

# DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

1/2021

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.

## Top-Thema

Verkehrsüberwachung  
auf Landstraßen muss sein



## Aktuelles

Gesetzentwurf zum  
autonomen Fahren

## Panorama

Sicherheit in  
Autobahnbaustellen

## Wissen

„Gut zu wissen“ –  
Grundrechte im Straßenverkehr

## Liebe Leserin, lieber Leser,



wie kann es gelingen, die enorm hohe Zahl an Getöteten auf Landstraßen – 2019 waren es 1.758 Menschen und damit fast 60 Prozent aller Getöteten – zu senken? Eine nicht immer beliebte, aber dafür effektive Maßnahme ist die Verkehrsüberwachung. Unser Top Thema in dieser Ausgabe geht deshalb ab Seite 8 der

Frage nach, wie Verkehrsüberwachung gerade in ländlichen Räumen besonders sinnvoll eingesetzt werden kann. Außerdem erklären wir, warum diese Maßnahme dort besonders wichtig ist.

Apropos ländliche Gebiete: Da gerade auf Straßen außerhalb von Ortschaften besonders viele Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen, hat der Vorstand des DVR im Herbst 2020 für die kommenden beiden Jahre ein neues Schwerpunktthema beschlossen: „Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen“. Dieses Thema greifen wir künftig in jeder Ausgabe des DVR-Reports auf. Entsprechende Beiträge erkennen Sie übrigens immer an diesem Zeichen: **TOP Thema**

Mit diesem DVR-Report überbringe ich zudem gute Nachrichten für alle, die sich für die rechtlichen Hintergründe von Verkehrsregeln interessieren: Ab sofort wird uns Prof. Dr. Dieter Müller, Vorsitzender des Juristischen Beirates des DVR, in seiner Kolumne „Gut zu Wissen“ mit Erkenntnissen über das Straßenverkehrsrecht erhellen. Freuen Sie sich darauf, am Ende dieser Ausgabe mehr zu erfahren!

Wir sind gespannt, wie Ihnen diese Ausgabe des DVR-Reports gefällt. Teilen Sie uns gern Ihren Eindruck per E-Mail an [presse@dvr.de](mailto:presse@dvr.de) mit.

Viel Freude beim Lesen.

Herzlich,  
Ihr

*W. Eichendorf*

Prof. Dr. Walter Eichendorf, Präsident

## Inhalt

EDITORIAL	2
<b>AKTUELLES</b>	
Neue Mitglieder im DVR-Vorstand	3
DVR-Report runderneuert	3
DVR-Schriftenreihe „Baumunfälle“	3
Stefan Grieger neuer DVR-Hauptgeschäftsführer	4
Verabschiedung von DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer Hassknecht in der Werkstatt	6
Neue Broschüre „Sicher mobil mit Rollstuhl und elektrischem Krankenfahrstuhl“	6
VDSI/DVR-Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“	7
Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren	7
<b>TOP-THEMA</b>	
Verkehrsüberwachung auf Landstraßen muss sein	8
Interview Thomas Buchheit (Niedersachsen)	11
<b>MITGLIEDER</b>	
Unfallverhütungsbericht 2018/19	12
Schutz von Fahrzeugsitzen	12
Bedienung von Touchscreens lenkt ab	13
Pedelec-ABS bringt deutliche Vorteile	13
Verkehrswende steckt im Stau	14
BMVI-Sonderprogramm „Stadt und Land“	14
ADAC-Monitor „Mobil in der Stadt“	15
Online-Tool „StreckenHeld“	15
<b>PANORAMA</b>	
Risiken in Baustellen auf Bundesautobahnen	16
Eckart von Hirschhausen ist die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2021“	18
Unfälle mit dem E-Scooter	18
Lockdown verstärkt Trend zum Auto	18
Verkehrserziehung in Zeiten von Corona	19
<b>WISSEN</b>	
Alkoholverbot für Fahranfänger wirkt	20
Weniger Unfälle und Getötete	20
Digitaler Zwilling für das autonome Fahren	21
„Gut zu wissen“ – Grundrechte im Straßenverkehr	22
<b>IMPRESSUM</b>	23

## DVR-Report runderneuert

Mit einem frischen und modernen Layout präsentiert sich die erste Ausgabe des DVR-Reports in diesem Jahr rundum erneuert. Eine klare und in fünf Rubriken eingeteilte Struktur erleichtert die Orientierung im Heft, weitere grafische Merkmale erhöhen die Lesefreundlichkeit.

Inhaltlich steht selbstverständlich weiterhin die seriöse und fachlich breit aufgestellte Berichterstattung im Vordergrund.

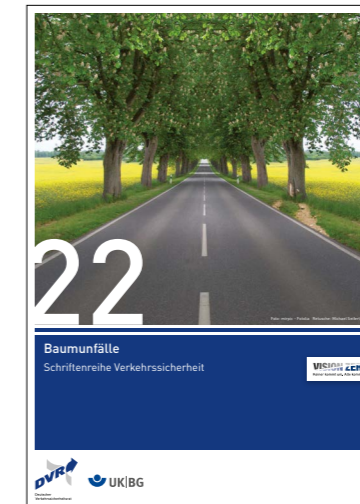
Die Veränderungen gehen auch auf die Ergebnisse einer im letzten Jahr durchgeführten Leserbefragung zurück. Der DVR und die Redaktion bedanken sich an dieser Stelle sehr herzlich bei allen Leserinnen und Lesern, die sich an dieser Befragung beteiligt und hilfreiche Anregungen gegeben haben.

## DVR-Schriftenreihe „Baumunfälle“

Von Bäumen gesäumte Straßen bieten einen schönen Anblick. Insbesondere Alleen haben als Natur- und Kulturgut einen hohen Wert. Für Autofahrende bedeuten Bäume am Straßenrand jedoch eine stark unterschätzte Gefahr, denn Baumunfälle haben eine besonders hohe Unfallschwere. Bei insgesamt mehr als 500 Getöteten im Jahr 2019 starben Woche um Woche durchschnittlich rund zehn Verkehrsoffer durch einen solchen Aufprall. In vielen Fällen war die Unfallursache unangepasste Geschwindigkeit.

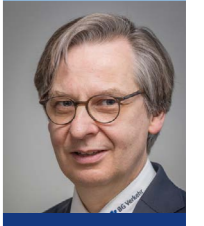
Im Vordergrund der aktuellen Ausgabe der DVR-Schriftenreihe „Baumunfälle“ stehen das Unfallgeschehen, die relevanten Regelwerke sowie der aktuelle Forschungsstand. Darüber hinaus werden Best-Practice-Beispiele aus vier Bundesländern präsentiert, die belegen, mit welchen Maßnahmen der Gefahr der Baumunfälle begegnet wird.

Die komplette Ausgabe zum Download unter: <https://www.dvr.de/service/medien/schriftenreihe-verkehrssicherheit>



## Neu im Vorstand

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereiches Prävention bei der Berufsgenossenschaft Verkehr, Gerhard Hillebrand, Verkehrspräsident beim ADAC, und Dr. Matthias Schubert, Executive Vice President Mobility beim TÜV Rheinland, wurden von der DVR-Mitgliederversammlung am 4. Dezember 2020 als neue Mitglieder in den DVR-Vorstand für die zwei verbleibenden Jahre der Amtsperiode gewählt.



Dr. Hedtmann



Hillebrand



Dr. Schubert

Sie rücken nach für Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident ADAC, der bereits vor einigen Monaten von seinem Amt zurückgetreten war, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann vom Verband der TÜV sowie Clemens Klinke, DVR-Vizepräsident und ehemaliges Vorstandsmitglied bei DEKRA.

Verabschiedet wurde auch Michael Schulze, der als Vertreter der Innenministerkonferenz im Vorstand mitwirkte. Ihm folgt der Polizeipräsident der Freien Hansestadt Bremen, Lutz Müller, nach.

Ebenfalls aus dem Vorstand ausgeschieden ist Jürgen Menge, ehemaliger Referatsleiter im Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz und langjähriger Vorsitzender des Vorstandsausschusses Verkehrstechnik. Sein Nachfolger in dieser Funktion ist Ulrich Malburg, Referatsleiter im Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen.

## „Der DVR wird weiter für die Vision Zero eintreten“

**Stefan Grieger ist seit Beginn dieses Jahres neuer DVR-Hauptgeschäftsführer. Er folgt auf Christian Kellner und Ute Hammer, die Ende des vergangenen Jahres den DVR verlassen haben. Im Interview äußert er sich über den DVR der Zukunft und seine inhaltlichen Schwerpunkte für die kommenden Jahre.**



Stefan Grieger ist bereits seit 2008 für den DVR tätig und fungierte bislang als Leiter des Hauptstadtbüros und Referatsleiter Politik und Recht. Führungserfahrung sammelte er bereits vor seiner DVR-Zeit als Landesgeschäftsführer eines Sozialverbandes.

Recht und Gesetz kennt der Volljurist sowohl aus Regelwerken und seinem Studium der Rechtswissenschaft und anschließendem Referendariat, aber auch aus früherer polizeilicher Praxis. Grieger war mehrere Jahre als Polizeibeamter in Berlin tätig. Der Verkehrssicherheitsarbeit ist er somit schon seit Beginn seines Berufslebens verbunden.

fokussiert in den Blick nehmen: Digitalisierung, automatisiertes und vernetztes Fahren, der demografische Wandel, die zunehmende Vielfalt an Fortbewegungsmitteln. All das muss sich natürlich auch in den haupt- und ehrenamtlichen Strukturen des DVR widerspiegeln. Dafür müssen wir uns effizient als schlanke Organisation aufstellen, die nach außen Wirkung entfaltet.

### Welche inhaltlichen Impulse möchten Sie für die Zukunft des DVR setzen?

Im vergangenen Jahr hat der Vorstand des DVR als neues Schwerpunktthema die „Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen“ beschlossen. Nach wie vor beklagen wir in Deutschland auf Straßen außerhalb von Ortschaften die meisten Getöteten im Straßenverkehr. 2019 waren es 57,7 Prozent der Verkehrstoten (1.758 von 3.046). Das Thema hat daher eine besondere Bedeutung für die Zahl der Unfallopfer. Wichtig für die Arbeit zu diesem Schwerpunkt sind klare Empfehlungen, zum Beispiel für infrastrukturelle Maßnahmen, aber auch Appelle an Politik und Verwaltung, finanzielle und personelle Mittel ausreichend zur Verfügung zu stellen, um die Verkehrsüberwachung möglichst flächendeckend auszuweiten. Das ist essenziell, wenn wir die Zahl der Getöteten auf Straßen gerade auch in ländlichen Räumen senken möchten. Ein weiteres Thema: Seit Jahren stagniert die Zahl der getöteten Zweiradfahrenden. Die Zahl der Dienst- und Wegeunfälle, die insbesondere bei der Nutzung des Fahrrads passieren, steigt sogar an. Auch diesem Trend müssen wir gemeinsam mit unseren Mitgliedern, zum Beispiel den gewerblichen Berufsgenossenschaften und Trägern der

### Herr Grieger, wie haben Sie die ersten Wochen in der neuen Funktion erlebt?

Es fallen für den DVR und mich als Hauptgeschäftsführer zeitlich einige Dinge zusammen, die jedes für sich schon eine Herausforderung wären. Die Geschäftsstelle in Bonn wird Mitte des Jahres aufgelöst. Daher geht nicht nur der Umzug des Büros nach Berlin in die heiße Phase, sondern es verlassen uns auch viele erfahrene Beschäftigte. Das bedeutet, dass neue engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefunden und eingearbeitet werden müssen. Abläufe müssen neu aufgesetzt und eingeübt werden – und das alles unter Pandemie-Bedingungen.

Glücklicherweise ist mir die Materie Verkehrssicherheit vertraut und ich kenne bereits viele Akteure unseres Umfeldes.

### Welche wichtigen Aufgaben und Herausforderungen für den DVR sehen Sie in der nahen Zukunft?

Die Herausforderungen liegen auf unterschiedlichen Ebenen. Der DVR wird weiter und hoffentlich noch erfolgreicher für die Vision Zero eintreten. Rund um die Bundestagswahl und einige Landtagswahlen in diesem Jahr werden viele Weichen gestellt. Das sollten wir gemeinsam mit unseren Mitgliedsverbänden nutzen. Die Themen der Zukunft werden wir

gesetzlichen Unfallversicherung, deutlich entgegenwirken.

### Beim Thema Verkehrsüberwachung denken nach wie vor viele Menschen, dies sei reine Abzocke. Was entgegnen Sie?

Das Ziel der Verkehrsüberwachung, insbesondere durch den Einsatz von „Blitzern“, ist es letzten Endes doch, Menschen vom Sinn der Verkehrsregeln zu überzeugen. Die meisten Unfälle geschehen, weil Regeln nicht eingehalten werden oder sich Verkehrsteilnehmende überschätzen. Das kann der Überholvorgang in der Kurve sein, eine zu hohe Geschwindigkeit bei nasser Fahrbahn, das Tippen auf dem Smartphone oder das Einstellen des Navigationsgeräts während der Fahrt.

Häufig sind es alltägliche Situationen, deren Gefährlichkeit leicht unterschätzt wird. Von meiner früheren Arbeit als Polizeibeamter in Berlin weiß ich, wie traumatisch und langwierig die Folgen von Verkehrsunfällen für die Opfer – wenn sie denn überlebt haben – sein können. Gleichzeitig müssen die Unfallverursachenden mit der Schuld zurechtkommen. Die Verkehrsüberwachung und die bei Regelmisssachtung folgenden Sanktionen sollen verdeutlichen: Verstöße gegen die Verkehrsregeln können zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod anderer Menschen führen. Und das möchten die allermeisten Verkehrsteilnehmenden nicht.

### Was ist für Sie das Verkehrsmittel der Zukunft in puncto Sicherheit?

Es sollte nicht darauf ankommen, welches Verkehrsmittel ich nutze. Das Entscheidende für unsere Arbeit ist, Menschen die Möglichkeit zu geben, sicher anzukommen. Das kulminiert ja in dem schönen Satz: „Keiner kommt um, alle kommen an.“ In den vergangenen Jahrzehnten haben sich besonders die technischen Standards verbessert – ein großes Verdienst der Fahrzeugtechnik-Fachleute in Industrie, Verbänden und Behörden. Auch deshalb sind mittlerweile über 90 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen.

Die Teilnahme am Straßenverkehr birgt aber weiterhin erhebliche Risiken, die durch regelgerechtes, aufmerksames und rücksichtsvolles Verhalten minimiert werden können. Während so mancher in früheren Zeiten ungern den Sicherheitsgurt

angelegt hat, lenkt heute die Nutzung des Smartphones vom Straßenverkehr ab. Mit zum Teil verheerenden Folgen.

Interview: Sven Rademacher



Foto: Ulrich Schepp

### Verabschiedung von DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer

Im vergangenen Dezember haben sich vom DVR sowohl Christian Kellner, ehemaliger Hauptgeschäftsführer des DVR (wir berichteten in Ausgabe 4/2020), als auch Ute Hammer, seit 2001 Geschäftsführerin, verabschiedet. In dieser Funktion verantwortete sie viele Jahre die DVR-Öffentlichkeitsarbeit, Haushalt und Finanzen sowie die Bereiche Fahrzeug- und Verkehrstechnik. Insgesamt war Ute Hammer 34 Jahre für den DVR tätig. Nun geht sie neue Wege. Wir blicken mit ihr zurück und fragen nach ihren Wünschen für die Verkehrssicherheit.

### Was war für Sie die größte Herausforderung in der Verkehrssicherheit in den vergangenen zehn Jahren?

Die EU konnte ihr Ziel, die Zahl der Verkehrstoten innerhalb von zehn Jahren um 50 Prozent zu senken, nicht erreichen. Das heißt, die Zeit lief davon und die kann man schnell in Verkehrstote übersetzen. Für etliche Probleme der Verkehrssicherheit gibt es längst Lösungen. Verkehrssicherheitsarbeit muss sich aber häufig gegen konkurrierende Interessen behaupten. Wir sagen „Leben ist nicht verhandelbar!“, aber Leben wird ununterbrochen verhandelt. Es war eine zentrale Aufgabe für Herrn Kellner und mich, gemeinsam mit den Kräften aller Mitglieder schnellstmöglich zu den effizientesten Maßnahmen zu kommen und für diese einzutreten.

### Welcher Erfolg ist Ihnen besonders wichtig?

Das ist für mich ganz klar die wachsende Bedeutung der Vision Zero in der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Bekenntnis des DVR zur Vision Zero im Jahr 2007 war ein bedeutender Schritt, aber das war kein Schalter, den man einfach umlegte. Es brauchte kontinuierliche Überzeugungsarbeit, für viele war die Vision Zero bestenfalls eine nett gemeinte Utopie. Es geht aber im Gegenteil um eine sehr reale Sichtweise: konsequent die Verkehrswelt der Verletzbarkeit des Menschen anzupassen. Dies ist ein ebenso einfacher wie radikaler Gedanke, kompatibel mit allen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit bis hin zum automatisierten Fahren.

### Ihre Wünsche für die Verkehrssicherheitsarbeit sind ...

... ein sicherer Fuß- und Radverkehr, ganz viel Ressourcen für Infrastrukturmanagement, die Senkung von Höchstgeschwindigkeiten und mutige Entscheiderinnen und Entscheider, die das Ziel der Vision Zero – keine Getöteten, keine Schwerstverletzten – schnellstmöglich versuchen zu erreichen. Dafür werde ich mich auch zukünftig einsetzen.

Wir danken Frau Hammer ausdrücklich für das, was sie für die Verkehrssicherheit und für den DVR getan hat und wünschen ihr alles Gute.

Interview: Julia Fohmann

## ■ Neue Broschüre



Gehbehinderte und ältere, zum Teil körperlich eingeschränkte, Menschen sind im Straßenverkehr oft auf einen Rollstuhl oder Krankenfahrstuhl mit Elektroantrieb angewiesen. Doch der Umgang mit diesen Geräten, Einschränkungen in der Barrierefreiheit und das Regelwerk, an das es sich zu halten gilt, stellen große Herausforderungen dar.

Die neue Broschüre des DVR „Sicher mobil mit Rollstuhl und elektrischem Krankenfahrstuhl“ informiert über Auswahlkriterien und gibt Tipps zur Handhabung. Darüber hinaus finden sich hilfreiche Hinweise zum sicheren Verhalten im ÖPNV und zu den geltenden Regeln im Straßenverkehr.

Die Informationsbroschüre kann kostenlos beim DVR bestellt werden:

<https://www.dvr.de/service/medien/broschueren/flyer/bestellung-sicher-mobil-medien>

## ■ VDSI/DVR-Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

In diesem Jahr suchen der DVR und der VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit e.V. wieder nach innovativen Projekten, die nachhaltig zu weniger Wegeunfällen, Schulweg- und Dienstwegeunfällen oder Unfällen im innerbetrieblichen Transport und Verkehr geführt haben.



Der Wettbewerb richtet sich an Verantwortliche in der betrieblichen Verkehrssicherheit, wie Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Beschäftigte der gesetzlichen Unfallversicherung und andere betriebliche oder überbetriebliche Fachleute. Teilnehmen können auch Personen, die Institutionen wie Schulen, Hochschulen oder Krankenhäuser in Fragen der Verkehrssicherheit betreuen.

Projekte können noch bis zum 31. Mai 2021 eingereicht werden.

Weitere Informationen unter:

<https://vdsi-unterwegs-aber-sicher.de/>

## ■ Gesetzentwurf zum autonomen Fahren

Im Februar hat das Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zum autonomen Fahren auf den Weg gebracht. Deutschland soll nach Aussagen von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eine Führungsrolle beim autonomen Fahren einnehmen. Um das große Potenzial des autonomen und vernetzten Fahrens optimal zu nutzen, will die Bundesregierung die Forschung und Entwicklung vorantreiben und damit die Mobilität der Zukunft vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter gestalten. „Deutschland wird als erstes Land weltweit autonome Fahrzeuge aus den Forschungslaboren auf die Straße holen“, sagte Scheuer. Ziel sei es, bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen. Das Bundesverkehrsministerium will die Auswirkungen des Gesetzes nach Ablauf des Jahres 2023 evaluieren – insbesondere mit Blick auf die zwischenzeitlichen Entwicklungen auf dem Gebiet des autonomen Fahrens und die Fortschreibung internationaler Vorschriften sowie die Vereinbarkeit mit Datenschutzbestimmungen. Das Gesetz zum autonomen Fahren solle bis Mitte dieses Jahres beschlossen werden und sei eine Übergangslösung, bis auf internationaler Ebene harmonisierte Vorschriften vorlägen.



Foto: froxx - Fotolia

### Stellungnahme des DVR

In seiner Stellungnahme zum „Regelungsvorhaben zum autonomen Fahren“ geht der DVR davon aus, dass bei teilautomatisierten, automatisierten und autonomen Fahrfunktionen die Sicherheitsvorteile gegenüber den Risiken überwiegen. Allerdings werde es beim heutigen Stand der Technik Systeme geben, die das menschliche Leistungsniveau noch nicht erreichen würden. Menschliches Fehlverhalten

wie zum Beispiel Unaufmerksamkeit, Fehleinschätzungen oder auch bewusstes Fehlverhalten müssten auch bei diesen Systemen berücksichtigt werden. Wichtig sei, dass die technischen Systeme dauerhaft ein höheres Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmenden erreichten.

Der DVR empfiehlt zudem ein stufenweises Vorgehen bei der Genehmigung von Fahrzeugklassen und bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im jeweiligen Betriebsbereich.

Die ausführliche Stellungnahme des DVR ist hier zu finden:

<https://www.dvr.de/politik/stellungnahmen>

## ■ Hassknecht in der Werkstatt

Gernot Hassknecht ist zurück. Nach einem Jahr als Verkehrsexperte im unterirdischen Labor meldet er sich in der dritten Staffel seiner Web-Serie im Rahmen der gemeinsamen DVR/BMVI-Kampagne „Runter vom Gas“ aus seiner Kfz-Werkstatt. Sein Motto in diesem Jahr: „Sicher mit Ansage – Hassknechts Werkstatt für Verkehrssicherheit“. Der Hobby-Nörgler geht dort in der Rolle des korrekten, aber leicht reizbaren Kfz-Meisters gekonnt auf alltägliche Herausforderungen im Straßenverkehr ein und stellt klar, wie man sich zum Beispiel bei schlechter Sicht korrekt verhält, wie schwere Unfälle auf Landstraßen vermieden werden können oder das Gepäck im Auto richtig verstaut wird.

Nachdem die ersten Folgen der Serie coronabedingt in Hassknechts Wohnzimmer gedreht werden mussten, meldet er sich ab April aus seiner Kfz-Werkstatt.

Auf YouTube gibt es alle Folgen immer am letzten Freitag eines Monats unter:

<https://www.youtube.de/runtervomgas>



Foto: DVR

## TOP Thema Verkehrsüberwachung auf Landstraßen muss sein

Das neue Schwerpunktthema des DVR ist in diesem Jahr die Verkehrssicherheit in ländlichen Räumen. Ein vielfältiges Thema, das wir im DVR-Report kontinuierlich begleiten und worüber wir ausführlich berichten werden. Den Auftakt macht in dieser Ausgabe die Verkehrsüberwachung auf Landstraßen.

**A**bzocke, so lautet der weit verbreitete Vorwurf bei Geschwindigkeitskontrollen. Jedoch gibt es nach Auffassung des DVR kein Recht auf zu schnelles Fahren und Geschwindigkeitskontrollen machen unsere Straßen nachweislich sicherer. Und das nützt nicht nur im Umfeld von Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen, sondern auch auf den besonders unfallträchtigen Landstraßen. Die sind schön, aber auch gefährlich: Nach wie vor kommen knapp 60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten auf Landstraßen ums Leben. Im Jahr 2019 verunglückten 1.758 Verkehrsteilnehmende auf Landstraßen tödlich, 25.308 wurden schwer verletzt.

Besonders gefährlich sind das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit und damit verbundene Baumunfälle sowie Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr. 2019 starben Woche um Woche durchschnittlich rund zehn Verkehrsoffer durch einen Aufprall auf einen Baum, insgesamt über 500. In vielen Fällen war die Unfallursache unangepasste Geschwindigkeit. Bei Regen, Schnee, schlechtem Straßenbelag oder Blendung durch

Sonnenlicht können auf einer Landstraße schon 50 km/h deutlich zu schnell sein, selbst wenn eigentlich unter optimalen Bedingungen ein höheres Tempo erlaubt ist. Die Unfallforschung belegt eindeutig den Zusammenhang zwischen zu hohen Geschwindigkeiten und schweren Unfällen mit Personenschäden und Getöteten. Spezielle Vorschriften der Bundesländer regeln im Einzelnen, Tempoüberwachungen dort einzusetzen, wo die Gefährdungen durch zu hohes Tempo zu einem auffälligen Unfallgeschehen geführt haben.

### Wie wird überwacht?

Videokameras kommen dabei in zivilen Polizeifahrzeugen zum Einsatz, indem die Beamten im fließenden Verkehr dem Fahrzeug hinterherfahren. Die Fahrenden werden anschließend möglichst an Ort und Stelle mit den aufgezeichneten Bildern konfrontiert. Bei der Überwachung per Laser hält die Polizei „Verkehrssünder“ nach der Messung an und ahndet ebenfalls direkt. Solche Anhaltekontrollen bieten den Vorteil, mit den Betroffenen ein Gespräch führen zu können. Aber diese Überwachungsart ist mit einem



Teilstationäre Messung in einem zivilen Fahrzeug Foto: Polizei NRW

besonders hohen Personalaufwand verbunden, also kaum in wünschenswertem Umfang leistbar.

Bei der teilstationären Messung per Radar in oder an einem zivilen Fahrzeug wird bei Übertretung ein Fotoblitz ausgelöst. Und selbstverständlich gibt es auch fest installierte Systeme, die sogenannten „Starenkästen“, auch auf Landstraßen, die als Unfallstrecken aufgefallen sind. Bereits wenige Tage nach dem Aufbau eines Starenkastens fährt dort kaum noch jemand zu schnell, und zwar unabhängig davon, ob tatsächlich eine Kamera im Gehäuse steckt. Entscheidend ist,

dass es blitzen könnte. Entgegen weit verbreiteten Vorurteilen kommt es vor den Starenkästen auch nicht dauernd zu Auffahrunfällen durch abruptes Bremsen. Solche Unfälle gibt es nur selten, während die vermiedenen Unfälle weit höher zu gewichten sind.

### Abschnittskontrolle

Ein in Deutschland relativ neues Verfahren der Geschwindigkeitsüberwachung ist die sogenannte „Section Control“ (Abschnittskontrolle). Am 19. Dezember 2018 nahm eine Section Control-Anlage

auf einem 2,2 Kilometer langen Abschnitt der B6 in Niedersachsen (Laatzen bei Hannover) ihren Pilotbetrieb auf. Die Anlage überprüft die streckenbezogene Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Geschwindigkeit wird also nicht an einem bestimmten Punkt gemessen, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke.

Einen Modellversuch zur „Section Control“ hatte bereits der 47. Deutsche Verkehrsgerichtstag im Januar 2009 empfohlen. Der DVR hat diese Empfehlung von Anfang an unterstützt.

### Hoher Aufwand

Bei der automatisierten Überwachung (wie ortsfesten Blitzern) ist der technische und personelle Aufwand in Deutschland infolge der rechtlichen Vorgaben im Vergleich zum Ausland relativ hoch. Denn im fließenden Verkehr gilt eine Fahrerstatt einer Halterhaftung. So muss, um sanktionieren zu können, durch Frontaufnahmen zweifelsfrei erkennbar sein, wer gefahren ist. Bei Motorradfahrenden reicht sogar ein Front- und ein gleichzeitiges Heckfoto als Beweiskraft nicht aus, wie Gerichtsurteile gezeigt haben. Denn

# 1.758

Getötete auf Landstraßen im Jahr 2019



Bei der Abschnittskontrolle wird die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer Strecke über mehrere Kilometer gemessen. Foto: Helmuth Weichselbraun

infolge des Helms ist der erkennbare Ausschnitt des Gesichts in aller Regel zu klein, um die Identität zweifelsfrei feststellen zu können.

#### Akzeptanz schaffen

So notwendig die Verkehrsüberwachung ist, so wenig trifft sie auf ungeteilten Beifall aller Verkehrsteilnehmenden. Dies ist insofern nicht erstaunlich, als die „freie Fahrt“ und deren Beschränkungen schnell in einen Widerspruch zueinander geraten können. Ein angemessenes Verkehrsverhalten bedingt von vornherein ein hohes, manchmal auch unbewusstes Maß an Kompromissen. Falsche Fahrgeohnheiten und teilweise auch bewusst rücksichtsloses Fahren führen zum Ausleben von Freiheitsbedürfnissen. Regeln gelten dann eher als Spielverderber, vor allem, wenn sie auch noch überwacht werden. Deshalb ist es so wichtig, für deren Akzeptanz zu werben, also Verständnis dafür zu wecken, weshalb Überwachung sein muss. Kommunen und Polizei können zu einem positiven Verkehrsklima beitragen, indem sie eine

offensive Öffentlichkeitsarbeit betreiben.

#### Überwachung ist keine Abzocke

Das Ziel, die Straßen sicherer zu machen, kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute, denn vermiedene Unfälle bedeuten neben der Verhinderung menschlichen Leids auch volkswirtschaftliche Gewinne. Die Zeiten, in denen Rasen als

Kavaliersdelikt angesehen wurde, sind vorbei. Überwachung ist keine Abzocke, sondern ein zentraler Bestandteil einer Sicherheitsstrategie im Straßenverkehr. Bei allen Maßnahmen der Verkehrsüberwachung muss allerdings darauf geachtet werden, dass diese von den Verkehrsteilnehmenden anerkannt und als sinnvoll akzeptiert werden.

#### Hoheitliche Aufgabe

Verkehrsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe. Diese umfasst Tätigkeiten, die vom Staat, der Gemeinde oder sonstigen Körperschaften permanent erfüllt werden müssen.

Die Verkehrsüberwachung obliegt der Polizei in den Bundesländern und ergibt sich aus deren Kompetenz zur Gefahrenabwehr. Die genaue Ausgestaltung der Verkehrsüberwachung bestimmen die Regierungen der Länder durch Richtlinien. Sie legen fest, welche Behörde oder Dienststelle der Polizei zusammen mit den zuständigen Behörden der Kommunen den Verkehr überwacht.

In Nordrhein-Westfalen übernehmen beispielsweise 47 Kreispolizeibehörden (KPB) die Verkehrsüberwachung hinsichtlich polizeilicher und kommunaler Zuständigkeit, in Bayern sind es für die polizeiliche Ebene die Polizeipräsidien und in Sachsen die Polizeidirektionen. Alle Landespolizeien unterstehen den jeweiligen Innenministern/-ministerinnen oder Innensensoren/-innen.



## „Die Abschnittskontrolle ist ein klarer Gewinn für die Verkehrssicherheit“

#### Herr Buchheit, was bedeutet „Section Control“?

Hierbei handelt es sich um eine Verkehrsüberwachungstechnik, bei der die Geschwindigkeit nicht nur an einem Punkt, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer Strecke über mehrere Kilometer gemessen wird. Im Ausland wird es als „Section Control“ betitelt und auch hierzulande nutzen viele diesen Begriff. Die offizielle Bezeichnung bei uns lautet jedoch Abschnittskontrolle.

#### Wie bewerten Sie die Abschnittskontrolle im Vergleich zu anderen Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung?

Für uns ist die Abschnittskontrolle ein klarer Gewinn für die Verkehrssicherheit. Sie wird die bisherigen Geschwindigkeitskontrollen jedoch nicht in Gänze ersetzen können. Es wird immer Stellen geben, an denen es geeigneter, sinnvoller und erforderlicher ist, die bisherigen Überwachungstechniken einzusetzen. Die Abschnittskontrolle ist vielmehr eine innovative und technisch aktuelle Ergänzung zu den herkömmlichen Messmethoden.

#### Für welche Streckenabschnitte ist die Abschnittskontrolle aus Ihrer Sicht generell geeignet?

Ob inner- und außerorts oder auf Autobahnen, grundsätzlich ist die Technik für alle Strecken geeignet. Natürlich konzentrieren wir uns auf Abschnitte, an denen wir Unfälle insbesondere mit Verunglückten und im Zusammenhang mit Geschwindigkeit haben und an denen stationäre Überwachung nicht zielführend ist. Es gibt lediglich Anforderungen an die Mindestlänge der Strecke. Diese liegen derzeit bei 2.000 Metern. Für einen kürzeren Abschnitt wird es in Deutschland momentan keine Zulassung für eine derartige Anlage geben. Bei allen längeren Strecken ist es so gut wie unerheblich, wie viele Fahrstreifen, Kurven, Berge, Ein- und Ausfahrten und ähnliches es gibt.

#### Wie wirkt sich die Abschnittskontrolle auf der B6 in Laatzen bei Hannover auf das dortige Unfallgeschehen aus?

Äußerst positiv. Kritikern, die anderes behaupten, entgegenen wir mit aller Deutlichkeit, dass seit Inbetriebnahme der Anlage nicht eine einzige Person auf dem Streckenabschnitt bei einem Unfall verunglückt ist.

#### Wie wird diese Art der Geschwindigkeitsüberwachung von den Verkehrsteilnehmenden akzeptiert?

Nach unserer Beobachtung sehr gut. Das belegen die vielen

aufschlussreichen Daten, die wir auch mit wissenschaftlicher Unterstützung gewinnen konnten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist geringer, der Verkehrsfluss harmonischer und es gibt keine erheblichen Bremsmanöver, wie sie ansonsten vor herkömmlichen Blitzern mitunter zu beobachten sind.

Seit Inbetriebnahme der Anlage ist nicht eine einzige Person auf dem Streckenabschnitt bei einem Unfall verunglückt.

Thomas Buchheit ist Verkehrsexperte im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport. Der 54-Jährige ist Erster Polizeihauptkommissar und seit Planungsbeginn im Sommer 2014 Geschäftsführer des Modellprojekts „Section Control“.



Foto: Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport

#### Wird Niedersachsen die Abschnittskontrolle auf weiteren unfallträchtigen Strecken einsetzen?

Das ist möglich. Wir prüfen gerade diverse Strecken im Land, an denen der Einsatz geeignet ist.

#### „Section Control“ wird bereits im europäischen Ausland, zum Beispiel in Österreich, der Schweiz und den Niederlanden, erfolgreich eingesetzt. Warum hat die Umsetzung in Deutschland so lange gedauert?

Das lag an diversen Hürden, im Wesentlichen im Bereich Technik, Recht und Datenschutz. Wir hatten in Deutschland bisher keine amtliche Zulassung für die Technik der Abschnittskontrolle. Also haben wir bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) eine entsprechende Prüfung veranlasst. Daneben musste eine spezifische Rechtsgrundlage geschaffen werden. In all diesen Überlegungen spielte auch der Datenschutz eine entscheidende Rolle und so haben wir von Anfang an die Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachsen in dem gesamten Verfahren beteiligt.

Interview: Sven Rademacher



Exakt eingemessen und bereit für den Heckaufprall: der „BioRid-II“-Dummy Foto: AZT

## Schutz von Fahrzeugsitzen

Seit mehreren Jahrzehnten untersuchen Fachleute des Allianz Zentrums für Technik (AZT) das Schutzz Potenzial von Fahrzeugsitzen beim Heckaufprall und forschen an weiteren Verbesserungen.

Im vergangenen Jahr hat das AZT in der Fachzeitschrift „VKU – Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik“ (Ausgabe 5/2020) einen Artikel veröffentlicht, aus dem hervorgeht, dass die Dummy-Messwerte der Halsscher- und Halszugkräfte sowie die der Differenzbeschleunigung zwischen Oberkörper und Kopf bei einem Heckaufprall über die Jahre deutlich gesunken sind.

Mit der Anpassung der Verbraucherschutzkriterien des Euro NCAP im Januar 2020 wurde die weitere Steigerung des Schutzzpotenzials der Sitze vorangetrieben, sodass hohe Beschleunigungsspitzen der Fahrzeugkarosserie bei einer Heckkollision möglichst abgeflacht auf die Insassen übertragen werden und die Insassenbelastung bei gleicher Unfallintensität weiter abnimmt.

Bereits 2004 wurde die Validierung eines speziell für den Heckaufprall entwickelten Dummies mit einer biofidenen Wirbelsäule in Kooperation mit einer internationalen Arbeitsgruppe abgeschlossen. Seit 2008 ist dieser Dummy „BioRid-II“ auch in den Verbraucherschutztests etabliert.

Das AZT ist bis heute weltweit das einzige Institut, das diesen Dummy nicht nur isoliert vom Fahrzeug auf einer Sitztest-Komponenten-Crashanlage einsetzt, sondern mit dem BioRid-II-Dummy auf dem Fahrersitz das Gesamtsystem Fahrzeug und Sitz betrachtet.

## Unfallverhütungsbericht 2018/19



Mehr Schutz für Radfahrende Foto: www.pd-f.de\_Sebastian Hofer

Der Unfallverhütungsbericht 2018/2019 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt vor. Die Zahl der Verkehrstoten war demnach auf dem niedrigsten Stand seit 1960. Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, legt das BMVI ein Folge-Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2021 bis 2030 auf. Gemeinsames Ziel ist es, mehr Mobilität mit weniger Unfällen in Einklang zu bringen und die Sicherheit im Straßenverkehr weiter zu erhöhen.

Der „Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr“ erscheint seit 1975 alle zwei Jahre und wird dem Deutschen Bundestag vorgelegt. Er gibt einen Aus- und Überblick über die Verkehrssicherheitspolitik auf nationaler und internationaler Ebene.

Weitere Informationen unter:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/unfallverhuetungsbericht-2018-2019.html>

*Wir wollen vor allem noch mehr Schutz für Radfahrer und Fußgänger. Dafür denken wir über das Heute hinaus: Wir arbeiten nicht nur an einem neuen Verkehrssicherheitsprogramm, sondern wir investieren massiv in die Forschung zu automatisiertem und vernetztem Fahren. Technischer Fortschritt bei Infrastruktur und Fahrzeugen bedeutet aktive Unfallverhütung,*

erklärte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer anlässlich der Veröffentlichung des Berichts.



Exakte Messung des Bremsweges Foto: DEKRA\_©Thomas Kueppers

## Pedelec-ABS bringt deutliche Vorteile

Fahrräder verfügen heutzutage über wirkungsvolle Bremssysteme. Am besten entfalten sie ihr Potenzial auf trockener Fahrbahn. Bei Nässe haben Pedelecs mit ABS-System deutliche Vorteile. Das ist das Ergebnis von Vergleichsversuchen der DEKRA-Unfallforschung für den DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2020.

Wie es um die Bremsleistung heutiger Fahrräder, Pedelecs und S-Pedelecs bestellt ist, haben die DEKRA-Fachleute auf dem Gelände des DEKRA-Technology Centers am Lausitzring getestet. Die sechs Versuchsräder waren vor dem Test im Alltagsgebrauch, Reifendruck und Zustand der Bremsen wurden vorab geprüft.

Das Testszenario sah mehrere Bremsungen mit jedem Versuchsräder jeweils auf trockener und auf nasser Fahrbahn vor. Es wurde jeweils durch einen versierten Testfahrer aus 25 km/h mit maximal möglicher Verzögerung abgebremst.

Bei den Bremsungen auf trockener Fahrbahn boten alle Versuchsräder ansprechende Leistungen, kein System fiel deutlich ab.

Auf nassem Untergrund waren die Unterschiede dagegen deutlich größer. Genau wie auf trockener Fahrbahn schnitt auch hier die Kombination aus Felgen- und Rücktrittbremse mit 5,53 Metern Bremsweg am schlechtesten ab. Am besten war das ABS-Pedelec mit 4,15 Metern.

Weitere Informationen unter:

<https://www.dekra.de/de/pedelec-abs-bringt-deutliche-vorteile-beim-bremsen-auf-nasser-fahrbahn/>

[www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com)

## Bedienung von Touchscreens lenkt ab

Touchscreens gehören mittlerweile zur Standardausstattung. Zahlreiche Sicherheits-, Fahr- und Komfortfunktionen sind nur noch über sie anwählbar, während Schalter und Dreh-Drück-Steller allmählich aus den Cockpits verschwinden. Dieser Trend kann sich jedoch negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, warnt der Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. (ARCD).

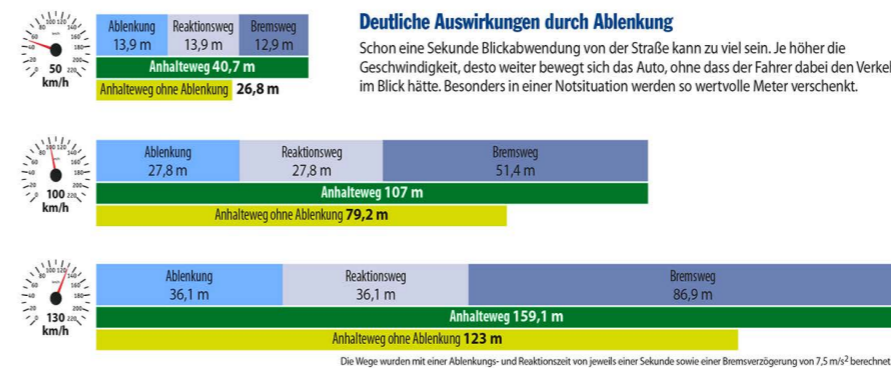
Die Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt in Paragraph 23 vor, dass zur Bedienung und Nutzung eines elektronischen Gerätes „nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen“ erlaubt ist.

Nur: Wie wird eine kurze Blickabwendung definiert? Die Antwort offenbart eine rechtliche Grauzone, wie ARCD-Vertragsanwalt Christian Aldebert weiß: „Der Gesetzgeber hatte sich ehemals überlegt, ob man ‚kurz‘ als ein Zeitmaß von einer Sekunde definieren sollte, kam davon aber wieder ab und entschied sich, es vom Einzelfall abhängig zu machen.“

Klar ist, Ablenkung kann zu kritischen Verkehrssituationen führen. Deshalb sollten nach Ansicht des ARCD künftige Entwicklungen stärker die Ergonomie und nicht die Technik in den Fokus nehmen, um Unfälle durch Ablenkung möglichst zu vermeiden.

Weitere Informationen unter:

<https://www.arcd.de/detail/kurz-ist-haeufig-doch-zu-lang-bediene-von-touchscreens-lenkt-ab/>



## ■ Online-Tool „StreckenHeld“

Informationen, mit denen die nächste Tour auf dem Roller oder Motorrad sicherer und schöner wird, stehen im Fokus des neuen Online-Tools „StreckenHeld“ des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz).

Angefangen bei regionalen Gefahrenstellen bis hin zur nächsten Pause – das kartenbasierte Tool liefert nützliche Tipps sowohl vor der nächsten Fahrt zu Hause am Rechner als auch unterwegs via Smartphone-App. Das Besondere an dieser Aktion: Es ist eine Idee von Motorradfahrern für Motorradfahrende.



Deutschlandweit können Bikerinnen und Biker riskante Stellen in ihrer Nähe, zum Beispiel schlecht einsehbare Kreuzungen, Sichtbehinderungen beim Abbiegen oder Rollsplitt in der Kurve, auf StreckenHeld.de anzeigen. Das gilt auch für schöne Aussichtspunkte, besondere Strecken oder gute Plätze zur Einkehr in der nächsten Pause.

„Der Clou am StreckenHeld ist, dass jeder mitmachen und auf gefährliche Situationen im Straßenverkehr aufmerksam machen kann. Wir Motorradfahrer grüßen uns unterwegs und helfen einander. Warum sollten wir uns nicht schon vor der Fahrt gegenseitig unterstützen? Mit unserem Online-Netzwerk stellen wir dafür jetzt das geeignete Tool zur Verfügung“, erklärt ifz-Leiter Matthias Haasper.

Darüber hinaus platziert das ifz „motorradnützliche“ Hot-Spots wie Biker-Treffs sowie Standorte und Anbieter von Motorradtrainings, damit schnell und einfach das passende Motorrad- oder Rollertraining in der Nähe gefunden werden kann.

Alle Motorradfahrenden können die klar und übersichtlich strukturierte Karte also ergänzen und aktiv mitgestalten. Intuitiv bedienbar ist die nächste hilfreiche „Meldung“ schnell platziert und vergrößert das stetig wachsende Netzwerk für einen sicheren Motorradalltag.

Weitere Informationen unter:  
<http://www.streckenheld.de/>

## ■ Verkehrswende steckt im Stau

Nie wurden mehr Fahrräder verkauft als 2020, nie entdeckten so viele Menschen das Radfahren neu für sich als während der Pandemie. Dennoch zieht der Fahrradclub ADFC eine ernüchterte Bilanz.

„Eigentlich stehen alle Zeichen auf Grün für den Radverkehr. Immer mehr Menschen wollen im Alltag das Auto gern häufiger gegen das Rad eintauschen. Erstmals gibt es richtig Geld vom Bund für den Radwegebau in den Kommunen. Die Politik überschlägt sich mit Empfehlungen zum Radfahren. Und dennoch kommt die Verkehrswende mit der Neuverteilung des Straßenraums nicht aus den Startlöchern“, sagt ADFC-Vize-Bundesvorsitzende Rebecca Peters. Politische Mutlosigkeit in Stadträten und Verkehrsverwaltungen seien die Hauptursache des Problems.

Der ADFC kritisiert auch, dass das Ziel des Nationalen Radverkehrsplans 2020 nicht erreicht wurde. Damit hatte die Bundesregierung einen deutschlandweiten Radverkehrsanteil von 15 Prozent am Gesamtverkehr angestrebt, erreicht worden seien lediglich elf Prozent. Zum Vergleich: Die Niederlande haben einen Radverkehrsanteil von 27 Prozent.

Positiv hebt der ADFC die Finanzierung von Stiftungsprofessuren für den Radverkehr durch das Bundesverkehrsministerium hervor. Einen deutlichen Schritt nach vorn markiere auch das Klimapaket mit dem Bekenntnis der Bundesregierung zum kraftvollen Ausbau der Radinfrastruktur zulasten von Kfz-Flächen sowie das damit verbundene Sonder-Investitionsprogramm „Stadt und Land“ und weitere Mittel für Modellprojekte, Radschnellwege und das touristische Radnetz Deutschland. Damit habe der Bund seine Investitionen in den Radverkehr bis 2023 verdreifacht.

ADFC-Vize-Bundesvorsitzende Rebecca Peters:

... die Verkehrswende mit der Neuverteilung des Straßenraums kommt nicht aus den Startlöchern.

## ■ ADAC-Monitor „Mobil in der Stadt“



Geduld und Rücksichtnahme: Warten gehört im städtischen Verkehr dazu. Foto: ADAC

In Münster sind die Menschen am zufriedensten mit ihrer persönlichen Mobilitätssituation. Das ist das Ergebnis des aktuellen ADAC-Monitors „Mobil in der Stadt“. Die umfangreiche Studie untersuchte in 29 mittelgroßen Städten die Zufriedenheit mit der jeweiligen Mobilitätssituation. Dabei werden die Bewertungen von Auto- und Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern sowie ÖPNV-Nutzenden sowohl einzeln betrachtet als auch zu einem Gesamtindex zusammengefügt. Auf dem letzten Platz des Rankings liegt Mönchengladbach.

Bei der Betrachtung des Gesamtergebnisses zeigt sich, dass die Spitzenreiter – Münster gefolgt von Rostock und Oldenburg – über alle Verkehrsarten hinweg eine relativ hohe Zufriedenheit erreichen. In den Städten auf den hinteren Rängen sind dagegen alle Menschen, die sich dort mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewegen, kritischer. „Diese Ergebnisse zeigen, wie wichtig eine integrierte Verkehrsplanung ist, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt“, erläutert ADAC-Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand.

Weitere Informationen unter:  
<https://www.adac.de/monitor>

## ■ BMVI-Sonderprogramm

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Mittel für den Radverkehr aufgestockt: Bis 2023 stehen rund 1,46 Milliarden Euro zur Verfügung. Länder und Gemeinden können erstmals Bundesmittel vom BMVI für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort abrufen. Das BMVI hat dafür das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Rund 660 Millionen Euro stehen bis 2023 dafür bereit.

Mit diesem Sonderprogramm sollen Radfahrende bundesweit unterstützt, geschützt und gestärkt werden. Außerdem soll mehr Verkehr auf den klimafreundlichen Radverkehr verlagert werden – insbesondere im ländlichen Raum. Damit setzt das BMVI auch eine weitere Maßnahme aus dem Klimaschutzprogramm 2030 um.

Es ist angedacht, die Finanzhilfen des Bundes einzusetzen, um die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens zu erhöhen und zum Aufbau einer möglichst lückenlosen Radinfrastruktur beizutragen. Stadt-Umland-Verbindungen werden dabei besonders begrüßt. Außerdem soll der Radverkehr besser mit anderen Verkehrsträgern vernetzt und der zunehmende Lastenradverkehr berücksichtigt werden.

Weitere Informationen unter:  
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/009-scheuer-offensive-besserer-radverkehr.html>

**660 Mio €**  
 stehen bis 2023 für das Sonderprogramm bereit.



## ■ Risiken in Baustellen auf Bundesautobahnen

**Unangepasste Geschwindigkeit, falsches Timing beim Reißverschlussverfahren, zu starkes Abbremsen, zu dichtes Auffahren – gerade bei engen Baustellenabschnitten auf Autobahnen können diese Verhaltensweisen zu gefährlichen Situationen führen. Auch wer sich durch das Geschehen auf der Baustelle ablenken lässt, geht ein hohes Risiko ein, denn in diesen sensiblen Bereichen sollten Fahrerinnen und Fahrer besonders konzentriert und aufmerksam unterwegs sein.**



Hier ist höchste Konzentration gefordert: dichter Verkehr und Fahrbahnverengung. Foto: DVR

**A**utobahnen sind die qualitativ hochwertigsten und sichersten Straßen in Deutschland. Allerdings sind es neben den Anschlussstellen vor allem die Baustellen, die nicht nur zu Staus, sondern auch immer wieder zu schweren Unfällen führen. Über 800 solcher Sicherheitsengpässe gibt es im Schnitt jährlich auf den deutschen Autobahnen. Der DVR hat daher bereits 2012 einen Beschluss „Mehr Sicherheit in Baustellen auf Bundesautobahnen“ verabschiedet.

### Unfallgeschehen

Im Jahr 2019 ereignete sich jeder zehnte Unfall mit Personenschaden auf Bundesautobahnen im Baustellenbereich. Insgesamt waren es 1.794 Baustellenunfälle, bei denen 22 Menschen ums Leben kamen und 329 schwer verletzt wurden. 508 dieser Unfälle standen im Zusammenhang mit nicht angepasster Geschwindigkeit.

Worauf muss beim Fahren durch einen Baustellenbereich geachtet werden? Da die Fahrspuren meist sehr schmal ausfallen, ist die linke Fahrspur zum Überholen oft nur für Autos bis maximal 2,10 Meter Breite zugelassen. Ein Problem für viele aktuelle Pkw-Modelle, die inklusive der Außenspiegel deutlich breiter sind.

### 1 Versetztes Fahren

Da die Fahrspuren im Baustellenbereich häufig verengt sind, kommt es entsprechend oft zu Kollisionen von Fahrzeugen, besonders dort, wo zwei Fahrzeuge direkt nebeneinander fahren. Der DVR empfiehlt Autofahrenden daher, versetzt zu fahren und vor allem Lkw nicht zu überholen. Wenn Pkw und Lkw versetzt fahren, fließt der Verkehr in einem Zug durch die Bau-

sicheren Seite. Wird in einer Baustelle eine Fahrspur aufgelöst, soll man bis an die Verengung heranfahren und sich im sogenannten Reißverschlussverfahren abwechselnd einordnen.

Obwohl das Reißverschlussverfahren einfach ist, macht es in der Praxis immer wieder Probleme. Wichtig ist, die Fahrspur bis zum Ende zu nutzen. Ein zu frühes Wechseln auf den freien Fahrstreifen

Studienergebnissen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bis zu sechs Mal häufiger zu Unfällen als auf Autobahnabschnitten ohne Baustellen. Das Ende von Baustellen mit Verschwenkung und Aufhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erweist sich ebenfalls als besonders unfallauffällig. Anscheinend führt das schon zu erkennende Schild „Aufhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ zu starken Beschleunigungen und großen Streuungen der Geschwindigkeiten am Baustellenende. Deshalb sollte nach Auffassung der UDV am Baustellenende die zulässige Höchstgeschwindigkeit stufenweise angehoben werden.

Die häufigste Unfallursache in Autobahnbaustellen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit. Sowohl zu Beginn als auch zum Ende des Baustellenbereichs führt zu schnelles Fahren oft zu Auffahrunfällen.

Eine weitere wichtige Unfallursache ist der ungenügende Sicherheitsabstand. Der DVR empfiehlt als Abstand mindestens zwei Sekunden: Wenn der Vordermann an einem Verkehrszeichen oder Leitpfosten vorbeifährt, beginnt man langsam mit dem Zählen. Wer die beobachtete Stelle erst nach zwei Sekunden oder später passiert, hat genügend Abstand und kann schnell genug reagieren, wenn der Vordermann heftig und unvorhergesehen bremsen muss.

### 4 Sicheres Verhalten

„Der wichtigste Appell an die Autofahrenden ist, voll konzentriert zu fahren. Gefährliche und verbotene Ablenkungen wie das Bedienen eines Handys oder Navis während der Fahrt müssen absolutes Tabu sein“, sagt DVR-Pressesprecherin Julia Fohmann. Die plötzliche Enge und die Änderung von Fahrspuren verlangten ganze Aufmerksamkeit.

Weitere Informationen unter:

<https://www.dvr.de/ueber-uns/beschlusse/mehr-sicherheit-in-baustellen-auf-bundesautobahnen>

stelle, solange es keine Störung gibt. Die versetzte Fahrweise erlaubt zudem eine höhere Fahrzeugdichte bei erheblich größerer Sicherheit.

### 2 Reißverschlussverfahren

Plötzliche Spurwechsel vor Baustellenbeginn erhöhen die Unfallgefahr und sollten vermieden werden. Wer rechtzeitig vor der Baustelle seine Geschwindigkeit deutlich reduziert und die Geschwindigkeitsbegrenzung einhält, ist auf der

reduziert dort den zur Verfügung stehen Platz und sorgt für stockenden Verkehr. Wenn sich alle an den Wechselrhythmus des Reißverschlussverfahrens halten, kann ein Stau an einer Engstelle effektiv verhindert werden.

### 3 Unfälle in Baustellen

Besondere Probleme bestehen innerhalb der Baustellen an Überleitungen und Verschwenkungen sowie an Behelfs-Anschlussstellen. Hier kommt es nach

## ■ Eckart von Hirschhausen ist die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2021“

Dr. Eckart von Hirschhausen, bekannt als Arzt, Komiker, Autor und Gründer der Stiftung „Gesunde Erde – Gesunde Menschen“, erhält in diesem Jahr die Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2021“, verliehen von DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike. Er ist leidenschaftlicher Radfahrer und überzeugt davon, dass ein bewusstes Mobilitätsverhalten gut für den Menschen, die Gesundheit und das Klima sei.

„Gesunde Menschen gibt es nur auf einer gesunden Erde. Rad fahren bedeutet nicht nur Mobilität, es ist gleichzeitig gesund

für einen selber und für alle anderen auch. Ich atme auf der Straße lieber die Abgase von zehn Radfahrenden ein als von einem SUV“, beteuert der 53-Jährige.

Deutschland sollte auf seinem Weg zu einem „Fahrradland“ die skandinavischen Länder als Vorbild betrachten. Außerdem bräuchten wir „mehr Diensträder als Dienstautos“. Sein Fazit: „Wo ein Wille ist, ist auch ein Radweg!“

Weitere Informationen unter:

[www.der-deutsche-fahrradpreis.de](http://www.der-deutsche-fahrradpreis.de)



Eckart von Hirschhausen wirbt für mehr Bewegung im Alltag. Foto: WDR / Ben Knabe

**1.570**  
Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen in neun Monaten

## ■ Unfälle mit dem E-Scooter

Von Januar bis September 2020 registrierte die Polizei in Deutschland nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 1.570 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen, sogenannten E-Scootern, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden. Dabei kamen sieben Menschen ums Leben, 269 wurden schwer und 1.096 leicht verletzt.

Auffällig ist der Anstieg der E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden im Frühjahr und Sommer: Gab es im ersten Quartal 2020 noch 252 Unfälle mit Personenschaden, so waren es im zweiten Quartal bereits 417. Am höchsten war die Zahl von Juli bis September: In diesem Zeitraum nahm die Polizei 901 E-Scooter-Unfälle auf, bei denen Menschen zu Schaden kamen.



Die Personenbeförderung im ÖPNV hat stark abgenommen. Foto: pixabay / AndyLeungHK

## ■ Lockdown verstärkt Trend zum Auto

Nach einer Umfrage der Berliner Meinungsforscher Civey im Auftrag der „Automobilwoche“ nutzten 20 Prozent der Autofahrenden während des harten Lockdowns häufiger das Auto. Insbesondere jüngere Bevölkerungsgruppen, die ansonsten besonders offen für Alternativen zum Auto sind, veränderten ihr Mobilitätsverhalten. Bei den 30- bis 39-Jährigen stiegen 25 Prozent wieder häufiger in das eigene Fahrzeug.

Dieser Trend war besonders in urbanen Regionen ausgeprägt. In Großstädten mit sehr hoher Bevölkerungsdichte lag der Anteil sogar bei einem Drittel der Befragten.

## ■ Verkehrserziehung in Zeiten von Corona

Welchen Einfluss haben die coronabedingten Restriktionen wie Lockdown und die Schließungen von Schulen und Kitas auf die Verkehrserziehung? Dieser Frage geht der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) in seiner jüngsten Veröffentlichung „The Impact of COVID-19 on Traffic Safety and Mobility Education“ nach.

Für seinen Bericht hat der ETSC Fachleute aus Belgien, Dänemark, Griechenland, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Portugal, Spanien und Tschechien befragt, ob unter diesen Bedingungen Verkehrserziehung überhaupt noch erteilt werden konnte und auf welche Weise schulische Einrichtungen sich dieser Herausforderung stellten.

### Praktischer Unterricht nicht möglich

Die Expertinnen und Experten gaben an, dass alle praktischen Unterrichtseinheiten aufgrund der Schulschließungen im Frühjahr und in den meisten Ländern auch im neuen Schuljahr ausfallen mussten. Davon betroffen waren insbesondere die Radfahrtrainings und -prüfungen in den Grundschulen. Auch das Testen neuer praktischer Lernkonzepte im Bereich des Fuß- und Radverkehrs konnte beispielsweise in Österreich und Dänemark nicht umgesetzt werden. Projektwochen, Workshops und Theateraufführungen, die im Rahmen der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung eingesetzt werden, konnten ebenfalls nicht durchgeführt werden, da Schülerinnen und Schüler den Unterricht von zu Hause aus verfolgten. Dabei beschränkte sich der Fernunterricht in einigen Ländern wie in Tschechien auf die Kernfächer, sodass Verkehrserziehung das Nachsehen hatte. Die strengen Hygienemaßnahmen hatten auch zur Folge, dass Peer-Moderatoren in Dänemark, die Schulklassen mit Jugendlichen aufsuchen, um über Unfälle und ihre Folgen zu sprechen, diese nicht mehr besuchen durften.

### Digitales Lernen

Dort, wo Verkehrserziehung noch stattfand, erfolgte ein Digitalisierungsschub

Informationen, Materialien und spielerischen Tests können unabhängig von einem Präsenzunterricht flexibel eingesetzt werden.



Auch in Kitas mussten praktische Übungen ausgesetzt werden. Foto: DVR

Auch die Aus- und Fortbildung der Lehrkräfte in puncto Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung musste den gegebenen Umständen angepasst werden: In mehreren Ländern erfolgte die Vermittlung der Inhalte im Rahmen von Webinaren und die Prüfungen wurden online durchgeführt.

Die Fachleute sind sich darüber einig, dass die Digitalisierung in der Mobilitätserziehung weiter voranschreiten wird. Allerdings besteht auch die Auffassung, dass die Qualität der Unterrichtsergebnisse ohne Präsenzveranstaltungen und ohne praktische Übungen möglicherweise geringer ausfallen dürfte.

Jacqueline Lacroix  
jlacroix@dvr.de

Der Bericht kann unter <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-1-The-Impact-of-COVID-19.pdf> heruntergeladen werden. Er ist im Rahmen des LEARN!-Projektes entstanden. LEARN! setzt sich mit Verkehrserziehung in Europa auseinander und wird von der spanischen Fundación Mapfre, dem Flämischen Verkehrsinstitut VSV und dem ETSC unterstützt.

## Alkoholverbot für Fahranfänger wirkt



Das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger wirkt nachhaltig positiv auf das Unfallgeschehen. Foto: Pixabay\_congerdesign

Die Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die unter die Alkoholverbotsregelung fallen, lassen auch in späteren Jahren eher das Auto stehen, wenn sie Alkohol getrunken haben. Dies ergibt eine wissenschaftliche Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die Auswertung belegt, dass Fahrende, die schon zu Beginn ihres automobilen Lebens zur Nüchternheit verpflichtet waren, auch

in späteren Jahren seltener an alkoholbedingten Unfällen und Verkehrsverstößen beteiligt sind. Die Auswertung des Fahreignungsregisters zu alkoholbedingten Verkehrsverstößen bestätigte dieses Ergebnis.

Die Repräsentativbefragung ergab zudem, dass bei den heutigen Fahranfängerinnen und Fahranfängerinnen das Alkoholverbot in einem hohen Maße akzeptiert wird. Gegenüber der ersten Evaluation, die im Jahr 2010 veröffentlicht wurde, hat die Zustimmung weiter zugenommen: Mehr als 97 Prozent der befragten Fahrneulinge halten das Alkoholverbot für eine sinnvolle Maßnahme (2010: 95,8 Prozent). Mehr als elf Prozent der Fahrneulinge trinken dabei grundsätzlich keinen Alkohol (2010: fünf Prozent).

2007 hatte der Gesetzgeber ein absolutes Alkoholverbot für Fahrende bis 21 Jahren und Fahranfängerinnen und Fahranfänger innerhalb der Probezeit beschlossen. Nachdem die Maßnahme bereits kurz darauf evaluiert worden war, überprüfte die BASt zehn Jahre danach die Langzeitwirkung.

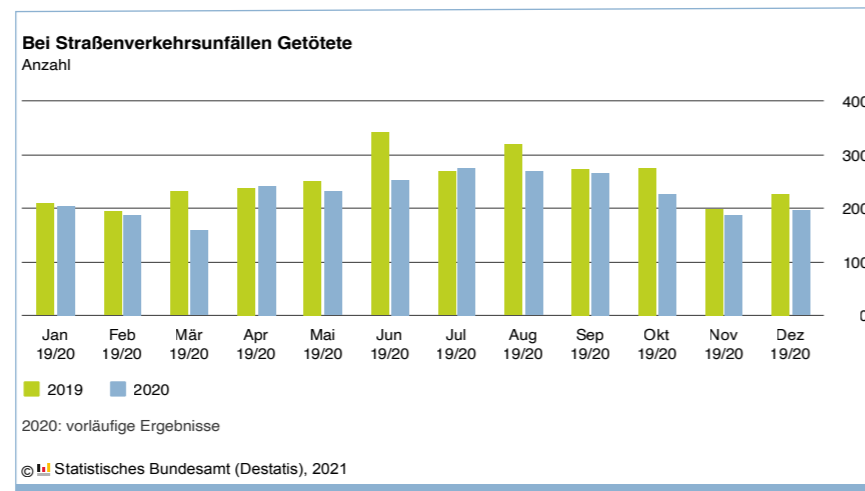
Weitere Informationen unter:  
[https://www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Presse/Mitteilungen/2020/16-2020.html](https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Presse/Mitteilungen/2020/16-2020.html)

## Weniger Unfälle und Getötete

Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2.724 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt, waren das 322 Todesopfer oder 10,6 Prozent weniger als im Jahr 2019 (3.046). Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Auch die Zahl der Verletzten ging 2020 gegenüber dem Vorjahr zurück, und zwar um 14,7 Prozent auf rund 328.000 Personen.

Der Rückgang ist laut Destatis insbesondere darauf zurückzuführen, dass wegen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 auf deutschen Straßen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt wurden als im Vorjahr.

Insgesamt hat die Polizei rund 2,3 Millionen Unfälle aufgenommen, 15,8 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Bei zwei Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden (-16,3 Prozent). Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, ging um 11,8 Prozent auf rund 264.900 Unfälle zurück.



## Digitaler Zwilling für das autonome Fahren

Wie kann autonomes Fahren für jede Verkehrssituation sicher gestaltet werden, welche Verkehrsinfrastrukturen werden erforderlich und wie wirken sich künftige Verkehrsmodelle aus? Diese Fragen simuliert das Konsortium SAVeNoW.

Die Abkürzung steht für Funktions- und Verkehrssicherheit für Automatisierte und Vernetzte Mobilität - Nutzen für die Gesellschaft und ökologische Wirkung unter Führung der Audi AG. Mit einem digitalen Zwilling wird der urbane Verkehr von Ingolstadt nachgebildet. Der Lehrstuhl Interior Design Engineering am Institut für Konstruktionstechnik und Technisches Design (IKTD) der Universität Stuttgart untersucht in dem Projekt, wie die Gestaltung des Fahrzeug-Innenraum das Verkehrsverhalten beeinflussen kann.

Ist schon die Softwareentwicklung für das autonome Fahren eine große Herausforderung, so ist es deren Testung und Absicherung umso mehr: Für eine Vielzahl einzelner Verkehrssituationen wird der Nachweis gefordert, dass das Fahrzeug sicher reagiert. Bei Fahrten auf Autobahnen mit deren geregelterm Verkehrsgeschehen sind solche Nachweise noch in der Realität durchführbar. In wuseligen Innenstädten dagegen ist dies aufgrund der Vielzahl unberechenbarer Verkehrssituationen praktisch unmöglich, und einige Tests verbieten sich schon aus Sicherheitsgründen von selbst.

### Virtuelle Simulation

Vor diesem Hintergrund entwickelten die Partner von SAVeNoW bereits in einem Vorgängerprojekt die Werkzeuge und Verfahren für die digitale Kopie einer Stadt. In diese wurden beispielsweise verschiedene Straßensituationen, Verkehrsdichten und Ampeln integriert, sodass man das Verhalten des autonomen Fahrzeugs in diesen Situationen simulieren kann. Dieses Know-how wird nun im Projekt SAVeNoW anhand des Beispiels der Stadt Ingolstadt angewandt.

Es bildet statische Elemente wie Straßen, Gebäude, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsregeln ab, aber auch dynamische Variablen wie die Verkehrsteilnehmenden oder Rahmenbedingungen wie etwa Stoßzeiten oder das Wetter.



„So ein digitaler Zwilling ist eine große Chance“, sagt Prof. Wolfram Remlinger vom IKTD, der die Stuttgarter Teilprojekte in SAVeNoW leitet. „Man erhält Aussagen zur Verkehrssicherheit in hoher Qualität, bevor auch nur ein einziger Kilometer auf der realen Straße getestet wird.“

### Fahrzeug-Innenräume gestalten

Eine Rolle für die Akzeptanz neuer Lösungen spielt auch, aus welcher Motivation heraus Menschen autonome Fahrzeuge nutzen und was Fahrende tun, wenn ihre Aufmerksamkeit kaum noch durch das Fahrgeschehen gebunden ist. Wollen sie Gespräche führen oder die Zeit für ein Schläfchen nutzen? Auf der Basis dieser Motive wollen die Forschenden der Universität Stuttgart ermitteln, nach welcher Art von Fahrzeug-Innenräumen und -ausstattungen die Fahrzeugnutzenden unter den neuen Gegebenheiten verlangen. Denkbar wären beispielsweise neue Anordnungen der Sitze, ein Gruppentisch oder im Gegenteil Glaswände zwischen den Sitzen.



Screenshot aus einer Fahr-/Verkehrssimulation, in der die automatisierten Fahrfunktionen virtuell getestet werden können. Bild: Projekt SAVE / Phantasma Labs

## „Gut zu wissen“ – Grundrechte im Straßenverkehr

In dieser neuen Kolumne wird Prof. Dieter Müller künftig interessante Aspekte und Fragen des Verkehrsrechts beleuchten. Den Auftakt bilden drei kleine Fälle aus dem Alltag des Straßenverkehrs.

Ein Autofahrer fährt dichter auf das vor ihm fahrende Fahrzeug auf als erlaubt, wird mit Beweisfoto geblitzt, erhält einen Bußgeldbescheid und geht dagegen gerichtlich vor.

Ein anderer Autofahrer verursacht einen „Parkrempler“ auf dem Supermarktparkplatz und fährt einfach weiter. Es ist nicht sein erster Unfall dieser Art, weil er diese kleinen Rempler überhaupt nicht mehr wahrnimmt. Ein Kunde merkt sich das Kennzeichen und der Täter wird wegen Unfallflucht verurteilt, behält aber wegen des geringen Schadens seinen Führerschein. Völlig verduzt erhält er danach eine Vorladung der Fahrerlaubnisbehörde, die seine Fahreignung überprüfen will.

Das Land Niedersachsen führt eine neue Überwachungstechnik ein, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Fahrstrecke berechnet. Wer über dem erlaubten Limit liegt, erhält einen Bußgeldbescheid. Ein Autofahrer, der die Strecke täglich befährt, hält das ganze Vorhaben für verfassungswidrig und wehrt sich durch sämtliche Instanzen.

Könnte man eine neue Kolumne zum Verkehrsrecht besser beginnen als mit dessen Einordnung in unserer höchsten Rechtsquelle, dem Verfassungsrecht? Wohl kaum. Daher möchte ich im Folgenden die Gelegenheit dazu nutzen, das Verkehrsrecht im Rahmen der Bestimmungen des Grundgesetzes (GG) einzuordnen.



Unser Experte:  
Professor Dr. Dieter Müller

Er lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz. Seit 2015 ist er Vorsitzender des Juristischen Beirates im DVR.

### Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit

Anknüpfungspunkte zwischen verkehrsrechtlichen Regelungen und dem Verfassungsrecht gibt es viele, aber für die Verkehrsteilnehmer und insbesondere die Fahrzeugführer sind sicherlich die Grundrechte die wichtigsten Bezugspunkte. Denn eines ist klar: Verkehrsregeln aller Art greifen in das Grundrecht der Allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG ein, weil sie das Handeln im Straßenverkehr reglementieren und

das darf der Staat nur dann, wenn ihm dafür eine Erlaubnis vorliegt.

In allen drei eben genannten Fällen geht es um das Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit, aber es geht auf der anderen Seite auch um die beiden Grundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 2 GG. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) sieht nämlich das Freiheitsrecht jedes einzelnen Autofahrers begrenzt durch die beiden anderen genannten Grundrechte, ohne die schließlich die Freiheit nichts oder weniger wert ist.

### Abstandsmessung

Im ersten Fall steht die polizeiliche Überwachung des Sicherheitsabstands im Fokus. Die Verkehrsüberwachung obliegt der Polizei und den Kommunen in den Bundesländern und ist gesetzlich legitimiert durch das jeweilige Polizeigesetz. Die überprüfte Norm des § 4 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist jedoch ebenso Bundesrecht wie das Recht der beiden Überwachungsbehörden, Verstöße nach § 100h Strafprozessordnung (StPO) beweissicher zu dokumentieren.

Hinzufügen muss man auch die Tatsache, dass es sich bei dem Unterschreiten des Sicherheitsabstands um eine derjenigen

Normen des Verhaltensrechts handelt, an der am deutlichsten das Spannungsverhältnis zwischen zwei Verkehrsteilnehmern deutlich wird. Denn schließlich greift derjenige Autofahrer, der zum Beispiel bei einer Geschwindigkeit von 140 km/h auf der Autobahn mit nur noch fünf Metern Abstand hinter seinem Vordermann herfährt, so intensiv in dessen körperliche Schutzsphäre ein, wie es kaum intensiver denkbar ist. Dass ein



solcher eigentlich nur vorsätzlich denkbarer Verstoß (jeder kennt die Faustregel „Halber Tachoabstand“) laut Bußgeldkatalog nur mit einem Bußgeld von 400 Euro und einem Fahrverbot von drei Monaten sanktioniert ist, wirkt auf viele Autofahrer nicht abschreckend – zumal der Sicherheitsabstand nur an bekannten Orten und höchst selten überhaupt überwacht wird.

### Der Parkrempler

Im zweiten Fall geht es allerdings um den Fortbestand der Fahrerlaubnis und nicht nur um ein Fahrverbot auf Zeit. Wer nämlich in seiner Wahrnehmungsfähigkeit dauerhaft eingeschränkt ist – wie der Fall durch die Mehrzahl der, wenn auch nur kleinen Verkehrsunfälle verdeutlicht –, dessen Fahreignung wird grundsätzlich hinterfragt. Die für die Aufklärung derartiger Gefahrenlagen zuständige Fahrerlaubnisbehörde wird nach erfolgter Anhörung der betreffenden Person in aller Regel eine ärztliche Untersuchung anordnen, um die körperliche Fahreignung gutachterlich überprüfen zu lassen. Auch ein Grundrechtseingriff, aber ebenfalls durch das BVerfG abgesegnet.

### BVerfG entscheidet endgültig über Section Control

Schließlich endete auch der dritte Fall vor dem BVerfG, und zwar mit der endgültigen richterlichen Bestätigung der neu eingeführten Messtechnik.

Sie sehen, sobald man einen Fuß vor die Tür und in den Verkehrsraum setzt, begleiten einen Verkehrsteilnehmer seine Grundrechte und es ist gut, beide Seiten zu kennen, um keine Verkehrsunfälle zu erleiden.



Passiert leider allzu oft: Ein Autofahrer fährt dichter auf als erlaubt. Foto: sw-media

### Impressum



DVR REPORT  
Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 1/2021, 51. Jahrgang  
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

Adressänderungen:  
Per E-Mail: [report@vkm-dvr.de](mailto:report@vkm-dvr.de)  
Per Fax: Adressaufkleber und  
Änderungswunsch an +49(0)228 42172-27

Herausgegeben von:  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.  
DVR

Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin  
T +49 (0)30 22 66 77 1-0  
F +49 (0)30 22 66 77 1-29  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Hauptgeschäftsführer: Stefan Grieger  
Chefredaktion: Julia Fohmann (DVR)  
Sven Rademacher (VKM)

Artdirector: Michael Seifert (VKM)

Titelfoto: Vitronic  
Konzeption und Gestaltung:  
VKM · Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH  
Auguststraße 29  
53229 Bonn

Druck:  
Druckerei Flock  
50858 Köln

ISSN: 0940-9025

Der „DVR REPORT“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der „DVR REPORT“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR REPORT“ wird kostenlos abgegeben.

# SCHWERE VERKEHRSUNFÄLLE PASSIEREN SELBST BEI 0 KM/H.



**KOPF DREHEN,  
RAD FAHRENDE SEHEN!**

