

DVR

# report

2/2020

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

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



**Aktuell**

**Mobilität in Corona-Zeiten**

**Rundschau**

Das ändert sich mit der  
StVO-Novelle

**Im Blickpunkt**

DVR fordert Tempolimits  
auf Autobahnen

**Journal**

DVR/UK/BG-Schwerpunkt-  
aktion: Wie kommst du an?

# Mobilität in Corona-Zeiten

Mit Beginn der Corona-Pandemie hat sich unser alltägliches Leben einschneidend verändert und große Unsicherheit mit sich gebracht.

Die Ausbreitung des Virus hat sich auch auf unser Mobilitätsverhalten ausgewirkt. Die Straßen sind mit Beginn des Lockdowns deutlich leerer geworden, die beruflich bedingten Wege sind durch ausgeweitete Homeoffice-Regelungen stark zurückgegangen. Parallel zum verringerten Verkehrsaufkommen hat sich auch die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert. So viel zum Positiven. Leider ist es in den vergangenen Wochen und Monaten aber auch zu zahlreichen Geschwindigkeitsverstößen gekommen. In vielen Städten Deutschlands haben einige Unbelehrbare die leeren Straßen zur Rennstrecke erklärt und sind damit unkalkulierbare lebensgefährliche Risiken eingegangen.

Wir setzen in dieser Ausgabe einen Schwerpunkt auf die Corona-bedingte veränderte Mobilität und weisen darauf hin, dass leere Straßen kein Freifahrtschein für Regelverstöße sein dürfen. Die Gebote des Abstandhaltens und der Rücksichtnahme, auf die es in diesen Corona-Zeiten besonders ankommt, übertragen wir auf den Straßenverkehr. DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf appelliert in diesem Zusammenhang an solidarisches und partnerschaftliches Verhalten.

Wie sich das Mobilitätsverhalten der deutschen Bevölkerung verändert hat, zeigt eine repräsentative Umfrage des ADAC. Neue Verkehrskonzepte zur Wiederbelebung der Städte nach Corona stellt der ADFC vor, und der Berliner Mobilitätsforscher Prof. Dr. Andreas Knie äußert sich im Interview zu den Veränderungen des Straßenverkehrs durch die Corona-Pandemie und bezieht deutlich Stellung zu den Auswirkungen auf unsere Mobilität von morgen.

Ein weiteres wichtiges Thema in diesem Heft ist eine richtungweisende Entscheidung des

DVR-Vorstands, der sich im Mai in einem differenzierten Beschluss mehrheitlich für generelle Tempolimits auf unseren Autobahnen ausgesprochen hat. Dieser Entscheidung für eine Maßnahme, mit der die Sicherheit auf Bundesautobahnen erhöht werden soll, ist ein langer intensiver Diskussionsprozess der Fachleute in den Gremien des DVR vorausgegangen. Das mediale Echo war enorm und hat dieser Forderung, die inzwischen auch von einer Mehrheit der Bevölkerung getragen wird, weiteren Schub verliehen. Jetzt ist einmal mehr die Politik gefragt, diesen Meilenstein der Verkehrssicherheit zu setzen. Es wird Zeit, dass an dieser Stelle nun endlich die Bremse gelöst wird.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre, herzlichst, Ihr



Sven Rademacher, Chefredakteur  
[rademacher@vkm-dvr.de](mailto:rademacher@vkm-dvr.de)



# DGUV: Weniger Arbeits- und Wegeunfälle

Nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) lag die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Jahr 2019 bei 871.547. Das waren 5.651 weniger als im Vorjahr. Die Zahl der Wegeunfälle ist um 1.855 auf 186.672 gesunken. Bei Wegeunfällen sind 309 Beschäftigte ums Leben gekommen.

„Gerade vor dem Hintergrund der derzeitigen Corona-Pandemie ist es erfreulich, etwas insgesamt so Positives wie die sinkenden Arbeits- und Wegeunfallzahlen bekannt geben zu können. Damit setzt sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort“, sagt Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der DGUV.

2019 ereigneten sich mehr Unfälle in der Schülerunfallversicherung als im Jahr zuvor. Dabei stieg die Zahl der Schulunfälle auf 1.176.664. Hingegen sank die Zahl der Unfälle, die sich auf dem Schulweg ereigneten, auf 108.787. Insgesamt endeten 44 Schülerunfälle tödlich, davon ereigneten sich

39 auf dem Weg von oder zur Bildungseinrichtung. Während die Zahl der tödlichen Schulunfälle im Vergleich zu 2018 um fünf zurückging, stieg die Zahl der tödlichen Schulwegunfälle um 14.



Die Anzahl der Wegeunfälle ist 2019 gegenüber dem Vorjahr gesunken. Foto: Pixabay

## Inhaltsverzeichnis

|               |    |
|---------------|----|
| EDITORIAL     | 2  |
| RUNDSCHAU     | 3  |
| AKTUELL       | 6  |
| INTERVIEW     | 12 |
| MITGLIEDER    | 15 |
| IM BLICKPUNKT | 20 |
| JOURNAL       | 23 |
| EUROPA        | 25 |
| WISSENSCHAFT  | 27 |
| IMPRESSUM     | 27 |

# Das ändert sich mit der StVO-Novelle



Künftig auch verboten: Halten auf dem Schutzstreifen Foto: Michael Seifert

Seit dem 28. April 2020 gilt die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die umfangreichen Änderungen verbessern insbesondere die Sicherheit für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Hier die verkehrssicherheitsfördernden Änderungen im Überblick.

**Abstand beim Überholen von Radfahrenden:** Mit der Novelle wird der Überholabstand von 1,5 Metern innerhalb von Ortschaften und zwei Metern außerhalb jetzt normiert. Wichtig bleibt, dass die Polizei den häufig mangelnden Sicherheitsabstand beim Überholen von Radfahrenden als Sicherheitsproblem erkennt und konsequent anzeigt.

**Haltverbot für Kraftfahrzeuge auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe:** Künftig ist es auch verboten, mit einem Kraftfahrzeug auf dem Schutzstreifen zu halten. Bislang war es lediglich

verboten, auf dem Schutzstreifen zu parken.

**Schrittempo für Lkw beim Rechtsabbiegen:** Um die häufig dramatisch endenden Rechtsabbiegeunfälle zu verhindern, mindestens aber die Unfallfolgen zu verringern, dürfen Lkw und Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Einzige Ausnahme: Es ist überhaupt nicht mit Radverkehr zu rechnen.

**Regelungen zum Halten und Parken an Kreuzungen:** Parken an Kreuzungen mit einem baulich angelegten Radweg ist künftig nur erlaubt, wenn der Abstand vom parkenden Fahrzeug bis zum Schnittpunkt der Fahrbahnen acht Meter beträgt.

**Gehweg und Radverkehr:** Durch eine Änderung der Bußgeldkatalog-

Verordnung werden die Sanktionen für das Fahrradfahren auf Gehwegen spürbar angehoben: Statt zehn bis 25 Euro werden künftig in der Regel 55 Euro Verwarnungsgeld fällig, bei Behinderung, Gefährdung und Sachbeschädigung sind Bußgeldhöhen von bis zu 100 Euro vorgesehen.

**Regelungen zur Rettungsgasse:** Wer keine Rettungsgasse bildet, muss künftig neben dem aktuell bereits geltenden Bußgeld von 200 Euro und zwei Punkten im Flensburger Fahreignungsregister (FAER) auch mit einem einmonatigen Fahrverbot rechnen.

Wer die Rettungsgasse nutzt, um hindurchzufahren oder einem Einsatzfahrzeug durch die Rettungsgasse folgt, muss mit mindestens 240 Euro Bußgeld, zwei Punkten in Flensburg und einem Monat Fahrverbot rechnen.

**Fahrverbote für zu schnelles Fahren:** Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen. Wer künftig die vorgegebene Geschwindigkeit innerorts überschreitet, muss bereits bei 21 km/h zu schnell mit einem Fahrverbot von einem Monat rechnen. Außerorts gilt ein Fahrverbot, sobald man die erlaubte Geschwindigkeit mit mindestens 26 km/h übertreten hat. In beiden Fällen kommen ein Bußgeld in Höhe von 80 Euro sowie ein Punkt in Flensburg hinzu. Kurz nach Inkrafttreten der StVO-Novelle hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angekündigt, diese Regelungen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wieder in den alten Stand bringen zu wollen.



## Stellungnahme des DVR

Im Rahmen einer Verbändeanhörung hat der DVR dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits im Herbst 2019 eine umfassende Stellungnahme zur StVO-Novelle übermittelt.

Neben einer flächendeckenden Verkehrsüberwachung spricht sich der DVR grundlegend dafür aus, die Gleichrangigkeit aller Verkehrsarten, die am öffentlichen Verkehr teilnehmen, in der StVO deutlich zu verankern.

Bei den Überholabständen von Radfahrenden sieht der DVR in der Ortslage kein geeignetes Kriterium. Er plädiert dafür, den Überholabstand mit den gefahrenen Geschwindigkeiten

der überholenden Fahrzeuge zu koppeln. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr wird ein Überholabstand von mindestens zwei Metern vorgeschlagen, bei Tempo 30 mindestens 1,5 Meter.

Mit Blick auf das Unfallgeschehen an Kreuzungen und Einmündungen spricht sich der DVR für ein Park- und Haltverbot aus, das einen Abstand von zehn Metern zum Schnittpunkt der Fahrspuren vorsieht.

Die komplette Stellungnahme gibt es unter:

[www.dvr.de/download/stellungnahmen/stellungnahme-2019-10-stvo.pdf](http://www.dvr.de/download/stellungnahmen/stellungnahme-2019-10-stvo.pdf)

# DVR unterstützt Brancheninitiative #Logistikhilft

Lkw-Fahrende sollen Waren zeitnah in die Supermärkte bringen und stehen deshalb aktuell unter besonderem Druck. Für den DVR steht ihre Sicherheit an erster Stelle. Aus diesem Grund unterstützt er die Brancheninitiative #Logistikhilft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und weiterer Verbände und Unternehmen. Diese setzt sich für angemessene Arbeitsbedingungen der in der Logistik Beschäftigten ein und hat auch die Verkehrssicherheit im Blick.

## Ausgeruht am Steuer

Die Lenk- und Ruhezeiten wurden aufgrund der Corona-Pandemie ausgeweitet. Das bedeutet, dass mehr gefahren und weniger geruht werden kann. Für die notwendige Konzentration im Straßenverkehr sind ausreichende Ruhephasen jedoch unerlässlich. Taxifahrten von und zu der Arbeitsstelle verkürzen die Zeit, in der das Fahrpersonal

konzentriert hinter dem Steuer sitzen muss. Die Fahrten mit dem Taxi sollen helfen, den Arbeitstag ausgeruht und konzentriert beginnen zu können.

## Aufstellen von Dusch- und WC-Containern

Stundenlanges Fahren und Übernachten in der Fahrerkabine sind anstrengend. Um die Konzentration im Straßenverkehr zu fördern, ist es wichtig, Lkw-Fahrenden die Möglichkeit zu geben, an den Zielorten und unterwegs duschen und zur Toilette gehen zu können.

## Ausreichende Verpflegung

Ausreichende Verpflegung in Form von Getränken und Essen sorgt dafür, dass der Blutzuckerspiegel nicht abfällt und die Konzentration bestehen bleibt. Die Versorgung des Fahrpersonals mit Hilfs-/Verpflegungspaketen ist deshalb eine sinnvolle Maßnahme, die sich auch auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Mehr Informationen unter:

[www.aktion-logistikhilft.de](http://www.aktion-logistikhilft.de)



Ruhepausen sind unerlässlich für eine sichere Fahrt. Foto: bluedesign - Fotolia

# Was können wir von der Corona-Krise für die Verkehrssicherheit lernen?

Eine Einschätzung von DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf



Prof. Dr. Walter Eichendorf Foto: DGUV

Die Corona-Pandemie hat dem Straßenverkehr gutgetan: weniger Getötete, weniger Schwerverletzte, weniger Staus. Das ist aber leider nur die halbe Wahrheit. Denn um sich vor Infektionen zu schützen und quasi coronafrei mobil zu sein, weichen viele vom verkehrssicheren öffentlichen Nah- oder Fernverkehr auf den Individualverkehr aus. Die Zunahme des Individualverkehrs betrifft den privaten Pkw, das Fahrrad, das Pedelec, den Roller und immer häufiger auch das Lastenrad. Bedeutet das, dass künftig der Verkehr noch dichter wird und das Risiko für Unfälle steigt? Offenbart die Nutzung (elektrifizierter) Zweiräder während des Lockdowns, welche Art der Mobilität Menschen immer mehr für sich entdecken? Darauf müssen die Politik, die Industrie und auch wir selbst reagieren.

Positiv an der aktuellen Ausnahmesituation ist, dass alle auf verschiedene Weise dazugelernt haben. Diese neue Erfahrung sollte nun genutzt werden, um der Vision Zero eine echte Chance zu geben. Das Fenster der Möglichkeiten ist weit geöffnet. Nutzen wir es.

## Menschenleben sind nicht verhandelbar

Von Beginn an ist in der Corona-Krise für Politikerinnen und Politiker die Maxime: Menschenleben sind nicht verhandelbar. Sämtliche Entscheidungen, waren es politische, wirtschaftliche oder auch soziale, wurden diesem Maßstab untergeordnet. Die Gesellschaft hat ihr humanes Gesicht gezeigt.

Genau diese Priorität erfordert auch die Vision Zero. Sie benötigt ein klares, politisches Bekenntnis, Menschenleben retten zu wollen. Ein Satz im Koalitionsvertrag ist hierfür bei Weitem nicht ausreichend – so wertvoll er für die Debatte ist. Der Wille muss spürbar werden, sei es bei einer Stadtplanung, die dem Rad- und Fußverkehr den notwendigen Platz einräumt, bei Entscheidungen kommunaler Behörden, die eine getrennte Ampelschaltung einführen und so helfen, Abbiegeunfälle zu verhindern oder bei einer Reform des Sanktionengefüges, das Punkte, Fahrverbote und Bußgelder entsprechend der Gefährdung durch den jeweiligen Verstoß spürbar anhebt.

## Transparenz schaffen

Warum ist es wichtig, sich an die Verkehrsregeln zu halten? Welchen Nutzen bringt das unserer Gesellschaft? Menschen über die Gründe für Gebote und Verbote verständlich aufzuklären, hilft jedem Einzelnen, Regeln nachzuvollziehen und freiwillig zu befolgen. Ein eingängiges Beispiel dafür ist das Tragen einer Maske während des Lockdowns – damals gelernt und heute auch in nicht vorgeschriebenen Situationen noch sichtbar, weil verstanden wurde, dass ein Mund-Nasen-Schutz Zeichen des Respekts ist.

Um es für die Verkehrssicherheit konkret zu machen: Führt eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) Fahrverbote ein, ist es notwendig, über den Sinn dieser neuen Regel breit und wirksam aufzuklären. Nur so besteht die



Viele haben das Rad für den Weg zur Arbeit wiederentdeckt. Foto: [www.pd-f.de](http://www.pd-f.de) / Kay Tkatzik

Chance, dass Menschen verinnerlichen, sich an die vorgegebene Geschwindigkeit zu halten und das dann auch freiwillig tun.

### **Abstand halten**

Ein weiteres Beispiel ist das Thema Abstand halten. 1,5 Meter Abstand von anderen – das gilt nach wie vor zum Schutz vor der Infektion mit Covid-19. Auch im Straßenverkehr kann Abstand halten Leben retten. 1,5 Meter Abstand beim Überholen von Radfahrenden, Abstand halten zu Voranfahrenden – auch in diesen Fällen werden Unfälle verhindert und Menschenleben gerettet. Verkehrssicherheit kann also auch ganz leicht umsetzbar sein.

### **Pop-up-Radwege**

Mutig sein und Neues wagen – auch hier hat uns Corona gezeigt, dass das funktionieren kann. Wie das aussehen kann, machte die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vor, indem sie bereits geplante Radwege auf die Straßen malte, anstatt zu warten, bis sie mit Steinen gebaut werden konnten. Auf diese Weise erhält der Radverkehr schon heute mehr Raum – den Platz, den er benötigt, damit alle sicher mit dem Fahrrad ankommen. Die Verkehrssicherheit braucht solche

gut durchdachten und geplanten Initiativen. Sie sind ein klares Signal, dass die Sicherheit im Straßenverkehr ernst genommen wird.

### **Bündnisse für mehr Sicherheit**

Selten ist es gelungen, dass sich Menschen über Parteigrenzen hinweg für die gute Sache engagiert haben. Corona machte es möglich. Die Jugendorganisationen verschiedener Parteien schlossen sich zusammen, um Risikopatienten und Älteren zum Beispiel beim Einkaufen zu helfen. Diesen Pragmatismus braucht es auch in der Verkehrssicherheitsarbeit. Parteienstreit hat dann ausgedient. Wer die Vision Zero ernst nimmt, versucht Menschenleben zu retten. Parteigrenzen hindern dabei nur.

### **Mehr Platz auf Straßen**

Weniger Autos, mehr Fahrräder, mehr Menschen, die zu Fuß zum Supermarkt gingen. So sah bis vor wenigen Wochen das Straßenbild in vielen Innenstädten aus. Diese Wirklichkeit offenbarte, wie das Leben in unseren Städten aussehen könnte, wie es sicherer möglich wäre. Die Zunahme des Radverkehrs, die Zulassung von E-Scootern, Carsharing und Shuttle-Busse drängten und drängen vehement auf den Markt. Sie

sind beispielhaft für ein neues Mobilitätsgefühl. Davon können wir alle profitieren, wenn wir diesen Mobilitätsformen genügend Platz einräumen, sich zu entfalten. Unbedingt notwendig ist dafür eine Aufteilung des Straßenraums, die schwächere und ungeschütztere Verkehrsteilnehmende in den Mittelpunkt stellt.

### **Geteilte Verantwortung und Dankbarkeit**

In der Corona-Pandemie sind wir alle – Politik, Industrie, Forschung, aber auch jede und jeder Einzelne – gefragt, unseren Beitrag zu leisten. Genau diesen Geist braucht es in unserer Gesellschaft, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Auch in der Verkehrssicherheit erachten wir das Engagement bestimmter Berufsgruppen für selbstverständlich: der Polizei, die sich darum kümmert, den Verkehr zu überwachen und gemeinsam mit den Gerichten und Staatsanwaltschaften Verkehrsunfälle aufzuklären. Rettungskräfte, Ärztinnen und Ärzte, Pflegerinnen und Pfleger, die die Opfer von Verkehrsunfällen medizinisch, aber auch psychologisch, versorgen oder unterstützen. Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Unfallforscherinnen und Unfallforscher, die sichere Lösungen für Fahrzeuge entwickeln. Stadtplanende, die ungeschützte Verkehrsteilnehmende im Blick haben. Politikerinnen und Politiker, die Verkehrssicherheit ernst nehmen und in den Kommunen, im Land oder Bund die Verkehrssicherheit vorantreiben. Es gibt viele mehr, die täglich den Straßenverkehr sicherer machen.

Nicht zuletzt sollten wir alle uns unserer Verantwortung bewusst sein, auch im Straßenverkehr aufeinander Rücksicht zu nehmen. Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die uns alle angeht. Das zu begreifen und danach zu handeln ist die gelebte Vision Zero.

# Auf angepasste Geschwindigkeit achten

Leere Straßen kein Freifahrtschein für Regelverstöße



Tempolimits, rote Ampeln und Vorfahrtszeichen gelten unabhängig von der Verkehrsdichte. Foto: Pixabay

Der DVR warnt davor, auf den momentan weniger stark befahrenen Straßen schneller zu fahren als erlaubt. Zahlen aus Berlin und Bayern belegen: Die deutlich leereren Fahrbahnen werden zum Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit missbraucht. Doch das bleibt aus Sicht des DVR auch bei geringerem Verkehrsaufkommen gefährlich.

## Vermehrt Geschwindigkeitsverstöße

In Berlin ist die Zahl der Strafverfahren wegen Geschwindigkeitsverstößen im April um 60 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat gestiegen. Bereits in

der Woche nach Ostern gingen innerhalb von vier Tagen 32 Verfahren bei der Berliner Anwaltschaft und Staatsanwaltschaft ein. Ähnlich sieht es in Bayern aus. Laut einer Umfrage der Deutschen Presse-Agentur (dpa) haben die Polizeistellen in mehreren Regionen des Freistaates einen deutlich höheren Anteil von Geschwindigkeitsverstößen seit Beginn der dortigen Ausgangsbeschränkungen erfasst.

„Ich verfolge diese Entwicklungen mit großer Sorge. Wenn ich davon lese, wie im Stadtgebiet Rosenheim ein 21-Jähriger mit 140 statt mit den

erlaubten 50 km/h unterwegs ist, wird mir angst und bange. Ein Unfall bei solch einer Geschwindigkeit endet meist tödlich. Daher bitte ich Sie, halten Sie sich an die Regeln und nehmen Sie Rücksicht, damit alle sicher an ihr Ziel kommen“, appelliert DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf an alle Verkehrsteilnehmende.

## Regeln auch bei weniger Verkehr einhalten

Das durch die Corona-Pandemie bedingte geringe Verkehrsaufkommen hat sich im März 2020 auch auf die Zahl der Straßenverkehrsunfälle ausgewirkt,



die gegenüber dem März des Vorjahres nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um 23 Prozent auf 166.000 gesunken ist. Diese positive Entwicklung sollte jedoch niemand ausnutzen. „Ich warne davor, leere Straßen als Einladung zu verstehen, zu stark Gas zu

geben“, sagt der DVR-Präsident. „Tempolimits, rote Ampeln und Vorfahrtszeichen gelten nach wie vor.“

### **Solidarität zeigen**

Sich solidarisch mit medizinischem Fachpersonal zu verhalten bedeute

auch, Unfälle zu vermeiden. Dadurch reduziere sich die Zahl der Unfallopfer, die in Krankenhäusern versorgt werden müssten.

### **Achtsam miteinander umgehen – auch im Straßenverkehr**

Die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) macht deutlich, dass auch im Straßenverkehr das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gelten müsse.

Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bedeuteten Jahr für Jahr Leid, Verlust, Tod, Trauer und wirtschaftliche Not. Weltweit würden jährlich rund 1,35 Millionen Menschen im Straßenverkehr getötet und bis zu 50 Millionen Menschen verletzt. Welche Lehren können aus der Corona-Krise gezogen werden, fragt die VOD, um zukünftig Leben zu retten und Unfallopfern und Angehörigen großes Leid zu ersparen?

Bundeskanzlerin Angela Merkel zu den Leidtragenden der Ansteckung durch das Virus in ihrer Fernsehansprache am 18. März 2020: „Das sind nicht einfach abstrakte Zahlen in einer Statistik, sondern das ist ein Vater oder Großvater, eine Mutter oder Großmutter, eine Partnerin oder ein Partner, es sind Menschen. Und wir sind eine Gemeinschaft, in der jedes Leben und jeder Mensch zählt.“

### **113 Betroffene bei einem tödlichen Unfall**

Auch Verletzte und Getötete im Straßenverkehr seien nicht nur Zahlen in der jährlichen Verkehrsunfallstatistik, auch sie seien Mütter und Väter, Partnerinnen und Partner. Auch hier müsse für unsere Gemeinschaft gelten, dass jedes Menschenleben zähle. Komme ein Mensch im Straßenverkehr zu Tode, seien laut einer repräsentativen Erhebung im Durchschnitt 113 Personen davon unmittelbar betroffen: Angehörige, Freundinnen und Freunde, Bekannte sowie Rettungs- und Feuerwehrkräfte und Polizeibeamte am Unfallort.

### **Geschwindigkeiten den Gefährdungen anpassen**

Und es könne jede und jeden treffen, täglich und mit ungewissem Ausgang. Alle verantwortungsbewussten Bürgerinnen und Bürger sollten deshalb noch mehr als bislang Vernunft zeigen und das Richtige tun, zum Beispiel Verkehrsregeln befolgen, angemessene Geschwindigkeiten wählen, Höchstgeschwindigkeiten nicht überschreiten,

ausreichenden Abstand halten, rücksichtsvoll handeln. Auch die politisch Verantwortlichen sollten Vernunft zeigen und das Richtige tun, indem sie noch mehr auf Fakten und Argumente aus der Unfallforschung hören, beispielsweise Höchstgeschwindigkeiten stärker den Gefährdungen anpassen, innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Außerdem müsse aus Sicht der VOD die Rechtsstellung von Verkehrsunfallopfern mit körperlichen oder psychischen Folgen verbessert werden. Die vielen Verkehrstoten dürften in unserem Staat nicht wie eine „ganz normale Mortalitätsrate“ achselzuckend hingenommen werden, „weil wir genau wissen, unter welchen Bedingungen viele der Todesfälle hätten vermieden werden können“.

Wer es mit dem Schutz des menschlichen Lebens grundsätzlich ernst meine – nicht nur in der Corona-Krise –, sollte sich nach Meinung der VOD einer faktenbasierten Diskussion um generelle Temporeduzierungen in Deutschland nicht verweigern. Die Geschwindigkeiten und die damit verbundenen physikalischen Kräfte seien die zentralen Größen des Unfallgeschehens und der Unfallfolgen.



Verkehrsunfälle mit Personenschaden bedeuten Leid, Verlust, Tod und Trauer. Foto: benjaminolte - Fotolia

# Abstand halten

## Tipps zum sicheren Verhalten



Beim Überholen von Radfahrenden muss innerorts ein Mindestabstand von 1,5 Metern eingehalten werden. Foto: ©David.Sch - stock.adobe.com

Abstand zu anderen Menschen bleibt in diesen Tagen weiterhin die wichtigste Maßnahme, um eine Ausbreitung des Coronavirus aufzuhalten. Auch im Straßenverkehr gilt es, einen Sicherheitsabstand von 1,5 bis zwei Metern einzuhalten.

Allerdings wird das Gebot „Abstand halten“ laut DVR im Straßenverkehr leider noch allzu oft ignoriert.

### Seitenabstände beachten

„Wichtig und oft unterschätzt sind die Seitenabstände. Beim Überholen von Radfahrenden hatte sich aufgrund entsprechender Rechtsprechung ein Mindestabstand von 1,5 Metern etabliert. Mit der StVO-Novelle, die nunmehr in Kraft getreten ist, wurde der

Überholabstand von 1,5 Metern innerhalb von Ortschaften und zwei Metern außerhalb jetzt aber auch endlich normiert“, erläutert DVR-Pressesprecherin Julia Fohmann. Kann aufgrund von Gegenverkehr oder parkenden Fahrzeugen ein solcher Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden, muss abgewartet werden. „Überholt werden darf erst, wenn es gefahrlos möglich ist“, lautet die klare Empfehlung von Fohmann. Überholmanöver direkt vor einer roten Ampel seien zu vermeiden.

### Zu dichtes Auffahren

Aber auch zu dichtes Auffahren birgt hohe Risiken. „Gefährlich ist das Drängeln nicht nur wegen des zu geringen Abstands. Der auf diese Art Bedrängte wird unsicher und kann Fahrfehler machen, die zu verheerenden Unfällen führen können“, sagt Fohmann.

Aber wie groß muss der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sein? Nach der gebräuchlichen Faustregel sollte der Sicherheitsabstand dem halben Tachowert entsprechen. Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h ist demnach ein Sicherheitsabstand von mindestens 60 Metern einzuhalten. Autofahrende können sich auch an der „Zwei-Sekunden-Regel“ orientieren: abwarten, bis das vorausfahrende Fahrzeug eine Markierung, das kann ein Leitposten oder ein Verkehrsschild sein, passiert, dann „einundzwanzig, zweiundzwanzig“ zählen und so den zeitlichen Abstand messen. Wer die Markierung schneller als in zwei Sekunden erreicht, ist zu dicht dran. Diese Faustregeln funktionieren

allerdings nur bei optimalen Bedingungen. Bei schlechten Sicht- und Wetterverhältnissen sowie dichtem Verkehr muss der Abstand entsprechend vergrößert werden.

### Überschätztes Reaktionsvermögen

Viele Verkehrsteilnehmende überschätzen zudem ihr Reaktionsvermögen: Rund 180 Millisekunden dauert es, bis Fahrende ein Hindernis oder ein Bremsmanöver erkennen und darauf reagieren. Bis das Pedal durchgetreten ist und die Bremse ihre volle Wirkung entfaltet, vergeht noch eine halbe bis ganze Sekunde. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h wird innerhalb dieser gesamten Reaktionszeit eine Fahrstrecke von etwa 30 Metern zurückgelegt. Dann erst beginnt der Bremsweg, der bei trockener Fahrbahn circa 50 Meter lang ist. Insgesamt werden also bei einer Gefahrbremung rund 80 Meter benötigt, um zum Stehen zu kommen. Zu beachten ist, dass ein voll beladenes Fahrzeug, ein Anhänger oder nicht zur Witterung passende Reifen den Bremsweg deutlich verlängern können.

Außerdem müsse laut DVR berücksichtigt werden, dass Fahrende von Güterkraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen auf Autobahnen, wenn die Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, einen Sicherheitsabstand von 50 Metern zu anderen Fahrzeugen einhalten müssen. „Beim Überholen von Lkw muss ausreichend Platz gelassen werden, bevor wieder eingeschert wird“, so Fohmann.

# Termine für Hauptuntersuchung und Werkstatt einhalten

Der DVR rät, die Termine für die Hauptuntersuchung (HU) sowie notwendige Reparaturen in einer Werkstatt nicht aufzuschieben.

Aufgrund der Corona-Pandemie hatte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Bundesländern vorgeschlagen, vorübergehend kein Verwarnungsgeld zu erheben, wenn die Vorführfrist für

Kraftfahrzeuge bis zu vier Monate überschritten wird.

Der DVR appelliert an alle Fahrzeughalter, die Fristen einzuhalten, denn die HU sei ein zentraler Baustein der Verkehrssicherheit. Nicht nur offensichtliche, sondern auch versteckte Fahrzeugmängel würden dabei entdeckt. Man sollte frühzeitig telefonisch einen Termin bei einer Prüforganisation vereinbaren, es könne momentan

zu längeren Wartezeiten kommen. Den Webseiten der Prüforganisationen sei zu entnehmen, welche Stellen geöffnet seien.

Auch wer aktuell keine HU benötige, aber den Verdacht eines technischen Schadens habe, sollte eine Werkstatt aufsuchen und nachsehen lassen. Sicherheitsrelevante Reparaturen sollten auf keinen Fall aufgeschoben werden.

# Der Notruf ist keine Corona-Hotline: Richtig handeln im Ernstfall

Rettungsdienste machen vermehrt darauf aufmerksam, dass der Notruf nicht als Info-Hotline in Zeiten der Corona-Krise missbraucht werden darf. Der Notruf 112 ist für lebensbedrohliche und schwere medizinische Notlagen freizuhalten, wie sie auch in Folge von Verkehrsunfällen auftreten können.

## Unfallstelle absichern

Im Falle eines Notfalls gilt es, Ruhe zu bewahren. Bei einem Verkehrsunfall muss zunächst die Unfallstelle abgesichert werden:

- Das eigene Fahrzeug mindestens zehn Meter vom Unfallort abstellen, ohne dass der fließende Verkehr behindert wird. Wenn es die Situation zulässt, dann sollte das Fahrzeug am

- Fahrbahnrand abgestellt werden.
- Die Warnblinkanlage einschalten.
- Die Warnweste anziehen. So ist man für andere Autofahrende besser sichtbar.
- Das Warndreieck aufstellen: im Stadtverkehr etwa 50 Meter von der Unfallstelle entfernt, auf Landstraßen in 100 Metern und auf Autobahnen 150 bis 200 Metern Entfernung.

## Notruf 112 absetzen

Bei einem Rettungseinsatz zählt jede Sekunde, daher gilt: Je genauer die Ereignisse am Telefon wiedergegeben werden, desto schneller und umso vorbereiteter können die Rettungskräfte an der Unfallstelle eintreffen. Hilfreich für die Rettungsleitstelle ist die Beantwortung folgender W-Fragen:

- Wo ist der Unfall passiert?
- Was genau ist geschehen?
- Wie viele Personen sind betroffen?
- Welche Art von Notfall/Verletzung liegt vor?
- Wer meldet den Notruf?

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner betont: „An einer Unfallstelle einzutreffen und Ruhe zu bewahren, ist eine unglaubliche Herausforderung. Ich möchte mir gar nicht vorstellen wie es ist, wenn ich die 112 wähle und das Besetztzeichen erklingt. Allein dieses Szenario reicht aus, um sich bewusst zu machen, dass der Notruf kein Ratgeber bei Corona-Symptomen ist und für den Ernstfall erreichbar sein muss.“

## „Ich plädiere für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten“

Prof. Dr. Andreas Knie über die Veränderungen des Straßenverkehrs durch die Corona-Pandemie und die Auswirkungen auf unsere Mobilität von morgen



„Nur noch 60 Prozent der Bevölkerung waren während des Lockdowns täglich unterwegs.“ Foto: David Ausserhofer

**DVR-report:** Herr Professor Knie, das durch die Corona-Pandemie bedingte geringe Verkehrsaufkommen hat sich im März 2020 auch auf die Zahl der Straßenverkehrsunfälle ausgewirkt, die gegenüber dem Vorjahresmonat um 23 Prozent auf 166.000 gesunken ist. Welche Entwicklungen des Verkehrsgeschehens können Sie in dieser Krisenzeit beobachten? Wie verteilt sich der Rückgang der einzelnen Verkehrsmittel?

**Prof. Knie:** Während des Lockdowns ist das Verkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen. Üblicherweise sind 80 Prozent der Bevölkerung

jeden Tag unterwegs, jetzt waren es nur noch 60 Prozent. Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsleistungen sind von 40 auf zehn Kilometer reduziert worden. Es hat sich dabei eine klare Dominanz für das Zufußgehen gezeigt. Der Auto- und Radverkehr haben sich jeweils um rund ein Drittel verringert, der ÖPNV weist ein Minus von 85 Prozent auf, die Bahn minus 90 Prozent und der Flugverkehr minus 95 Prozent.

**DVR-report:** In einigen Städten, zum Beispiel auch in Berlin, wurden neue Radwege, sogenannte





„Die autozentrierte Dominanz der Infrastruktur muss verändert werden.“ Foto: DVR

Pop-up-Bike-Lanes, eingerichtet. Bedurfte es einer solchen Krise, um kurzfristig durchzusetzen, was vorher zum Teil lange diskutiert wurde?

**Prof. Knie:** Es gibt keine sogenannten Pop-up-Fahrradwege. In Berlin gilt seit zwei Jahren ein Mobilitätsgesetz, dort sind diese Radwege längst vorgesehen und waren in den Bezirken auch für Anfang des Jahres in der Planung. Mit Blick auf die Verkehrslenkung, die in Berlin immer besonders wichtig ist, spielt der Verkehrsfluss eine große Rolle. Dann kam die Pandemie hinzu und als klar war, dass kaum noch jemand auf der Straße unterwegs war, hat die Verkehrslenkung entschieden, jetzt könnt ihr eure Fahrradwege bauen. Diese Gunst der Stunde wurde dann genutzt. Es hatte den Anschein, dass es Pop-up-Radwege wären, weil sie auch nur vorläufig markiert wurden, aber sie sollen dauerhaft erhalten bleiben.

**DVR-report:** Ein hoher Anteil unseres Straßenverkehrs resultiert aus beruflichen Anlässen. Wenn mehr Beschäftigte im Homeoffice ihre Arbeit erledigen, wie in der momentanen Krise, wirkt sich das anscheinend positiv auf

das Unfallgeschehen aus. Sollte dieser Aspekt bei der Diskussion um eine gesetzliche Regelung der Tätigkeit im Homeoffice stärker berücksichtigt werden?

**Prof. Knie:** Wir können beobachten, dass Homeoffice als Dauerlösung keine Alternative darstellt. Da wäre das wohnungsnah flexible Arbeiten an sogenannten Co-working spaces ohne lange Arbeitswege viel besser geeignet. Wir rechnen damit, dass nach dem Hochfahren nur noch 80 Prozent der vorherigen Arbeitswege entstehen, das heißt, dass die Beschäftigten zumindest einzelne Tage im Homeoffice tätig sind. Und da rund 35 Prozent aller Wege beruflich veranlasst sind, gehe ich davon aus, dass auch nach Corona das alte Volumen nicht mehr erreicht wird.

**DVR-report:** Was erwarten Sie von der Zeit, wenn die Pandemie überstanden ist? Wird alles wieder so wie es vorher war?

**Prof. Knie:** In der Aufteilung der Verkehrsmittel werden wir nahezu den alten Zustand erreichen. Der ÖPNV wird ein wenig verlieren, die Anteile von Auto und Fahrrad werden etwas hinzugewinnen.

**DVR-report:** Wird das eigene Auto eine noch stärkere Rolle spielen, weil viele Menschen nach wie vor den ÖPNV meiden?

**Prof. Knie:** Das ist jetzt vorübergehend der Fall. Etwa ein Drittel der Menschen, die vor der Pandemie den ÖPNV genutzt haben, sind in den Monaten März, April und Mai auf das Auto umgestiegen. Aber ich gehe davon aus, dass die Schüler, Studierenden, Auszubildenden und Touristen als klassische Klientel von Bus und Bahn auch wieder den ÖPNV nutzen werden.

**DVR-report:** Wem gehört künftig die Stadt? Welche Maßnahmen stehen für Sie im Vordergrund, um eine sichere Mobilität für alle, also auch die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger zu gewährleisten?

**Prof. Knie:** Wir müssen in Deutschland für alle Straßentypen andere Tempolimits festsetzen und auf den Autobahnen überhaupt endlich eines einführen. In den Städten plädiere ich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Und die autozentrierte Dominanz der Infrastruktur muss verändert werden, vor allem mit Blick auf die Gestaltung der Fahrspuren, das Parken,



„Wir rechnen damit, dass nach dem Hochfahren nur noch 80 Prozent der vorherigen Arbeitswege entstehen.“ Foto: VKM



„Aus meiner Sicht gibt es keine gute Zusammenarbeit der entscheidenden Akteure hinsichtlich der Verkehrswende.“ Foto: DVR

die Vorfahrtsregelungen und weitere Vorschriften, die in der Straßenverkehrsordnung festgeschrieben sind. Dies muss schrittweise zurückgenommen werden, um den Fußgängern und Radfahrern mehr Platz einzuräumen. Diese Debatte läuft seit fünf Jahren und könnte jetzt durch die Erfahrungen während der Corona-Pandemie und zum Teil völlig neuen Erlebnisswelten im Straßenverkehr an Fahrt gewinnen.

**DVR-report:** Sind die Kommunen

mit Blick auf finanzielle und personelle Ressourcen überhaupt in der Lage, diese Herausforderungen zu bewältigen?

**Prof. Knie:** Ein klares Nein. Städte sind in Deutschland und Europa auf der Basis der Charta von Athen entstanden. Im Vordergrund stand die funktionale Trennung von bebauten Quartieren nach Wohnungen, Büros, Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe und Industrie sowie die „autogerechte Stadt“. Danach sind auch in Deutschland die Baunutzungsordnung, das Baugesetzbuch oder die Straßenverkehrsordnung aufgebaut. Ein Wandel oder Experimentierräume, die gegen die klassischen Strukturen gerichtet sind, haben wenig Chancen auf Umsetzung, dafür gibt es kein Geld und kein Personal. Die Kommunen sind nicht dafür aufgestellt, neue Räume zu erschließen.

**DVR-report:** Wie bewerten Sie hinsichtlich der Verkehrswende die Zusammenarbeit entscheidender Akteure in Politik, Industrie, Wissenschaft und Verbänden?

**Prof. Knie:** Ich bewerte diese Zusammenarbeit sehr kritisch. Seit zehn Jahren gibt es die Debatte um die Verkehrswende, vor fünf Jahren haben einzelne Städte begonnen, Änderungen

vorzunehmen und es gibt positive Beispiele aus europäischen Nachbarstaaten wie die Niederlande oder Belgien, wenn Sie an Amsterdam, Antwerpen oder Gent denken. Dort trauen sich die Kommunen etwas, dort sind überzeugte und engagierte Stadtoberhäupter am Werk, die ihre Stadt neu erfinden möchten.

Die Wissenschaft ist oftmals zu selbstverliebt und die Kommunen sind zu schwach. Deshalb gibt es aus meiner Sicht keine gute Zusammenarbeit hinsichtlich der Verkehrswende. Ich setze mehr Hoffnung auf die Zivilgesellschaft, junge engagierte Leute, siehe die Fridays-for-Future-Bewegung, die das Thema nach vorne treiben.

**DVR-report:** Wenn Sie drei Wünsche für ein besseres, sichereres Verkehrssystem frei hätten, welche wären das?

**Prof. Knie:** Es ist tatsächlich nur ein Wunsch: Es sollte nicht mehr möglich sein, ein privates Auto im öffentlichen Raum abzustellen. Parken auf öffentlichem Grund für private Fahrzeuge muss verboten werden. Dann wäre mehr Platz für die Debatte um die Attraktivität unserer Städte versus der des eigenen Autos.

Interview: Sven Rademacher

#### Zur Person: Prof. Dr. Andreas Knie

Prof. Dr. Andreas Knie ist Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung – WZB. Dort ist er bereits seit 1988 in verschiedenen Funktionen tätig.

Seit 1996 ist er Professor an der Technischen Universität (TU) Berlin für Soziologie.

Knie studierte Politikwissenschaft in Marburg und Berlin, erhielt 1986 sein Diplom an der Freien Universität (FU) Berlin, erlangte 1990 seine Promotion sowie 1994 seine Habilitation an der TU Berlin.

Von 2006 bis 2018 war Prof. Knie Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, seit 2018 fungiert er als Chief Scientific Officer (CSO) der Choice GmbH.



# Corona und Mobilität

## ADAC-Umfrage zum veränderten Verkehrsverhalten

Durch die Corona-Krise wurde die individuelle Mobilität dramatisch eingeschränkt. Nachdem Mitte März deutschlandweit die Ausgangsbeschränkungen in Kraft traten, wollte der ADAC wissen, wie sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden verändert hat. Die Ergebnisse zeigen: Die Menschen sind tatsächlich zu Hause geblieben und die Corona-Krise könnte auch bei der Nutzung von Auto, Fahrrad oder ÖPNV Spuren hinterlassen.

So habe sich der Anteil an Personen, die an jedem Werktag zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz fahren, von 66 auf 32 Prozent halbiert. Zwei von fünf Menschen hätten gar keine Wege mehr zurückgelegt.

Ihre Einkäufe erledigten 70 Prozent – bisher 37 Prozent – nur noch an einem oder zwei Tagen pro Woche. Für den Weg ins Fitnessstudio oder zum Sportplatz benutzten bislang 22 Prozent das Auto. Die meisten Anlagen mussten schließen, danach seien auf dem Weg zur sportlichen Betätigung nur noch zehn Prozent im Fahrzeug unterwegs gewesen.

### Einschränkungen sind belastend

38 Prozent der Befragten fühlten sich durch die Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit nur in geringem Ausmaß belastet, besonders traf dies auf ältere Menschen zu. Auf der anderen Seite empfanden immerhin 26 Prozent eine starke Belastung durch die geringere Mobilität. Besonders Stress waren der Umfrage zufolge größere Haushalte, Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende ausgesetzt.

### Veränderte Verkehrsmittelwahl

Etwa jeder vierte Befragte fuhr nicht mehr mit dem Öffentlichen Nahverkehr. Diese Zahl bezieht sich allerdings auf

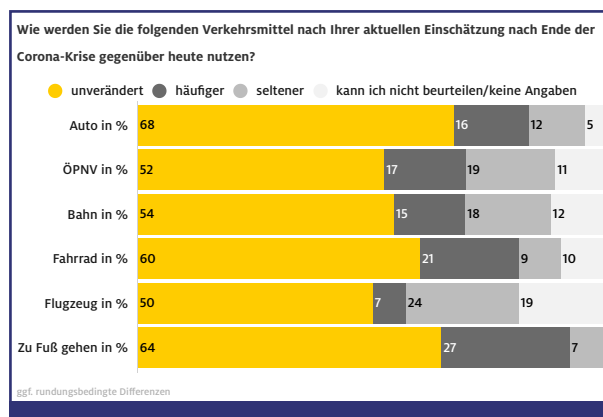
alle Teilnehmenden der Umfrage – unter ihnen waren auch Personen, die schon vorher nicht oder nur selten Bus oder U-Bahn nutzten.

Die ganze Dramatik der Entwicklung zeigt sich beim Blick auf die Personen, die bisher schon mit Bus, Bahn und Zug unterwegs waren: Bei dieser Gruppe betrug der Rückgang sogar 43 Prozent. Außerdem wurde etwas mehr zu Fuß gegangen und weniger Fahrrad gefahren. Vor allem Ältere nutzten das Auto weniger.

### Mobilität nach Corona

Die Mehrheit der Befragten wird die einzelnen Verkehrsmittel in Zukunft mehr oder weniger unverändert nutzen. Ein Verlierer könnte aber das Flugzeug sein: Fast ein Viertel der Befragten wird sich wahrscheinlich seltener in die Luft begeben. Gewinnen wird möglicherweise das Auto, das nach der Krise ein Teil der Befragten häufiger nutzen will. Rund 25 Prozent rechnen damit, künftig häufiger zu Fuß zu gehen, etwa 20 Prozent, öfter Rad zu fahren.

Die Umfrage zur individuellen Mobilität in der Corona-Krise fand Ende März 2020 statt. 2.145 Personen ab 18 Jahren wurden befragt.



Grafik: ADAC e.V.

# Wiederbelebung der Innenstädte

## ADFC fordert neue Verkehrskonzepte

Die von der Corona-Pandemie besonders hart getroffene Stadt Mailand hat ein ehrgeiziges Verkehrskonzept zur Wiederbelebung der Wirtschaft nach dem Lockdown beschlossen. Ziel ist, das Umfeld der Geschäfte deutlich attraktiver zu machen und Platz zum Flanieren und Radfahren zu schaffen. Die Handelsmetropole in der Lombardei plant die Einrichtung von 35 Kilometern temporärer Radsuren („Pop-up-Bike-Lanes“) auf ehemaligen Autospuren, neue und verbreiterte Fußwege, Tempo 30 auf Innenstadtstraßen sowie Vorrangstraßen für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger.

Der Fahrradclub ADFC fordert deutsche Städte auf, sich schon jetzt auf die Zeit nach den Kontaktbeschränkungen vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die wirtschaftliche Erholung nicht vom überbordenden Autoverkehr abgewürgt wird.

### Attraktive Verkehrskonzepte schaffen

„Mailand handelt sehr vorausschauend, wenn es die Wiederbelebung der Wirtschaft mit einem neuen Verkehrskonzept einleitet. Denn es ist bekannt, dass Restaurants, Bars und Geschäfte des Einzelhandels durch höhere Umsätze davon profitieren, wenn ihr Umfeld attraktiv für Menschen zu Fuß oder auf dem Rad ist. Nicht umsonst hat New York angekündigt, sich von Mailand beraten zu lassen. Deutsche Städte tun gut daran, sich jetzt auch auf die Zeit vorzubereiten, wenn die Menschen wieder in die Geschäfte, Büros und Schulen strömen“, sagt ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.



Mailand hat ein ehrgeiziges Verkehrskonzept zur Wiederbelebung der Wirtschaft beschlossen.  
Foto: Pixabay

Der ADFC befürchtet, dass der Autoverkehr in deutschen Städten nach dem Lockdown sogar über das Ausgangsniveau vor der Corona-Pandemie anschwellen könnte, wenn die Homeoffice-Phase endet und der ÖPNV wegen fortgeführter Distanzregeln noch lange nicht mit voller Auslastung fahren könne.

### Rad- und Fußverkehr stärken

Städte mit viel und zu schnellem Autoverkehr seien unattraktiv – für Konsumenten und für den Radverkehr. Der ADFC fordert deshalb für mindestens zwölf Monate Pop-up-Bike-Lanes nach Berliner Vorbild an Hauptachsen und

die Einrichtung von Fahrradstraßen im Nebennetz.

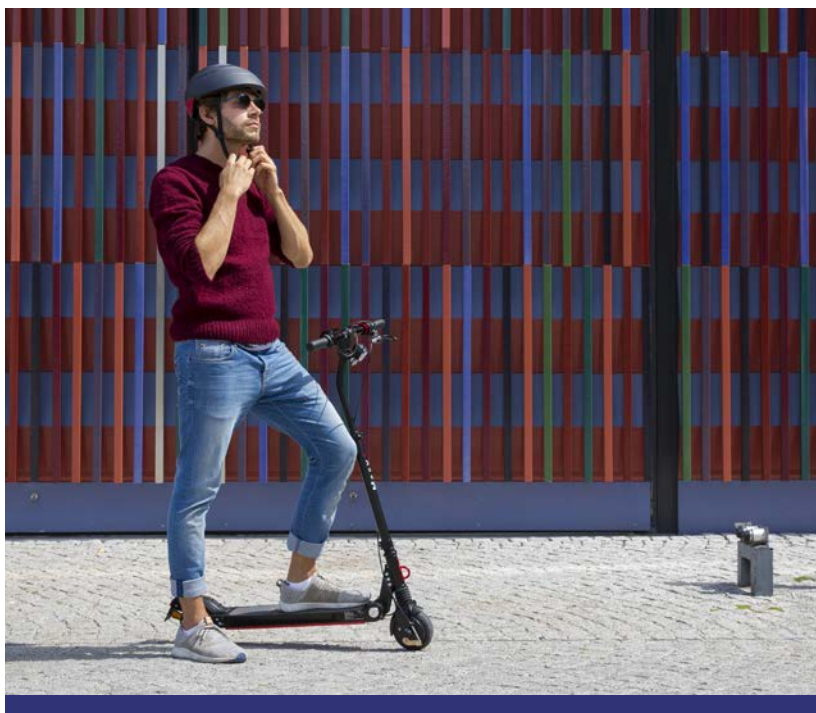
### Aufenthaltsqualität verbessern

„Der Handelsverband Deutschland fordert, dass das Umfeld der Geschäfte attraktiv sein und zum Aufenthalt einladen muss. Es gibt jetzt die Chance, Menschen nachhaltig dafür zu begeistern, das Auto stehen zu lassen und häufiger das Rad oder die eigenen Füße zu nutzen. Wenn das gelingt, kann man die Ausprobier-Infrastruktur dauerhaft machen – eine Riesenchance für lebenswerte und prosperierende Städte“, sagt Stork.



# Mit dem E-Scooter unterwegs

Vorschläge von DVR und DEKRA zur Erhöhung der Verkehrssicherheit



Der DVR empfiehlt, beim Fahren eines E-Scooters einen Helm zu tragen. Foto: Pixabay

Seit knapp über einem Jahr sind E-Scooter (Elektro-Tretroller) auf unseren Straßen zugelassen. Über das neue Verkehrsmittel wurde in dieser Zeit vielfach kontrovers diskutiert.

Der DVR und DEKRA haben gemeinsam elf Vorschläge entwickelt, wie das Fahren mit E-Scootern sicherer werden kann. Allein in Berlin ereigneten sich seit der Zulassung der Kraftfahrzeuge am 15. Juni 2019 bis zum 31. März 2020 über 350 Unfälle. Dabei kam ein Mensch ums Leben, 38 wurden schwer verletzt.

Die Empfehlungen der beiden Organisationen richten sich an die Politik, die Verwaltung und die Sharing-Anbieter.

## 1. Verpflichtende Ausstattung mit Fahrtrichtungsanzeigern

Wer einen E-Scooter nutzt, der nicht mit einem Blinker ausgestattet ist, muss genauso wie Radfahrende das Abbiegen mit Handzeichen ankündigen. Dies kann angesichts der Fahrphysik von E-Scootern mit Gefahren verbunden sein. Der DVR und DEKRA fordern deshalb, dass E-Scooter künftig standardmäßig mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgestattet werden. Im Referentenentwurf der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) vom Herbst 2018 war die Ausrüstung einspuriger Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern vorgeschrieben. Laut der jetzt gültigen eKFV ist die Ausstattung mit Blinkern zwar zulässig, aber nicht verpflichtend.

## 2. Erhöhte Sichtbarkeit durch retroreflektierende Folien

E-Scooter haben eine schmale Silhouette und können dadurch von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht übersehen werden. Häufig wird zudem unterschätzt, wie schnell sich E-Scooter nähern. Der DVR und DEKRA empfehlen eine verpflichtende Ausstattung der Lenkstangen von E-Scootern mit retroreflektierenden Elementen oder zusätzlichen Lichtanlagen.

## 3. Radverkehr und E-Scooter A) Wegennutzung an den Radverkehr angleichen

Seit der Zulassung der E-Scooter im Juni 2019 stellt die Polizei immer wieder fest, dass E-Scooter regelwidrig genutzt werden. Ein Grund dafür ist auch die Widersprüchlichkeit der geltenden Vorschriften<sup>1</sup>.

Die Regelungen erscheinen nach Ansicht von DVR und DEKRA noch unklarer in Anbetracht der Tatsache, dass Pedelecs mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h dieselben Wege nutzen dürfen wie Fahrräder ohne Antriebshilfe. Die verschiedenen Differenzgeschwindigkeiten von E-Scootern und Fahrrädern würden als Begründung für die unterschiedlichen Regelungen zur Wegennutzung an dieser Stelle nicht greifen.

<sup>1</sup> Beispielsweise sollen E-Scooter-Fahrende sogar dann Radverkehrsflächen nutzen müssen, wenn sie für Radfahrende nicht benutzungspflichtig sind. Müssen E-Scooter-Nutzende auf inzwischen unebenen Radwegen oder solchen, die von Fußgängerinnen und Fußgängern mangels geringer Nutzung durch Fahrradfahrende kaum noch als solche akzeptiert werden, fahren, erhöht das die Gefahr von (Allein-) Unfällen.

Daher fordern beide Organisationen, verständliche und nachvollziehbare Regelungen zu schaffen.

## **B) Schaffung einer sicheren Radinfrastruktur**

Wo die Gesamtbreite für eine separate Führung auf Radwegen, Radfahr- oder Schutzstreifen nicht ausreicht, müssen E-Scooter-Nutzende und Radfahrende aktuell die Teile der Fahrbahn, die auch von Pkw und Lkw Verkehr genutzt werden, befahren. Dies kann gefährlich sein. Aus diesem Grund empfehlen der DVR und DEKRA den Kommunen, die Anzahl der vorhandenen Radverkehrsanlagen zu prüfen und deren Qualität zu verbessern.

## **4. Schaffung ausgewiesener Parkzonen für das Entleihen und Abstellen**

E-Leihroller werden derzeit häufig ungeordnet und teilweise verbotswidrig im öffentlichen Raum abgestellt. Diese Problematik könnte durch die Ausweisung markierter Parkzonen und „Geofencing“, analog zu markierten Stellflächen von E-Leihrädern oder auch Fahrradbügeln, angegangen werden. DVR und DEKRA fordern deshalb von den Kommunen, gemeinsam mit den Sharing-Anbietern solche Flächen, insbesondere vor Knotenpunkten, zu identifizieren und einzurichten.

Weiterhin sei zwingend darauf zu achten, dass Stolperfallen, wie zum Beispiel das Abstellen der Fahrzeuge auf taktile Bodenleitsystemen für sehbehinderte Menschen, vermieden werden.

## **5. Anpassung des Mindestalters zur Nutzung von E-Scootern auf 15 Jahre und Einführung einer Prüfbescheinigung**

Junge Menschen zwischen 14 und 15 Jahren sind einem besonders hohen Jugendlichkeitsrisiko im Straßenverkehr ausgesetzt: Sie möchten Grenzen testen, können gleichzeitig aber selten die Komplexität des Straßenverkehrs



Die spezifischen Unfallrisiken von E-Scooter-Fahrenden sollten stärker in der Fahrausbildung verankert werden. Foto: DVR

richtig einschätzen. Aus diesem Grund fordern DVR und DEKRA, das Mindestalter für das Fahren mit E-Scootern von 14 auf 15 Jahre zu erhöhen. Gleichzeitig wird eine Prüfbescheinigung für das Fahren mit E-Scootern vorgeschlagen, und zwar für alle, die nicht mindestens im Besitz der Mofaprüfbescheinigung sind. Die Inhalte der Ausbildung sollten an den neuen Einsatzbereich angepasst werden.

## **6. Perspektivwechsel stärker in Fahrausbildung verankern**

Um spezifische Unfallrisiken von Rad- und E-Scooter-Fahrenden besser einschätzen zu können, sollte in der Fahrschulausbildung ein Perspektivwechsel vom jeweiligen Kraftfahrzeug zum Fahrrad und E-Scooter stattfinden. Dieser sollte die Verkehrsteilnahme mit diesen Fahrzeugen und die anschließende Besprechung von kritischen Situationen umfassen. In die theoretische Fahrerlaubnisprüfung sollten zudem vermehrt Fragen zur Verkehrsteilnahme mit E-Scootern und

zur Vermeidung von Dooring-Unfällen<sup>2</sup> aufgenommen werden. Diese Themen müssten auch Teil der Fahrlehrerausbildung, der Ausbildungsmaterialien der Fachverlage sowie des theoretischen Fahrschulunterrichts werden.

## **7. Anpassung der Bußgelder beim Befahren von Fußwegen**

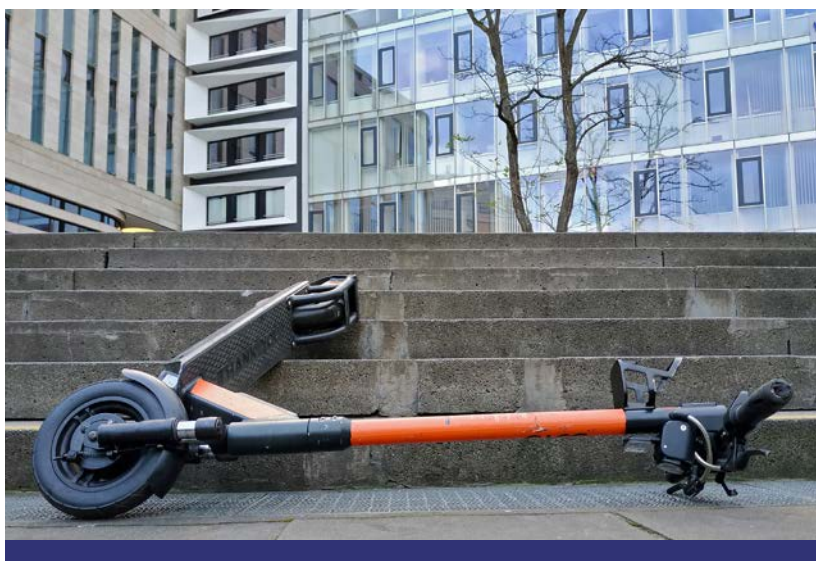
Der Bundesrat hatte im Zuge der StVO-Novelle in diesem Jahr eine Erhöhung der Bußgelder für das regelwidrige Befahren von Gehwegen eingebracht (Regelsätze 55 bis 100 Euro). Damit sollten Fußgängerinnen und Fußgänger besser vor den Gefahren durch Fahrradfahrende und E-Scooter-Nutzende geschützt werden. Dabei wurde der bisherige spezielle Verwarnungsgeldtatbestand (20 bis 30 Euro) für Nutzerinnen und Nutzer von Elektrokraftfahrzeugen bei der Novellierung augenscheinlich übersehen. Bundesverkehrsministerium und Bundesrat seien nun aufgerufen, im

<sup>2</sup> Unfälle im Zusammenhang mit dem Öffnen von Fahrzeugtüren

Rahmen einer weiteren Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) die Höhe der Sanktionen für E-Scooter-Nutzende anzugleichen.

## 8. Regelmäßiges und geordnetes Aufstellen und Einsammeln von E-Scootern

Sharing-Anbieter müssten dafür sorgen, dass falsch abgestellte oder umgefallene E-Scooter innerhalb von maximal fünf Stunden während der Betriebszeiten eingesammelt oder ordnungsgemäß abgestellt werden. Um das gewährleisten zu können, müssten alle Sharing-Anbieter eine Hotline einrichten, um über umgefallene oder nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge informiert werden zu können.



Falsch abgestellte E-Scooter können zur Gefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger werden.  
Foto: Pixabay

## 9. Automatisierte Geschwindigkeitsbegrenzungen A) Für Einsteigerinnen und Einsteiger

Die erste Fahrt mit dem E-Scooter birgt für viele Menschen einige Überraschungen: Die Beschleunigung und die Geschwindigkeit sind relativ hoch, der geringe Reifendurchmesser erschwert sicheres Kurvenfahren. Anfahren und Bremsen geschehen häufig abrupt. Um die dadurch entstehende Gefahr von

Stürzen zu minimieren, empfehlen DVR und DEKRA den Sharing-Anbietern, die Geschwindigkeit von E-Scootern bis zur dritten Fahrt auf zehn bis 15 km/h zu drosseln.

## B) Bei bestimmten Wetterlagen

Eine automatisierte Drosselung auf zehn bis 15 km/h sollte je nach Wetterlage durchgeführt werden. Auch dadurch könnte das Risiko zu stürzen, zum Beispiel aufgrund einer nassen oder glatten Fahrbahn (Herbst/Winter, Starkregen im Sommer), gesenkt werden. Ergänzend sollte in den Apps vor Beginn der Fahrt auf die Sicherheitsrisiken beim Fahren unter bestimmten Wetterbedingungen hingewiesen werden.

## C) In den späten Abendstunden, an Wochenenden sowie anlässlich größerer Events

Darüber hinaus wird den Sharing-Anbietern empfohlen, eine automatisierte Drosselung der Geschwindigkeit in den Abendstunden, am Wochenende oder auch anlässlich größerer Veranstaltungen vorzusehen. Ergänzend sollten Apps die Möglichkeit einer Sperrfunktion einbauen, beispielsweise mittels einer Frage oder einer Aufgabe.

Können diese nicht korrekt beantwortet werden, sollte kein E-Scooter gemietet werden können.

Wochenenden werden gern für Club-, Bar-, Restaurantbesuche oder Partys genutzt. Dabei werden leider immer noch zu häufig erhebliche Mengen Alkohol konsumiert. Zwar gelten für die Nutzung von E-Scootern dieselben Alkoholgrenzwerte wie beim Autofahren. Im vergangenen Jahr wurden jedoch von der Polizei auffällig viele Alkoholdelikte bei der Nutzung von E-Scootern festgestellt. Das Risiko, mit einem E-Scooter unter dem Einfluss von Alkohol zu verunfallen und auch andere Menschen zu gefährden, sei erhöht.

## 10. Miettarife nach Entfernung statt nach Zeit berechnen

Viele der derzeitigen Tarife für die Nutzung von E-Scootern „belohnen“ schnelles und verkehrswidriges<sup>3</sup> Fahren, weil sie nach „verbrauchten“ Minuten abrechnen. Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre es laut DVR und DEKRA besser, wenn die zurückgelegte Entfernung maßgeblich den Preis bestimmen und der Zeitfaktor eine eher untergeordnete Rolle spielen würde – ähnlich dem Tarifsystem bei Taxi-Fahrten.

## 11. Eindeutige Ansprechperson für Behörden und die Polizei

Zudem schlagen DVR und DEKRA den Sharing-Anbietern vor, der Polizei und den zuständigen Behörden in jeder Stadt und in jedem Land, in dem sie ihre Dienste anbieten, mindestens eine Ansprechperson anzugeben. Anfragen seitens der Behörden und der Polizei sollten dann innerhalb von maximal 24 Stunden beantwortet werden. Notwendig könnten Anfragen zum Beispiel bei Verkehrsunfällen werden, in deren Folge beschädigte E-Scooter aus dem Verkehr gezogen werden müssen.

<sup>3</sup> Fahren über den Gehweg oder die rote Ampel werden in diesem Zusammenhang genutzt, um Strecken abzukürzen.



# DVR fordert generelle Tempolimits auf Bundesautobahnen

Geschwindigkeit ist entscheidender Faktor für Unfallschwere



Der Wert von 130 km/h sei laut DVR in der Bevölkerung bereits als Autobahn-Richtgeschwindigkeit bekannt und lasse eine höhere Akzeptanz erwarten. *Foto: Pixabay / Montage: VKM*

Der DVR-Vorstand fordert nach intensiven und zum Teil auch kontroversen Diskussionen generelle Tempolimits für alle Kraftfahrzeuge auf Bundesautobahnen (BAB) und geht davon aus, mit dieser Maßnahme die Zahl der Verkehrsoffer reduzieren zu können.

„Die Strategie des DVR ist die Vision Zero. Demnach ist es unsere Aufgabe, uns für all die Maßnahmen einzusetzen, die Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzten verhindern. Dazu zählt auch das generelle Tempolimit auf Bundesautobahnen“, erläutert DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf den mehrheitlich gefassten Beschluss. Die Forderung ist Bestandteil eines umfassenden Gesamtpapiers für mehr Sicherheit auf Bundesautobahnen.

## Tempolimit von 130 km/h

Geschwindigkeit spielt bei Unfällen eine besondere Rolle. Sie wirkt sich entscheidend auf die Strecke aus, die ein Fahrzeug in der Reaktionszeit mit Blick auf ein kritisches Ereignis, beispielsweise eine Kollision, zurücklegt. Zudem führt eine geringere Geschwindigkeit bei gleicher Reaktionszeit zu einem kürzeren Anhalteweg und zu Unfällen mit weniger dramatischen Folgen.

Für Pkw ohne Anhänger, Motorräder, Trikes und Quads sowie andere Fahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bietet sich laut DVR ein Tempolimit von 130 km/h an. Dieser Wert sei in der Bevölkerung bereits als Autobahn-Richtgeschwindigkeit bekannt und lasse eine höhere Akzeptanz erwarten. Er sei auch



das europaweit am weitesten verbreitete Tempolimit. Auf geeigneten Streckenabschnitten könne die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit besonderer Begründung angehoben werden. Eine solche Anordnung müsse allerdings nachvollziehbar begründet werden.

### **Intelligente Verkehrsbeeinflussung**

Der DVR fordert zudem, intelligente Verkehrsbeeinflussung deutlich stärker auf BAB einzusetzen, um situative Gegebenheiten wie Witterung, Baustellen, Unfälle, Staugefahr und sonstige Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch eine angepasste Geschwindigkeitsvorgabe entschärfen zu können. Derzeit seien elf Prozent der Richtungsfahrbahnen im gesamten BAB-Streckennetz mit solchen Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet.

### **Zahl der Verkehrstoten senken**

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm aus

dem Jahr 2011 das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu senken. Hiervon ist Deutschland weit entfernt. Die Europäische Kommission will die Anzahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr in der EU ausgehend vom Jahr 2020 bis 2030 halbieren. Ein Tempolimit auf BAB stelle laut DVR einen kostengünstigen und schnell zu realisierenden Beitrag dar, dieses Ziel zu erreichen.

Im Vordergrund stehe die Sorge um die Verkehrsteilnehmenden, die in der Zukunft ums Leben kommen oder schwer verletzt werden. Ferner sei man davon überzeugt, dass sich das Handeln einer Verkehrssicherheitsorganisation einzig und allein am Schutz der Verkehrsteilnehmenden vor den Gefahren des Straßenverkehrs auszurichten habe. Daher habe man sich nach eingehender Sichtung zahlreicher Statistiken und Studien, ausführlicher Prüfung des Willkürverbotes und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und damit einhergehender intensiver Abwägung der

Interessen des Einzelnen an möglichst ungehinderter Ausübung seiner allgemeinen Handlungsfreiheit mit dem Schutz der Allgemeinheit und des Einzelnen vor vermeidbaren Gefahren des Straßenverkehrs, zu diesem Beschluss entschieden. Diese Entscheidung sei in den Gremien des DVR von den Fachleuten intensiv diskutiert worden.

### **Deutschland nur im Mittelfeld**

Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht existiert. In allen übrigen Ländern gibt es seit vielen Jahren generelle Tempolimits auf Autobahnen in unterschiedlicher Höhe, zumeist zwischen 110 km/h und 130 km/h.

Im Vergleich aller EU-Staaten auf Basis der OECD-Daten liegt Deutschland in der Verkehrssicherheit auf Autobahnen nur im Mittelfeld. Auf rund 23 Prozent der BAB gilt ein streckenbezogenes,



Durch ein Tempolimit auf 130 km/h können Unfälle aufgrund hoher Differenzgeschwindigkeiten vermieden werden. Foto: Pixabay

dauerhaftes und auf rund sechs Prozent ein streckenbezogenes, situationsabhängiges Tempolimit. Auf rund 70 Prozent der BAB gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

### **Sicherheit auf BAB erhöhen**

Die Ursachen für Unfälle auf BAB sind stets multifaktoriell. Dabei spielt

insbesondere die Geschwindigkeit eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die während der Reaktionszeit gefahrenen Strecke und die auf den Fahrzeuginsassen einwirkende kinetische Energie. Darüber hinaus hat sie einen positiven Einfluss auf die Harmonisierung des Verkehrsflusses. Dadurch können Unfälle aufgrund hoher

Differenzgeschwindigkeiten vermieden und schwere Konflikte und potenzielle Unfälle leichter kompensiert werden.

„Die Sicherheit auf Bundesautobahnen muss erhöht werden, jedes Leben zählt“, sagt der DVR-Präsident.

## **DVR-Beschlüsse zur Erhöhung der Sicherheit auf Bundesautobahnen**

Der DVR hat bereits seit 2008 einige Beschlüsse für mehr Sicherheit auf Bundesautobahnen (BAB) gefasst.

### **Unfallkommissionen**

Der Vorstandsbeschluss „Stellenwert der Unfallkommissionen als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit“ (2008) empfiehlt die Beschreibung der Aufgaben der Institution „Unfallkommission“, die kontinuierliche Aus- und Fortbildung der Unfallkommissionsmitglieder, die Schaffung von zentralen Controlling-Instrumenten in den Ländern zur Koordination der Unfallkommissionen und die Bereitstellung zusätzlicher eigener Haushaltsmittel zur zweckgebundenen Beseitigung von Unfallhäufungen in Bund, Ländern und Kommunen.

### **Baustellen auf BAB**

Der Vorstandsbeschluss „Mehr Sicherheit in Baustellen auf Bundesautobahnen“ (2012) listet eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen auf. So seien zum Beispiel Baustellen nach den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA)“ so einzurichten, dass sie mit einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können. Neue Pkw sind inklusive Außenspiegeln inzwischen überwiegend breiter als zwei Meter. Um einen sicheren Betrieb einer Baustelle bei 80 km/h zu gewährleisten, sollte die Mindestbreite linker Fahrstreifen daher 2,70 Meter, in Ausnahmen 2,60 Meter betragen. Rechte Fahrstreifen sollten mindestens 3,25 Meter breit sein. Wenn diese Mindestbreiten nicht einzuhalten seien, sei eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h anzuordnen.

### **Verkehrsbeeinflussungsanlagen**

Der Vorstandsbeschluss „Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) verbessern Sicherheit und Qualität des Verkehrs auf Autobahnen“ (2013) empfiehlt den Ausbau von VBA, deren Qualitätssicherung, die Qualifikation des Personals in den Verkehrsrechnerzentralen und die Verbesserung der Nutzerakzeptanz.

### **Arbeitsstellen kürzerer Dauer**

Der Vorstandsbeschluss „Mehr Sicherheit an Arbeitsstellen kürzerer Dauer (AkD) auf Autobahnen“ (2016) empfiehlt die allgemeine Verbesserung der Randbedingungen für AkD, zum Beispiel durch eine verbesserte Erkennbarkeit, die Verbesserung der passiven Sicherheit der Absperrfahrzeuge sowie die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich, zum Beispiel durch Geschwindigkeitsüberwachung.



Mehr Sicherheit an Arbeitsstellen kürzerer Dauer Foto: Pixabay

### **Vision Zero**

Die DVR-Publikation „Vision Zero – Grundlagen & Strategien“ benennt zur Verbesserung von BAB zusätzlich zu den vier beschriebenen Vorstandsbeschlüssen weitere Maßnahmen.

Die komplette Übersicht über die Beschlüsse des DVR zur Erhöhung der Sicherheit auf BAB gibt es unter:

[https://www.dvr.de/download/beschluesse/sicherheit-auf-bundesautobahnen-erhoehen\\_ergaenzendes-papier.pdf](https://www.dvr.de/download/beschluesse/sicherheit-auf-bundesautobahnen-erhoehen_ergaenzendes-papier.pdf)

# „Wie kommst du an?“

DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion 2020 widmet sich den täglichen Arbeitswegen



Wie kann es gelingen, neue Mobilitätsangebote zu nutzen, um möglichst sicher und ohne unnötige Belastungen die täglichen Arbeitswege zu bewältigen? Foto: sw-media

Für Millionen von Beschäftigten gehört die tägliche Fahrt zur Arbeit zum Alltag. Hinzu kommen Dienstfahrten, die während der Arbeitszeit erledigt werden müssen. Sei es im Auto, auf dem Motorrad oder Motorroller, Fahrrad oder in Bus und Bahn – stets sucht man dabei für sich und die jeweilige Situation das ideale Verkehrsmittel.

Und diese Auswahl wird in Zeiten zunehmender Verkehrsdichte mit immer häufigeren und längeren Staus zu einer Herausforderung und nicht leichter. Besonders in Ballungsgebieten wird der motorisierte Individualverkehr immer unattraktiver. Für immer mehr Menschen sind Hektik und Stress auf dem Arbeitsweg belastend. Aber auch der bewusster werdende Klimawandel läutet bei vielen ein Umdenken ein, das sich auch mit der eigenen täglichen Mobilität beschäftigt.

## Neue Formen der Mobilität

In dieser Situation können neue Formen der Mobilität für Beschäftigte interessant werden: Elektrofahrzeuge rücken in den Fokus, neue Verkehrsmittel wie E-Scooter (Elektro-Tretroller) für die letzte Meile treten auf den Plan. Es werden neue Möglichkeiten eines Mobilitäts-Mix ausprobiert. Die Verbindung von öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln über Park-and-Ride-Angebote oder Carsharing-Modelle bieten neue Chancen. Aber auch die altbekannte Fahrgemeinschaft besitzt nach wie vor ihre Berechtigung.

„Wie kommst du an?“ So lautet daher der Titel der diesjährigen gemeinsamen Schwerpunktaktion des DVR, der Unfallkassen und gewerblichen Berufsgenossenschaften (UK|BG). Wie kann es gelingen, die neuen Möglichkeiten zu nutzen, um möglichst sicher und ohne unnötige Belastungen die täglichen Arbeitswege zu bewältigen? Welche Chancen bieten sich und worauf muss man achten, damit Unfallgefahren bei der neuen Mobilität vermieden werden? Antworten auf diese Fragen und noch viel mehr liefert die aktuelle Schwerpunktaktion, damit alle gut und sicher ankommen; möglichst ohne Stress, und vor allem unfallfrei.

Alle Informationen hierzu gibt es unter:

[www.wie-kommst-du-an.de](http://www.wie-kommst-du-an.de)

## Medien und Materialien

Um Beschäftigte für das Thema Arbeitswege zu sensibilisieren, haben der DVR, die Unfallkassen und Berufsgenossenschaften Medien und Materialien erstellt, die innerbetrieblich genutzt werden können. Dazu gehören Filme, umfassende Seminarunterlagen und Präsentationen. Mit den Materialien ist es möglich, Kurzvorträge mit einer Dauer von 15 Minuten zu halten oder Seminare mit einer Dauer von 45 Minuten durchzuführen.

Neben den Seminarunterlagen können eine Aktionsbroschüre, Poster, Faltblätter sowie ein Aufsteller bestellt werden. Die Aktionsbroschüre eignet sich besonders gut als Handout in den Seminaren.

Alle Medien und Materialien können direkt hier bestellt werden ([www.wie-kommst-du-an.de](http://www.wie-kommst-du-an.de)).

## Mitmachen und gewinnen

Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können über die Webseite [www.wie-kommst-du-an.de](http://www.wie-kommst-du-an.de) innerhalb des Aktionszeitraums (20. Juni 2020 bis 28. Februar 2021) an einem Gewinnspiel teilnehmen. Es warten 100 Sach- und Erlebnispreise.

# „Runter vom Gas“: Neues Präventionsmaterial für die Bundesländer-Kooperationen

Von Carla Bormann

Aufgrund der Corona-Pandemie konnten im ersten Halbjahr 2020 keine großen Präventionsveranstaltungen stattfinden. Doch die wichtige Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei wird auch in diesem Jahr mit zahlreichen neuen Aktionsmaterialien, Filmen und Broschüren unterstützt, die die Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR den Bundesländern jetzt zur Verfügung gestellt hat.

Die bewährten Kooperationen bei Veranstaltungen mit Infoständen und dem Einsatz von dialogorientierten Aufklärungsaktionen und Quizen, zum Beispiel zu den Themen „Innerortsrisiken“ oder „Ablenkung im Straßenverkehr“, können hoffentlich im zweiten Halbjahr noch anlaufen.

Momentan wird das neue Aktionsmaterial hauptsächlich bei Polizeikontrollen

eingesetzt. Es gibt zum Beispiel eine Broschüre mit Regeln und Tipps zur korrekten Nutzung der Autobahn, eine neue Broschüre zur Ablenkung „Smart: Fahren ohne Phone“, eine Broschüre „Tacho“ zum Thema angepasste Geschwindigkeit sowie zahlreiche Poster, Infokarten zur Rettungsgasse und Motorradsicherheit, Aufkleber, einen Animationsfilm E-Scooter, Video-Clips, GIFs usw. Auch eine Broschüre zur aktuellen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist verfügbar.

Interessierte Verkehrsteilnehmende finden das Material unter:  
<https://www.runtervomgas.de/aktionsmaterial/alles.html>

Größere Stückzahlen können über das Kampagnenbüro angefordert werden:  
[kontakt@runtervomgas.de](mailto:kontakt@runtervomgas.de)

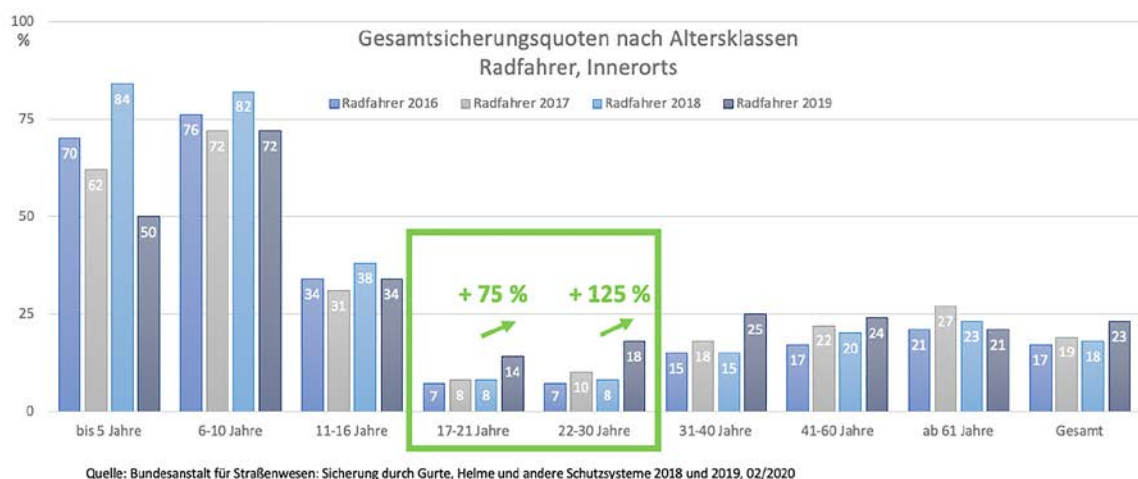
Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen/Medienarbeit  
[cbormann@dvr.de](mailto:cbormann@dvr.de)

## Helmtragequote steigt in der Zielgruppe

Jetzt belegen aktuelle Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den Erfolg der Fahrradhelm-Aktion „Looks like shit. But saves my life.“ im Rahmen der „Runter vom Gas“-Kampagne aus dem Jahr 2019 (siehe DVR-report 4/2019).

Während 2018 lediglich acht Prozent der Radfahrenden im Alter zwischen 17 und 30 Jahren einen Helm trugen, sind es nach den neuesten Untersuchungen nun 14 Prozent bei den 17- bis 21-Jährigen, 18 Prozent bei den 22- bis 30-Jährigen (eine Steigerung von 125 Prozent) und 25 Prozent bei den 31- bis 40-Jährigen.

Eine Auswertung von Google Shopping zeigte zudem, dass das Kaufinteresse für Fahrradhelme im Aktionszeitraum März/April 2019 auf rund das Dreifache anstieg.





# Sicherer Güterverkehr in der EU

## ETSC präsentiert aktuellen PIN-Bericht

Von Jacqueline Lacroix

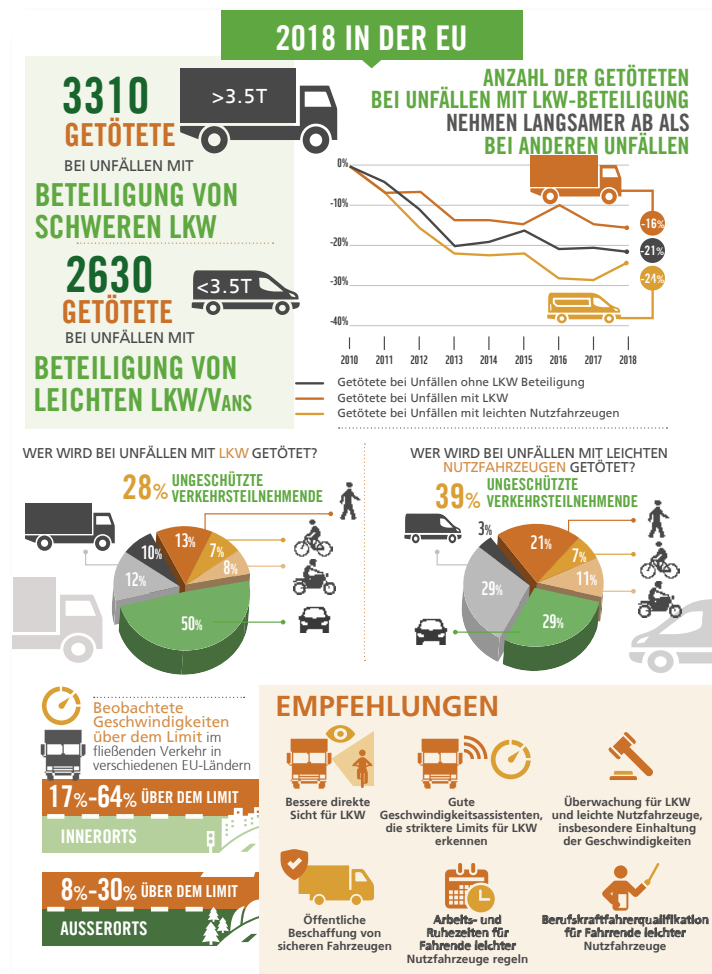
Seit der Veröffentlichung des PIN-Berichts des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC zur Sicherheit des Güterverkehrs im Jahr 2013 hat sich der Verkehrssektor weiterentwickelt. Just-in-Time-Lieferungen in vielen Branchen, Lieferungen einzelner Artikel aus Online-Shops, Rücksendungen, Lieferungen von Supermärkten nach Hause – hinter all diesen Dienstleistungen steht ein internationales Verkehrsnetz, das sich durch Länder, Städte und Gemeinden zieht. Diese Entwicklungen veranlassten den ETSC, erneut die Sicherheit von Lkw und leichten Nutzfahrzeugen europaweit zu analysieren und Empfehlungen zur Verbesserung zu formulieren.

### Unfallgeschehen im Güterverkehr

Rund 25 Prozent aller Verkehrstoten in der EU gingen 2018 zu Lasten von Unfällen, an denen Lkw über 3,5 Tonnen und leichte Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen beteiligt waren. In den EU-Staaten, in denen die Unfallraten nach Fahrleistungen unterschiedlicher Fahrzeugarten erhoben werden, zeigt sich, dass die Unfallraten bei Unfällen mit Beteiligung von Lkw bis zu dreimal höher sind als mit Beteiligung von Fahrzeugen, die keine Güter transportieren. In der Schweiz ist die Unfallrate sogar viermal höher.

Die Hälfte aller Getöteten bei Unfällen mit Lkw waren Pkw-Insassen, 28 Prozent ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Fahrradfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie motorisierte Zweiradfahrende. Von den zwölf Prozent Lkw-Insassen, die ums Leben gekommen sind, waren elf Prozent die Fahrenden. Diese Anteile variieren jedoch: Während in Großbritannien 25 Prozent aller Getöteten bei Lkw-Unfällen Fußgängerinnen und Fußgänger waren, waren es in Deutschland zwölf und in Italien acht Prozent. Radfahrende stellten in Großbritannien und Italien jeweils sechs Prozent der Getöteten, in Deutschland waren es hingegen zehn Prozent.

Zwischen 2010 und 2018 nahm die Anzahl der Getöteten bei Lkw-Kollisionen europaweit um 16 Prozent ab. In Deutschland war der Rückgang allerdings nicht so ausgeprägt: Der jährliche durchschnittliche Rückgang lag bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung bei null Prozent, europaweit betrug er -1,8 Prozent. Bei Unfällen mit leichten Nutzfahrzeugen nahm die Anzahl der Getöteten in diesem Zeitraum um 24 Prozent ab. Der durchschnittliche prozentuale Rückgang bei Getöteten mit Beteiligung leichter Nutzfahrzeuge lag EU-weit bei -3,5 Prozent, in Deutschland dagegen bei überdurchschnittlichen -8,3 Prozent.



## Nicht angepasste Geschwindigkeit

Zur Erhöhung der Sicherheit von Nutzfahrzeugen empfiehlt der ETSC daher eine Kombination von allgemeinen sowie zielgerichteten Maßnahmen, die die Infrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsteilnehmenden betreffen und an die EU, an die Mitgliedstaaten und an die lokale Ebene gerichtet sind. Nicht angepasste und überhöhte Geschwindigkeit gehören zu den Hauptunfallursachen, daher empfiehlt der ETSC eine verstärkte automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung, die auch die niedrigeren vorgeschriebenen Tempolimits für Lkw berücksichtigen. Auf Landstraßen, auf denen die höchste Anzahl an Unfällen zu verzeichnen ist, sollte – so weit möglich – der entgegenkommende Verkehr durch Leitplanken getrennt und die Straßenseitenräume sicher gestaltet werden. Zum Schutz von Radfahrenden sollten separierte Radwege vorgesehen werden.

## General Safety Regulation

Im Zuge der Überarbeitung der Typengenehmigung von Fahrzeugen – der „General Safety Regulation“ – werden neue Fahrzeugmodelle einschließlich Lkw und Vans ab 2022 mit Sicherheitstechnologien ausgestattet, die eine Erhöhung der Sicherheit erwarten lassen. Dazu gehören „Intelligente Geschwindigkeitsassistenten“ (ISA) und Schnittstellen, die den Einbau von alkoholsensitiven Wegfahrsperrern ermöglichen. Pkw, aber auch leichte Nutzfahrzeuge wie Vans, sollen mit Notbremsassistenten versehen werden. Lkw-Kabinen sollen ab 2026 dergestalt gebaut werden, dass der „Tote Winkel“ so weit wie möglich reduziert und die direkte Sicht verbessert wird, um insbesondere Unfälle mit rechtsabiegenden Fahrzeugen zu vermeiden.

Mit dem Ziel, die Sicherheit von Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgängern zu erhöhen, hat die Stadt

London beispielsweise den „Direct Vision Standard“ entwickelt: Lkw werden dahingehend bewertet, wie gut die direkte Sicht vom Fahrersitz aus ist. Darüber hinaus sollen neue und ältere Lkw über zwölf Tonnen ab März 2021 die City of London nur dann befahren dürfen, wenn die Fahrzeugführenden über ein sogenanntes „Safety Permit“ verfügen, das bescheinigt, dass die Fahrzeuge mit entsprechenden zusätzlichen Kameras und Sensoren zur Erhöhung der Sichtbarkeit ausgestattet sind.

## Regelungen für leichte Nutzfahrzeuge

Fahrer und Fahrerinnen leichter Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen unterliegen derzeit nicht den Bestimmungen der Qualifikation von Berufskraftfahrern. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung dieser Fahrzeuge durch Paketdienste und den teilweise langen Arbeitszeiten der Fahrzeugführenden, empfiehlt der ETSC, die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten sowie der Qualifikation auf Fahrzeugführende des gewerblichen Transports unter 3,5 Tonnen auszuweiten. Lediglich international operierende Fahrzeugführende von zum Beispiel Vans unterliegen derzeit diesen

Bestimmungen. Der ETSC begrüßt die künftige Einführung von „smarten“ Tachografen in Lkw, die die Lenk- und Ruhezeiten mit einer größeren Detailtreue erfassen, sowie die Ausstattung derselben in Fahrzeugen ab 2,5 Tonnen, die grenzüberschreitend eingesetzt werden.

Eine besondere Rolle bei der Prävention von Unfällen im Straßengüterverkehr spielen die Unternehmer beziehungsweise Arbeitgeber. Diese sollten im Rahmen der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit proaktiv tätig sein und eine Sicherheitskultur fördern.

Den kompletten PIN-Report „How to improve the safety of goods vehicles in the EU?“, der weitere Analysen und Empfehlungen enthält, gibt es unter: <https://etsc.eu/how-to-improve-the-safety-of-goods-vehicles-in-the-eu-pin-flash-39/>

Der DVR unterstützt das PIN-Programm des ETSC und wirkt im Steuerungskomitee sowie im Expertenpanel mit.

*Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.*  
[jlacroix@dvr.de](mailto:jlacroix@dvr.de)

## PIN-Jahresbericht zur Entwicklung der Verkehrssicherheit in Europa

22.660 Menschen kamen 2019 auf den Straßen der EU ums Leben, dies entspricht einer Reduzierung von drei Prozent gegenüber 2018. Von den 32 Staaten, die im ETSC-Programm für den Verkehrssicherheitsindex (PIN) erfasst werden, reduzierten 16 Länder die Anzahl der Verkehrstoten. Die besten Ergebnisse erreichten Luxemburg mit einem Rückgang von 39 Prozent, Schweden mit 32 Prozent, Estland mit 22 Prozent und die Schweiz mit 20 Prozent.

In zwölf Ländern nahm die Zahl der Verkehrstoten zu, in vier Staaten stagnierten die Ergebnisse. Deutschland steht im EU-Vergleich hinsichtlich der Getötetenrate je eine Million Einwohner gemeinsam mit Spanien mit 37 an siebter Stelle. Estland wurde dieses Jahr mit dem PIN Award ausgezeichnet. Den Bericht gibt es unter:

<https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

## TU Berlin: Mehr Platz für Radwege und Bürgersteige

Das Gerangel auf städtischen Straßen nimmt in diesen Zeiten ungeahnte Formen an: Der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg forderte Gastronomen auf, „Platzbedarfe im ruhenden Parkraum oder auch auf der Fahrbahn“ anzumelden. Die Coronakrise und der Zwang, die Tische von Cafés und Restaurants weit auseinander und am besten draußen zu platzieren, stellt plötzlich die Verkehrsplanung vergangener Jahrzehnte in Frage. Wie wird die Straße allen Interessen gerecht? Eine neue Studie beleuchtet das sehr grundsätzlich. Sie wurde vom Berliner Klimaforschungsinstitut MCC (Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change) sowie der Technischen Universität Berlin erstellt.

„Das Besondere an dieser Studie ist, dass wir zunächst auf Basis fundierter ethischer Überlegungen die denkbaren Fairness-Prinzipien vorstellen“, erklärt Prof. Dr. Felix Creutzig, Leiter des Fachgebiets Sustainability Economics of Human Settlements an der TU Berlin sowie der MCC-Arbeitsgruppe Landnutzung, Infrastruktur und Transport. Das Forschungsteam entwickelte 14 unterschiedliche plausible Mechanismen für die Aufteilung der Straßen in Auto-Fahrs Spuren, Parkplätze, Bus- und Straßenbahntrassen, Radwege und Bürgersteige. Diese Konzepte wurden dann auf die reale Welt übertragen, und zwar am Beispiel von 18 Straßen innerhalb des S-Bahn-Rings von Berlin.

„Der Veränderungsbedarf ist in diesem Kernbereich der deutschen Hauptstadt offensichtlich“, so Felix Creutzig: „Nur jeder sechste Weg wird dort heute noch mit dem Auto zurückgelegt, mehr als jeder zweite Haushalt besitzt gar keins mehr, doch nach wie vor werden dafür 58 Prozent des öffentlichen Straßenraums reserviert.“

Impressum



DVR-report  
Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2020, 50. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. – DVR  
Auguststraße 29  
53229 Bonn  
T +49 (0)228 40001-0  
F +49 (0)228 40001-67  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Hauptgeschäftsführer:  
Christian Kellner

Chefredakteur:  
Sven Rademacher

Titelfoto:  
©Ralf - stock.adobe.com

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

Druck:  
Druckerei Flock  
50858 Köln  
ISSN: 0940-9025

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

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten. Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR-report“ wird kostenlos abgegeben.

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



**Weil der andere  
zu schnell war**