

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tom Schreiber und Tino Schopf (SPD)

vom 25. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Januar 2018)

zum Thema:

Berliner Polizei - Kampf gegen die Profilierungsfahrten in Berlin

und **Antwort** vom 12. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Feb. 2018)

Herrn Abgeordneten Tom Schreiber (SPD) und Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13335

vom 25. Januar 2018

über Berliner Polizei – Kampf gegen die Profilierungsfahrten in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie genau definiert die Berliner Polizei sogenannte Profilierungsfahrten im öffentlichen Straßenland und wie werden diese als solche erfasst?

Zu 1.:

Profilierungsfahrten sind als überwiegend saisonales Phänomen vorrangig in den wärmeren Jahreszeiten nur auf relativ wenigen Strecken im Innenstadtbereich wahrnehmbar. Es fallen überwiegend Fahrer hochwertiger und teurer Sportwagen dadurch auf, dass sie unter dem Motto „sehen und gesehen werden“ in provokanter, Fahrweise versuchen, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf ihre Fahrzeuge zu ziehen. Dazu werden beispielsweise auf den relativ kurzen Strecken zwischen lichtzeichengeregelten Kreuzungen die Fahrzeuge an geeigneten Stellen ganz kurzfristig so beschleunigt, dass mit den hohen Motordrehzahlen in Verbindung mit sportwagentypischen Auspuffanlagen und ggf. lautstarker Musik durch die geöffneten Seitenfenster enorme Lärmpegel erreicht werden. In auffälliger Fahrweise werden dabei auch Busspuren befahren und schnelle Fahrstreifenwechsel durchgeführt.

Die in Frage kommenden Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung sind überwiegend mit Verwarnungsgeldern sanktioniert. Im Falle nachgewiesener technischer Manipulationen an Auspuffanlagen, Motoren oder sonstigen Fahrzeugteilen kann auch die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen erloschen sein. Profilierungsfahrten erfüllen in der beschriebenen Art und Weise keinen eigenen verkehrs- oder strafrechtlichen Tatbestand. Vor diesem Hintergrund erfolgt über die Anzeigenfertigung und etwaige Beweissicherungsmaßnahmen hinaus keine gesonderte Erfassung.

Davon abzugrenzen sind verbotene Kraftfahrzeugrennen, welche nach § 315d Strafgesetzbuch (StGB) inzwischen strafbewehrt sind.

2. Wird bei der Kontrolle bzw. Auswertung von Profilierungsfahrten zwischen illegalen Autorennen und allgemeinem verkehrsgefährdenden Verhalten bzw. extremer Lärmentwicklung z.B. durch manipulierte Auspuffanlagen unterschieden und gibt es noch weitere Kategorien in die Profilierungsfahrten untergliedert werden?

Zu 2.:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Während die Teilnahme an einem verbotenen Kraftfahrzeugrennen den o.g. Straftatbestand verwirklichen kann, erfüllt die zwar auffällige, aber ungleich weniger gefährliche Fahrweise bei so genannten Profilierungsfahrten regelmäßig nur den Tatbestand von Verkehrsordnungswidrigkeiten. Verkehrsgefährdendes Verhalten im Straßenverkehr steht insgesamt jedoch nur in Ausnahmefällen im unmittelbaren Zusammenhang mit Autorennen oder Profilierungsfahrten.

3. Durch welche Fehlverhalten werden Profilierungsfahrten am häufigsten auffällig?

Zu 3.:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Hat die Polizei die Möglichkeit, gegen Fahrzeuge, die besonders laute Motorgeräusche von sich geben, bzw. der Fahrer vorzugehen oder ist dies nur möglich, wenn vor Ort Manipulationen am Motor oder der Auspuffanlage des jeweiligen Fahrzeugs nachgewiesen werden können?

Zu 4.:

Es genügt der begründete Verdacht von technischen Manipulationen, um betroffene Fahrzeuge zur Durchführung von Sachverständigengutachten im Beweisermittlungsverfahren sicherzustellen oder zu beschlagnahmen. Können unzulässige Manipulationen am Kontrollort erkannt und beweisicher, z. B. mit Fotos, dokumentiert werden, bedarf es zur Einleitung eines Ermittlungsverfahrens keiner Fahrzeugsicherstellung. Unabhängig davon können Mängelberichte ausgestellt und Weiterfahrten untersagt werden.

5. Wie viele Schwerpunkteinsätze gab es zur Verhinderung von Profilierungsfahrten in den letzten sieben Jahren bei der Berliner Polizei? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 5.:

Der polizeiliche Begriff der „Profilierungsfahrten“ wurde im Zusammenhang mit der statistischen Schwerpunkterfassung von Verkehrskontrollen erst ab dem 1. Februar 2016 als Recherchemerkmal aufgenommen. Insofern kann die Anzahl der Schwerpunkteinsätze in der nachfolgenden Übersicht nur für Daten aus den Jahren 2016 und 2017 dargestellt werden:

Jahr	2016 (Februar- Dezember)	2017 (Januar – November)
Schwerpunkteinsätze	612	213

6. Welche konkreten Schwerpunkteinsätze gab es seitens der sechs Polizeidirektionen zu diesem Thema? (Aufstellung nach Direktionen erbeten.)

Zu 6.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 5 können in der nachfolgenden Übersicht nur Daten aus den Jahren 2016 und 2017 dargestellt werden:

Direktion/Jahr	2016 (Februar- Dezember)	2017 (Januar – November)
1	0	0
2	93	30
3	0	0
4	2	0
5	2	4
6	1	0
Gesamt	98	34

Die Mehrzahl der Einsätze wurde von Dienststellen der Direktion Einsatz, Begleitschutz- und Verkehrsdienst (BVkD), durchgeführt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Feststellungen im Rahmen der täglichen Streifendienste nicht als geplante Schwerpunkteinsätze gelten und die dabei getroffenen Maßnahmen deshalb nicht in die oben genannten Abschlussmeldungen einfließen.

7. Welches waren die zehn Orte in Berlin, an denen in den letzten sieben Jahren Profilierungsfahrten am häufigsten festgestellt wurden (bitte tabellarisch darstellen)?
8. Welche Fahrzeugtypen waren bei den Kontrollen besonders häufig? (Aufstellung erbeten.)

Zu 7. und 8.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 1 ist eine valide Recherche im Zusammenhang mit Profilierungsfahrten nicht möglich.

9. Wie viele Fahrzeuge wurden aufgrund von Kontrollen sogenannter Profilierungsfahrten stillgelegt bzw. eingezogen?
10. Wie viele der in den letzten sieben Jahren kontrollierten Fahrzeugführer bei Profilierungsfahrten hatten keine Fahrerlaubnis, waren alkoholisiert oder standen unter Drogeneinfluss? (Aufstellung erbeten)

Zu 9. und 10.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 1 ist eine valide Recherche und Zuordnung nicht möglich.

11. In wie vielen Fällen wurde in den letzten sieben Jahren die Fahrerlaubnis aufgrund von Profilierungsfahrten entzogen? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 11.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 1 ist festzustellen, dass aus der Durchführung von Profilierungsfahrten grundsätzlich keine Fahrerlaubnisentziehung resultiert.

12. Wie viele Todesopfer gab es in den letzten sieben Jahren im Zusammenhang mit Profilierungsfahrten in Berlin? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)
13. Wie viele schwerstverletzte Personen gab es aufgrund von Profilierungsfahrten in den letzten sieben Jahren in Berlin? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 12. und 13.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 1 ist eine valide Recherche und Zuordnung nicht möglich.

14. Welche Maßnahmen ergreift die Berliner Polizei gemeinsam mit den Bezirken, um diese Profilierungsfahrten zu unterbinden?

Zu 14.:

Die eingeschränkten Zuständigkeiten der Bezirksämter bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten und die abweichenden Ordnungsaufgaben im Bereich Verkehr lassen keine Grundlage für gemeinsame zielgerichtete Maßnahmen erkennen.

15. Welche Maßnahmen ergreift die Berliner Justiz, um Profilierungsfahrten zu begegnen?

Zu 15.:

Der Begriff „Profilierungsfahrt“ ist kein Rechtsbegriff im Straf- und Strafprozessrecht und auch nicht als gängige Phänomenbeschreibung in den polizeilichen Ermittlungsvorgängen oder der strafrechtlichen Rechtsprechung und Literatur bekannt.

Soweit sich aus dem in der Schriftlichen Anfrage als „Profilierungsfahrten“ beschriebenen Geschehen zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für den Verdacht von Straftaten ergeben, übernehmen die Staats- oder Anwaltschaft Berlin die Strafverfolgung im Rahmen ihrer Zuständigkeit.

16. Welche weiteren Maßnahmen sind aus der Sicht des Senats sinnvoll, um Profilierungsfahrten präventiv zu begegnen?

Zu 16.:

Aus polizeilicher Sicht sind geeignete präventive Ansätze nur in begrenztem Maße vorhanden. Die Thematik wird von den Dienstkräften der Verkehrssicherheitsberatung (VKS) bei ihrer Tätigkeit in Oberschulen und Oberstufenzentren angemessen aufbereitet. VKS-Kräfte wirken auch bei Schwerpunkteinsätzen und bei örtlichen Einsatzmaßnahmen an Treffpunkten der Tuningszene mit, um Betroffene und Teilnehmende über die Rechtslage zu informieren und für die besonderen Gefahrenaspekte zu sensibilisieren. Ein polizeilicher Informationsflyer zur Verteilung ist in Vorbereitung.

17. Inwiefern können mobile und/oder stationäre Blitzer in Schwerpunktbereichen eine präventive Maßnahme darstellen?

Zu 17.:

Zur gezielten Bekämpfung von Profilierungsfahrten sind Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen nur bedingt geeignet, da es dabei zur Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten nur in Einzelfällen kommt. Während stationäre Anlagen wegen ihrer örtlichen Berechenbarkeit kaum Wirkung entfalten können, eröffnen mobile Überwachungsmaßnahmen durch eingesetzte Dienstkräfte zumindest die Möglichkeit, auffällige Fahrzeuge unmittelbar für eine Überprüfung anzuhalten.

18. Wie viele Verurteilungen aufgrund von Profilierungsfahrten im Land Berlin gab es in den vergangenen sieben Jahren? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 18.:

Entfällt. Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

19. Reicht der bisherige Rechtsrahmen aus, um den Profilierungsfahrten zu begegnen und welche Änderungen wären in diesem Bereich aus Sicht der Polizei Berlin nötig?

Zu 19.:

Auch wenn die gegenwärtigen Sanktionshöhen für die typischen bei Profilerungsfahrten begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten keine abschreckende Wirkung entfalten können, wird es nicht als zielführend erachtet, diese weiter anzuheben.. Die Schaffung eines eigenen Verbotstatbestandes zur Durchführung von Profilerungsfahrten in der Straßenverkehrsordnung wird als nicht realisierbar bewertet, da es kaum möglich wäre, einen solchen Tatbestand so zweifelsfrei und unmissverständlich zu beschreiben, dass er sich inhaltlich nachvollziehbar von den allgemeinen Verstößen abgrenzt und gerichtsfest überwacht bzw. nachgewiesen werden kann.

Die für verbotene Kraftfahrzeugrennen geschaffene Strafvorschrift des § 315 d StGB wird begrüßt.

20. An wen können sich Bürger wenden, die sich unmittelbar von Profilerungsfahrten belästigt fühlen und wie kann die Polizei eine schnelle Reaktion auf solche Meldungen sicherstellen?

Zu 20.:

Telefonische Hinweise können den Dienstkräften der örtlichen Polizeiabschnitte oder alternativ über das polizeiliche Bürgertelefon unter der Rufnummer 4664 – 4664 übermittelt werden. Der polizeiliche Notruf 110 sollte nur bei zeitlich dringenden und relevanten Sachverhalten genutzt werden, in denen polizeiliche Sofortmaßnahmen zur Unterbindung gegenwärtiger Profilerungsfahrten oder kurzfristige Ermittlungshandlungen notwendig erscheinen. Eine schnelle polizeiliche Informationsverarbeitung und Reaktion ist grundsätzlich gewährleistet. Schriftliche Hinweise können den Polizeiabschnitten, dem Polizeipräsidium oder auch über die polizeiliche Internetwache mitgeteilt werden. Ungeachtet dessen können selbstverständlich erkennbare Dienstkräfte der Polizei im örtlichen Bezug persönlich angesprochen werden.

21. Verfolgt die Polizei bei Bürgeranzeigen den Verbleib des angezeigten Fahrzeugs bzw. sucht anhand der Zeugenangaben nach dem Halter – wenn nein warum nicht?

Zu 21.:

Ja.

22. Wie viele Einsatzstunden wurden in den letzten sieben Jahren bei der Berliner Polizei im Einsatz gegen Profilerungsfahrten aufgewendet? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 22.:

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 5 sind die Einsatzstunden bei mobilen und stationären Kontrolleinsätzen zur gezielten Bekämpfung von Profilerungsfahrten für die Jahre 2016 und 2017 der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Jahr	2016 (Februar- Dezember)	2017 (Januar – November)
Einsatzstunden*	3.582	1.067

* Einsatzstunden beziehen sich ohne Berücksichtigung des jeweiligen Personalansatzes auf die tatsächliche Dauer aller Kontrolleinsätze.

23. Wie viele Mitarbeiter/innen (Personalstellen und Vollzeitäquivalente (VZÄ)) waren in den letzten sieben Jahren und sind in der Direktion Einsatz beim Verkehrsdienst tätig? (Aufstellung nach Beamten/innen und Angestellten sowie Jahren erbeten.)

Zu 23.:

Die Direktion Einsatz (Dir E) wurde im Zuge der Umstrukturierungen der Polizeibehörde erst zu Beginn des Jahres 2016 gegründet. In der Dir E wurden die zuvor örtlichen Verkehrsdienste der Direktionen 1 bis 6 im Referat Begleitschutz- und Verkehrsdienst (BVkD) zentralisiert.

Weil die umfangreichen Umstrukturierungsmaßnahmen im System Integrierte Personalverwaltung (IPV) technisch nur sukzessive abgebildet werden können, sind die Zahlen für 2016 nicht valide abbildbar. Valide Zahlen können daher erst für das Jahr 2017 wie folgt dargestellt werden:

Beschäftigtengruppe	Stellen 2017	VZÄ 2017
Beamtinnen/Beamte	668,50	626,56
Tarifbeschäftigte	118,50	96,62
Gesamt	787,00	723,18

Quelle: IPV

24. Wie hoch war das Durchschnittsalter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Verkehrsdienst in den letzten sieben Jahren und wie hoch ist es derzeit? (Aufstellung nach Beamt/innen und Angestellten sowie Jahren erbeten.)

Zu 24.:

Unter Bezugnahme auf die Antwort zu Frage 23 beschränkt sich die nachfolgende Übersicht auf das Jahr 2017

Beschäftigtengruppe	Durchschnittsalter in Jahren 2017
Beamtinnen/Beamte	48,22
Tarifbeschäftigte	49,20

Quelle: IPV

25. Wie hoch ist die Zahl der eingeschränkt einsatzfähigen Dienstkräfte beim Verkehrsdienst? (Aufstellung erbeten.)

Zu 25.:

Mit Stand 31. Januar 2018 sind 35 Beamtinnen und Beamte des Polizeivollzugsdienstes beim BVkD polizeidienstunfähig im Sinne des § 105 Abs. 1 Landesbeamtengesetz (LBG). Weitere 27 Beamtinnen und Beamte des Polizeivollzugsdienstes genügen derzeit ebenfalls nicht den besonderen gesundheitlichen Anforderungen für den Polizeivollzugsdienst.

26. Wie hoch ist der Investitionsbedarf in den Fuhrpark des Verkehrsdienstes? (Aufstellung erbeten.)
Gibt es eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Bezirke und der Berliner Polizei zum Thema Profilierungsfahrten? (Falls nicht, warum nicht? Falls doch, in welchen Bezirken? (Aufstellung erbeten))

Zu 26.:

Der Investitionsbedarf für den im Soll-Bestand 379 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark des Verkehrsdienstes beträgt derzeit ca. 2,8 Mio. Euro. Der Bedarf ergibt sich aus der Betrachtung der Fahrzeuge hinsichtlich der Aussonderungskriterien „Laufleistung“ und „Fahrzeugalter“ und ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Fahrzeugart	Investitionsbedarfe in Euro
Krafträder	1.848.000
Neutrale Einsatzwagen	105.000
Kleinbusse	250.000
Spezialermittlungswagen	600.000
Gesamt	2.803.000

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Bezirken und Polizei gibt es nicht. Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

Berlin, den 12. Februar 2018

In Vertretung

Christian Gaebler
Senatsverwaltung für Inneres und Sport