

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

1/2022

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

Top-Thema

Bahnübergänge
unter der Lupe



Mitglieder

So schneiden E-Autos bei der ersten Hauptuntersuchung ab

Panorama

Wildunfälle –
Risiko für Mensch und Tier

Wissen

„Gut zu wissen“ –
Cannabis im Straßenverkehr

Liebe Leserin, lieber Leser,



bestehende Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen regelmäßig zu überprüfen und instand zu setzen, ist mindestens genauso wichtig, wie neue Maßnahmen zu fordern. Seit Ende 2021 ist die Vision Zero Maßgabe für alle verkehrlichen Maßnahmen (VwV StVO). Das gilt auch für die Verkehrsschauen.

Im Rahmen einer Verkehrsschau schließen sich u.a. die örtliche Verkehrsbehörde, die Polizei und der Baulastträger zusammen, begutachten die Situation vor Ort und besprechen Verbesserungspotenziale. In diesem DVR Report nehmen wir Sie mit auf eine besondere Form der Verkehrsschau, der Begutachtung eines Bahnübergangs. Welche Fragen dabei im Raum stehen und worauf die Fachleute achten, lesen Sie ab Seite 5.

Wildunfälle ereignen sich häufig im April und Mai, dann wieder im Herbst. In diesem DVR Report erklären wir, wie Wildunfälle vermieden werden können. Das Schöne: Wir alle können einen Beitrag leisten, indem wir umsichtig und angepasst fahren und im Notfall richtig handeln. Der Deutsche Jagdverband stellt zudem eine App für das gesamte Bundesgebiet bereit, über die Wildunfälle digital an eine zentrale Stelle übermittelt werden. So lassen sich Unfallschwerpunkte leichter identifizieren und entschärfen. Welche weiteren Maßnahmen es gibt, um Wildtierunfällen vorzubeugen, steht im „Panorama“.

Drogen im Straßenverkehr sind ein No-Go. Mit dem Vorschlag im Koalitionsvertrag, Cannabis zu legalisieren, sorgt dieses Thema auch für Diskussionen unter Engagierten in der Verkehrssicherheitsarbeit. In seiner Kolumne beschreibt Prof. Dr. Dieter Müller die gegenwärtige Rechtslage, weist auf Herausforderungen hin und schlägt Maßnahmen vor, wie das Fahren unter dem Einfluss von Cannabis noch besser verhindert werden könnte.

Ich wünsche Ihnen spannende Erkenntnisse!

Ihr

Prof. Dr. Walter Eichendorf,
Präsident DVR

Inhalt

EDITORIAL	2
AKTUELLES	
Start des neuen Wissens-Portals „WISOM“	3
Verkehrswissen praktisch anwenden	3
Forum: Sicheres Motorradfahren	4
BF17-Kampagne: Neue Webseite	4
Kooperation mit VSVI Thüringen	4
TOP-THEMA	
Bahnübergänge unter der Lupe	5
MITGLIEDER	
Fußverkehrspreis: Auszeichnung für Städte und Dörfer	8
Wie gut sind Notbremsassistenten?	8
Förderung von Abbiegeassistenten	8
„KÜS DRIVE“ – Innovatives Forschungsprojekt	9
So schneiden E-Autos bei der ersten Hauptuntersuchung ab	10
BG Verkehr fördert Verkehrssicherheitskonzepte	11
Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes	11
PANORAMA	
Wildunfälle – Risiko für Mensch und Tier	12
Kristina Vogel ist die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022“	16
Dekade der Verkehrssicherheit	16
Europäische Vorgaben für E-Scooter?	17
WISSEN	
VR-Trainingssystem für Rettungskräfte	18
Sicherheit in der Fahrradmobilität	18
BAST-Studie: Bewertung von Radverkehrsunfällen	19
„Gut zu wissen“ – Cannabis im Straßenverkehr	20
IMPRESSUM	23

Start des neuen Wissens-Portals „WISOM“

Das Wissens-Portal „WISOM – Digitale Bibliothek für verkehrbezogenes Wissen für Arbeitssicherheit & Prävention“ ist online gegangen. Die Plattform liefert wertvolle wissenschaftliche Hintergrundinformationen und Best-Practice-Fachbeiträge für die Präventionsarbeit der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallkassen und Berufsgenossenschaften) in Form von Fachartikeln, Projektberichten und wissenschaftlichen (Abschluss-)Arbeiten rund um die Themen Straßenverkehrssicherheit und Mobilität im betrieblichen, beruflichen sowie schulischen Kontext.

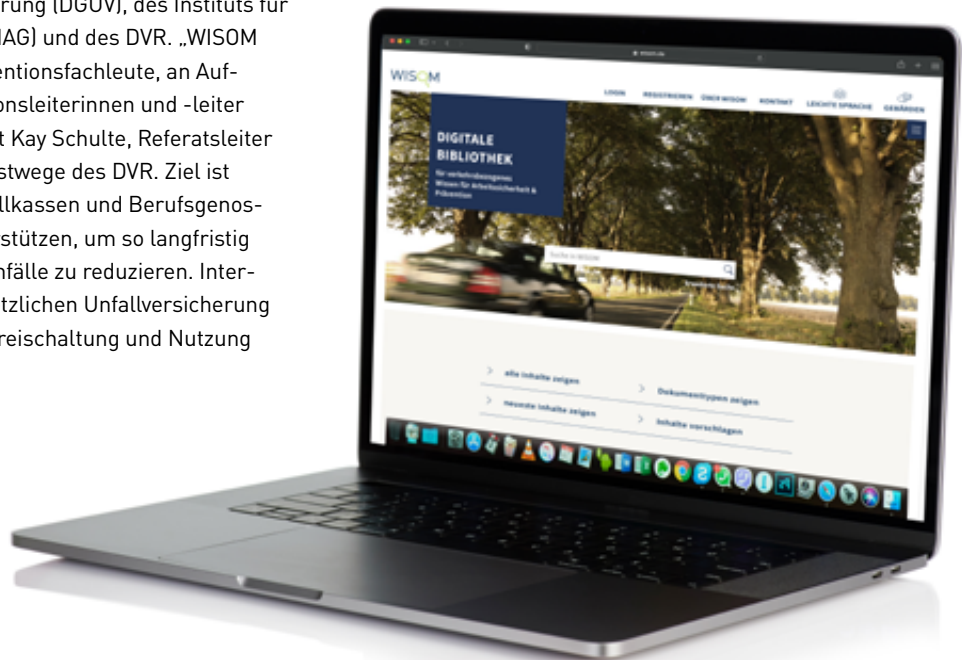
Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Prävention

WISOM ist ein kostenfreies Angebot in Kooperation der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), des Instituts für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) und des DVR. „WISOM richtet sich insbesondere an Präventionsfachleute, an Aufsichtspersonen sowie an Präventionsleiterinnen und -leiter und Sicherheitsfachkräfte“, erklärt Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege des DVR. Ziel ist es, die Präventionsarbeit der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften noch stärker zu unterstützen, um so langfristig Arbeits-, Dienstwege- und Wegeunfälle zu reduzieren. Interessierte aus dem Umfeld der gesetzlichen Unfallversicherung können sich direkt online für die Freischaltung und Nutzung registrieren.

Fachwissen teilen

Das neue Wissens-Portal verstärkt mit seinem klaren Fokus auf Verkehrssicherheit die Strategien und Maßnahmen der gesetzlichen Unfallversicherungsträger zur Prävention von Unfällen im Verkehr um einen wichtigen Baustein. Der Umfang der Fachbeiträge wird stetig erweitert und wächst auch mit der Unterstützung aller, die passende Beiträge einreichen oder empfehlen. Inhalte können nach Anmeldung im Portal gelesen und heruntergeladen werden. Eine umfassende Volltextsuche und erweiterte Suchfunktionen unterstützen die Recherche.

Weitere Informationen unter: www.wisom.de



Verkehrswissen praktisch anwenden

Die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) und der DVR haben eine neue Serie mit dem Titel „Praxishilfen zur Verkehrssicherheit“ erstellt. Auf je vier Seiten bündeln die Texte nützliches Verkehrswissen zu 16 Themen – darunter Ablenkung, Abstand, Emotionen, Pedelec, Fahrerlaubnisklassen oder Fahrassistenzsysteme für Lkw. Die Praxishilfen stehen allen Unfallversicherungsträgern zum Download unter www.praxishilfe-sicherheitaufallenwegen.de zur Verfügung und können von Multiplikatoren, wie Sicherheitsbeauftragte und Sicherheitsfachkräfte, genutzt werden.



02.05.

■ Forum: Sicheres Motorradfahren

Am 2. Mai 2022 findet das digitale DVR Forum „Freiheit, Fahrspaß, Sicherheit – Wegweiser für sicheres Motorradfahren“ statt. Es zeigt auf, wie Assistenzsysteme Bikerinnen und Biker beim Fahren unterstützen können. Anhand von Best-Practice-Beispielen wird erklärt, welche infrastrukturellen Maßnahmen die Sicherheit von Motorradfahrenden erhöhen. Abschließend werden Vorurteile gegenüber der Community sowie Empfehlungen für sicheres Fahrverhalten diskutiert.

Motorrad fahren ist ein Reiz mit hohem Risiko: Rund ein Fünftel aller Getöteten im Straßenverkehr sind Motorradfahrende. Das Risiko, auf einem Bike getötet zu werden, war 2020 viermal so hoch wie im Auto.



■ BF17-Kampagne: Neue Webseite

Wann darf ich mit der Fahrausbildung beginnen? Wie viele Begleitpersonen kann ich benennen? Ist es erlaubt, auch im Ausland begleitet zu fahren? Diese und viele weitere Fragen stellen sich Jugendliche, wenn sie beginnen, sich mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF17) zu beschäftigen. Antworten finden sie auf der umfassend neugestalteten Webseite der BF17-Kampagne des DVR www.bf17.de. Sie begleitet Teilnehmende und Begleitpersonen bei allen wichtigen Schritten des Fahrerlaubniserwerbs, von der Antragstellung über die Fahrprüfung bis zu den ersten Fahrten in Begleitung. Außerdem können sich Interessierte jederzeit über das Kontaktformular oder per E-Mail an das BF17-Team wenden.

Die Kampagne informiert seit 2015 über die Vorteile des frühen Fahrerlaubniserwerbs. Die Teilnahme am BF17 senkt das Unfallrisiko von Fahranfängerinnen und Fahranfängern nachweislich.



Andrea Kulpe-Winkler, Referatsleiterin Verkehrstechnik im DVR, und VSVI-Präsident Dr. Frank Greßler vereinbaren die Zusammenarbeit.
Foto: Steffi Leibold

■ Kooperation mit VSVI Thüringen

Der DVR und die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure Thüringen (VSVI) haben eine langfristige Zusammenarbeit bei der Weiterbildung von Straßenbau- und Verkehringenieuren beschlossen. Mit den geplanten Weiterbildungsmaßnahmen verfolgen beide Organisationen das gemeinsame Ziel, Straßenbau- und Verkehringenieure über Neuerungen im Regelwerk und in der Forschung mit Fokus auf die verkehrssichere Gestaltung der Infrastruktur zu informieren und für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Der DVR ist zukünftig Partner der VSVI Thüringen für die Weiterbildung in Fragen der Verkehrssicherheit.

Über die VSVI Thüringen

In der VSVI sind über 600 Ingenieurinnen und Ingenieure vereint, die in Thüringen für den Straßenbau und das Verkehrswesen in verschiedenen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens tätig sind.

Die Ziele sind u.a.

- die Förderung der technischen und wissenschaftlichen Fachweiterbildung für die Mitglieder und aller in den Verwaltungen, in den Ingenieurbüros und in der Bauwirtschaft tätigen Ingenieurinnen und Ingenieure im Straßen- und Verkehrswesen,
- die schnelle Umsetzung und Verbreitung neuer Vorschriften und Richtlinien in die Praxis,
- das Einbringen des vorhandenen ingenieurtechnischen Sachverständes auch bei politischen Entscheidungen zum Nutzen der gesellschaftlichen Entwicklung.

Die VSVI ist Mitglied in der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure e.V. (BSVI) und somit am Erfahrungsaustausch mit allen Bundesländern aktiv beteiligt.



Bahnübergänge unter der Lupe

Damit potenzielle Unfallschwerpunkte gar nicht erst entstehen, sieht das Straßenverkehrsrecht vor, regelmäßig sogenannte Verkehrsschauen durchzuführen. Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Baulastträger und weitere Akteure begutachten Ausschilderung, Sichtverhältnisse und den realen Verkehrsablauf. Eine Sonderform der Verkehrsschau ist die Bahnübergangsschau. Der DVR Report war bei einer dabei.



Heike Lehmann, Polizeidirektion Süd, und Holger Fink, Sachgebietsleiter Straßenverkehrsangelegenheiten des Landkreises Dahme-Spreewald, begutachten einen Bahnübergang bei Königs Wusterhausen. Foto: Martin Lukas Kim

Der sicherste Bahnübergang ist eine Brücke oder Unterführung“, sagen Eisenbahner und Straßenbauer gleichermaßen. Die Zahlen geben ihnen recht: Bahnübergangsunfälle sind ungewöhnlich schwer, nur in einem Fünftel der Fälle bleibt es bei einem Sachschaden. Von 2016 bis 2020 starben jährlich im Durchschnitt 47 Menschen bei Bahnübergangsunfällen. Das Hauptrisiko liegt beim querenden Verkehr, denn in den Zügen starben im gesamten Zeitraum nur zwei Menschen. Ähnlich sieht das Verhältnis bei den Schwerverletzten aus. Fast immer ist der querende Verkehr Hauptverursacher – sei es durch Missachten von geschlossenen

Schranken und Lichtzeichen oder durch Unachtsamkeit beim Überschreiten unbeschränkter Bahnübergänge.

Begutachtung alle zwei Jahre

Umso wichtiger ist es, durch eine sorgfältige Gestaltung von Bahnübergängen zumindest Unfälle aufgrund von Augenblicksversagen zu vermeiden. Straßenmarkierung, Beschilderung und Sichtverhältnisse sind die wichtigsten Faktoren. Deswegen schreibt die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur



Das Schild, das auf den 100 Meter entfernten innerörtlichen Bahnübergang aufmerksam machen soll, steht schlecht sichtbar hinter einem Baum. Foto: Roeser

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vor, dass ein Bahnübergang im Regelfall alle zwei Jahre begutachtet werden muss.

Termin vor Ort

„Eigentlich sollte man meinen, dass die Verkehrsschilder nach einigen Jahren an dem Ort stehen, wo sie hingehören“, sagt Holger Fink, Sachgebietsleiter Straßenverkehrsangelegenheiten des Landkreises Dahme-Spreewald. Doch an diesem Straßenübergang über die Nebenstrecke von Königs Wusterhausen südlich von Berlin nach Frankfurt/Oder zeigt sich, warum die regelmäßige „Bahnübergangsschau“ keine lästige Pflichtübung ist, sondern ein wichtiger Beitrag zur Unfallprävention: Das Schild, das auf den 100 Meter entfernten innerörtlichen Bahnübergang aufmerksam machen soll, steht so unglücklich

hinter einem Baum, dass es für Autofahrende nicht so rechtzeitig zu erkennen ist, wie es wünschenswert wäre. Fink, Heike Lehmann von der Polizeidirektion Süd und die Sachbearbeiterin der Stadt Königs Wusterhausen, die hier als sogenannter „Baulastträger“ für die Instandhaltung der Straße verantwortlich ist, stecken die Köpfe zusammen.

Schnell einigen sie sich: Das Schild muss möglichst bald vor den Baum umgesetzt werden, damit es auch aus größerer Entfernung besser zu sehen ist.

Der sicherste Bahnübergang ist eine Brücke oder Unterführung.

Kniffliger wird es bei einer Landstraße, die zwar in gerader Linie, aber über eine rund 200 Meter entfernte Kuppe leicht abschüssig auf einen Bahnübergang zuführt: Seit vielen Jahren gilt hier Tempo 70 – aber nicht wegen der Kreuzung mit den Gleisen, sondern wegen Alleebäumen. Die Allee ist jedoch baulich entschärft worden, sodass die Tempo-70-Anordnung keine Rechtsgrundlage mehr hat. Ein

23.505



Laut Statistischem Bundesamt gibt es 23.505 Bahnübergänge in Deutschland (Stand 2020). Davon verfügen 2.157 über Vollschränken, 8.558 über Halbschränken und 2.601 nur über Lichtzeichen. 10.185 Bahnübergänge sind nicht technisch gesichert.

vorbeipreschender Lieferwagen demonstriert den Anwesenden jedoch sehr eingängig, dass Tempo 100 an dieser Stelle keine Lösung sein kann – der Bahnübergang im Gefälle wirkt wie eine Sprungchance. Bevor hier vor einigen Jahren die Halbschränkenanlage installiert wurde, gab es regelmäßig Unfälle, weil Autofahrende den Vorrang des Schienenverkehrs missachtet haben. Fink und Lehmann diskutieren: Einerseits hat es in jüngster Zeit keine Unfälle am Bahnübergang mehr gegeben – aber andererseits gilt noch Tempo 70. Eine Entscheidung fällt an diesem Vormittag noch nicht, aber Fink will prüfen, ob sich zumindest bergab ein Tempolimit mit dem Bahnübergang rechtfertigen lässt.

Ein echtes Sorgenkind ist eine Nebenstraße, die direkt hinter den Gleisen in eine abknickende Vorfahrtstraße einmündet. Ein mehrstufiges Lichtzeichensystem sorgt dafür, dass die Räumstrecke freigehalten wird. Allerdings kann es nicht verhindern, dass aus der Nebenstraße kommende Lkw beim Abbiegen nach Osten mit ihrem ausschwenkenden Heck regelmäßig das Gitter zum Schutz des Fußwegs abrasieren. Fink ist frustriert: Das erst im November 2021 reparierte Gitter ist Mitte Januar schon wieder Schrott – Verursacher unbekannt. Vermutlich spüren die Lkw-Fahrenden gar nichts, wenn sie mit dem Gitter kollidieren. Kann man das Gitter verstärken oder durch eine härtere Barriere ersetzen, um Fußgängerinnen und Fußgänger besser zu schützen? Die Idee wird verworfen. Perspektivisch wird wohl nichts daran vorbeiführen, mehr Platz für die Schleppkurven von schweren Lkw zu schaffen und die Einmündung zu erweitern, sind sich Fink, Lehmann und der Vertreter von DB Netz einig. Um auch mehr Sicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger zu gewährleisten, müsste der Gehweg aus der unmittelbaren Nähe der Fahrbahn wegverlegt werden.



Unfälle an Bahnübergängen sind oft vermeidbar. Foto: Erich Westendarp Pixabay

Und auch das gehört zur Bahnübergangsschau: Reales Leben trifft Vorschriftenwelt. Auf einem schmalen Pfad neben dem Schotterbett nähert sich eine Gassigängerin mit ihrem Hund. Der Vertreter von DB Netz rollt mit den Augen. „Ihnen ist schon bewusst, dass Sie dort nicht entlanglaufen dürfen?“ Die Frau zögert, offensichtlich hat sie inzwischen die „Polizei“-Warnweste von Lehmann erkannt. „Ähm ... wir wissen, wann der Zug kommt“, sagt sie vorsichtig. Und die gesamte Gruppe beobachtet fasziniert, wie sich die Dame mit ihrem Hund hinter dem Andreaskreuz durchquert, statt wie vorgesehen die Fahrbahn zu benutzen. „Es ist immer wieder interessant zu sehen, wie die Menschen die Anlagen wirklich nutzen“, staunt Fink.

Matthias Roeser

i

Das ist eine Bahnübergangsschau:

Bahnübergangsschauen als Sonderform der Verkehrsschau sind in der „Verwaltungsvorschrift zur StVO“ (VwV-StVO) in den Randnummern 57 bis 59 zum § 45 „Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ verankert. Danach haben die Straßenverkehrsbehörden die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen und unter anderem alle zwei Jahre „zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.“ An den Verkehrsschauen sind mindestens Polizei und Straßenbaubehörden zu beteiligen, aber auch Träger der Straßenbaulast, öffentliche Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmenden. „Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen.“ Ein 34 Seiten umfassender Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) enthält nicht nur eine Checkliste, sondern auch Beschilderungs- und Markierungsbeispiele.

Räumstrecken

Ein von Laien wenig beachtetes Element eines sicheren Bahnübergangs ist die sogenannte „Räumstrecke“ in Fahrtrichtung hinter den Gleisen. Sie ist 25 Meter lang und muss so hindernisfrei sein, dass auch lange Lkw-Kombinationen den Bahnübergang zügig freimachen können, wenn sich ein Zug nähert. Eine besondere Herausforderung stellt das Einrichten der Räumstrecke dar, wenn direkt hinter dem Bahnübergang Straßen nach links oder rechts abzweigen.

■ Fußverkehrspreis: Auszeichnung für Städte und Dörfer

Maßnahmen, die gutes Gehen in Städten und Dörfern fördern, werden in diesem Jahr erstmals mit dem „Kommunalen Fußverkehrspreis Deutschland“ ausgezeichnet. Der Fachverband Fußverkehr FUSS e.V. lobt diesen neuen Fußverkehrspreis aus – unterstützt vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz sowie vom Umweltbundesamt.

Prämiert werden bauliche Maßnahmen, die den Fußverkehr verbessern – möglichst innovativ, kostengünstig und zur Nachahmung geeignet. Sie müssen umgesetzt sein oder aktuell realisiert werden. Es soll sich jedoch nicht nur um eine einzelne, punktuelle Maßnahme handeln, sondern um ein Maßnahmenpaket, mit dem zum



Beispiel in einem Quartier mehrere Straßen und Plätze fußverkehrsfreundlich umgestaltet wurden.

Die Kommune mit dem Siegerbeitrag wird bei der ersten kommunalen Tagung des FUSS e.V. im Herbst dieses Jahres mit dem Fußverkehrspreis gekürt und kann auf Wunsch Ausrichtungsort für die nächste Tagung im Frühjahr 2024 sein.

Alle eingereichten Beiträge, die die Wettbewerbsbedingungen erfüllen, werden als Best-Practice-Beispiele in einer Broschüre sowie auf der Webseite von FUSS e.V. veröffentlicht.

Weitere Informationen unter: www.fuss-ev.de

■ Wie gut sind Notbremsassistenten?

Notbremsassistenten können Unfälle vermeiden oder zumindest abmildern und damit Leben retten. Doch wie gut reagieren die Notbremssysteme unterschiedlicher Fahrzeuge? Der ADAC hat Ergebnisse der Euro-NCAP-Tests von insgesamt 42 Autos aus den Jahren 2020 und 2021 gesondert ausgewertet.

Das Ergebnis zeigt, dass die Topplatzierten bereits jetzt serienmäßig maximalen Schutz bieten. Gute Sicherheitsassistenten sind nicht nur in hochpreisigen Fahrzeugen, sondern auch in Autos der unteren Mittelklasse und Kleinwagen möglich. Auf Platz eins landet der BMW iX, dicht gefolgt vom Nissan Qashqai, Subaru Outback und Mercedes EQ-EQS. Auf Platz fünf schafft es mit dem Honda Jazz ein Kleinwagen.

Euro NCAP hat seit 2020 die Prüfkriterien verschärft. Seitdem müssen beispielsweise auch im Abbiegeprozess Fußgängerinnen und Fußgänger erkannt und eine Notbremsung eingeleitet werden. Auch muss das System auf Radfahrende reagieren, die durch zwei Fahrzeuge verdeckt plötzlich die Fahrbahn queren, und es muss beim Linksabbiegen die Kollisionsgefahr mit dem Gegenverkehr absichern können. Außerdem wird bewertet, ob bei einer Rückwärtsfahrt Personen erkannt werden, die sich hinter dem Fahrzeug befinden oder sich von der Seite dem Fahrzeugheck nähern. Punkte gibt es dann, wenn das Fahrzeug stoppt.

Weitere Informationen unter: www.adac.de

■ Förderung von Abbiegeassistenten

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt auch in diesem Jahr den Einbau von Abbiegeassistenten. Über das De-Minimis-Förderprogramm zur Unterstützung von Maßnahmen für Sicherheit und Umwelt für Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs werden Abbiegeassistenten für Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen gefördert. Für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und Busse mit mindestens neun Sitzplätzen können über das Förderprogramm „Abbiegeassistenzsysteme“ Anträge gestellt werden.

„Jeder Abbiegeassistent, den wir fördern, bedeutet mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Deshalb setzen wir unsere Förderung auf zwei Ebenen fort. Mein Dank gilt allen, die bereits mit Abbiegeassistent unterwegs sind – oder ihn jetzt beantragen. Wer mit Abbiegeassistent fährt, ist ein Vorbild und schützt Leben“, unterstreicht Bundesminister Volker Wissing.

Anträge können jeweils beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt werden.

Weitere Informationen unter: <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StV/Abbiegeassistent/foerderprogramm-abbiegeassistenzsysteme.html>

■ „KÜS DRIVE“ – Innovatives Forschungsprojekt

Eine Weltneuheit für die Prüfung automatisierter Fahrfunktionen befindet sich bei der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS) im Bau.

Mit der Prüfstraße „KÜS DRIVE“ (Dynamic Roadworthiness Inspection for Vehicles) wird es künftig möglich sein, Hauptuntersuchungen an Fahrzeugen mit erweiterten Automatisierungsstufen durchzuführen. Damit verbunden ist auch der Entwicklungsanspruch, die neuen ergänzenden Prüfumfänge praxistauglich in die klassische Hauptuntersuchung integrieren zu können. Neu ist der Ansatz, direkte Reaktionen eines Fahrzeugs auf Einwirkungen von außen dynamisch auf einem Prüfstand zu untersuchen. Eine solche Einwirkung kann zum Beispiel ein vorausfahrendes oder entgegenkommendes Fahrzeug sein. Um flexibel anpassbare, aber dennoch reproduzierbare Prüfabläufe sicherstellen zu können, wird das zu prüfende Fahrzeug in eine virtuelle Realität versetzt.

Virtuelle Prüfungsfahrt

Der Prüflingenieur lenkt dabei das Fahrzeug eigenständig angetrieben durch diese simulierte Umgebung. Hierbei werden die Sensoren des Fahrzeugs geprüft, die es mit zur Simulation passenden Signalen zu tun bekommen. Die bei dieser Prüfungsfahrt provozierten Reaktionen des Fahrzeugs werden im Anschluss durch den Prüflingenieur beurteilt und – falls notwendig – bemängelt.

Dabei können auf dem Prüfstand Geschwindigkeiten von bis zu 130 km/h gefahren werden, ohne dass das Fahrzeug aufwendig verzerrt und abgesichert werden muss. Die zu prüfenden Fahrzeuge bleiben in allen Geschwindigkeitsbereichen lenkbar, sodass auch Systeme, die erst ab einer gewissen Geschwindigkeit aktiv werden, dynamisch geprüft werden können. Zum Beispiel adaptive Lichtsysteme, die erst im Fahrbetrieb aktiviert werden und sich der aktuellen Fahrsituation und Geschwindigkeit anpassen.

Das Kernstück der neuen Prüfanlage bildet der sogenannte „Steerable Function Tester“ (SFT). Dessen Erfinder Dr. Thomas Tentrup ist auch Leiter der KÜS-Stabsstelle Forschung und Entwicklung, die unter anderem mit der Konzeption und Umsetzung dieses Projekts beauftragt ist.

Wirkungsprüfung von Assistenzsystemen

„Von Beginn an geht es bei diesem Forschungsprojekt grundsätzlich darum, die Fahrfunktionen moderner Fahrzeuge in Verbindung mit ihren Assistenzsystemen heute und in Zukunft herstellerunabhängig einer Wirkungsprüfung zu unterziehen“, erklärt KÜS-Hauptgeschäftsführer Peter Schuler. Erste Ideen und Planungen dazu habe es bereits 2016 gegeben. Derzeit laufen die Bauarbeiten, auch für das neue Forschungs- und Akademiegebäude der KÜS, auf Hochtouren. „Noch in 2022 möchten wir mit dem Prototyp in Betrieb gehen und die Forschungsarbeit live am Prüfstand aufnehmen“, beschreibt Stefan Schuler, KÜS-Geschäftsführer Prüfwesen, Technik und Entwicklung, den ehrgeizigen Plan.

Zu Beginn des Jahres konnte sich die saarländische Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und stellvertretende Ministerpräsidentin Anke Rehlinger vor Ort einen Eindruck von den Fortschritten verschaffen. Sie zeigte sich beeindruckt von diesem innovativen Projekt: „Die Technologie rund um das automatisierte Fahren schreitet immer weiter voran. Bei allen Chancen, die mit technischen Weiterentwicklungen verbunden sind, hat für mich die Fahr- und Verkehrssicherheit immer die allerhöchste Priorität. KÜS DRIVE ist dabei ein wichtiger Baustein, der uns allen dabei helfen soll, so sicher wie nur irgend möglich auf den Straßen unterwegs zu sein – und zwar nicht nur hier im Saarland, sondern auch darüber hinaus.“



Mit innovativen Methoden prüft die KÜS künftig Fahrzeuge mit erweiterten Automatisierungsstufen. Foto: KÜS

■ So schneiden E-Autos bei der ersten Hauptuntersuchung ab

Eine Sonderauswertung des TÜV-Reports liefert erste Ergebnisse zum Zustand von Elektroautos. Der Zustand der Modelle BMW i3, Renault Zoe, Smart Fortwo Electric Drive und Tesla Model S variierte stark. Der TÜV-Verband weist besonders auf die Gefahr korrodierender Bremsen hin.

Elektrofahrzeuge schneiden bei ihrer ersten Hauptuntersuchung (HU) nach drei Jahren insgesamt durchwachsen ab. Das zeigt eine Sonderauswertung der HU-Ergebnisse des TÜV-Verbands der vier beliebtesten E-Autos der vergangenen Jahre BMW i3, Renault Zoe, Smart Fortwo Electric Drive und Tesla Model S. „Bei der ersten Hauptuntersuchung von Elektrofahrzeugen gibt es Licht und Schatten. Das Ergebnis der Sicherheitsprüfung hängt wie bei anderen Antriebsarten vom jeweiligen Modell ab“, sagt Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands. Maßstab für die Beurteilung ist der „TÜV-Report 2022“, in den die Ergebnisse von 9,6 Millionen Prüfungen der TÜV-Organisationen eingeflossen sind. Unter den zwei bis drei Jahre alten Fahrzeugen mit Verbrenner liegt der Anteil der Pkw mit „erheblichen Mängeln“ im Durchschnitt bei 4,7 Prozent.

Probleme mit den Bremsen

Von den vier betrachteten Elektrofahrzeugen schneidet der elektrische Smart Fortwo mit einer Mängelquote von 3,5 Prozent am besten ab. In der Liste der 128 im TÜV-Report aufgeführten zwei- bis dreijährigen Verbrenner würde der E-Smart im ersten Drittel landen. Es folgt der BMW i3, der mit 4,7 Prozent genau den Mängelschnitt trifft und im zweiten Drittel rangieren würde. Neben defektem Abblendlicht fallen beim i3 häufig Defekte an den Bremsscheiben auf. „Probleme mit den Bremskomponenten sind typisch für E-Fahrzeuge, da sie im Vergleich zu Verbrennern deutlich seltener benutzt werden und deshalb häufiger korrodieren“, erläutert Bühler. Grund sei die Rückgewinnung der Bremsenergie (Rekuperation), wenn die Fahrenden den Fuß vom Gaspedal nehmen und das E-Fahrzeug automatisch verzögert. Bühler rät dazu, die Bremsen möglichst bei jeder Fahrt zu betätigen und diese regelmäßig prüfen zu lassen. Der beliebte Renault Zoe würde mit einem Mängelschnitt von 5,7 Prozent im letzten Drittel landen. Neben defekten oder falsch eingestellten Scheinwerfern hat der Zoe überdurchschnittlich häufig Mängel an den Achsaufhängungen. Am schlechtesten schneidet in dem Quartett der Tesla Model S ab. Mit einer Mängelquote von 10,7 Prozent fällt jeder zehnte Tesla Model S durch die erste HU und würde ebenfalls im letzten Drittel der 128 Verbrenner landen. Neben Mängeln am Nebel- und Abblendlicht machen dem Model S bei der HU vor allem Probleme mit den Querlenkern zu schaffen.

Die Vorschriften zur HU enthalten schon jetzt einzelne Untersuchungspunkte, die es erlauben, die Verkehrssicherheit von E-Autos zu kontrollieren. So werden zum Beispiel die Befestigung der Hochvolt-Batterie, der Zustand der Isolierungen sowie der Leitungen, Anschlüsse und Stecker überprüft. Sofern das Ladekabel vorhanden ist, wird das leichte Einstecken und Abziehen des Steckers vom Ladekabel geprüft. Kontrolliert wird auch die Funktion der Wegfahrsperre bei angeschlossenem Ladekabel.

Foto: Nerijus jakimavius | Pixabay

■ BG Verkehr fördert Verkehrssicherheitskonzepte

Auch in diesem Jahr fördert die BG Verkehr Konzepte zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und im innerbetrieblichen Verkehr. Noch bis zum 10. Juni 2022 können Anträge für 2023 eingereicht werden.

Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten können sich mit einem individuellen Konzept um Fördermittel der Berufsgenossenschaft bewerben. Voraussetzung hierfür ist die Analyse der Risiken und möglichen Unfallursachen bezogen auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen der Beschäftigten. Zudem muss mindestens ein Viertel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die aus der Gefährdungsbeurteilung abgeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einbezogen werden.

Gefördert werden Trainings bestimmter Fahrmanöver, optimierte Abläufe in Transport und Verkehr, Beratungen zum Arbeitsweg, Schulungen zur Nutzung von Assistenzsystemen oder das Sensibilisieren für die Situationen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Ein Expertengremium der BG Verkehr bewertet das schriftlich ausgearbeitete Konzept, maximal werden 30.000 Euro Fördergeld vergeben.

Weitere Informationen unter: <https://www.bg-verkehr.de/arbeitsicherheit-gesundheit/themen/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskonzepte>

■ Verkehrssicherheitsprogramm des Saarlandes

Die Regierung des Saarlandes hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, mit dem DVR das Ziel der „Vision Zero“ – keine Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr – zu unterstützen. Nun wurde zu Beginn des Jahres ein Verkehrssicherheitsprogramm veröffentlicht, um mit einem umfassenden Maßnahmenbündel diesem Ziel zu entsprechen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm steht unter dem Leitmotiv „Saarland – Miteinander sicher mobil!“. Damit wird deutlich gemacht, dass alle Initiativen und Projekte der zahlreichen Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit im Saarland ausdrücklich willkommen und möglichst gemeinsam umzusetzen sind. Es wird ein gefährdungsorientierter und ganzheitlicher Ansatz

verfolgt: Neben Unfall- und Strukturdaten befasst sich das Programm auch mit den zentralen Handlungsfeldern Mensch, Verkehrsraum und Verkehrsmittel sowie dem Verkehr der Zukunft.

Darüber hinaus wagt es einen Blick über den Tellerrand hinaus und beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit in der Großregion und bündelt in einem eigenen Kapitel umfassend alle Sicherheitsinitiativen, die bereits umgesetzt wurden, aktuell umgesetzt werden oder in Zukunft umgesetzt werden sollen.

Weitere Informationen unter: <https://www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsprogramm.html>



Das Saarland bekennt sich zur Vision Zero. Foto: Dominik Ketz / MWAEV

■ Wildunfälle – Risiko für Mensch und Tier

Etwa 300.000 Verkehrsunfälle mit Wildtieren werden jährlich in Deutschland gemeldet. Die Dunkelziffer an Tierkollisionen liegt jedoch deutlich höher. Um Tiere und auch Menschen künftig besser vor Unfällen dieser Art zu schützen, hat der Landesjagdverband Schleswig-Holstein das Tierfund-Kataster und eine dazu gehörige App gemeinsam mit Forschenden der Universität Kiel entwickelt. Der Deutsche Jagdverband (DJV) hat das Projekt für ganz Deutschland angepasst. Damit sollen Unfallschwerpunkte besser ausgemacht und entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Foto: ©WildMedia - stock.adobe.com

Es ist sechs Uhr morgens, ein Auto fährt auf einer von Feldern umsäumten Bundesstraße, plötzlich huscht, wie aus dem Nichts, etwas auf die Straße und kollidiert mit dem Fahrzeug. Solche und ähnliche Szenen ereignen sich täglich mehrfach auf deutschen Straßen. Alle zweieinhalb Minuten kommt es hierzulande zu einem Verkehrsunfall mit einem Wildtier. Damit machen Wildunfälle, also Unfälle, die durch Kollision mit Haarwild (dazu gehören u.a. Rotwild, Damwild, Wildhasen, Wildschweine, Marder, Otter) oder dadurch bedingte Ausweichmanöver geschehen, etwa fünf Prozent aller Straßenverkehrsunfälle aus. Pro Jahr werden zwischen 250.000 bis 300.000 Wildunfälle gemeldet – die Mehrzahl davon mit Rehen. Allein im Jahr 2020 kamen dabei mehr als 2.600 Menschen zu Schaden, sieben von ihnen verstarben.



Dunkelziffer extrem hoch

Da nicht jeder Unfall gemeldet wird, liegt die Dunkelziffer von Wildunfällen mutmaßlich fünf Mal höher. Nach Angaben des DJV kommen jährlich mehr als eine halbe Million Wildtiere laut Fallwild-Statistik auf deutschen Straßen ums Leben. „Aus Sicht der Tiere sind Kollisionen auf der Straße immer mit großem Leid verbunden und zumeist tödlich. Gerade für bedrohte Arten, wie zum Beispiel den Fischotter, machen Wildunfälle bis zu 50 Prozent der Mortalität aus. Dies kann dann mitunter bestandsbedrohend sein“, erläutert Wiebke Ponick, Referentin für Wildökologie und Wildtiermonitoring beim DJV.

Die meisten Wildunfälle ereignen sich im Frühjahr und im Herbst. April und Mai sowie Oktober und November sind besonders unfallreiche Monate. Im Tagesverlauf passieren die meisten Wildunfälle früh morgens vor Sonnenaufgang und während der Dämmerung in den Abendstunden.



Sachschäden in Millionenhöhe

Die Höhe der jährlichen Sachschäden, die durch Wildunfälle entstehen, liegt bei fast 750 Millionen Euro. Je größer das Tier ist, mit dem das Auto kollidiert, desto höher die Gefahr für Mensch und Tier sowie der Schaden. Laut dem DJV hat

ein Zusammenprall mit einem 200 Kilogramm schweren Rothirsch bei Tempo 60 in etwa den Effekt, als würde sich ein fünf Tonnen schwerer Elefant auf die Motorhaube setzen. Ein Zusammenstoß mit einem 80-Kilo-Wildschwein entspräche der Wucht eines Nashorns. Und selbst ein 25 Kilogramm leichtes Reh ließe bei dieser Geschwindigkeit solch einen Schaden entstehen, den ein ausgewachsener Büffel bei einem parkenden Fahrzeug hinterließe.

Wir wollen Straßen für Mensch und Tier sicherer machen.

Wiebke Ponick, Referentin für Wildökologie und Wildtiermonitoring beim DJV



Foto: privat

Mit den Jahren hat die Unfallhäufigkeit mit Wildtieren extrem zugenommen. Von 1975 bis 2020 hat sich laut Fallwild-Statistik die Zahl der Wildunfälle mit großen Säugetieren wie Hirschen, Rehen und Wildschweinen verfünffacht, während sich die Fahrleistung im selben Zeitraum verdreifacht hat. „Allein auf den Bundesstraßen sind heute durchschnittlich über 9.500 Fahrzeuge pro 24 Stunden unterwegs. Wissenschaftler haben errechnet, dass ab 10.000 Fahrzeugen die Barrierewirkung von Straßen so hoch ist, dass viele Hirsche kapitulieren und gar nicht erst versuchen, die Straße zu überqueren“, sagt Ponick. Das Ergebnis: Nachgewiesene Inzuchteffekte, weil Tiere nicht mehr wandern können und sich notgedrungen mit näheren Verwandten paaren.



Tierfund-Kataster: Einheitliche Dokumentation von Wildunfällen

Mit dem Ziel, Unfallschwerpunkte besser identifizieren und entschärfen zu können, hat der Landesjagdverband Schleswig-Holstein, gemeinsam mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, im Jahr 2011 die erste Tierfund-App entwickelt. Heiko Schmüser vom Landesjagdverband Schleswig-Holstein erklärt: „Die Idee, Wildtierfunde online zu erfassen, kam mir bereits 2003. Damals mangelte es aber noch an den nötigen personellen und finanziellen Ressourcen, um diesen Gedanken weiterzuentwickeln. Als dann die A7, an der etwa 400 Wildreviere liegen, von vier auf sechs Spuren ausgebaut werden sollte und man wissen wollte, wo genau die Querungen von Tieren sind, war dann auch die Politik an einer solchen Erfassung interessiert und wir bekamen die nötige Unterstützung zur Umsetzung einer solchen digitalen Wildtiererfassung.“

2016 stieg der DJV mit ins Boot und passte die Entwicklung aus Schleswig-Holstein für die bundesweite Nutzung an. Mit der Etablierung des digitalen Wildtier-Katasters konnten Wildunfälle nun endlich nach einheitlichen Standards erfasst und dokumentiert werden. „Wir wollen Straßen für Mensch und Tier sicherer machen. Damit stoßen wir in ein Vakuum. Besonders die Straßenbehörden suchen dringend nach belastbaren Zahlen zum Wildunfallgeschehen. Das Tierfund-Kataster schafft für Behörden eine Datengrundlage“, so Wiebke Ponick.

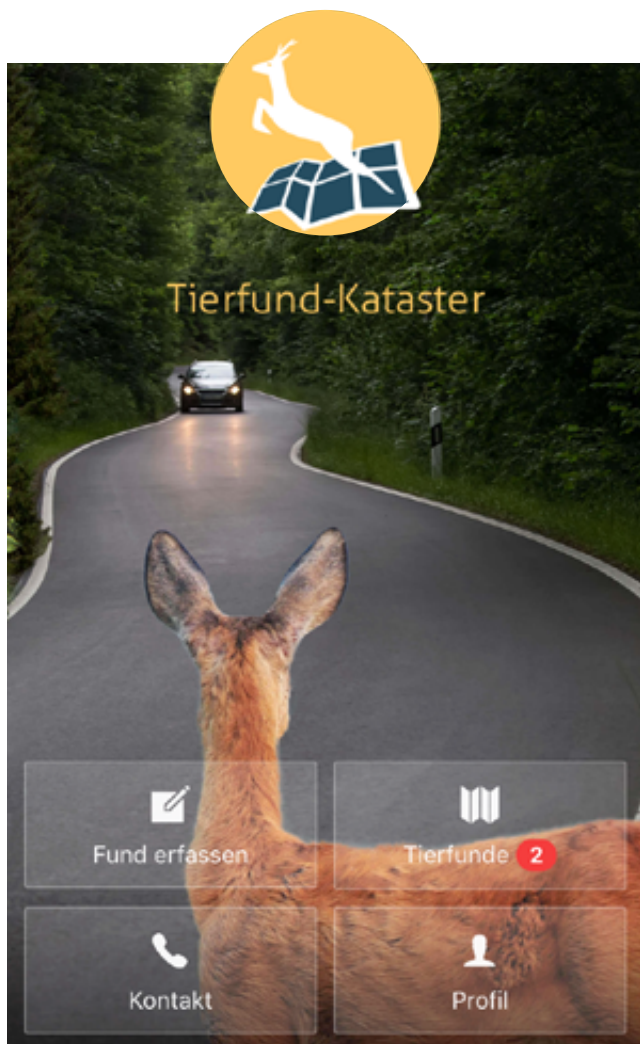
Bis heute mehr als 100.000 Tierfunde über die App gemeldet

Bis heute wurden dem Tierfund-Kataster von über 22.000 Nutzenden mehr als 100.000 Tierfunde gemeldet. Die Daten der Nutzerinnen und Nutzer werden von der Universität Kiel regelmäßig sorgfältig ausgewertet. Dabei kam zum Beispiel heraus, dass Kollisionen mit Kleintieren, wie Hasen, Kaninchen, Mardern oder Igel, etwa 20 Prozent der Wildtierunfälle ausmachen und damit deutlich häufiger geschehen als bislang vermutet.

Außerdem können Fachleute anhand der Meldungen besonders risikoreiche Straßenabschnitte, sogenannte Wildunfallhäufungsabschnitte, herausfiltern. Daraus können sie dann schlussfolgern, welche Ursachen an diesen Punkten zu Unfällen führen und welche Maßnahmen sinnvoll wären, um die Gefahrenlage an dieser Stelle zu minimieren.

Randbegrünung mit bitteren Pflanzen

Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel, die Begrünung des Straßenrandes neu zu gestalten. „Eine schmackhafte Bepflanzung, wie Hartriegel oder Kräuter, lockt Tiere an. Abhilfe schaffen Pflanzmischungen mit hohem Bitterstoffanteil, weil Wildtiere diese meiden. An einem Hauptwechsel können Grünbrücken sinnvoll sein, ebenso Querungshilfen für Fischotter oder Amphibien. Zudem lässt sich die Straßenrandbegrünung in vielen Fällen so umgestalten, dass sich Tiere und Autofahrer besser sehen können. Zäune sollten nur im Notfall aufgebaut werden, weil sie zusätzliche Barrieren darstellen“, erklärt Ponick. Darüber hinaus könnten Warnschilder Autofahrende auf die Gefahrenzone aufmerksam machen.



Die Tierfund-Kataster-App

Alle, denen die Natur am Herzen liegt, Verkehrsteilnehmende, Jägerinnen und Jäger können über die kostenlose Tierfund-Kataster-App ihre Tierfunde melden. Die TFK-App findet man im App-Store von Apple und bei Google Play. Nach der Installation auf dem Smartphone meldet man sich einmalig an.

Hat man ein Tier gefunden, klickt man in der App auf den Button „Tierfund erfassen“. Standort und Zeit werden automatisch erfasst, lassen sich aber individuell anpassen, sollte man sich bereits vom Unfallort entfernt haben. Danach klickt man auf „Weiter“ und kann detaillierte Angaben zum Fund machen (Tierart, Todesursache etc.) und optional Fotos hochladen. Der Fund ist damit erfasst. Unter dem Button „Tierfunde“ zeigt die App auf einer Karte an, welche weiteren Funde im Umkreis bereits gemeldet wurden.

Weitere Infos zur App und deren Bedienung zeigt ein YouTube-Tutorial:

<https://www.youtube.com/watch?v=nb2DRcV1qj8>

Nähere Infos zum Deutschen Jagdverband und zum Tierfund-Kataster unter: www.jagdverband.de

Verhalten bei möglichem Wildwechsel

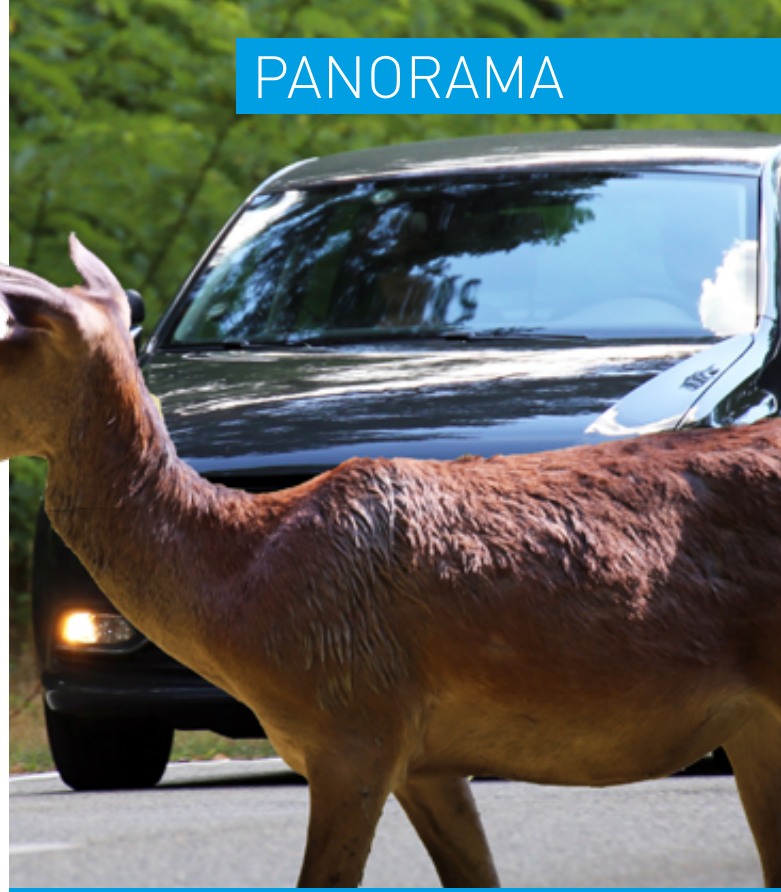
Passieren Autofahrende solch ein Wildwechsel-Warnschild gilt immer: Fuß vom Gas, Lenkrad gut festhalten und Aufmerksamkeit erhöhen – erst recht an unübersichtlichen Wald- und Feldrändern und auf neu gebauten Straßen, die durch Waldgebiete führen, da Tiere noch lange ihre gewohnten Wege nutzen. Erblickt man ein Tier am Fahrbahnrand, sollte man die Geschwindigkeit deutlich drosseln oder ganz abbremsen, wenn das Verkehrsgeschehen dies erlaubt. Hupen kann hilfreich sein, weil dieses Geräusch die Tiere in der Regel verscheucht. Außerdem sollte man umgehend das Fernlicht ausschalten, denn wird das Tier geblendet, bleibt es häufig stehen. Wildtiere können die Geschwindigkeit von Autos häufig nicht einschätzen und warten nicht am Fahrbahnrand, bis man vorbeigefahren ist. Selbst wenn beispielsweise ein Reh ein Fahrzeug wahrgenommen hat, kann es trotzdem unmittelbar davor auf die Straße springen. Dazu kommt: Wildtiere sind in der Regel nicht allein unterwegs – einem Tier könnten weitere folgen.

Maßnahmen bei einer Kollision mit Wild

Ist es, trotz Vorsichtsmaßnahmen zu einer Tierkollision gekommen, gilt es, die notwendigen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen (genaue Erläuterungen dazu siehe Kasten). Wurde der Unfall von Polizei und Jäger oder Jägerin aufgenommen, sollte er daraufhin online beim Tierfund-Kataster gemeldet werden. Das funktioniert einfach über die dazu gehörige App (Anwendungshinweise siehe Kasten) oder direkt über die Online-Seite: www.tierfund-kataster.de. Auf dem Internet-Portal sind alle Fundorte und Tierarten in interaktiven Karten und Diagrammen sichtbar und können gefiltert, heruntergeladen und gespeichert werden.

Gemeldet werden können darüber hinaus nicht nur verunfallte Tiere, sondern auch tote Tiere, die auf andere Art verstorben sind – zum Beispiel durch den Biss eines anderen Tieres oder durch eine Krankheit. Insbesondere wenn es darum geht, die Ausbreitung von Tierseuchen zu verhindern, ist jede Meldung in der App wertvoll. „Meldungen toter Wildschweine werden über das Tierfund-Kataster automatisch an das Friedrich-Loeffler-Institut und von dort aus an die zuständige Veterinärbehörde weitergeleitet. So kann eine Fundstelle schnell isoliert und die Ausbreitung der Seuche eingedämmt werden“, sagt Wiebke Ponick. „Wichtig ist uns, dass möglichst viele Menschen die App nutzen und ihre Tierfunde dokumentieren. Dadurch können Menschen und Tiere vor Unfällen geschützt werden.“

Susi Groth



Die Unfallhäufigkeit mit Wildtieren hat extrem zugenommen.

Foto: ©U. J. Alexander - stock.adobe.com

Richtiges Verhalten nach einem Wildunfall

- ✓ Zuerst einmal: Ruhe bewahren und durchatmen.
- ✓ Anschließend Unfallstelle sichern: Warnblinkanlage anschalten, Warnweste anziehen, Warndreieck aufstellen.
- ✓ Sind Personen verletzt, Notruf (112) wählen und Erste Hilfe leisten.
- ✓ Dann Polizei rufen (110), Fall kurz schildern und genauen Standort durchgeben.
- ✓ In sicherer Entfernung warten bis Polizei, Notfallhelfende und Jäger oder Jägerin eingetroffen sind.
- ✓ Verletzte oder tote Tiere nicht anfassen und auch nicht mitnehmen. Wenn möglich, die Fluchtrichtung des verletzten Tieres merken und markieren (zum Beispiel mit einem Taschentuch) und in der Unfallmeldung mitteilen. So kann der Jäger oder die Jägerin das verletzte Tier leichter finden.
- ✓ Zuletzt eine Wildunfallbescheinigung für die Schadensmeldung bei der Versicherung vom Jäger oder von der Jägerin oder der Polizei ausstellen lassen.

Wichtig: Angefahrenes Wild nicht vom Unfallort entfernen, sonst droht eine Strafanzeige.

■ Kristina Vogel ist die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022“

Die Doppel-Olympiasiegerin und elffache Weltmeisterin im Bahnradfahren Kristina Vogel ist als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2022“ ausgezeichnet worden. Bereits als Kind begeisterte sich die 31-Jährige für das Radfahren und bis heute ist das Fahrrad aus ihrem Leben nicht mehr wegzudenken.

Als die Leistungssportlerin 2009 bei einem Verkehrsunfall schwere Verletzungen erlitt, war ihre erste Frage, ob sie ein neues Fahrrad bekommt. Eine Sache liegt ihr seitdem besonders am Herzen: der Fahrradhelm, der Leben schützt.

2018 stürzte sie bei einem unverschuldeten Trainingsunfall schwer und erlitt eine Querschnittslähmung. „Das Leben schlägt manchmal hart zu, aber es kommt darauf an, was man daraus macht“, so Vogels Lebensmotto. Aufgeben kam für sie nie in Frage. Heute fährt

die Bundespolizistin, Olympia-Kommentatorin und Politikerin gerne mit dem Handbike oder Liegerad, denn: „Fahrrad fahren liegt einfach in meiner DNA“.



Kristina Vogel ist immer mit Helm unterwegs.
Foto: Sascha-Frohm Presse-scaled

Beim Thema barrierefreie Infrastruktur sieht Vogel noch Nachholbedarf in Deutschland. Aber auch hierfür hat die Erfurter Stadträtin einen Tipp: „Bei zukünftigen Verkehrsplanungen ist es besonders wichtig, Menschen mit einer anderen Sicht auf Dinge durch Beteiligungsprozesse vorab stärker einzubinden. Familien mit Kinderwagen, Menschen mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer bringen eigene Erfahrungswerte ein, auf die man in der Verkehrsplanung eingehen sollte.“

Weitere Informationen unter:

www.der-deutsche-fahrradpreis.de

■ Dekade der Verkehrssicherheit

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) und die UN-Regionalkommissionen haben in Zusammenarbeit mit anderen Partnern der UN Road Safety Collaboration einen Globalen Aktionsplan für die Dekade der Straßenverkehrssicherheit 2021 bis 2030 entwickelt.

Die in der vorangegangenen Aktionsdekade für die Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 erzielten Fortschritte bilden die Grundlage für beschleunigte Maßnahmen in den kommenden Jahren. Dazu zählen die Aufnahme der Straßenverkehrssicherheit in die globale Gesundheits- und Entwicklungsagenda, die Verbreitung wissenschaftlicher Leitlinien, die Stärkung von Partnerschaften und Netzwerken sowie die Mobilisierung von Ressourcen. Das neue Aktionsjahrzehnt bietet die Gelegenheit, die

Erfolge und Lehren der vergangenen Jahre zu nutzen und darauf aufzubauen, um mehr Leben zu retten.

Bereits im September 2020 hatte die UN-Generalversammlung eine Resolution zur „Verbesserung der globalen Straßenverkehrssicherheit“ verabschiedet. In dieser wurde die Aktionsdekade für Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2021 bis 2030 erneuert, mit dem ehrgeizigen Ziel, mindestens 50 Prozent der Verkehrstoten und Verletzten zu verhindern.



■ Europäische Vorgaben für E-Scooter?

Laut einer informellen Abfrage der hochrangigen Sachverständigengruppe für Verkehrssicherheit der EU-Kommission haben fast alle EU-Staaten in der jüngsten Vergangenheit rechtliche Grundlagen für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen wie E-Scootern geschaffen.



Die Regelungen zur Nutzung von E-Scootern unterscheiden sich stark innerhalb der EU. Foto: Mircea I Pixabay

Dabei unterscheiden sich die nationalen Regelungen jedoch in vielerlei Hinsicht stark voneinander und variieren teils sogar von Stadt zu Stadt innerhalb eines Landes. Das sorgt nicht zuletzt für Verwirrung bei denjenigen, die diese Fahrzeuge nutzen. In den letzten Monaten wurden vermehrt Zahlen und Forschungsergebnisse rund um das Unfallgeschehen mit E-Scootern veröffentlicht, wobei weiterhin von einer hohen Dunkelziffer auszugehen ist. Städte und Länder verschärfen teilweise bereits ihre Regelungen. Einen Austausch über Daten und Erfahrungen im Umgang mit E-Scootern unter Beteiligung des DVR führte der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC im Rahmen eines Online-Seminars durch.¹

Was unternimmt und plant die EU?

Die EU-Kommission mit ihren Generaldirektionen für Mobilität und Verkehr (DG Move) sowie Binnenmarkt und Industrie (DG Grow) ist auf Erfahrungen und Daten aus den Mitgliedstaaten

angewiesen, um geeignete Verkehrssicherheitsstrategien und Rechtsvorschriften zu erarbeiten.

Der im Dezember 2021 von der EU-Kommission veröffentlichte Rahmen für städtische Mobilität sieht vor, auf Basis nationaler und lokaler Erfahrungen, Sicherheitsanforderungen für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen zu entwickeln, wie beispielsweise EU-Vorgaben zur Typgenehmigung von E-Scootern. Bisher wurden jedoch weder zu Inhalten noch zu möglichen Rechtsinstrumenten Entscheidungen getroffen, da noch weitere Unfalldaten und Erkenntnisse gesammelt werden sollen. Verhaltensregeln, die in den nationalen Straßenverkehrsordnungen verankert sind, können nur auf freiwilliger Basis seitens der Mitgliedstaaten harmonisiert werden, da die EU hier keine Gesetzgebungskompetenz hat.

Hinweise, wie Mikromobilität möglichst sicher in die Mobilitätsplanung eines urbanen Raumes integriert werden kann, vermittelt ein Leitfaden für Stadtverwaltungen sowie Planerinnen und Planer,² der ebenfalls im Dezember von der EU-Kommission veröffentlicht wurde. An der Entwicklung des Leitfadens war auch der DVR gemeinsam mit dem ETSC beteiligt. Verkehrssicherheitsaspekte wie die Gestaltung sicherer Infrastruktur und die Aufklärung der Nutzenden über Regeln und Risiken spielen darin eine wichtige Rolle.

Wie geht es in Deutschland weiter?

Der DVR hat im Erarbeitungsprozess der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) erfolgreich deren Evaluation eingefordert. Laut § 15 (4) eKFV muss das Bundesverkehrsministerium (BMDV) die Verordnung auf ihre Wirksamkeit, Zielerreichung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüfen. Dieser Prozess findet aktuell statt: Ein Konsortium um die Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden wurde mit der „Wissenschaftliche[n] Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ über einen Zeitraum von drei Jahren beauftragt. Das Hauptziel des Projekts besteht darin, verkehrssicherheitsrelevante Aspekte zu bewerten. Auf Grundlage der Evaluationsergebnisse soll das BMDV laut der Verordnung gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 Änderungsvorschläge vorlegen. Auch in diesen Prozess wird sich der DVR einbringen.

¹ <https://etsc.eu/etsc-online-event-e-scooter-safety/> (Aufzeichnung und Präsentationen sind online abrufbar)

² Link zum Leitfaden auf Englisch: <https://civitas.eu/resources/topic-guide-safe-use-of-micromobility-devices-in-urban-areas>

■ VR-Trainingssystem für Rettungskräfte



Realitätsnah trainieren mit Virtual-Reality-Technik
Foto: ©Gorodenkoff / stock.adobe.com

Ein interdisziplinäres Forschungsteam der TH Köln arbeitet im Projekt „Kollaboratives Virtual Reality Trainingssystem für Rettungskräfte und Katastrophenvorsorge“ (KoViTReK) an einer Lösung, mit der Rettungseinsätze mit Hilfe von Virtual-Reality-Technik (VR) realitätsnah trainiert werden können.

„Aktuelle Virtual-Reality-Systeme im Bereich der Rettungsübungen sind oft zu wenig realitätsnah. Fehlende oder rudimentäre Audio-darbietungen sowie unzureichende visuelle Effekte verhindern eine Immersion, das Eintauchen in die virtuelle Umgebung. Das wollen wir ändern, um zu gewährleisten, dass der Einsatz

sich möglichst real anfühlt“, sagt Prof. Dr. Arnulph Fuhrmann vom Institut für Medien- und Phototechnik der TH Köln.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit aus den Bereichen Computergrafik, Akustik und Bevölkerungsschutz soll ermöglichen, alle notwendigen Faktoren in die Simulation von Notsituationen zu integrieren. Partner aus der Praxis wie die Feuerwehr Dortmund, die Berufsfeuerwehr Aachen sowie das Technische Hilfswerk (THW Bund) unterstützen die Forschenden bei der realitätsgetreuen Umsetzung.

Das Trainingssystem soll ermöglichen, dass mehrere Personen gleichzeitig den Übungseinsatz in einer VR-Umgebung durchführen und dabei miteinander interagieren können. Die Anwenderinnen und Anwender haben neben der VR-Brille und Kopfhörern ihre reguläre Schutzkleidung an. Das Eintauchen in die virtuelle Umgebung soll, wie in einer echten Rettungssituation, Stress bei ihnen auslösen. Das Forschungsteam untersucht, inwiefern dadurch der Lernerfolg gesteigert wird. Ziel ist es, zu überprüfen, ob Rettungskräfte mit dem System in Zukunft besser auf solche Situationen vorbereitet sind und adäquater reagieren können.

■ Sicherheit in der Fahrradmobilität

Das Fahrrad spielt in der Verkehrsplanung eine immer wichtigere Rolle. Viele Kommunen entwickeln Konzepte, um ihre Fahrradfreundlichkeit zu erhöhen. Dazu gehören Routen, auf denen sich Fahrradfahrende sicher fühlen. Forschende des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) analysieren jetzt, wann und wo Radfahrende im Stadtverkehr Stress empfinden. Ihre Erkenntnisse fließen in das Verbundprojekt ESSEM ein mit dem Ziel, die Fortbewegung für Radlerinnen und Radler in der Stadt angenehmer und sicherer zu machen.

Ein Ziel des drei Jahre laufenden Verbundprojekts mit Partnern aus Wissenschaft, Industrie und Städten ist es, Methoden- und Handlungsempfehlungen für die datengestützte Radverkehrsplanung zu entwickeln. Unter anderem soll ein praxistaugliches, einfach handhabbares Instrument zum Bewerten von Fahrradinfrastrukturen mit Unterstützung von Emotion-Sensing-Daten entstehen. Dabei werden technische Sensoren genutzt, um die Emotionswahrnehmung zu messen.

Die Forschenden des KIT untersuchen im Zuge von ESSEM, wo die Hauptverkehrsströme des Fahrradverkehrs in den teilnehmenden Städten Osnabrück und Ludwigsburg entlangführen. Darüber hinaus erheben sie 350 Datensätze von Probandinnen

und Probanden, deren Hautleitfähigkeit und Körpertemperatur als Stressindikatoren während ihrer Fahrradfahrten durch die beiden Modellstädte mit körpernahen Sensoren gemessen werden. In Kombination mit Geodaten und Bildern aus Action-Kameras lassen sich aus den Emotionsmessungen stressauslösende Straßen- und Verkehrssituationen erkennen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert ESSEM mit insgesamt rund 1,65 Millionen Euro.



Wo sich Fahrradfahrende im Stadtverkehr unwohl fühlen, messen und visualisieren Forschende des KIT. Foto: Urban Emotions, KIT

■ BASt-Studie: Bewertung von Radverkehrsunfällen

Ein aktueller Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fasst die Ergebnisse eines interdisziplinären Forschungsprojekts zusammen, in dem Radverkehrsunfälle aus Sicht der drei Fachdisziplinen Infrastrukturplanung, Verkehrspsychologie und Fahrzeugtechnik analysiert und bewertet wurden.

In einer Grundlagenanalyse haben die Forschenden zunächst wissenschaftliche Erkenntnisse zur Radverkehrssicherheit aus Sicht der drei Fachdisziplinen zusammengetragen. Darauf aufbauend wurden fünf relevante Konstellationen erarbeitet, mit denen eine Fokussierung auf Unfälle ausgewählter Merkmale erfolgen konnte. Diesen ordneten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der Datenbank der German In-Depth Accident Study (GIDAS) insgesamt 1.125 Unfälle der Jahre 2005 bis 2018 zu. Davon wurden 40 ausgewählte Unfälle interdisziplinär betrachtet. Im Ergebnis stellten die Fachleute fest, dass oftmals Wahrnehmungsfehler unfallursächliche Einflussfaktoren sind. Wahrnehmungsfehler treten beim Informationszugang (objektive Verfügbarkeit der notwendigen Informationen) und bei der Informationsaufnahme (aufmerksames Beobachten und Erkennen aller relevanten Informationen) auf.

Phasenmodell als Grundlage

Ferner haben die Forschenden eine Anleitung zur interdisziplinären Analyse von Radverkehrsunfällen auf Grundlage eines Phasenmodells der Einflussfaktoren und Randbedingungen entwickelt. In diesem Modell wurden den Prozessphasen (Informationsbereitstellung, Informationszugang, -aufnahme, -verarbeitung, Entscheidung, Verhalten und

Verhaltensfolge) Einflussfaktoren des Menschen, der Infrastruktur oder des Fahrzeugs auf Radverkehrsunfälle zugeordnet.

Defizite identifizieren

Die Analyseanleitung zeigt auf, welche Fragen gestellt werden müssen, um Defizite im Zusammenhang mit Radverkehrsunfällen zu identifizieren und geeignete Handlungsmaßnahmen auszuwählen. Mit einer beispielhaften Darstellung des Analysevorgehens konnte demonstriert werden, wie für Wirkungszusammenhänge sensibilisiert wird. Die entwickelte Anleitung zur Analyse von Radverkehrsunfällen kann ein anlassbezogenes Verfahren darstellen, das unter anderem zum Einsatz kommt,

wenn das Unfallgeschehen durch die gängigen Methoden der Verkehrssicherheitsarbeit nicht plausibel erklärbar ist.



Foto: www.ortlieb.com | pd-f

■ Cannabis im Straßenverkehr

In dieser Kolumne beleuchtet Prof. Dr. Dieter Müller interessante Aspekte und Fragen des Verkehrsrechts. In dieser Ausgabe geht es um die Frage, welche Auswirkungen die Legalisierung von Cannabis auf den Straßenverkehr hätte.

Die neue Bundesregierung möchte Cannabis legalisieren. Das bedeutet nicht, dass ab diesem Zeitpunkt alle bekifft Auto fahren dürfen. Entsprechende Gesetze verhindern das. Dennoch

besteht die Möglichkeit, dass einige Menschen den Konsum nicht ernst genug nehmen und unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Das soll verhindert werden.



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.

Wirkungsweise von Cannabis

Die Cannabispflanze und damit auch die Cannabisprodukte mit berauscher Wirkung beinhalten den Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC), der – wie bei der Schwankungsbreite in Naturprodukten üblich – in unterschiedlicher Konzentration vorhanden ist. THC wirkt psychoaktiv auf das gesamte zentrale Nervensystem, das heißt es beeinflusst sämtliche menschlichen Sinne.¹

Neue Studien aus Nordamerika

Die aktuellste Studie über die Beeinflussung durch Cannabis bei verletzten Fahren den vor und nach der Legalisierung stammt aus Kanada.² Demnach wurde vor der Legalisierung bei 9,2 Prozent der Fahren den ein THC-Gehalt von mehr als 0, bei 3,8 Prozent ein THC-Gehalt von mindestens zwei Nanogramm (ng) pro Milliliter Blut und bei 1,1 Prozent ein THC-Gehalt von mindestens fünf ng/ml Blut festgestellt. Nach der Legalisierung lagen die Werte bei 17,9 Prozent, 8,6

Die Legalisierung von Cannabis bedeutet nicht, dass dann alle bekifft Auto fahren dürfen.
Foto: ©Maksym Yemelyanov / stock.adobe.com

¹ BAST-Bericht M 182 Cannabis und Verkehrssicherheit. Bergisch Gladbach 2006

² Brubacher et al., Cannabis Legalization and Detection of Tetrahydrocannabinol in: Injured Drivers, The New England journal of medicine, 2022 Jan 13; 386(2): 148 – 156

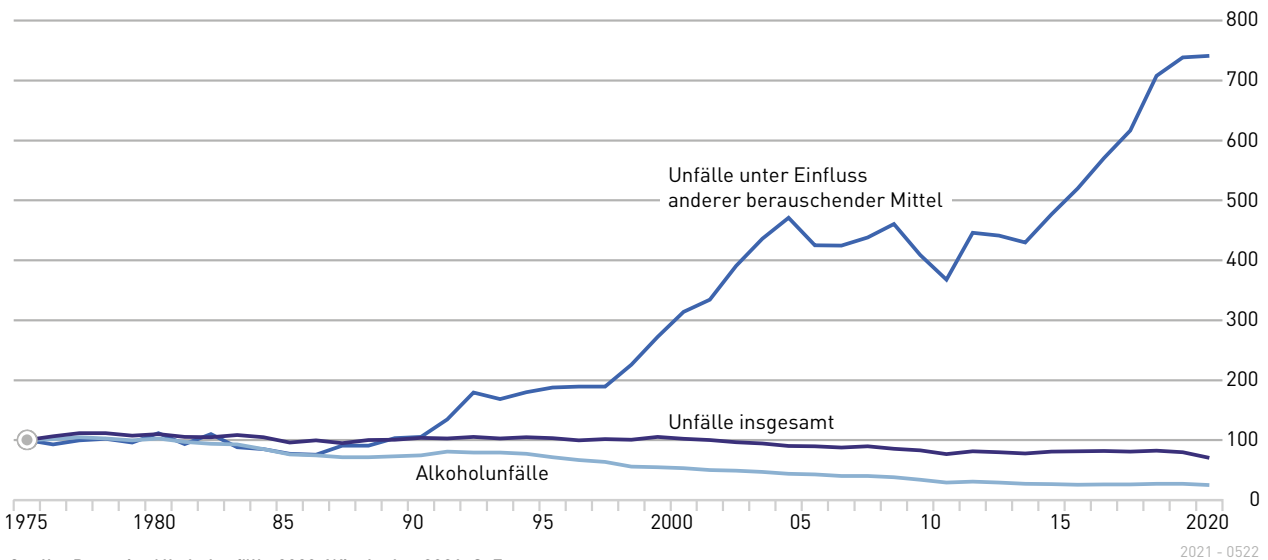
Cannabis und Verkehrsunfälle in Deutschland

Durch Cannabis negativ beeinflusste Fahrende sind ein stetig zunehmendes Problem für Leib und Leben der Menschen auf

den Straßen in Deutschland. Dazu die folgende Statistik des Statistischen Bundesamtes (Destatis) über das Jahr 2020:

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden

1975 = 100



Quelle: Destatis, Alkoholfälle 2020, Wiesbaden 2021, S. 7.

In dieser Darstellung der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle wird nicht zwischen Cannabis und anderen berauschenden Mitteln unterschieden – ein deutlicher Mangel des offiziellen Lagebildes. Die Ursache dafür liegt in der statistischen Ermittlung, die nicht zwischen illegalen Drogen unterscheidet, sondern nur in Summe unter dem Begriff

„andere berauschende Mittel“ erfasst. Genauso indifferent verläuft die Erfassung bei Drogenfahrten, die nicht zu einem Verkehrsunfall geführt haben. Das sind die Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straftat des immer noch als „Trunkenheitsfahrt“ bezeichneten § 316 Strafgesetzbuch (StGB).

Prozent beziehungsweise 3,5 Prozent. Die Steigerungsraten lagen also bei durchschnittlich 95 Prozent.

Die aktuellste Studie aus den USA über den Einfluss von Cannabis auf Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang untersuchte den Einfluss von THC auf Fahrende, die an tödlichen Verkehrsunfällen im US-Bundesstaat Washington beteiligt waren. Die Ergebnisse wurden im Dezember 2021 veröffentlicht.³ Demnach stieg die Anzahl der durch THC

beeinflussten und an tödlichen Verkehrsunfällen beteiligten Fahrenden (n = 8.282) von 9,3 Prozent vor der Legalisierung auf 19,1 Prozent nach der Legalisierung an.

Ob diese Ergebnisse auf Deutschland ohne weiteres übertragen werden können, ist fraglich.

Aktuelle Rechtslage bei Cannabis im Straßenverkehr

Fahrten unter dem Einfluss von THC berühren das Ordnungswidrigkeitenrecht, das Strafrecht und das verwaltungsrechtliche Fahreignisrecht.

Nach Sinn und Zweck der Vorschrift des § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz

(StVG) erfordert das Vorliegen ordnungswidrigen Handelns eine Konzentration von THC im Blut, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das wird in der Wissenschaft bei Konzentrationen ab einem ng/ml THC im Blutserum angenommen und ist vom Bundesverfassungsgericht (BVerfG) unter wissenschaftlicher Beratung als unterer Grenzwert für das Vorliegen des § 24a Abs. 2 StVG festgelegt worden.⁴

⁴ BVerfG, Beschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03, juris

³ Tefft/Arnold, Estimating Cannabis Involvement in Fatal Crashes in Washington State Before and After the Legalization of Recreational Cannabis Consumption Using Multiple Imputation of Missing Values, American Journal of Epidemiology, 2021 Dec 1;190(12): 2582 – 2591

Ausfallerscheinungen

Beide Verkehrsstraftaten der §§ 316 Strafgesetzbuch (StGB) (Trunkenheitsfahrt) und § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) fordern ein Führen eines Kraftfahrzeugs im fahrunsicheren Zustand, der auch durch sogenannte „Ausfallerscheinungen“, das heißt dem sichtbaren Abweichen vom nicht berauschten Zustand, im Strafverfahren bewiesen werden muss. Für die Variante Alkohol bedarf es des Erreichens oder Überschreitens des vom Bundesgerichtshof (BGH) festgelegten Grenzwerts von 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK), ohne dass Ausfallerscheinungen vorliegen müssen. Bei Werten ab 0,3 Promille BAK müssen besagte Ausfallerscheinungen hinzutreten.

Bei Feststellung von rauchmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei anderen berausenden Mitteln wie Cannabis, anders als bei alkoholischer Beeinflussung, bislang keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Der Grund dafür liegt in der bereits vom BVerfG angesprochenen differierenden Dosiswirkungsbeziehung begründet. Bei

einer rauchmittelbedingten Fahrunsicherheit ist es nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen beziehungsweise geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Unter Umständen können zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben.⁵

Nach immer noch geltender Rechtsprechung des BVerfG besteht im Fahreignungsrecht in aller Regel kein Anlass zu der Befürchtung, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer permanenten fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führt.⁶ Liegt allerdings bei einem gelegentlichen Konsumenten eine Fahrt unter der Wirkung von THC vor, darf sofort eine Medizinisch-Psychologische

Untersuchung (MPU) angeordnet werden.⁷ Ansonsten gelten regelmäßige Konsumenten, die täglich oder nahezu täglich konsumieren, allesamt als fahrungseignet.

Dass die meisten Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss durch THC verursacht wurden, beruht auf der Annahme, dass nach Erhebungen der Deutschen Hauptstelle für Suchtgefahren im Jahr 2021 rund 3,7 Millionen Erwachsene im Alter von 18 bis 64 Jahren Cannabis konsumierten und rund 309.000 von ihnen sogar abhängig sind.⁸ Cannabis ist damit die am meisten konsumierte illegale Droge in Deutschland.

Auch das vom Bundeskriminalamt (BKA) alljährlich ermittelte Bundeslagebild Rauschgiftkriminalität weist für das Jahr 2020 Cannabis mit 58,8 Prozent Anteil an den Handelsdelikten als das mit Abstand am häufigsten gehandelte Betäubungsmittel aus.⁹

⁵ BGH, Urteil vom 15.4.2008 – 4 StR 639/07, juris

⁶ BVerfG, Beschluss vom 20.6.2002 – 1 BvR 2062/96, juris

⁷ BVerwG, Urteil vom 11.4.2019 – 3 C 9/18, juris

⁸ DHS Jahrbuch Sucht 2021

⁹ BKA, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2020



Bei Feststellung von rauchmittelbedingten Ausfallerscheinungen bedarf es bei Cannabis bislang keines unteren Grenzwertes, um eine strafbare relative Fahrunsicherheit zu begründen. Foto: ©Parilov / stock.adobe.com

Allerdings bleiben zahlreiche durch THC beeinflusste Fahrerinnen und Fahrer selbst im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen unerkannt. Bislang ist nur ein kleiner Teil der Polizeibeamtinnen und -beamten so professionell ausgebildet worden, dass sie mit großer Treffsicherheit drogenbeeinflusste Fahrerinnen und Fahrer erkennen können.

Beinahe erschreckend oberflächlich ist die Tatsache, dass die Anzahl der von den kommunalen Fahrerlaubnisbehörden in Deutschland angeordneten ärztlichen Begutachtungen und MPU mit Fragestellungen über Cannabis statistisch von der zuständigen Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) überhaupt nicht erfasst werden.

Was ist zu tun?

Die notwendige Diskussion um die Folgen einer – wie auch immer gearteten – Legalisierung des Handels mit Cannabis für die Verkehrssicherheit wird noch nicht geführt:

- Die Forschungs- und Erkenntnislage zum Einfluss von Cannabis im deutschen Straßenverkehr ist dünn und bedarf dringend eines neuen Forschungsansatzes und mehrerer Forschungsinitiativen.

- Auch die Anforderungen an die amtliche Verkehrsunfallstatistik müssen in Richtung der unterschiedlichen Betäubungsmittel feinjustiert werden. Sowohl bei den folgenlosen Drogenfahrten als auch bei den Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss müssen die einzelnen wirksam gewordenen Drogen gesondert erfasst werden, um ein differenziertes Lagebild zu erhalten.



Erst wenn diese Erkenntnisse vorliegen, ist überhaupt an eine Legalisierung von Cannabis zu denken. Würde ohne diese Erkenntnisse der Handel mit Cannabis legalisiert werden, sind die möglichen negativen Folgen für die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten unkalkulierbar:

- Das Verkehrsrecht sollte unverändert bestehen bleiben, weil jegliche

Änderung in einem der drei genannten Teilbereiche zu unkalkulierbaren Wechselwirkungen mit den beiden anderen Teilbereichen führen würde, die sich für die Verkehrssicherheit nachteilig auswirken könnten. Das würde dem vom BVerfG abgesegneten Grundprinzip der Gefahrenabwehr zuwiderlaufen.

- Zudem bedarf es bei dem zu erwartenden politischen Druck pro Legalisierung in der Regierungskoalition und der ebenfalls zu erwartenden Legalisierung ohne Abwarten der Forschungsergebnisse dringend einer Aus- und Fortbildungsinitiative für die Polizeikräfte in Bund und Ländern. Dabei sollte der Kreis der für die Ermittlung zuständigen Exekutivbeamtinnen und -beamten bereits jetzt von der bislang allein zuständigen Landespolizei auf die Bundespolizei, die mobilen Kontrollgruppen des Zolldienstes und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ausgeweitet werden, weil alle drei genannten Behörden über eigene Anhalterrechte im Straßenverkehr verfügen. Natürlich sollten auch diese Kräfte daher in die Schulungsinitiative einbezogen werden.

Impressum



DVR REPORT
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2022, 52. Jahrgang
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

Bitte folgende E-Mail-Adresse für Adressänderungen, Bestellungen sowie Abmeldungen nutzen:
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: Martin Lukas Kim
Konzeption und Gestaltung:
Verkehrssicherheit Konzept &
Media GmbH (VKM)
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.

BEI STOCKENDEM VERKEHR: RETTUNGSGASSE BILDEN!



Rechte-Hand-Regel:
immer neben
der linken Spur