

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

3/2021

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Top-Thema
Unfallsschwerpunkt
Landstraße –
aktuelle Zahlen

Aktuelles

Bundesweite Kampagne:
„Landstraße – Fahr sicher!“

Mitglieder

Wie verkehrssicher
sind E-Scooter?

Wissen

„Gut zu wissen“ –
Mobilität im ländlichen Raum

Liebe Leserin, lieber Leser,



Landstraßen bleiben Deutschlands gefährlichste Straßen. Daran konnten die Corona-Pandemie und der eingeschränkte Kfz-Verkehr 2020 nichts ändern. Die aktuellen Unfallzahlen belegen: Auch im vergangenen Jahr kamen bei Straßenverkehrsunfällen mehr als die Hälfte (1.592) aller Getöteten

auf Landstraßen ums Leben. In diesem DVR Report blicken wir hinter diese Zahl und zeigen Ihnen, wie genau sich diese Unfälle ereignet haben, wann sie passierten und wer daran beteiligt war. Weitere spannende Fakten zum Thema Verkehrsunfälle auf Landstraßen finden Sie übrigens in unserem neuen Statistik-Booklet, das Sie über unsere Webseite (www.dvr.de/medien) herunterladen und bestellen können.

Einen tollen Erfolg für mehr Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen konnte der DVR bei der Erarbeitung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes erreichen. Hier hat die Landesregierung Verbesserungsvorschläge etwa zur Schaffung durchgängiger Fußverkehrsnetze und zu Sicherheitsaudits aufgegriffen. Die Details dazu erfahren Sie auf Seite 16 sowie in ausführlichen Stellungnahmen auf unserer Webseite. Nordrhein-Westfalen ist das erste Flächenland, das der Förderung des Rad- und Fußverkehrs ein Gesetz widmet.

Wie sicher sind E-Scooter? Diese Frage beschäftigt uns alle, seitdem diese Elektrokleinstfahrzeuge auf unseren Straßen zugelassen sind. Gemeinsam mit der TU Berlin hat die Unfallforschung der Versicherer die Nutzung und das Fahrverhalten auf E-Scootern untersucht. Die Ergebnisse finden Sie auf den Seiten 8 bis 9.

Ich wünsche Ihnen spannende Erkenntnisse und viel Freude beim Lesen dieses DVR Reports.

Ihr

Prof. Dr. Walter Eichendorf,
Präsident DVR

Inhalt

EDITORIAL	2
AKTUELLES	
„Sicher in meiner Region“	3
Neue Jugendaktion	3
DVR-Förderpreis	3
„Landstraße – Fahr sicher!“	4
BF17: Highlight-Aktion	5
Juristische Fachkonferenz 2021	5
„Kind und Verkehr“	5
TOP-THEMA	
Unfallschwerpunkt Landstraße – aktuelle Zahlen	6
MITGLIEDER	
Wie verkehrssicher sind E-Scooter?	8
Die Allee verzeiht keine Fahrfehler	10
Masterplan „Radwege an Bundesstraßen“ notwendig	10
Neue Webseite zum automatisierten Fahren	11
Mängel bei Nutzfahrzeugen	11
Richtigstellung	11
Deutsche halten sich für Profis hinter dem Steuer	12
Rückmeldefahrten für Ältere	13
PANORAMA	
Professor Oeser wird neuer BAST-Präsident	14
70 Jahre KBA	14
70 Jahre Patentanmeldung des Airbags	14
„Mein Tempo ... Mein Leben!“	15
Vorhaben mit Modellcharakter: Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW	16
Führerschein-Umtausch	17
EU-Parlament: Initiativbericht zur Straßenverkehrssicherheit	17
Sichere Straßenbaustellen	18
WISSEN	
Mit Abstandsregeltempomat zu schnell unterwegs	19
MPU: 2020 weniger Gutachten	19
Fahrassistenzsysteme in Lkw	20
Korridormanagement für besseren Verkehrsfluss	20
Keine Mobilitätsrevolution durch Covid-19	21
„Gut zu wissen“ – Mobilität im ländlichen Raum	22
IMPRESSUM	23

■ „Sicher in meiner Region“

Gute Nachricht für junge Verkehrsteilnehmende: Die Präventionsarbeit mit dem Seminarprogramm „Sicher in meiner Region“ wird im Herbst in Köln fortgesetzt und in Peine (Niedersachsen) gestartet. Zusätzlich zu Peine werden dann auch die Regionen Hamburg und Stuttgart auf der Projekt-Webseite abrufbar sein.

Das Programm wurde 2016 vom DVR gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften aufgelegt. Es soll jungen Beschäftigten im Alter zwischen 16 und 29 Jahren – unter anderem mittels 360-Grad-Videos – die Gefahrenstellen auf ihren täglichen Arbeits- und Dienstwegen verdeutlichen. Die Videos sind auf der Webseite www.sicher-in-meiner-region.de kostenfrei abrufbar. „Sicher in meiner Region“ unterstützt außerdem dabei, das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden besser einzuschätzen, das eigene Verhalten zu reflektieren und Gefährdungen zu vermeiden. Am Programm interessierte Unternehmen und Einrichtungen können sich über die Webseite an den DVR wenden.

■ Neue Jugendaktion

Die neue Jugendaktion des DVR gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften „Rücksicht – Ich bin dabei“ richtet sich an Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 7. Verschiedene digitale Medien für den Schulunterricht sollen sie über Gefährdungen auf Schulwegen aufklären und für ein rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr sensibilisieren.

Alle Medien der Jugendaktion sind erstmalig ausschließlich digital verfügbar und können kostenlos unter www.ruecksicht-ichbindabei.de heruntergeladen werden.

Zudem können sich Schulklassen und Projektgruppen wieder an einem Wettbewerb beteiligen. Aufgabe ist es, einen Video-Blog zum Thema zu erstellen. Zu gewinnen sind Geldpreise in Höhe von 200 bis 500 Euro. Weitere Informationen unter: www.ruecksicht-ichbindabei.de/wettbewerb



■ DVR-Förderpreis

Ab sofort können sich Studierende und Alumni mit ihren Abschlussarbeiten für den DVR-Förderpreis 2022 bewerben. Der Preis wird für herausragende Abschlussarbeiten verliehen, die sich mit dem Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ auseinandersetzen. Absolventinnen und Absolventen eines Master-, Bachelor-, Diplom- oder Magisterstudiengangs können ihre Bewerbung per PDF einreichen. Nicht teilnehmen können

Doktoranden und Doktorandinnen. Entscheidend ist, dass sich der Forschungsgegenstand dem Thema Verkehrssicherheit widmet. Zudem sollen die Arbeiten konkrete Anknüpfungspunkte liefern, wie die Sicherheit im Straßenverkehr in der Praxis verbessert werden kann. Auf diese Weise können die wissenschaftlichen Arbeiten wichtige Impulse und Erkenntnisse für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit geben. Die Arbeiten sollten in den Jahren 2020 und 2021 fertiggestellt worden sein. Mit der Bewerbung eingereicht werden müssen die Abschlussarbeit und ein dazu verfasstes Exposé.

Ausgelobt wird der Förderpreis gemeinsam mit der Friedrich-Schiller-Universität Jena und den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften. Die Teilnahmefrist endet am 21. Dezember 2021.

Der DVR-Förderpreis ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert. Der erste Platz erhält 3.500 Euro, für den zweiten Platz gibt es 2.500 Euro und der oder die Drittplatzierte erhält ein Preisgeld in Höhe von 1.500 Euro. Eine Jury aus Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Disziplinen und Institutionen der Verkehrssicherheitsforschung und -anwendung entscheidet über die Vergabe.

Weitere Informationen unter: www.dvr.de/foerderpreis

„Landstraße – Fahr sicher!“

Mit einer neuen bundesweiten Kampagne macht der DVR mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) auf die Risiken beim Fahren auf Landstraßen aufmerksam und ruft zu verantwortungsbewusstem Verhalten auf. Eine repräsentative Umfrage* des Meinungsforschungsinstituts Forsa im Auftrag des DVR liefert aktuelle Zahlen zum Verhalten und zur Selbsteinschätzung von Autofahrenden auf Landstraßen.

Mehr als die Hälfte der Getöteten im Straßenverkehr kommt durch Unfälle auf Landstraßen ums Leben. 2020 waren das 1.592 Personen und damit 58,6 Prozent aller Verkehrstoten in Deutschland. Viele Verkehrsteilnehmende sind sich dieser Gefahr bewusst: 59 Prozent der Befragten schätzten richtig ein, dass die meisten Menschen auf Landstraßen sterben.

Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr

Im Fokus der neuen Kampagne stehen Unfälle mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Im Jahr 2020 kamen 487 Personen bei einem solchen Unfall auf einer Landstraße ums Leben. Wie viele Autofahrende bereits Erfahrungen mit kritischen Situation oder (Beinahe-)Unfällen auf Landstraßen hatten, zeigen die Umfrageergebnisse: Fast 50 Prozent der Befragten, die regelmäßig auf einer Landstraße unterwegs sind, gaben an, bereits mindestens einmal in eine kritische Situation mit dem Gegenverkehr gekommen zu sein. Ein Viertel hatte bereits mindestens einmal einen Unfall auf einer Landstraße.

Viele überschätzen ihre Fähigkeiten

Überholvorgänge auf Landstraßen können wegen der hohen Geschwindigkeiten und der fehlenden Trennung vom Gegenverkehr besonders riskant sein – und sie enden häufig tödlich. Ein hoher Anteil von Überholunfällen erfolgt bei zu geringer Sichtweite. Trotzdem gaben bei der Umfrage 90 Prozent an, dass sie die notwendige Entfernung für einen sicheren Überholvorgang auf einer Landstraße richtig einschätzen können.

Die DVR-Kampagne „Landstraße – Fahr sicher!“ wirbt in zehn Bundesländern mit Plakaten direkt an Landstraßen für mehr Aufmerksamkeit.

Mehr Informationen zur Kampagne und zur Umfrage unter:

 www.dvr.de/landstrasse

*Im Rahmen der vom Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR durchgeführten repräsentativen Umfrage wurden im Juni 2021 insgesamt 2.001 regelmäßig Autofahrende ab 18 Jahren befragt. 90 Prozent der Befragten fahren regelmäßig (einmal pro Monat oder häufiger) auf Landstraßen. Insbesondere die Einschätzung des eigenen Fahrverhaltens und Erfahrungen auf Landstraßen standen im Fokus.



Foto: Pixabay/Bru-n0

■ BF17: Highlight-Aktion

Ein düsterer Raum, ein staubiges Tonbandgerät, Nebel – Polizeioberkommissarin Meike Schröder findet sich in einem ungewohnten Setting wieder. Die Polizistin aus Köln, die normalerweise die unangenehmen Fragen stellt, sitzt heute auf der anderen Seite des Vernehmungstisches. Im Rahmen von „BF17 – das Verhör“, der neuen Instagram-Highlight-Aktion der „Kampagne zur Erhöhung der Qualität im Begleiteten Fahren ab 17“ werden sie und zwei weitere Verkehrsexperten interviewt. Über die Fragen, die den Verkehrsexpertinnen und -experten gestellt werden, hat die Instagram Community des BF17-Kanals selbst abgestimmt.

In kurzen Videos beantworten die Polizistin, ein Fahrprüfer und ein Fahrlehrer Fragen rund um Verkehrssicherheit, Fahrschule und das Begleitete Fahren. Die Reels sind auf dem BF17-Instagram-Kanal (@bf17.de) zu finden und richten sich an Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren, die am Anfang ihrer Fahrausbildung stehen.

Weitere Informationen unter:
[@bf17.de](https://www.instagram.com/bf17.de)
www.bf17.de



Polizeioberkommissarin Meike Schröder beantwortet Fragen zum Begleiteten Fahren.
 Foto: Polizei Köln

■ Juristische Fachkonferenz 2021



Prof. Dr. Dieter Müller führte durch das Programm. Foto: DVR/Andre Kowalski

Auch in diesem Jahr konnten Interessierte an rechtlichen Fragen zur Verkehrssicherheit sowohl vor Ort im Berliner Umweltforum als auch digital an der siebten Juristischen Fachkonferenz teilnehmen.

Schwerpunktmäßig beschäftigte sich die Fachkonferenz mit den Themen Radverkehr im ländlichen Raum sowie künstliche Intelligenz und automatisiertes Fahren. Sämtliche Vorträge können auf der Webseite des DVR heruntergeladen werden. Wer die Veranstaltung verpasst hat, kann sie sich nachträglich noch einmal im Stream auf dem YouTube-Kanal des DVR ansehen.

Präsentationen: www.dvr.de/juristische-fachkonferenz-2021
 Livestream via YouTube: www.youtube.com/user/dvrde

■ „Kind und Verkehr“



Für das DVR-Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ gibt es neue Informationsmaterialien für die Programmumsetzung. Neben dem bereits veröffentlichten digitalen Wimmelbild, das auf der Webseite des DVR abrufbar ist und viele Informationen und Handlungsempfehlungen enthält, stehen nun auch entsprechende Printmedien für die Arbeit mit Eltern und

Kindern zur Verfügung. Die Materialien wurden in engem Bezug zum Wimmelbild gestaltet. Neben einer Informationsbroschüre für die Eltern und einem Malbuch für Kinder steht das digitale Wimmelbild nun auch als DIN A1-Plakat für Moderierende, Kitas und andere Akteurinnen und Akteure zur Verfügung. Federführend für die Entwicklung war eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geleitete Steuerungsgruppe.

Die Materialien können auf der Webseite des DVR heruntergeladen und ausgedruckt oder über den Shop bestellt werden:

www.dvr.de
www.vkm-dvr.de/shop



Unfallschwerpunkt Landstraße – aktuelle Zahlen

Landstraßen sind die gefährlichsten Straßen in Deutschland. Auf keinen anderen Straßen verzeichnen wir so viele Getötete und Schwerverletzte wie hier. Die folgenden Zahlen und Grafiken geben einen Einblick in das Unfallgeschehen auf Landstraßen im Jahr 2020.

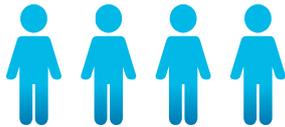
Unfallgeschehen auf Landstraßen Unfälle mit Personenschaden

Landstraßen schließen sämtliche Straßen außerhalb von Ortschaften ein, mit Ausnahme der Bundesautobahnen.



5h 30 min

Durchschnittlich alle 5 Stunden und 30 Minuten wurde eine Person auf einer Landstraße getötet. Das sind etwa:



pro Tag

Risiko Landstraße

24,9 %

Mit einer Zahl von 65.850 ereigneten sich rund **ein Viertel** aller Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen. Auf Landstraßen wurden 1.592 Menschen getötet (58,6 % aller auf deutschen Straßen Getöteten) und 22.852 schwer verletzt (39,4 % aller auf deutschen Straßen Schwerverletzten). Damit kommen auf 1.000 Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen 24 Todesopfer. Innerorts liegt dieser Wert bei 4, auf Autobahnen bei 21.

Nicht angepasste Geschwindigkeit

Unfälle aufgrund des Fehlverhaltens der Fahrenden von:



21,1 %

Unrühmlicher Platz eins

Mit 16.265 Unfällen mit Personenschaden stellt **nicht angepasste Geschwindigkeit** mit Abstand die **häufigste Unfallursache** durch Fehlverhalten der Fahrenden auf Landstraßen dar, gefolgt von Nichtbeachten der Vorfahrtsregeln (10.241, 13,3 %) und ungenügendem Sicherheitsabstand (9.390, 12,2 %).

Ungenügender Sicherheitsabstand

Deutschland

9.390

Unfälle mit Personenschaden

Nordrhein-Westfalen

1.145

Baden-Württemberg

1.519

Bayern

2.138



Auf Abstand bleiben

Dieses Motto galt auch im vergangenen Jahr zu selten. Durch **ungenügenden Sicherheitsabstand** verunglückten 2020 außerorts **126 Personen tödlich**, 2.787 wurden schwer, 19.677 leicht verletzt. Besonders häufig passierten Unfälle durch unzureichenden Sicherheitsabstand auf bayerischen Landstraßen.

Fehler beim Überholen

Unfälle aufgrund des Fehlverhaltens der Fahrenden von:



Überholunfälle besonders häufig auf Landstraßen

55 %

Knapp **über die Hälfte** der 12.177 **Überholunfälle** mit Personenschaden passierten auf **Landstraßen**. Vor allem Pkw-Fahrende schätzten den Überholvorgang falsch ein. Fahrende von landwirtschaftlichen Zugmaschinen wie Traktoren begingen diesen Fehler mit knapp einem Prozent dagegen deutlich seltener.

Tödliche Unfallart auf Landstraßen

Aufprall gegen einen Baum

Unfälle mit Personenschaden
5.883Leichtverletzte
4.254Schwerverletzte
2.831Getötete
409

Gefährlicher Aufprall

Obwohl nur bei etwa 2,2 % (5.883) aller 264.499 Unfälle mit Personenschaden das Fahrzeug **gegen einen Baum** prallte, kamen dabei **15 %** aller im Jahr 2020 im Straßenverkehr **getöteten Menschen** ums Leben.

Grafiken: ressourcenmangel GmbH

■ Wie verkehrssicher sind E-Scooter?

Im Jahr 2020 registrierte das Statistische Bundesamt 2.155 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden. Dabei kamen fünf Personen ums Leben, 386 wurden schwer und 1.907 leicht verletzt. Daher untersuchte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) gemeinsam mit der Technischen Universität Dresden die Nutzung sowie das Fahrverhalten von E-Scooter-Fahrenden.

Ziel der Studie war es, Rückschlüsse ziehen zu können, wie sich diese neue Mobilitätsform auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Die elektrisch angetriebenen Roller sind besonders bei jungen Erwachsenen beliebt, vorrangig Männern. Sie nutzen das neue Verkehrsmittel vorwiegend zu touristischen Zwecken und in der Freizeit, meistens als Leihfahrzeuge. In der Regel tragen sie dabei keinen Helm. Im innerstädtischen Bereich, dem überwiegenden Geschäftsgebiet der Leihanbieter, ersetzen Fahrten mit dem E-Roller Wege zu Fuß sowie die Nutzung des ÖPNV.



Der E-Roller ersetzt auch die Nutzung des ÖPNV.
Foto: UDV

Fahrerfahrung und Regelkenntnis

■ Unterschiede ergeben sich bezüglich der Fahrerfahrung: Der Anteil derer, die einen E-Scooter zum ersten Mal nutzen, ist in etwa so groß wie der, der regelmäßig damit in unseren Städten unterwegs ist. Trotz einer inzwischen insgesamt recht guten Regelkenntnis konnten die Forschenden deutliche Defizite beim Wissen um die regelwidrige Gehwegnutzung feststellen. Aber selbst regelsichere E-Scooter-Fahrende nutzen den Gehweg.

Ein weiteres Ergebnis war, dass bei gut ausgebauten Radverkehrsanlagen ein hoher Anteil an regelkonformem Verhalten zu erwarten ist. Sobald diese fehlen oder andere Merkmale an Bedeutung gewinnen, zum Beispiel die Bodenbeschaffenheit des Weges oder Sehenswürdigkeiten als Ziel, sei auch mit einem hohen Anteil regelwidriger Gehwegnutzung und des Fahrens entgegen der Fahrtrichtung zu rechnen. Daher sei auch zukünftig von Verkehrssicherheitsrisiken, insbesondere für Fußgängerinnen und

Fußgänger, auszugehen. „Um den Risiken für die Verkehrssicherheit entgegenzuwirken, bedarf es des weiteren Ausbaus sicherer Radverkehrsanlagen in ausreichender Dimensionierung und Qualität“, sagt UDV-Bereichsleiterin Dr. Tina Gehlert.

Nutzung von Gehwegen unterbinden

■ Die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen müsse mit verschiedenen Ansätzen konsequent unterbunden werden.

„Die Ahndung von Regelverstößen ist nach wie vor primär Aufgabe der Polizei.

Ansätze wie eine Fahrradstaffel können auch bei E-Scooter-Fahrenden zu mehr regelgerechtem Verhalten führen“, so Dr. Gehlert. Aber auch das Potenzial technischer und organisatorischer Maßnahmen sei im Moment noch nicht ausgeschöpft. So sollte zum Beispiel in Fußgängerzonen mittels Geofencing (GPS-Koordinaten oder RFID-Signale werden verwendet, um eine virtuelle Grenze im Raum zu ziehen) das Abstellen und Ausleihen technisch unterbunden werden, um die E-Scooter-Nutzung in diesen Bereichen zu reduzieren. In einigen Städten werden bereits markierte Abstellflächen auf der Fahrbahn für E-Scooter eingerichtet. Nur in diesen

Parkzonen sei das Ab- und Aufstellen von E-Scootern erlaubt.

Eigene Führerscheinklasse

Damit sich der E-Scooter in den Köpfen der Fahrerinnen und Fahrer als Kraftfahrzeug mit besonderen Rechten, aber auch Pflichten, etabliert, wäre es aus Sicht der UDV wünschenswert, bei der gegenwärtigen Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie eine eigene Führerscheinklasse für motorisierte Mikromobilität ab 14 Jahren vorzusehen. Diese sollte unter der Klasse AM (bis 45 km/h, 50 Kubikzentimeter und 4 kW) angelegt und mit niedrighwelligen Qualifikationsanforderungen verbunden sein.

Helm wird empfohlen

Ferner empfehlen die UDV-Fachleute das Tragen eines geeigneten Helmes, um Kopfverletzungen im Fall eines Sturzes zu vermeiden. Die serienmäßige Ausstattung mit Blinkern würde das sichere Anzeigen von Richtungswechseln ermöglichen. Wünschenswert wäre weiterhin, die Sichtbarkeit von E-Scootern in der Dunkelheit zu verbessern, zum Beispiel durch eine beleuchtete Fahrzeug-Silhouette.

Entwicklung beobachten

Schließlich bleibe es wichtig, die weitere Entwicklung zu beobachten. Es gebe Hinweise auf eine Ausdifferenzierung der Gruppe der E-Scooter-Fahrenden und ein höheres jugendspezifisches Risikoverhalten, vor allem in den Abend- und Nachtstunden. „Es stellt sich weiterhin die Frage, ob und in welcher Form sich die E-Scooter-Nutzung nach Ende der Pandemie entwickelt. Belastbare Unfallanalysen mit Erkenntnissen über Unfallhäufigkeiten, Unfallhergänge – besonders bei Alleinunfällen – sowie besondere Unfallrisiken sind derzeit noch nicht verfügbar“, fasst Dr. Gehlert zusammen.

Rechtliche Vorschriften

Am 15. Juni 2019 trat die Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft. Seitdem sind in vielen Städten E-Scooter von verschiedenen Leih Anbietern präsent. E-Scooter sind elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge.



Sie besitzen eine Lenkstange und erreichen eine Geschwindigkeit von maximal 20 km/h.



Ab dem vollendeten 14. Lebensjahr darf man E-Scooter fahren. Eine Prüfung ist nicht nötig.



Grundsätzlich sind sie nur für eine Person zugelassen.



Wer E-Scooter fährt, muss Radverkehrsflächen nutzen. Ist das nicht möglich, muss man auf der Fahrbahn fahren. Die Nutzung von Gehwegen oder Fußgängerzonen ist nicht gestattet (Ausnahme ist das Zusatzzeichen „EKf frei“).



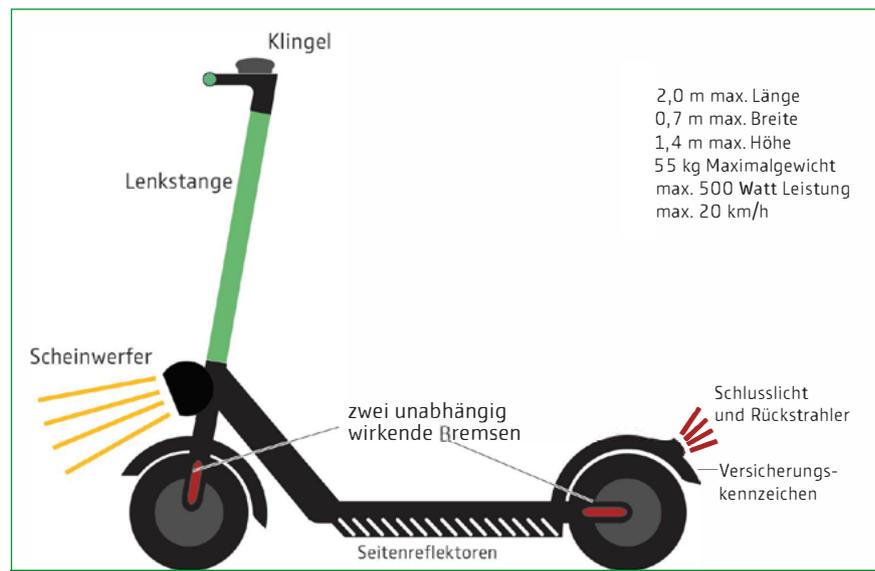
Für das Fahren unter Alkohol gelten die gleichen Vorschriften wie für alle anderen Kraftfahrzeuge. Das bedeutet beispielsweise auch ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger innerhalb der Probezeit und für Fahrende unter 21 Jahren.



Das Nutzen von Smartphones während der Fahrt ist verboten.



Es gibt keine Helmpflicht. Der DVR empfiehlt, zum eigenen Schutz einen Helm zu tragen.



Technische Voraussetzungen eines E-Scooters Grafik: UDV

■ Die Allee verzeiht keine Fahrfehler

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind im vergangenen Jahr 409 Menschen bei sogenannten „Baumunfällen“ auf Landstraßen ums Leben gekommen. Die Fachleute von DEKRA weisen auf die Unfallfolgen hin und machen Vorschläge, wie die Seitenräume von Landstraßen sicherer gestaltet werden können.

Der Anprall an einen Baum mit einer auf Landstraßen üblichen Geschwindigkeit ist unter den überhaupt denkbaren Unfallkonstellationen eine der folgenschwersten“, sagt Peter Rücker, Leiter der DEKRA-Unfallforschung. „Die Kraft der Kollision wirkt auf einer sehr kleinen Fläche und setzt enorme Energie frei. Ein Baumanprall mit 80 km/h ist auch in modernsten Fahrzeugen kaum zu überleben.“

Gerade wenn Bäume in regelmäßigem Abstand dicht neben der Straße stehen, kann schon ein kleiner Moment der Unaufmerksamkeit tödlich sein. „Wenn jemand von der Straße abkommt, weicht die Fahrtrichtung ja meist nur um wenige Grad vom Straßenverlauf ab“, so der DEKRA-Experte. „In dieser Konstellation wirkt eine Baumreihe wie eine Wand – die Wahrscheinlichkeit einer Kollision liegt nahe 100 Prozent.“ Anders ausgedrückt: Eine Allee verzeiht keine Fehler.

Verzicht auf Neuanpflanzungen

Wie können die Seitenräume von Landstraßen sicherer gestaltet werden? Erster und wichtigster Schritt ist für den Chef der DEKRA-Unfallforschung der Verzicht auf die Neuanpflanzung von Bäumen an Landstraßen: „Ein Baum ist ja ökologisch gesehen nicht dadurch besonders wertvoll, dass er direkt an einer Straße steht. Wo immer es geht, sollten Seitenräume hindernisfrei sein und im Ernstfall ein vergleichsweise ungefährliches Ausrollen ermöglichen.“ Fachleute sprechen hier von einer fehlerverzeihenden Infrastruktur.



Ein Baumanprall ist kaum zu überleben. Foto: DEKRA

■ Masterplan „Radwege an Bundesstraßen“ notwendig

Nicht einmal entlang der Hälfte der Bundesfernstraßen in Deutschland sind Radwege ausgebaut. Der ACE Auto Club Europa fordert daher von Bund und Ländern einen gemeinsamen Masterplan, um diesen Zustand schnell zu beseitigen:

„Tatsache ist: Es gibt zu wenig Radwege entlang von Bundesstraßen in Deutschland“, sagt Stefan Heimlich, Vorsitzender des ACE. An 59 Prozent der Bundesstraßen existiere kein Radweg. Wie sicher die vorhandenen Radwege seien, zeige die Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung eines Fahrrades auf diesen Strecken: Wurden 2010 insgesamt 7.005 Personen verletzt, waren es 2019 erschreckende 8.446 – davon 1.194 außerorts.

Es gibt zu wenig Radwege entlang von Bundesstraßen in Deutschland.

Stefan Heimlich,
Vorsitzender des ACE

„Wir fordern angesichts dieser Faktenlage die Landesregierungen und den Bund auf, einen signifikanten Ausbau von sicheren Radwegen und Radschnellwegen an Bundesstraßen gezielt voranzutreiben“, stellt Heimlich klar. Ein transparenter, durchdachter Masterplan mit bindendem Zeitrahmen müsse her, dessen Umsetzung verpflichtend sei.

Derzeit weisen lediglich 41 Prozent der Bundesstraßen Radwege auf. Schlusslicht ist laut Bundesregierung Baden-Württemberg mit einem Anteil von nur 17 Prozent, gefolgt von Hessen mit 24 Prozent.

Derzeit weisen lediglich 41 Prozent der Bundesstraßen Radwege

auf. Schlusslicht ist laut Bundesregierung Baden-Württemberg mit einem Anteil von nur 17 Prozent, gefolgt von Hessen mit 24 Prozent.

■ Neue Webseite zum automatisierten Fahren



Die Forschung am vernetzten Fahren schreitet voran. Foto: Daimler

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sein Online-Angebot zum Thema automatisiertes und vernetztes Fahren erweitert. Eine interaktive Karte gibt einen Überblick über digitale Testfelder. Diese sind für das BMVI ein wesentlicher Bestandteil der Innovationsförderung im öffentlichen Straßenraum. Was genau getestet und erprobt wird, können Interessierte und Fachleute auf der neuen, interaktiven Webseite nachlesen, die im Auftrag des BMVI von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelt wurde. Damit soll auch die Koordination der Testfeldaktivitäten zwischen Bund und Ländern erleichtert werden. Zugleich optimiert sie die Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort. Die Webseite www.testfeldmonitor.de ist im Zuge des Projekts „Monitoring von Testfeldaktivitäten zum automatisierten und vernetzten Fahren in Deutschland“ entstanden.

Digitale Testfelder

„Mittlerweile gibt es 26 digitale Testfelder in Deutschland. Dort laufen zurzeit über 140 Projekte – von selbstaktualisierenden Straßenkarten über die Einbindung von fahrerlosen Fahrzeugen in den ÖPNV bis hin zu Warentransporten in automatisierten Shuttles“, erläutert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. „Alle diese Best Practice-Beispiele finden Experten und Interessierte ab jetzt auf einer neuen Webseite. Damit wollen wir ihnen die Möglichkeit geben, sich zu vernetzen und auszutauschen.“

Das automatisierte, autonome und vernetzte Fahren sollte dazu beitragen, die Mobilität der Zukunft vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter zu gestalten. Wichtig sei, die neuen Technologien im realen Verkehr zu erproben, für alle Straßenkategorien und verkehrsträgerübergreifend. Daher fördert und unterstützt das BMVI die Entwicklung von Testfeldern in vielen Bereichen, zum Beispiel das „Digitale Testfeld Autobahn A 9“ in Bayern, das grenzübergreifende „Digitale Testfeld Deutschland-Frankreich-Luxemburg“ oder Vorhaben auf Testfeldern im städtischen Verkehr wie in Hamburg, Berlin oder Dresden.

■ Mängel bei Nutzfahrzeugen

Fast jedes fünfte Nutzfahrzeug fällt bei der Hauptuntersuchung (HU) durch. Das ist ein Ergebnis des „TÜV-Reports Nutzfahrzeuge 2021“. Vor allem Kleintransporter im Lieferverkehr und der Baubranche werden stark beansprucht.

„Der Positivtrend der vergangenen Jahre bei der Sicherheit von Nutzfahrzeugen ist vorerst gestoppt“, sagte Richard Goebelt, Bereichsleiter Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband, bei der Vorstellung des Reports. „Vor allem die von Lieferdiensten, Handwerkern und anderen Gewerbetreibenden stark beanspruchten Kleintransporter sind mit zahlreichen technischen Mängeln unterwegs.“ In der Gruppe der sieben bis acht Jahre alten Kleintransporter hat mehr als jedes vierte Fahrzeug (27,9 Prozent) die HU nicht bestanden. Im Schnitt haben sie dann bereits 128.000 Kilometer zurückgelegt. Zum Vergleich: Pkw kommen nach sieben Jahren auf eine HU-Durchfallquote von „nur“ 14,7 Prozent und sind im Schnitt 92.000 Kilometer gelaufen.

Für den TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2021 sind rund 1,95 Millionen Hauptuntersuchungen ausgewertet worden. Erstmals sind in die Statistik Fahrzeuge mit „gefährlichen Mängeln“ eingeflossen.

Weitere Informationen unter:

www.tuev-verband.de/presse/pressemitteilungen



Besonders Kleintransporter weisen technische Mängel auf. Foto: DVR

■ Richtigstellung

Leider hat sich in unserer letzten Ausgabe der Fehlerteufel eingeschlichen. Im Bericht „Sicheres Abbiegen“ über Unfälle mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen auf Seite 12 steht, dass im Lkw-Bereich der Einbau von Abbiegeassistenten seit 2020 für alle neuen Fahrzeugtypen EU-weit verpflichtend sei. Diese Zahl ist falsch. Hier die korrekten Angaben: Laut der EU-Verordnung 2019/2144 zur Typgenehmigung sind Abbiegeassistenten (dort: „Totwinkel-Assistent“) ab 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen verpflichtend.

■ Deutsche halten sich für Profis hinter dem Steuer

Die deutschen Autofahrenden sind von ihren Fahrkünsten sehr überzeugt. Das zeigt ein aktueller Trend-Tacho der Prüforgansation KÜS.

So glauben 92 Prozent der Befragten, eine gute Autofahrerin beziehungsweise ein guter Autofahrer zu sein. Weitere Ergebnisse: 93 Prozent geben an, kritische Situationen im Straßenverkehr im Griff zu haben; 86 Prozent lehnen die Aussage ab, beim Autofahren leicht abzulenken zu sein, und 77 Prozent nehmen das Steuer lieber selbst in die Hand als mitgenommen zu werden.

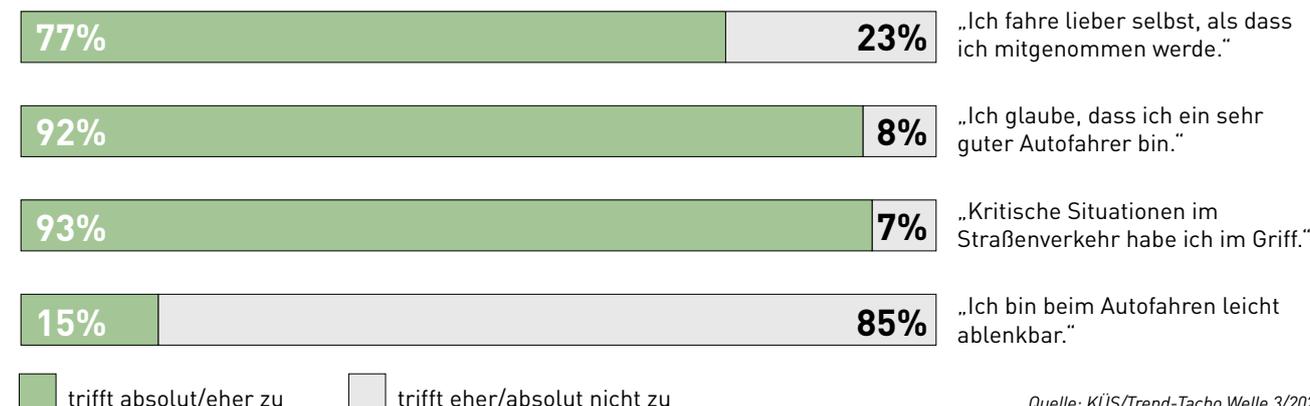
Fahrassistenzsysteme

80 Prozent der Autofahrenden sind der Meinung, dass Fahrassistenzsysteme ihre Erfahrung nicht ersetzen können. Trotzdem wird die Wichtigkeit der technischen Helfer akzeptiert. So sagen 79 Prozent, dass die Systeme das Autofahren sicherer machen, 80 Prozent erkennen das Plus an Komfort an. Dass die Systeme hingegen den Spaß am Autofahren verderben, glauben nur 36 Prozent der Befragten.

Fragt man die Pkw-Fahrenden, welche Fahrassistenzsysteme sie am wichtigsten finden, liegen Einparksensoren ganz vorne. In der Beliebtheitsrangliste folgen Notbremsassistent, Lichtautomatik und der Spurwechsel-/Toter-Winkel-Assistent. Wenig gefragt sind hingegen ein Alkohol-Testsystem und die Parkplatzsuche per App.

Fahrassistenzsysteme – Selbsteinschätzung der Autofahrenden Ergebnisse KÜS-Trend-Tacho

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?



Quelle: KÜS/Trend-Tacho Welle 3/2021

■ Rückmeldefahrten für Ältere

Schwer zu überblickende Kreuzungssituationen, Abbiege- und Wendemanöver oder der Fahrstreifenwechsel beim Überholen – solche Situationen sind für viele Ältere aufgrund altersbedingter körperlicher und psychischer Veränderungen schwierig zu bewältigen.

Ältere Kraftfahrende sollten deshalb beim Erhalt ihrer Fahrkompetenzen und bei der Bewältigung komplexer Verkehrssituationen nach Ansicht der technischen Prüforga­nisation DEKRA unterstützt werden. Ein Mittel, eine realistische Selbsteinschätzung zu verbessern, könne zum Beispiel eine qualifizierte Rückmeldefahrt sein. „Diese soll dabei nicht in erster Linie das etwaige Einstellen des Fahrens zum Ziel haben, sondern Möglichkeiten zum Erhalt einer sicheren Mobilität aufzeigen“, sagt Dr. Thomas Wagner, Fachbereichsleiter der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) bei DEKRA. Er plädiert dafür, dass solche Rückmeldefahrten für Seniorinnen und Senioren im höheren Alter verpflichtend sein sollten.

Beitrag zum Kompetenzerhalt

In der Regel könne der größte Teil der Betroffenen die altersbedingten sensorischen, kognitiven und motorischen Defizite durch Fahrerfahrung und einen defensiven Fahrstil kompensieren. Allerdings deute sich an, dass ein ständig anwachsendes Dunkel­feld mit potenziell gemindert oder nicht mehr leistungsfähigen älteren Kraftfahrenden nach standardisierten und fairen Lösungen verlangt. Eine solche Lösung könnten qualifizierte Rückmeldefahrten sein. „Dies würde Angehörige bei der Ansprache von Zweifeln an der Fahrtauglichkeit des betreffenden Familienmitglieds entlasten, zugleich könnten die Senioren Maßnahmen zum Kompetenzerhalt ergreifen“, betont Dr. Wagner.

Die Rückmeldefahrt ist ein freiwilliges Instrument, um die Selbsteinschätzung der Kraftfahrenden zu verbessern. Es besteht zum einen aus einem Datenerhebungsteil, bei dem es darum geht, im Zuge einer Beobachtung des Fahrverhaltens Fehler nach einheitlichen Kategorien zu erheben und auszuwerten. Im zweiten Schritt werden die Ergebnisse erläutert und mit Vorschlägen und Hinweisen verknüpft, die der Verbesserung und dem Erhalt der Fahrkompetenz dienen.

Altersabhängige obligatorische Überprüfung

Was aber tun, wenn die Unfallzahlen unter den älteren Fahrerinnen und Fahrern weiter stetig steigen und sich abzeichnet, dass anlassbezogene Untersuchungen und freiwillige Rückmeldefahrten diesen Trend nicht aufhalten können? „Dann sollte die Balance zwischen Eigenverantwortung und staatlicher Regulation neu überdacht werden“, fordert der DEKRA-Experte. Dabei erscheine es durchaus geboten, grundsätzlich eine altersabhängige obligatorische Überprüfung ab 75 Jahren vorzusehen. „Wenn zuvor freiwillige Rückmeldefahrten in Anspruch genommen wurden, könnte der Termin zur Pflichtüberprüfung nach einem Bonussystem schrittweise und maximal um bis zu fünf Jahre nach hinten verlagert werden.“

Weitere Hintergründe zum Thema liefert der DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2021 „Mobilität im Alter“:

www.dekra-roadsafety.com



Der Erhalt der Fahrkompetenzen steht bei älteren Menschen im Vordergrund. Foto: DVR

■ Professor Oeser wird neuer BAST-Präsident

Ab dem 1. November übernimmt Professor Dr. Markus Oeser (Jahrgang 1974) das Präsidentenamt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Er folgt dem im Februar unerwartet verstorbenen bisherigen Präsidenten Stefan Strick nach.

„Ich freue mich sehr, dass der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, mich für das Amt des Präsidenten der BAST vorgeschlagen hat. Für mich heißt es jetzt, alles daran zu setzen, den vielfältigen Erwartungen an eine fachlich breit aufgestellte moderne und innovative Ressortforschungseinrichtung gerecht

zu werden“, kommentierte Oeser seine Ernennung.

Oeser war seit 2011 Leiter des Lehrstuhls für Straßenwesen und Direktor des Instituts für Straßenwesen sowie seit 2015 Dekan an der Fakultät für Bauingenieurwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH). Seine wissenschaftliche Expertise als promovierter Bauingenieur bringt er in Forschungsgremien, Fachverbände und -vereinigungen ein, dazu zählt auch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).



Professor Dr. Markus Oeser Foto: RWTH, Aachen/ Andreas Schmitter

70 Jahre...

■ ... KBA

Auf eine 70-jährige Geschichte kann das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit Sitz in Flensburg in diesem Jahr zurückblicken. Am 4. August 1951 gegründet, ist es am ehesten durch sein Verkehrszentralregister, gerne auch als „Verkehrssünderkartei“ bezeichnet, bekannt geworden. Dieses Register besteht seit 1958, das bis heute angewandte Punktesystem wurde 1974 eingeführt. 2014 löste das Fahreignungsregister das frühere Verkehrszentralregister ab.

Den wachsenden Herausforderungen der Mobilität musste sich auch das KBA stellen. Die Arbeitsbereiche der Behörde sind heute wesentlich vielfältiger als in den Anfangsjahren. Mit seinen Statistiken vermittelt das KBA regelmäßig Erkenntnisse zum Verkehrsgeschehen, etwa zur Entwicklung von Kfz-Neuzulassungen, zur Häufigkeit von Verkehrsverstößen und zu den Mengen an beförderten Gütern im Straßenverkehr.

Zur Zeit seiner Gründung zählte die Statistik nach Angaben des KBA übrigens rund 700.000 Pkw. 70 Jahre später sind es mehr als 48 Millionen Pkw und insgesamt rund 59 Millionen Kraftfahrzeuge.

■ ... Patentanmeldung des Airbags

Der Münchner Erfinder Walter Linderer war es, der in Deutschland bereits 1951 den Airbag als Patent anmeldete. Das Deutsche Patentamt erteilte daraufhin am 6. Oktober 1951 das Patent über eine „Einrichtung zum Schutze von in Fahrzeugen befindlichen Personen gegen Verletzungen bei Zusammenstößen“. Linderer gilt deshalb als einer der Erfinder des Airbags. In den USA erhielt John W. Hetrick 1953 ein ähnliches Patent. Diese frühen Airbags waren wegen mangelnder Sensor- und Auslösetechnik allerdings nicht praktikabel.

Erst mit der fortschreitenden Massenmotorisierung trat auch das Aufprallkissen, das sich bei einem Unfall innerhalb von 20 bis 50 Millisekunden mit einem lauten Knall zwischen dem Insassen und Teilen des Fahrzeuginnenraumes entfaltet, seinen Siegeszug an. Heute ist der Airbag nach dem Gurt das wichtigste passive Sicherheitselement und in seinen verschiedenen Varianten aus modernen Fahrzeugen nicht mehr wegzudenken.

■ „Mein Tempo ... Mein Leben!“

Mit einer landesweiten Präventionskampagne macht Niedersachsen auf die Gefahr von „Baumunfällen“ aufmerksam und möchte für mehr Sicherheit auf seinen Landstraßen sorgen. Im Fokus steht das überhöhte Unfallrisiko durch nicht angepasste Geschwindigkeit bei jungen Fahrerinnen und Fahrern.

Zwar ist die Zahl der im Jahr 2020 im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten in Niedersachsen so niedrig wie nie zuvor. Allerdings gab es im vergangenen Jahr – möglicherweise aufgrund der mit der Corona-Pandemie einhergehenden Mobilitätsveränderungen – eine besorgniserregende Entwicklung bei den sogenannten Baumunfällen.

Junge Menschen im Fokus

Im Flächenland Niedersachsen gibt es viele Landstraßen, oft gesäumt von Bäumen an den Fahrbahnrandern. Meistens sind Fahrfehler oder nicht angepasste Geschwindigkeit ursächlich für Verkehrsunfälle auf Strecken außerhalb von Ortschaften. 121 von 370 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden – und damit rund ein Drittel aller Todesopfer – kamen 2020 auf Niedersachsens Straßen bei einem Aufprall gegen einen Baum ums Leben. Besonders jüngere Fahrerinnen und Fahrer sind überdurchschnittlich oft an folgenschweren Baumunfällen beteiligt: 52 Todesopfer waren im Alter von 18 bis 34 Jahren.

Zu hohe Geschwindigkeiten

Auf Initiative der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. haben sich daher mit dem Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport sowie dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung drei wichtige Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit zusammengetan, um mit vereinten Kräften die Sicherheit auf den Landstraßen in Niedersachsen zu erhöhen. Mit der Präventionskampagne „Mein Tempo ... Mein Leben!“ möchten sie die Eigenverantwortung der

Verkehrsteilnehmenden stärken. Das Motto solle unterstreichen, dass angepasste und angemessene Geschwindigkeit im Straßenverkehr von allerhöchster Bedeutung sei. Die zentrale Botschaft lautet: Zu hohes Tempo kostet Menschenleben. Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfallausgangs sei bei einem Zusammenstoß mit einem Baum oder einem ähnlichen Unfall um das Fünffache erhöht.

„Zu hohes Tempo und auch nur eine sehr kurze Unaufmerksamkeit von wenigen Millisekunden sind lebensgefährlich. Die Folgen sind für die Beteiligten selbst, für die Angehörigen und diejenigen, die an einen solchen Unfallort kommen, um zu helfen, schrecklich. Gemeinsam wollen wir darum dazu beitragen, bessere Bedingungen zu schaffen und noch mehr für die Gefahren dieser besonders gefährlichen Unfälle sensibilisieren“, sagt Boris Pistorius, Niedersächsischer Minister für Inneres und Sport und zugleich Schirmherr der Kampagne.

Die Kampagne startet mit einer Plakatinitiative und Dialogdisplays auf ausgewählten Landstraßen sowie einem Kurzvideo für die Präventionsarbeit. Weitere Maßnahmen und Aktionen befinden sich in Vorbereitung und werden die Kampagne zukünftig unterstützen.

Weitere Informationen zur Kampagne unter:

www.mi.niedersachsen.de

www.landesverkehrswacht.de



■ Vorhaben mit Modellcharakter: Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Nordrhein-Westfalen ist das erste Flächenland, das einen Gesetzentwurf zur Stärkung der Nahmobilität mit Fahrrädern, zu Fuß und mit E-Scootern vorgelegt hat. Viele Regelungen betreffen direkt die Verkehrssicherheit, weshalb der DVR den Gesetzgebungsprozess intensiv begleitet.

Der Stadtstaat Berlin hat bereits ein Mobilitätsgesetz mit Abschnitten zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs verabschiedet. Nun geht mit NRW das bevölkerungsstärkste Flächenland mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität mit gutem Beispiel voran, dem hoffentlich weitere Länder folgen werden.

Von der Volksinitiative zum Gesetzentwurf

Die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ hatte neun Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs skizziert und in NRW rund 207.000 Unterschriften gesammelt. Damit wurde das nötige Quorum deutlich übertroffen, ab dem sich der Landtag mit dem Anliegen der Initiative befassen muss. Dies mündete schließlich darin, dass der Landtag NRW im Dezember 2019 die Landesregierung mit der Erarbeitung eines Gesetzes beauftragte, das die Forderungen der Initiative berücksichtigt. Im März 2021 beschloss dann das Kabinett den Referentenentwurf, der nun das parlamentarische Verfahren durchläuft.



Die Nahmobilität mit Fahrrädern, zu Fuß und mit E-Scootern soll in NRW gestärkt werden. Foto: connel_design - stock.adobe.com

Was steht drin?

Das Gesetz soll das Fahrrad offiziell zu einem gleichrangigen Verkehrsmittel machen und die Grundlage dafür schaffen, dass das Radfahren, Zufußgehen und die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sicherer und komfortabler werden. Dafür soll die Landesregierung einen Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität aufstellen, die Radnetzplanung soll vorangetrieben und Gehwege bei der Aufteilung des Straßenraums besonders berücksichtigt werden, ebenso wie die Belange des Fußverkehrs etwa bei Ampelschaltungen. Neben der Vision Zero als Ziel soll auch die Förderung der Landesverkehrswacht im Gesetz verankert werden.

Was sagt der DVR dazu?

Der DVR begrüßt das Gesetzesvorhaben ausdrücklich und hat im Rahmen der Verbändeanhörung im April eine Stellungnahme abgegeben. Erfreulicherweise wurden einige Vorschläge des DVR bereits berücksichtigt, zum Beispiel die explizite Einbeziehung des Innenressorts bei der Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms sowie eine Ankündigung von Hilfestellungen und Fortbildungen des Landesverkehrsministeriums für Fußverkehrs-Checks. Auch die Vorgabe, den Fußverkehr in Mobilitätskonzepten stärker zu berücksichtigen (sichere Führung, Barrierefreiheit) wurde durch ein neues Begründungserfordernis gestärkt.

Zu diesem überarbeiteten Entwurf der Landesregierung fand am 25. August 2021 eine Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtags NRW statt, an welcher der Präsident des DVR, Prof. Dr. Walter Eichendorf, als Sachverständiger teilnahm. Auch im überarbeiteten Entwurf sieht der DVR noch Verbesserungsbedarf bei den Vorgaben zur Infrastrukturgestaltung und zum Sicherheitsmanagement. Denn gerade für die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ist die Verbesserung der Infrastruktur zentral.

Beide Stellungnahmen sind hier zu finden:

www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2021-04-Fahrrad-und_Nahmobilitaetsgesetz-NRW.pdf

www.dvr.de/fileadmin/downloads/stellungnahmen/DVR-Stellungnahme-2021-08-Anhoerung_Fahrrad-_Nahmobilitaetsgesetz_NRW.pdf

■ Führerschein-Umtausch

Rund 43 Millionen Führerscheine müssen ab 2022 in fälschungssichere Exemplare umgetauscht werden. Dieser gewaltige Verwaltungsakt muss bis zum 19. Januar 2033 für alle vor dem 19. Januar 2013 ausgestellten Führerscheine abgeschlossen sein. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass alle in der EU noch im Umlauf befindlichen Führerscheine ein einheitliches Muster erhalten, das aktuelle Anforderungen an die Fälschungssicherheit erfüllt. Außerdem sollen alle Führerscheine in einer Datenbank erfasst werden, um Missbrauch zu vermeiden. Der neu ausgestellte Führerschein wird – unabhängig von der zugrundeliegenden Fahrerlaubnis – auf 15 Jahre befristet.

So staffelt sich der Umtausch:

I. Führerscheine, die bis einschließlich 31. Dezember 1998 ausgestellt worden sind:	
Geburtsjahr des Fahrerlaubnisinhabers	Tag, bis zu dem der Führerschein umgetauscht sein muss
Vor 1953	19.01.2033
1953-1958	19.01.2022
1959-1964	19.01.2023
1965-1970	19.01.2024
1971 oder später	19.01.2025

II. Führerscheine, die ab 1. Januar 1999 ausgestellt worden sind*:	
Ausstellungsjahr	Tag, bis zu dem der Führerschein umgetauscht sein muss
1999-2001	19.01.2026
2002-2004	19.01.2027
2005-2007	19.01.2028
2008	19.01.2029
2009	19.01.2030
2010	19.01.2031
2011	19.01.2032
2012-18.01.2013	19.01.2033

*Fahrerlaubnisinhaber, deren Geburtsjahr vor 1953 liegt, müssen den Führerschein bis zum 19. Januar 2033 umtauschen, unabhängig vom Ausstellungsjahr des Führerscheins.

■ EU-Parlament: Initiativbericht zur Straßenverkehrssicherheit

Unter der Federführung der griechischen Abgeordneten Elena Kountoura hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments über den Initiativbericht zur Straßenverkehrssicherheit 2021 bis 2030 abgestimmt. Der Bericht stellt die formelle Antwort des Parlaments zum „Safe-System-Ansatz“ und EU-Politikrahmen für diesen Zeitraum dar, die von der EU-Kommission 2019 veröffentlicht wurden.

Bewertung von Straßen

Vor dem Hintergrund anstehender Legislativinitiativen der EU-Kommission wie die Überarbeitungen der Verordnung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V, des Urban Mobility Packages, der Führerscheinrichtlinie sowie der Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsdelikten schlägt der Verkehrsausschuss ergänzende Maßnahmen vor. So sollten alle europäische Straßen auf

der Grundlage gemeinsam vereinbarter Kriterien systematisch bewertet und eingestuft werden. Die Betriebssicherheit städtischer Knoten in Verbindung mit dem TEN-V sollte auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen einbeziehen. Darüber hinaus sollten Qualitätsanforderungen für Fußweg- und Fahrradinfrastruktur erarbeitet werden.

Fahrzeugtechnik

In puncto Elektrokleinstfahrzeuge wird die Kommission aufgefordert, einen Rahmen für die Typengenehmigung vorzulegen und Leitlinien für Verkehrsregeln und die Nutzung dieser Fahrzeuge zu erlassen. Ferner wird betont, dass ein neuer harmonisierter Rechtsrahmen für automatisierte Fahrzeuge erforderlich sei, damit diese auf sichere Weise betrieben werden können. Für Abbiegeassistenten sollte ein europäisches Aktionsprogramm eingerichtet werden, damit

Neu- und Bestandsfahrzeuge so bald wie möglich freiwillig vor der verpflichtenden Einführung damit ausgestattet werden können. Des Weiteren sollten im Sinne einer umfassenden Unfallanalyse und -forschung alle Datenelemente einschließlich Standort, Datum und Uhrzeit von Unfalldatenspeichern aufgezeichnet werden können.

Der Verkehrsausschuss fordert schließlich die EU-Kommission dazu auf, die Einrichtung einer EU-Agentur für Straßenverkehrssicherheit in Erwägung zu ziehen, um einen nachhaltigen, sicheren und intelligenten Straßenverkehr zu unterstützen.

Der Bericht soll im Oktober im Plenum des EU-Parlamentes verabschiedet werden und ist hier zu finden:

www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_DE.html

■ Sichere Straßenbaustellen

Die Männer und Frauen in Orange, die im fließenden Verkehr unsere Straßen „in Schuss halten“, sind besonders gefährdet. Sie tragen ein deutlich erhöhtes Risiko, bei einem Unfall schwer oder gar tödlich verletzt zu werden.

Laut unterschiedlichen Berechnungen besteht für Beschäftigte, die auf Straßenbaustellen arbeiten, ein 18- bis 48-mal höheres Risiko, bei einem Unfall tödlich zu verunglücken als bei anderen Beschäftigungsgruppen der gewerblichen Wirtschaft. Am Arbeitsplatz im Grenzbereich zum Straßenverkehr laufen sie Gefahr, selbst angefahren zu werden. Sie sind darüber hinaus zusätzlichen Gefährdungen durch Lärm, UV-Strahlung, Abgase und Witterung ausgesetzt. Hinzu kommen die psychischen Belastungen, zum Beispiel durch Beschimpfungen genervter Fahrerinnen und Fahrer oder Unfälle von Kolleginnen und Kollegen, die verarbeitet werden müssen.

Baustellenaudit

Der DVR fordert daher das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Länder, die

Kommunen und die zuständigen Straßenverkehrsbehörden dazu auf, Straßenbaustellen sicher einzurichten und zu betreiben. Dafür sollte die ASR A5.2 (Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr – Straßenbaustellen) konsequent angewendet werden. Vor Inbetriebnahme sei durch ein Baustellenaudit zu prüfen, ob die ASR A5.2 eingehalten werde.

„Straßenbauerinnen und Straßenbauer haben, wie alle anderen Arbeitnehmer auch, das Recht auf sichere und gesunde Arbeitsbedingungen. Wenn sie direkt neben dem fließenden Verkehr tätig werden, dann muss sichergestellt sein, dass sie durch diesen nicht gefährdet werden“, sagt auch Bernhard Arenz, Leiter der Hauptabteilung Prävention der BG BAU. Die ASR A5.2 konkretisiere die seit Jahrzehnten geltende

Arbeitsstättenverordnung, indem sie konkrete Maße und Sicherheitsabstände vorgebe. „Dies unterstützt alle am Bau Beteiligten bei der Wahl der Schutzmaßnahmen und der Bemessung der freien Bewegungsfläche“, erläutert Arenz. Aus Sicht der BG BAU seien die ASR A5.2 und die für das Zusammenwirken von ASR A5.2 und den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) erarbeitete Handlungshilfe somit moderne und praxistaugliche Hilfsmittel, um den Arbeitsschutz auf Straßenbaustellen zu gewährleisten – und Menschenleben zu schützen.

Schutz der Beschäftigten

„Der DVR bittet die verantwortlichen Stellen darüber hinaus dringend, bei der Einrichtung von Straßenbaustellen auch die Verkehrsteilnehmenden mittels Aufklärungshinweisen auf die besonderen Risiken der Beschäftigten hinzuweisen und an eine verantwortungsvolle Fahrweise zu appellieren“, macht DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf deutlich.

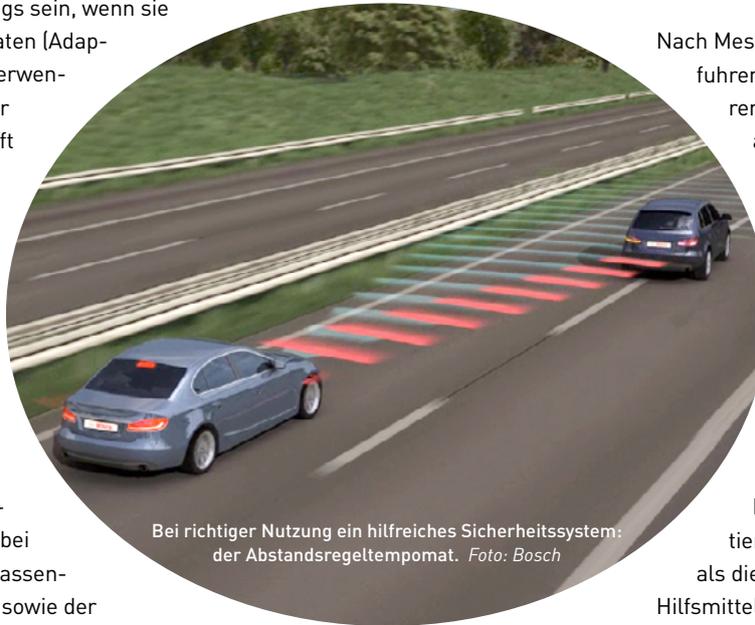
Leider sei jedoch zu beobachten, dass bei der Errichtung und dem Betrieb von Straßenbaustellen die ASR A5.2 nicht immer grundsätzlich angewendet werde. Es entstehe sogar mitunter der Eindruck, dass der Verkehrsfluss auch bei öffentlichen Auftraggebern einen höheren Stellenwert haben könnte als der Schutz des Lebens und der Gesundheit. Dabei geht es auch um psychische Beanspruchungen und Belastungen der Beschäftigten in Straßenbaustellen. Es sollten deshalb in jedem Einzelfall die Schutzinteressen abgewogen werden zwischen den Beschäftigten in Straßenbaustellen und den Verkehrsteilnehmenden, die durch den umgeleiteten Verkehr betroffen seien.



Fräsarbeiten in einer Straßenbaustelle Foto: Uwe Lindhof – BG BAU

Mit Abstandsregeltempomat zu schnell unterwegs

Laut einer Studie des US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) sollen Autofahrende wesentlich häufiger zu schnell unterwegs sein, wenn sie den Abstandsregeltempomaten (Adaptive Cruise Control – ACC) verwenden. Darauf weist das Goslar Institut – Studiengesellschaft für verbrauchergerichtetes Versichern e.V. hin. Das Fahrassistenzsystem ermittelt die Geschwindigkeit eines vorausfahrenden Fahrzeugs und hält zu diesem mittels Bremsen oder Beschleunigen einen festgelegten Abstand. Durch diesen speziellen Tempomaten sollen Fahrende insbesondere bei längeren Fahrten und nachlassender Konzentration entlastet sowie der Sicherheitsabstand gewährleistet werden.



Doch viele stellen an dem Tempomat eine Geschwindigkeit ein, die über dem jeweiligen Tempolimit liegt.

Nach Messungen der IIHS-Fachleute fuhren 95 Prozent der Autofahrenden mit ACC schneller als bei eigener manueller Abstandskontrolle (77 Prozent). Außerdem ergab die Untersuchung, dass nach dem gleichen Muster Fahrende schneller unterwegs sind, wenn neben dem ACC auch ein Spurhalteassistent an Bord ist. Laut den Erkenntnissen des IIHS beschleunigten die assistierten Fahrenden auch eher als diejenigen ohne elektronische Hilfsmittel.

MPU: 2020 weniger Gutachten

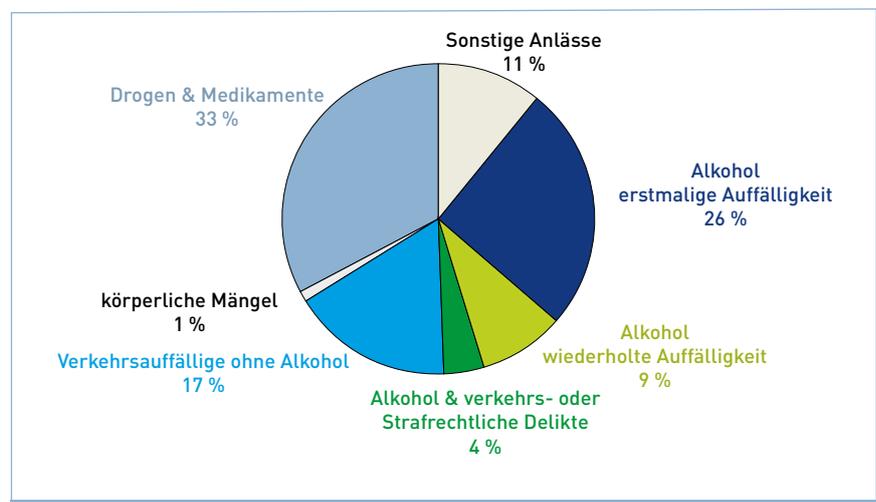
Alkoholauffälligkeit ist nach wie vor der Hauptgrund für eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU). Dies berichtet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die diese bundesweite Statistik jährlich fortschreibt.

Insgesamt 84.017 MPU gab es im Jahr 2020 – 2.160 weniger als im Vorjahr. Dabei ermittelten die 14 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung Alkohol-Fragestellungen mit 39 Prozent als stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten. Es folgen „Drogen und Medikamente“ mit 33 Prozent und „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ mit 17 Prozent.

Bei den Ergebnissen der MPU gab es gegenüber dem Vorjahr nur leichte Veränderungen: Von den 84.017 begutachteten

Personen (2019: 86.177) waren 56 Prozent (2019: 57 Prozent) „geeignet“ und gut 39 Prozent (2019: 38 Prozent) ungeeignet, die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen. Ebenso

wie im Jahr 2019 erhielten weniger als fünf Prozent die Empfehlung zur Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung.



Gründe der 84.017 MPU im Jahr 2020 in Prozent Quelle: BASt

■ Fahrassistenzsysteme in Lkw

Welche Wirkpotenziale haben Fahrassistenzsysteme bei mittelschweren und schweren Lkw? Dieser Frage widmete sich Sophia Hagl in ihrer Masterarbeit an der Hochschule Coburg (Fakultät Maschinenbau und Automobiltechnik).

Auf der Basis von Versicherungsschäden hat sie das Potenzial und die Wirksamkeit von Fahrassistenzsystemen bei mittelschweren und schweren Lkw analysiert. Dafür hat sie die Versicherungsdaten von

über 3.000 Lkw-Unfällen ausgewertet. Hagl kommt zu dem Schluss, dass Notbremsassistenzsysteme und Spurverlassenswarner grundsätzlich wirken. Ihre Wirkkraft werde jedoch durch Möglichkeiten der Übersteuerung und technischen Grenzen der Systeme eingeschränkt.

Die Absolventin empfiehlt deshalb, die Notbremsassistenzsysteme mit Abstandsregeltempomaten zu erweitern. Auf politischer Ebene empfiehlt sie, die

gesetzlichen Vorschriften weiter zu fassen und die einschlägige EU-Verordnung für Lkw anzupassen.

Mit ihrer Abschlussarbeit erreichte Sophia Hagl in diesem Jahr den dritten Platz des DVR-Förderpreises, mit dem herausragende Abschlussarbeiten zum Thema Verkehrssicherheit ausgezeichnet werden.

Weitere Informationen unter: www.dvr.de/foerderpreis

■ Korridormanagement für besseren Verkehrsfluss

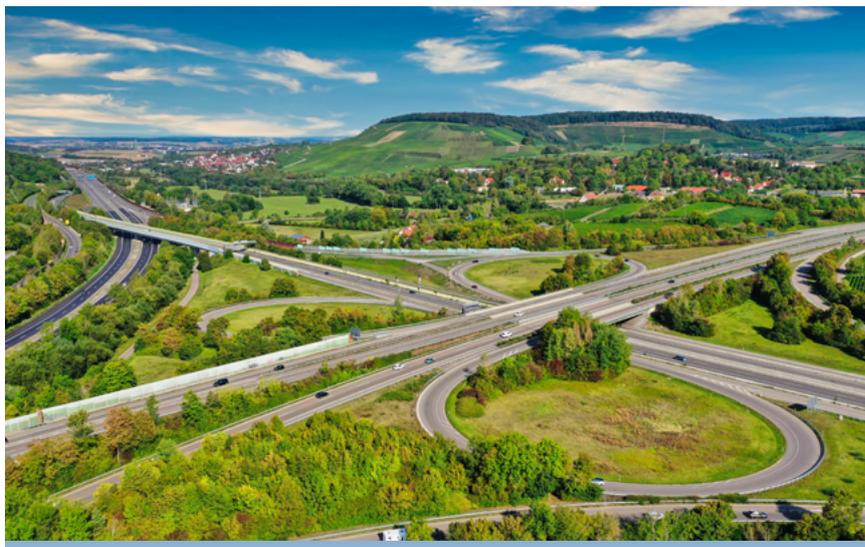
Die Autobahn GmbH des Bundes hat in Frankfurt am Main die Initiative für ein Korridormanagement auf Autobahnen vorgestellt. Damit sollen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für ein effizientes deutschlandweites und in weiteren Schritten grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement geschaffen werden.

Leistungsfähiges Autobahnnetz

Im Mittelpunkt der neuen koordinierten Zusammenarbeit stehen die wichtigen Autobahnkorridore zwischen den großen Wirtschafts- und Metropolregionen in Deutschland sowie entlang der transeuropäischen Achsen in die Nachbarländer. Das Korridormanagement zielt darauf ab, die Verfügbarkeit dieser Verkehrsbeziehungen zu erhöhen und damit das Autobahnnetz als leistungsfähiges und verlässliches Angebot zur Verfügung zu stellen.

Diese Ansätze werden aktuell auf den Korridoren zwischen den Metropolregionen Köln – Frankfurt Rhein-Main – München in einer Pilotanwendung getestet. Nun erfolgt die Aufnahme des Wirkbetriebs in diesen Korridoren. Dies ist gleichzeitig der Start für die Planung und Umsetzung von Verkehrslenkungsstrategien in den weiteren strategischen Autobahnkorridoren in Deutschland.

„Wir machen die Autobahnen leistungsfähiger. Das Korridormanagement ist hierfür ein wichtiger Schlüssel“, erläuterte Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes, bei der Vorstellung der Initiative. „Es ermöglicht die optimale Abstimmung von planbaren Maßnahmen und bietet außerdem die optimale Entscheidungsgrundlage für ein schnelles und effizientes Handeln im Falle unvorhersehbarer Störungen. Das bundesweite Zusammenspiel unserer Verkehrszentralen kommt damit den Nutzerinnen und Nutzern der Autobahnen ganz direkt zugute.“



Ein effizientes Verkehrsmanagement soll die Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes erhöhen.
Foto: Martin Hurlebaus/Pixabay

■ Keine Mobilitätsrevolution durch Covid-19

Plötzliches Arbeiten im Homeoffice, mögliche Ansteckungsgefahren in öffentlichen Verkehrsmitteln, keine Urlaubsreisen mehr in andere Länder: Die Corona-Pandemie hat den Alltag vieler Menschen stark verändert – und damit auch ihr tägliches Mobilitätsverhalten.

Diese abrupte Umstellung brachte auch Vorteile mit sich: Zeitintensives Pendeln sowie tägliche Staus fielen weg und Urlaube im eigenen Land waren plötzlich angesagt. Doch wie stellt sich die Situation mehr als ein Jahr nach dem Beginn der Corona-Krise dar? Haben die Deutschen ihr Mobilitätsverhalten durch den Lockdown geändert? Sind sie dauerhaft auf nachhaltigere Verkehrsmittel umgestiegen oder planen sie, wieder zu alten Verhaltensmustern zurückzukehren?

Eine Studie unter Beteiligung des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) ist diesen Fragen nachgegangen. Dazu haben die Forschenden im August 2020 sowie im März 2021 Befragungen durchgeführt, ob und wie sich Wegezwecke, zum Beispiel Dienstreisen oder Freizeitwege, und die Wahl der Verkehrsmittel nach den Corona-Beschränkungen geändert haben. Im Fokus lagen Großstädte, weil hier der Umstieg auf neue Verkehrsmittel aufgrund vieler verfügbarer Alternativen besonders leichtfällt.

Kaum Veränderungen

Die Ergebnisse legen nahe, dass die große Mobilitätsrevolution ausgeblieben ist: Schon im August 2020 lag der Anteil an

Personen, die keine Veränderungen ihrer arbeitsbezogenen Mobilität, also bei Fahrten zur Arbeit und Dienstreisen, erwarten, bei etwa 70 Prozent. Dieser Anteil blieb auch für 2021 konstant. Bei freizeitbezogenen Wegen ist sogar ein gegensätzlicher Trend auszumachen: Während im Jahr 2020 noch viele Befragte gerade bei Urlauben einen Rückgang ihrer individuellen Mobilität erwarteten, hat sich die Situation im März 2021 umgekehrt und die Mehrheit der Befragten geht nun von einem starken Anstieg aus. Immerhin planen 2021 noch 18 Prozent der Befragten, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen und mit dem Rad zu fahren.

Videokonferenzen statt Dienstreisen

Trotzdem hat die Corona-Pandemie in einzelnen Bereichen dazu geführt, dass die Menschen nach der Pandemie weniger mobil sein wollen als vorher. Als Hauptgründe werden die effizientere Bündelung verschiedener Wege, Homeoffice und die stärkere Nutzung von Naherholungsmöglichkeiten genannt. Auch scheint ein Teil der Befragten erkannt zu haben, dass sich dienstbezogene Reisen zum Teil durch Alternativen wie Videokonferenzen ersetzen lassen und geben an, dass sie hier im Vergleich zum Vor-Pandemie-Niveau etwas weniger mobil sein möchten.



Im Fokus der Befragung zum Mobilitätsverhalten lagen Großstädte. Foto: Leif von Speyer/Pixabay

■ Mobilität im ländlichen Raum

In dieser Kolumne beleuchtet Prof. Dr. Dieter Müller interessante Aspekte und Fragen des Verkehrsrechts. In dieser Ausgabe geht es um die Voraussetzungen einer sicheren Mobilität im ländlichen Raum.

Wer bei ländlichen Räumen zuerst an den oft sehr ausgedünnten und damit vielfach unattraktiven ÖPNV denkt, legt damit schon den berühmten „Finger in die Wunde“. Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) besteht bundesweit ein Anspruch aller Bürgerinnen und Bürger auf eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, insbesondere für die „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

ÖPNV und Fahreignung

Insbesondere ältere Menschen verbleiben zumeist immer noch in den Dörfern und kleinen Städten, wenn ihre Kinder und Enkel schon längst – der Arbeit und Lebensqualität wegen – in die städtischen Räume abgewandert sind. Sind ihre Wohnorte kaum mit Bussen und erst recht nicht mehr mit Schienenbahnen erreichbar, verbleibt ihnen oft keine andere Möglichkeit, als so lange mit dem Auto zu fahren wie es irgend geht. Selbst



Das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum ist oft sehr ausgedünnt. Foto: Tobias Arhelger/stock.adobe.com



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.

dann, wenn die fahrerischen Fähigkeiten sich im Grenzbereich der Fahreignung bewegen. Dabei ist aus Sicht der Verkehrssicherheit die körperliche und geistige Fahreignung aus § 2 Abs. 4 Straßenverkehrsgesetz (StVG) angesprochen. Da es in Deutschland – im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Staaten – keine gesetzlich verankerte regelmäßige Überprüfung der Fahreignung gibt, sind insbesondere die Fahrerlaubnisbehörden und die Polizei in Bund und Ländern gefordert, in dem gesetzlich verankerten „Frühwarnsystem“ des § 2 Abs. 12 StVG für eine anlassbezogene Begutachtung der Fahreignung nach den §§ 11 ff. der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu sorgen.

Sichere Straßen

Zum sicheren Straßenverkehr im ländlichen Raum gehört aber auch eine fachgerechte Straßenplanung, die zu bestens ausgebauten, selbsterklärenden Straßen mit einer nachvollziehbaren Verkehrsregelung führt. Die bei Bund, Ländern und Kommunen organisatorisch verankerte Straßenplanung richtet sich im ländlichen Raum nach den von Fachgremien erarbeiteten Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Dieses Regelwerk trägt – wie auch die anderen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten Regelwerke – den Rechtscharakter eines verallgemeinerten Sachverständigenbegutachtens.

Nach diesen fachlichen Empfehlungen richten sich die Planungsbehörden, aber auch die im Streitfall entscheidenden Verwaltungsgerichte.

Zu oft hinkt die Straßeninfrastruktur jedoch den Sicherheitsanforderungen hinterher und so müssen noch in zu vielen Bereichen Deutschlands Radfahrende oder sogar Rollstuhlfahrende nach der Regelung des § 2 Abs. 1 StVO die Fahrbahn benutzen, auf denen Kraftfahrende mit der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren dürfen. Kommt es dann zu Schadensfällen, die durch Planungs- oder Infrastrukturfehler bedingt sind, ist sogar eine Amtshaftung nach § 839 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) i.V.m. Art. 34 Grundgesetz (GG) möglich, die sich im Zweifel sogar gegen einzelne Verantwortungsträger richten kann.

Konsequente Verkehrsüberwachung

Sicherheitsbedürfnisse kommen übrigens auch in dem Wunsch nach einer konsequenten Verkehrsüberwachung auf Landstraßen zum Ausdruck. Denn wo die gefahrene Geschwindigkeit nicht überwacht wird, sind viele Kraftfahrende schneller als erlaubt unterwegs. Dabei sind die Ebenen der Länder und Kommunen angesprochen, deren Aufgabe es ist,

die Gefahrenabwehr nach dem Gefahrenabwehrrecht des jeweiligen Bundeslandes konkret umzusetzen. Eine Spezialvorschrift, die die lebenswichtige Aufgabe der Verkehrsüberwachung verbindlich vorschreibt, findet man in den Ländergesetzen allerdings ebenso vergebens wie im vom Bund erlassenen StVG.



Nicht ohne Grund sterben die meisten Unfallopfer auf Landstraßen und oft durch eigenes Verschulden, indem sie ihre Geschwindigkeit nicht – wie von § 3 Abs. 1 StVO verbindlich gefordert – an die aktuellen Anforderungen von Verkehrsraum, Fahrzeug und eigenen Fähigkeiten anpassen, sondern unbedarft in ihr und anderer Menschen Verderben fahren. Ein rechtzeitiger Warnschuss in Form von spürbaren Geldbußen nach der Anlage 1 zur Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

und frühzeitigen Fahrverboten nach § 25 StVG könnte dabei zum persönlichen Umdenken bewegen, wenn das Ego nicht bereits für notwendige Präventionsmaßnahmen in unerreichbare Ferne entrückt ist.

Baumunfälle

Auch die Ursache von Baumunfällen ist in den seltensten Fällen, dass die Straße nach geltendem Planungsrecht nicht sicher geplant und unterhalten worden ist. Ursache für tödliche Baumunfälle ist noch fast immer eine falsche, oft die Lage unter- oder sich überschätzende Fahrweise, mithin charakterlich unreife Fahrweise der Unfallverursachenden – ebenfalls ein Problem der Fahreignung nach § 2 Abs. 4 StVG. Dabei ist es ein noch immer gern gehegter Trugschluss, die Straße müsse in erster Linie an die Fahrweise der Fahrenden angepasst werden. Genau umgekehrt lautet die generelle Geschwindigkeitsregel des § 3 Absatz 1 StVO, nämlich sein Fahrzeug in jeder nur denkbaren Fahrsituation beherrschen zu können. Rechtzeitig angeordneter Verkehrsunterricht könnte da wirklich Leben retten, wenn die Straßenverkehrsbehörden dieser Pflichtaufgabe nach § 48 StVO nur öfter und konsequenter nachkommen würden.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR REPORT
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2021, 51. Jahrgang
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

Adressänderungen:
E report@vkm-dvr.de

Herausgegeben von:
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
DVR
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49 (0)30 22 66 771-0
F +49 (0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de
www.dvr.de

Hauptgeschäftsführer: Stefan Grieger
Chefredaktion: Julia Fohmann (DVR)
Sven Rademacher (VKM)
Grafik & Layout: Michael Seifert (VKM)
Titelfoto: Pixabay/Tama66
Konzeption und Gestaltung:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

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 Mitarbeitenden 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.

**RUNTER
VOM GAS**

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

DVR

UKiBG



ABSTAND HALTEN!