

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

3/2022

VISION
ZERO

Top-Thema

Ein Tag im Einsatz
für die
Verkehrssicherheit



AKTUELLES

Verabschiedung von DVR-
Präsident Walter Eichendorf

PANORAMA

Unfallgeschehen
mit Krafträdern

WISSEN

Rechtliche Grundlagen der
Verkehrsüberwachung

Liebe Leserin, lieber Leser,



Foto: DVR

am 13. Dezember 2022 wird die Mitgliederversammlung des DVR einen neuen Vorstand wählen. Nach fast drei Jahrzehnten in Vorstandsausschüssen und Vorstand sowie mehr als 13 Jahren als Präsident des DVR habe ich mich entschieden, nicht mehr zu kandidieren. Nächstes Jahr steht mein 70. Geburtstag an und da ist es Zeit für Jüngere.

Einen so langen Zeitraum in einem Editorial zusammenzufassen, ist schier unmöglich. Wir haben seit 2009 rund 80 Beschlüsse zu vielen Aspekten der Verkehrssicherheit verabschiedet. Dazu gehören Meilensteine zur Umsetzung der Vision Zero oder die Forderung nach einem Alkoholverbot im Straßenverkehr. Wichtig für die konkrete Verkehrssicherheit sind die vielen Beschlüsse zum Regelwerk, zur Infrastruktur, zu Fahrzeugen und zum Verhalten der Menschen. Sie können alle Beschlüsse unter www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse recherchieren. Wir haben diese Beschlüsse in die Politik in Bund und Ländern, in den Verkehrsgerichtstag usw. eingebracht und auch regelmäßig überprüft, welche davon Realität geworden sind und welche (und warum) nicht.

In den letzten Jahren haben wir gemeinsam im Präsidium und im Vorstand auch viele strukturelle Entscheidungen umgesetzt: Wir haben die Geschäftsstelle von DVR e.V. sowie VKM GmbH in der Jägerstraße in Berlin konzentriert. Wir haben einen neuen Hauptgeschäftsführer des DVR gewählt, eine neue Organisationsstruktur geschaffen, die Satzung grundlegend aktualisiert und – wie Sie dem DVR Report bereits angesehen haben – auch ein neues Corporate Design etabliert.

Ich danke Ihnen allen für Ihr Interesse an der Arbeit des DVR. Bleiben Sie der Verkehrssicherheit gewogen und setzen Sie sich weiterhin für die Vision Zero ein!

Ihr

Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident DVR

Inhalt

| | |
|------------|----|
| EDITORIAL | 2 |
| AKTUELLES | 3 |
| TOP-THEMA | 6 |
| MITGLIEDER | 12 |
| PANORAMA | 15 |
| WISSEN | 20 |
| IMPRESSUM | 23 |

Vision Retirement – Dank an Prof. Dr. Walter Eichendorf

Gab es einmal eine Zeit beim DVR ohne Prof. Dr. Walter Eichendorf? Nur Wenige werden sich erinnern können. Walter Eichendorf hat den DVR geprägt wie kaum ein anderer. Sein Kompass war und ist die Vision Zero – keine Getöteten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr. Er hat maßgeblich dazu beigetragen, dass der DVR dieser Vision folgt und wichtige Schritte in diese Richtung gegangen ist.

Der Beschluss des DVR zum absoluten Alkoholverbot am Steuer „Wer fährt, trinkt nicht; wer trinkt, fährt nicht“ ist wegweisend und wäre ohne sein unermüdliches Engagement nicht zustande gekommen. Als Physiker diskutiert er besonders gern über Innovationen in der Fahrzeugtechnik, doch auch wenn es um den Verhaltensbereich geht, kann er in jeder Diskussion bestehen. Unzählige Gremiensitzungen leitete er faktenbasiert in seiner ruhigen und gelassenen Art, wodurch der DVR zahllose gute Beschlüsse fassen konnte.

In der täglichen Arbeit für die Sicherheit des Straßenverkehrs werden wir Prof. Dr. Eichendorf im DVR vermissen. Wir hoffen jedoch, dass er uns als Ehrenpräsident noch lange mit Rat und Tat zur Seite steht.

Für das Präsidium

Manfred Wirsch, Vizepräsident DVR

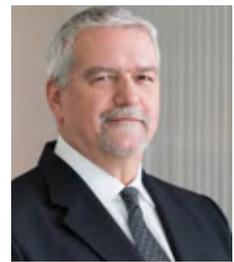


Foto: DGUV/Wolfgang Bellwinkel

„Fahr sicher!": Verantwortungsbewusstes Fahren auf Landstraßen

Im vergangenen Jahr kamen 1.498 Menschen auf Landstraßen ums Leben, rund 22.000 wurden schwer verletzt.

„Viele Autofahrende überschätzen ihre Fähigkeiten, seien es zu hohe Geschwindigkeiten, alkoholisiertes Fahren oder die notwendige Entfernung bei Überholvorgängen“, erläutert DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. Mit der Fortsetzung der Kampagne „Fahr sicher!“ möchte der DVR deshalb weiterhin für verantwortungsbewusstes Fahren auf Landstraßen sensibilisieren.

Die Gründe für Unfälle auf Landstraßen sind vielfältig: Unangepasste Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer gehören zu den Unfallursachen mit schwerwiegenden Folgen. Auch risikoreiches und unachtsames Fahren sowie Ablenkung am Steuer können tödliche Folgen haben und werden im Rahmen der neuen Landstraßen-Kampagne plakativ und einprägsam in Szene gesetzt: In sieben Bundesländern werden Plakate mit den Aufschriften Rennstrecke, Safttour, Risikofreude und Ablenken an Landstraßen aufgestellt. Sie sollen auf Fehlverhalten aufmerksam machen und aufzeigen, dass eine angepasste und verantwortungsvolle Fahrweise das Risiko für Unfälle mindern kann.

Auch gefährliche Überholvorgänge stehen im Fokus. Allein im Jahr 2021 gingen 4.573 Unfälle auf Landstraßen auf Fehler beim Überholen zurück und 486 Menschen starben bei einem Zusammenstoß mit dem Gegenverkehr.

Die Landstraßen-Kampagne richtet sich sowohl an Pkw-Fahrende als auch an Personen, die mit Krafträdern unterwegs sind. Insbesondere Motorradfahrende verunglücken häufig auf Landstraßen – im Jahr 2021 waren es 409 Menschen und somit 77 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Kraftradfahrenden.

Die gemeinsame Kampagne „Fahr sicher!“ des DVR, des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) ruft seit 2021 zum verantwortungsbewussten Fahren auf Straßen außerorts auf.

Hier geht es zur Kampagne:



Sicher zur Schule auf ländlichen Wegen

Die gemeinsame Jugendaktion von DVR sowie Unfallkassen und Berufsgenossenschaften „Country ROADS – Gefährdungen auf ländlichen Wegen“ richtet sich an Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 7. Foto-Stories und Videos für den Schulunterricht klären über Gefährdungen auf Schulwegen auf und sensibilisieren für die besonderen Anforderungen auf allen Wegen im ländlichen Raum.

Alle Medien der Jugendaktion sind ausschließlich digital verfügbar und können kostenfrei auf der Webseite der Jugendaktion heruntergeladen werden. Neben Tipps und Ideen für die Einbindung des Themas „Gefährdungen auf ländlichen Wegen“ in den Schulunterricht stehen dort Hintergrundinformationen zur Verfügung. Die Instagram- und Facebook-Kanäle der Jugendaktion begleiten die Aktion ein ganzes Jahr lang.

Schulklassen und Projektgruppen können zudem an einem Wettbewerb teilnehmen. Dabei gibt es die Chance, 200 bis 500 Euro zu gewinnen.

Weitere Informationen unter:



■ Walter Eichendorf: Hochschullehrer, Physiker, Weltenbummler, James-Bond-Fan und Präsident des DVR

Nach drei Jahrzehnten endet die Tätigkeit von Prof. Dr. Walter Eichendorf im DVR. Er hat als Präsident des DVR sechs Verkehrsminister aus drei Parteien erlebt, davor Statistiken zu Verkehrsunfällen ausgewertet und veröffentlicht, sehr viele Kampagnen begleitet, unzählige Interviews geführt, Shitstorms durchgestanden und einiges an Geschichten zu erzählen.



Eine typische Szene im Amt des DVR-Präsidenten: Prof. Dr. Walter Eichendorf am Rednerpult. Foto: Heidi Scherm Fotografie

Das ein promovierter Physiker an der Spitze einer Organisation für Verkehrssicherheit steht, liegt näher, als man denkt. Denn als Referatsleiter Statistik beim Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG, heute Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, DGUV) nahm Prof. Eichendorf bereits aufwendige Auswertungen der Unfallstatistiken vor, zum Beispiel zur Verteilung des Unfallgeschehens über die Wochentage und Uhrzeiten und die dahinterliegenden Ursachen. Dabei reizte ihn immer wieder die Öffentlichkeitsarbeit: Er hat hunderte Artikel publiziert, Bücher geschrieben und in Fernsehsendungen mitgewirkt. Später als Leiter der Öffentlichkeitsarbeit des HVBG war er erst Mitglied im und dann Vorsitzender des Vorstandsausschusses ÖA des DVR. Darauf folgten die Wahl als ordentliches Vorstandsmitglied und die wichtige Vorstands-Arbeitsgruppe Vision Zero. Nach nunmehr dreizehneinhalb Jahren als Präsident an der Spitze des DVR tritt er jetzt nicht mehr an.

Geier an der Autobahn

Ein langer Zeitraum mit vielen besonderen Erinnerungen. Eine bezieht sich auf Geier an der Autobahn. „Hallo Raser, wir warten.“ Das Plakat aus dem Jahr 2000 ist vielen in Erinnerung. Es war eine der resonanzstärksten Kampagnen des DVR: So viele Reaktionen per Telefon, Fax und Post hat der DVR selten erhalten.

„Das Plakat hat eine sehr interessante Geschichte“, schildert Walter Eichendorf. „Die Entstehung der Autobahnplakate liegt in der Verantwortung eines gemeinsamen Ausschusses mit den Ländern und dem Bund.“ Eichendorf war als Öffentlich-



Eines der umstrittensten, aber auch erfolgreichsten Plakatmotive.

keitsarbeiter für den DVR, dabei Siegfried Werber, der Hauptgeschäftsführer des DVR, rief ihn an. Es gäbe ein Problem, denn es ließe sich kein Konsens über das nächste Plakatmotiv erreichen. „Ich sagte ihm, da war doch dieses wunderbare, aber von den Pädagogen und Psychologen nicht so geliebte Geier-Plakat. Werber und ich machten uns an die Arbeit. Herr Sokoll, der damalige Hauptgeschäftsführer des HVBG, war total begeistert. Ebenso Herr Grupe, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, der seinen Minister dafür gewann. Mit diesem Rückenwind stimmte der Plakatausschuss zu und so entstand eines der bis heute interessantesten Plakate.“

Zielgruppe dort erreichen, wo sie ist

Im Jahr 2022 sind Plakate nur ein Teil von Kampagnen, flankiert von Pressearbeit, Social-Media-Postings, Webseiten und weiteren Maßnahmen.



Ebenfalls heiß diskutiert: Plakate der Kampagne „Runter vom Gas“, die für das Tragen eines Fahrradhelms geworben haben.

Was sich auch im neuen Jahrtausend verändert hat, ist die Helmtragequote. Der Fahrradhelm ist im Alltag vieler Radfahrerinnen und Radfahrer angekommen. Mit einer großen Ausnahme – die der 15- bis 30-jährigen jungen Frauen, die den Helmverzicht begründen mit: unästhetisch, uncool, macht die Frisur kaputt.

„So kam die Zusammenarbeit mit Heidi Klum und Germany's Next Top Model zustande“, erinnert sich Walter Eichendorf. „Eine Sendung, die junge Frauen in der Zielgruppe anspricht, das Thema Fahrradhelm setzt und ganz klar die Botschaft ‚Looks like shit but saves my life‘ in Englisch kommuniziert.“ Gegenwind kam schnell und insbesondere von älteren Frauen und Männern aus dem Bundestag sowie aus den Medien. Eine Petition an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und an ihn forderte den sofortigen Stopp der „sexistischen Kampagne“. „Ich habe auf allen Kanälen immer wieder betont, dass diese aufgebrachten Personen nicht die Zielgruppe seien und die Zielgruppe die Motive keinesfalls als sexistisch bewertet. Die Medienresonanz war enorm, von Deutschland über Europa und die USA bis nach Australien. Und entscheidend ist: Danach hat sich die Helmtragequote in dieser jungen Altersgruppe verdoppelt!“

Mehr als 20 Prozent der Getöteten nicht angeschnallt

Richtig gute Kampagnen laufen über Jahre, damit sie überhaupt die Chance erhalten, erfolgreich zu sein. „Runter vom Gas“ ist ein Beispiel, ein weiteres ist „Hat's geklickt?“ – 2002 für die Dauer von zwei Jahren ins Leben gerufen, um die Anschnallquote in Lkws zu steigern, die damals bei 15 Prozent lag. Heute liegt sie bei 90 Prozent und die fehlenden zehn Prozent müssen auch noch erreicht werden.

„Auch beim Thema Angurten darf man sich nicht täuschen lassen: Der Durchschnitt aller angeschnallten Verkehrsteilnehmenden liegt bei 97 Prozent, das Ziel wurde scheinbar erreicht“, berichtet Walter Eichendorf. „Das täuscht, denn rund 20 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten sind nicht angeschnallt! Das zeigt ganz deutlich, dass diese sehr wenigen nicht angeschnallten Personen ein unglaublich höheres Risiko haben, wenn es zum Unfall kommt. Und da sind wir bei der gleichen Botschaft wie beim Helm: Der Gurt verhindert keinen Unfall, der Gurt mildert aber dramatisch die Unfallfolgen und ist deswegen, so wie der Helm beim Fahrradfahren, ein echter Lebensretter.“

James Bond – Real licence to speed

Neben seinem beruflichen und ehrenamtlichen Engagement hat Walter Eichendorf eine persönliche Leidenschaft: Filme mit dem britischen Geheimagenten James Bond. Der nimmt es mit dem Anschnallen und den Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht so genau. Die Geschichten sind fiktiv, aber trotzdem fragt man sich: Ist das, was dort jetzt abgelaufen ist, nur Technik und Trick? Hätte das tatsächlich Realität sein können? Die Antwort lieferte dem James-Bond-Fan Walter Eichendorf der Physiker Prof. Metin Tolan aus Dortmund: „Metin Tolan hat tatsächlich festgestellt, dass einige wirklich haarsträubende Geschichten in diesen Filmen physikalisch möglich wären. Er hat sich mit seinen Studierenden die Filme in Zeitlupe angeschaut und nachgerechnet, um die genaue Geschwindigkeit und die Abstände festzustellen. Physik und James Bond gehören zusammen! Das hat er in einem Buch zusammengefasst und bei der Feier zu meinem 60. Geburtstag präsentiert.“



Staffelwechsel an der Spitze des DVR 2009: Prof. Manfred Bandmann und sein Nachfolger Prof. Dr. Walter Eichendorf. Foto: DVR

Verkehrssicherheit geht vor

Vor 13 Jahren ergriff Walter Eichendorf im [DVR Report \(Ausgabe 2/2009\)](#) zum ersten Mal als Präsident das Wort: „Der DVR wird selbstbewusst und deutlich Position beziehen und diese energisch im politischen Raum vertreten. Im Sinne der Verkehrssicherheit darf und muss der DVR parteiisch sein: Er muss sich als Lobby für die Verbesserung der Sicherheit auf unseren Straßen verstehen.“ Auch heute gilt: Der DVR hat die Verantwortung, seiner Zeit voraus zu sein. Vorstandsbeschlüsse sollten unabhängig von politischen Trends gefasst werden und können im Moment des Beschlusses rechtlich zweifelhaft, vielleicht sogar rechtlich noch unmöglich sein.

Die Botschaft des scheidenden Präsidenten Walter Eichendorf lautet deshalb: „Der DVR muss die richtigen Forderungen für Verkehrssicherheit stellen und das kann und muss auch unbequem sein.“ Und er hat einen Wunsch: „Wir brauchen mehr Frauen im Vorstand des DVR und endlich eine Frau im Präsidium!“

Seema Mehta



Atemlos – ein Tag im Einsatz für die Verkehrssicherheit

Polizeiliche Verkehrsüberwachung ist ein zentraler Faktor, um die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Aber wie sieht die Alltagspraxis konkret aus? Wir wollten es genauer wissen und haben Polizeikräfte bei ihrer täglichen Arbeit begleitet: zum einen die Autobahnpolizei in Nürnberg-Feucht und zum anderen die Berliner Fahrradstaffel.



Die Absicherung einer Unfallstelle im Baustellenbereich erfordert höchste Konzentration. Foto: Andrea Ertl

Rückwärts geht es mit Blaulicht und Martinshorn eine geschotterte Baustellenzufahrt hinauf. Oben angekommen, beschleunigt die Streife der Autobahnpolizei Nürnberg-Feucht nach einer 90-Grad-Kurve, mit Vollgas geht es über eine Brücke. Auf der anderen Seite der Autobahn nehmen die Beamten den Einfahrtsast der Anschlussstelle Fischbach hinunter zur A9, um auf dem schnellsten Weg zu einer Unfallstelle zu gelangen, die ihnen von der Einsatzleitstelle durchgegeben worden ist. Was sie dort genau erwartet, wissen sie nicht.

In Sichtweite zur Unfallstelle aktiviert Polizeihauptmeister Alexander Sterl den Schriftzug „Gefahr“ auf dem Dach der Streife und informiert die Einsatzleitstelle über die Lage vor Ort. Mit

seiner Kollegin, Polizeihauptmeisterin Melanie Thun, spricht er sich über ihre Aufgabenteilung ab, noch bevor die beiden aussteigen. Routiniert leitet Sterl den dichten Verkehr mit Hilfe von faltbaren Pylonen weit vor der Unfallstelle von der Beschleunigungsspur herunter. Seine Kollegin spricht derweil mit den Unfallbeteiligten. Glücklicherweise handelt es sich nur um einen Unfall mit Blechschaden im Baustellenbereich: Ein Lkw touchierte bei der Auffahrt auf die Autobahn seitlich einen Pkw. Der Fahrer des Lkw hat gleich zugegeben, dass er den Pkw übersehen hat – toter Winkel. 35 Euro Verwarnungsgeld sind deswegen für den Unfallverursacher fällig. Dass der Brummifahrer kein Bargeld bei sich hat, ist kein Problem. Denn die Polizei in Bayern ist mit EC-Terminals ausgestattet. Als alles geklärt ist, fahren

die Unfallbeteiligten weiter und die Polizeibeamten räumen die Unfallstelle: Dabei hält Melanie Thun ihrem Kollegen den Rücken frei, solange er alle Pylonen einsammelt und wieder im Kofferraum verstaut. Manchmal ist dabei nicht einmal eine Armlänge Abstand zum stetig vorbeie rollenden Verkehr. Es ist unglaublich laut, stickig und staubig an diesem heißen Sommertag, die Verständigung nur gegen den Lärm anschreiend möglich. „Nach einem langen Einsatz hatte ich schon eine heftige Stimmbandentzündung“, erinnert sich die Polizeibeamtin.

Unfallrisiko Baustelle

„Baustellen stellen immer ein erhöhtes Unfallrisiko dar“, wissen die beiden Beamten nur zu gut. „Sie führen bei Pkw- und Lkw-Fahrern häufig durch die atypische Verkehrsführung zu Stress.“ Oft sei es in diesen Bereichen unübersichtlich und eng. Alexander Sterl hat außerdem bemerkt: „Die meisten Autofahrer wissen gar nicht, dass das Überholen von Pkw oder Lkw nur dann erlaubt ist, wenn ein Abstand von mindestens einem Meter zwischen den jeweiligen Außenspiegeln eingehalten werden kann“, erläutert er, „auch im Bereich von Baustellen.“ Und im Lauf des Tages werden die beiden immer wieder auf kaputte Spiegel zeigen, die in Baustellenbereichen im Straßenstaub zurückbleiben. „Seit ich mich erinnern kann, gibt es rund um das Autobahnkreuz Nürnberg Baustellen“, sagt Melanie Thun. Dabei ist sie und auch ihr Kollege bereits seit 2002 auf der Autobahn rund um das Autobahnkreuz Nürnberg unterwegs. Drei Beamtinnen und zehn männliche Kollegen der aktuell im Dienst befindlichen Dienstgruppe der Verkehrspolizeiinspektion Feucht fahren auf Streife. Die Informationen zu ihrem jeweils nächsten Einsatzort erhalten sie über das digitale Einsatzleitsystem (ELS).

Unfallstellen richtig absichern

Schnell vor Ort zu sein, gelingt den Beamtinnen und Beamten der Autobahnpolizei vor allem durch ihre sehr gute Ortskenntnis, die sie sich über die Jahre erworben haben. Dass jede Behinderung des laufenden Verkehrs automatisch zu einer Gefahrenquelle wird, wissen sie nur zu gut. „Sind nach einem Unfall die beteiligten Fahrzeuge noch fahrbereit, geleiten wir sie schnellstmöglich von der Autobahn herunter, um die Unfallaufnahme an einem ruhigeren Ort durchzuführen“, erläutert Sterl.

Kaum ins Auto gestiegen, gibt der Kollege aus der Einsatzleitzentrale eine Lkw-Panne an einem Beschleunigungsstreifen im Bereich Nürnberg-Süd, Richtung Langwasser, durch. „Wir prüfen, ob die Stelle richtig abgesichert ist“, antwortet Sterl via ELS. Und wieder geht es mit Blaulicht, Martinshorn und hoher Geschwindigkeit über Behelfsausfahrten, Brücken, Auf- und Abfahrten zur Pannestelle. Der Lkw mit einem Reifenplatzer ist schnell gefunden, der Fahrer zuversichtlich, sein Fahrzeug selbst wieder flott zu bekommen. Und so meldet Sterl lediglich an die Zentrale: „Die Verkehrsmeldung zur Panne soll noch eine Stunde bestehen bleiben.“

Drei Wünsche

Tempolimit, Halterhaftung und Bußgelderhöhung – das wären die drei Wünsche von Polizeidirektor Stefan Pfeiffer, Dienststellenleiter der Verkehrspolizeiinspektion Feucht, hätte er sie denn frei.



Polizeidirektor Stefan Pfeiffer
Foto: privat

„Von den jährlich rund 400 Getöteten auf deutschen Autobahnen, hätten wir vermutlich 100 bis 140 Tote weniger durch ein Tempolimit“, sagt der engagierte Experte. Die hohe Differenzgeschwindigkeit in Verbindung mit mangelndem Abstand führe immer wieder zu schweren Unfällen. „Warum sind wir das einzige Land der westlichen Welt ohne ein Tempolimit?“ Er sieht, dass weit mehr als 60 Prozent der Bevölkerung damit einverstanden wären, und der Industrie schade ein Tempolimit nicht, „siehe Amerika“.

Eine Halterhaftung mit Blick auf den fließenden Verkehr hält Pfeiffer für dringend notwendig, damit sich mehr Fahrerinnen und Fahrer an die geltenden Regeln halten: „Pro Dienststelle sind zwei bis drei Kollegen für Ermittlungen abgestellt, weil Fahrer nicht ermittelbar sind.“

Und auch höhere Bußgelder seien seiner Meinung nach wichtig, um den Druck auf Verkehrssünder und Verkehrssünderinnen zu erhöhen. „Es gibt Fahrer, die kalkulieren die Höhe des Bußgeldes für ihre Geschwindigkeitsüberschreitung schon während der Fahrt mit ein“, stellt er fest. Die kürzlich erfolgte Erhöhung der Bußgelder habe schon Wirkung gezeigt.

Stefan Pfeiffer ging 2019 mit einem Video viral, das in der Tagesschau zeigt, wie er nach einem tödlichen Autobahnunfall Gaffer mit ihrem Verhalten konfrontiert. Er hält sie an und lädt sie ein, den Verstorbenen zu fotografieren. Die so Angesprochenen entschuldigen sich und müssen ein Verwarngeld in Höhe von 128,50 Euro bezahlen. Auf YouTube haben das Video mittlerweile knapp 6,7 Millionen Menschen aufgerufen.

Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand

Die Beamtinnen und Beamten der Verkehrspolizeiinspektion Feucht sind ausschließlich auf der Autobahn in ihrem Gebiet unterwegs, bei Bedarf unterstützen sie jedoch auch andere Dienststellen. Zwischen 100 und 300 Kilometer legen die Streifen jeweils während einer Schicht im Polizeiauto zurück. „Spitzenreiter war eine Nachtschicht, in der wir zehn oder elf Stunden

lang insgesamt 412 Kilometer zurücklegten“, erinnert sich Polizistin Thun. Steht keine Unfallaufnahme oder Sicherung einer Pannestelle an, ist Zeit für Kontrollen von Lkw in Sachen Lenk- und Ruhezeiten oder Ladungssicherung. Spezielle Aufgaben der Verkehrspolizeiinspektion unterstützt ein Kollege, der durch seine berufliche Laufbahn Experte für den Schwerlastverkehr ist. Auch Geschwindigkeitskontrollen führt die Dienststelle regelmäßig durch.

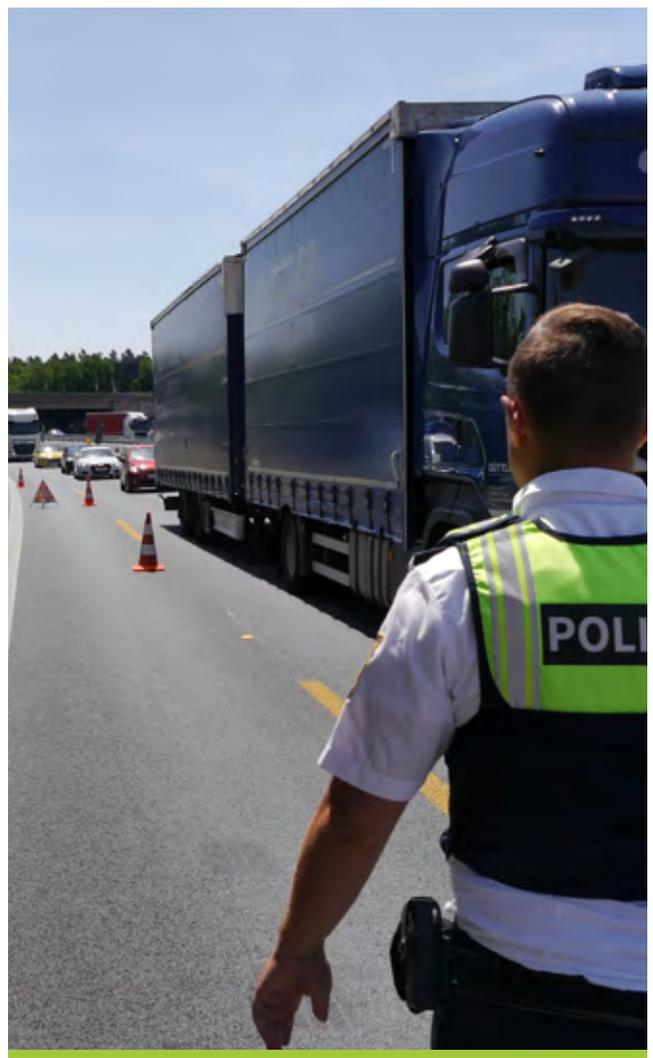
Weiter geht es auf der Autobahn im fließenden Verkehr. „Der hat doch viel zu wenig Abstand“, sagt Thun und deutet auf einen Lkw. Und sogleich macht ihr Kollege ein Video zur Beweissicherung. Dann setzen sie sich mit ihrem Fahrzeug vor den Lkw und winken José, den Fahrer eines Sattelzuges aus Portugal, hinaus auf den nächsten Rastplatz. „Papiere, Lizenz“, sagt Thun lächelnd, aber deutlich auffordernd zum Fahrer. Handzeichen zeigen José, worum es geht – um den zu geringen Abstand zum Vordermann. Dass die On-Board-Unit (OBU) des Lkw in portugiesischer Sprache programmiert ist, stellt kein Problem dar, rasch lässt sich

die gefahrene Geschwindigkeit beweissicher auslesen. José beteuert, er sei „normal“ gefahren, aber der Fahrer vor ihm habe immer abgebremst, sodass sich der Abstand verringert habe. „Er war konstant rund 15 km/h zu schnell“, stellt Sterl nach einem Blick auf die gemessenen Daten richtig und es kommt zu einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro wegen zu geringen Abstandes und erhöhter Geschwindigkeit. „Damit ist dieser Fall komplett abgeschlossen“, sagt Sterl zufrieden.

Wenn sich Alexander Sterl etwas wünschen könnte, verrät er, dann wäre das mehr Respekt der Verkehrsteilnehmenden untereinander und dass sich jeder etwas zurücknimmt. Melanie Thun hat einen klaren und sehr pragmatischen Wunsch: Ein Tempolimit von 120 oder 130 km/h.

Und schon geht es mit Blaulicht und Martinshorn weiter – zur nächsten Unfallstelle.

Andrea Ertl



Die Pylonen müssen richtig platziert werden, damit der dicht neben der Unfallstelle vorbeirollende Verkehr frühzeitig auf die freie Spur wechseln kann. Fotos: Andrea Ertl

TOP
Thema

Einsatz auf zwei Rädern

Tag für Tag sind die rund 50 Beamtinnen und Beamten der Berliner Fahrradstaffel im innerstädtischen Bereich unterwegs und leisten ihren Beitrag, das großstädtische Verkehrschaos zu ordnen und für mehr Sicherheit auf den Straßen zu sorgen.



Foto: Matthias Roeser

Wir werden immer sehr genau beobachtet, wie das zahlenmäßige Verhältnis zwischen Verfahren gegen Radfahrer und gegen Autofahrer aussieht“, erläutert Christian von der Fahrradstaffel der Berliner Polizei, während er die erste Zeile im Tätigkeitsnachweis ausfüllt. Doch jetzt, kaum fünf Minuten nach dem Start der Streifenfahrt am Brandenburger Tor, hat es einen E-Scooter-Fahrer erwischt, der verbotenerweise auf dem Fußweg unterwegs war. Ausreden bringt dieser gar nicht erst vor, die fälligen 15 Euro sieht er wohl eher als „Nebenkosten der Mobilität“ an. „Inzwischen platzieren die Anbieter wirklich unübersehbar Hinweise, nicht auf dem Fußweg zu fahren“, sagt Christians Kollege Daniel kopfschüttelnd, während das „ZVT“ – das Zahlungsverkehrsterminal – den Zahlungsbeleg ausdrückt. Seit 2018 können Verkehrssünder und Verkehrssünderinnen in Berlin ihre Bußgelder bis 55 Euro per Karte vor Ort bezahlen. Interessanterweise ist das Bußgeld für illegales Fahren mit einem E-Scooter auf dem Fußweg geringer als für Radfahren (55 Euro) – hier hat der Gesetzgeber anscheinend bei der letzten Novelle des Bußgeldkatalogs geschlafen.

Vielfältige Verstöße

Eine Viertelstunde später trifft es einen Radfahrer in der Gegenrichtung, der bei Rot über eine Ampel gefahren ist. Christian und Daniel werfen ihm einen sogenannten einfachen Rotlichtverstoß vor. Die Ampel war also weniger als eine Sekunde rot. Statt 100 Euro bei Verstößen über einer Sekunde sind es nur 60 Euro. Der Radfahrer ist ein in Berlin lebender Kanadier. Weil Bußgelder (ab 60 Euro) nicht vor Ort abgewickelt werden dürfen, müssen die Personalien aufgenommen werden. Dabei stellt sich heraus, dass er seinen kanadischen Führerschein noch nicht hat umschreiben lassen, obwohl er nach eigenem Bekunden in Deutschland auch Auto fahren möchte.

Am Rande ist zu beobachten, welchen Respekt die Berliner Fahrradpolizisten inzwischen auch bei den innerstädtischen Vielfahrenden genießen: Ein Taxifahrer, der in den normalerweise für Autos gesperrten Teil der Friedrichstraße einfährt, lässt das Fenster herunter und entschuldigt sich ungefragt, dass er nur zum Taxistand wenige Meter weiterfährt.

4 Stunden

Bilanz nach vier Einsatzstunden:

- 4 Rotlichtverstöße von Radfahrenden
- 2 Radfahrer in falscher Fahrtrichtung
- 2 Radfahrer mit Handy während der Fahrt
- 1 E-Scooter-Fahrer auf dem Fußweg
- 1 Falschparker mit Behinderung
- 2 Pkw beim unberechtigten Befahren einer Fahrradstraße
- 2 Beratungsgespräche



Wirksamkeit von Fahrradstaffeln

Zur Wirksamkeit von Fahrradstaffeln gibt es nur wenig belastbare Erkenntnisse. Eindeutige Korrelationen zu den Unfallzahlen sind bisher kaum erkennbar. Vor allem das Wetter wirkt sich deutlich auf die Zahl der Radfahrenden im Straßenverkehr und damit auch auf die Unfallwahrscheinlichkeit aus.

Die mit Abstand gründlichste Analyse bisher ist die Vorher-Nachher-Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) von 2014/2017 in der Pilotphase der Berliner Fahrradstaffel. Dort, wo die Fahrradstaffel aktiv war, stieg in einer Befragung die Zahl der Radfahrenden, die glauben, bei einer Rotfahrt erwischt zu werden, von zehn auf 26 Prozent. Repräsentativ sind diese Daten wegen einer zu geringen Zahl von Befragten aber nicht. Seit dem Start der Fahrradstaffel wurden seitens der Polizei insgesamt mehr als doppelt so viele Ordnungswidrigkeiten von Radfahrenden festgestellt als vorher. Bei einer Beobachtung des Verkehrs verhielten sich die Radfahrenden etwas regelkonformer als vorher, die Autofahrenden verbesserten sich hingegen deutlich.

Parallel gingen die schweren Unfälle mit Radfahrenden im Einsatzgebiet der Fahrradstaffel zurück. Deutliche Erfolge zeigten sich insbesondere an einigen Unfallschwerpunkten, an denen die Fahrradstaffel auch besonders häufig im Einsatz war. An diesen Stellen konnten die schweren Radverkehrsunfälle um fast die Hälfte reduziert werden.

Als Volltreffer entpuppt sich wenige Minuten später ein schwarzer Mercedes, der auf dem Fahrradhaltestreifen vor einer Ampel parkt. Die Behinderung ist Grund genug für Daniel und Christian, die „Rolle“ kommen zu lassen, wie im Polizeijargon der Abschleppdienst heißt. Bei der Halterabfrage zum Kennzeichen stellt sich zusätzlich heraus, dass das Fahrzeug seit Mai nicht mehr haftpflichtversichert ist. Damit ist nicht nur die Zulassung erloschen, sondern es steht auch eine Straftat im Raum.

Während Christian und Daniel auf die „Rolle“ warten, spricht sie ein zufällig vorbeikommender etwa 40 Jahre alter Radfahrer an und fragt sie, wie er an dieser Kreuzung mit nicht benutzungspflichtigem Radweg und Linksabbiegespur für Autos eigentlich regelkonform nach links abbiegt. Die beiden können ihm zwei Wege beschreiben. „Dann mache ich ja alles richtig“, sagt er erleichtert. Christian macht in seinem Tätigkeitsnachweis einen Strich für „Gespräch“.

Jederzeit ansprechbar

Die jederzeitige Ansprechbarkeit sehen Christian und Daniel als ganz klaren Vorteil von Polizei auf dem Fahrrad an. Ähnlichkeiten mit den „Kontaktbereichsbeamten“ (KBO) seien vorhanden, aber auch Unterschiede: Ihr Fokus sei ganz klar auf die Verkehrssicherheit gerichtet, während die KBO auch intensiv mit dem Einzelhandel sprechen. Vom Ordnungsamt – das inzwischen ebenfalls über Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Fahrrad verfügt – unterscheidet sie, dass sie sich nicht nur um den ruhenden Verkehr kümmern. Es gibt aber auch regelmäßige gemeinsame Streifen mit Ordnungsamt-Beschäftigten.

Nach rund einer Stunde ist das Auto endlich abgeholt. Schon wenige hundert Meter später geht Christian und Daniel ein Radfahrer ins Netz – ein vielleicht 14-Jähriger auf einem Mietrad in falscher Fahrtrichtung. Hobby-Rennradfahrer Christian und der nicht weniger sportliche Daniel können ihn mühelos einholen.

Immer wieder Rotlichtverstöße

Schließlich stellen sich die beiden am Halleschen Tor in 30 Metern Entfernung von einer notorisch missachteten Ampel an einem Fußgängerüberweg in den Schatten. Lange müssen sie nicht warten. Eine erste Radfahrerin hat nicht nur die rote Ampel „übersehen“, sondern auch die beiden eigentlich unübersehbar in neon-gelb gekleideten Polizisten. Sie wird Post über 60 Euro Bußgeld plus 25 Euro Verwaltungsgebühr erhalten. Im Hintergrund ist zu beobachten, wie viele andere Radfahrende teilweise sehr plötzlich vor der roten Ampel bremsen, als sie die Polizeipräsenz wahrnehmen – ein durchaus erwünschter Effekt der Fahrradstaffel.

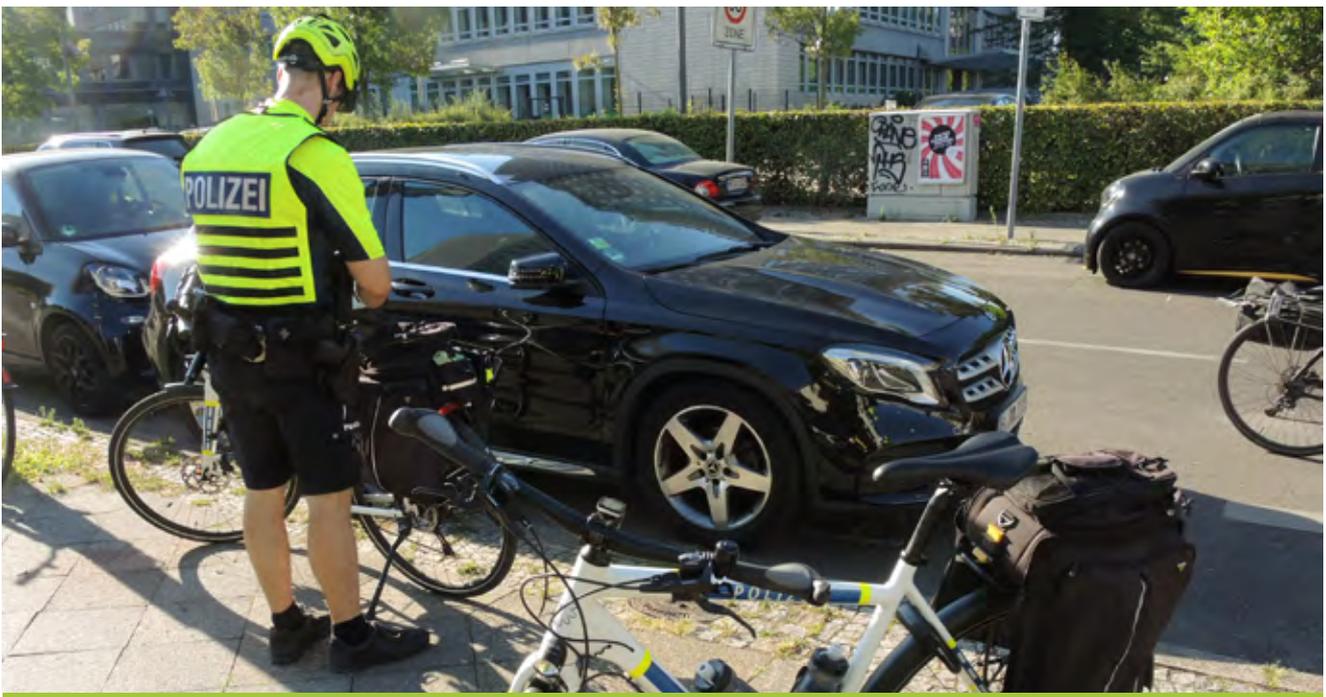
Fahrradstaffel Berlin

Die Berliner Fahrradstaffel wurde 2014 in einem dreijährigen Pilotprojekt mit finanzieller Förderung des DVR-Mitglieds Unfallforschung der Versicherer (UDV) gestartet. Derzeit gehören ihr gut 50 Beamtinnen und Beamte an, die von 6 bis 22 Uhr im innerstädtischen Bereich unterwegs sind. Ein Aufwuchs auf 100 Polizistinnen und Polizisten ist bereits beschlossen. In den Polizeidirektionen außerhalb des Innenstadtbereichs werden schrittweise ebenfalls Fahrradstreifen aufgebaut.

Fast etwas Mitleid könnte man mit der zweiten Rotfahrerin haben – sie ist nach eigenen Angaben 87 Jahre alt und tut zumindest unwissend, dass Rot vor Fußgängerüberwegen auch für Radfahrende gilt.

Letzte Station an diesem Vormittag ist eine Fahrradstraße in Kreuzberg. Gleich die beiden ersten Autofahrerinnen, die vorbeikommen, können kein Anliegen in der Straße nachweisen. Die erste verweist auf ihr Navigationsgerät, das ihr diese Strecke empfohlen habe; die zweite kommt nach eigener Aussage vom Krankenhaus ein paar Straßen weiter. Beide müssen 15 Euro zahlen. Damit ist die Balance „Verfahren gegen Radfahrende im Vergleich zu Autofahrenden“ wieder ein bisschen ausgeglichener.

Matthias Roeser



Für diesen verkehrswidrig geparkten Pkw wird der Abschleppdienst gerufen. Foto: Matthias Roeser

■ ifz: 14. Internationale Motorradkonferenz – aus der Wissenschaft für die Praxis

Von geeigneten Parametern für den sicheren Einsatz eines Pre-Crash-Bremssystems für Motorräder über typische Verletzungsmuster von Motorradfahrern bis hin zu intelligenten Airbagsystemen für die Motorradbekleidung, den Beitrag von Bodenmarkierungen in Kurven zur Unfallreduktion und dem Sicherheitspotenzial von Datenbrillen reichte die Bandbreite der 14. Internationalen Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) Anfang Oktober in Köln.



Matthias Haasper, Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (rechts am Rednerpult), eröffnete die 14. Internationale Motorradkonferenz. Foto: ifz

Auch der diesjährige Austausch von Wissenschaft und Praxis konnte mit einer Premiere aufwarten. Nachdem die letzte ifz-Konferenz pandemiebedingt erstmals komplett virtuell veranstaltet wurde, war das zweitägige Event in diesem Jahr zum ersten Mal als Hybridveranstaltung angelegt. Neben den vielen Beteiligten vor Ort in der Rheinmetropole konnten somit Interessierte aus der ganzen Welt online live die Vorträge und Diskussionen verfolgen. Über 200 Interessierte aus mehr als 20 Nationen beteiligten sich an der Veranstaltung.

Neueste Erkenntnisse

Und damit nicht genug, denn die Konferenz kann vollumfänglich über die Webseite des ifz abgerufen und jeder der 23 Beiträge auch im Nachhinein angesehen werden. Die Konferenzbeiträge sind zudem klassisch als Tagungsband dokumentiert und so für alle Interessierten zugänglich. Der als „Forschungsheft Nr. 20“ vorliegende Tagungsband versammelt die in Köln präsentierten neuesten Ansätze und Fortschritte aus der Forschung zur Motorradsicherheit und veröffentlicht damit auch eine Reihe neuer, ebenso sicherheitsdienlicher wie praxistauglicher Erkenntnisse.

Potenziale zweirädriger Mobilität

Als besonderes Highlight der Konferenz fand am zweiten Tag eine Podiumsdiskussion statt: „Vision 2030+: the motorcycle industry's future within the EU mobility transformation“. Führende Industrievertreter der Branche und politische Entscheidungsträger diskutierten über die Potenziale zweirädriger Mobilität für den Verkehr der Zukunft und die laufenden Bemühungen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit von motorisierten Zweirädern. Das Thema „Elektromobilität“ spielte dabei eine zentrale Rolle.

Bei allen Neuerungen blieb eine zentrale Konstante erhalten: Die präsentierten Ergebnisse und die daraus resultierenden Vorschläge und Sicherheitskonzepte unter dem Motto „Safety in Motion“ sind nicht nur wissenschaftlich beeindruckend, sondern gerade für den zukünftigen Alltag der Motorrad- und Rollerfahrer höchst relevant. Und darum geht es:

Aus der Wissenschaft für die Praxis, für die Fahrerinnen und Fahrer von Rollern und Motorrädern.

Internationaler Austausch

Die Reihe der ifz-Motorradkonferenzen setzt seit Jahrzehnten Maßstäbe für den internationalen Austausch von Verkehrssicherheitsfachleuten und die Veröffentlichung neuer Forschungsergebnisse. Um diesen umfassenden Wissensaustausch vor dem Hintergrund der Reduzierung der Unfallzahlen motorisierter Zweiräder zu bewältigen, darf das ifz auf zentrale Partner aus dem „Motorrad-Sektor“ zählen, darunter natürlich auch der DVR.

Weitere Informationen zur 14. Internationalen Motorradkonferenz unter:

■ UDV: Unfallrisiko Pedelec

Pedelects erfreuen sich in Deutschland weiterhin großer Beliebtheit. Gleichzeitig steigt aber auch die Anzahl der Unfälle und Verunglückten. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat das Pedelec-Unfallgeschehen analysiert und einige Besonderheiten festgestellt: zum Beispiel einen höheren Anteil an Unfällen, bei denen die Fahrenden ohne Einwirkung anderer die Kontrolle über das Pedelec verlieren.

In die Berechnung des Unfallrisikos wurde erstmals die Anzahl der gefahrenen Kilometer mit einbezogen. Im Ergebnis haben jüngere (18- bis 34-jährige) und ältere (über 75-jährige) Pedelec-Fahrende ein höheres Unfallrisiko, als es ihre Fahrleistung erwarten lassen würde. Die jüngeren Pedelec-Fahrenden haben zusätzlich auch ein deutlich

höheres Unfallrisiko als gleichaltrige Fahrradfahrende. Pedelec-Fahrende im Alter von 35 bis 74 Jahren haben hingegen kein erhöhtes fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko, auch nicht im Vergleich zu gleichaltrigen Radfahrenden.



Foto: www.fit-ebike.com | pdf

Aus den Ergebnissen der Studie leitet die UDV die Empfehlung ab, sichere Radverkehrsanlagen auszubauen und die Radverkehrssicherheit insgesamt zu verbessern. Zudem müsse das Unfallrisiko der älteren Zweiradfahrenden gesenkt werden. Hierzu zählten Fahrtrainings, um die Fahrfähigkeiten zu erhalten und zu verbessern, das Tragen eines Fahrradhelms sowie eine gute Beratung beim Kauf eines Pedelects.

Die komplette UDV-Studie gibt es hier:

■ VDI: Umfrage zu Leichtfahrzeugen

Das steigende Bewusstsein für Umwelt- und Klimaschutz hat dazu geführt, dass E-Mobilität inzwischen ein alltägliches Bild in unseren Städten ist: Neben Pedelects und E-Scootern setzen sich zunehmend auch Elektrofahrzeuge durch. Klassische Pkw (Klasse M1) bieten viel Komfort und Sicherheit, sind aber teuer, relativ groß und wiegen in der Regel deutlich mehr als eine Tonne, sodass der Bedarf an Energie, Verkehrsfläche und Parkraum vergleichsweise hoch ausfällt. Daher finden vermehrt sogenannte Leichtfahrzeuge („Mopedauto“) der Klassen L5 und L7 ihren Weg auf den deutschen Markt – sie wiegen maximal 450 Kilogramm und haben eine stark limitierte Leistung.

Dank des Wetterschutzes sind sie vor allem in unseren Nachbarstaaten für junge Menschen eine beliebte Moped-Alternative im urbanen Verkehr. Sie sehen aus wie kleine Pkw, verfügen aber über ein deutlich geringeres Maß an Sicherheit für die Insassen. Vor diesem Hintergrund befasste sich ein Expertengremium des „Vereins Deutscher Ingenieure e.V. (VDI)“ mit der Frage, ob es sinnvoll wäre, eine neue Fahrzeugklasse M0 zu definieren. Damit könnte die Lücke zwischen den Leichtfahrzeugen und den klassischen Pkw geschlossen und ein höheres Sicherheitsniveau festgelegt werden. Im Rahmen einer Umfrage möchte der VDI nun ermitteln, wie Verkehrsteilnehmende das

Thema einschätzen, welchen Bedarf sie für solche Fahrzeuge sehen und welche Anforderungen sie an die individuelle Mobilität im urbanen Umfeld stellen.

Hier geht es zur VDI-Umfrage, sie läuft noch bis Ende November:

■ TÜV-Verband: Warnung vor Cannabiskonsum

Cannabis beeinträchtigt das Urteilsvermögen, die motorische Koordination und Reaktionszeit. Eine Erhöhung des Grenzwerts würde nach Auffassung des TÜV-Verbands ein falsches Signal senden.

Der TÜV-Verband warnt angesichts der geplanten Legalisierung von Cannabis davor, den Konsum und dessen Folgen für die Verkehrssicherheit zu bagatellisieren: „Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass der Konsum und die Wirkung von Cannabis harmlos oder effektiv für die Fahrsicherheit sind“, sagt Marc-Philipp Waschke, Referent für Verkehrssicherheit beim TÜV-Verband. „Der Konsum von Cannabis beeinflusst das Urteilsvermögen, die motorische Koordination und die Reaktionszeit. Das sind wichtige Fähigkeiten, die für sicheres Fahren erforderlich sind.“

Hintergrund der Warnung ist, dass die Ampelkoalition die Freigabe von Cannabis zu Genusszwecken anstrebt. Geplant ist eine kontrollierte Abgabe an Erwachsene. Der TÜV-Verband weist darauf hin, dass Cannabis am Steuer bereits beim erstmaligen Verstoß mit einem Bußgeld in Höhe von 500 Euro, zwei Punkten in Flensburg und einem Fahrverbot von einem Monat geahndet wird.

Wird bei Autofahrenden ein THC-Gehalt ab einem Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) Blutserum festgestellt, können Zweifel an der Fahreignung begründet sein. Die Verkehrsbehörden können dann eine ärztliche Begutachtung oder eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) anordnen. Die derzeit diskutierte Erhöhung des THC-Grenzwertes auf drei ng/ml sieht der TÜV-Verband kritisch: „Mit Blick auf die Verkehrssicherheit würde die Anhebung des aktuellen THC-Grenzwertes eindeutig das falsche Signal senden“, erläutert Waschke.

Aktuelle Fahreignungsgutachten

Der TÜV-Verband hat rund 800 Fahreignungsgutachten ausgewertet, die aufgrund von Cannabiskonsum erfolgten. Bei über 85 Prozent lag ein Cannabis-Konsum zugrunde, der im Hinblick auf die Fahreignung bedenklich ist, mit angegebenem täglichem Konsum, in Kombination mit Alkohol oder weiteren Drogen, psychiatrischen Grunderkrankungen oder gravierenden psychischen Problemen. Dabei zeigte sich kein Unterschied der Untersuchten

mit THC-Konzentration bis oder über drei ng/ml, der als neuer Grenzwert zur Diskussion steht. Kraftfahrende, die eine Fahreignungsuntersuchung absolvieren müssen, „weisen eine erhebliche Drogenproblematik auf, unabhängig von der Höhe der THC-Konzentration“, erklärt Waschke. Durch einen erhöhten Grenzwert bestehe die Gefahr, dass sich Kraftfahrende mit weniger als drei ng/ml THC im Blutserum, jedoch mit Risikomeerkmalen, keiner Fahreignungsüberprüfung mehr unterziehen müssten.

Intensive Forschung notwendig

Cannabis ist nach Alkohol das am zweithäufigsten konsumierte Rauschmittel in Deutschland. Während jedoch die Auswirkungen von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit allgemein gut bekannt sind, wird das Gefahrenpotenzial von Cannabis von vielen Menschen unterschätzt. Eine repräsentative Studie des TÜV-Verbands zeigt, dass weniger Befragte das Fahren unter Cannabiseinfluss für riskant halten als das unter Alkoholeinfluss: Während 79 Prozent Alkohol beim Autofahren als „sehr gefährlich“ einstufen, ist das bei Cannabis nur bei 61 Prozent der Fall. Nur 47 Prozent geben an, sich über die Regelungen zu Cannabis im Straßenverkehr gut informiert zu fühlen.

Anders als bei Alkohol seien die Beeinträchtigungen durch Cannabis laut TÜV-Verband bislang weniger gut erforscht. „Je nach Produkttyp, Konsumart, konsumierter Menge und potenzieller Toleranz einer Person kann sich der Cannabiskonsum unterschiedlich auswirken“, sagt Waschke. Es bestehe daher ein großer Bedarf an weiteren wissenschaftlichen Studien zu Cannabis im Straßenverkehr. „Die Legalisierung von Cannabis darf keine negativen Folgen für die Verkehrssicherheit haben“, unterstreicht der Experte.

Hier geht es zum Positionspapier:

Foto: LMoonlight auf Pixabay

■ Sicherheit von Kindern hat sich EU-weit verbessert

Laut dem aktuellen PIN Flash Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) hat sich die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr zwischen 2011 und 2021 stetig verbessert. Trotzdem kamen im beobachteten Zeitraum in der EU insgesamt mehr als 6.000 Kinder bis zu einem Alter von 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben, im Jahr 2020 waren es 390.

Die Getötetenrate je eine Million Einwohner im Kindesalter nahm um 46 Prozent ab, der Rückgang bei allen Altersgruppen zusammen betrug hingegen nur 36 Prozent. Deutschland liegt mit einer Rate von vier getöteten Kindern im oberen Drittel, das Schlusslicht bildet Rumänien mit 21. Auf die gesamte EU bezogen liegt die Rate bei sieben.

Unfälle im Straßenverkehr sind in Deutschland zu fünf Prozent ursächlich für den Tod von Kindern, in Dänemark sind es acht und in Litauen elf Prozent.

Für ein vollständiges Bild fehlen Daten

Die verfügbaren Daten geben jedoch nicht das vollständige Bild wieder. Zahlen über die Art der Verkehrsteilnahme, die Beförderung von Kindern mit motorisierten Individualfahrzeugen oder über eine geringere aktive Mobilität durch mangelnde Bewegung sind nicht einfach zu ermitteln. Sie würden aber dazu beitragen, Erkenntnisse über die Zahl der Toten und Verletzten pro zurückgelegtem Kilometer oder aufgewendeter Zeit zu liefern.

Der Report macht zudem deutlich, dass Kinder nicht überall in Europa über das gleiche Sicherheitsniveau verfügen. Die Kindersterblichkeit im Straßenverkehr ist zum Beispiel in Rumänien zehnmal höher als in Norwegen, Zypern oder Schweden. Dort, wo die Kindersterblichkeit im Straßenverkehr relativ niedrig ist, gilt das tendenziell auch für den Rest der Bevölkerung. Kinder im Alter von zehn bis 13 Jahren weisen eine höhere Sterblichkeit im Straßenverkehr auf als solche in der Altersgruppe von fünf bis neun. Als Teil der normalen kindlichen Entwicklung bewegen sich Kinder im Alter von zehn bis 13 Jahren eher ohne Begleitung von Erwachsenen, insbesondere auf den Schulwegen. Aber sobald sie das Alter von 14 Jahren erreichen und nach und nach Zugang zu motorisierten Zweirädern und Autos erhalten, beginnt die Getötetenrate steil zu steigen. Daher empfiehlt der ETSC den Mitgliedstaaten, das Mindestalter für alle Fahrzeugkategorien, einschließlich Moped und Auto, nicht abzusenken, um eine



Besonders schützenswert: Kinder im Straßenverkehr Foto: @digisana - stock.adobe.com

Zunahme der Todesfälle bei den jungen Menschen zu vermeiden.

Die Hälfte der Kinder stirbt als Pkw-Insassen

Trotz großer Fortschritte in der Fahrzeugsicherheit starb in den letzten zehn Jahren rund die Hälfte der Kinder als Pkw-Insassen. EU-weit liegen nur begrenzte Daten zur korrekten Verwendung von Kindersitzen in Autos vor, Studien haben jedoch gezeigt, dass der falsche Gebrauch nach wie vor ein erhebliches Problem darstellt und hier noch viel Aufklärungsarbeit notwendig ist. Der ETSC empfiehlt die rückwärtsgerichtete Sicherung von Kindern bis zum vierten Lebensjahr sowie eine redu-

zierte Mehrwertsteuer beim Erwerb eines Kindersitzes, wie beispielsweise in Polen oder Zypern, wo nur fünf Prozent an Steuern anfallen.

Sichere Schulwege

Der ETSC fordert außerdem sichere Rad- und Fußwege zu den Schulen. Nur sieben Länder in Europa gaben an, verpflichtende niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Nähe von Schulen festgelegt zu haben. Straßen rund um Kinderbetreuungseinrichtungen und in städtischen Gebieten mit vielen Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgängern sollten für eine Geschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt sein. Der ETSC fordert die EU auf, diese Geschwindigkeitsbegrenzung in einer formellen EU-Empfehlung aufzunehmen.

Jacqueline Lacroix

Den kompletten PIN Flash Report gibt es hier:

Unfallgeschehen mit Krafträdern – aktuelle Zahlen

Nach wie vor verlieren zu viele Menschen auf einem Kraftrad ihr Leben auf unseren Straßen. Welche Strecken sind besonders gefährlich und wer verursacht hauptsächlich Unfälle mit Personenschaden? Die folgenden Zahlen und Grafiken geben einen Einblick in das Unfallgeschehen mit Krafträdern im Jahr 2021.

Getötete nach Art der Krafträder



INSGESAMT

AUF LANDSTRASSEN



KRAFTRÄDER MIT
VERSICHERUNGS-
KENNZEICHEN

56

32



KRAFTRÄDER MIT
AMTLICHEM
KENNZEICHEN

473

377

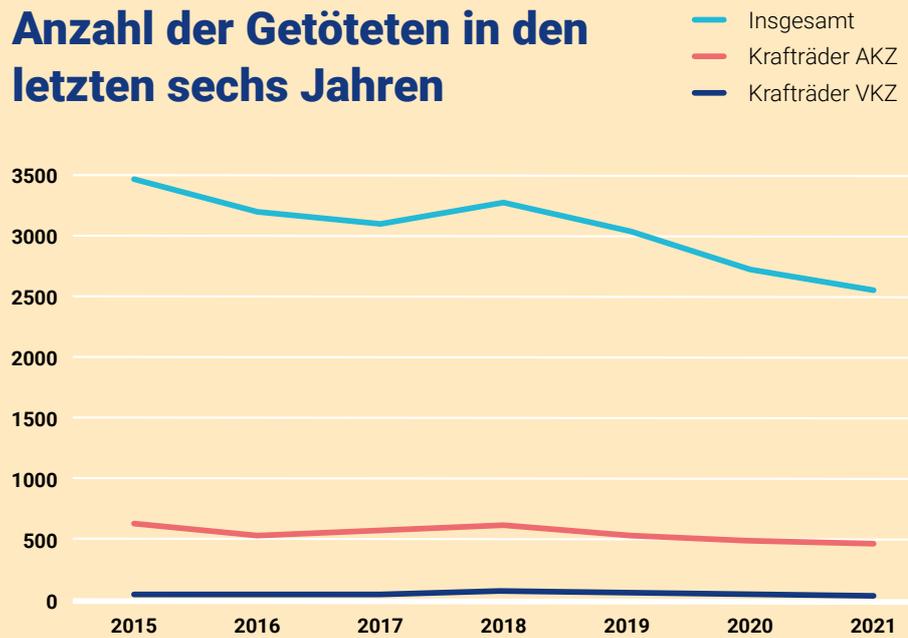
Hauptverursachende von Unfällen mit Personenschaden: Verkehrsteilnahme



Risiko Alleinunfälle

Bei 19.110 Unfällen mit Personenschaden von insgesamt 32.293 unter Beteiligung Kraftradfahrender waren diese auch die Hauptverursachenden. Das entspricht einem Anteil von 59 %.

Anzahl der Getöteten in den letzten sechs Jahren



Weniger getötete Motorradfahrende

Im Jahr 2021 ging die Zahl der im Straßenverkehr **getöteten Motorradfahrenden** im Vergleich zum Vorjahr **um 5,2 % zurück**, während die der **getöteten Fahrenden von Zweirädern mit Versicherungskennzeichen um 5,7 % anstieg**. Langfristig sinken die Zahlen der getöteten Motorradfahrenden leicht, trotz geringfügig steigendem Fahrzeugbestand.

Hauptverursachende von Unfällen mit Personenschaden: Altersstruktur der Kraftradfahrenden



Hohes Risiko für junge Fahrende

Auffällig ist, dass **40 %** aller von **Kraftrad-fahrenden verursachten Unfälle** in die Altersgruppe der **15- bis 24-Jährigen** fallen. Mit deutlichem Abstand folgen die **55- bis 64-Jährigen mit 15 %**.

Frauen verursachten deutlich weniger Unfälle als Männer, ihr Anteil lag bei nur etwa einem Sechstel (16,9 %).

■ 20 Jahre „Hat's geklickt?“

Zum 20-jährigen Jubiläum der Aktion „Hat's geklickt?“ hat sich Athanasia Theel, DVR-Referentin für digitale Kommunikation, auf die Reise begeben, um das Thema „Gurt“ genauer zu beleuchten. Denn um den Gurt geht es bei der Aktion. Der Fokus liegt auf Lkw-Fahrenden. Sie ist zu „Hat's geklickt?“ auf dem ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring und anschließend zur Internationalen Automobil-Ausstellung, der IAA Transportation, nach Hannover gereist.

Vor meiner Reise bin ich in die Recherche gegangen. Die Gurtanlegequote wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erhoben. Die Zahlen von 2021 zeigen, dass sich Pkw-Fahrende zu etwa 99 Prozent anschnallen. Bei den Güterfahrzeugen über 3,5 Tonnen sieht es bisher anders aus. Hier liegt die Quote bei knapp 90 Prozent. Diese Zahlen klingen bereits sehr gut, doch sie stellen lediglich einen Querschnitt dar.

Gurt im Lkw: Seit wann verpflichtend?

Im Gegensatz zur verpflichtenden Ausstattung von neuen Pkw mit Sicherheitsgurten (1974) und der gesetzlichen Verpflichtung sich anzugurten (1976), wurde der verpflichtende Einbau bei neu zugelassenen Lkw über 3,5 Tonnen erst 1992 in der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) normiert. Damit wurde die Einführung der Gurtanlegepflicht auch in den schweren Lkw vollzogen. Und genau zu diesem Zeitpunkt kamen die alten Gegenargumente wieder hoch, die es bereits bei den Pkw-Fahrenden gegeben hatte. Einige der Argumente halten sich bis ins Jahr 2022, die ich auch auf dem Truck-Grand-Prix am Nürburgring mitbekomme. Doch dazu später mehr.

Selbst erleben, wie der Gurt schützt

„Hat's geklickt?“ setzt direkt am persönlichen Erleben an. Die typischen Unfälle bei Lkw sind das Abkommen von der Fahrbahn und Auffahren auf ein Hindernis. Um erfahrbar zu machen, was es heißt, unangegurtet in eine solche Unfallsituation zu geraten, stehen der Gurtschlitten und der Überschlagsimulator bereit. Sowohl Gurtschlitten als auch Überschlagsimulator sind über das ganze Jahr bei verschiedenen Veranstaltungen im Einsatz. Auf dem Truck-Grand-Prix mache ich den Selbstversuch.

Aufprallwucht im Gurtschlitten

Ich setze mich hinter das Steuer. Der ausgebildete DVR-Trainer Klaus Kuhn steht neben mir und überprüft, dass ich mich richtig anschnalle. Der Gurt muss so anliegen, dass er nicht verdreht ist und straff am Körper anliegt. Dann geht es los. Heinrich löst die Sperre, der Sitz setzt sich auf der Schiene mit einer gefühlt sehr starken Beschleunigung in Bewegung und prallt frontal gegen einen Gummipuffer. Mein Oberkörper geht ruckartig nach vorne, der Gurt hält und mein Oberkörper geht zurück in den Sitz.

Einen Moment bin ich perplex. Lisa Falkenberg, DVR-Referatsleiterin für Fahrpraktische Programme, lächelt mich beruhigend an. Ich schätze die Beschleunigung auf 30 km/h. Sie klärt mich auf: „Tatsächlich waren es nur zehn km/h. Jetzt stellt sich die Frage, welche Aufprallwucht bei dieser Geschwindigkeit entsteht.“ Sie weist auf eine Tabelle, die sich beim Gurtschlitten befindet. „Bei einem Körpergewicht von 70 Kilogramm beträgt die Aufprallwucht 270 Kilogramm“, führt sie weiter aus. Ich staune nicht schlecht und möchte mir nicht weiter vorstellen, wie das Ganze ohne Gurt ausgegangen wäre.



Die Aufprallwucht im Gurtschlitten spüren. Foto: DVR/Dirk Zeisler



Überschlagsimulator und Gurtschlitten bei der IAA Transportation in Hannover. Foto: DVR/Dirk Zeisler

Erfahrungen im Überschlagsimulator

Leicht nervös stehe ich am Überschlagsimulator und warte darauf, dass ich den nächsten Selbstversuch starten kann. Der Simulator besteht aus einer Fahrerkabine. Hier wird das Abkommen von der Fahrbahn und Überschlagen mit dem Lkw simuliert. Damit sich das möglichst realitätsnah anfühlt, ist die Kabine nicht genau in der Mitte der Drehachse, sondern 300 Millimeter außerhalb davon. Das lasse ich mir in der Zwischenzeit von Lisa erklären.

Dann bin ich an der Reihe. Aber vorher frage ich die Frau, die gerade den Simulator verlassen hat, wie es für sie gewesen ist. Sie erzählt mir: „Mein Freund ist Lkw-Fahrer und ich fahre häufig mit. Wir schnallen uns, um ehrlich zu sein, öfter nicht an.“ Sie hat gleich beides ausprobiert und hat sich im Simulator einmal hinter das Steuer und einmal auf den Beifahrersitz gesetzt. Sie meint: „Nach dieser Erfahrung werde ich mich in Zukunft anschnallen und das sage ich auch gleich noch zu meinem Freund. Hinter dem Lenker bin ich froh gewesen, dass ich mich zumindest noch am Lenkrad abstützen konnte als das Teil kopfgestanden hat.“

Und jetzt kommt ein altbekanntes Argument gegen den Gurt, als sie sagt: „Ich habe mich öfter nicht angeschnallt. Mein Freund ist schließlich ein Profi und kann fahren.“ Nach dieser Erfahrung sei ihr allerdings bewusst geworden, dass im Ernstfall ohne Gurt so eine Situation schwer verletzt oder tödlich hätte ausgehen können.

Ich bedanke mich bei ihr für ihre offenen Worte und steige hinter das Steuer des Lkws. Der Gurt klickt, die Seitentür schlägt zu und DVR-Trainer Thomas Klinke startet den Simulator. Zunächst dreht sich die Lkw-Kabine einmal langsam. Bereits an dieser Stelle bin ich dankbar für den Gurt und von Sekunde zu Sekunde mehr. Die zweite Umdrehung ist um einiges schneller. Diese simuliert das Abkommen von der Fahrbahn mit einem Überschlag. In der Kabine sind Kuscheltiere, die fröhlich durch die Gegend kullern. Sie stehen stellvertretend für lose Teile, die sonst bei einem Überschlag zusätzlich gegen den Fahrenden prallen könnten wie Handy, Laptop, Kugelschreiber oder ähnliches. Nachdem der Simulator zum Stehen kommt, kann ich die Worte der Frau mehr als nachvollziehen.

Zurück zum Anfang

Meine Reise endet an dem Ort, wo alles angefangen hat. Die Aktion „Hat's geklickt?“ ist vor genau 20 Jahren auf der IAA Nutzfahrzeuge (heute IAA Transportation) gestartet. Gemeinsam mit der BG Verkehr und mehreren weiteren Partnern hat der DVR die Aktion ins Leben gerufen. Auf der IAA Transportation treffe ich die DVR-Trainer wieder und auch der Gurtschlitten sowie Überschlagsimulator sind bei der Messe dabei. Der Einsatz geht weiter, denn der Gurt ist Lebensretter Nummer eins.

Athanasia Theel

■ „Multitasking“ hat Grenzen

Mit der Einführung des hoch- und vollautomatisierten Fahrens wird sich die Rolle der Menschen hinter dem Steuer in Zukunft verändern. Unter bestimmten Umständen sind Nebentätigkeiten erlaubt. Vorgesehen ist aber, dass Fahrende innerhalb weniger Sekunden wieder übernehmen, wenn das System dazu auffordert.

Eine Studie von DEKRA und der Technischen Universität (TU) Dresden zu diesem Thema zeigt: In Sachen „Multitasking“ hat die menschliche Leistungsfähigkeit Grenzen. Der Wechsel von der passiven Überwachung zur aktiven Übernahme ist für den Menschen schon mit einigen Sekunden Vorwarnung durchaus anspruchsvoll.

Was aber würde passieren, wenn in einer derart neu definierten Mensch-Maschine-Schnittstelle auch Störungen auftreten? In einer Felduntersuchung mit 36 Personen auf dem Gelände des Lausitzrings wurden verschiedene Übernahmeszenarien getestet. Es wurden jeweils ein „falscher Alarm“, also eine Aufforderung zur Übernahme ohne tatsächliche Gefahrensituation, und drei „stille Alarmer“, bei denen die Aufforderung zur Übernahme ausgeblieben ist, obwohl sie notwendig gewesen wäre, ausgelöst.

Ein Teil der Probandinnen und Probanden hatte den Auftrag, die automatisierte Fahrt passiv überwachend zu verfolgen und dann gegebenenfalls einzugreifen, wenn sie es für notwendig hielten. Eine zweite Gruppe sollte während der automatisierten Fahrt zusätzlich eine visuell beanspruchende Nebentätigkeit an einem fest im Fahrzeug installierten Tablet erledigen. Die Übernahme wurde jeweils als erfolgreich bewertet, wenn der Fahrer oder die Fahrerin vor Erreichen des potenziellen Kollisionspunktes die korrekte Übernahmehandlung ausführte.

Ergebnisse: Insgesamt erwies sich die Übernahme nach einem „falschen Alarm“ als wenig problematisch: Alle Testpersonen übernahmen erfolgreich die Fahrzeugsteuerung, sowohl in der Experimentalgruppe mit Aufgabe am Tablet als auch in der Kontrollgruppe, die keine Nebentätigkeit auszuführen hatte. Beim stillen Alarm gab es hingegen deutliche Schwierigkeiten bei der Übernahme – und zwar ebenfalls in beiden Gruppen. Allerdings war die nicht erfolgreiche Übernahme in der Gruppe mit Nebentätigkeit über alle Szenarien hinweg etwa doppelt so häufig.

Weitere Ergebnisse und die komplette Studie gibt es hier:

■ DVR-Förderpreis verliehen

Der DVR und die gesetzlichen Unfallversicherungsträger haben zum 13. Mal den jährlichen Förderpreis für Abschlussarbeiten verliehen, die sich wissenschaftlich mit Themen der Verkehrssicherheit befassen.

Der erste Preis ging an Kevin Andrew Harkin, der in seiner Masterarbeit an der Technischen Universität Dresden den Einfluss einer

Nebentätigkeit auf die Übernahmeleistung während einer hochautomatisierten Fahraufgabe untersucht hat.

Mit dem Wirkpotenzial von Rückhaltesystemen für Pkw-Insassen hinsichtlich Alter, Geschlecht und Körperproportionen hat sich Michael Ostermaier in seiner Bachelorarbeit an der Ostbayerischen Hochschule Regensburg beschäftigt. Er erhielt dafür den zweiten Preis.

Die dritte Preisträgerin, Wiebke Mros, hat in ihrer Masterarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar ein Messverfahren aufgebaut und angewendet, mit dem seitliche Überholabstände zwischen Kfz- und Radverkehr innerorts erhoben sowie ausgewählte Einflussfaktoren analysiert werden können.

Die Teilnahmefrist für den DVR-Förderpreis 2023 endet am 16. Dezember 2022. Alle Details und Teilnahmebedingungen sind hier zu finden:



Auch die Preisträgerinnen und Preisträger der letzten beiden Jahre wurden vor Ort geehrt, da die Verleihungen pandemiebedingt seinerzeit nur in sehr kleinem Rahmen stattfinden konnten. Foto: DVR/Jürgen Gebhardt

■ Erwartungen und Realität von sicheren Überholvorgängen im Radverkehr

Werden Radfahrende von Autos überholt, können sich daraus gefährliche Situationen entwickeln. Wie bedroht oder sicher Radfahrerinnen und Radfahrer sich bei einem Überholvorgang fühlen, hängt vom Straßentyp ab.

So erwarten sie eine höhere Sicherheit auf Straßen mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, auf Spiel- und Fahrradstraßen sowie auf Straßen mit Fahrradstreifen. Dürfen Autos dagegen schneller fahren und fehlt die Infrastruktur für Fahrräder, erwarten sie gefährlichere Überholsituationen. Dies zeigt eine Studie von Dr. Rul von Stülpnagel vom Institut für Psychologie sowie Nils Riach und Rafael Hologa vom Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geografie der Universität Freiburg. Für die Studie wurden insgesamt 385 Radfahrende befragt und 632 Überholvorgänge an 73 Orten in Freiburg gemessen.

Die tatsächlichen Überholabstände der Autos widersprechen allerdings diesem subjektiven Sicherheitsgefühl: Auf Straßen mit reduzierter Geschwindigkeit oder Radstreifen werden Radfahrende mit genauso wenig oder sogar noch weniger Abstand überholt als auf anderen Straßen.

Dichtere Überholabstände als erwartet

Im Rahmen der Studie zeigten die drei Freiburger Wissenschaftler Radfahrenden Bilder verschiedener städtischer Straßentypen und ließen sie einschätzen, wie sicher ein Überholvorgang dort ist. Zusätzlich maßen die Forscher mit einem Sensor, der an ein Fahrrad montiert war, die tatsächlichen Überholabstände an den betreffenden Stellen. Ergebnis: Nur 30 Prozent der überholenden Autos hielten den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 Metern ein.

An den subjektiv als sicher eingeschätzten Stellen waren die Überholabstände sogar zum Teil besonders gering.

„Vor allem in verkehrsberuhigten Straßen und auf Fahrradstreifen werden Radlerinnen und Radler dichter überholt, als sie das selbst erwarten“, erläutert von Stülpnagel. Gründe hierfür könnten darin liegen, dass solche Straßen häufig eng seien, schmale Radstreifen aber den Eindruck erwecken, Autofahrende dürften den Straßenraum bis zur Begrenzungslinie nutzen, auch wenn sie dabei den Mindestabstand nicht einhalten.

Radstreifen trotzdem sinnvoll

„Unsere Ergebnisse sprechen nicht gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Radstreifen“, betont von Stülpnagel. Niedrige Geschwindigkeit könne die Folgen von Unfällen verringern, entsprechende Infrastruktur für Radfahrende mache diese sichtbarer im Straßenraum. Hierin könne auch eine Erklärung für das dort subjektiv höhere Sicherheitsgefühl liegen. Dennoch sei es wichtig zu erkennen, dass dieses häufig nicht mit den objektiv gemessenen Überholabständen übereinstimmt.

Radwege besser baulich trennen

Diese Ergebnisse könnten Einfluss auf künftige Verkehrsplanungen haben, erklärt von Stülpnagel: „Wann immer es geht, sollte man Radstreifen so breit bauen, dass Autos den Überholabstand von mindestens 1,5 Metern einhalten können, ohne einen Schlenker fahren zu müssen.“ Insbesondere seien positive Effekte zu erwarten, wenn Radwege baulich vom Straßenraum getrennt werden: „Unsere Studienergebnisse weisen darauf hin, dass solche baulichen Trennungen sowohl das Sicherheitsgefühl als auch die Überholabstände erhöhen können.“

Radfahrende werden oftmals zu dicht überholt.
Foto: ©David.Sch - stock.adobe.com

Rechtliche Grundlagen der Verkehrsüberwachung

In dieser Ausgabe beleuchtet Prof. Dr. Dieter Müller die verkehrsrechtlichen Aspekte, die bei Maßnahmen der Verkehrsüberwachung relevant sind.

Unter dem Begriff der Verkehrsüberwachung wird die staatliche Tätigkeit verstanden, die Einhaltung verkehrsrechtlicher Ge- und Verbote zu überprüfen. Dies dient dem Zweck, Gefahren für die Sicherheit und Ordnung abzuwehren. Diese Aufgabe bezieht sich auf die Verkehrsteilnahme sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr und verteilt sich auf die Überwachungsorgane Polizei, Kommunen sowie das Bundesamt für Güterverkehr.

Stellenwert der Verkehrsüberwachung

Im Jahr 2010 nahm das Bundesverfassungsgericht (Beschluss vom 5.7.2010 – 2 BvR 759/10) grundsätzlich Stellung zur staatlichen Aufgabe der Verkehrsüberwachung, indem es in einem Verfahren, in dem es um die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ging, die mit Gesetzeskraft versehene Feststellung traf: „Zweck derartiger Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit – angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der erheblichen Zahl von Verkehrsübertretungen – der Schutz von Rechtsgütern mit ausreichendem Gewicht. Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs steht auch in Zusammenhang mit dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben.“

Nimmt man diese Entscheidung ernst, ergibt sich für die Überwachungsbehörden institutionell und

ihre Beschäftigten ganz persönlich die folgende Rangliste der Tätigkeiten und des Personaleinsatzes:

1. Überwachung von Verkehrsgefahren für die Hauptrisikogruppen Kinder, Hilfsbedürftige und ältere Menschen (genannt in § 3 Abs. 2a StVO)
2. Überwachung von Verkehrsgefahren allgemein für alle Menschen im Straßenverkehr

Eine Verkehrsüberwachung mit dem ausschließlichen oder überwiegenden Ziel, Einnahmen für öffentliche Haushalte zu generieren, wäre daher verfassungswidrig.

Rechtsvorschriften der Verkehrsüberwachung

Als Rechtsvorschriften der Verkehrsüberwachung finden sich die zahlreichen zu überwachenden Pflichten und einzuhaltenden Verfahrensvorschriften verteilt auf zahlreiche Gesetze und Verordnungen, die selbst für Fachleute kaum noch überschaubar sind. Ein systematisches Verkehrsgesetzbuch existiert im deutschen Recht nicht.

Die staatlich gesteuerte Überwachung der Verkehrsvorschriften sollte, um effizient für die Verkehrssicherheit zu wirken, stets genau dort erfolgen, wo die meisten unfallauslösenden Konflikte zu beobachten sind. Dies erfordert eine beständige Analyse der Verkehrsunfalllage und bereits eine vorbeugende Verkehrsschau aller beteiligten Akteure. Wenn im Ergebnis einer solchen systematischen Analyse die Mehrzahl der Getöteten und Verletzten regelmäßig auf Landstraßen zu



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: DVR/Jürgen Gebhardt

Schaden kommen, sollten auch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen überwiegend auf Landstraßen stattfinden. Und wenn die Unfallschwere am Wochenende deutlich höher ist als an Werktagen, sollte auch die Verkehrsüberwachung daraufhin ausgerichtet werden.

Bewertung der Fahreignung

Verkehrsüberwachung findet im weiteren Sinne auch durch ein Monitoring der Fahreignung statt, das durch das Fahreignungs-Bewertungssystem („Punktsystem“) im Straßenverkehrsgesetz (StVG) verankert ist und durch eine in § 2 Abs. 12 StVG fixierte Zusammenarbeit zwischen Polizei und Fahrerlaubnisbehörde unterstützt wird. Dieses System funktioniert bundesweit nur sehr lückenhaft, wie neuere wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen.

Polizei, Bußgeld-, Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden sind im System der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit dazu gezwungen, fachlich miteinander und unter fachlicher Aufsicht übergeordneter Behörden und nicht zuletzt der Justiz zusammenzuarbeiten. Allenthalben fehlt es jedoch an ausreichendem Fachpersonal, dem im behördlichen Dschungel von Dienstposten und Stellenplänen durch Fachkarrieren die Chance geboten wird, in ihren Bereichen zu Spezialisten zu avancieren.

Was ist zu tun?

Die Einhaltung von Verkehrsregeln zu überwachen, ist inhaltlich untrennbar verbunden mit der Sanktionierung festgestellter Verstöße. Objektiv durch die Exekutive durchgeführte Maßnahmen und subjektiv von den Verkehrsteilnehmenden erlebte Verkehrsüberwachung und Sanktionierung ergeben eine Sanktionswahrscheinlichkeit, die insbesondere für viele Autofahrende immer noch das Maß aller Dinge ihrer Normtreue bedeuten. Ist dieses Verhältnis gestört, verbleibt es auf den Straßen beim Status quo und die



Verkehrssicherheit ist der Verlierer. Damit Sanktionen aber ihre vorbestimmte präventive Wirkung entfalten können, müssen die Höhe der Bußgeldbeträge und die

Dauer der Fahrverbote das Gefährdungspotenzial des jeweiligen Verkehrsverstoßes angemessen widerspiegeln. Durch eine über Jahrzehnte erfolgte politische Vernachlässigung des Bußgeldverfahrens in Verkehrssachen besteht aktuell ein in wesentlichen Bereichen ungeordnetes Sammelsurium von Sanktionen. Hinzu tritt eine fehlende verbindliche Verpflichtung von Kommunen und Polizei, wenigstens einen Teil der vereinnahmten Verwarnungs- und Bußgelder zum Zwecke der Förderung der Verkehrssicherheit in ihren Zuständigkeitsbereichen einsetzen zu müssen.

Ergänzung zu DVR Report 2/2022 „Motorradfahren und Verkehrssicherheit im Verkehrsrecht“

Durch eine vom Autor verkürzte Darstellung in der Kolumne der letzten Ausgabe des DVR Reports konnte es zu Fehlinterpretationen zum wichtigen Thema der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern kommen. Deshalb ist die folgende Klarstellung notwendig:

Keineswegs ist es so, dass Motorradfahrere überwiegend die „unschuldigen Opfer“ von Verkehrsunfällen sind, denn zumindest für Alleinunfälle gilt diese Aussage nicht. Dabei zählen als Hauptverursachende diejenigen Unfallbeteiligten, die nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall tragen. Beteiligte an Alleinunfällen gelten dabei immer als Hauptverursachende. Bezieht man die Alleinunfälle, bei denen Motorradfahrere immer als Hauptverursachende gezählt werden, mit ein, wurden im Jahr

2017 insgesamt 53 Prozent aller 28.524 an Verkehrsunfällen beteiligten Motorradfahrere als Hauptverursachende eingestuft. Von den Motorradfahrern, die an Unfällen mit mehreren Verkehrsteilnehmenden beteiligt sind, wurden 2017 lediglich 33 Prozent als Hauptverursachende eingestuft. Dieser Anteil ist allerdings seit 2008 kontinuierlich angestiegen (2008: 30 Prozent). Die statistischen Daten sind der wegweisenden und aktuellen Untersuchung zum Unfallgeschehen der Motorradfahrere von Pöpel-Decker, Martin, Zum Unfallgeschehen von Motorrädern, Heft M 304 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 2021, entnommen. Untersucht wurden dabei sämtliche Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Beteiligung von Motorradfahrern aus den Jahren 2008 bis 2017, wobei sich rund 28.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden jährlich ereignen.

Impressum



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2022, 52. Jahrgang
„DVR REPORT“ erscheint viermal im Jahr

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

Herausgegeben von:

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

Hauptgeschäftsführer:

Stefan Grieger
Chefredaktion: Seema Mehta (DVR)
Sven Rademacher (VKM)

Grafik & Layout: Michael Seifert (VKM)
Mareike Forster

Titelfoto:

Andrea Ertl
Konzeption und Gestaltung:
Verkehrssicherheit Konzept &
Media GmbH (VKM)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Druck:

Druckerei Flock
50858 Köln
ISSN: 0940-9025

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

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

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



**SAUF
TOUR**



**RISIKO
FREUDE**



**AB
LENKEN**



**RENN
STRECKE**



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



UK|BG
Ihre gesetzliche
Unfallversicherung

DVR

Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Land
straße

**FAHR
SICHER**