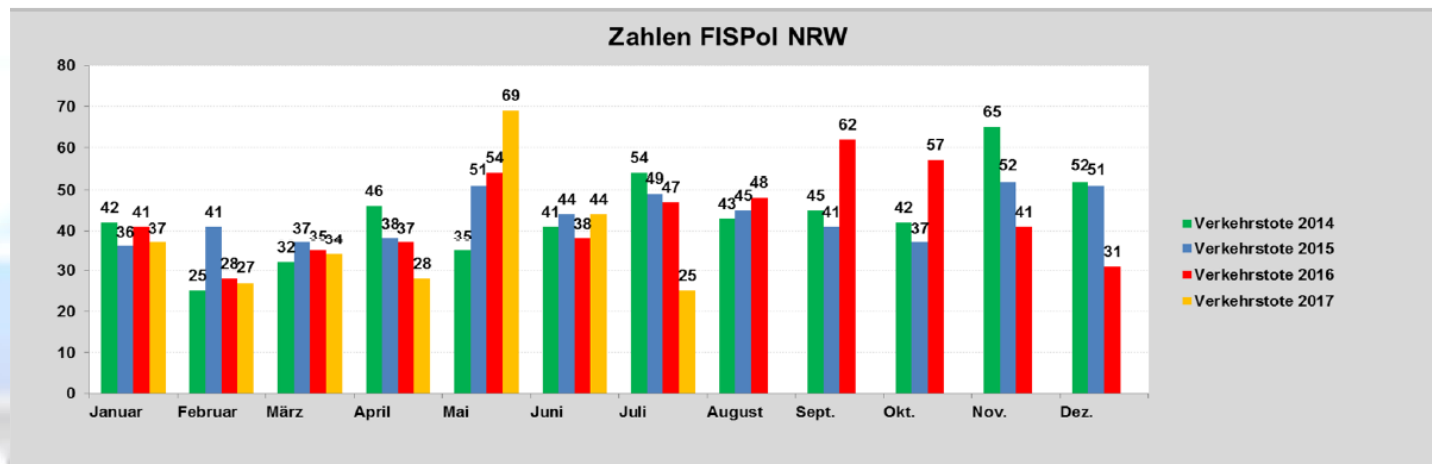




Strategische Neuausrichtung der Direktionen Verkehr



Verkehrstote										
Datenbasis: WE-Meldungen, Vorjahr = FISPol NRW										
28. KW / Juli 2017										
Anzahl der Verkehrstoten	Mo bis Do	Freitag, 14.07.	Samstag, 15.07.	Sonntag, 16.07.	WE gesamt	WE ohne Freitag	Juli 2017 (bis 16.)	Juli 2016 (bis 31.)	Jahr 2017	Jahr 2016
Kradfahrer (inkl. Beifahrer)	4				0	0	8	10	60	37
Pkw-Insassen	3		1		1	1	9	13	95	133
Lkw-Insassen					0	0	1	2	12	8
Radfahrer	1			1	1	1	2	9	26	26
Pedelec-Fahrer					0	0	2	1	14	3
Fußgänger			1		1	1	3	9	48	59
Sonstige	3				0	0	4	3	13	14
Gesamt	11	0	2	1	3	3	29	47	268	280





- seit 2008
- Konzentration auf drei Einflussfaktoren für schwere Verkehrsunfälle
- Anpassung der Fachstrategie im **Jahre 2015**
- **Stagnation** bei der Zielereichung

Erfolgsfaktor 1 (neu)

Geschwindigkeitsüberschreitungen
Fahren unter Alkohol- / Drogeneinfluss
„verbotswidrige Nutzung von Mobiltelefonen“

Erfolgsfaktor 2

konsequentes Einschreiten bei Verkehrsverstößen
Nichtanwendung von Rückhalteeinrichtungen



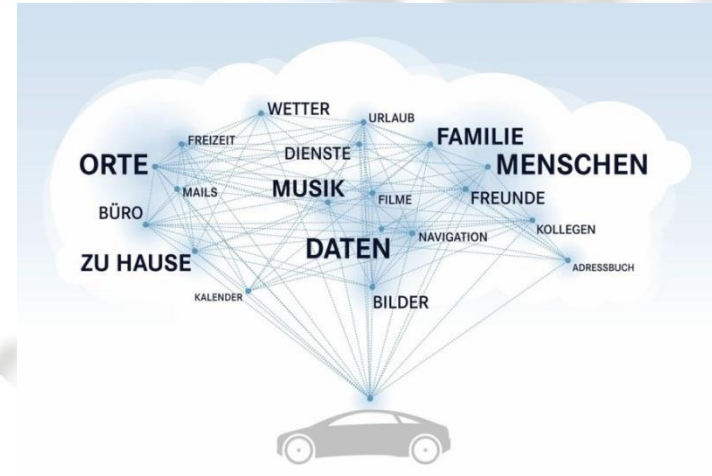
Erfolgsfaktor 3

qualifizierte VU-Aufnahme und -bearbeitung bei
VUP-Flucht

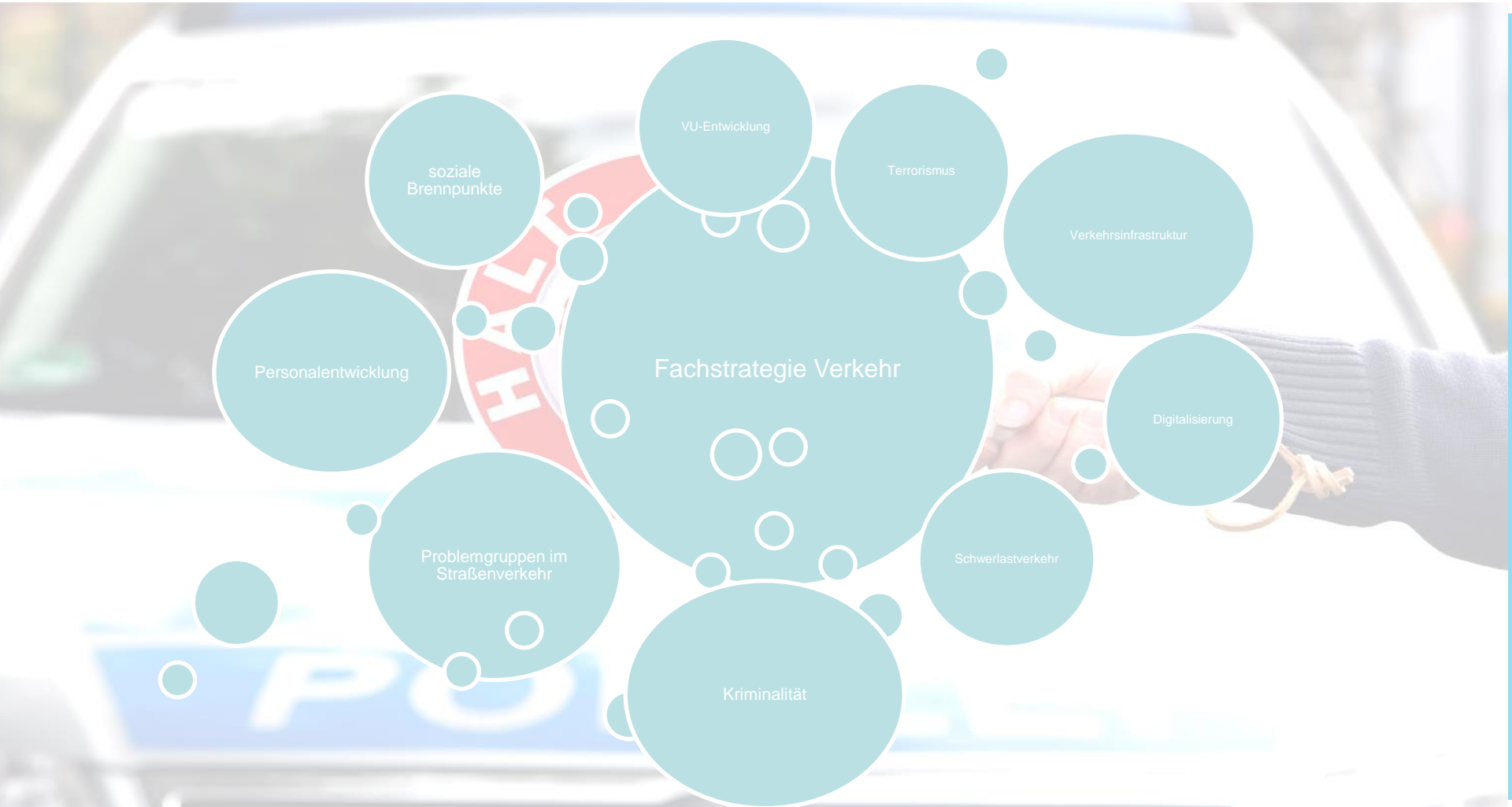
Erfolgsfaktor 4

Überwachung gewerblichen Personen- und
Güterverkehrs (KPB AP)

Einflussfaktoren auf die Fachstrategie



Einflussfaktoren auf die Fachstrategie





Verkehrsüberwachung im Bereich deliktischer Brennpunkte

- Erhöhen des Entdeckungsrisikos für Straftäter im Umfeld potentieller Tatörtlichkeiten
- Reduzieren von Tatgelegenheiten
- Stärken des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung durch sichtbare Präsenz
- Kontrollieren prognostizierter Anreise- bzw. Fluchtwege von Tätern/Störern
- Fertigen von Beobachtungs-/Feststellungsberichten



Durchsetzen der Regelbeachtung und des Respekts

- Entziehen der Reputation von Problemgruppen und Führungspersonen der Szene
- Verhindern der Entstehung rechtsfreier Räume
- Erlangen von Ermittlungsansätzen
- Aufheben der Anonymität
- Erhöhen des Entdeckungsrisiko in Rückzugsräumen
- Bekämpfen illegaler Kfz-Rennen und entsprechender Szenen



Demografischer Wandel

- Verjüngung der Direktionen K und Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Direktionen GE (Wachdienst, BPH, SE...) führen zu Vernachlässigung der Direktionen V
- Nachwuchsgewinnung für Personalentwicklung (Wissenstransfer, Gewinnung von Führungskräften, Fachkarrieren) somit limitiert

Einflussfaktor Problemgruppen im Straßenverkehr



- Risikogruppen (Grenzgänger, Kurvenkratzer, Tuner, Poser, Racer...)



Engelskirchen- VUP



- Kradfahrer als Unfallverursacher und Getötete



GUS

- Enforcement Richtlinie
- Fahrer/Halter manipulierter LKW (Wettbewerbsverzerrung)
- Problematische Kontroll- und Parksituation
- Personalentwicklung, insbesondere in den Schwerlastgruppen;
Wissenstransfer



Weg vom Analogen...

- Kraftfahrzeuge immer mehr fahrende Computer und „Datensammler“
- Floating Car Data
- Car-to-X Communication
- Projekt „Digitale Spuren...“





Gesellschaftliche und polizeiliche Änderung

- Personalverschiebungen in Richtung Staatsschutz
- Großveranstaltungen (Tour de France...) fordern massive Kräfteansätze, die temporäre Vernachlässigungen der Arbeitsbereiche bedingen
- Einfluss von Anschlagslagen, -szenarien auf den gesamten öffentlichen Verkehr



Gefahrenabwehr, Verkehrsunfall- u. Kriminalitätsbekämpfung haben

- Verfassungsrang
- stehen gleichberechtigt nebeneinander
- sind nicht disponibel
 - Art. 1 (3) GG
 - Art. 2 (2) GG



Was muss sich in der Fachstrategie ändern?

Einrichtung der LAG Strategische Neuausrichtung der
Direktionen Verkehr



Die Direktionen Verkehr agieren operativ!

Operative Kräfte zählen zum erweiterten Wachdienst

- Unterstützung der allgemeinen Verkehrspolizei
- Zielgruppe der Verkehrspolizei (Mok/TE)

Erhöhung der polizeilichen Präsenz und polizeilicher Kontrollen mit Anhalten!

Spezialisten der Direktionen

- Konsequenter Einsatz von Regierungsbeschäftigten und Technik



Aufgabenkritik

- Entlastung der Polizei bei GUS
- § 48 Abs. II OBG NRW
- Die Polizei ist kein „Brückenwächter“



Überwachung des Schwerlast- / gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

- mehr Gewichtung, auch außerhalb der KPB mit AP



Erhöhung der Präsenz in der Fläche

- integrativer Ansatz
- directionsübergreifendes integratives Präsenzkonzept
- Einführung von Kontrollplätzen (pol. Kontrollen im Konflikt zu Ruhepausen der Fahrer: beide benötigen Raum!)



Spezialisierungen

- Weg von Analog, hin zu Digital
- Projekt Digitale Spuren
- Querschnittsaufgaben
- Projekt „Automatisiertes Fahren“
- VoKoVU
- Gewinnabschöpfung
- VU-Teams



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Rüdiger Wollgramm
ruediger.wollgramm@im.nrw.de