

# DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

1/2023

VISION  
ZERO

## Top-Thema

Vorrang für  
barrierefreie  
Mobilität

Jetzt den  
**DVR REPORT**  
digital  
abonnieren:

### AKTUELLES

DVR: Neuwahlen von  
Präsidium und Vorstand

### PANORAMA

Verkehrserziehung für  
ukrainische Kinder

### WISSEN

Barrierefreie Mobilität  
im Verkehrsrecht

## Liebe Leserin, lieber Leser,



Foto: Wolfgang Bellwinkel - DGUV

die stetige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist mir ein großes Anliegen – daher freue ich mich sehr, nun das Amt des Präsidenten des DVR bekleiden zu dürfen. Was mich auch schon in meinem bisherigen Engagement für den DVR geleitet hat und jetzt im Präsidentenamt leiten wird, ist die Vision Zero.

Bereits seit mehreren Jahrzehnten arbeiten die Unfallversicherungsträger und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)

im Bereich der Prävention von Verkehrsunfällen eng und vertrauensvoll mit dem DVR zusammen. Doch nicht nur die gesetzliche Unfallversicherung, sondern wir alle haben einen hohen Mehrwert von einer guten Zusammenarbeit. Dies spiegelt sich in den Zahlen der Verkehrsunfallopfer wider, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen sind. Der Blick auf die Zahlen aus rein menschlicher Perspektive spornt uns alle zum gemeinsamen Engagement für die Vision Zero und für die Verkehrssicherheit an.

Kompromissorientiert, aber auch zielstrebig und in guter Zusammenarbeit mit dem Vorstand möchte ich dazu beitragen, dass wir einer Welt ohne schwere und tödliche Unfälle im Straßenverkehr ein Stück weit näherkommen. Dabei müssen wir neue Entwicklungen, zum Beispiel die Fortschritte bei den Fahrassistenzsystemen, verstärkt in den Blick nehmen, bekannte Risiken wie Alkohol, Müdigkeit, Ablenkung etc. nicht aus dem Blick verlieren und Verkehrsteilnehmende jeden Alters weiter beharrlich auf diese hinweisen. Plakate für die Nutzung des Sicherheitsgurtes brauchen wir schon lange nicht mehr. Doch es werden neue Herausforderungen auf uns zukommen, auf die wir reagieren müssen und werden. Ich bin fest davon überzeugt, dass der DVR, mit seinen rund 200 Mitgliedern und Partnern, zeitgemäße Antworten darauf finden wird.

Ich wünsche Ihnen spannende Erkenntnisse und viel Freude bei der Lektüre dieser Ausgabe.

Ihr

Manfred Wirsch  
Präsident DVR

## Inhalt

EDITORIAL	2
<b>AKTUELLES</b>	
Neuer stellvertretender Geschäftsführer beim DVR	3
Juristische Fachkonferenz	3
„Sicher mobil im Alter“: Fahrkompetenzen bei einer Rückmeldefahrt testen lassen	3
Manfred Wirsch ist neuer DVR-Präsident	4
Interview mit Christiane Leonard-Tiemann, neugewähltes Mitglied im DVR-Präsidium	5
Sicherer Fußverkehr: So kann es gehen	6
<b>TOP-THEMA</b>	
Vorrang für barrierefreie Mobilität	8
Neue Barrieren auf Gehwegen	10
<b>MITGLIEDER</b>	
DEKRA: Fittes Lkw-Fahren ist das Ziel	12
ACE: Rastplatz-Check – Nur ausgeruhte Autofahrer sind sicher unterwegs	13
UDV: Unfälle zwischen Pkw- und Radfahrern an Grundstückszufahrten	14
TÜV-Report 2023: Jeder fünfte Pkw fällt durch	14
ADFC: Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten	15
DVR zu Besuch beim ADAC in Landsberg und Penzing	15
<b>PANORAMA</b>	
„Excellence in Road Safety Awards“: Auszeichnung für ein deutsches Projekt	16
EU Road Safety Results Conference	16
Digitalisierung der Straße – wie schaffen wir den sicheren ländlichen Verkehrsraum?	17
Wie können deutsche Verkehrsregeln am besten gelernt werden?	18
Interview mit Christoph Becker, Geschäftsführer der Verkehrswacht Münster	19
<b>WISSEN</b>	
Autonomes Fahren: Neue Mini-3D-Kamera überwacht den Innenraum	21
Mehr Sicherheit an Tagesbaustellen	21
Barrierefreie Mobilität im Verkehrsrecht	22
<b>IMPRESSUM</b>	23

## ■ Neuer stellvertretender Geschäftsführer beim DVR



Foto: Martin Lukas Kim - DVR

Gemäß § 14 der Satzung hat das Präsidium Torsten Buchmann zum 1. Dezember 2022 zum stellvertretenden Geschäftsführer des DVR berufen. Buchmann ist bereits seit 2017 für den DVR tätig. Zunächst leitete er das Referat „Ältere Verkehrsteilnehmer“, später kam das Thema „Kinder und Jugendliche“ hinzu. Als Leiter der Abteilung Presse und Kommunikation verantwortet er seit Juni 2022 die Öffentlichkeitsarbeit des DVR. Bei Abwesenheiten des Hauptgeschäftsführers vertritt Buchmann diesen nun als sein Stellvertreter: „Ich danke dem Präsidium und dem Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger für das mir entgegengebrachte Vertrauen. Ich freue mich, ein Teil des DVR zu sein, mehr Verantwortung übernehmen zu können und so einen Beitrag für die Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten.“

## ■ Juristische Fachkonferenz

Die Juristische Fachkonferenz 2022 des DVR hat wieder ein breites Spektrum verkehrsrechtlicher Fragestellungen geboten. Neben polizeilicher Überwachung von Rotlichtverstößen, dem Änderungsbedarf des Straßenverkehrsrechts aus Sicht des Fußverkehrs und Fahrten unter Cannabiseinfluss ging es auch um die Vision Zero im Bereich von Baustellen sowie die Anhängerhaftung mit europäischer Perspektive.

Sämtliche Vorträge können auf der Webseite des DVR heruntergeladen werden. Wer die Veranstaltung verpasst hat, kann sie sich nachträglich noch einmal im Stream auf dem YouTube-Kanal des DVR ansehen.

*Hier finden Sie die Präsentationen:*

*Hier geht es zur Aufzeichnung auf YouTube:*

## ■ „Sicher mobil im Alter“: Fahrkompetenzen bei einer Rückmeldefahrt testen lassen

Im Jahr 2021 sind 868 Menschen, die 65 Jahre und älter waren, im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das entspricht einem Drittel (33,9 Prozent) aller Verkehrstoten. Zudem waren rund 25 Prozent der getöteten in Pkw sitzenden Personen in dieser Altersgruppe.

Die meisten älteren Menschen wünschen sich, bis ins hohe Alter mobil zu sein. Dabei schenkt ihnen das Auto Unabhängigkeit und ermöglicht über viele Jahre ein selbstbestimmtes Leben sowie den Erhalt sozialer Kontakte. Gleichwohl machen sich aber mit zunehmendem Alter gesundheitliche und körperliche Veränderungen bemerkbar, die Einfluss auf die Fahrkompetenzen haben können.

Mit einer Plakatkampagne sensibilisiert der DVR, gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), für die altersbedingten Herausforderungen beim Autofahren. Dabei empfiehlt der DVR älteren Kraftfahrzeugfahrenden, an einer Rückmeldefahrt teilzunehmen. Eine Rückmeldefahrt ist ein freiwilliges Angebot, das dazu dient, die Fahrfähigkeiten von

einer Expertin oder einem Experten beobachten und beurteilen zu lassen, um daraus Empfehlungen abzuleiten. Sie wird von ortsansässigen Fahrschulen sowie dem ADAC, TÜV, DEKRA und den Landesverkehrswachten angeboten.

*Weitere Informationen zu den Rückmeldefahrten gibt es hier:*



## ■ Manfred Wirsch ist neuer DVR-Präsident

Er ist am 13. Dezember 2022 von den knapp 200 Mitgliedern des DVR gewählt worden. Unterstützung bekommt er durch das neu aufgestellte Präsidium, das wir hier vorstellen möchten, und den ebenfalls neu gewählten Vorstand. Manfred Wirsch löst Prof. Dr. Walter Eichendorf ab, der über 13 Jahre in dieser Position die Vision Zero vorangetrieben hat – hin zu einem Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte.

**Manfred Wirsch**, Jahrgang 1959, war nach dem Abitur 1977 und der Ausbildung zum Stahlhandelskaufmann bis 2015 als Sicherheitsfachkraft bei ArcelorMittal in Essen beschäftigt. Von 2001 bis 2015 war er Mitglied im ver.di-Gewerkschaftsrat und zudem von 2002 bis 2008 Vorsitzender des ver.di-Bezirks Essen. Seit 2016 ist er Bundesfachgruppenleiter Groß- und Außenhandel beim ver.di-Bundesvorstand.

Seit 2017 ist Wirsch Mitglied im Aufsichtsrat der Metro AG und seit 2008 Vorstandsvorsitzender der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW). Von

2012 bis 2014 fungierte er als Vorsitzender der Mitgliederversammlung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Seit 2014 ist Wirsch Vorstandsvorsitzender der DGUV und Vorstandsmitglied im DVR, seit 2018 DVR-Vizepräsident und Mitglied im Hauptausschuss der BG-Kliniken.

### *Meine Vision für die kommenden vier Jahre als DVR-Präsident:*

„Es gilt weiterhin, das ehrgeizige Ziel einer Vision Zero zu verfolgen – eine Welt ohne tödliche und schwere Unfälle. Dabei sollten wir jede technologische Weiterentwicklung auch immer im Zusammenhang

mit möglichem Gefährdungspotenzial für den Menschen sehen. Forschung beispielsweise fokussiert sich häufig auf Technik. Meines Erachtens muss der Faktor Mensch immer mitgedacht werden. Und bei allen neuen dürfen wir die alten, bekannten Risiken nicht aus dem Blick verlieren. Den DVR in diesen und allen weiteren Themen der Verkehrssicherheit als die Institution in Öffentlichkeit und Politik zu verankern, die neue Herausforderungen frühzeitig erkennt, Antworten findet und damit einen wertvollen Beitrag für die Verkehrssicherheit in Deutschland liefert, ist eine lohnenswerte Aufgabe.“



Das neue Präsidium (v.l.n.r.): Siegfried Brockmann, Christiane Leonard-Tiemann, Manfred Wirsch und Prof. Kurt Bodewig Foto: Martin Lukas Kim - DVR

**Siegfried Brockmann**, ebenfalls Jahrgang 1959, hat den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers erlernt und Politische Wissenschaften in Berlin studiert. Er war seit 1986 in Verwaltungsfunktionen unter anderem für die Senatskanzlei und den Verkehrssenator des Landes Berlin tätig. Von 1993 bis 1997 leitete er das Ministerbüro und die Kommunikation des Verkehrs- und Bauministeriums des Landes Brandenburg. Im Jahr 1998 übernahm Brockmann die Kommunikation für den Bereich Schaden- und Unfallversicherung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Seit 2006 ist er dort Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

### *Meine Vision für die kommenden vier Jahre im DVR-Präsidium:*

„Natürlich wünsche ich mir, dass wir vor allem beim Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden schneller vorankommen. Das gilt beispielsweise für die erleichterte Anordnung von Tempo 30, für die Entschärfung gefährlicher Kreuzungs- und Einmündungsbereiche und für die Schaffung sicherer Querungsanlagen für zu Fuß Gehende. Sorgen mache ich mir um das Verkehrsklima. Das wird ja nicht automatisch besser, schon gar nicht, wenn jetzt Fußgängerinnen und Fußgänger auf ihren Wegen von Scootern bedrängt werden und immer mehr und immer schnellere Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder sich die Radinfrastruktur teilen müssen. Wenn wir da den Schalter umlegen könnten, wäre viel für die Verkehrssicherheit gewonnen. Das Patentrezept hat aber leider keiner.“

**Prof. Kurt Bodewig**, Jahrgang 1955, ist seit 2014 Europäischer Koordinator für die transeuropäischen Verkehrsnetze und seit 2009 Vizepräsident des DVR. Als Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW) fungiert er seit 2007. Von 2000 bis 2002 war Bodewig Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

### *Meine Vision für die kommenden vier Jahre im DVR-Präsidium:*

„Es ist uns erfolgreich gelungen, die Vision Zero als gemeinsames Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland zu verankern, auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung. Nun müssen wir noch stärker darauf drängen, dass die Vision auf allen Ebenen mit Inhalten und Maßnahmen gefüllt wird. Besonders wichtig ist mir auch die Fortsetzung der guten Zusammenarbeit von DVR und DVW sowie mit allen weiteren Partnern. Entschieden will ich meine Erfahrung und meine Expertise weiterhin in den DVR-Vorstand einbringen. Neue Mobilitätsformen in unsere Arbeit integrieren und unsere gewohnten Instrumente weiterzuentwickeln – das sehe ich als zentrale Aufgabe der nächsten Jahre.“

# ■ „Den DVR als Koordinator in die europäische Verkehrssicherheitsarbeit einbinden“

**Christiane Leonard-Tiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo), ist die erste Frau im Präsidium des DVR seit seines Bestehens. Wir haben sie zu ihren Zielen, einer Zwischenbilanz der Verkehrssicherheitsarbeit und zur Frauenförderung in DVR-Mitgliedsorganisationen befragt.**

## **Frau Leonard-Tiemann, Sie sind das neue Mitglied im Präsidium des DVR. Wie sieht Ihre Vision für die kommenden vier Jahre aus?**

Europa wächst immer mehr zusammen und damit auch der grenzüberschreitende Verkehr innerhalb der EU. Deshalb ist es meine Vision, den DVR mit seiner ganzen Kompetenz und Erfahrung als Koordinator in die europäische Verkehrssicherheitsarbeit einzubinden und diese durch gezielte Präventionsarbeit aktiv mitzugestalten.

## **Vor vier Jahren wurden Sie in den Vorstand des DVR gewählt. Welche Schlüsselmomente sind Ihnen in Erinnerung geblieben?**

Für mich ist die Verleihung des DVR-Förderpreises immer ein besonderes Ereignis. Die Vielzahl an herausragenden Abschlussarbeiten, die sich mit der Sicherheit im Straßenverkehr auseinandersetzen, ist jedes Jahr aufs Neue beeindruckend.

## **Im Vergleich zu 2018: Wie schätzen Sie den Stand der Verkehrssicherheit heute ein?**

Deutschland hat in den vergangenen vier Jahren auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit beachtliche Erfolge erzielt. Die umfassende Verkehrssicherheitsarbeit des DVR, die ich als langfristigen und dynamischen Prozess verstehe, hat dazu beigetragen, dass Unfälle mit Personenschaden trotz gesteigerter Verkehrsleistung weiter rückläufig sind. 2021 wurde der tiefste Stand bei Verkehrstoten und Verletzten seit mehr als 60 Jahren erreicht. Das ist eine sehr positive Entwicklung. Trotzdem erinnern uns meist nur die spektakulären Unfälle daran, dass der Verkehr noch immer zu viele Opfer fordert. Deshalb muss die Arbeit der Verkehrssicherheitsprogramme intensiv weitergeführt werden. Damit können wir die Verkehrssicherheit weiter verbessern und die Zahl der Opfer im Straßenverkehr weiter reduzieren.

## **Wie ergeht es Ihnen als Frau in einer Branche, die bislang von Männern dominiert wird – DVR eingeschlossen? Haben Sie einen Ratschlag für DVR-Mitgliedsorganisationen, wie sie Frauen fördern können?**

Ich bin in meiner Branche oft allein unter Männern und das hat auch viele Vorteile: Ich kann als Frau elegant die Ordnung durchbrechen, die Männern so oft die meisten Kopfschmerzen

bereitet. Obwohl immer mehr Frauen gut ausgebildet und berufstätig sind, gibt es aber nach wie vor Hürden, die gerade jungen Frauen den Einstieg und Aufstieg in den Job erschweren. Aber die berufliche Selbstverwirklichung verbunden mit Kompetenz, Verantwortung sowie Führungseignung steigt und gehört bereits zum Selbstverständnis vor allem jüngerer Frauen. Es hat sich schon viel geändert und es wird sich noch viel verändern. Und das ist gut so. Mein Ratschlag: Nimm als Frau nicht alle Themen, die weiblich sind oder so scheinen, automatisch an. Auch Männer können sich um vermeintliche Frauenthemen kümmern und Verantwortung dafür übernehmen. Kaffeekochen ist nur der erste Schritt.



Foto: bdo

## **Wie lautet Ihre Botschaft insbesondere für junge Frauen, die sich für Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik oder -politik interessieren und sich beruflich an diesen Bereichen orientieren möchten?**

Mehr drin als Du denkst! Viele junge Frauen verbinden kreative Berufe nur mit künstlerischen Berufen. Doch auch der Bereich Verkehr bietet viel Kreativität und gestalterische Möglichkeiten. Teamarbeit und Kommunikation sind gefragt. Frauen können dabei durch ein hohes Maß an Einfühlungsvermögen und Intuition die Arbeit und den Umgang miteinander unterstützen und fördern.

Interview: Seema Mehta

### **Zur Person**

Die Rechtsanwältin Christiane Leonard-Tiemann ist bereits seit 2004 für den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) tätig, ab 2011 als Hauptgeschäftsführerin. Von 2016 bis 2019 war sie zudem Vizepräsidentin Personenverkehr bei der International Road Union (IRU) sowie 2018 bis 2021 Mitglied im Präsidium der IRU (Straßengüter- und Personenverkehr). Darüber hinaus ist Leonard seit 2017 ehrenamtlich als Mitglied der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation (BG Verkehr) aktiv.

## ■ Sicherer Fußverkehr: So kann es gehen

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Form der Mobilität. Bei so gut wie jedem Weg von A nach B legen wir mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurück, und sei es nur von der Haustür bis zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Fahrrad.



Die Anforderungen an einen sicheren Fußverkehr sind vielfältig. Foto: Christian Müller - stock.adobe.com

**F**ußgängerinnen und Fußgänger jeden Alters sind überall unterwegs, auf jedem Weg und jeder Straße, innerorts, aber auch außerorts. Sie zählen zudem zur Gruppe der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, sind also im Straßenverkehr besonders gefährdet. 2021 wurden nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 343 Fußgängerinnen und Fußgänger getötet, davon 64 auf Landstraßen und 20 auf Autobahnen; 23.790 wurden verletzt, davon 4.950 schwer. Ein besonders hohes Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, tragen Kinder und ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen. Deren Anforderungen zu erfüllen, erhöht die Verkehrssicherheit für alle zu Fuß Gehenden.

### Infrastruktur anpassen

Der DVR empfiehlt deshalb konkrete Maßnahmen, um die Sicherheit im Fußverkehr zu verbessern. Hier eine Auswahl:

Die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen muss sich am technischen Regelwerk orientieren, hier vor allem an den Richtlinien

für die Anlage von Landstraßen (RAL), den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Zur Sicherung von Querungen sind je nach Örtlichkeit Ampeln, Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), Mittelinseln oder vorgezogene Fahrbahnränder vorzusehen; wo immer die Möglichkeit besteht, sind Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen zu kombinieren.

Querungsmöglichkeiten sind so zu gestalten, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher die Straßenseite wechseln können; hierzu gehören insbesondere der Einbau von taktilen Elementen, Bordsteinabsenkungen und eine kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung.

Um die Sicht auf zu Fuß Gehende an Kreuzungen und Einmündungen zu verbessern, ist das in § 12 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geregelte Halt- und Parkverbot auf je zehn Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten zu erweitern. Zudem müssen an definierten Querungsstellen Sichthindernisse entfernt und das Halten von Fahrzeugen verboten und entsprechend konsequent überwacht werden.

Um Fußgängerinnen und Fußgänger bei Dunkelheit besser erkennen zu können, sollten Querungsstellen und Gehwegbereiche angemessen beleuchtet werden. Sie sollten durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen für alle Altersgruppen verstärkt dazu motiviert werden, ihre eigene Sichtbarkeit bei Dunkelheit durch retroreflektierende Materialien (z.B. an Taschen, Rucksäcken, Kinderwagen oder Gehhilfen etc.) und helle Kleidung zu erhöhen.

Nicht nur für den sicheren Fußweg zur Schule ist die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Einrichtungen der Kinderbetreuung, Vorschulen und in den Klassen eins und zwei von elementarer Bedeutung. An alle Eltern richtet sich der Appell, gemeinsam mit den Kindern die sichere Teilnahme am Verkehr zu Fuß zu üben und möglichst auf das Elterntaxi zu verzichten.

Eine niedrige Fahrgeschwindigkeit kann helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren. In Bereichen, in denen sich Fußgängerinnen und Fußgänger aufhalten, sollten deshalb Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs sollte in allen Städten mit einer Einwohnerzahl über 100.000 eine ausschließlich für den Fußverkehr verantwortliche Stelle eingerichtet werden.

## Besonderes Unfallrisiko an Querungsstellen

Zu vielen Unfällen mit Pkw kommt es vor allem dort, wo Fußgängerinnen und Fußgänger Straßen überqueren. Dabei zeigen sich zwei immer wieder auftretende Problembereiche: Dies sind einerseits Stellen, an denen ein Querungsbedarf besteht, diesem aber nicht durch eine gesicherte Querungsstelle Rechnung getragen wird. Zum anderen geschieht rund ein Drittel aller Fußverkehrsunfälle an Kreuzungen und Einmündungen. Besonders auffällig ist dabei, dass davon wiederum rund ein Drittel an Stellen geschieht, die mit Ampeln gesichert sind.

## Fußverkehr stärker berücksichtigen

Festzuhalten bleibt, der Sicherheit des Fußverkehrs muss zukünftig eine größere Bedeutung zukommen. Um die Anzahl der getöteten, aber auch der schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger zu reduzieren, sind viele Maßnahmen erforderlich. Der Bund kann hier den erforderlichen Rechts- und Förderrahmen

schaffen, und die Kommunen können vor Ort durch eine sichere und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur die Sicherheit und Attraktivität der Städte verbessern.

*Manfred Wirsch  
Präsident DVR*



## Eine nationale Fußverkehrsstrategie ist gefragt

Hundert Jahre lang war das Gehen buchstäblich Nebensache in der Verkehrspolitik, der Planung und dem Bau von Wegen. Eine nationale Fußverkehrsstrategie kann Entscheidendes beitragen, um die meistverbreitete Mobilitätsform wieder mehr ins Zentrum zu rücken. Dafür ist vielfältiger Bedarf: Das Verkehrsrecht und viele Regelwerke müssen den Anforderungen des Fußverkehrs angepasst werden, etwa für sicheres und verzögerungsfreies Queren von Fahrbahnen sowie für Gehwege, die ihre Funktion stets erfüllen. Die Kommunen brauchen hierfür mehr Handlungsspielräume und rechtliche Autonomie.

In Verwaltungen und ihren Abläufen muss Fußverkehr ein eigenständiger, respektierter Bestandteil sein – auch mit entsprechendem Personal. Es braucht Förderprogramme für die kommunale Planung, die Sanierung und den Bau von Fußverkehrsinfrastruktur. Auch in Wissenschaft, Ausbildung und Forschung ist der Nachholbedarf groß.

Mit einer erfolgreichen nationalen Fußverkehrsstrategie sind die Menschen öfter, länger, lieber und sicherer zu Fuß unterwegs als heute. Mit ihr ist Gehen noch häufiger ein selbstverständlicher und angenehmer Bestandteil des Alltags. Das fördert nicht nur Nahmobilität und Gesundheit, sondern belebt auch Städte und Dörfer, Handel und Gastronomie. Nicht zuletzt schont Gehen die Umwelt und benötigt weniger Flächen als alle anderen Bewegungsformen. Die nationale Fußverkehrsstrategie sollte das Gehen nicht als Kostenfaktor, sondern als besonders effiziente Form der Mobilität begreifen.

*Roland Stimpel  
FUSS e.V.*

*Weitere Informationen  
zum sicheren Fußverkehr  
gibt es hier:*



# Vorrang für barrierefreie Mobilität

**Mobilität heißt Beweglichkeit, Lebendigkeit, Wandel und hat einen hohen Stellenwert. Sie wird als Symbol unserer heutigen Zeit betrachtet: mobil sein, mobil kommunizieren, mobil arbeiten, mobil denken. Mobilität führt zur Erweiterung unseres Aktionsradius und zur aktiven Auseinandersetzung mit der Umwelt. Sie eröffnet immer neue Wahlmöglichkeiten, beispielsweise bei der Freizeitgestaltung, und dient der Aufnahme und Aufrechterhaltung von sozialen Kontakten. Das sollte auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gelten.**



**Barrierefreie Mobilität leistet auch einen wichtigen Beitrag, um soziale Kontakte aufrechtzuerhalten.** Foto: Aktion Mensch

**I**n Deutschland hat etwa jeder zehnte Mensch eine schwere Behinderung, fast ein Drittel der Betroffenen ist über 75 Jahre alt. Und mit dem demografischen Wandel wird der Anteil der Menschen mit Behinderung weiter ansteigen. Beim Thema barrierefreie Mobilität muss es also nicht nur um eine sichere und komfortable Fortbewegung gehen, sondern auch um gesellschaftliche Teilhabe und die Möglichkeit, das Leben aktiv zu gestalten.

## Recht auf barrierefreie Mobilität

Zudem ist barrierefreie Mobilität keine freiwillige Willensbekundung, sondern ein Recht, das in vielen Gesetzen verankert ist. Dazu zählen die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die Fahrgastverordnung der EU, das Behindertengleichstellungsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz. Letzteres schreibt die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

## Umfrage der „Aktion Mensch“

Die alltäglichen Einschränkungen in der Mobilität von Menschen mit Behinderung belegen die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage der „Aktion Mensch“ aus dem Jahr 2022: Jeweils 26 Prozent der Befragten mit Beeinträchtigung gaben an, häufig auf nicht barrierefreie Bahnhöfe oder Haltestellen sowie öffentliche Verkehrsmittel zu stoßen.

Fast ein Drittel der befragten Menschen mit Beeinträchtigung fühlt sich im Alltag häufiger durch zu kurze Fußgänger- und Ampelschaltungen eingeschränkt. Personen mit einer körperlichen Beeinträchtigung sind mit 40 Prozent besonders häufig davon betroffen. Im Vergleich dazu sind es bei Menschen ohne Beeinträchtigung nur 17 Prozent.

Mehr als die Hälfte (54 Prozent) der befragten Menschen ohne Beeinträchtigung erledigt alltägliche Wege, wie zum Beispiel Arztbesuche oder Behördengänge, in bis zu 20 Minuten. Bei den Befragten mit starker Beeinträchtigung schafft es hingegen nur ein Drittel (34 Prozent) in dieser Zeit. Fast zehn Prozent, die sich im Alltag stark beeinträchtigt fühlen, benötigen für solche Wege sogar länger als eine Stunde.

Mehr als ein Drittel der Menschen mit Beeinträchtigung traut es sich zudem nicht zu, selbstständig unterwegs zu sein und zu reisen (34 Prozent). Unter denjenigen mit einer sichtbaren Beeinträchtigung ist dieses fehlende Vertrauen mit 57 Prozent besonders ausgeprägt. Fast ein Drittel der Befragten mit Beeinträchtigung fühlt sich unterwegs unsicher und alleingelassen. Bei Menschen mit einer starken Beeinträchtigung sind es sogar 40 Prozent.

seit dem 1. Januar 2022 vor. Vor dem Hintergrund der UN-BRK, die 2009 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet wurde, kommt der barrierefreien Mobilität eine besondere Schlüsselrolle zu. Das Ziel der Konvention stellt die gleichberechtigte Teilhabe von allen Menschen an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens

dar. Die Mobilität von Menschen mit Behinderungen gehört zu den zentralen Voraussetzungen einer selbstbestimmten und gleichberechtigten Teilhabe (Artikel 9 und Artikel 20 der UN-BRK).

In diesem Zusammenhang rücken nicht nur das Recht auf Bildung und inklusive Schule, sondern auch die Lebensbereiche Arbeit, Wohnen und Freizeit von Kindern, Jugendlichen und erwachsenen Menschen mit Behinderung in den Fokus. Ziel ist zum Beispiel, Menschen mit Behinderung und mobilitätsbehinderten Personen einen gleichberechtigten Zugang zu Arbeits-, Kultur- und Freizeitangeboten bereitzustellen. Im Bestreben, Partizipation, Selbstbestimmung, Wahlmöglichkeiten und Inklusion für jeden Menschen zu erreichen, muss Mobilität als fundamentale Voraussetzung ermöglicht werden.

### Barrierefreie Strukturen schaffen

Dabei stehen zwei Aspekte im Vordergrund. Zum einen geht es aus verkehrstechnischer Perspektive darum, Strukturen zu verändern, den Straßenverkehr barrierefreier und kommunikationsfreundlicher zu gestalten. Wer heute ein barrierefreies Mobilitätsangebot plant und aufbaut, spart in Zukunft Kosten für den deutlich teureren Umbau. Die Digitalisierung erleichtert zudem die Umstellung auf inklusive Mobilität und deren Angebote. Smartphone-Apps können möglichst barrierefreie Routen durch den öffentlichen Raum aufzeigen (siehe Kasten „Barrieren an Haltestellen“). Zum anderen geht es aus mobilitätspädagogischer

Perspektive darum, Menschen durch eine adäquate Mobilitätsbildung auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten.

Hinzu kommt, dass barrierefreie Mobilitätsangebote auch Vorteile für Menschen ohne Behinderung bieten, die zum Beispiel durch eine Operation oder eine Verletzung vorübergehend eingeschränkt sind. Oder die mit Rollator, sperrigem Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind. Wir alle können sehr schnell vorübergehend oder dauerhaft mobilitätsbehindert werden. Nach Angaben der „Aktion Mensch“ sind nur rund drei Prozent der Behinderungen angeboren. Meist sind Krankheiten, seltener auch Unfälle die Auslöser.

Ziel muss also sein, mobilitätseinschränkende Barrieren, die für Menschen mit Behinderung oftmals unüberwindbare Hürden darstellen, abzubauen. Die Lebensqualität aller steigt mit einem inklusiven und barrierefreien Mobilitätsangebot deutlich, weil dieses auf Komfort und leichten Zugang setzt. Viele Menschen wünschen sich zum Beispiel ein lückenloses, übersichtliches, günstiges und großzügig aufgebautes ÖPNV-Netz. Zudem fördert die Begegnung im öffentlichen Raum und Verkehr die gegenseitige Rücksichtnahme. Eine inklusive Gesellschaft ist eine hilfsbereitere Gesellschaft.

*Sven Rademacher*



### Barrieren an Haltestellen

Um die Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) weiter voranzubringen, hat die TU Chemnitz gemeinsam mit zehn Projektpartnerinnen und -partnern eine App zur Erfassung von Barrieren an Haltestellen entwickelt.

Das Verbundprojekt „OPENER next“ unter der Leitung von Prof. Dr. Ulrich Heinkel an der TU Chemnitz wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem Deutschen Mobilitätspreis 2022 in der Kategorie „Daten und Innovationen“ ausgezeichnet.

Die Vision von „OPENER next“ ist es, den ÖPV in Deutschland attraktiver zu gestalten. „Der Ansatz des Projektes basiert dabei auf einem gesellschaftlichen Füreinander, was bedeutet, dass Bürgerinnen und Bürger dazu beitragen können, Haltestellen und deren Eigenschaften bundesweit flächendeckend mittels einer von uns entwickelten App zur Datenerhebung zu erfassen und aktuell zu halten“, berichtet Heinkel. Das Besondere dabei sei, dass nicht nur der Erfassungsaufwand auf mehrere Schultern verteilt wird, sondern auch, dass die Erfassung kontinuierlich und bedarfsgerecht stattfindet. „Die eigens dafür entwickelte App namens ‚OpenStop‘ soll es interessierten Bürgerinnen und Bürgern durch Beantworten kurzer Fragen ermöglichen, Barrieren und Eigenschaften von

Haltestellen schnell und einfach zu erfassen, etwa beim Warten auf den nächsten Bus“, ergänzt René Apitzsch, wissenschaftlicher Mitarbeiter im Projekt.

Die Daten werden mithilfe der App standardisiert erfasst und zu OpenStreetMap, einer weltweiten gemeinsamen offenen Datenbasis, übertragen. Durch den freien Zugang zum stetig zunehmenden Datenbestand können bereits jetzt auch andere Projekte darauf aufbauen und eigene Lösungen entwickeln. Im Projekt „OPENER next“ sollen die Daten dazu verwendet werden, die Routenauskünfte im ÖPV zu verbessern. „So können alle Menschen und insbesondere jene mit Mobilitäts-, Seh- oder Höreinschränkungen schon vor Reiseantritt erfahren, ob eine geplante Route barrierefrei ist und welche Alternativen es gegebenenfalls gibt“, erläutert Apitzsch. Darüber hinaus sollen die Daten dazu dienen, eine barrierefreie Indoor-Navigation an Bahnhöfen umzusetzen und den Ausbau von Bus- und Bahnhofshaltestellen inklusiver und bedarfsgerechter zu planen.

*Weitere Informationen zum Verbundprojekt sind [hier zu finden](#):*



## Neue Barrieren auf Gehwegen

Wenn man blind oder stark sehbehindert ist, wirkt sich das massiv auf die Orientierung und eigenständige Mobilität aus. „Es gibt doch Blindenstöcke und Blindenführhunde“, denken Sie vielleicht. Um sich jedoch mit diesen Hilfsmitteln eigenständig und gefahrlos fortbewegen zu können, ist zusätzlich eine barrierefreie Gestaltung der Umwelt erforderlich. Dafür setzt sich der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. (DBSV) ein.



Kreuz und quer abgestellte und umgestürzte E-Roller behindern die sichere und eigenständige Fortbewegung blinder und sehbehinderter Menschen.

Foto: Oliver Ziebe - DBSV

**B**arrierefrei“ kann man für den Verkehrsbereich so definieren, dass Straßen, Plätze, Wege und Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Gesetzlich ist das im Behindertengleichstellungsrecht des Bundes und der Länder sowie in weiteren Fachgesetzen und technischen Normen näher ausgestaltet.

Wenngleich der Weg zu einer zugänglichen und damit inklusiven Verkehrsgestaltung für alle Menschen noch weit ist, hat sich doch in den letzten Jahren einiges getan. Beispielsweise verfügen inzwischen viele Ampeln über akustische Signale. Zunehmend werden auch taktil und optisch gut erkennbare Bodenleitsysteme verlegt, etwa an Querungsstellen von Straßen oder zum Anzeigen einer Treppe.

### E-Scooter als Barrieren

Seit 2019 sind jedoch in größeren Städten neue Barrieren hinzugekommen. Kreuz und quer abgestellte und umgestürzte E-Roller behindern die sichere und eigenständige Fortbewegung blinder und sehbehinderter Menschen. E-Roller sind aufgrund ihrer Bauweise schwer mit dem Blindenlangstock zu ertasten. Weil sie in den meisten Städten an jeder beliebigen Stelle des Gehwegs einfach abgestellt werden können („Free-Floating-Modell“), tauchen sie für Menschen mit Seheinschränkung immer wieder

unvermittelt und unberechenbar auf und werden dadurch zu einer Stolpergefahr. In der Folge kam es auch schon zu zahlreichen Unfällen. Diese sind aufgrund der bisher fehlenden Gefährdungshaftung der Halter oft nur schwer regulierbar. Übrigens sind auch Menschen, die Rollstühle oder Rollatoren nutzen, gefährdet, wenn sie herumliegenden E-Rollern ausweichen müssen und dadurch auf die Fahrbahn geraten.

### Stand der Rechtsprechung

Mit Blick auf den aktuellen Stand der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte ist bei der massenhaften stationslosen Vermietung von E-Rollern von einer Sondernutzung auszugehen. Leider werden in den bisher erteilten Sondernutzungserlaubnissen die Belange von Menschen mit Behinderungen nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt. Sie verstoßen damit gegen geltendes Recht zum Schutz vor Benachteiligungen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass bei dem gewerbsmäßigen Anbieten von E-Rollern ein Abstellen auf dem Gehweg rechtlich unzulässig sein dürfte. Nach § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) sollen E-Roller wie Fahrräder behandelt werden. Das „Abstellen“ der stationslos vermieteten E-Roller entsprechend den „Parkvorschriften für Fahrräder“ auf Gehwegen kann jedoch nach der Entstehungsgeschichte der eKFV nur für privat genutzte Fahrzeuge gelten. Der Wortlaut,

die systematische Stellung der Norm und deren Schutzbereich erfassen nicht die momentane Situation: Zigtausende von stations- und damit völlig „beziehungslosen“ Mietfahrzeugen auf Gehwegen. Die Verweisung in § 11 Abs. 5 eKFV dürfte allenfalls gemäß § 17 Abs. 4 Satz 4 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) das Abstellen auf Fahrbahnen rechtfertigen.

### **Beteiligung von Betroffenen wird oftmals vergessen**

Vergessen wird von den Städten häufig auch, dass Menschen mit Behinderungen bei der Aushandlung von Sondernutzungserlaubnissen und deren Auflagen zu beteiligen sind, damit ihre Belange berücksichtigt werden können. Barrierefreiheit als Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe in allen Lebensbereichen wird in dem 2009 in Kraft getretenen Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-BRK) besonders betont. Dies ist bei der gebotenen Rechtsauslegung rechtlicher Regelungen zur Regulierung der Mikromobilität zu beachten.

Da technische Lösungen bislang nicht erfolgversprechend sind, ist es aus Sicht des DBSV unabdingbar, das „Abstellen“ der Leih-E-Roller ausschließlich auf ausgewiesenen und abgegrenzten

Abstellflächen zu erlauben und diese Regelung auch durchzusetzen. Die Abstellflächen müssen kontrastreich markiert und mit einem Blindenstock ertastbar sein.

Der DBSV nutzt inzwischen in mehreren Städten das Mittel der Verbandsklage, um die Herstellung bzw. Wiederherstellung der Barrierefreiheit auf Gehwegen gerichtlich einzufordern. Der Verband hat dafür eine Crowdfunding-Kampagne gestartet.

*Weitere Informationen unter:*



*Gastbeitrag von Christiane Möller  
Stellvertretende Geschäftsführerin  
und Justiziarin  
Deutscher Blinden- und Seh-  
behindertenverband e.V. (DBSV)*

*Foto: Friese - DBSV*

### **Konfliktthema E-Scooter auf Geh- und Radwegen**

Ausdruck von Bewegungsfreiheit für die einen, ärgerliche Stolperfälle für die anderen: Die vor mehr als drei Jahren erfolgte Zulassung der E-Tretroller in deutschen Städten sollte ein innovativer Beitrag zur Verkehrswende sein. Doch die oft unsachgemäß abgestellten oder im Weg liegenden Roller sorgen häufig für Ärger. Daher stehen viele Kommunen vor der Herausforderung, E-Scooter in das städtische Verkehrssystem zu integrieren und deren Einsatz wirksam zu steuern.

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) haben untersucht, wie die bisher typische Nutzung der Roller aussieht und welche Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr auftreten. Im Fokus der im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeiteten und mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Studie standen auch Fragen der Gestaltungsspielräume und Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen, insbesondere mit Blick auf den aktuellen Rechtsrahmen.

Die Untersuchung zeigt, dass die Wirkungen der E-Roller auf den Verkehr unterschätzt werden. Die Kleinstfahrzeuge werden nicht nur für Freizeitfahrten, sondern auch zur Arbeit, zum Einkaufen oder für private Erledigungen eingesetzt. Dagegen werden sie in Verleihsystemen besonders häufig – auf fast einem Viertel der Fahrten – in Verbindung mit dem ÖPNV genutzt. Gleichzeitig ist das Konfliktpotenzial von E-Tretrollern mit anderen Verkehrsteilnehmenden

hoch. Insbesondere aufgrund von Beeinträchtigungen durch geparkte E-Tretroller sind Fußgängerinnen und Fußgänger stärker betroffen als Radfahrende. So gab jeder sechste zu Fuß Gehende an, bereits über geparkte E-Tretroller gestolpert oder gefallen zu sein. Radfahrende erleben dagegen meist leichtere Konflikte, zum Beispiel, wenn sie wegen eines E-Tretrollers ausweichen oder langsamer fahren müssen.

Das Forschungsteam hat für die Studie Fachleute u.a. aus Berlin, Köln, Stuttgart, Basel, Paris und Warschau interviewt, Fahrerinnen und Fahrer von E-Scootern und Menschen, die diese Gefährte nicht nutzen – darunter auch blinde und sehbehinderte Personen –, befragt, Unfall- und Nutzungsdaten analysiert sowie Videos im Straßenraum aufgezeichnet und ausgewertet.

Aus den gesammelten Daten hat das Forschungsteam Empfehlungen für die Kommunen abgeleitet, darüber hinaus wurden zahlreiche Einschätzungen und Erfahrungswerte in Form von Städtesteckbriefen aufbereitet. Damit die Ergebnisse auch für andere Kommunen in Deutschland als hilfreiches Werkzeug bei der Integration von E-Tretroller-Verleihsystemen in das bestehende Verkehrssystem dienen können, wurden sie als Praxisleitfaden veröffentlicht.

*Zusätzliche Hintergründe  
und den Leitfaden gibt es hier:*

## ■ DEKRA: Fitte Lkw-Fahrende sind das Ziel

**Geringere gesundheitliche Risiken für Fahrende im Güterkraftverkehr und mehr Verkehrssicherheit: Das sind die Ziele von DEKRA Fit & Safe, einem Programm für betriebliche Gesundheitsförderung. Fachleute von DEKRA haben den Service speziell für die Erfordernisse von Truckerinnen und Truckern sowie Speditionen entwickelt.**

Die Transport- und Logistikbranche verzeichnet einen Mangel an Fahrerinnen und Fahrern, der sich in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen wird: Der Altersdurchschnitt des Fahrpersonals liegt bei 50 Jahren und es gehen mehr Fachkräfte in den Ruhestand als ausgebildet werden. Dazu kommen die großen gesundheitlichen Belastungen: lange und ungünstige Arbeitszeiten, ständiger Zeitdruck, Schlafmangel, ein mobiler Arbeitsplatz mit vielen Anforderungen, hohe Umgebungsbelastungen wie Lärm sowie häufig eine fehlende Anerkennung für den Berufsstand.

### Hohe berufliche Belastungen

„Berufskraftfahrer haben insgesamt hohe berufliche Belastungen, die oft gepaart mit einem gesundheitsschädlichen Lebensstil zu negativen körperlichen und psychischen Folgen führen können“, erläutert Dr. Karin Müller, Leiterin des Bereichs Mensch & Gesundheit bei DEKRA. So sei zum Beispiel ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf- und Muskel-Skelett-Erkrankungen sowie Ernährungs- und Stoffwechselkrankheiten bekannt. Und ein weiterer wichtiger Aspekt: „Ein schlechter Gesundheitszustand hat nachweislich negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten und die Unfallgefahr“, weiß die Expertin.

In einer Vorstudie und in Pilotprojekten hat DEKRA gemeinsam mit Fahrerinnen und Fahrern sowie Logistikunternehmen erfasst, welche Anforderungen an ein Gesundheitsförderprogramm für diese Branche zu stellen sind. Auf dieser Basis wurde ein entsprechendes Programm entwickelt. Es soll die Fahrenden auf freiwilliger Basis erreichen und auch dann durchführbar sein, wenn sich die Beschäftigten nicht am Unternehmenssitz aufhalten.

### Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw

Auch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation (BG Verkehr) widmet sich den Gefährdungen und Belastungen von Lkw-Fahrenden. Das Moderatoren-Konzept „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ der BG Verkehr setzt auf die alltäglichen Erfahrungen der Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Kenntnisse in Seminare einbringen und – unterstützt von speziell ausgebildeten Moderatorinnen und Moderatoren – selbst Lösungsstrategien für Belastungen ihres beruflichen Alltags erarbeiten. Teilnehmende sowie Moderatorinnen und Moderatoren entwickeln dabei gemeinsam Strategien zu Stressbewältigung, zum Be- und Entladen, zu Ermüdung und weiteren Themen. Dabei kommt es zu überraschenden Erkenntnissen, immer verbunden mit der Frage: Was heißt das für die Praxis?

Teile des Moderatorenprogramms, die sich auf Sicherheit und Gesundheitsschutz beziehen, können für die Weiterbildung von Lkw-Fahrerinnen und Fahrern im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes (BKrFQG) verwendet werden. Ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren stehen bundesweit bereit.

*Nähere Einzelheiten zum Programm der BG Verkehr sind hier zu finden:*

Der wenig erholsame Schlaf im Lkw belastet die Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer. Foto: Ronald Rampsch - stock.adobe.com

### Für das Thema Gesundheit sensibilisieren

Das Programm beginnt damit, Unternehmen, Führungskräfte und Disponenten für das Thema Gesundheit zu sensibilisieren. Dazu werden Informationsveranstaltungen, Workshops und Gesundheitszirkel genutzt. Zugleich wird der Ist-Zustand durch Interviews im Unternehmen erfasst. Dabei werden unter anderem Disponenten und teilnehmende Fahrende befragt, entweder vor Ort am Unternehmenssitz oder mobil durch eine Gesundheits-App.

Für die Fahrerinnen und Fahrer folgen dann in einer sechswöchigen Anlaufphase Intensivprogramme: Wissensvermittlung, Trainings- und Ernährungspläne, begleitet von der Möglichkeit einer individuellen psychosozialen Beratung. Dabei kommt die Gesundheits-App ebenso zum Einsatz wie Social Media, Videos

und Podcasts. Ziel ist es, die Trainings und Maßnahmen nachhaltig in den Arbeitsalltag von allen Beteiligten zu integrieren. Auf freiwilliger Basis begleitet ein individuelles Gesundheitscoaching die Fahrenden durch das gesamte Programm. Sämtliche Schulungen, Maßnahmen, Trainings und Erfolge werden laufend für alle Beteiligten in einem übersichtlichen Dashboard zusammengefasst. Selbstverständlich bleiben die individuellen Daten der Fahrenden dabei streng geschützt.

*Weitere Informationen zum Programm Fit & Safe gibt es hier:*

## ■ ACE: Rastplatz-Check – Nur ausgeruhte Autofahrende sind sicher unterwegs

Der ACE Auto Club Europa hat gemeinsam mit DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf die Ergebnisse seiner 1.368 Rastplatz-Checks im Rahmen der Clubinitiative 2022 an die Autobahn GmbH übergeben.

Rund 700 im ACE ehrenamtlich Engagierte hatten unter dem Motto „Deutschland, deine Rastplätze“ innerhalb von sechs Monaten unbewirtschaftete Rastplätze in ganz Deutschland unter die Lupe genommen. Im Fokus der bundesweiten Tests standen Sicherheit, Familienfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Sauberkeit. Die 684 getesteten Rastplätze wurden von den ACE-Ehrenamtlichen immer doppelt geprüft.

Für eine bessere Vergleichbarkeit wurde in der Auswertung zwischen Rastplätzen mit und ohne WC unterschieden, wobei sich große Unterschiede ergaben. Während immerhin elf Prozent der Rastplätze mit WC mit dem Prädikat „Exzellent“ ausgezeichnet wurden, schnitt keine einzige Anlage ohne WC nur annähernd so gut ab. Unter den Anlagen mit WC sind lediglich sieben Prozent durchgefallen, bei den Rastplätzen ohne WC konnte ein Viertel nicht überzeugen.



Bei der Abschlussveranstaltung am Rastplatz Rübholz an der Autobahn A8 in Baden-Württemberg nahm Martin Friewald (l.), stellvertretend für die Autobahn GmbH, die Auswertung von ACE-Pressesprecher Sören Heinze und Schirmherr Prof. Dr. Walter Eichendorf (r.) entgegen. Foto: ACE

Im Gesamtergebnis hat ein Rastplatz in Schleswig-Holstein besonders beeindruckt: Nur die Anlage „Ostseeblick“ an der A1 erhielt bundesweit die volle Punktzahl. Überzeugt hat der Rastplatz vor allem bei beiden Tests in Sachen Sauberkeit und Hygiene sowie mit barrierefreien

Parkplätzen und WCs. Die Rastplätze Rathsburgseen Nord und Süd in Brandenburg sind die besten ohne WC.

*Hier geht es zu den Ergebnissen des Rastplatz-Checks:*

## ■ UDV: Unfälle zwischen Pkw- und Radfahrenden an Grundstückszufahrten

Das Unfallgeschehen zwischen Pkw- und Radfahrenden an Grundstückszufahrten hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer Studie untersucht. Die Analyse von 4.682 Unfällen mit Personenschaden aus mehreren Bundesländern im Jahr 2019 ergab, dass Unfälle an Grundstückszufahrten für vier Prozent der Getöteten, zwölf Prozent der Schwerverletzten und 15 Prozent der Leichtverletzten bei allen Pkw/Fahrrad-Unfällen verantwortlich sind. Dabei waren die häufigsten Ursachen Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (32 Prozent) oder beim Abbiegen (neun Prozent nach links, sieben Prozent nach rechts).



An Grundstückszufahrten kann es zu brenzligen Situationen kommen.  
Foto: lotharnahler - stock.adobe.com

Vertiefende Untersuchungen mittels der Unfalldatenbank der Versicherer (UDB) ergaben weitere Erkenntnisse zu diesen Unfällen: Rund 18 Prozent der Unfälle und 15 Prozent aller schwer verletzten und

getöteten Radfahrenden von insgesamt 615 untersuchten Unfällen fanden an Grundstückszufahrten statt. Kam es zu einer Kollision, wurden die Radfahrenden immer verletzt und das überwiegend

schwer. In mehr als der Hälfte der relevanten Fälle fuhr der Pkw vorwärts aus dem Grundstück heraus. Die Analysen

zeigten auch, dass bauliche Sichteinschränkungen – meist in Form von Hecken und Buschwerk – eine nennenswerte Rolle bei diesen Unfällen spielen.

Mit Blick auf mögliche Maßnahmen zur Vermeidung solcher Unfälle kommen neben infrastrukturellen und verhaltensbasierten Maßnahmen in erster Linie Notbremsysteme (AEB) mit Erkennung von Radfahrenden in Betracht. Dabei zeigte sich, dass erst durch ein verbessertes AEB+, bei dem die Sensoren durch bauliche Sichthindernisse nicht gestört werden, ein höheres Nutzenpotenzial in Form von 29 Prozent vermeidbarer Unfälle erreicht werden kann.

*Die detaillierten Untersuchungsergebnisse gibt es hier:*

## ■ TÜV-Report 2023: Jeder fünfte Pkw fällt durch

Der „TÜV-Report 2023“ zeigt, dass sich die technische Sicherheit der Autos auf Deutschlands Straßen verschlechtert hat: Bei den Hauptuntersuchungen (HU) der TÜV-Organisationen sind 20,2 Prozent der geprüften Pkw mit „erheblichen“ oder „gefährlichen Mängeln“ durchgefallen. Dieser Wert ist nach Angaben des TÜV-Verbands im Vergleich zum Vorjahresreport um 2,3 Prozentpunkte gestiegen. Die Quote der Pkw mit „geringen Mängeln“ ist mit 1,6 Punkten auf 10,7 Prozent ebenfalls angestiegen. Corona-Effekte wie weniger Fahrten, eine intensivere Wartung der Fahrzeuge und ein höherer Anteil jüngerer Fahrzeuge in der Statistik hatten zuvor für eine positive Entwicklung gesorgt.

Laut den Ergebnissen sind im Untersuchungszeitraum (Juli 2021 bis Juni 2022) 0,05 Prozent der geprüften Pkw als „verkehrsunsicher“ eingestuft worden und mussten sofort stillgelegt werden. In Relation zur Gesamtzahl aller in Deutschland durchgeführten Hauptuntersuchungen (rund 9,6 Millionen) entspricht das rund 15.000 Fahrzeugen. Rund 160.000 Fahrzeuge mussten mit „gefährlichen Mängeln“ direkt in die Werkstatt (0,5 Prozent). Das ist der Fall, wenn die TÜV-Sachverständigen beispielsweise poröse Bremsschläuche, stark abgefahrene Reifen oder den Ausfall sämtlicher Bremslichter feststellen.

Die Mängelquoten steigen naturgemäß mit dem Alter der geprüften Fahrzeuge. Der Anteil der Autos mit erheblichen Mängeln liegt bei sechs bis sieben Jahre alten Fahrzeugen bei 13,6 Prozent, bei den acht- bis neunjährigen Pkw bei 19,6 Prozent. Die zehn bis elf Jahre alten Autos liegen mit einer Mängelquote von 24,4 Prozent deutlich über dem Durchschnitt aller Fahrzeuge (20,2 Prozent).

*Alle Mängeltabellen und weitere Informationen sind im „TÜV-Report 2023“ zu finden:*

## ■ ADFC: Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Mehr als 360 Kommunen haben sich bislang der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen. Der politische Leitantrag des Bundesvorstands im Rahmen der 42. Bundeshauptversammlung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Bremen forderte, die Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nicht weiter zu verschleppen und wurde von den 140 Delegierten einstimmig verabschiedet. Darin wird die Forderung bekräftigt, die Belange des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung als gleichberechtigte Ziele in das StVG aufzunehmen. Die einseitige Ausrichtung des Straßenverkehrs am Autoverkehr müsse beendet werden. „Es kann nicht sein, dass im Jahr 2022 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister immer noch am StVG und an der StVO scheitern und Tempo

30 nicht umsetzen können, obwohl sie das möchten“, sagte die ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters. Die Bremer Verkehrsministerin und derzeitige Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Dr. Maike Schaefer freute sich über das eindeutige Abstimmungsergebnis, das die Position der Länder unterstützt.

Zudem hat der Bundesvorstand seine Fünf-Jahres-Strategie präsentiert, mit der er die inhaltlichen Ziele der Verkehrspolitik und des Fahrradtourismus beschreibt, genauso wie die strukturellen Ziele für den Verband, die Kommunikation und finanziellen Ressourcen zur Digitalisierung und Verbraucherberatung. Die Bundeshauptversammlung verabschiedete die Fünf-Jahres-Strategie sowie ein umfassendes Paket an Forderungen zur besseren Vernetzung von Rad und Bahn.

## ■ DVR zu Besuch beim ADAC in Landsberg und Penzing

Im vergangenen November war der DVR zu Besuch im ADAC Technik Zentrum Landsberg am Lech sowie im Testzentrum Mobilität (Penzing). Zum Besuchsprogramm gehörten eine Besichtigung der ADAC Crashanlage und der Ausrüstungswerkstatt für die Straßenwacht-Fahrzeuge. Zusätzlich zu den Fahrzeugen der ADAC Straßenwacht haben die Beschäftigten auch die Möglichkeit, mit Lastenfahrrädern unterwegs zu sein, was in manchen urbanen Bereichen sinnvoll ist und immer mehr angenommen wird.

Außerdem wurden die Prototypen mit Car2X-Technik vorgestellt, mit denen Autofahrende beziehungsweise die Technik in den Fahrzeugen sich untereinander vor Gefahren warnen können. „Von der Absicherung von Baustellen-Anhängern über die Sicherheit von Menschen unterschiedlicher Größe und Geschlechts bis zur Rundumsicht bietet das ADAC

Technik Zentrum viele Themen, die es wert sind, durch den DVR in seinem Ausschuss für Fahrzeugtechnik noch weiter vorangetrieben zu werden“, erklärte Barend Wolf, Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim DVR.

Im Testzentrum Mobilität in Penzing ermöglichte Leiter Andreas Rigling den Gästen aus Berlin, Fahrassistenzsysteme selbst auszuprobieren. DVR-Pressesprecherin Seema Mehta war besonders fasziniert davon, ein Auto allein per Joystick zu lenken – und vom Kleinkind-Dummy auf dem Bobbycar.

Der Leiter des ADAC Technik Zentrums in Landsberg am Lech, Dr.-Ing. Reinhard Kolke, hat im Jahr 2022 für seine langjährige Tätigkeit im DVR-Ausschuss für Fahrzeugtechnik die silberne DVR-Ehrendnadel erhalten.

Foto: Seema Mehta - DVR



## ■ „Excellence in Road Safety Awards“: Auszeichnung für ein deutsches Projekt

Die „Initiative für sichere Straßen GmbH“ ist in Brüssel von der Europäischen Kommission mit dem „Excellence in Road Safety Award“ in der Kategorie „Technology – beste Anwendung der Technologie für die Verkehrssicherheit“ ausgezeichnet worden. Das Bonner Unternehmen hat im Rahmen des Projekts FeGIS+ (Früherkennung von Gefahrenstellen im Straßenverkehr durch Smart Data) die EDDA + Hazard Score Map eingeführt, die einen neuen Ansatz zur Nutzung von Verkehrssicherheitsdaten darstellt. Mittels dieser digitalen Gefahrenkarte werden von Verkehrsteilnehmenden gemeldete gefährliche Bereiche zentral erfasst. Diese werden mit Daten aus weiteren Quellen, zum Beispiel polizeiliche Unfalldaten, zusammengeführt. Damit erkennt das Kollisions-Hotspot-Kartensystem frühzeitig potenzielle Gefahren im Straßenverkehr. Diese Erkenntnisse können in der Folge

dazu beitragen, zum Beispiel sicherere Schulwege zu planen. Kommunen kann das System die proaktive Verkehrssicherheitsarbeit erleichtern.

Bei der Preisverleihung wurde die „Initiative für sichere Straßen GmbH“ zusätzlich mit dem Jacques-Barrot-Preis ausgezeichnet. Dieser besondere Publikumspreis wird seit 2016 jedes Jahr an einen der Gewinner verliehen und ist Jacques Barrot gewidmet, einem ehemaligen EU-Kommissar für Verkehr.

*Hier geht es zur digitalen Gefahrenkarte:*



Die digitale Gefahrenkarte  
Grafik: gefahrenstellen.de

## ■ EU Road Safety Results Conference

Wo steht die EU aktuell beim Thema Verkehrssicherheit? Werden die richtigen Ziele und Strategien verfolgt? Diese zentralen Fragestellungen standen im Fokus der „EU Road Safety Results Conference“ in Brüssel.

Inhaltlich ging es im Kern um vier wichtige Themenbereiche: Beim Blick auf Berufskraftfahrende ging es um die Frage, mit welchen Maßnahmen Unternehmen die Sicherheit ihres Fahrpersonals gewährleisten. Zudem wurde diskutiert, was unternommen werden müsse, damit Berufskraftfahrende die Verkehrsregeln besser einhalten.

Ein weiterer Themenkomplex widmete sich den schwächeren Verkehrsteilnehmenden und der Frage, ob ihnen zum Beispiel ausreichend Platz im Straßenverkehr zugewiesen wird. Die Rolle von E-Scootern im Mobilitätsmix wurde erörtert sowie der Aspekt, wie von der EU finanzierte Forschung dazu beitragen könne, die Ergebnisse für ungeschützte Verkehrsteilnehmende zu verbessern.

Die Verkehrssicherheit junger Menschen ist ebenfalls ein wichtiges Thema für die EU-Mitgliedstaaten und die Kommission. Unter anderem wurde darüber gesprochen, wie das Thema Verkehrssicherheit am besten in die Lehrpläne der Schulen integriert werden könne, und ob die Fahrtrainings speziell für junge Menschen verbessert werden könnten.

Einen letzten Themenbaustein bildete das automatisierte Fahren. Dessen Chancen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssten im Vordergrund stehen. Darüber hinaus sei es wichtig, Fahrende kontinuierlich über fortschrittliche Fahrzeugfunktionen zu informieren.

Im Rahmen der Ergebniskonferenzen tauschen sich die EU-Mitgliedstaaten und alle Interessengruppen über die Fortschritte bei der Umsetzung des sogenannten Safe-System-Ansatzes aus.

# ■ Digitalisierung der Straße – wie schaffen wir den sicheren ländlichen Verkehrsraum?

**Das DVR-Kolloquium 2022 stellte Instrumente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch außerhalb der Städte in den Fokus: Verkehrstechnik, Digitalisierung und neue Kommunikationstechnologien.**

Der Begriff Digitalisierung ist in aller Munde, auch mit Blick auf die intelligente Straße. Aber was verbirgt sich hinter der schlaun Straße, die genau weiß, was auf ihr passiert? Und was hat sie mit der Verkehrssicherheit im ländlichen Raum zu tun? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das DVR-Kolloquium am 12. Dezember 2022, das erstmalig als hybride Veranstaltung durchgeführt wurde. Insgesamt verfolgten rund 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer das Programm, entweder vor Ort in Berlin oder online zugeschaltet.

„Der DVR wird sich auch in den Jahren 2023 und 2024 schwerpunktmäßig dem Thema Verkehr in ländlichen Räumen widmen. Die Begründung liegt auf der Hand: Wir sehen auf den Straßen im ländlichen Raum rund 60 Prozent der Getöteten und Schwerverletzten“, sagte der an diesem Tag noch amtierende DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf zur Begrüßung.

## Potenzial der Digitalisierung

Das Potenzial der Digitalisierung erläuterte Dr. Sascha Knake-Langhorst vom Institut Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) anhand eines Wimmelbildes zum automatisierten Straßenverkehr im urbanen Raum. Er zeigte auf, dass die Virtualisierung und Vernetzung der realen Welt, das Teilen von Daten sowie die vorhandenen Forschungsinstrumente nicht nur im urbanen Raum eingesetzt werden können. Diese Faktoren seien auch im ländlichen Raum sehr gut geeignet, zum Beispiel für die mobile infrastrukturelle Erfassung des Verkehrsgeschehens, um es zu analysieren, oder für Wirksamkeitsuntersuchungen.

## Zukunft der digitalen Straße

„Digitalisierung geht nicht von 0 auf 100“, bremste die Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Susanne Henckel im Gespräch mit Moderatorin Patricia Pantel die Erwartungen. Beim 15. Digital-Gipfel wenige Tage vor dem Kolloquium habe sich die Bundesregierung dazu positioniert, bis 2025 die Hälfte der deutschen Haushalte mit Glasfaserkabel auszurüsten. Für die Digitalisierung der Straße probiere das BMDV verschiedene Ansätze aus und fördere entsprechende Projekte.

Marc Guerreiro Augusto von der TU Berlin stellte das Verbundprojekt Belntelli vor. Als größtes Reallabor für autonomes Fahren wird auch dieses Projekt vom BMDV gefördert und vereint 13 Partner aus unterschiedlichen Institutionen. Aktuelle Erkenntnisse in der Forschung zum autonomen Fahren werden mit digitalen Infrastrukturkomponenten in realer Umgebung getestet. Das Besondere an diesem Projekt ist der Ansatz einer einheitlichen Fahrzeugdigitalisierung unabhängig vom Fahrzeughersteller, gekoppelt mit der Digitalisierung der Infrastruktur, der Generierung und Etablierung von Plattformökonomie und gesellschaftlicher Partizipation. Schaufensterszenarien ermöglichen der breiten Öffentlichkeit, künstliche Intelligenz (KI) in realen Umgebungen zu erleben. So soll in diesem Jahr der sogenannte Erklärbus, ein autonom fahrender zwölf Meter langer Elektrobus, das Testfeld befahren können.

## Die Menschen im Mittelpunkt

Den Weg vom Reallabor zurück in die

Realität fand Andrea Kulpe-Winkler, Referatsleiterin Straßenverkehrstechnik beim DVR. Sie erklärte, wie sich der Status quo in vielen Bereichen des Straßennetzes mit über 165.000 Kilometern Außerortsstraßen abbildet. Sie zeigte an einem typischen zweieinhalb Kilometer langen Streckenabschnitt einer Bundesstraße mit ländlicher Ortsdurchfahrt, wie mit verkehrstechnischen und baulichen Mitteln nach dem Regelwerk der Straßenplanung die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden kann.

Einig waren sich am Ende des Kolloquiums alle Fachleute: Die Menschen stehen im Mittelpunkt und die Vision Zero ist ein lohnendes Ziel. Digitalisierung ist dabei ein gutes Instrument, um die Verkehrssicherheit im ländlichen Raum zu erhöhen.

*Andrea Kulpe-Winkler*

*Die Präsentationen sowie eine Aufzeichnung der Veranstaltung gibt es hier:*



Die Sicherheitspotenziale digitalisierter Straßen standen im Fokus des DVR-Kolloquiums.  
Foto: Martin Lukas Kim - DVR

## ■ Wie können deutsche Verkehrsregeln am besten gelernt werden?

**Für in Deutschland ankommende Menschen ist vieles neu und gewöhnungsbedürftig, auch der Straßenverkehr kann dazu zählen. Seit Kriegsbeginn sind auch Geflüchtete aus der Ukraine zu uns gekommen. Die Verkehrswacht Münster zeigt, wie es gelingen kann, ukrainischen Kindern und Jugendlichen die elementaren Verkehrsregeln zu vermitteln.**

**E**rste gemeinsame Radtour im Mai 2022 mit Ivan aus der Ukraine, 14 Jahre alt und seit einem Monat in Deutschland: Trotz eindeutiger Ausschilderung als Vorfahrtstraße bremst er an jeder Kreuzung ab und guckt, ob Querverkehr naht. Kommt ein Auto von hinten, fährt er an den rechten Straßenrand und wartet, bis das Auto vorbeigefahren ist. In der Ortsmitte einer Kleinstadt vor den Toren Berlins wird es ihm angesichts des dichten Autoverkehrs offenbar endgültig mulmig – er rumpelt über den Bordstein auf den Fußweg hoch und fährt dort weiter.

### **Verkehrsunterricht in der Schule?**

Die anschließende Befragung ergibt: Nein, in der Schule seien Verkehrsregeln nie ein Thema gewesen. Sein Vater bestätigt das aus der Ferne: Mit systematischem Verkehrsunterricht seien die Kinder in Ivans Schule nie konfrontiert worden. Jugendverkehrsschulen und dem Radfahrschein vergleichbare Prüfungen seien völlig unbekannt.

Olena, eine ukrainische Lehrerin, die selbst geflüchtet ist und jetzt an einer weiterführenden Schule im Süden Berlins Sprachförderunterricht gibt, widerspricht: Verkehrserziehung sei schon in den Lehrplänen für die unteren Jahrgänge (Klassen 1 bis 4) fest verankert. In welchem Umfang – das wisse sie allerdings nicht.

### **Kenntnisstand variiert sehr stark**

Fest steht nur: Es ist ein sehr unterschiedlicher Kenntnisstand bezüglich Verkehrsregeln und richtigem Verkehrsverhalten bei ukrainischen Schulkindern zu beobachten. Will man die Lücken schließen, so ist das dem Grunde nach keine Zauberkunst: Die Ukraine ist wie Deutschland Unterzeichnerstaat des Wiener Straßenverkehrsabkommens von 1968, die Schildersprache unterscheidet sich also nicht nennenswert von der in Deutschland. Wer schon einmal in der Ukraine war, weiß aber auch, dass sich der Straßenverkehr im Vergleich zu Deutschland zum Teil deutlich unterscheidet. Tempolimits zum Beispiel werden eher selten wahrgenommen, selbst das Anlegen des Sicherheitsgurtes wird oftmals vernachlässigt.

### **Spezielle Programme sinnvoll**

Ukrainische Kinder, die nach Deutschland kommen, müssen sich also umstellen: Zum einen müssen sie lernen, dass man sich hier an die Verkehrsregeln halten muss – was natürlich eine gewisse Kenntnis von Verkehrsregeln voraussetzt. Im Gegenzug können sie sich aber auch weitgehend darauf verlassen, dass Autofahrende bei Rot anhalten oder Radfahrende nicht mit Minimalabstand überholen. Primär ist es Aufgabe der Schulen, eventuelle Defizite zu erkennen und daran zu arbeiten. Da die systematische Verkehrserziehung aber auch in Deutschland nach der 4. Klasse endet, sind speziell für Schülerinnen und Schüler, die erst mit der 5. Klasse oder höher nach Deutschland gekommen, spezielle Programme außerhalb des Unterrichts sinnvoll. Eine Vorreiterrolle nimmt nach einhelliger Aussage aus einigen Landesverkehrswachten die Verkehrswacht Münster ein (siehe Interview). Zu wünschen ist natürlich, dass die Kinder und Eltern, die hier an solchen speziellen Programmen teilgenommen haben, nach der Rückkehr in ihre Heimat auch zu Botschafterinnen und Botschaftern für ein besseres Verkehrsverhalten werden.

*Matthias Roeser*

*Hier gibt es eine Broschüre  
der Landesverkehrswacht  
NRW in ukrainischer Sprache:*

*Die Gewerkschaft der Polizei (GdP)  
hat ein Malheft in Ukrainisch  
veröffentlicht:*

## ■ „Ich wünsche mir zusätzliche Ehrenamtler, um mehr Veranstaltungen anbieten zu können“

Verkehrsexperte Christoph Becker über die Verkehrssicherheitsarbeit mit ukrainischen Kindern, deren größte Defizite und die Vorbildfunktion der Eltern



Christoph Becker ist pensionierter Polizeibeamter und Geschäftsführer der Verkehrswacht Münster sowie zertifizierter Moderator des DVR und der Deutschen Verkehrswacht. Fotos: privat

**Herr Becker, wie bewerten Sie den Kenntnisstand ukrainischer Schulkinder hinsichtlich der Verkehrsregeln?**

Da gibt es welche, die Grundkenntnisse haben – die kennen Stoppschild, Vorfahrtstraße und ähnliche Grundregeln. Es gibt aber auch welche, die überhaupt keine Ahnung haben – auch

nicht „Rechts vor Links“ und ähnliche Sachen. Woran das liegt, weiß ich nicht. Die Kommunikation über Dolmetscher ist immer ein bisschen mühselig. Vielleicht hängt es damit zusammen, ob die Kinder in einer Stadt aufgewachsen sind oder auf dem Land. Die meisten haben aber Grundkenntnisse auf ähnlichem Niveau wie Schulkinder in Deutschland.

**Was sind die größten Defizite mit Blick auf das alltägliche Verkehrsgeschehen in Deutschland?**

Es gab bei unseren bisher vier Verkehrssicherheitstagen für ukrainische Familien tatsächlich einige Kinder, die nicht Fahrrad fahren konnten. Das konnten wir natürlich in einer eintägigen Veranstaltung nicht korrigieren. Aber diese Kinder durften dann in der Jugendverkehrsschule Kettcar oder Tretroller fahren, sodass wir ihnen trotzdem die Verkehrsregeln nahebringen konnten.

Die größte Herausforderung konkret in Münster ist der hohe Fahrradanteil. Wenn die Gastgeberfamilie fast alle Wege mit dem Fahrrad zurücklegt, muss sich die ukrainische Gastfamilie anpassen. Und dann sind die vollen Radwege hier in Münster eine Herausforderung. Der hohe Radverkehrsanteil war einer der Hauptgründe, warum wir hier in der Verkehrswacht die Kurse entwickelt haben.

**Die in Deutschland sehr kleinteilig ausdifferenzierte Radwegbeschilderung kennt man in der Ukraine wahrscheinlich gar nicht?**

Nein, das kennen die gar nicht. Und auch nicht, dass man als Radfahrer viele Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung befahren darf. Die Radwegbeschilderung erläutern wir ihnen

Mit dem Kettcar, Fahrrad oder auch zu Fuß lernen die ukrainischen Kinder die Verkehrsregeln.



deshalb immer in einem 20 bis 30 Minuten langen theoretischen Teil. Ich habe inzwischen auch ein Plakat mit den wichtigsten Verkehrsschildern und einer ukrainischen Erläuterung gefunden und hänge das dann immer an die Wand.

### Wie sieht es mit dem Verhalten zu Fuß aus?

Das sprechen wir auch an. Es gibt immer Kinder, die nach einiger Zeit in der Jugendverkehrsschule keine Lust mehr auf Radfahren haben – die schicken wir dann als Fußgänger los und bringen ihnen bei, dass sie die Fahrbahn nur an offiziellen Überwegen queren sollen – beim Zebrastreifen erst dann, wenn der Autofahrer wirklich angehalten hat.

### Wie schätzen Sie die Verkehrsregelkenntnisse und das Verkehrsverhalten der Eltern ein?

Wir machen ihnen auf jeden Fall klar, was „Vorbildfunktion“ heißt. Das bedeutet: Was die Kinder beim Verkehrssicherheitstag lernen, müssen die Eltern im Alltag vorleben. Mein Eindruck ist, dass es in der Ukraine nicht die gleiche Regelungsdichte gibt wie in Deutschland. Ich glaube, dass man dort die Regelbeachtung etwas „großzügiger“ auslegt.

### Was sollten Institutionen beachten, die ähnliche Veranstaltungen für Ukrainerinnen und Ukrainer anbieten wollen wie die Verkehrswacht Münster?

Sie sollten mindestens ein bis zwei Dolmetscher organisieren. Das müssen keine Profis sein, es können auch Angehörige sein, die schon länger in Deutschland leben und beide Sprachen beherrschen. Ich habe hier inzwischen einen kleinen Stamm aufgebaut. Die Gruppengröße der Teilnehmer und der Aufbau der Veranstaltung sollte sich an der Zahl der Dolmetscher orientieren. Wir haben meistens drei Dolmetscher: Einer ist draußen bei den Kindern, einer beim Theorieunterricht und einer zum Beispiel

beim Vorbereiten der Kinder – Aufsetzen des Helms und ähnliches. Ganz wichtig: Informationsmaterial. Zum Glück hatten wir bei der ersten Veranstaltung eine junge Ukrainerin dabei, die meine Präsentation abgezeichnet und übersetzt hat. Das haben wir dann in eine ordentliche Form gebracht und jetzt sogar über die Landesverkehrswacht weiterverteilt. Gleiches gilt übrigens auch für das Plakat mit den Verkehrsschildern. Von der Deutschen Verkehrswacht und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat gibt es inzwischen auch Broschüren und Flyer. Wünschen würde ich mir von der Deutschen Verkehrswacht und dem DVR, dass sie mehr Moderatorenausbildungen und Fortbildungen anbieten. Und ich wünsche mir natürlich zusätzliche Ehrenamtler, um mehr Veranstaltungen anbieten zu können.

Interview: Matthias Roeser



Auch der Theorieunterricht gehört zur Verkehrserziehung. Foto: privat

## German Road Safety – Mobilität verbindet

Wer neu in Deutschland ist, steht vor zahlreichen Herausforderungen. Dazu zählt möglicherweise auch die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr. Mit dem Projekt „German Road Safety“ möchte der DVR dabei helfen, sicher auf unseren Straßen unterwegs zu sein.

Wie funktioniert der Nahverkehr? Wo darf ich mit dem Fahrrad fahren? Und wer hat eigentlich Vorfahrt? Kernstück von „German Road Safety“ ist die kostenlose Smartphone-App, die Antworten auf diese und viele weitere Fragen bietet – für alle, die sicher ans Ziel kommen wollen. Egal ob zu Fuß, mit Bus und Bahn, auf dem Fahrrad oder mit dem Auto. Als animierter kompakter Leitfaden gibt die App einen umfassenden Überblick über die wichtigsten Regeln im deutschen Straßenverkehr. Sie ist in 14 Sprachen verfügbar: Arabisch, Chinesisch, Deutsch, Englisch, Farsi, Französisch, Kroatisch, Paschtu, Polnisch, Portugiesisch, Russisch, Spanisch, Türkisch und Ukrainisch. Insbesondere die Zuwanderung

von ukrainischen Menschen stellte 2022 eine besondere Herausforderung dar, der sich der DVR gezielt gestellt hat. Zügig wurde eine ukrainische Übersetzung in die Wege geleitet, die nunmehr zur Verfügung steht.

Spezielle Hinweise für Kinder und zur Verkehrserziehung enthält das Teilprojekt „German Road Safety Kids“. Hier werden zum Beispiel Fahrradtrainings für Ersteinsteigerinnen und -einsteiger angeboten. Unterrichtsmaterialien für die Primarstufe sowie die Sekundarstufe I, die Lehrerinnen und Lehrer unterstützen, werden kontinuierlich ausgebaut und durch aktuelle Themen ergänzt.

*Darüber hinaus stehen viele weitere Informationen und zusätzliches Material auf der „German Road Safety“-Website zur Verfügung:*



## ■ Autonomes Fahren: Neue Mini-3D-Kamera überwacht den Innenraum

In einem gemeinsamen Forschungsvorhaben mit BMW haben Forschende des Fraunhofer-Instituts für Angewandte Optik und Feinmechanik IOF in Jena ein miniaturisiertes Weitwinkel-3D-Kamerasystem entwickelt. Die Kamera soll künftig den Innenraum von autonom fahrenden Fahrzeugen mittels 3D-Sensorik überwachen und so für mehr Sicherheit im Straßenverkehr der Zukunft sorgen. Mit der Mikro-Optik und einem Sensor wird ein Sichtbereich von mehr als 170 mal 130 Grad abgedeckt, ideal, um Gesten und Blickrichtungen aller Mitfahrenden zu erfassen.

Neben der vollständigen Überwachung der Fahrenden ermöglicht das System auch die Hand-am-Lenkrad- und Sicherheitsgurt-Erkennung sowie die Überwachung der Sitzplatzbelegung mit gekoppelter Airbag-Steuerung. Auch die Anwesenheit von Kindern kann explizit erfasst werden. Die Gestensteuerung ermöglicht überdies einen komfortableren Zugriff auf das Infotainment, was gleichermaßen für mehr Sicherheit durch weniger Ablenkung sorgt.

Die besondere Herausforderung bei der Entwicklung war das begrenzte Platzangebot im Fahrzeuginnenraum: Für eine Kamera zur Innenraumüberwachung, die unterhalb des

Rückspiegels angebracht werden soll, stehen maximal zehn Millimeter zur Verfügung. Gleichzeitig muss die Kamera, um den Innenraum möglichst weit zu erfassen, ein stark erweitertes Gesichtsfeld aufweisen. Klassische Weitfeld-Kameraoptiken können dabei nicht zum Einsatz kommen, da sie sich nicht auf die erforderliche Kompaktheit reduzieren lassen.

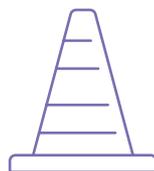
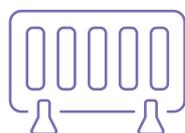


Nahaufnahme der miniaturisierten Weitwinkel-3D-Kamera an der Unterseite eines Rückspiegels  
Foto: Fraunhofer IOF

Hier setzt die neue Mini-Kamera aus Jena an: Den Forschenden ist es gelungen, ein neues, mehrkanaliges Kamerakonzept zu realisieren, bei dem ein große Gesichtsfeld in mehrere vordefinierte Einzelkanäle aufgeteilt wird.

## ■ Mehr Sicherheit an Tagesbaustellen

Die Autobahn GmbH des Bundes rüstet bis Ende 2023 alle rund 1.500 fahrbaren Absperrtafeln ihrer Autobahnmeistereien mit einem neuen digitalen Kommunikationssystem aus. Das System C-ITS, das für „Kooperative intelligente Verkehrssysteme“ steht, warnt die damit vernetzten Fahrzeuge frühzeitig und zuverlässig vor einer Tagesbaustelle. Auf diese Weise soll der Verkehr auf den Autobahnen deutlich sicherer werden. Den Startschuss für das neue System gab Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing: „Wir werden den digitalen C-ITS-Baustellenwarner bundesweit auf allen Autobahnen einführen. So erfahren die Fahrerinnen und Fahrer auf den Autobahnen frühzeitig, ob auf der vor ihnen liegenden Strecke eine Tagesbaustelle eingerichtet wurde. Dank dieser Information können sie ihr Fahrverhalten rechtzeitig anpassen, sodass die Gefahren von abruptem Bremsen oder Auffahrunfällen minimiert werden. Durch diese Kommunikation von Fahrzeugen und Straßenbetreibern wird das Fahren deutlich sicherer und angenehmer.“



Mit dem System C-ITS geht es einen Schritt weiter in Richtung vernetzter, automatisierter und kooperativer Mobilität. Fahrzeuge, Verkehrsteilnehmende, Diensteanbieter und Straßenbetreiber sind dabei miteinander vernetzt und tauschen anonymisiert Daten untereinander aus. Aktuell ist der C-ITS-Dienst über die direkte WLAN-Kommunikation in bestimmten Fahrzeugmodellen bereits verfügbar.

Das Prinzip der Baustellenwarnung funktioniert so: Nähert sich ein Fahrzeug einer Tagesbaustelle, wird der Fahrer oder die Fahrerin, noch bevor die Baustelle ins Blickfeld gerät, direkt im Display des Armaturenbretts darüber informiert und kann entsprechend reagieren – beispielsweise durch den Wechsel des Fahrstreifens und die Reduzierung der Geschwindigkeit.

## ■ Barrierefreie Mobilität im Verkehrsrecht

In dieser Ausgabe befasst sich Prof. Dr. Dieter Müller mit Rechtsvorschriften, die bei der Gestaltung barrierefreier Verkehrsräume von Bedeutung sind.

Barrierefreiheit im Straßenverkehr fängt im Kopf an, und zwar bei der Planung von Verkehrsräumen. Sie ist verankert in diversen technischen Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), die sich als Vereinigung von Fachleuten auf gemeinsam vereinbarte Eckpunkte für die Anlage von Straßen, Radwegen, Fußgängerüberwegen etc. geeinigt hat. Bereits hier ist zu konstatieren, dass bei der Planung der vorhandenen Verkehrsräume an Barrierefreiheit und Mobilität für alle Menschen nicht ausreichend oder nur höchst selten an die schwächeren und behinderten Verkehrsteilnehmenden gedacht worden ist. Dabei handelt es sich bei diesem Thema um puren Grundrechtsschutz, denn nach Artikel 3 des Grundgesetzes darf niemand ohne Rechtsgrundlage benachteiligt werden und absolut nicht wegen seiner Behinderung. Gerade das ist aber auf

öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen immer noch viel zu oft der Fall.

Nachteile entstehen, wenn Wege so geplant und gestaltet worden sind oder immer noch so gestaltet werden, dass die Bedürfnisse von älteren und hilfsbedürftigen Menschen wie zum Beispiel seh- oder gehbehinderte Verkehrsteilnehmende und natürlich auch Personen, die mit dem Kinderwagen oder Gepäck unterwegs sind, im Planungsprozess nicht angemessen berücksichtigt wurden. Es gibt noch zu viele oft unüberwindbare Stufen, und zwar nicht nur im übertragenen Sinne.

### Gültige Rechtsnormen

Seit 2014 gilt die DIN-Norm 18040-3, die als technische Norm für öffentliche Verkehrswege und Freiräume dienen soll. Sie soll die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes praktisch umsetzen und zielt darauf ab, allen Menschen, die sich im Verkehrsraum bewegen wollen, einen gleichberechtigten Zugang zu allen öffentlichen Bereichen zu ermöglichen. Dabei sollen die unterschiedlichen persönlichen Voraussetzungen der Menschen keine Rolle mehr spielen. Dies ist allerdings auch heutzutage vielerorts nicht viel mehr als eine Wunschvorstellung.



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.

Foto: Jürgen Gebhardt - DVR

Auch ein Arbeitsausschuss der FGSV beschäftigt sich aktuell intensiv mit dem Forschungsprojekt einer „Ex-post-Evaluierung gesetzlicher Regelungen und Instrumente zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich Verkehr“, also einer Betrachtung darüber, ob die für die Barrierefreiheit ergriffenen Maßnahmen auch erfolgreich umgesetzt werden konnten. Man darf auf diese Ergebnisse sehr gespannt sein und wünscht sich eine Beteiligung von Fachleuten des DVR, der Deutschen Verkehrswacht, FUSS e.V. oder des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) benennt lediglich in einer Vorschrift ausdrücklich die prinzipiell im Straßenverkehr benachteiligten Gruppen, wenn § 3 StVO in seinem Absatz 2a regelt: „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Der Stärkere muss sein Verkehrsverhalten nach den Bedürfnissen des Schwächeren ausrichten. Schön wär's. Die Realität sieht leider oft anders aus und die immer noch gültigen Verkehrsziele der gegenseitigen Rücksichtnahme und ständigen Vorsicht aus § 1 Absatz 1

Barrierefreie Verkehrsräume müssen sorgfältig geplant werden.  
Foto: srphotos - Fotolia



StVO geraten mehr oder weniger deutlich in den Hintergrund. Warum? Unter anderem deshalb, weil der ursprünglich als soziales System gedachte öffentliche Straßenverkehr in seinen prinzipiell gut gedachten Regeln viel zu selten proaktiv, also bevor Gefahrensituationen entstehen, überwacht wird. Und wir wissen alle, dass erst die Überwachung und Ahndung von Verstößen zu allgemeiner Regelakzeptanz führen.

### Schwächere stärker berücksichtigen

Ob der Straßenverkehr als soziales System, das ausdrücklich auch schwächere und hilfsbedürftige Verkehrsteilnehmende angemessen berücksichtigt, tatsächlich gelebt wird, kann mit Blick auf verkehrsberuhigte Bereiche im Wohnumfeld beobachtet werden. Diese sind neben der Verkehrsbedeutung als kommunikative Bereiche erdacht, geplant und eingerichtet worden. Die Geschwindigkeit der Fahrzeugführenden ist genau aus diesem Grund auf Schrittgeschwindigkeit, also die niedrigste mögliche Fahrgeschwindigkeit, herunterreguliert worden, und zwar auch für Radfahrende. Spielende Kinder auf der Straße und der Gebrauch der Straße als Kommunikationsfläche sollen in diesen Bereichen die Regel und nicht die Ausnahme sein. Zu

diesen besonderen Zwecken soll auch die „Straßenmöblierung“ beitragen, die mit Bäumen, Pflanzen und anderen Gestaltungselementen die sozialen Funktionen in den Vordergrund stellen und insbesondere den Kraftfahrzeugverkehr unter diese Zwecke einordnen soll.



### Barrierefreiheit kostet Geld

Es hilft übrigens der angestrebten Barrierefreiheit in diesem sozial verstandenen Sinne nichts, die vorhandenen Straßenverkehrsräume in ihrer historisch für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Gestaltung als quasi unabänderlich hinzunehmen. Wer echte Barrierefreiheit fordert und umsetzen will, muss Geld in die Hand nehmen, um vorhandene Nachteile auszugleichen, also neu zu planen und tatsächlich barrierefrei umzubauen. Schwächere Verkehrsteilnehmende können dabei auf verschiedene kreative

Weise geschützt werden, aber diese Planungen und deren Umsetzungen beginnen im Kopf und müssen tatkräftige Hände erreichen können. Glücklicherweise gibt es bereits zahlreiche positive Beispiele in den Kommunen, an denen man sich orientieren könnte, wenn man denn wollte.

Eine Recherche zum Begriff „Barrierefreiheit“ auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ergab immerhin 72 Treffer. Bei den Inhalten war ein deutlicher Schwerpunkt für den ÖPNV (zwölf Treffer) sowie den Schienenverkehr (19 Treffer) zu erkennen und zwei Treffer widmeten sich den Notwendigkeiten, Blinde und Sehbehinderte im Verkehrsraum besonders zu schützen. Das macht Hoffnung, lässt aber auch Luft nach oben. Diese Lücken können bekanntlich gut gefüllt werden, wenn man die in der Regel ehrenamtlich arbeitenden Vertreterinnen und Vertreter der Lobbygruppen derjenigen Verkehrsteilnehmenden zu Wort kommen lässt, deren Sicherheitsinteressen besonders geschützt werden müssen. Öffentliche Anhörungen, Bürgerbeteiligungen und gemeinsame Vor-Ort-Begehungen prekärer Verkehrsbereiche könnten da ein sinnvollerer Ansatz sein.

#### Impressum



#### DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 1/2023, 53. Jahrgang

Bitte folgende E-Mail-Adresse für Adressänderungen, Bestellungen sowie Abmeldungen nutzen:  
[report@vkm-dvr.de](mailto:report@vkm-dvr.de)

#### Herausgegeben von:

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

**Hauptgeschäftsführer:** Stefan Grieger

**Chefredaktion:** Seema Mehta (DVR)  
Sven Rademacher (VKM)

**Grafik & Layout:** Michael Seifert (VKM)

**Titelfoto:** romaset - stock.adobe.com

**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 der Unfallverhütung sowie die Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR REPORT“ wird kostenlos abgegeben.



**SIE HABEN SICH KAUM VERÄNDERT.**



**UND IHRE FAHRWEISE?**

Jetzt zur Rückmeldefahrt! [www.dvr.de/rueckmeldefahrt](http://www.dvr.de/rueckmeldefahrt)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages