichen Zeit die Stahlheimer Straße in westlicher Richtung bei grünem Wechsellicht. Es kam zum Verkehrsunfall mit Personen- und Sachschaden. Frau G. wurde dem Krankenhaus Prenzlauer Berg zugeführt und verblieb stationär.

Im vergangenen Jahr wurde ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung gegenüber dem Jahr 1998 registriert.

Die Unfallursachen liegen vor allem im Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer. Nach den am Unfallort festgestellten Erkenntnissen setzen in etwas mehr als der Hälfte aller Radfahrurfälle die Radfahrer selbst die Ursache für die Schadensfälle. So sind im ersten Halbjahr 2000 in 363 Fällen Radfahrer als Verursacher bzw. Mitverursacher festgestellt worden, in 220 Fällen waren es andere Verkehrsteilnehmer.

Unterscheidet man zwischen sogenannten Knoten- und Streckenunfällen, ergibt sich für das erste Halbjahr 2000 folgendes Bild:

Radfahrer verursachten sowohl an Kreuzungen oder Einmündungen (Knoten) 190 von 268 Verkehrsunfällen = 70,9 %, als auch auf den Strecken zwischen Kreuzungen 173 von 253 Verkehrsunfällen = 68,4 %, über zweidrittel aller Unfälle selbst. Hier beeinträchtigen sie die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, wodurch sich insbesondere ältere Menschen stark verunsichert fühlen.

Die Erfahrungen aus der täglichen Verkehrsüberwachung sowie die Ergebnisse der Verkehrsunfallaufnahme belegen, dass ein erheblicher Teil der Radfahrer die Verkehrsvorschriften missachtet. Außerdem sind Radfahrer auch durch den häufiger anzutreffenden mangelhaften sicherheitstechnischen Zustand ihrer Fahrräder gefährdet. Besonders hartnäckig halten Radfahrer an der Unsitte fest, sich bei Dunkelheit ohne Licht fortzubewegen.

Für das festgestellte Fehlverhalten ursächlich sind überwiegend eigensüchtige Motive der Betroffenen, wie Bequemlichkeit und der Wunsch nach schnellerem Fortkommen. Zu regelabweichendem Verhalten kommt es meistens auch dann, wenn

- der Radfahrer sich durch die Vorschriften gefährdet sieht
- der Wunsch nach Kommunikation bei Fahrten in Gruppen eine Rolle spielt
- Radwege vorzeitig verlassen werden zur Einordnung in Richtungsfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Andererseits lassen es auch Kfz-Führer häufig an der notwendigen Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme fehlen, insbesondere wenn es um das richtige Verhalten beim Rechtsabbiegen in Zusammenhang mit geradeausfahrenden Radfahrern geht.

Was sollte also getan werden?

1. Es gibt eine ganze Reihe geeigneter Maßnahmen im örtlichen Bereich, die Radfahrersicherheit zu erhöhen. Das Schwergewicht befindet sich dabei zweifelsfrei im Bereich der Straßen- und Verkehrstechnik, indem die örtlich zuständige Polizeibehörde (hier die Polizeidirektion 7) allerdings nur als Anhörungspartner für die sachlich zuständige Straßenverkehrsbehörde Einfluss hat. Mit Sachkenntnis, Kreativität und Entschlossenheit kann gleichwohl geholfen werden.

Hier einige Beispiele:

- Damit Radfahrer an Ampeln besser gesehen werden, wird ihre Haltelinie einige Meter vor der des Kfz-Verkehrs angeordnet.
- Durch einen Vorlauf bei Grün sind die Radfahrer bereits vor den Kraftfahrzeugen in der Kreuzung.
- Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit auf den Radfahrverkehr werden an einigen Kreuzungen und Einmündungen, insbesondere mit Lichtzeichenanlagen-Regelungen

### Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 1998/99 im Bereich der Direktion 7

Bezirk	1998			1999			Differenz 1998/99	Änderung in %
	1. Halbjahr	2. Halbjahr	gesamt	1. Halbjahr	2. Halbjahr	gesamt		
Hellersdorf	126	105	231	99	124	223	-8	-3,5
Marzahn	90	72	162	93	95	188	26	16,0
Hohenschönhausen	94	69	163	83	111	194	31	19,0
Weißensee	77	55	132	72	109	181	49	37,1
Prenzlauer Berg	185	177	362	154	245	399	37	10,2
<b>Dir 7 gesamt</b>	<b>572</b>	<b>478</b>	<b>1050</b>	<b>501</b>	<b>684</b>	<b>1185</b>	<b>135</b>	<b>12,9</b>

Quelle: LSA 42

Radfahrerfurten markiert. Nach der VwV zu § 9 II StVO sind diese Furten in Breitstrich (0,25 m) zu markieren, und wir dringen stets auf die Einhaltung dieser Norm. Wenn sukzessive alle bereits bestehenden Furtmarkierungen in Zusammenhang mit den Tiefbauämtern (Straßenbaulastträgern) entsprechend geändert werden, sehen wir darin eine bessere Führung und eine Steigerung der Sicherheit.

- 2 Neben dieser deutlich erkennbaren Führung der Radfahrer wird Sicherheit auch erreicht durch
  - gute Sichtverhältnisse
  - verständliche Verkehrsregelung.
3. Die Polizeidirektion 7 plant regelmäßig öffentlichkeitswirksame Verkehrssicherheitsaktionen unter Beteiligung möglichst vieler Träger der Verkehrssicherheitsarbeit und hat in den letzten Jahren stetig größere Kampagnen durchgeführt. Als Beispiele sind zu nennen:

#### 1997

Radfahrer in Prenzlauer Berg/Opfer oder Täter? Gemeinsame Schwerpunktaktion gegen Radfahrunfälle vom 22. September bis zum 2. November 1997

#### 1999

Aktion „Monat des Fahrrades“ unter einem ganzheitlichen Aspekt der spartenübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Schutz- und Kriminalpolizei.

#### 2000

Aktion „Sichere Straße“ vom 19.-25. Juni 2000 zur Hebung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung.

3.1 Alle Kampagnen haben die gemeinsame Zielsetzung, durch

- Reduzierung von Verkehrsunfällen mit oder von Fahrradfahrern
- Erhöhung der Disziplin und Rechtstreue der Risikogruppe Fahrradfahrer
- Anstreben/Schaffen eines partnerschaftlichen Verhaltens der Kfz- Führer und Fahrradfahrer sowie
- Steigerung der Kontakte und Kommunikation mit dem Bürger, insbesondere dem Fahrradfahrer und motorisiertem Verkehrsteilnehmer,

die Sicherheit und Attraktivität des Fahrradverkehrs zu fördern.

3.2 Dabei kommt unter Zurückstellung anderer Verkehrsüberwachungsaufgaben ein größtmöglicher Kräfteansatz zum Tragen, um unter

- Steigerung des Gefahrenbewusstseins der Risikogruppe Fahrradfahrer durch Aufklärung zur problemorientierten Verkehrsteilnahme an Brennpunkten
- Errichten und Betreiben von mobilen und stationären Kontrollstellen zur Überwachung der Beachtung von Verhaltensnormen und Ausrüstungsvorschriften (nicht wegzudiskutieren ist dabei die Tatsache, dass ein Einschreiten gegen „anonyme“ Radfahrer ohne Kennzeichen weitaus schwieriger ist als gegen Autofahrer oder Fußgänger).
- Errichten und Betreiben von mobilen und stationären Kontrollstellen zur Unterbindung und Feststellung von Straftaten
- Erhöhung des Überwachungsdrucks zum Beispiel im Bezirk Prenzlauer Berg auf diese Risikogruppe und andere beteiligte Verkehrsteilnehmer
- Förderung der Konfliktfähigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme
- Beobachtung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer im Verkehrsraum und Erkennen möglicher Gefahrenstellen
- Feststellung und Ahndung unfallträchtiger Verhaltensverstöße an Brennpunkten von motorisierten Verkehrsteilnehmern
- Sensibilisierung der anderen Verkehrsteilnehmer für die Belange der Fahrradfahrer
- Aushändigung von Informationsmaterial an die beteiligten Verkehrsteilnehmer über Gefährdungsaspekte und Ausrüstung der Radfahrer
- Betreiben von Öffentlichkeitsarbeit

die Verkehrssicherheit im örtlichen Bereich wiederherzustellen oder zu steigern.

## Resumée

Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort ist oft mühselig, enttäuschend und spielt sich nicht im Rampenlicht ab. Große Schlagzeilen in den Medien sind dadurch jedenfalls nicht zu erreichen.

Die Palette der Forderungen, wie der Fahrradverkehr sicherer zu machen ist, ist vielfältig. Sie reicht von günstigeren Lichtzeichenanlagen-Schaltungen und konfliktfreien Verkehrsführungen für den Radverkehr über baulich verbesserte Radverkehrsanlagen bis hin zu schärferen Ausrüstungsvorschriften für Lkw oder nach sonstigen Sicherheitseinrichtungen (zum Beispiel Trixi- Spiegel).

Der regelmäßige Ruf nach Verschärfung der Sanktionen ist nicht notwendig; das Instrumentarium des Verwarnungs- und Bußgeldkataloges ist voll ausreichend.

Es müsste nur konsequent angewandt werden. Vor allem muss aber ein breites Bewusstsein dafür geschaffen werden, dass Fahrradfahrer nicht als lästige Behinderung eines flüssigen Kfz-Verkehrs angesehen werden, sondern als gleichberechtigte und zu achtende Verkehrsteilnehmer. Diese haben sich trotz einer erhöhten Gefahrensituation ganz bewusst für das Fahrrad entschieden. Gleichmaßen sollten die Fahrradfahrer sich nicht als „Könige der City“ begreifen, die sich in einem quasi rechtsfreien Raum bewegen dürfen, sondern sich ihrer Verantwortung für die eigene wie für die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer bewusst sein.

---

Es ist also nicht so, dass Fahrradfahrer an allem schuld sind, nur unterliegen sie einem wesentlich größeren Risiko, bei eigenem wie fremden Fehlverhalten im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen.

---

## **Unfallkrankenhaus Berlin**

### **Der Erfolg eines Experiments**

von Jörg-Michael Klös, Presseprecher der IPA-Landesgruppe Berlin

Unser diesjähriges Berliner IPA-Forum zum Thema „Sind Radfahrer an allem schuld?“ findet im Unfallkrankenhaus Berlin statt. Gern haben wir den Vorschlag des ukb, wie das Krankenhaus inzwischen meist genannt wird, aufgegriffen, dieses Forum zu einer gemeinsamen Sache zu machen und in den Räumen des Krankenhauses in Berlin-Marzahn stattfinden zu lassen.

Zwar gehören Radfahrer nicht überwiegend, dennoch leider aber viel zu häufig als Unfallopfer zu den Patienten der Krankenhäuser. Gemeinsam mit der Unfallchirurgie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald hat das ukb die Initiative zu dem „Unfallforschungsprojekt Mecklenburg-Vorpommern“ ergriffen, das die Ursachen von Verkehrsunfällen genauer ermitteln soll. Will man der Polizei ins Handwerk pfuschen? – sicher nicht, denn das Projekt, auf das an anderer Stelle in diesem Heft noch näher eingegangen wird, erhebt weitergehende Informationen, als es bei der Polizei üblich und möglich ist.

Prof. Dr. Axel Ekkernkamp, Ärztlicher Direktor des Unfallkrankenhauses Berlin, übernahm im April 1999 zusätzlich die Leitung der Abteilung für Traumatologie an der Universität Greifswald und so ergab sich die Kooperation beider Institutionen.

Das erst 1997 in Betrieb genommene Unfallkrankenhaus in Berlin-Marzahn startete in einer für Krankenhäuser in unserer Stadt nicht sehr zukunftssträchtigen Zeit, war doch eigentlich die Schließung bestehender Einrichtungen angesagt. Die AOK auf Bundesebene wollte weitere Maßnahmen zur Unterstützung der Berliner AOK vom Abbau der „Betten-Überkapazität“ in Berlin abhängig machen. Und dann ein neues Krankenhaus?

Nach der Wiedervereinigung von Ost- und Westberlin gab es zwar eine hohe Bettendichte im Westen der Stadt; die im Osten war niedriger, aber auch noch zu hoch. Nur die Verteilung auf die Wohngebiete war nicht optimal, denn für die Bezirke Marzahn (derzeit 145.000 Einwohner), Hohenschönhausen (113.000) und Hellersdorf (130.000) war keine ausreichende Versorgung gesichert.

Marzahn entstand 1979 aus Gebietsteilen von Lichtenberg und wurde Berlins 21. Bezirk. Als 22. Bezirk ist 1985 Hohenschönhausen durch Ausgliederung der Weißenseer Ortsteile Falkenberg, Malchow, Wartenberg und Hohenschönhausen geschaffen worden und 1986 kam Hellersdorf als 23. Bezirk hinzu. Er wurde wie Marzahn aus Teilen Lichtenbergs gebildet.

Ein noch zu DDR-Zeiten geplantes Bezirkskrankenhaus war nur teilweise realisiert und so plante das Land Berlin drei neue Kliniken, von denen bisher zwei entstanden – eine davon das Unfallkrankenhaus Berlin.

Als der Unfallchirurg Professor Dr. Axel Ekkernkamp 1994 mit der Berufung zum Chef des in der Planung befindlichen Unfallkrankenhauses Berlin-Marzahn die Aufgabe übernahm, an diesem Standort eine kombinierte Klinik der Schwerpunktversorgung mit integrierter berufsgenossenschaftlicher Unfallklinik aufzubauen, hatte er die Chance, vieles völlig anders als in gewachsenen Strukturen zu machen. Ursprünglich hatten das Land Berlin und die gewerblichen Berufsgenossenschaften jeweils eine eigene Klinik mit Kosten von rund 400 Millionen DM geplant, entstanden ist eine Kombination beider Einrichtungen, die mit 468 Millionen DM Baukosten auskam. Heute versorgt das ukb mit seinen 468 Betten, davon 194 in der berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik, pro Jahr knapp 18.000 stationäre Fälle und weitere 32.000 ambulante Notfälle bzw. Notaufnahmen.

Dabei war die Zusammenfassung eines Allgemeinen Krankenhauses, das vor allem von den Patienten der gesetzlichen Krankenkassen aufgesucht wird, und einer berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik ein Wagnis, weil sich Behandlungsreichweite und -konzepte grundsätzlich unterscheiden. Krankenkassen zahlen bis zur Wiederherstellung der Gesundheit, für die Rehabilitation ist meist ein anderer Kostenträger zuständig. Bei Berufsgenossenschaften ist das Ziel die Vermeidung der Verrentung. Dennoch hat das ukb auch in Sachen Rehabilitation mit der vollständigen Intergration in den Behandlungsablauf eine echte Strukturveränderung realisiert.

Eine integrierte Notfallaufnahme für alle Arten von Notfällen vermeidet, dass Patienten in eine andere Abteilung weitergeschickt werden müssen. Zur Notaufnahme gehört nicht nur ein groß dimensionierter Schockraum, sondern auch ein direkt daneben befindlicher Spiral-Computertomograph, der es ermöglicht, von jedem Notfallpatienten in kürzester Zeit vom Kopf bis zum Becken eine Schnittbilddiagnostik zu machen.

„Das hat den Diagnostik-Ablauf bei Notfällen revolutioniert“ erläutert Professor Dr. Ekkernkamp die Auswirkungen auf den gesamten weiteren Behandlungsablauf. Das System hat inzwischen Nachahmer in Kliniken im In- und Ausland gefunden. Bereits im ersten Jahr ihres Betriebes hatte das ukb statt der kalkulierten 14.000 insgesamt 29.000 Fälle zu behandeln.

Eine Veränderung mit weitreichenden Folgen war die Einrichtung von Poolbetten. Bei 14 Abteilungen wären ohne Bettenpool sonst deutlich mehr als die 468 vorhandenen Betten erforderlich, was sich auf die Kosten natürlich nachteilig auswirken würde.

Das Poolbetten-Modell funktioniert so, dass zum Beispiel im Bereich „Kopf“ jeder Einzelbereich (HNO, Neurochirurgie und Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie) 18 eigene Betten hat, zu denen ein weiterer Pool von 18 gemeinsamen Betten kommt, der nach Bedarf von allen drei Bereichen belegt werden kann – ein erster Schritt hin zu einer gemeinsamen interdisziplinär betriebenen Kopfklinik.

Nach dem gleichen Prinzip werden auch OP-Kapazitäten und Intensivbereiche vergeben, was allerdings beim Bau in Marzahn bereits berücksichtigt wurde. Eine bessere Ausnutzung der teuren OP-Kapazitäten wird auch durch verlängerte OP-Benutzung bis zum Abend erzielt.

In der Nacht-Aufnahmestation werden unabhängig vom zuständigen Fachgebiet grundsätzlich alle Patienten aufgenommen, die nach 20.00 Uhr in die Klinik kommen und bei denen weder eine sofortige Operation noch eine Intensivversorgung erforderlich sind. Dies führt zu deutlich weniger Arbeitsanfall in den übrigen Stationen, weil die Pflegekräfte neben der Versorgung der stationären Patienten nicht noch zusätzliche Aufnahmen bewältigen müssen.

Eine weitere strukturelle Veränderung stellt das vollständig digitalisierte Röntgen dar. „Digitales Röntgen verpflichtet zu interdisziplinärem Arbeiten – und die Versorgung von Unfallverletzten ebenfalls!“ so der Klinik-Chef.

Die Rechtsform des eingetragenen Vereins hat sich aus der besonderen Form der Trägerschaft durch das Land Berlin und die gewerblichen Berufsgenossenschaften ergeben. Um nicht in unnötige Konflikte mit den gesetzlichen Krankenkassen zu kommen, hat der Träger die Chefs dieser Kassen in Berlin mit in den Beirat geholt. So verzichtet das ukb auf Wunsch der Kassen auf die große Tumor-Chirurgie und bietet damit auch keine Strahlenbehandlung an.

Beim Personal geht man ebenfalls neue Wege. Die mit einem Anteil von 60 % am Gesamtbudget sehr niedrigen Personalkosten sind nach Ansicht des Klinik-Chefs auch auf die besondere Ausgangsposition zurückzuführen, da das neue Krankenhaus natürlich ein relativ junges Team hat, bei dem die Fehlzeiten niedrig sind. Auch die Vernetzung der verschiedenen Bereiche ist hoch und ein Unterschied zu anderen Krankenhäusern ist nicht zuletzt eine relativ flachgehaltene Hierarchie. So gibt es zum Beispiel im ukb keine Oberschwester.

Ein Haustarifvertrag wird zur Zeit mit den Gewerkschaften beraten und man hofft, bald zu einem Abschluss zu kommen. Im Bereich der zusätzlichen Altersversorgung hat das ukb neue Wege beschritten und bietet seinen Mitarbeitern eine private Zusatz-Altersversorgung. Es beteiligt sich am Dachverband der Unterstützungskassen für Krankenhäuser in den neuen Bundesländern (DUK).

Eine neues Krankenhaus in Berlin, das ganz offenbar eine Lücke geschlossen und sich bewährt hat. Sein Einzugsgebiet erstreckt sich weit über die Grenzen Berlins hinaus.

In den Monaten Januar bis September 1999 kamen von den stationär Behandelten aus dem Bezirk Marzahn 30,1 %, aus Hellersdorf 21,6 %, aus Lichtenberg 5,9 %, aus Köpenick 5,0 %, aus Hohenschönhausen 4,9 % und aus den anderen Bezirken der Stadt 14,3 %. Aus Brandenburg waren es 12,8 % und 5,4 % kamen aus anderen Gebieten bis hin nach Mecklenburg-Vorpommern.

Das Unfallkrankenhaus Berlin gehört zu den jüngsten und modernsten Kliniken Deutschlands. Es hat sich schon jetzt einen Namen weit über Berlin hinaus gemacht – ein gelungener Start, zu dem man nur gratulieren kann.

## **Unfallforschungsprojekt Mecklenburg-Vorpommern**

***Eine Initiative der Unfallchirurgie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald  
und des Unfallkrankenhauses Berlin***

Die Grundlage der amtlichen Unfallstatistik für Deutschland ist die polizeiliche Datendokumentation der einzelnen Bundesländer, die im Rahmen einer jährlichen Unfallstatistik der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

Hieraus ergeben sich jedoch nur in begrenztem Umfang Informationen zur Unfallentstehung, den Unfallabläufen und Verletzungsmechanismen. Daten zu psychosozialen Aspekten der Unfallentstehung wie zum Beispiel Risikobereitschaft werden bei der polizeilichen Erhebung nicht berücksichtigt.

Die Entwicklung der Unfallforschung und Unfallerhebung (sogenannte „in-Depth-Investigation“) begann in den 70er Jahren auf Initiative der Automobilhersteller Deutschlands. Im Jahre 1973 etablierte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein im öffentlichen Auftrag unabhängig arbeitendes Team an der Medizinischen Hochschule Hannover im Kooperation mit der TU Hannover.

1999 wurde ein zweites Team im Raum Dresden mit Unterstützung der Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) gegründet.

Sowohl in Hannover als auch in Dresden werden unabhängig von der polizeilichen Zielsetzung Verkehrsunfälle analysiert, um umfassende Informationen zu den Bereichen „passive und aktive Verkehrssicherheit“, „Biomechanik“, „Verkehrsmedizin“, „Rettungsmedizin“, „Straßenausstattung“ und „Straßenzustand“ zu gewinnen.

Trotz dieser aufwendigen Studien konnte die Zahl der Verkehrsunfälle und insbesondere der Unfälle mit tödlichem Ausgang nicht reduziert werden. Mecklenburg-Vorpommern ist nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes das Land mit der höchsten Anzahl von tödlichen Verkehrsunfällen pro Einwohnerzahl.

Während der Automobilclub Europa (ACE) die Abholzung der Alleen fordert, arbeiten die Ministerien an einem sogenannten „Alleenerlass“, mit dem die Geschwindigkeit außerorts generell unter 80 km/h festgelegt werden soll. Die Radikalität dieser Forderungen ist Ausdruck der Komplexität der kausalen Unfallzusammenhänge.



Um geeignete und zugleich umweltverträgliche präventive Maßnahmen zu planen, bedarf es einer umfangreichen Analyse von Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen.

Von der unfallchirurgischen Abteilung der Ernst-Moritz-Arndt-Universität unter Leitung von Professor Dr. Axel Ekkernkamp ist in Zusammenarbeit mit dem Institut für Epidemiologie und Sozialmedizin und der Abteilung für Anästhesie und Notfallmedizin ein Projekt zur Analyse von Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen in Mecklenburg-Vorpommern initiiert worden, das von der Biedermann-Steinbeis-Stiftung für Wissenschaftsförderung und dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften gefördert und von der BAST und dem FAT unterstützt wird.

Hier sollen in einem zweijährigen Zeitraum in einem Erhebungsgebiet von etwa 2050 km<sup>2</sup> um Greifswald herum Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden aufgenommen und analysiert werden.

Dabei erfolgt durch die Leitstellen der Feuerwehren eine zeitgleiche Alarmierung eines Studententeams, welches unter Nutzung von Sonder- und Wegerechten zum Unfallort fährt und dort mit der Datenerhebung beginnt.

Hierbei werden unter anderen Informationen zu Umweltbedingungen, baulichen Besonderheiten, Straßengestaltung, Verkehrsregelung, Fahrzeugdeformationen, Anprallstellen von Insassen, technischen Kenndaten, Crashinformationen (Kollisions- und Fahrgeschwindigkeit, Delta V und EES), Unfallhergang, Verletzungsmuster, Rettungszeiten, Risikobereitschaft, Lebensqualität und soziales Umfeld erhoben.

Die technischen Daten werden unter Nutzung bekannter Rekonstruktionssoftware (PC-Crash) genutzt, um Bewegungsabläufe transparent zu machen. So werden pro Unfall etwa 500-3000 Informationen gesammelt und verarbeitet. Ziel dieser Studie soll es sein, anhand repräsentativer Daten einen Präventionsmassnahmenkatalog zu erarbeiten, der umweltbedingte Gegebenheiten und gleichzeitig menschlich soziale Aspekte berücksichtigt und schließlich über die Reduzierung der wirklichen Ursache zu einer Senkung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden führen kann.

## Fahrradfahrer und Wirtschaftsverkehr –

### wie geht man miteinander um?

von Gerd Bretschneider,  
Geschäftsführer der Fuhrgewerbe-  
Innung Berlin e.V.

Die Zahl der Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen wächst, der Verkehr wird dichter, die zur Verfügung stehende Infrastruktur hingegen ist kaum noch erweiterbar.

Insbesondere in Städten und Ballungsgebieten werden die daraus resultierenden Probleme schnell sichtbar: Pkw und Lkw, Omnibusse, Straßenbahnen und Radfahrer sowie zu einem gewissen Teil auch die Fußgänger befinden sich beständig in einer Art Rivalität um bestmögliche Nutzung der Straße.

Dabei konkurrieren die verschiedenen Verkehrsteilnehmer um die Nutzung der Fläche oder beanspruchen einzelne Gruppen Sonderrechte für sich. Oft mangelt es aber auch an der erforderlichen Rücksichtnahme Einzelner gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Das Verkehrssystem einer Stadt wie zum Beispiel Berlin ist jedoch heute so

Schulsenator Böger bei der Eröffnung der Verkehrserziehungswoche mit der Aktion „Toter Winkel“ im Frühjahr 2000



komplex, dass Polisarisierungsbemühungen verschiedener Interessengruppen zur Lösung von Problemen nicht mehr beitragen und in die völlig falsche Richtung zielen. Das Bemühen muss vielmehr auf gemeinsames Handeln, das von gegenseitigem Verständnis getragen wird, gerichtet sein.

Die Prioritäten können in verschiedenen Stadtgebieten unterschiedlich gesetzt werden, dennoch muss grundsätzlich allen Verkehrsbereichen Spielraum gelassen werden.

Unter diesem Gesichtspunkt gilt es auch, das Verhältnis zwischen Wirtschaftsverkehr und Fahrradverkehr zu beurteilen und zu gestalten.

Der Verkehr mit Lkw ist für die Ver- und Entsorgung unserer Stadt – ebenso wie für den ländlichen Raum – unerlässlich. Dies beginnt bei der Versorgung von Industrie, Handwerk und Handel, setzt sich fort über Umzüge und Belieferungen von Privathaushalten und endet bei der Haus- und Gewerbemüllentsorgung sowie der Straßenreinigung. Hinzu kommen Liefer- und Servicefahrzeuge verschiedener Dienstleister und Fahrzeuge der öffentlichen Hand. Das Straßenbild unserer Städte wird also, besonders in den Tageszeiten, zu einem großen Teil von Lkw geprägt.

Doch auch der Fahrradverkehr hat hier seinen Anteil. Als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr auf dem Wege vom oder zum Arbeitsort, aber auch als Freizeitverkehr ist seine Bedeutung in den letzten Jahren merklich gewachsen. Das Fahrrad prägt mittlerweile einen spürbaren Teil des Individualverkehrs, wenngleich die Dominanz des Pkw weiter besteht.

Gerade im Fahrverhalten eines Teils der Radfahrer wird die eingangs genannte Rivalität in der Nutzung des Straßenlandes allerdings deutlich. Es werden Gehwege in Anspruch genommen, das Rot von Lichtsignalanlagen und Vorfahrtsbestimmungen missachtet sowie Fahrradwege in der falschen Richtung genutzt. Unrechtsbewusstsein ist vielfach nicht ausgeprägt, ja man hat den Eindruck, für einen Teil der Radfahrer hat die Straßenverkehrsordnung lediglich Empfehlungscharakter! Nun missachten sicher auch Kraftfahrzeugfahrer straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen, aber Gefährdungen des Verkehrs durch Fahrradfahrer sind viel stärker auch Gefährdungen der Radfahrer selbst.

So liest man immer wieder Unfallmeldungen, denen zufolge Fahrradfahrer von Fahrzeugen erfasst werden, wobei ein hoher Anteil der Unfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw, Bussen und Pkw zu beklagen ist. Es soll hier keine Frage der Schuld aufgeworfen, sondern auf ein wesentliches Problem gerade für Lkw- und Busfahrer aufmerksam gemacht werden: den sogenannten toten Winkel an Fahrzeugen.

Dieser tote Winkel bewirkt, dass auch für aufmerksame Kraftfahrer ein Teil der Fahrzeugseite – trotz moderner Spiegel – zumindest zeitweilig nicht einsehbar ist. Die Unfallgefahr gerade für Radfahrer durch diesen toten Winkel ist nicht zu unterschätzen. Zudem nähern sich Radfahrer oft mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit Kreuzungen oder Einmündungen, so dass ein Kraftfahrer mitunter in die Gefahr gerät, beim Blick in den Spiegel niemanden zu erblicken und zum Abbiegen anzusetzen, ohne zu bemerken, dass sich ein Radfahrer in den toten Winkel hinein bewegt.

Verkehrssicherheit muss in diesem Punkt an der Vermittlung des Gefährdungspotenzials des toten Winkels beginnen. Die Fuhrgewerbe-Innung Berlin und zahlreiche ihrer Mitgliedsunternehmer unterstützen beispielsweise seit einigen Jahren Verkehrssicherheitsaktionen an Berliner Schulen, bei denen sich die Schüler am Lkw oder Bus von der Gefahr des toten Winkels überzeugen können. Eindrucksvoll erleben sie, dass eine ganze Schulklasse im toten Winkel verschwindet, ohne dass sie vom Kraftfahrer wahrgenommen wird. Andererseits erkennen sie vom Fahrersitz selbst einmal, welche Sichtmöglichkeiten ein Kraftfahrer hat – übrigens mitunter auch für die Lehrer ein überzeugendes Erlebnis. Den Kindern wird bewusst gemacht, wie sie sich als Radfahrer im Straßenverkehr bewegen, ohne der Gefahr des toten Winkels ausgesetzt zu sein. Es gilt, zwei Grundregeln zu beachten: möglichst weit weg vom Lkw oder Bus zu fahren, beim Anfahren oder Überfahren von Kreuzungen Sichtkontakt zum Kraftfahrer des abbiegenden Fahrzeuges suchen und im Zweifelsfall dem abbiegenden Lkw oder Bus die Vorfahrt zu überlassen.

Das Miteinander des Wirtschafts- und des Fahrradverkehrs zu verbessern, sollte schon aus solchen Gründen Anliegen aller Beteiligten sein. Dazu zählt auch, Rücksichtslosigkeit in ihre Schranken zu weisen und Verstöße durch Radfahrer gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen in gleicher Weise zu ahnden, wie dies bei Kraftfahrzeugführern erfolgt. An mancher Stelle bewirkt die drohende Konsequenz mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme, als sonst zu verzeichnen wäre. Beispielhaft genannt sei das Fahrverbot beim Überfahren einer roten Ampel. Da die Verkehrsdichte in unseren Städten weiter zunimmt, darüber hinaus Inline-Skater im Straßenbild immer zahlreicher werden, darf Verkehrssicherheitsarbeit für den Radfahrer nicht mehr auf Jugendliche beschränkt bleiben, sondern muss auch die Erwachsenen ansprechen.

# Radfahrer leben gefährlich

Von Dr. Eberhard Waldau

**Vorstandsmitglied für Verkehr des ADAC Berlin-Brandenburg**

Das Fahrrad gewinnt als innerörtliches Verkehrsmittel immer mehr an Bedeutung: in Deutschlands Haushalten stehen ca. 75 Millionen Fahrräder, etwa 50% davon werden regelmäßig genutzt. Jeder sechste Deutsche tritt nicht nur in der Freizeit in die Pedale, sondern fährt auch zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen. Insgesamt werden etwa 10% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dazu hat das wachsende Umweltbewußtsein maßgeblich beigetragen.

Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt jedoch: Radfahrer leben gefährlich. 1998 verunglückten beispielsweise in Deutschland fast 70.000 Radfahrer, davon 637 tödlich. Die Tendenz ist seit Jahren nahezu unverändert. Besonders auffällig: 9 von 10 Unfällen ereigneten sich innerorts.

Was nun die im Rahmen des IPA-Forums zu diskutierende Schuldfrage anbelangt, so weist die Statistik des Statistischen Bundesamtes für 1998 folgendes hierzu aus:

„Von insgesamt 68.879 Fahrradunfällen mit Personenschaden waren 13% Alleinunfälle. Bei 3,7% der Unfälle waren mindestens drei Verkehrsteilnehmer beteiligt und bei 83% der Unfälle gab es nur einen weiteren Unfallbeteiligten (57.162). Hier war ein Pkw der häufigste Unfallgegner (63%). Bei 5,5% war ein weiterer Radfahrer und bei 5,0% war ein Fußgänger der Unfallgegner. Insgesamt galten 43% aller unfallbeteiligten Radfahrer als Hauptverursacher eines Unfalls. Bei Unfällen mit Pkw war der Radfahrer nur zu 30% und bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen nur zu 27% der Hauptverursacher des Unfalls. Besonders häufig trug der Radfahrer die Schuld bei Unfällen mit Fußgängern, nämlich zu 65%. Weiterhin überdurchschnittlich trägt der Radfahrer die Hauptschuld bei Unfällen mit Motorrädern (zu 60%).“

Dabei ist diese Bilanz nur die Spitze des Eisbergs: Eine ADAC-Umfrage hat ergeben, dass nur jeder vierte Radverkehrsunfall polizeilich, also auch statistisch erfasst wird. Insbesondere Alleinunfälle werden häufig nicht gemeldet, selbst wenn sich die Radfahrer bei einem Sturz verletzen. Damit nicht genug: Die Dunkelziffer liegt noch höher, da die Polizei neuerdings nur Unfälle mit Personen- und/oder schwerem Sachschaden registriert.

Welche Unfallursachen sind die häufigsten? Wenn die falsche Fahrbahn benutzt wird, kracht es besonders oft. Es folgen Vorfahrtverletzungen und Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr. Die Unfälle ereignen sich meist dann, wenn sich die Radfahrer im Sattel am sichersten fühlen: tagsüber und bei trockener Fahrbahn.

Wen wundert es?

Radfahrer fühlen sich unsicher. Eine Uniroyal-Verkehrsuntersuchung bestätigt: Radfahrer bewerten ihre Verkehrsteilnahme als gefährlich (33%) oder sehr gefährlich (20% der Befragten).

Die Angst auf dem Drahtesel wirkt sich auf die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads aus. Nur wenn Radfahren noch sicherer wird und die Angst nicht länger mitfährt, können Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs von Erfolg gekrönt sein. Wichtig ist, solche Maßnahmen nicht isoliert umzusetzen, sondern in einem Gesamtkonzept zu bündeln, das Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung einer Stadt oder Gemeinde ist.

Hierfür treten wir nach wie vor ein.

**Quellen:**

Kurzinformationen zur Verkehrsstatistik „Straßenunfälle“ Zweiradunfälle im Straßenverkehr 1998 – Stand 9/99, Statistisches Bundesamt

Radverkehr in Städten und Gemeinden, ein ADAC-Leitfaden für die Praxis, 1998, ADAC

**Bilder:**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. – DVR -

## Berta 22 und die Radfahrer

### *Funkstreife in Siemensstadt in den 50er Jahren*

von Jürgen Klös

Damals war die Welt noch in Ordnung – ein dummer Spruch, den man oft genug hört.

Vor fünfzig Jahren war die Welt alles andere als in Ordnung, wir hatten den Zweiten Weltkrieg zwar überstanden, seine Auswirkungen aber waren noch überall sichtbar: Trümmer, abgeräumte Grundstücke, Wohnungsknappheit, eine theoretisch in vier Sektoren, praktisch in zwei Hälften geteilte Stadt mit einem Regierenden Bürgermeister und einem Oberbürgermeister, mit einem Magistrat und einem Senat, mit zwei Polizeipräsidenten und mit einem halbierten Telefonnetz.

Polizisten waren im Ost- und Westteil der Stadt Angestellte, die drüben wurden als „Vopos“ bezeichnet, wir wurden als Retourkutsche „Stupos“ genannt, weil unser Polizeipräsident Stumm hieß. Ein Wachtmeister (West) bekam mit zwei Kindern 278,21 Mark (West) im Februar 1951 ausgezahlt. Wachtmeister war der Standarddienstgrad, stellvertretende Wachhabende und Geschäftszimmerpersonal waren Oberwachtmeister, Wachhabende, Meldestellenleiter und einer vom Geschäftszimmer waren Hauptwachtmeister. Der Reviervorsteher war auf kleineren Revieren ein Inspektor, auf größeren ein Oberinspektor und dort gab es dann als Vertreter auch mal einen Unterinspektor. Als wir 1952/53 Beamte wurden, änderte sich das.

Die bis 1950 fast einheitliche dunkelblaue Uniform aus eingefärbten Wehrmachtstoffen in Ost und West wurde im Westteil der Stadt durch eine blaugraue Dienstbekleidung ersetzt und langsam gab es auch für den alten grünen Tschako aus der Hitlerzeit (ohne Hakenkreuzadler) einen neuen schwarzen mit Polizeistern. Nach Ansicht der Bekleidungsbeschaffer waren wir wohl eine Schönwetterpolizei, denn die Koppel färbten bei Regen und die neuen Sommerjacken liefen ein. Oberhemden hatten abknöpfbare Kragen und die konnten öfter gewechselt werden, beim Hemd selbst hielt man das wohl nicht für erforderlich, auch wenn das Deo noch nicht erfunden war. Praktisch waren die Regennumhänge - zwar nicht gerade für den Straßenaufschichtsdienst, denn sie behinderten jeden polizeilichen Zugriff, wohl aber zum Einkaufen. Mancher brachte Verpflegung für eine ganze Dienstschrift darunter zum Revier.

Ach so – die Dienstzeit orientierte sich an der 48-Stundenwoche und man versah Drittdienst im 12-Stunden-Takt.



Berta 22 am Saatwinkler Damm

In einer Schicht waren neun Stunden Außendienst abzuleisten, drei Stunden waren „frei“ und für die Bearbeitung der Uralt-Schreibmaschinen im „Adler-Suchsystem“ (den Finger suchend kreisen lassen und dann auf die richtige Taste herabstoßen) gedacht. Hatte man Glück, saß eine „eingebrachte Person“ in der Zelle und ein Bewachungsposten mußte eingeteilt werden – und der wurde auf die Außendienstzeit angerechnet.

Ich versah in den 50er Jahren Dienst auf dem Polizeirevier 145 in Berlin-Siemensstadt. Ein schönes Revier, denn es hatte einen ständigen Funkwagen, der

für Siemensstadt und das Nachbarrevier 147 (Haselhorst) zuständig war. Siemensstadt stellte den Streifenführer, Haselhorst den Mitfahrer und der Fahrer kam samt Fahrzeug von der Verkehrsstaffel West. Die war in den Räumen des heutigen Ägyptischen Museums in der Schlossstraße in Charlottenburg untergebracht und dort wo heute Mumien und alte ägyptische Kunst den Besucher erfreuen, saßen die Kollegen vom Unfallkommando. Kam von der Funkbetriebszentrale die Aufforderung „Berta 22 zum Tanken und zur Wagenpflege“ (meist geschah das in den ruhigen Stunden nach Mitternacht) fuhren wir zur Schlossstraße und wuschen in dem alten Marstallgebäude den VW-Käfer.

Unser Streifengebiet war ein recht ruhiges, bestand es doch überwiegend aus Industriegebiet und Wohnsiedlungen. Die große Kriminalität blieb außen vor – Buntmetalldiebstähle waren damals an der Tagesordnung.

In Siemensstadt und Haselhorst beherrschten die Siemens-Werke die Infra-Struktur, auch wenn dieses Wort noch nicht zum täglichen Sprachgebrauch gehörte. Erst Ende des 19. Jahrhunderts hatte Werner von Siemens in der „Kolonie am Nonnendamm“ mit seiner Firma Fuß gefasst und schon 1913 bekam dieser neue Stadtteil den Namen Siemensstadt. Siemens hatte seine eigene Feuerwehr, eine Industriebahn, hatte sich eine S-Bahnstrecke von Jungfernheide nach Gartenfeld gebaut, Wohnsiedlungen für die Beschäftigten geschaffen und beherrschte mit dem 74 m hohen Uhrturm des Wernerwerkes auch optisch Spandaus östlichsten Stadtteil.

Vor dem Mauerbau kamen viele der in den Siemenswerken Beschäftigten auch aus dem Ostteil der Stadt. Es waren überwiegend Arbeiter und Angestellte, die bereits vor dem Krieg und auch im Krieg hier ihren Arbeitsplatz hatten, aber natürlich lockte manchen anderen Ostberliner der in „Westgeld“ verdiente Arbeitslohn, auch wenn davon ein Großteil durch die Lohnausgleichskasse zu Ostmark wurde. Diese Kasse zahlte den in Ostberlin arbeitenden Westberlinern zunächst 60%, später 85% ihres Ostlohnes in DM-West aus. Das Geld dafür kam aus dem Tausch des Westlohnes von Ostberlinern und dem „Notopfer Berlin“ (2 Pfennig Zusatzporto auf jeden Brief).

Die „Grenzgänger“ waren den Behörden im Ostsektor ein Dorn im Auge – aber sie arbeiteten bis zum Mauerbau auch in großer Zahl bei Siemens. Sie kamen mit der Straßenbahn 35 von Wilhelmsruh nach Siemensstadt und Gartenfeld, mit der 55 über Spandau oder Charlottenburg, sie kamen mit der S-Bahn zu den Bahnhöfen Fürstenbrunn, Wernerwerk, Siemensstadt und Gartenfeld, oder sie kamen, wie damals die meisten im Berufsverkehr, mit dem Fahrrad.

Das Auto spielte im privaten Bereich keine Rolle und die Siemenswerke hatten auch kaum für Parkplätze gesorgt – dafür gab es große überdachte Fahrradständer an jedem Werk. Auch für Radwege war schon frühzeitig gesorgt worden und so strömten morgens die Berufstätigen über die Juliesturmbrücke aus westlicher Richtung, über eine Notbrücke neben der noch gesprengten Tegeler Brücke aus dem Norden, über eine Behelfsbrücke neben der ebenfalls gesprengten Rohrdammbrücke aus Süden und auf dem Siemensdamm, der Hauptzugangsstraße von Osten, zu ihren Arbeitsplätzen.

Rad fahren war damals keine Weltanschauung, es war für viele Berufstätige einfach eine Notwendigkeit, denn bei den geringen Einkommen spielte auch der BVG- oder S-Bahnfahrtschein für 20 Pfennige eine Rolle. Tausende strampelten so morgens und abends durch die Straßen von Siemensstadt und Haselhorst und sie taten es erstaunlich diszipliniert. Obwohl die Gehwege kaum von Fußgängern benutzt wurden, blieb man brav auf dem Radweg. Man bemühte sich, in den Wintermonaten die Beleuchtung trotz rutschender Dynamos in Gang zu halten und kam kaum auf die Idee, die Fahrbahnen zu benutzen, obwohl der Autoverkehr, überwiegend Lkw, nicht allzu stark war.

Natürlich gab es auch damals den einen oder anderen, der sich zu spät auf den Weg zur Arbeit gemacht hatte und nun versuchte, am langen Strom der Zweiradfahrer vorbeizukommen. War in der Ferne der Tschako eines Schupos zu erkennen („Helmhut“ nannten sie die Polizisten) oder kam die „Spinne“, der Funkwagen, ordnete man sich schnell wieder in den Strom ein. Hatte ein ganz Eifriger die Polizei übersehen, genügte ein Wink des Polizisten – er hielt an und wurde meist nach einer mündlichen Belehrung wieder entlassen. Es gab Gebührenpflichtige Verwarnungen zu 1,- und 2,- Mark und in zwar in West- oder in Ostmark und für Unbelehrbare auch mal eine Anzeige, doch das war selten.



Halt, Polizei

Der „Stinkefinger“ gehörte noch nicht zum Repertoire der Radfahrer und man war bemüht, miteinander auszukommen, sowohl die Radfahrer untereinander, wie auch die Radfahrer mit den Fußgängern, den Kraftfahrern und nicht zuletzt mit der Polizei.

Auch in den späten Abendstunden, wenn die Schichtarbeiter zur Arbeit oder nach Haus fahren, gab es wenig Probleme. Hier wurde schon mal ein Radfahrer ohne funktionierende Beleuchtungseinrichtung aufgefordert, sein Rad

in Ordnung zu bringen oder zu schieben, doch kaum einer wurde wegen einer defekten Lampe gebührenpflichtig verwarnet oder angezeigt. Jedenfalls nicht beim ersten Mal – aber natürlich wußte ein in Siemensstadt erwischter Radfahrer nicht unbedingt, dass Berta 22 auch in Haselhorst zuständig war und so traf man den gerade belehrten und doch so einsichtigen Verkehrsteilnehmer kurz vor der Julusturmbrücke wieder auf dem Rad an, natürlich wieder ohne Licht. Diesmal wurde es dann nicht ganz so preisgünstig.

Warum hieß der Funkwagen in unserem Bereich Berta 22? Im Amerikanischen Sektor liefen die Funkwagen (und auch die Fahrzeuge des Polizeipräsidiums in der Friesenstraße) unter dem Rufnamen „Anna“, im Britischen Sektor unter „Berta“ und im Französischen Sektor unter „Dora“. Die Kripo hatte das Rufzeichen „Cäsar“ und im Osten war „Toni“ unterwegs, doch zu hören waren die auf unseren Frequenzen nie.

Siemensstadt und Haselhorst waren keine Grenzreviere und so gab es auch kaum Berührungspunkte mit der Volkspolizei. Wurde in einem Kiosk auf einem der S-Bahnhöfe eingebrochen, kam es darauf an, wer zuerst benachrichtigt wurde – wir vom Kioskbesitzer über Notruf oder vom Bahnpersonal die Transportpolizei.

Streit gab es selten, hatten die „Trapos“ den Tatort bereits aufgenommen, beschränkten wir uns auf eine Eintragung im Kripo-Tagebuch. Irgendwann fand dann über die Staatsanwaltschaft der Vorgang der Transportpolizei auch den Weg in den Westen und wurde, falls notwendig, hier nachermittelt. War noch kein Trapo am Tatort, benachrichtigten wir den Nachtdienst der Kriminalinspektion und der kam dann meist zur Spurensuche – manchmal allerdings auch nicht.

Mehr Probleme hatten wir bei Verkehrs- oder Betriebsunfällen, an denen häufig auch Grenzgänger aus dem Osten beteiligt waren. Die Krankenhäuser riefen, wenn ein Verletzter zur stationären Behandlung verblieb, das für seinen Wohnsitz zuständige Polizeirevier an, um die Angehörigen zu benachrichtigen. Da die Telefonverbindung mit Ostberlin nicht mehr bestand, benachrichtigten sie das für den Unfall zuständige Revier und nun mussten wir versuchen, die Angehörigen in Kenntnis zu setzen. Es gab zwar eine Fernschreibverbindung zwischen den Inspektionen Kreuzberg (West) und Mitte (Ost), für dringende Fälle, aber das war ein umständlicher Weg. Da Polizisten recht findig sind, nutzten wir eine andere Verbindung: die S-Bahn gehörte zur Reichsbahn, die der sowjetischen Militäradministration unterstand, und hatte über das bahneigene Netz (Basa) direkten Zugang zum Telefonnetz in Ostberlin. Da die Telefonnummern der Reviere der Volkspolizei im Straßenführer standen, den wir auch auf Fußstreifen mitschleppten und der natürlich auch im Funkwagen lag, riefen wir vom nächsten S-Bahnhof das Wohnrevier des Verletzten im Osten an. Die Bitte, die Angehörigen zu benachrichtigen, wurde nie abgeschlagen – auch wenn manchmal nach Nennung der anrufenden Dienststelle der erstaunte Ausruf: „Mensch, ihr seid ja aus dem Westen“ nicht ausblieb. Man verstand sich jedenfalls noch.

Verkehrsunfälle gab es reichlich, obwohl die zwischen Radfahrern meist intern und ohne Polizei geregelt wurden. Gab es Personenschaden, wurde die Feuerwehr benachrichtigt und damit war auch automatisch die Polizei zur Stelle. Die Siemens-Feuerwehr rückte auch zu Bränden und Unfällen außerhalb des Betriebsgeländes aus. Sie hatte damals einen weit besser ausgestatteten Fuhrpark als die meisten Wachen der städtischen Feuerwehr und war auch wegen der kurzen Wege schneller am Ort. Sie half schnell und oft ohne eigentliche „Zuständigkeit“, so zum Beispiel auch, als nachts von der FDJ mit weißer Farbe „Ami go home“ und „Deutsche an einen Tisch“ an die Mauern gemalt wurde. Nun, die Amerikaner blieben zum Glück noch eine Weile, der geforderte gemeinsame Tisch wurde von der immer Recht habenden Partei im Osten selbst auf den Müll geworfen und die nächtlichen Malkünste beseitigten die Feuerwehrleute schnell und dauerhaft.

Ja, die Radfahrer – sie beschäftigten uns reichlich, Krieg mit ihnen aber gab es nicht. Als ich einem Radfahrer, der das Rotlicht der Ampel nicht beachtet hatte, die Quittung für eine gebührenpflichtige Verwarnung über 2,- Mark/Ost ausschrieb, wie üblich natürlich auf dem Dach des Funkwagens, bekamen wir einen Einsatz. Am Einsatzort mußte ich feststellen, dass ich die Tasche mit den Verwarnungsblöcken und dem Straßenführer auf dem Dach liegen gelassen und verloren hatte. Nach dem Einsatz konnte ich auf dem Revier mit Erleichterung feststellen, dass der verwarnete Radfahrer die Tasche inzwischen dort abgegeben hatte. Bedanken konnte ich nicht bei ihm nicht – er war aus Pankow und seine Arbeitsstelle bei Siemens kannte ich nicht.

Ein anderer Radfahrer hielt uns an und präsentierte eine britische Stabbrandbombe, die auf dem Gepäckträger festgeklemmt lag. „Herr Wachtmeester, die ha'ick beim Umjraben in Jarten gefunden und wollte se zur Pollezei bringen“ war seine Erwiderung auf unsere Vorhaltungen. Zum Revier konnten wir sie schlecht mitnehmen – also ab damit in ein Waldgelände am Jungfernhaideweg und dort wurde sie von uns erneut gefunden, diesmal mit ordnungsgemäßer Fundortsicherung und Benachrichtigung der Feuerwerker. Alles war wieder im Lot.

Im Rohrdamm, der ursprünglich für den Ausbau von zwei Fahrbahnen vorgesehen war, lag der Radweg zwischen der ausgebauten Fahrbahn und dem seit Jahren brachliegenden Gelände für die zweite Fahrbahn. Unter dem Radweg verliefen die Versorgungsleitungen und eines nachts brach ein Wasserrohr. Das Rohr wurde schnell von den Wasserwerken abge-

sperrt und die Siemensfeuerwehr stellte vor und hinter dem mit Wasser gefüllten Loch zwei Absperrgitter auf. Ein Posten sollte darauf achten, dass die Radfahrer die Absperrung beachteten. Als wir zum Tagesdienst kamen, bat mich der Wachhabende des Nachtdrittels, einen Kollegen von unserem Drittel mit zum Rohrdamm zu nehmen, um dort den Posten abzulösen. Wir fuhren hin und der Nachtdienstkollege kam von der Absperrung zum Funkwagen, um den neuen Posten einzuweisen. Ein Radfahrer, der die Absperrung nicht ernst nahm, umkurvte sie und fuhr auf die vermeintliche Pfütze auf dem Radweg zu. Den erschrockenen Zuruf des gerade abgelösten Postens quittierte er mit einer nicht misszuverstehenden Geste: der Zeigefinger ging zur Stirn und genau so landete er auch in dem gut einen Meter tiefen Loch. Wir holten ihn und sein Fahrrad heraus, das Wasser rann ihm aus den Hosenbeinen, aus der Aktentasche und auch aus der damals obligatorischen Stullenbüchse. Weitere Hilfe lehnte er dankend ab – unsere Schadenfreude war wohl auch kaum zu übersehen. Sein Fahrrad schiebend verschwand er schnell in Richtung Dynamowerk.

Die Radfahrer waren damals in unserem Bereich eindeutig in der Überzahl, aber wir kamen mit ihnen aus – und sie mit uns. Sie sahen sich als ganz normale Verkehrsteilnehmer ohne Sonderrechte und verhielten sich auch so. Und heute?

## Der Schritt ins 21. Jahrhundert

### *Möglichkeiten, Probleme und Perspektiven der IPA*

von Jürgen Klös, Internationaler Präsident der IPA 1982-1988

Die Ausrichter der 45. Delegiertenversammlung der IPA-Sektion Schweiz in Zürich gaben mir im April 2000 Gelegenheit, einen vor über einem Jahrzehnt gehaltenen Vortrag über Geschichte, Entwicklung und Zukunft der IPA zu aktualisieren. Ich habe diesen Vortrag 1987 mit den Erfahrungen einer mehr als 25-jährigen Tätigkeit auf allen Führungsebenen unserer Vereinigung verfasst, Erfahrungen als Leiter einer Verbindungsstelle, als Kassenwart einer Landesgruppe, als Präsident der Deutschen Sektion und während einer bis dahin zwölfjährigen Zugehörigkeit zum PEB.

Als Internationaler Präsident unserer Vereinigung schrieb ich :

„Ein Vorstand, gleich auf welcher Ebene in der IPA, hat versagt, wenn er lediglich die anfallenden Administrationsaufgaben erledigt. Vorstandsgremien haben drei wesentliche Aufträge:

- die möglichst reibungslose Bewältigung aller Verwaltungsaufgaben,
- die Aufarbeitung der Vergangenheit, das heißt die Fortschreibung der Historie der Vereinigung und
- das Aufzeigen von Perspektiven und die Stellung der Weichen für die Zukunft.

Dieser Forderung stellte ich mich und versuchte, den Rückblick auf die Entstehung der IPA mit einer Bestandsaufnahme des Ist-Zustandes und einer Prognose für die Weiterentwicklung zu verbinden. Das Echo des Vortrages war groß; er wurde in fast allen IPA-Magazinen der Welt veröffentlicht und noch viele Jahre später immer wieder abgedruckt.

Die Anfrage aus Zürich, ob man den Beitrag in Auszügen für die Festschrift verwenden dürfe, hatte bei mir zwei sehr unterschiedliche Reaktionen: auf der einen Seite war der Stolz, dass der Vortrag nach dreizehn Jahren nicht in Vergessenheit geraten ist, auf der anderen Seite die Enttäuschung, dass in den vergangenen Jahren nicht einmal der Versuch unternommen wurde, eine neue, vielleicht völlig anders gestaltete Version von Rück- und Ausblick auf den Tisch zu legen. Immerhin hat sich die Welt in diesen Jahren nicht unwesentlich verändert und damit auch der IPA Möglichkeiten eingeräumt, an die vorher nicht einmal im Traum zu denken war.



Gern nutze ich nun die Gelegenheit, neue, aktuelle Gedanken unterbreiten zu können, bei denen ich die Geschichte weitgehend vernachlässigen kann, die Gegenwart nur dort erwähne, wo es für die Perspektiven unerlässlich ist und mich überwiegend der weiteren Entwicklung der IPA im ersten Jahrhundert des neuen Jahrtausends widme.

1987 war die Welt noch in zwei große Machtblöcke geteilt und man sprach zwar auch von der „Dritten Welt“, doch deren Länder mussten sich zwangsläufig mehr oder weniger für Ost oder West entscheiden, wenn sie nicht zwischen die Mühlsteine geraten wollten. Wenige Jahre später erlebten wir das Ende des Ostblocks, eingeleitet von den Reformen Gorbatschows in der UdSSR, fortgesetzt mit deren Zerfall, mit dem Ende der Teilung Deutschlands und der Demokratisierung in Ungarn, Polen, der Tschechoslowakei, dem Ende des Warschauer Paktes und mit dem Wiedererstehen der Baltischen Staaten.

Die Welt hat sich in diesen Jahren positiv verändert und die IPA tat es auch, kam doch eine Vielzahl neuer Sektionen und Mitglieder hinzu. Die Zahl der IPA-Missionare, die Anfang der neunziger Jahre nach Osten zogen, waren Legion und sie waren überaus erfolgreich, denn schnell fasste der Gedanke Arthur Troops auch dort Fuß. Im Rückblick kann man feststellen, dass wir vielleicht mit der Gründung neuer Sektionen hätten etwas warten sollen, dann wäre uns die eine oder andere Kinderkrankheit dort erspart geblieben, doch in Zeiten der Euphorie ist Abwarten schwierig und im Endeffekt haben wir ja auch diese Phase gut überstanden. Mit zunehmender Anpassung an die Lebensverhältnisse in unserem Teil der Welt wird auch das Interesse an der IPA dort wachsen, wo heute noch die sozialen Bedingungen der Polizeibediensteten wenig Raum für das Bedürfnis zum Blick über die Grenzen lassen.

Bleibt die Frage, ob wir als IPA damals die Chancen nutzten, um von der Konkursmasse eines zerfallenden Machtblocks zu profitieren. Sie lässt sich schnell verneinen: weder international noch national – und hierbei meine ich die Deutsche Sektion – hatten wir den Wagemut, die Entscheidungsfreude und nicht zuletzt die finanziellen Möglichkeiten, aus der Vielzahl von plötzlich überflüssig gewordenen staatlichen Polizeiheimen und -einrichtungen das eine oder andere Objekt zu übernehmen, als IPA-Haus, als Ergänzung zu Gimborn oder für andere Zwecke.

Bei dem Stichwort Gimborn möchte ich gleich auf einen Umstand hinweisen, der mich seit Jahren ärgert: das IBZ Schloss Gimborn ist das Vorzeigeobjekt unserer Vereinigung und wird immer wieder gern als Flaggschiff der IPA bezeichnet. Ein Flaggschiff unter falscher Flagge?

Das IBZ besteht nunmehr seit über drei Jahrzehnten, lebt aber immer noch überwiegend von den Zuschüssen des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Ich habe nichts gegen die Inanspruchnahme solcher Zuschüsse, will auf sie auch nicht verzichten, möchte aber niemals von ihnen abhängig sein. Es wird Zeit, dass wir Bestand und Betrieb des IBZ aus dem internationalen Beitragsanteil bestreiten können. Es sind schließlich keine utopischen Summen, die hierfür aufzubringen sind. Der jährliche internationale Beitragsanteil, den jedes Mitglied über seine Sektion zahlt, entspricht zurzeit fast überall noch nicht einmal dem Gegenwert einer Schachtel Zigaretten, oder für Nichtraucher dem eines guten Glases Bier in einem Lokal oder für den, der auch nicht gerne Bier trinkt, eines Straßenbahnfahrscheines. Legen wir zu diesem Betrag einen Franken hinzu, kann Gimborn wirklich die IPA-Flagge am Mast führen und bei zwei Franken mehr können wir uns schon ein weiteres Bildungszentrum in einem anderen Teil der Welt leisten.

Warum soll Gimborn von der IPA finanziert werden und warum brauchen wir denn ein zweites Gimborn in Georgien oder in Russland oder in Afrika? Die erste Frage ist einfach zu beantworten: die Zuschüsse für Gimborn von anderer Seite sind zweckgebunden und hindern uns (oder das IBZ), rein IPA-bezogene Seminare abzuhalten. Die zweite Frage ist noch einfacher zu beantworten: gerade dort, wo das Einkommen der Polizisten keine weiten Auslandsreisen gestattet, sollten Bildungs- und Begegnungszentren der IPA die Möglichkeit zu internationalen Kontakten erleichtern. Als in Südafrika das erste Parlament von allen Bürgern gewählt wurde, bestand die Chance, in dem bis dahin weitgehend isolierten Land eine erste internationale IPA-Bildungseinrichtung in Afrika einzurichten, die heute ein Anziehungspunkt für alle Polizeien dieses Kontinents wäre. Das Interesse war da, doch mit leeren Taschen bleibt vieles nur ein Traum.

Wollen wir eigentlich ständig weiter träumen?

Ich weiß, dass eine solche Aufstockung des internationalen Beitragsanteiles nur durch eine solidarische Haltung der Mehrheit der Mitgliedssektionen verwirklicht werden kann und hier frage ich einmal ganz offen: ist diese Solidarität wirklich vorhanden? Solidarität setzt Zusammengehörigkeitsgefühl voraus und das dokumentiert sich nicht allein im gemeinsamen Motto, in dem gemeinsamen Emblem und der gemeinsamen Fahne, sondern vielmehr im gemeinsamen Anliegen, in gemeinsamen Zielen und gemeinsam zu bewältigenden Aufgaben, vor allem aber durch gemeinsam getragene Verantwortung.

Das Bestreben, bei IEC-Konferenzen und IPA-Weltkongressen die Interessen der eigenen Sektion in den Vordergrund zu stellen, ist leider sehr ausgeprägt und geht einher mit der Einstellung, die Verantwortung für alles dem PEB aufzubürden. Lassen Sie mich hier ein Beispiel anführen:

Zum 16. IPA-Weltkongress lag ein Antrag vor, der wieder einmal einheitliche Aufnahmekriterien in allen Sektionen, also die internationale Festlegung des Polizeibegriffs forderte. Ich bedauere weniger, dass die Antragsteller sich nicht die Mühe gemacht haben zu ergründen, wie es zu der heutigen Fassung des Artikels 5.3 der Internationalen Statuten gekommen ist. Der Regelung, dass jede Sektion festzulegen hat, wer in ihrem Bereich als dem Polizeidienst zugehörig anzusehen ist und wer als Mitglied aufzunehmen ist, liegt nämlich die Erkenntnis zugrunde, dass der Polizeibegriff international so unterschiedlich ist, dass eine Vereinheitlichung nicht möglich ist. Diese Erkenntnis wurde bereits 1982 durch eine über dreißig Seiten umfassende Studie der Internationalen Berufskommission belegt und seit dieser Zeit ist nicht etwa ein Trend zur Umkehr der damals aufgezeigten Entwicklung zu verzeichnen, sondern eher ein noch viel breiteres Spektrum polizeilicher Aufgaben und polizeilicher Organisationsformen festzustellen.

Warum wurde im Jahre 2000 wieder, wie schon 1979 beim 9. IPA-Weltkongress, nur ein Auftrag formuliert, warum kein Lösungsvorschlag präsentiert?

Vielleicht haben wir es in den vergangenen Jahren versäumt, in den Sektionen die gemeinsame Verantwortung mehr zu fordern und zu wecken. Noch immer wird geglaubt, mit der Wahl eines ihrer Mitglieder in das PEB hätte eine Sektion Prestige und Einfluss gewonnen. Wer im PEB nationale Interessen vertreten will, ist am falschen Platz. Eigentlich sollten wir alle zunächst einmal der Internationalität unserer Vereinigung den Vorrang einräumen, das „I“ für International steht nicht nur symbolisch an erster Stelle. Mit der Wahl in den internationalen Vorstand aber hat jeder ausschließlich die internationalen Belange voran zu treiben, selbst wenn diese gelegentlich im Gegensatz zur Meinung der eigenen Sektion stehen.

Natürlich hat das PEB im Laufe der Jahre eine Eigenständigkeit entwickelt, die bei den Sektionen so etwas das Gefühl von „denen da oben“ weckte. Das PEB wurde mit Aufträgen eingedeckt, erledigte sie meist recht erfolgreich, passte die Statuten und die Geschäftsordnung den Bedürfnissen der Zeit an, verwaltete die IPA international, vertrat sie bei UNO und Europarat und schuf sich Ende der sechziger Jahre mit den internationalen Kommissionen auch ein respektables Potenzial an Wissen und Arbeitskraft zur Lösung anstehender Probleme. Leider gerieten die Kommissionen mit zunehmender Effektivität auch mehr und mehr in das Blickfeld der Sektionen, die auf ihre Besetzung, wenn auch weniger auf ihre Arbeit, Einfluss nehmen wollten. Prestigedenken stand im Vordergrund und führte beim letzten Weltkongress in Kanada zu einer Regelung, die den Wert der zur Unterstützung des PEB bestimmten Kommission durch äußeren Einfluss auf ihre Zusammensetzung fraglich erscheinen lässt. Das alles wäre kein Problem, wenn für die Arbeitsergebnisse der Kommissionen nicht weiterhin das PEB verantwortlich bliebe. Eine deutliche Fehlentwicklung, die aber kaum wieder umkehrbar ist, außer vielleicht mit einem radikalen Schnitt.

Mein Vorschlag wäre, die Kommissionen mit der Zeit zu verselbständigen und sie, ähnlich wie bei der UNO, mit eigenen Zuständigkeiten und eigener Verantwortung auszustatten. Zunächst könnte das durch eine Zusammenlegung der Aufgaben von Sozial- und Kulturkommission in einem IPA-Sozialrat geschehen, da die Aufgaben der beiden Kommissionen sowieso Überschneidungen nicht ausschließen und das englische Wort „social“ auch mehr das bezeichnet, was eigentlich jetzt in den Bereich der Kulturkommission gehört. Ein Rat für Berufsfragen könnte die Berufskommission, der Rat für internationale Zusammenarbeit die Kommission für UN-Angelegenheiten ersetzen und die Kontakte zum Europarat mit übernehmen. Da die Interne Kommission überwiegend die Lösung von Statutenfragen und interne IPA-Regelungen zur Aufgabe hat, sollte sie weiter ein reines Hilfsorgan des PEB sein, allerdings sollte die Zusammensetzung auch wieder allein dem Gremium vorbehalten bleiben, das für die Arbeitsergebnisse die Verantwortung trägt.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die neuen IPA-Räte aus der Verantwortung des PEB herausgelöst werden und selbst gegenüber dem IEC verantwortlich sind.

Ob vom IEC nun nur ein Vorsitzender gewählt wird und eine Anzahl von Sektionen, die dann die Mitglieder des Rates stellen, oder ob die persönliche Wahl jedes Ratsmitgliedes durch das IEC erfolgen muss, wäre zu erörtern.

Die Vorsitzenden und die Sektionen oder Personen als Mitglieder, sollten für eine Höchstzeit von fünf Jahren gewählt werden, um sowohl eine gewissen Kontinuität wie auch die Unabhängigkeit von der Wahlperiode des PEB zu sichern, andererseits aber auch die wachsende Erfahrung zu nutzen. Die Wahl müsste deshalb auch nicht nur durch einen IPA-Weltkongress sondern durch jede IEC-Konferenz (bei Ausscheiden von Ratsmitgliedern) erfolgen können. Die Wiederwahl nach fünf Jahren sollte man nicht ausschließen und die Bezeichnung der Vorsitzenden als Präsident des IPA-Sozialrates oder IPA-Rates für Berufsfragen halte ich nicht zuletzt wegen der Außenwirkung, aber auch für den Stellenwert dieser Position für angebracht.

Ähnlich wie bei der UNO könnte man später daran denken, für den Wechsel der Ratsmitglieder einen Turnus festzulegen. Auf jeden Fall haben die Räte dem IEC ihre Arbeit darzulegen, Berichte zu erstatten, wie sie heute die Kommissionsvorsitzen vorlegen, und sich Fragen und Kritik der Delegierten zu stellen. Die Reduzierung der Kommis-

sionen hätte zur Folge, dass die Internationalen Vizepräsidenten jeweils einem IPA-Rat angehören könnten und dort den PEB-Standpunkt vertreten, während die Interne Kommission weiter unter dem Vorsitz eines Generalsekretärs bliebe.

Werden die Sektionen durch Präsenz in den IPA-Räten stärker in die internationale Verantwortung eingebunden, können sie mehr Probleme erkennen und lösen helfen, wird sich ihr Verständnis für die Priorität des internationalen Aspektes unserer Vereinigung verstärken und nationales Denken wird zwangsläufig in den Hintergrund treten. Ein Potenzial von Ideen und Vorschlägen wird sich auf tun und ein breiteres Feld von Bewerbern für internationale Ämter lässt sich über einen längeren Zeitraum beobachten.

Erfahrung ist eine wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Bestehen in internationalen IPA-Ämtern. Mir waren jedenfalls die Lehrjahre in zwei Amtsperioden als Vizepräsident im PEB sehr nützlich in der Zeit, als ich selbst an der Spitze der IPA stand.

Im Laufe der Zeit halte ich die Schaffung von zwei weiteren international besetzten Gremien für notwendig. Da wäre ein IPA-Finanzrat, der vorhandene und künftige Aufgaben und Beitragsaufkommen in der IPA prognostiziert, PEB-Vorschläge und Haushaltsentwicklungen prüft (natürlich nicht über Einzelausgaben entscheidet) und Maßnahmen bei Beitragsrückständen von Sektionen empfiehlt. Die Möglichkeiten sinnvoller Beitragserhöhungen könnten hier unabhängig von PEB-Kandidaturen langfristig objektiv geprüft und erörtert werden.

Wichtiger aber noch als der IPA-Finanzrat erscheint mir ein unabhängiges Schiedsgericht, zunächst vielleicht nur in der Person eines „Ombudsmannes“, für strittige Fragen bei der Statutenauslegung oder bei Streitfragen zwischen Sektionen oder Sektionen und PEB. Damit wäre nach Legislative (IEC) und Executive (PEB) auch eine Judikative in der IPA im Sinne der Gewaltenteilung etabliert. Die Erfahrungen mit einer vom PEB eingesetzten Sonderkommission im Fall des Skandals um die niederländische Radtour New York-Miami waren nicht negativ, obwohl ein damaliges PEB-Mitglied in die Angelegenheit verwickelt war, dennoch wäre ein völlig unabhängiges Gremium die sauberere Lösung gewesen.

Hierüber sollte man sich Gedanken machen, ehe wieder mal ein neuer aktueller Fall zu schnellen Entscheidungen zwingt.

Vorschläge sind keine Forderungen, sie sollen Denkanstöße sein und vielleicht zu besseren Lösungen führen. Man kann auf sie zurückkommen, wenn die Zeit reif erscheint oder ganz einfach weiterdenken.

Im PEB durch Verlagerung von Aufgaben und Verantwortung wieder mehr Zeit zum zukunftsorientierten Denken zu finden, ist auch ein Gesichtspunkt bei der Etablierung von IPA-Räten. Dass ein Teil der routinemäßigen Verwaltungsarbeit zur Entlastung der Generalsekretäre künftig in die Hand bezahlter Kräfte gelegt werden muss, ist uns sicher inzwischen allen klar. Das 1987 geschaffene Internationale Administration Centre in Nottingham war ein Anfang und die Britische Sektion mit ihren jahrelangen Erfahrungen mit einem Chief Executive Officer, also einem hauptamtlichen Geschäftsführer, sollten uns ermutigen, auch international diesen Schritt zu wagen. Er ist eigentlich längst kein Wagnis mehr, sondern die notwendige Konsequenz aus einer immer stärkeren Verbreitung des IPA-Gedankens, aus einer größeren Zahl von Sektionen mit mehr Mitgliedern. Da die bisherigen Generalsekretäre mit Ausnahme der Jahre 1985-1994 stets aus dem Mutterland der IPA kamen, sich das IAC dort befindet und die Pensionsregelung im Vereinigten Königreich für Anschlussjobs ausgesprochen günstig ist, sollten sich doch dort geeignete Kandidaten für die Position eines internationalen Executive Officers finden lassen. Ob man dann später auch den Sitz der Vereinigung vom Wohnsitz des Internationalen Schatzmeisters löst und fest dorthin verlegt, wo die IPA ein ständiges Verwaltungszentrum gefunden hat, kann man der weiteren Entwicklung überlassen. Ich halte es durchaus für denkbar, dass in zwanzig oder dreißig Jahren ein Internationaler Generalsekretär aus Kenia und ein Zweiter Generalsekretär aus Norwegen völlig reibungslos mit dem IAC in Nottingham zusammenarbeiten, ebenso wie ein Schatzmeister aus Dänemark und ein Zweiter Schatzmeister aus Polen die IPA-Finzen auf Konten in der Schweiz oder in London verwalten.

Die moderne Kommunikationstechnik hat hier in den letzten Jahren unwahrscheinliche Perspektiven eröffnet und was sich auf diesem Gebiet in den nächsten Jahren entwickelt, ist noch nicht abzusehen.

Den immer zahlreicher werdenden Internetsurfern und Computerfreaks, die sicher bei diesen Sätzen aufgehört haben, sei aber in Erinnerung gerufen: Arthur Troop hat die Kontakte von Mensch zu Mensch in den Mittelpunkt der IPA gestellt, der Klick im Internet ersetzt nicht die persönliche Begegnung und wer Freundschaften sucht, ist ohne die dazwischen geschaltete Mattscheibe besser bedient.

Die persönlichen Kontakte zu fördern, muss ein Hauptanliegen der IPA bleiben und hierbei sollten wir uns einmal fragen, ob wir nicht alles etwas zu sehr aus der eigenen Sicht betrachten. Die Staaten in Westeuropa gehören wahrlich nicht zum Armenhaus der Welt und ein Polizist, der über die Mitte seiner Dienstzeit hinaus ist, hat überall in diesen Ländern ein gesichertes Auskommen, ohne deshalb zu viel Geld zu haben. Leider ist das in einem Großteil der Staaten, in

denen es inzwischen auch IPA-Sektionen gibt, nicht so, ganz zu schweigen von den Ländern, in denen wir uns auch einmal lebendige, wachsende Sektionen wünschen.

In der Einleitung meines Vortrages von 1987 sagte ich:

„Wir können nur hoffen, dass sich möglichst viele von uns beim 15. IPA-Weltkongress wieder treffen, vielleicht in einem Lande, das wir gern als Mutterland der IPA betrachten und in dem die Idee des ‚Dienen durch Freundschaft‘ ihren Anfang nahm.“

Ein Jahr später, beim 12. IPA-Weltkongress in Rotterdam, bewarben sich andere Sektionen um die Ausrichtung des Kongresses im Jahr 2000 und erst nach meinem direkten Hinweis an den Vertreter der britischen Sektion, dass es der Kongress im Jubiläumsjahr der IPA sei, bewarben sich unsere britischen Freunde. Sie erhielten den Zuschlag und nun konnten wir uns in Bournemouth treffen. Bleibt die Frage, wer sich dort traf. Eine Festwoche, deren Teilnahmepreis einem Pauschalurlaub von drei Wochen Teneriffa, dort allerdings mit Hin- und Rückflug, entspricht, ist auch für jüngere IPA-Mitglieder in unseren Sektionen indiskutabel, von IPA-Freunden in Russland, Lettland, Rumänien oder in der Ukraine, in Kenia, Lesotho oder Sri Lanka muss sie fast als Provokation empfunden werden. Können wir uns eigentlich nur noch in Hotels der Spitzenklasse treffen? Der letzte Weltkongress mit Unterbringung von Delegierten und Gästen in einer Polizeieinrichtung fand 1982 statt, die letzte IEC-Konferenz im gleichen Rahmen 1989.

Wäre Bournemouth der IPA-Gründungskongress 1950 gewesen, hätte der junge Sergeant Arthur Troop vermutlich aus finanziellen Gründen nicht teilnehmen können.

Wenn wir junge Mitglieder gewinnen wollen, ist es Zeit, die Werbung für die IPA zu überdenken. In der Deutschen Sektion wird zurzeit ein Vorschlag diskutiert, Berufsanfängern in der Ausbildungszeit einen kurzen Austausch an eine Polizeischule im Ausland zu ermöglichen, auf eigene Kosten, aber durch Vermittlung und mit Hilfe der IPA. Ein solches Angebot müsste sich selbstverständlich an jeden Berufsanfänger richten, nicht nur an die, die bereits einen IPA-Ausweis in der Tasche haben. Wenn ein solcher Austausch, der unter dem Namen INTER YOUTH im Gespräch ist, sich international realisieren ließe, wäre das ideal für junge Polizisten, eine exzellente Empfehlung für die IPA und damit nicht zuletzt Mitgliederwerbung – auch hierüber müssen wir einmal nachdenken. Man muss nicht nur von neuen Wegen reden, man muss auch den Mut haben, sie zu beschreiten.

Mitgliederwerbung ist ein Wort, das viele von uns nicht gern hören. Ist es eigentlich fragwürdig, neue Freunde für eine Idee zu gewinnen, von der man selbst überzeugt ist? Im IPA-Raum der Verbindungsstelle, der ich in Berlin angehöre, hängt ein Schild, das im Hinblick auf die IPA-Mitgliedschaft „Qualität statt Quantität“ fordert. Hört sich gut an, hat aber leider dazu beigetragen, dass wir heute in Berlin etwa die gleiche Mitgliederzahl wie 1971 haben, als ich die Kasse der Landesgruppe Berlin an meinen Nachfolger übergab. Der einzige Unterschied: die Altersstruktur hat sich deutlich zur Pensionsgrenze hin verschoben, der Nachwuchs ist rar. Auch die internationale Mitgliederentwicklung ist nur dadurch positiv, dass viele neue Sektionen hinzukommen und die beiden mitgliederstärksten Sektionen ihren Stand nicht nur halten, sondern noch etwas zulegen. Wer sich einmal die Mühe macht und die Mitgliederstatistik aufmerksam verfolgt, kann unschwer feststellen, dass gravierende Einbußen über die letzten Jahre hinweg dort zu verzeichnen sind, wo die IPA einmal ihren Ursprung hatte. England, Belgien, die Niederlande und Frankreich, alle zum Ältestenrat gehörend, sind von einem Zuwachs meilenweit entfernt und stagnieren nicht nur, sondern haben von Jahr zu Jahr weniger Mitglieder.

So wie wir uns ständig darum bemühen müssen, neue Sektionen ins Leben zu rufen, so müssen wir auch dafür sorgen, dass der Mitgliederbestand der bestehenden Sektionen ansteigt, soweit das Potenzial der Polizei nicht bereits ausgeschöpft ist. Da man das bisher meines Wissens nur in Luxemburg annähernd erreicht hat, ist in allen anderen Sektionen noch ein weites Feld zu beackern. Packen wir es an, auch darüber muss man einmal reden, vor allem aber etwas tun.

Ich würde es begrüßen, wenn zum Beispiel ein PEB-Vertreter in Japan die Ursachen ständiger Mitgliederstagnation erforscht. Sie sind ja kein Staatsgeheimnis: in der IPA sind eigentlich nur ein paar Polizei-Amateurfunker, die generelle Erlaubnis zur Mitgliedschaft in der IPA gibt es in Japan nicht. Vielleicht könnte man den zuständigen Minister davon überzeugen, dass die IPA keinesfalls eine „gefährliche“ Gewerkschaft ist, sondern eine internationale Vereinigung, die viele positive Seiten auch für die Behörde hat. In der Türkei, wo es ähnliche Probleme gab, konnten Bedenken inzwischen erfolgreich ausgeräumt werden und vielleicht gelingt das auch gelegentlich in Frankreich, wo die Gendarmerie einen Großteil der Polizeiarbeit im Lande leistet, als Teil der Armee aber nicht zur IPA darf. Wir alle beobachten mit Spannung die Entwicklung in den Palästinensergebieten in Nahost und warten auf einen dauerhaften Frieden in dieser Region. Dort ist unter den Augen der Weltöffentlichkeit und mit Billigung Israels inzwischen eine eigene Palästinenserpolizei entstanden. Wir können wohl kaum erwarten, dass unsere israelischen Freunde eine IPA-Landesgruppe ihrer Sektion

einrichten, in der die Palästinenser ihren Platz finden. Ich wüsste zurzeit auch nicht, wie man dieses Problem lösen könnte, das sich ja – vielleicht auch zum Glück - im Augenblick noch nicht stellt. Andererseits bedauern wir es immer wieder, dass gerade in den islamischen Ländern der IPA bisher nicht der Durchbruch gelungen ist. Wenn man erst fest im Sattel sitzt, ist eine angebotene Freundeshand längst nicht so viel wert, wie in Zeiten, wo man um Anerkennung bemüht ist und sich bedrängt fühlt. Um Brücken zu bauen, bedarf es starker Fundamente und die muss man vorher legen. Kontakte könnten also nicht schaden – man muss sie nur suchen.

Ob meine Prognosen von 1987 eingetroffen sind, können sie selbst entscheiden, wenn sie sich den damaligen Text noch einmal durchlesen. Erstaunlich viel ist so gelaufen, wie es vorausgesagt wurde. Wir sind wieder in der UNO und ich sage gerade hier in Zürich, wohin wir 1987 die IEC-Konferenz von Athen verlegten, um unseren südafrikanischen Freunden die Teilnahme zu ermöglichen, mit Stolz, dass wir uns damals richtig verhalten haben. Südafrika hat sich verändert, die Haltung der UNO zu diesem Land hat sich gewandelt und die südafrikanische IPA-Sektion, in der schon damals schwarze, braune, gelbe und weiße Polizisten Mitglied waren, ist weiter eine aktive Sektion, die auch bei der heutigen Regierung hohes Ansehen genießt.

Die UNO hat uns unseren alten Status wieder eingeräumt und wenn wir noch aktiver in ihren Gremien mitarbeiten, wird sich dieser erheblich verbessern lassen.

Die Mitgliederentwicklung ist nicht so stark angestiegen, wie es sich Ende der achtziger Jahre abzeichnete, insbesondere waren die Mitgliederverluste in den Ursprungssektionen nicht abzusehen. Dennoch sind wir stärker geworden und Ansätze für einen Mitgliederzuwachs, die es zu nutzen gilt, sind in allen Sektionen zu finden.

Die IPA mit ihren Grundsätzen von Freundschaft, Toleranz und Solidarität ist eine Idee, die auch heute nichts von ihrer Anziehungskraft verloren hat. Zur Toleranz gehört aber auch, dass man akzeptiert, dass die Polizei in jedem Land anders aussieht, anders strukturiert ist, auf anderer Grundlage und nach anderen Gesetzen arbeitet.

Die Polizei der IPA-Gründungsjahre ist nur noch in den Polizeimuseen zu finden – und das gilt nicht nur für die Uniformen. Trennen wir uns also von einem antiquierten Polizeibegriff, der weder der Realität in den meisten Sektionen noch dem heutigen Sicherheitskonzept in fast allen Staaten der Welt entspricht. Der Bobby mit seinem Helm, der Flic oder der Schupo, schon viele Jahre ohne Tschako, sind nicht die Polizei, sie sind ein Teil davon.

IPA im Wandel – ja und nein. Die Grundidee bleibt, doch mit den Jahren und zunehmender Größe, mit zunehmender Bedeutung hat sich die IPA verändert und wird sich weiter verändern müssen, beeinflusst von neuen Arten der Kommunikation, von neuen Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches und von neuen Entwicklungen und Erkenntnissen.

Verfolgt sie diesen Weg wie in den vergangenen Jahren, vielleicht manchmal etwas durchdachter, etwas mehr vorausplanend, etwas zielstrebig, vor allem aber international solidarischer und weniger sektionsegoistisch, ist mir um ihre Zukunft nicht bange.

Sie muss sich den Entwicklungen anpassen, denn wer nicht mit der Zeit geht, der geht mit der Zeit!