

## Interview mit Polizeihauptkommissar Andreas Diekmann von der Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover



Die Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover hier nicht in voller Stärke (Gesamtstärke jetzt 7 Beamt\*innen).

**Die Fahrradstaffel der Polizeidirektion Hannover ist seit März 2021 im Einsatz und wurde Anfang 2022 noch einmal aufgestockt. Wie viele Kolleg\*innen sind denn mittlerweile dabei und welche Arbeitsschwerpunkte sehen Sie derzeit?**

Mit Stichtag zum 01.10.22 versehen sieben Beamtinnen und Beamte in der Fahrradstaffel Dienst, gleichwohl ist unsere Rekrutierungsphase noch im Gange und wird zu Beginn der neuen Radfahrtsaison 2023 weiter fokussiert. Insofern nehme ich den Begriff der Arbeitsschwerpunkte gerne auf, denn nur so können wir effektiv arbeiten.

Zu Beginn des Piloten wurde in der Grundsatzverordnung zur Einführung der Fahrradstaffel als eine der Hauptaufgaben die sichtbare Präsenz aufgeführt. Dem widmen wir uns gerne und fahren durch unsere große Zuständigkeit in der gesamten Region Hannover teilweise über 50 km pro Tag Streife. Wir setzen unsere Schwerpunkte dabei auf Örtlichkeiten, die man als Unfall- oder Gefahrenschwerpunkte bezeichnet durch konzentrierte Kontrollen. Als Beispiel dient hier unter anderem die Sallstraße, dessen Radwege häufig verbotswidrig durch Radfahrende entgegen der Fahrtrichtung genutzt werden und eine entsprechende Beschwerdelage seitens der Anwohnenden herrscht. Darüber hinaus kontrollieren wir beispielhaft aber auch die Einhaltung des unbedingten Haltgebotes an Stoppschildern, vor allem wenn die untergeordnete Straße an einem Zweirichtungsweg mündet, so wie am z. B. Göttinger Hof Ecke Göttinger Chaussee.

Dies sind nur zwei Beispiele aus unserem Tätigkeitsfeld, wie wir im täglichen Dienst einen Kompromiss zwischen sichtbarer Präsenz und Kontrollen zum Schutz des Radverkehrs finden. Das Herbeiführen einer Verhaltensänderung bei der das Fehlverhalten verursachende Verkehrsart, ohne auf eine Gruppe fixiert zu sein, ist unser Ziel. Wir haben im Rahmen unseres Grundsatzauftrages alle Verkehrsteilnehmenden im Blick – motorisiert oder nicht.

Dazu gehen wir übrigens auch Kooperationen mit benachbarten Behörden ein. Anfang September beispielsweise sind wir erstmals mit

dem Verkehrsaußendienst der Landeshauptstadt Hannover Streife gefahren. Wir konnten hierbei beide Arbeitsbereiche vergleichen und profitierten vom jeweiligen Erfahrungsschatz. Wir wollen unsere Zusammenarbeit weiter ausbauen, weitere Kooperativstreifen sind geplant. Dabei scheuen wir uns nicht, auch neue Regelungen der Straßenverkehrsordnung wie das Überholverbot einspuriger Fahrzeuge (VZ 277.1) zu überwachen, so wie letzte Woche erst in Neustadt am Rübenberge. Oder eben, was Sie ja auch direkt ansprechen, das Überholen von Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden mit ausreichendem Seitenabstand. Das macht im Übrigen einen wesentlichen Faktor unserer Arbeitsmotivation aus: Wir erfinden das „Rad“ nicht unbedingt neu, sind aber neuen Überwachungsmethoden und Gesetzesnovellen sehr aufgeschlossen, sodass der Pilot eigentlich nie geendet hat.

**Eine große Gefahr für den Radverkehr entsteht, wenn Autofahrer\*innen zu dicht überholen. Mittlerweile gilt ein vorgeschriebener Überholabstand von 1,50 Meter innerorts. Regelmäßig wird das, oft auch deutlich, unterschritten. Was sind Ihre Erfahrungen bei der Durchsetzung des Mindest-Überholabstandes?**

Durchsetzen können wir diese gesetzliche Regelung aus meiner Sicht in erster Linie dadurch, indem wir als operative Einheit schlichtweg den Verstoß ahnden. Gleichzeitig machen wir diese Kontrollen und die Hintergründe dazu publik, Sie werden sich vielleicht an die Berichterstattung der lokalen Printmedien Mitte letzten Jahren erinnern, als wir bei einer Messung im Rahmen eines Pressetermines begleitet wurden. Aus meiner Sicht kommt der Aufklärungsarbeit eine wesentliche Rolle zuteil. Dieser Ansatz wurde durch verschiedene Träger (z.B. Verkehrswacht, BMDV, etc.) in Rahmen von Kampagnen, unter anderem in den sozialen Medien, sehr weit vorgebracht. Die Polizeidirektion Hannover räumt der Prävention großen Raum ein – z.B. durch Aktionen des



Präventionsteams der Polizeiinspektion Hannover zusammen mit Ihnen (Stichwort „Poolnudel“). Darüber hinaus ist so gut wie jeder Streifenwagen mit einem Aufkleber in der Heckscheibe versehen, auf dem ebenfalls nochmals auf den einzuhaltenden Seitenabstand beim Überholen hingewiesen wird.

Insofern denke ich, dass hier genügend und gute Aufklärungsarbeit geleistet wurde und wird. Wenn nun die Bestimmungen der StVO aber nicht eingehalten werden, so sollte aus meiner Sicht eben durch Erhöhung des Kontrolldrucks eine Verhaltensänderung herbeigeführt werden. Dieses Ziel verfolgen wir als Fahrradstaffel seit letztem Jahr und werden auch nicht müde, neue geeignete Kontrollörtlichkeiten zu identifizieren.

Wenn Sie nach Erfahrungen bei der Durchsetzung des Überholabstandes fragen, so begegnet uns häufig ein bunter Blumenstrauß bei den Einlassungen der Verkehrsteilnehmenden. Dadurch, dass wir stets auch die falsch Überholten anhalten (warum, dazu später mehr), wissen wir, dass es Radfahrer gibt, denen es schon gar nicht mehr aufgefallen ist, zu eng überholt zu werden. Ein Teil scheint müde geworden zu sein sich zu ärgern, so nach dem Motto: Ich gebe es auf, mich darüber aufzuregen, passiert mir ständig, etc.

Bei den Verursachenden erleben wir, wie bei anderen Kontrollthemen auch, die gesamte Palette an Reaktionen. Von Einsicht, über Unwissenheit bis hin zu starker Ablehnung. So rechtfertigte beispielsweise der Führer eines Muldenkippers sein zu enges Überholen auf der Podbielskistraße damit, dass er ja sonst gar nicht hätte vorbeifahren können. Er hätte eigentlich hinter dem Fahrrad bleiben müssen – für ihn in der Situation völlig undenkbar.

**Sie haben direkt nach Einrichtung der Fahrradstaffel im Jahr 2021 bundesweit für Aufmerksamkeit gesorgt, in dem Sie ein Messverfahren für Überholabstand-Verstöße eingeführt haben. Beschreiben Sie uns doch gerne, wie das abläuft und wie häufig Sie dabei Regelverstöße feststellen und ahnden?**

Wie ich bereits eingangs erwähnte, wollen wir das Rad nicht neu erfinden. Bei der Entscheidung darüber, wie wir die Überholabstände kontrollieren, standen folgende Eckpunkte im Fokus: Das (Mess-) Verfahren muss fair sein, für die Kontrollierenden einfach zu handhaben und einem Gerichtsverfahren standhalten können. Bereits etablierte Kontrollver-



**Eine Kontrolle der einzuhaltenden Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen von Kfz über 3,5 t zGG (§ 9 Abs. 6 StVO).**

fahren aus anderen Bundesländern stehen wir nicht kritisch gegenüber, im Ergebnis sind wir aber einen eigenen Weg gegangen. Um Verstöße zu erkennen, werden zur Vorbereitung der Überwachung mittels Sprühkreide Markierungen auf der Fahrbahn aufgebracht, und zwar dort, wo in der Regel das überholte Zweirad fährt und dem gegenüber auf gleicher Höhe, wo die rechte Spur des überholenden Kraftfahr-

**Eine Kontrolle an der Podbielskistraße hinsichtlich des Seitenabstandes beim Überholen.**



zeuges verläuft. Weil es Unterschiede gibt bei der Wahl des Fahrkanals, also in welchem Abstand das Fahrrad zum rechten Fahrbahnrand geführt wird, werden die jeweiligen Markierungen beispielsweise auf dem Radschutzstreifen paarweise aufgebracht.

Wenn nun bei einem Überholvorgang die Reifen des Fahrrades und die rechten des Kraftfahrzeuges jeweils auf ihren Markierungen fahren, kann sicher von einem Verstoß ausgegangen werden, weil die Entfernung der Markierungspaare zueinander entsprechend festgelegt ist. Wir benutzen zum Aufsprühen eine selbst gefertigte Schablone, sodass wir nicht ständig neu ausmessen müssen und immer derselbe Markierungsabstand nachvollziehbar gegeben ist.

Die Verstöße werden von uns videografiert, sodass wir bei Anfragen durch den Rechtsbeistand und auch später vor Gericht immer in der Lage sind, das Fehlverhalten beweiskräftig nachzuweisen.

Neben den Betroffenen werden auch immer die Überholten angehalten, um die Lenkerbreite zu messen. Hierdurch können wir fast auf den Zentimeter genau den videografierten Überholabstand festlegen. Die bisherigen Kontrollen haben gezeigt, dass bei gut der Hälfte der Überholmanöver der Seitenabstand falsch gewählt wird. Weitaus höher war die Quote bei einer Kontrolle auf der Podbielskistraße – hierzu habe ich Ihnen auch ein Lichtbild mitgebracht.

Das Messverfahren steht in einer ständigen Überprüfung durch uns, auch wenn es sich bislang sehr gut bewährt hat. Weitere Örtlichkeiten werden von uns identifiziert, sodass wir planen, kurzfristig auch außerhalb geschlossener Ortschaften den Überholabstand zu kontrollieren. Dazu werden wir das von mir beschriebene Messverfahren modifizieren, sind aber noch in der Umsetzung, sodass ich vielleicht in einer späteren Ausgabe darüber berichten kann.

Ob wir bundesweit für Aufsehen gesorgt haben weiß ich nicht, aber ich habe festgestellt, dass durch unsere Netzwerkarbeit auch die Polizeien anderer Bundesländer das System anwenden. So wird beispielsweise in Bremen seit längerem fleißig mit Kreide gesprüht, das dortige Verkehrsdezernat wendet das Messverfahren bereits in der Fläche der Behörde an.

**Was sind Ihre Erfahrungen bei diesen Kontrollen und was muss passieren, damit mehr Autofahrer\*innen den Überholabstand einhalten?**

Meine Einschätzung zur Aufklärungsarbeit dieses Themenbereiches kennen Sie, sehr viel mehr mit flankierenden Kontrollaktionen kann

schlussendlich durch uns auch nicht getan werden. Ich finde es eigentlich schöner, wenn man sich als Verkehrsteilnehmer an die Regeln der StVO aus innerer Überzeugung hält, weil man weiß, dass sonst andere gefährdet werden könnten und nicht, weil man Gefahr läuft, ein Bußgeld zahlen zu müssen. Häufig, so meine Wahrnehmung, geht es jedoch nur über den Geldbeutel, um eine Verhaltensänderung herbeiführen zu können.

Es ist Aufgabe der Politik, die entsprechende Ahndungshöhe in einer ausgewogenen Relation zum Fehlverhalten zu setzen.

**Viele Gefahren beim Radfahren entstehen durch fehlerhafte und dysfunktionale Infrastruktur. Hat die Fahrradstaffel hier bereits Erkenntnisse sammeln können? Sind Sie im Rahmen der Verkehrsschau im Kontakt mit der Verwaltung derartige Stellen zu untersuchen und für Verbesserung zu sorgen?**

Dadurch, dass wir im selben Verkehrsraum unterwegs sind, fallen uns mitunter Dinge auf, bei denen wir Alternativen anbieten können. Das geht bei Schäden der Fahrbahndecke los, über mangelnde Beschilderungen und kann zu Änderungen der Radverkehrsführung führen. Wir bringen hierbei unsere Erfahrungen ein und stehen im engen Kontakt mit den Sachgebieten Verkehr der drei Polizeiinspektionen. Durch diese werden eventuelle Missstände mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger thematisiert und erfahrungsgemäß, wenn erforderlich, schnell beseitigt. Wichtig ist in dem Zusammenhang, dass Stadt und Polizei im Grunde so etwas wie eine Schiedsrichterrolle einnehmen. Es wird immer versucht, die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden unter einen Hut zu kriegen.

**Danke für das Interview und die Zeit, die Sie sich dafür genommen haben.**

Das Interview führte Lars Wöllecke

## JETZT NOCH MITMACHEN BEIM FAHRRADKLIMATEST!



**HIER KLICKEN UND MITMACHEN!**



**ADFC  
Fahrradklima-Test  
2022**