

VISION
ZERO

DVR REPORT

1/2026

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

TOP-THEMA

Berauscht unterwegs:
Warum strengere Regeln
für Radfahrende
nötig sind

POLITIK

Gemeinsam für
sichere Straßen

MITGLIEDER

Sekunden, die ein
Leben verändern

WISSEN

Umfrage: Lkw-
Fahrende und FAS



DVR AKTUELL

- 03 Editorial | Termine
- 03 Auszeichnungen für Kampagne gegen Cannabis am Steuer
- 04 DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion bis Ende 2026 verlängert
- 06 Sichere Gestaltung von Verkehrsnetzen im Fokus
- 07 Neustart für das Präventionsportal „Deine Wege“



POLITIK

- 08 Nationale Verkehrssicherheitskonferenz: Gemeinsam für sichere Straßen
- 12 Fahrausbildung neu denken: Wie Reformen die Verkehrssicherheit stärken können



TOP-THEMA

- 14 Berauscht unterwegs: Warum strengere Regeln für Radfahrende nötig sind



MITGLIEDER

- 21 Mehr Sicherheit in allen Lagen
- 22 Sicherheitsabstand im Fokus: Kampagne sensibilisiert Motorradfahrende
- 23 7.000 Verkehrsunfälle ohne Führerschein
- 24 Zwei Drittel unzufrieden mit Gestaltung des Verkehrsraums in ihrer Kommune
- 25 „Unsere Tochter hatte keine Chance“



WISSEN

- 26 MV-Rallye mit Bike & Bahn
- 28 Gut sichtbare Markierungen erhöhen die Verkehrssicherheit
- 29 Technische Rettung im Wandel
- 30 KI in der kommunalen Verkehrssteuerung: Klare Ziele entscheiden über den Erfolg
- 32 Akzeptanz und Wissensdefizite bei der Nutzung moderner Fahrzeugsysteme
- 34 Mikromobilität im Straßenverkehr – rechtliche Einordnung und Vollzugsprobleme
- 36 Fahrerlebnisse im Labor bringen die Mobilität von morgen sicher auf die Straße
- 38 Ferngesteuerte Bremsassistenten bei Laufrädern
- 40 Wie bremsen Radfahrende in Deutschland?
- 42 Gut zu wissen: Themenserie mit Prof. Dieter Müller: Alkoholisiert auf Fahrrädern und Pedelecs
- 43 Impressum



**Liebe Leserin,
lieber Leser,**

am 14. April kamen Vertreterinnen und Vertreter von Bund, Ländern, Kommunen und Zivilgesellschaft zur Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz in Berlin zusammen. Die Botschaft war eindringlich:

Hinter jeder Statistik stehen Menschen – und viele von ihnen fehlen heute, weil unser Verkehrssystem immer noch nicht sicher genug ist.

Mit dem Pakt für Verkehrssicherheit und dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung wurde 2021 ein klares Ziel formuliert: 40 Prozent weniger getötete Menschen im Straßenverkehr bis 2030. Zur Halbzeit müssen wir jedoch feststellen, dass die Zahl der Opfer nicht gesunken, sondern gestiegen ist. Diese Entwicklung ist ein Alarmsignal, das wir ernst nehmen müssen. Wir brauchen jetzt Mut zu konsequenten Maßnahmen.

Ein wichtiger Impuls der Berliner Konferenz war der Fokus auf unsere Landstraßen. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder lobte zu Recht das neue Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität. Dass die entsprechenden Investitionsmittel für 2025 vollständig abgerufen wurden, ist ein Erfolg, der sich für sichere Landstraßen in den Folgejahren verstetigen muss. Doch Geld allein schafft keine Sicherheit. Jede Investition in Landstraßen muss zwingend an Sicherheitsaudits gekoppelt sein. Sinnvoll eingesetzt ist das Geld nur, wenn es das höchste uns anvertraute Gut schützt: das unversehrte Leben.

Während uns auf der Konferenz der Blick zurück zeigte, wo wir stehen, weist diese Ausgabe des DVR Reports den Weg nach vorn. Unser Top-Thema widmet sich Fahrrädern und Pedelecs. In einer sich wandelnden Mobilitätswelt darf Sicherheit kein Privileg derer sein, die in einer Karosserie sitzen. Der Schutz der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden ist der wahre Prüfstein für den Erfolg unserer Vision Zero.

Eine inspirierende Lektüre wünscht Ihnen

Manfred Wirsch
Präsident DVR

Foto: Erik Silvester Kaufmann – DVR

Auszeichnungen für Kampagne gegen Cannabis am Steuer



Foto: Daniela Stanek – DVR

Die DVR-Kampagne „High fährt nicht – High lässt fahren“ ist im Rahmen der Verleihung der **Public Marketing Awards** in Hamburg mit sechs Preisen ausgezeichnet worden. In den Kategorien Originalität, Storytelling, Design, Nachhaltigkeit und Medienintegration erhielt die Kampagne jeweils einen Silber-Award, in der Kategorie Engagement einen Bronze-Award. Die Kampagne sensibilisiert insbesondere junge Verkehrsteilnehmende zwischen 18 und 24 Jahren – eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr – für die Gefahren von Cannabis.



Hier gibt es weitere Informationen zum Thema Cannabis im Straßenverkehr.

TERMINE



DVR/BSVI Web-Seminar „Zu Fuß voraus: Zukunftsfähige Fußverkehrsanlagen planen und gestalten“

Wann: Donnerstag, 18. Juni 2026, 10:00 bis 12:30 Uhr

Wo: Online-Veranstaltung



Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier.



Tag der Verkehrssicherheit

Wann: Samstag, 20. Juni 2026

Wo: bundesweiter Aktionstag



Weitere Informationen zum Tag der Verkehrssicherheit gibt es hier.



DVR Forum/Verleihung DVR Förderpreis

„Mit Sicherheit unterwegs – auf zwei Rädern durch Stadt und Land“

Wann: Donnerstag, 25. Juni 2026, 13:00 bis ca. 17:15 Uhr

Wo: Tagungswerk, Lindenstraße 85, 10969 Berlin



Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier.



Juristische Fachkonferenz

Wann: Mittwoch, 9. September 2026, 13:00 bis ca. 16:45 Uhr

Wo: Tagungswerk, Lindenstraße 85, 10969 Berlin oder digital



Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier.

DVR/UK/BG-SCHWER- PUNKTAKTION BIS ENDE 2026 VERLÄNGERT




Die Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden bleibt auf hohem Niveau. Vor diesem Hintergrund verlängert der DVR gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UK|BG) die [Schwerpunktaktion „Sichere Radfahrmobilität auf Arbeits- und Dienstwegen“](#) bis Ende 2026 und baut die inhaltlichen Angebote weiter aus.

Seit rund einem Jahr informiert die Schwerpunktaktion Beschäftigte sowie Unternehmen über Risiken und sicheres Verhalten bei der Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs im beruflichen Kontext. Die große Nachfrage und die anhaltende sicherheitsrelevante Entwicklung im Radverkehr haben zur Verlängerung der Aktion geführt.

Alleinunfälle

Im Fokus dieses Jahres stehen Alleinunfälle mit dem Rad, die einen erheblichen Anteil am Unfallgeschehen ausmachen. Häufige Ursachen sind Fahrfehler, mangelnde Fahrpraxis – insbesondere bei Pedelecs – sowie infrastrukturelle Defizite. Weitere Schwerpunkte sind das richtige Abstellen und sichere Handling der Räder, gemeinsame Hol- und Bringwege mit Kindern sowie das Rad- und Pedelecfahren in der dunklen Jahreszeit.

Zudem erhalten Unternehmen und öffentliche Einrichtungen im Rahmen der Aktion Informationen, wie sie eine sichere Nutzung ihrer Beschäftigten von Fahrrad und Pedelec im Sinne der Vision Zero unterstützen können. Dabei stehen neben

 [Weitere Informationen zum Thema Fahrrad und Pedelec gibt es hier](#)

rechtlichen Aspekten auch die technischen Anforderungen an ein verkehrssicheres Fahrrad und die Besonderheiten von Pedelecs im Fokus.

Unfallzahlen

Die Unfallzahlen verdeutlichen die Relevanz des Themas: Nachdem im Jahr 2024 noch 445 Menschen auf dem Fahrrad ums Leben kamen, erhöhte sich diese Zahl nach Angaben des [Statistischen Bundesamtes \(Destatis\)](#) um rund vier Prozent auf 462 im Jahr 2025. Jede sechste im Straßenverkehr getötete Person war 2025 mit dem Fahrrad unterwegs. Auch im Zehnjahresvergleich ergibt sich ein alarmierendes Bild: Während die Gesamtzahl der Getöteten von 2015 bis 2025 um 18 Prozent sank, stieg die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrenden um 21 Prozent.

Breites Informations- und Schulungsangebot

Zur Unterstützung von Betrieben, Kommunen und öffentlichen Einrichtungen stellt die Schwerpunktaktion ein umfassendes Medien- und Schulungsangebot bereit. Im [Medienportal](#) stehen unter anderem Filme, Präsentationen sowie Seminarleitfäden für Online- und Präsenzformate zur Verfügung.

Ergänzend können Aktionsmaterialien wie Broschüren, Poster, Faltblätter und Aufsteller bestellt werden. Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften haben zudem weiterhin die Möglichkeit, an einem Quiz-Gewinnspiel teilzunehmen, bei dem es viele attraktive Preise zu gewinnen gibt.



SICHERE GESTALTUNG VON VERKEHRSNETZEN IM FOKUS



06

Integrierte Planung und Netzgestaltung bieten einen wesentlichen Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: Sie berücksichtigen alle Verkehrsteilnehmenden und Infrastrukturelemente in einem ganzheitlichen Ansatz. Durch die koordinierte Gestaltung von Straßen, Wegen, Kreuzungen und öffentlichen Verkehrsmitteln können Gefahrenpotenziale frühzeitig erkannt und sichere Verkehrsflüsse für alle Nutzergruppen gewährleistet werden.

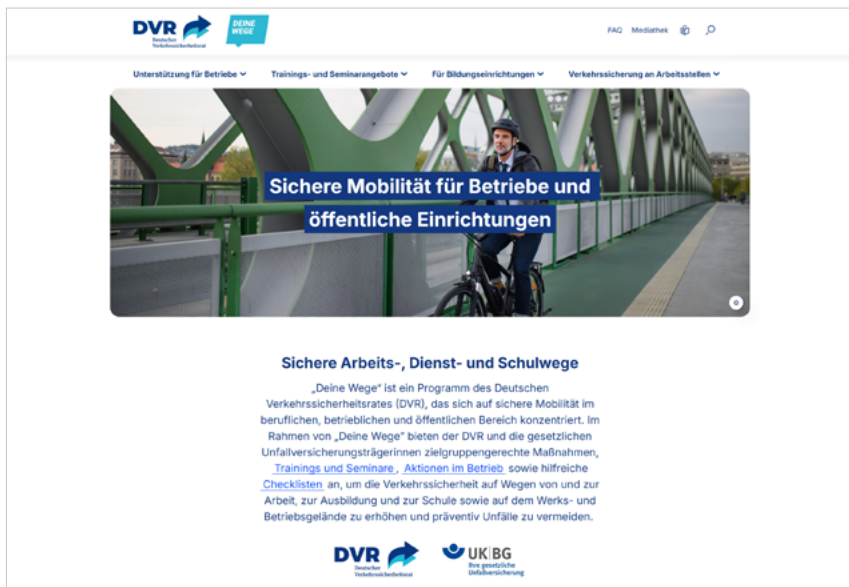
Wie sich ein integriertes Verkehrsnetz sicher gestaltet lässt und welche Anforderungen die [Richtlinien für integrierte Netzgestaltung \(RIN\)](#) stellen, haben mehr als 680 Fachleute aus den Bereichen Planung, Betrieb und Instandhaltung von öffentlichen Verkehrswegen beim Web-Seminar des DVR und der [Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e.V. \(BSVI\)](#) Ende März erfahren.

Professor Markus Friedrich ([Universität Stuttgart](#)) gab Einblicke in die RIN und erläuterte die Methoden und Verknüpfungen mit den Entwurfsregelwerken. Yannik Wohndorf ([Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH](#)) zeigte anhand eines Forschungsprojektes, wie innerörtliche Verkehrswegenetze gestaltet werden können. Dr. Katja Engelen ([BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier](#)) stellte abschließend die integrierte Ableitung von innerörtlichen Kfz- und Radverkehrsnetzen am Beispiel der Stadt Kleve vor.

„Ich freue mich sehr, dass unsere Seminarreihe ein solches Erfolgsmodell ist. Wir sind nun im dritten Jahr und haben durchschnittlich rund 500 Teilnehmende pro Web-Seminar“, sagt Andrea Kulpe-Winkler, Mitinitiatorin der Web-Seminare und Referatsleiterin Verkehrsinfrastruktur beim DVR. „Für eine solide Verkehrsplanung benötigt es neben grundlegendem Know-how auch Vernetzung und Weiterbildung.“

Das nächste DVR/BSVI Web-Seminar findet am 18. Juni von 10 bis 12:30 Uhr statt und widmet sich dem Thema „Zu Fuß voraus: Zukunftsfähige Fußverkehrsanlagen planen und gestalten“. Eine Anmeldemöglichkeit für Fachpublikum gibt es [hier](#).

NEUSTART FÜR DAS PRÄVENTIONSPORTAL „DEINE WEGE“



Zum Weltgesundheitsstag am 7. April ist das neue [Präventionsportal „Deine Wege“](#) des DVR online gegangen. „Deine Wege“ ist ein Programm des DVR, der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen (UK|BG). Es bündelt fundierte Informationen und Angebote rund um sichere Mobilität im beruflichen, betrieblichen und öffentlichen Alltag. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit auf Arbeits-, Schul- und Dienstwegen zu erhöhen.

Trainings, Seminare und Checklisten für Betriebe

Das Portal bietet zielgruppengerechte Maßnahmen, evaluierte Trainings und Seminare, Ausstellungs- und Interaktionsmodule für Veranstaltungen sowie praxisnahe Checklisten. Betriebe, Schulen und öffentliche Einrichtungen erhalten damit konkrete Unterstützung, um Wege- und Arbeitsunfälle wirksam zu vermeiden. Dieses Gesamtpaket trägt dazu bei, Prävention und Arbeitsschutz auf Wegen von und zur Arbeit, zur Ausbildung und zur Schule sowie auf dem Werks- und Betriebsgelände auszuweiten.

Präventionsangebote online buchen

Der optimierte und neu gestaltete Webauftritt ermöglicht Unternehmen, öffentlichen Einrichtungen, Führungskräften und Sicherheitsfachleuten eine schnelle und übersichtliche Orientierung über die passenden Präventions- und individuellen Beratungsangebote des DVR. Neu ist zudem die Möglichkeit, Trainings und Seminare des DVR im Bereich beruflicher Mobilität direkt über die Website anzufragen und zu buchen.



Fachlicher Austausch
zu Lösungsansätzen
für aktuelle Heraus-
forderungen der Ver-
kehrssicherheitsarbeit
Foto: Marten Ronneberg –
Kreativ Media



NATIONALE VERKEHRSSICHERHEITSKONFERENZ: GEMEINSAM FÜR SICHERE STRASSEN

Unter dem Motto „830.000 Kilometer Verantwortung – Gemeinsam für sichere Straßen“ fand am 14. April im [Bundesministerium für Verkehr \(BMV\)](#) die 3. Nationale Verkehrssicherheitskonferenz statt. Rund 300 Fachleute aus Bund, Ländern, Kommunen, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft diskutierten Lösungsansätze für aktuelle Herausforderungen der Verkehrssicherheitsarbeit. Das Programm umfasste Fachvorträgen, Diskussionsrunden, praxisorientierte Impulse sowie ein Keynotegespräch zur Bedeutung von Notfalleinsätzen und persönlichem Engagement bei der Rettung von Unfallopfern.

09

„Im Straßenverkehr orientieren wir uns weiter am Zielbild der Vision Zero. Denn trotz des bereits hohen Sicherheitsniveaus auf deutschen Straßen besteht weiterer Handlungsbedarf. Klar ist: Bei dieser ambitionierten und anspruchsvollen Aufgabe brauchen wir viele Mitstreiter, die Verantwortung übernehmen“, sagte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder zur Eröffnung der Konferenz. Künftig werde der Bund seine Präventionsarbeit noch stärker auf Bereiche mit erhöhtem Unfallrisiko konzentrieren – insbesondere auf Landstraßen, den Rad- und Fußverkehr sowie gefährdete Personengruppen. Zudem habe der Ausbau der Infrastruktur weiterhin hohe Priorität.

Mehr Sicherheit auf Landstraßen

Ein Schwerpunkt der Konferenz lag auf der Verkehrssicherheit auf Landstraßen. DVR-Präsident Manfred Wirsch betonte: „Bei der Reduzierung der Todesfälle im Straßenverkehr kommen wir in den letzten Jahren nicht voran – die Entwicklung stagniert.“ Da rund 60 Prozent der Verkehrstoten auf Landstraßen verunglücken, sieht der DVR hier einen zentralen Handlungsansatz. Gefordert werden unter anderem Tempo 80 auf engen Landstraßen bis sechs Meter Breite sowie Tempo 70 an Knotenpunkten, verstärkte Verkehrsüberwachung und infrastrukturelle Verbesserungen.

Zudem fordert der DVR mehr Ressourcen für die Beseitigung von über 10.000 Unfallhäufungsstellen in Deutschland sowie verpflichtende Sicherheitsprüfungen

für Straßen in allen Bundesländern. „Wir kennen die Koordinaten der Unfallhäufigkeitsstellen sehr genau“, so Wirsch. „Was wir brauchen, sind Kapazitäten, um Gefahrenstellen zu entschärfen, bevor Unfälle passieren.“

Sichere Wege für alle

Ein weiteres Fachforum widmete sich der Frage, wie eine sichere und inklusive Verkehrsinfrastruktur gestaltet werden kann. Ziel ist eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden – unabhängig von Alter oder Mobilitätseinschränkungen.

Für den DVR bedeutet [Vision Zero](#) auch ein Recht auf sichere Wege für alle. Dazu zählen unter anderem getrennte Ampelphasen, freie Sichtbeziehungen an Kreuzungen sowie barrierefreie Verkehrsräume.

Zielkonflikte und Flächenkonkurrenz

Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, der motorisierte Verkehr und der ÖPNV beanspruchen gleichermaßen Platz, zugleich setzen Klima- und Umweltschutz zusätzliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung. Im Mittelpunkt stand daher die Frage, wie tragfähige Kompromisse entwickelt werden können.

Anhand eines Praxisbeispiels aus Rottweil wurde gezeigt, wie Zielkonflikte transparent gemacht und moderiert werden können. Der DVR sieht dabei einen hohen Unterstützungsbedarf in den Behörden – insbesondere bei Kommunikation, fachlicher Expertise und politischer Rückendeckung.

Initiative [#mehrAchtung](#):
Netzwerk für eine wirksame
Verkehrssicherheitsarbeit
Fotos: Marten Ronneberg –
Kreativ Media



Weiterbildung als Schlüssel

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Qualifizierung von Fachkräften. Das [Mobilitätsforum Bund](#) wurde als zentrales Instrument für Wissensvermittlung und Vernetzung hervorgehoben. Der DVR unterstützt diesen Ansatz unter anderem mit den eigenen [DVR/BVSI Web-Seminaren](#) und Auditorenschulungen.

Im Abschlussplenum diskutierten Expertinnen und Experten anhand konkreter Praxisbeispiele, wie Vernetzung und moderne Technik zur Erhöhung der Verkehrssicherheitsarbeit beitragen können.

Auch die Abendveranstaltung stand im Zeichen der Zusammenarbeit: Unter dem Motto „Gemeinsam stärker mit #mehrAchtung: Netzwerke für eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit“ führte Moderatorin Mirjam Stegherr ein Fachgespräch mit Kirsten Lühmann, Präsidentin der [Deutschen Verkehrswacht \(DVW\)](#), und DVR-Präsident Manfred Wirsch.

In einer Begleitausstellung konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über bestehende Regelwerke und Leitfäden, Präventionsangebote sowie moderne Unfallaufnahme- und Kontrollfahrzeuge informieren. Zudem stellte das Mobilitätsforum Bund sein Fortbildungsangebot vor, das Länder und Kommunen dabei unterstützen soll, Fachkräfte zu schulen und sich zu vernetzen.

Bild rechts oben: DVW-Präsidentin Kirsten Lühmann und DVR-Präsident Manfred Wirsch diskutierten aktuelle Herausforderungen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Moderatorin Mirjam Stegherr (r.)

Bild rechts unten: Vernetzung und moderne Technik standen im Fokus der Podiumsdiskussion (v.l.n.r.): Prof. Markus Oeser (Präsident der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen), Susanne Schulz (Autobahn GmbH), Christian Cosyns (Coalition for Cyclist Safety), Prof. Rodolfo Schöneburg (Vorsitzender des VDI Expertengremiums „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“) und Mirjam Stegherr (Moderatorin)



Setzen ein Zeichen der Gemeinsamkeit: DVW-Präsidentin Kirsten Lühmann mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Christian Hirte (l.) und DVR-Präsident Manfred Wirsch



FAHRAUSBILDUNG NEU DENKEN: WIE REFORMEN DIE VERKEHRSSICHERHEIT STÄRKEN KÖNNEN

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) hatte Mitte Oktober 2025 die Eckpunkte für eine Reform der Fahrschulausbildung vorgelegt, mit der vor allem die Kosten für den Pkw-Führerscheinwerb sinken sollen. Derzeit liegen die Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B durchschnittlich zwischen 3.000 und 4.000 Euro. Gleichzeitig gibt es Wartezeiten für Prüfungen und relativ hohe Durchfallquoten.

Nach den [Plänen des Bundesverkehrsministeriums \(BMV\)](#) sollen unter anderem der Fragenkatalog der Theorieprüfung gekürzt, verpflichtende Sonderfahrten reduziert und der Theorieunterricht vollständig digital ermöglicht werden. Zudem sind Probefahrten mit Familienangehörigen zunächst testweise vorgesehen. Seit der Vorstellung dieser Pläne hat sich eine kontroverse Debatte zur Reform der Fahrausbildung entwickelt.

Einsparungen nicht zulasten der Sicherheit

Für den DVR ist bei diesem Thema wichtig: Bezahlbarkeit und Verkehrssicherheit müssen gemeinsam gedacht werden. Einsparungen dürfen nicht zulasten der Sicherheit gehen. „Kostensenkungen sind dann möglich, wenn Qualitäts- und Effizienzsteigerung sowie Innovation in der Fahrausbildung zu besseren Lernerfolgen führen“, erläutert DVR-Präsident Manfred Wirsch. So könne beispielsweise die Anzahl teurer Wiederholungsprüfungen reduziert werden. Der DVR appelliert daher an die politisch Verantwortlichen, die vorgeschlagenen Maßnahmen sorgfältig zu prüfen und nur mit wissenschaftlicher Begleitung im Sinne der [Vision Zero](#) umzusetzen.

Die vergangenen zwei Jahrzehnte haben gezeigt, dass wissenschaftlich begründete Maßnahmen in der Fahrausbildung wirken: Der Anteil der von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verursachten Unfälle ist bezogen auf die Fahrleistung deutlich zurückgegangen. Dieser Erfolg ist auch ein Ergebnis des engen Zusammenspiels der DVR-Mitglieder aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Fahrlehrerschaft,



Zentral für sicheres Fahren bleiben nach Auffassung des DVR fundiertes Wissen und praktische Fahrerfahrung

Foto: Syda Productions – stock.adobe.com

Sachverständigen und den damit verbundenen Empfehlungen. „Eine Reform darf nicht bei den Grundlagen der Fahrausbildung sparen, sondern muss diese gezielt weiterentwickeln“, fordert Wirsch.

Ein aktueller [Vorstandsbeschluss des DVR](#) fasst die Empfehlungen zusammen. Zentral für sicheres Fahren bleiben nach Auffassung des DVR fundiertes Wissen und praktische Fahrerfahrung. Eine moderne Fahrausbildung sollte deshalb stärker auf eine intelligente Verzahnung verschiedener Lernformen setzen.

Einsatz von Fahrsimulatoren

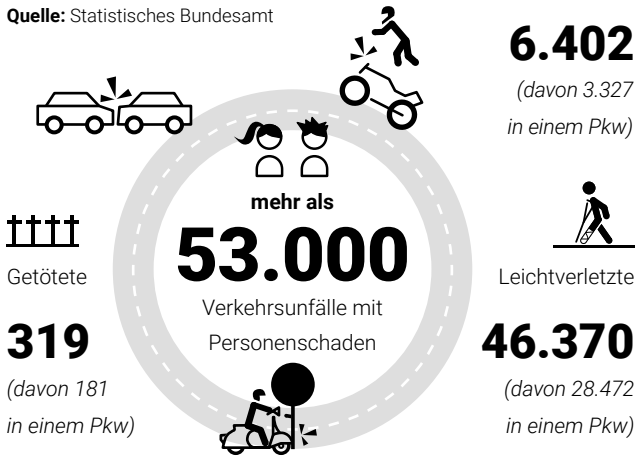
Ein wichtiger Baustein für eine moderne und effiziente Fahrausbildung ist der Einsatz von Fahrsimulationen. Der DVR setzt sich seit Jahren für den Einsatz von technisch geeigneten Simulatoren und Virtual-Reality-Technologien in der Fahrausbildung ein, um Fahrkompetenzen in sicherer Umgebung gezielt zu trainieren. Insbesondere bei



Unfallzahlen 18- bis 24-Jährige

2024

Quelle: Statistisches Bundesamt



Junge Pkw-Fahrende (18 bis 24 Jahre) als Hauptverursachende von Unfällen mit Personenschaden



Sonderfahrten können Simulatoren mit pädagogischen Vorgaben gezielt eingesetzt werden, um zum Beispiel spezifische Kompetenzen des Überholens zu vermitteln. Zwei der fünf vorgeschriebenen besonderen Ausbildungsfahrten außerhalb geschlossener Ortschaften, eine Autobahnfahrt sowie eine der drei Nachtfahrten könnten laut DVR im Simulator erfolgen. Auch das manuelle Schalten eines Fahrzeuges lässt sich dort effizient üben. Voraussetzung für eine verkehrssicherheitsgerechte Entlastung der Fahrschulen ist jedoch, dass Simulatoren verbindlichen und einheitlichen Qualitätsstandards entsprechen und der Lernerfolg kontrolliert wird.

Theoretische Ausbildung

Lernprozesse können effizienter unterstützt und gestaltet werden. Die derzeit diskutierte Reduzierung des Fragenkatalogs für die theoretische Prüfung kann sinnvoll sein, sofern sie nicht die Anforderungen senkt. Entscheidend ist, die Prüfung stärker auf sicherheitsrelevante Inhalte zu fokussieren und damit zielgerichteter zu gestalten.

Der DVR warnt davor, die theoretische Ausbildung auf ein reines digitales Selbststudium zu reduzieren. Themen wie

Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung, Risikobewusstsein, Emotionen und verantwortungsvolles Verhalten erfordern einen interaktiven Austausch mit Fahrlehrkräften sowie innerhalb der Lerngruppe – in Präsenz in einem Schulungsraum oder in digital synchronen Formaten mit begrenzter Gruppengröße. Andernfalls drohen Defizite, die später in der praktischen Ausbildung mit höherem Zeit- und Kostenaufwand ausgeglichen werden müssen. Der DVR fordert daher klare Rahmenbedingungen sowie ein transparentes Rahmencurriculum für die theoretische Ausbildung.

Praktische Ausbildung

Besonders großes Potenzial liegt in der Weiterentwicklung der praktischen Fahrausbildung. Der DVR fordert hierfür einen transparenten und verbindlichen Referenzlehrplan für alle Fahrschulen in Deutschland. Zudem sollen Fahrschulen den Lernstand der Schülerinnen und Schüler systematisch dokumentieren und regelmäßig Rückmeldung zum Lernfortschritt geben.

Die professionelle Ausbildung durch Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer bleibt unverzichtbar, kann jedoch durch zusätzliche Lernphasen ergänzt werden. Die Einbindung fahrerfahrener Personen aus dem privaten Umfeld ermöglicht heute schon grundlegende Fahrfertigkeiten wie Rückwärtsfahren oder Einparken frühzeitig, etwa auf Verkehrsübungsplätzen, zu trainieren. So können Fahrschülerinnen und Fahrschüler Routine entwickeln, bevor sie in komplexere Verkehrssituationen gehen.

Der DVR begrüßt, dass nach der professionellen Fahrausbildung im fließenden Verkehr die Möglichkeit geschaffen werden soll, durch „Fahrpraxisbegleitungs-Fahren“ vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung die erworbenen Fahrkompetenzen zu festigen und auszubauen sowie die Fahrerfahrung zu erweitern. Die Rahmenbedingungen dafür müssen unter Einbindung von Expertinnen und Experten definiert und in einem wissenschaftlich begleiteten Pilotprojekt erprobt werden.

Voraussetzung ist eine klare Schnittstelle zur professionellen Ausbildung: Fahrlehrkräfte sollten auf Basis einer abschließenden Lernstandskontrolle entscheiden, ob die notwendige Reife für diese zusätzliche Lernphase erreicht ist. Eine abschließende Fahrstunde vor der praktischen Prüfung, in der die Prüfungssituation realitätsnah simuliert wird, kann zudem Prüfungsängste abbauen und die Erfolgsquote erhöhen.

BERAUSCHT UNTERWEGS: WARUM STRENGERE REGELN FÜR RADFAHRENDE NÖTIG SIND

Alkoholbedingte Fahrunsicherheit ist eines der Hauptunfallrisiken im Straßenverkehr. Das gilt auch für Verkehrsteilnehmende auf Fahrrädern, Pedelecs und E-Scootern. Nach Angaben des [Statistischen Bundesamtes \(Destatis\)](#) [↗](#) waren 2024 etwa elf Prozent der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahrenden von Elektrokleinstfahrzeugen alkoholisiert, bei Pedelec-fahrenden waren es sechs und bei Radfahrenden fünf Prozent.



Foto: Daniela Stanek – DVR



Vor dem Hintergrund dieser Zahlen sieht der DVR politischen Handlungsbedarf. In Deutschland gilt für Radfahrende derzeit ein Blutalkohol-Grenzwert von 1,6 Promille, ab dem eine Straftat vorliegt. Unterhalb dieser Grenze bleibt Alkoholkonsum juristisch meist folgenlos, solange keine Fahrunsicherheit erkennbar ist oder kein Unfall passiert ([siehe auch den Beitrag ab Seite 42 in dieser Ausgabe](#)). Der DVR fordert daher die Einführung eines zusätzlichen Ordnungswidrigkeitentatbestands ab 1,1 Promille. Damit würde Deutschland zu Ländern wie Österreich, Frankreich, Italien, Portugal, Spanien oder der Schweiz aufschließen, die bereits deutlich strengere Regeln anwenden.

Alkoholgrenze nur ein Baustein für mehr Sicherheit

Der DVR betont, dass eine niedrigere Promillegrenze lediglich ein Baustein für mehr Sicherheit im Radverkehr sein kann. Für nachhaltige Verbesserungen sei zudem eine konsequente Überwachung bestehender Verbote durch Länder und Kommunen sowie eine massive Aufwertung der Radinfrastruktur erforderlich. Dazu gehörten baulich getrennte Wege für Rad- und Pkw-Verkehr, eine verständliche und sichere Führung des Radverkehrs an Kreuzungen sowie eine bauliche Umgestaltung oder Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an unfallauffälligen Stellen. Darüber hinaus müssten Radwege ausreichend breit sein, eine gut gepflegte Oberfläche ohne Schlaglöcher oder Wurzelschäden aufweisen und frei von Hindernissen sein. Zudem sollten verstärkt Verkehrsschauen durchgeführt und die Empfehlungen der Unfallkommissionen konsequent umgesetzt werden, um Gefahrenstellen systematisch zu beseitigen. Auch die digitale Vernetzung mittels Vehicle-to-X-Technologie könne dazu beitragen, die Sichtbarkeit von Radfahrenden zu erhöhen.

Gleichwohl ist Alkohol auf dem Rad kein Kavaliersdelikt. Ergebnisse einer [Studie](#) der [Unfallforschung der Versicherer \(UDV\)](#) und des [Instituts für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf](#) zeigen, dass es ab mehr als 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) zu einer signifikanten Zunahme von eher seltenen „groben“ Fahrfehlern im Vergleich zu nüchternen Fahrenden kommt.

Eine 2024 erschienene [Studie der UDV](#) kommt zu dem Ergebnis, dass Alkohol auch für Alleinunfälle von Radfahrenden eine große Rolle spielt. Außerdem bestehe „eine signifikante Korrelation zwischen dem Grad der Alkoholisierung und der Schwere der Verletzungsfolgen“.

„Es ist nicht hinnehmbar, dass Rad fahren nach erheblichem Alkoholkonsum weiterhin ohne Konsequenzen möglich ist“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch. „Schon deutlich unter 1,6 Promille sind Reaktionsfähigkeit, Gleichgewicht und Wahrnehmung stark eingeschränkt. Lenken und Bremsen sind kaum noch sicher möglich. Wer so fährt, befindet sich auf einem Blindflug auf zwei Rädern. Bund und Länder müssen jetzt handeln.“

Politische Unterstützung und gesellschaftlicher Rückhalt

Die Forderung nach einer Herabsetzung der Promillegrenze stützt sich auf einen breiten Konsens. Der DVR setzt sich bereits seit [2014](#) für diesen Schritt ein und erhielt dabei wiederholt Rückendeckung durch den [Deutschen Verkehrsgesichtstag](#), zuletzt im Januar 2026. Auch der [Verkehrsausschuss](#)

des [Deutschen Bundestages](#) hat die Bundesregierung Ende März 2026 dazu aufgefordert, die Herabsetzung der Promillegrenze für Radfahrende und die Einführung eines Bußgeldtatbestands mit einer angemessenen Sanktionshöhe zu prüfen.

„Wissenschaft und Gesellschaft sind sich einig, dass die Politik jetzt die Sicherheit von Radfahrenden verbessern sollte“, ergänzt Wirsch. „Nun gilt es, diese Einigkeit auch politisch in konkrete Ergebnisse zu überführen.“

Zentrale Fragen sind vor diesem Hintergrund, ob der [§ 24a Straßenverkehrsgesetz \(StVG\)](#) mit seinen Geldbußen auch für alkoholisierte Rad- und Pedelec-fahrende angewandt werden sollte, ab welchem Grenzwert es gefährlich werden kann und ob die Gefährdungspotenziale durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern, Pedelecs und Fahrrädern allesamt gleich oder anders einzuschätzen sind.

Repräsentative Umfrage

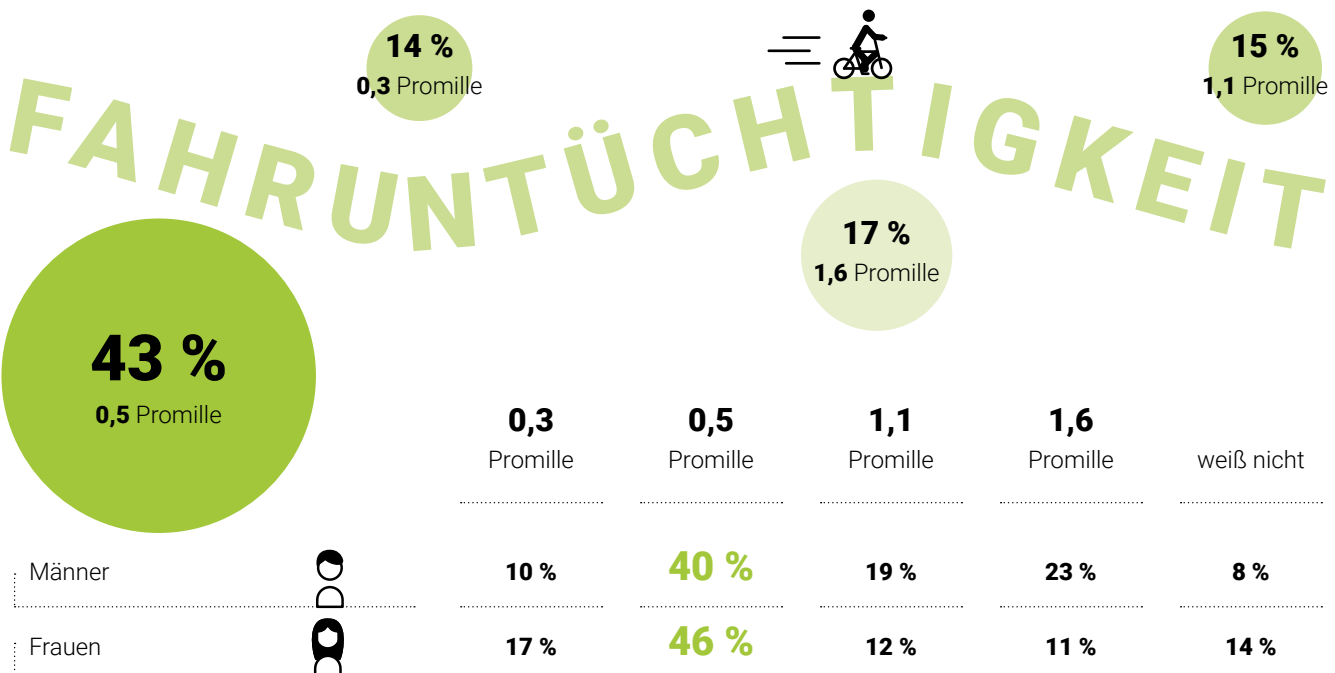
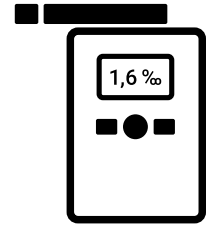
Dazu hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Dezember 2025 im Auftrag des DVR in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.000 Personen befragt.

Der Gefahren von Alkohol am Lenker scheinen die Befragten sich größtenteils bewusst, die Promillegrenze ist dagegen nahezu gänzlich unbekannt – wobei die meisten von einer geringeren Grenze ausgehen. Über die Hälfte fände ein absolutes Alkoholverbot oder maximal 0,3 Promille als Grenze auch angemessen. Die große Mehrheit unterstützt auch Geldbußen für alkoholisierte Radfahrende, weitestgehend ähnlich wie für Kraftfahrzeugfahrende.

Noch gefährlicher für andere als alkoholisierte Radfahrende werden tendenziell E-Scooterfahrende eingeschätzt – vor allem im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern, während im Vergleich zu Pedelecs der Unterschied nicht so deutlich ausgeprägt ist.

Geltende Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder Pedelec

Der deutlichen Mehrheit der Befragten ist nicht bekannt, dass die Promillegrenze für absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren bei 1,6 Promille liegt. 14 Prozent meinen, sie läge bereits bei 0,3 Promille (die Grenze für die relative Fahruntüchtigkeit bei alkoholbedingten Ausfallerscheinungen). 43 Prozent legen sich auf 0,5 Promille fest und 15 Prozent auf 1,1 Promille. 17 Prozent der Befragten geben korrekt 1,6 Promille als Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahren mit einem Fahrrad oder Pedelec an – Männer häufiger als Frauen.

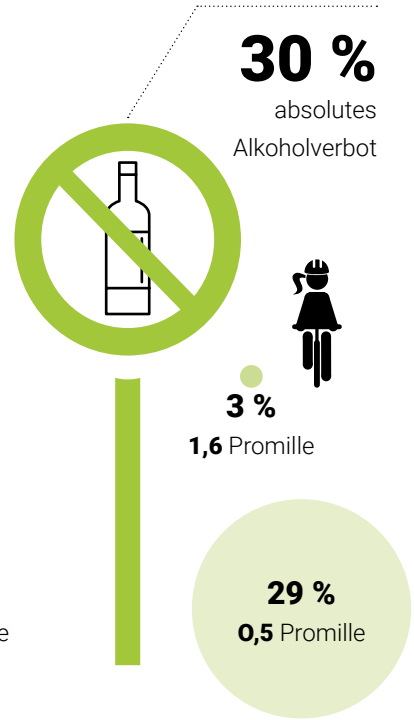


an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Gewünschte Promillegrenze für das Fahren mit Fahrrad oder Pedelec

Fast alle Befragten meinen, es sollte eine niedrigere Promillegrenze für die absolute Fahruntüchtigkeit beim Fahrradfahren gelten, als dies der Fall ist.

30 Prozent sind für ein absolutes Alkoholverbot für Rad- und Pedelec-fahrende. 23 Prozent sind für eine Promillegrenze von maximal 0,3 Promille, 29 Prozent für maximal 0,5 Promille und neun Prozent für maximal 1,1 Promille. Nur drei Prozent der Befragten finden für das Fahren mit einem Fahrrad oder Pedelec maximal 1,6 Promille als Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit angemessen. Ebenso viele sind generell gegen eine Promillegrenze beim Fahrradfahren.



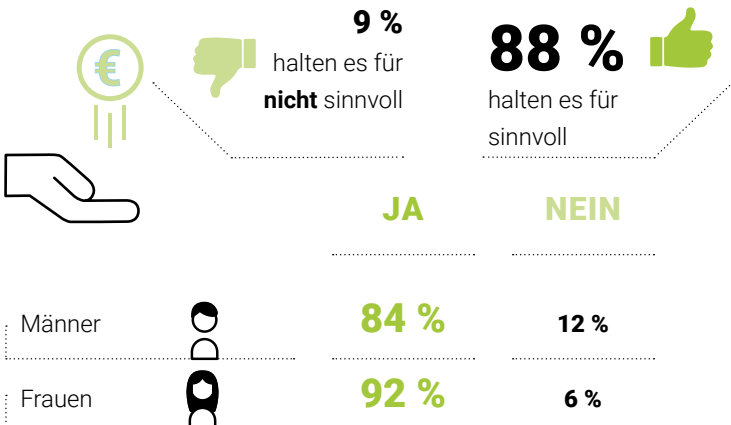
absolutes Alkoholverbot	max. 0,3 Promille	max. 0,5 Promille	max. 1,1 Promille	max. 1,6 Promille	keine Promillegrenze
-------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	----------------------

Männer	20 %	21 %	33 %	12 %	6 %	5 %
Frauen	40 %	25 %	25 %	6 %	1 %	1 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Geldbuße für alkoholisierte Rad- und Pedelec-fahrende

88 Prozent der Befragten halten es im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich für sinnvoll, dass alkoholisierte Rad- und Pedelec-fahrende mit einer Geldbuße sanktioniert werden können. Nur neun Prozent teilen diese Meinung nicht.

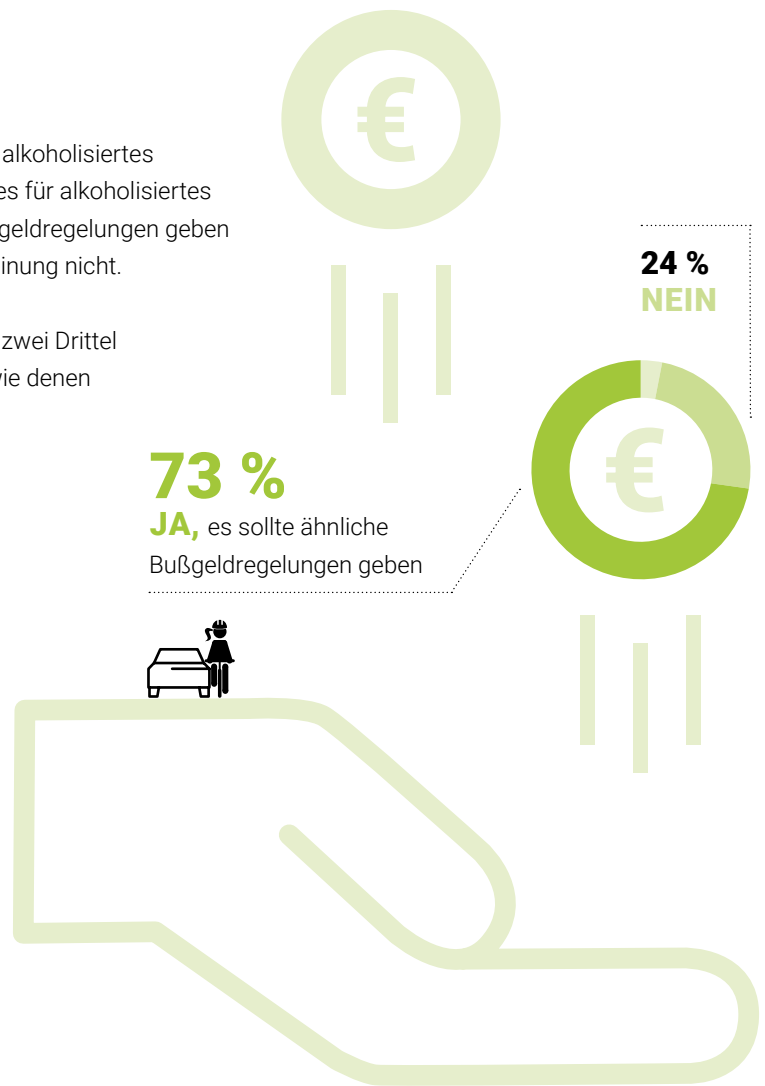


an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht / keine Angabe

Bußgeldregelungen wie bei Kraftfahrzeugen

Rund drei Viertel der Befragten, die eine Geldbuße für alkoholisiertes Fahrradfahren sinnvoll finden, sind der Ansicht, dass es für alkoholisiertes Fahren mit einem Fahrrad oder Pedelec ähnliche Bußgeldregelungen geben sollte wie für Kraftfahrzeuge. Ein Viertel teilt diese Meinung nicht.

Bezogen auf alle Befragten sprechen sich somit rund zwei Drittel für Bußgeldregelungen für Fahrradfahrende ähnlich wie denen für Kraftfahrzeugfahrende aus.



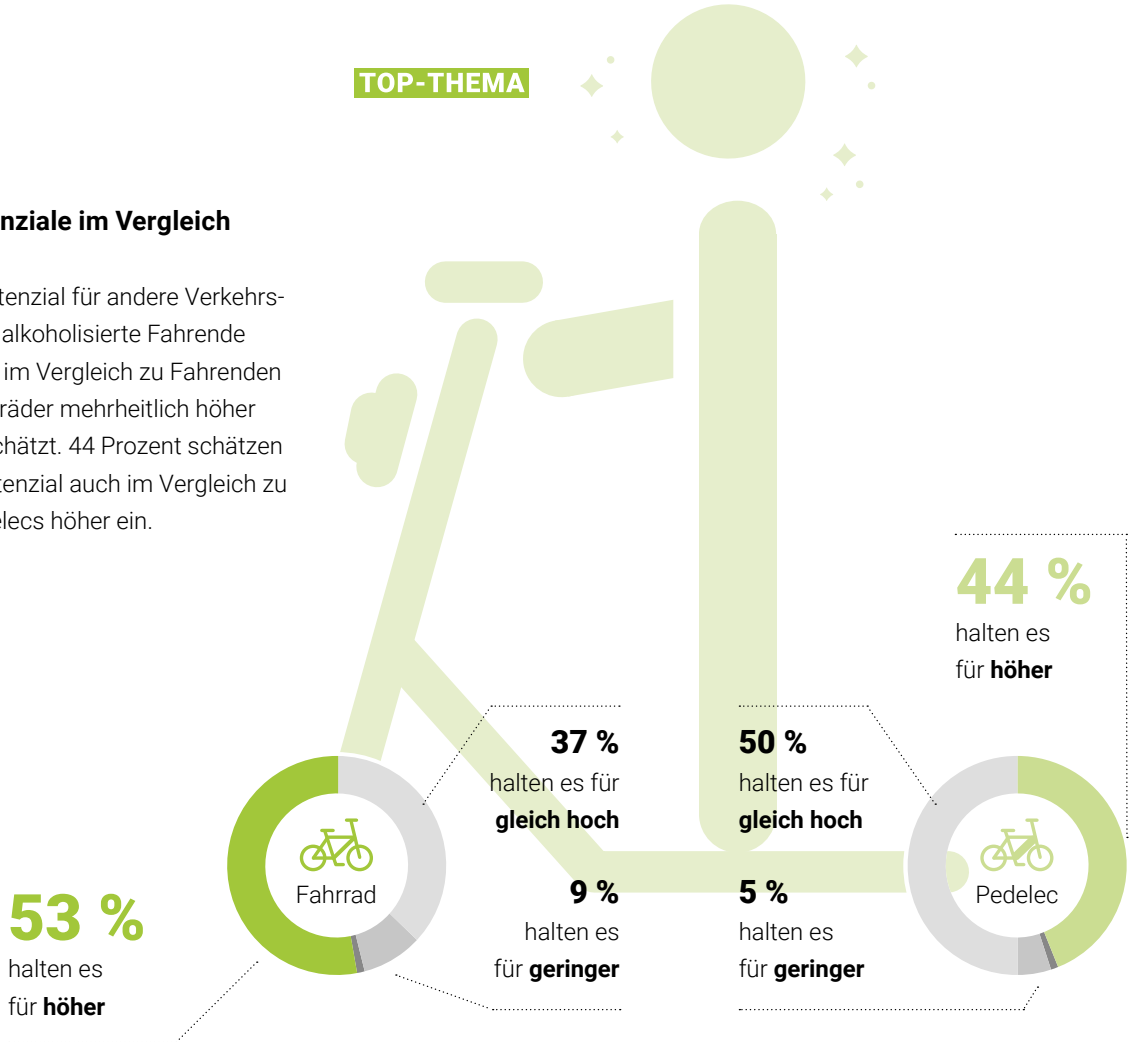
Für alkoholisierte Rad- oder Pedelec-fahrende sollte es ähnliche Bußgeldregelungen geben wie für Kraftfahrzeug-Fahrende

		JA	NEIN
Männer		68 %	29 %
Frauen		77 %	19 %
18- bis 29-Jährige		58 %	37 %
30- bis 44-Jährige		65 %	33 %
45- bis 59-Jährige		74 %	21 %
60 Jahre und älter		83 %	15 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht

Gefährdungspotenziale im Vergleich







Das Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern wird im Vergleich zu Fahrenden herkömmlicher Fahrräder mehrheitlich höher (53 Prozent) eingeschätzt. 44 Prozent schätzen das Gefährdungspotenzial auch im Vergleich zu Fahrenden von Pedelecs höher ein.



Das Gefährdungspotenzial für andere Verkehrsteilnehmende durch alkoholisierte Fahrende von E-Scootern ist im Vergleich zu ...

... Fahrenden von herkömmlichen Fahrrädern

... Fahrenden von Pedelecs

	... Fahrenden von herkömmlichen Fahrrädern			... Fahrenden von Pedelecs		
	höher	gleich hoch	geringer	höher	gleich hoch	geringer
Männer 	52 %	37 %	9 %	45 %	48 %	6 %
Frauen 	53 %	36 %	8 %	42 %	52 %	4 %
18- bis 29-Jährige 	44 %	45 %	9 %	35 %	54 %	10 %
30- bis 44-Jährige 	57 %	32 %	8 %	37 %	54 %	7 %
45- bis 59-Jährige 	56 %	35 %	8 %	45 %	52 %	2 %
60 Jahre und älter 	52 %	38 %	9 %	52 %	44 %	3 %

an 100 Prozent fehlende Angaben = weiß nicht

Risiken für Radfahrende
müssen weiter reduziert werden.

Manfred Wirsch,
DVR-Präsident

„Risiken für Radfahrende müssen weiter reduziert werden“, sagt Manfred Wirsch. „Sicherheit im Straßenverkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die ein koordiniertes Vorgehen von Bund, Ländern und Kommunen zwingend erforderlich macht. Nur durch Übernahme von Verantwortung auf allen Ebenen lässt sich das Ziel erreichen, dass niemand mehr auf dem Rad sein Leben verliert. Während die Politik den Rechtsrahmen und die Infrastruktur sichern muss, können auch Radfahrende selbst aktiv ihre Sicherheit erhöhen: Setzen Sie

einen Helm auf, fahren Sie immer vorsichtig und verzichten Sie bestmöglich vollständig auf Alkohol beim Radfahren.“

Nach Ansicht des DVR ist es indiskutabel, Fahrräder, Pedelecs oder E-Scooter als Ersatzfahrzeuge für einen geselligen Abend mit Alkoholkonsum zu nutzen, nach dem Motto „Ich fahre mit dem Rad und lasse das Auto stehen, dann kann ich trinken“. Der DVR vertritt die Devise **„Wer fährt, trinkt nicht. Wer trinkt, fährt nicht.“**

„E im Griff“ – Sicher unterwegs mit dem Pedelec



Foto: Kampagne „E im Griff“

Mit der Kampagne „E im Griff“ [↗](#) reagiert der DVR auf die steigenden Unfallzahlen von Pedelec-fahrenden. Nachdem sich die Vorgängerkampagne vor allem an ältere Menschen richtete, hat sich der Fokus seit 2024 gezielt auf Personen im berufstätigen Alter ausgeweitet. Hintergrund ist die Entwicklung der Unfallzahlen: 2023 war knapp ein Drittel (31 Prozent) der verunglückten Pedelec-fahrenden jünger als 45 Jahre.

Die Kampagne vermittelt zentrale Sicherheitsaspekte wie sicheres Anfahren und Bremsen, Risiken durch Tuning sowie die sichere Kinderbeförderung mit dem Elektro-Lastenrad.

Darüber hinaus adressiert die Kampagne auch Pkw-Fahrende mit konkreten Handlungsaufforderungen, um die Sicherheit von Pedelec-fahrenden zu erhöhen und ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern.

MEHR SICHERHEIT IN ALLEN LAGEN

Das europäische Verbraucherschutzprogramm für Fahrzeugsicherheit [Euro NCAP](#) ist mit einigen Veränderungen in dieses Jahr gegangen. Bei den Testverfahren werden Neuwagen im Rahmen von Fahrversuchen und Crashtests auf ihre Sicherheit überprüft – viele davon beim [ADAC](#) in Landsberg und Penzing. Alle drei Jahre wird das Testverfahren überprüft und angepasst. Jetzt fand die größte Anpassung seit 2009 statt. Das Testprogramm umfasst künftig vier neue Kategorien, die in ihrer Reihenfolge an den realen Ablauf im Straßenverkehr angelehnt sind:

Sicheres Fahren, Unfallvermeidung, Unfallschutz und Rettung nach einem Unfall.

Sicheres Fahren

Hier werden Technologien bewertet, die eine sichere Fahrt ermöglichen sollen. Dazu gehören zum Beispiel Tests mit den Geschwindigkeits-, Abstands- und Lenkassistenten. Zudem wird ein Fokus auf die Insassenüberwachung gelegt, also etwa, ob das Fahrzeug erkennt, wenn Fahrende in Sekundenschlaf fallen oder Kinder darin vergessen werden. Auch die Fahrzeugbedienung fällt in diese Rubrik: Es gibt künftig Funktionen im Auto, für die eine physische Taste oder ein Knopf vorhanden sein müssen.

Unfallvermeidung

Moderne Fahrzeuge müssen laut Gesetzgebung einige Unfallvermeidungssysteme an Bord haben, die in dieser Kategorie auf ihre Funktion überprüft werden. Dazu gehören zum Beispiel der automatische Notbremsassistent oder Spurhaltesysteme. Es werden realistische Szenarien mit anderen Verkehrsteilnehmenden überprüft. An die Systeme gibt es künftig höhere Anforderungen durch Variationen in den Testszenarien (andere Auftreffwinkel, Wetter und Geschwindigkeiten außerhalb der üblichen Testmatrix). Außerdem wird die „Sanftheit“ der Systeme bewertet – also beispielsweise die Intensität des Eingriffs des Spurhalteassistenten –, um die Akzeptanz zu stärken.

Unfallschutz

In dieser Kategorie werden passive Schutzsysteme wie die Fahrzeugstruktur, Sicherheitsgurte, Airbags und Kopfstützen im Rahmen der Crashtests untersucht.



Das Crash-Fahrzeug nach dem Test mit 35 km/h

Foto: ©ADAC/ABGEDREHT

Neu ist ein Frontalcrash mit 35 km/h. Die [ADAC Unfallforschung](#) hat in den vergangenen Jahren beobachtet, dass es eine Häufung an Unfällen mit niedriger Geschwindigkeit gab, bei denen besonders ältere Menschen schwerere Verletzungen davontrugen. Dies bestätigt ein aktueller Test: Bei 35 km/h wirken auf Fahrende höhere Kräfte als bei 50 km/h. Die Erklärung dafür ist, dass Hersteller die Karosserie und Gurtstraffung für höhere Geschwindigkeiten auslegen. Adaptive Systeme, die sich auf die Aufprallgeschwindigkeit und das Gewicht der angeschnallten Person einstellen, können hier eine Verbesserung erwirken. Künftig werden verschiedene Dummies auf unterschiedlichen Positionen im Fahrzeug eingesetzt, um die Anforderungen zu erhöhen. Außerdem sollen computersimulierte Crashes mit digitalen Menschmodellen die Tests mit Dummies ergänzen, um ein realistischeres Bild der Unfallfolgen zu erhalten.

Rettung nach einem Unfall

In die Bewertung der Unfallrettung fließen zum Beispiel die Verfügbarkeit von Rettungskarten, die Funktion des [eCall-Systems](#) und bestimmte Funktionen nach einem Crash ein. E-Autos müssen zusätzlich die Hochvoltbatterie isolieren und über einen Widerstand gegen eine Überhitzung des Akkus verfügen. Elektrische Türgriffe und Kofferraumklappen müssen nach einem Aufprall noch funktionieren, um eine gute Bewertung zu erhalten. Auch Fenster müssen nach einer Wasserung noch zu öffnen sein.

SICHERHEITSABSTAND IM FOKUS: KAMPAGNE SENSIBILISIERT MOTORRADFAHRENDE

Mit einer gemeinsamen Aufklärungskampagne machen das [Institut für Zweiradsicherheit \(ifz\)](#) und der DVR auf die zentrale Bedeutung des Sicherheitsabstands im Straßenverkehr aufmerksam. Grundlage sind aktuelle [Studienergebnisse](#) des ifz, die deutliche Defizite bei der Einschätzung von Bremswegen durch Motorradfahrende zeigen.



Motorrad fahren erfordert ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Risikobewusstsein. Ein entscheidender Faktor ist dabei ein ausreichend großer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Dieser wird jedoch häufig – nicht nur von Motorradfahrenden – unterschätzt. Unzureichender Sicherheitsabstand zählt zu den relevanten Unfallursachen: Bei Motorradunfällen mit Personenschaden lag er im Jahr 2024 mit rund 14 Prozent auf Platz drei der häufigsten Fehlverhalten.

Falsche Einschätzung der Bremswege

Die aktuelle ifz-Studie zeigt, dass viele Motorradfahrende ihre Bremswege falsch einschätzen. „Fast die Hälfte der Motorradfahrenden benötigt mehr Strecke zum Bremsen, als zuvor geschätzt“, erklärt Matthias Haasper, Leiter des ifz. Auffällig ist, dass auch Vielfahrende Schwierigkeiten haben, ihre tatsächlichen Bremswege bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten realistisch einzuschätzen. „Den erforderlichen Bremsweg nicht richtig einschätzen zu können, führt dazu, dass viele Motorradfahrende durch zu geringen Abstand wertvollen Raum für ihre Sicherheit verschenken“, betont Haasper. Zudem halte sich die verbreitete Annahme, Motorräder kämen grundsätzlich schneller zum Stehen als Pkw. „Ein klassischer Irrglaube“, ergänzt Haasper.

Neben der Fehleinschätzung von Bremswegen zeigt die Studie ein grundlegendes Wahrnehmungsproblem: Zwar wissen viele Motorradfahrende theoretisch, welcher Abstand angemessen wäre, in der Praxis fällt es jedoch schwer,

diese Distanz korrekt einzuhalten. Der tatsächlich gewählte Abstand ist daher oft geringer als beabsichtigt.

Ausreichender Sicherheitsabstand

Vor diesem Hintergrund haben der DVR und das ifz die [Kampagne #AbstandKommtAn](#) gestartet. Aufmerksamkeitsstarke Motive, anschauliche Beispiele und praxisnahe Tipps rücken das Thema in den Fokus. „Motorradfahrerinnen und -fahrer werden gezielt sensibilisiert, bewusst mehr Abstand zu halten – für die eigene Sicherheit, aber auch zum Schutz anderer“, erklärt Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention beim DVR. „Anders als im Auto fehlt auf dem Motorrad die schützende Karosserie, was den notwendigen Abstand umso wichtiger macht. Kommt es zu einer abrupten Bremsung des Vorausfahrenden, kann ein zu geringer Abstand schnell sehr gefährlich werden.“

Die Ergebnisse der Studie unterstreichen zudem, dass viele Bikerinnen und Biker ihre Einschätzungen auf subjektive Kriterien stützen: 58 Prozent geben an, sich bei der Beurteilung von Bremswegen auf ihr „Bauchgefühl“ zu verlassen. „Mehr Luft nach vorn ist sicherlich die beste ‚Knautschzone‘ auf dem Motorrad“, unterstreicht Haasper. Ein größerer Abstand ermögliche frühzeitigeres Reagieren, mehr Zeit zum Bremsen und trage entscheidend zur Vermeidung von Unfällen bei.

Der Kampagnenstart erfolgt mit dem ersten von insgesamt zehn Motiven.

7.000 VERKEHRSunFÄLLE OHNE FÜHRERSCHEIN

Menschen ohne Fahrerlaubnis oder mit Fahrverbot verursachten 2024 laut amtlicher Unfallstatistik auf deutschen Straßen mehr als 7.000 schwere Verkehrsunfälle, töteten dabei 93 Menschen und verletzten 1.473 schwer.

Über 42.000 Personen wurden allein 2024 verurteilt, weil sie verbotenerweise am Steuer saßen. Wer illegal fährt, musste meist die Fahrerlaubnis wegen Alkohol, Drogen, Medikamenten am Steuer und anderer schwerer oder wiederholter Verkehrsdelikte abgeben. Trotzdem fahren zu viele weiter und sind für die Allgemeinheit eine Gefahr. Psychologische Unterstützung könnte helfen, wie eine wissenschaftliche [Studie](#) der [Unfallforschung der Versicherer \(UDV\)](#) im Gesamtverband der [Deutschen Versicherungswirtschaft](#) zeigt.

„Jeder kann Unfallopfer unerlaubt Fahrender werden“, sagt UDV-Leiterin Kirstin Zeidler. „Die Statistik zeigt nur die Spitze des Eisbergs, die Dunkelziffer ist hoch.“ 89 Prozent der von der UDV Befragten wurden beim unerlaubten Fahren nie kontrolliert. „Um Entdeckung und Unfälle zu vermeiden, fahren sie in der fahrscheinlosen Zeit defensiver, während sie sonst nach eigenen Angaben einen riskanteren Fahrstil pflegen“, erläutert Zeidler.

Fehlendes Unrechtsbewusstsein

Illegal am Steuer sitzen laut UDV meist 30- bis 50-Jährige, überwiegend Männer. Frauen seien aber im Dunkelfeld weitaus stärker vertreten als bisher bekannt, sie würden offenbar seltener entdeckt. „Viele haben keinerlei Unrechtsbewusstsein, obwohl ihnen bewusst ist, eine Straftat zu begehen“, sagt Zeidler. Sie begründen das Fahren vor allem mit Notfällen im eigenen Umfeld und weil Beruf, Alltag, Freizeit und soziale Verpflichtungen davon abhingen. Der Weg, den Führerschein wiederzuerlangen, sei häufig unklar und zu teuer – im Zweifel fahren sie ohne. Je weniger moralisch verwerflich sie das selbst, ihre Freunde und Familie empfinden, desto häufiger würden sie unerlaubt fahren.

Professionelle Begleitung

Fahrerlaubnisbehörden sollten daher laut UDV leicht verständlich informieren, wie der Führerschein ohne Zeit- und Geldverlust wiedererlangt werden kann. Um die Allgemeinheit vor unerlaubt Fahren zu schützen, schlägt die UDV

Jeder kann
Unfallopfer
unerlaubt
Fahrender
werden.



Kirstin Zeidler,
UDV-Leiterin

Foto: Christian Kruppa – GDV



Trotz allgemeiner Verkehrskontrollen:
Die Dunkelziffer für unerlaubtes Fahren ist hoch

Foto: Brigitte – stock.adobe.com

zudem bei Fahrverboten wegen Ordnungswidrigkeit eine Alternative vor: Während Fahrverbote auf Selbsterkenntnis und Einsicht Betroffener setzen, könne professionelle Begleitung mehr Effekt auf Verhaltensänderung und damit Sicherheit haben. Wem etwa nach massiver Geschwindigkeitsübertretung, Drängeln bei hohem Tempo oder alkoholisiertem Fahren ein Fahrverbot von mehr als einem Monat droht, könnte alternativ ein noch zu entwickelndes psychologisches Programm mit Seminaren und Einzeltherapiesitzungen absolvieren. Damit ließen sich idealerweise Verhaltensroutinen positiv verändern, Führerscheinentzug und [medizinisch-psychologischen Untersuchungen](#) vorbeugen. UDV-Experimente zeigen eine hohe Bereitschaft trotz Aufwand und Kosten. Teilnehmende dürften dann weiterfahren, Bußgelder und Punkte im Fahreignungsregister blieben jedoch bestehen.

ZWEI DRITTEL UNZUFRIEDEN MIT GESTALTUNG DES VERKEHRSSRAUMS IN IHRER KOMMUNE

Die große Mehrheit der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger ist unzufrieden mit der Gestaltung des Verkehrsraums in ihrer Kommune. Insgesamt äußern sich fast zwei Drittel kritisch (64 Prozent): 34 Prozent sind „eher unzufrieden“ und 30 Prozent „gar nicht zufrieden“. Auf der anderen Seite sind 29 Prozent „eher zufrieden“ und nur sieben Prozent geben an, „sehr zufrieden“ zu sein. Das ist das Ergebnis einer [repräsentativen Umfrage](#) unter 2.500 Personen ab 18 Jahren im Auftrag des [TÜV-Verbands](#). „Wenn Busse und Bahnen unpünktlich kommen, Radwege im Nirgendwo enden und Straßen voller Schlaglöcher sind, überrascht es nicht, dass viele Menschen mit der Infrastruktur vor Ort unzufrieden sind“, sagt Richard Goebelt, Fachbereichsleiter Fahrzeug & Mobilität beim TÜV-Verband. „Ob in der Großstadt oder auf dem Land, die Erwartungen an sichere und funktionierende Verkehrswege sind hoch – und vielerorts wird dieser Anspruch nicht erfüllt.“

Die Unzufriedenheit ist in Metropolräumen mit „sehr hoher“ Bevölkerungsdichte zwar am größten, zieht sich aber durch alle Regionen. In Städten mit mehr als 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer liegt die Unzufriedenheit bei 77 Prozent.

Verlässliche Infrastruktur ist gefragt

Wenn es um eine sichere und stressfreie Mobilität geht, setzt die Bevölkerung klare Prioritäten: 42 Prozent der Befragten nennen die Sanierung und Erhaltung von Straßen und Wegen als wichtigste Maßnahme, gefolgt vom Ausbau eines verlässlichen öffentlichen Nahverkehrs (34 Prozent). Rund 30 Prozent priorisieren den Ausbau von Parkmöglichkeiten und 27 Prozent optimierte Ampelsteuerungen für flüssigeren Verkehr. Eine bessere Anbindung ländlicher Räume steht für 25 Prozent der Befragten und der Ausbau der Radinfrastruktur für 21 Prozent weit oben auf der Agenda. Die Reduzierung von Durchgangsverkehr und eine klare Priorisierung von Bus und Bahn im Straßenraum werden von jeweils 15 Prozent als wichtig eingestuft. Verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen halten 14 Prozent für geeignete Maßnahmen.

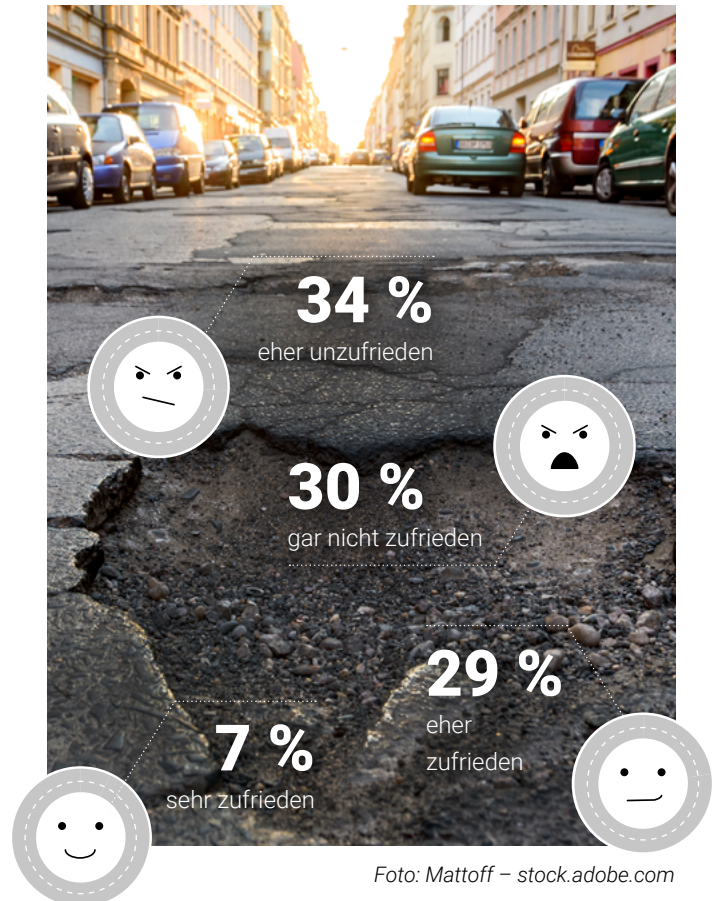


Foto: Mattoff – stock.adobe.com

TÜV Award „New Mobility City“

Mit dem neuen [TÜV Award „New Mobility City“](#) macht der TÜV-Verband vorbildliche Projekte aus der kommunalen Mobilitätspolitik sichtbar. Ausgezeichnet werden Kommunen, die mit innovativen, datenbasierten Konzepten zu mehr Verkehrssicherheit, Lebensqualität und nachhaltiger Mobilität beitragen. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage realer Mobilitäts- und Unfalldaten. „Wir wollen zeigen, dass es in ganz Deutschland Kommunen gibt, die klug, mutig und verantwortungsvoll vorgehen“, sagt Goebelt. Der TÜV Award „New Mobility City“ wurde vom TÜV-Verband gemeinsam mit der [„Initiative für sichere Straßen“](#) entwickelt. Die Preisverleihung findet am 10. Juni 2026 im Rahmen der [TÜV Mobility Conference](#) in Berlin statt.

„UNSERE TOCHTER HATTE KEINE CHANCE“

Mehr als 50.000 Menschen werden jedes Jahr im Straßenverkehr schwer verletzt. In der dritten Ausgabe der Schriftenreihe der [Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. \(VOD\)](#) mit dem Titel „[Sekunden, die ein Leben verändern](#)“ kommen Verkehrsunfallopfer, Angehörige sowie Notfallretterinnen und Notfallretter zu Wort.

So berichten Eltern, deren Tochter bei einem illegalen Rennen mit Tempo 160 auf einer Dorfstraße ums Leben kam – als Fußgängerin. Für die 15-Jährige kam jede Hilfe zu spät.

Eine Frau beschreibt, wie sie als Teenagerin zusammen mit fünf Freundinnen und Freunden nachts aus dem Dorf aufs Feld gefahren sind und dort laut Musik hören wollten. Sie kamen auf der Landstraße nur zwei Kilometer weit. Einer der Freunde starb. Die Frau wurde schwer verletzt mit lebenslangen Folgen.

Eine Rettungshelferin erzählt, wie sie nach dem Unfall eines Doppeldeckerbusses mit 60 jugendlichen Fahrgästen, mit Toten und Schwerverletzten, die Bilder und das Handyklingeln verzweifelter Eltern aus den verstreut herumliegenden Gepäckstücken nicht noch einmal erleben wollte. Sie hat den Beruf gewechselt.

Ein Notarzt berichtet, wie er zu einem Unfallort gerufen wurde und dort völlig unvorbereitet seinen getöteten Schwager vorfand.

Auch ein Notfallseelsorger kommt zu Wort: Er erzählt davon, dass er auch die andere Seite seiner seelsorgerischen Tätigkeit schmerzlich erfahren hat. Bei einem Verkehrsunfall kamen seine Eltern und sein Bruder ums Leben.

Die VOD möchte mit dieser Ausgabe ihrer Schriftenreihe nicht die Sensationslust bedienen, sondern das Leid hinter der amtlichen Statistik begreifbar und fühlbar machen. Sekunden, die ein Leben verändern, können jeden Menschen treffen, oft völlig unvorbereitet.

Unfallopfer müssen laut VOD mehr Gerechtigkeit erfahren: bei der Unfallaufnahme, vor Gericht und bei Auseinandersetzungen mit Versicherungen und Krankenkassen.





Letzte Etappe:
mit Pedelecs von
Schwerin nach Zarrentin
Fotos: Michael Heß

MV-RALLYE MIT BIKE & BAHN

Wie können Jugendliche für sichere Mobilität im Alltag sensibilisiert werden? Ein E-Learning-Projekt der [Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern](#) [↗](#) zeigt, wie sich Verkehrserziehung mit digitalen Formaten und Storytelling verbinden lässt.

Tilla und Don, Studierende an der Hochschule für Musik und Theater in Rostock, sind auf eine Reise gegangen. In zehn Stunden haben sie Mecklenburg-Vorpommern ohne Auto durchquert, von Ost nach West, die Ostsee „immer im Blick“: mit Fahrrädern und einer Fähre, mit der Bahn und mit E-Scootern, mit dem Fern- und Linienbus und mit Pedelecs.

Daraus ist ein spannendes und lehrreiches E-Learning für die 7. bis 9. Klassen entstanden.

Auf ihrer Reise lernen die beiden fünf UNESCO-Welterbestätten kennen: die Buchenwälder auf Rügen, die historischen Altstädte in Stralsund und Wismar, das Residenzensemble in Schwerin und das Biosphärenreservat Schaalsee. Außerdem machen sie einen Abstecher in die Kommunalpolitik beim Rathaus in Wismar und in die Landespolitik beim Schweriner Schloss.

Sicherheitsaspekte spielen selbstverständlich eine wichtige Rolle, nicht nur beim Radfahren, der gefährlichsten Fortbewegungsart in diesem Alter, sondern auch bei Fahrten mit Bus, Bahn, Fähre und E-Scooter.

Es geht bei dieser „Rallye“ aber nicht um Geschwindigkeit, auch wenn die Schülerinnen und Schüler die Uhr immer im Blick haben sollten, um die richtigen Tickets zu „kaufen“ und die beiden „Zeit-Punkte“ nicht zu verspielen. Bei Tests können sie ihr frisch erworbenes Wissen unter Beweis stellen und Punkte sammeln in den Konten „Region – Mobilität – Sicherheit – Zeit“. Heimatkunde, politische Bildung, Mobilitätserziehung und Verkehrserziehung werden bei diesem Storytelling harmonisch miteinander verbunden.

Das schulische Lernprogramm kann im normalen Präsenzunterricht eingesetzt werden, ideal aber auch in Vertretungsstunden sowie im Distanzunterricht oder als Hausaufgabe.



Start der „Rallye“ mit Fahrrädern am Ostmolenfeuer in Sassnitz



Moderation der Wissenstests im Studio

[➔](#) Weitere Informationen zur MV-Rallye sind [hier zu finden](#) [↗](#).

GUT SICHTBARE MARKIERUNGEN ERHÖHEN DIE VERKEHRSSICHERHEIT



Fahrbahnmarkierungen sind zentrales Element einer sicheren Verkehrsführung
Foto: Tobias Seeliger – stock.adobe.com

Fahrbahnmarkierungen sind ein zentrales Element der Verkehrsführung. Damit sie ihre Funktion erfüllen können, müssen sie unter allen Sicht- und Witterungsbedingungen zuverlässig erkennbar sein. Eine [Untersuchung](#) der [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen \(BASt\)](#) in Zusammenarbeit mit der [Technischen Universität Dresden](#) zeigt: Die Qualität und Sichtbarkeit von Längsmarkierungen hat einen direkten Einfluss auf das sicherheitsrelevante Fahrverhalten.

Untersuchungsansatz

Das Fahrverhalten wurde sowohl im Simulator als auch im Realverkehr auf verschiedenen Landstraßen untersucht. Im Fahrsimulator kamen unterschiedliche Straßenquerschnitte und variierende Markierungsqualitäten bei unterschiedlichen Lichtbedingungen (Tag und Nacht) zum Einsatz – von gut sichtbaren bis hin zu stark verschlissenen Markierungen. Ergänzend bewerteten die Probandinnen und Probanden die Erkennbarkeit der Markierungen und ihr subjektives Sicherheitsempfinden.

Die Ergebnisse aus dem Simulator wurden durch den Vergleich des Fahrverhaltens vor und nach der Erneuerung von

Markierungen in ausgewählten Kurven validiert. Im Fokus standen dabei insbesondere die Spurführung sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten.

Ergebnisse

Die Untersuchungen zeigen: Eine gute Sichtbarkeit von Längsmarkierungen verbessert die Spurführung deutlich – sowohl bei Tageslicht als auch nachts. Besonders deutlich wird dieser Effekt in Kurven. Hier nahm mit besser erkennbaren Markierungen die Häufigkeit unerwünschter Fahrmanöver, etwa ein Abweichen von der Ideallinie oder häufige Lenkkorrekturen, spürbar ab.

Auch die subjektiven Einschätzungen der Teilnehmenden bestätigen dieses Bild: Je besser die Markierungen sichtbar waren, desto höher wurde das eigene Sicherheitsempfinden bewertet.

Die Ergebnisse der Feldstudie stützen die Befunde aus dem Simulator. Nach der Erneuerung der Markierungen zeigte sich ein höherer Anteil stabiler Spurführung, während kritische Fahrverhaltensweisen zurückgingen.

TECHNISCHE RETTUNG IM WANDEL

Moderne Fahrzeugtechnik stellt Einsatzkräfte bei Verkehrsunfällen zunehmend vor neue Herausforderungen. Hochfeste Karosseriestrukturen, elektrische Antriebe und komplexe Sicherheitssysteme verändern die Bedingungen für die technische Rettung erheblich. Welche Konsequenzen sich daraus für Feuerwehr und Rettungsdienst ergeben, stand im Mittelpunkt der Fachtagung „Technische Rettung“ 2026 [↗](#), die Ende Februar an der [Hochschule für Technik und Wirtschaft \(HTW\) Berlin](#) [↗](#) stattfand.

Unter dem Leitthema „Zugang – Kontrolle – Befreiung“ befassten sich die Vorträge mit aktuellen Herausforderungen bei der Rettung von Unfallopfern aus modernen Fahrzeugen. Diskutiert und präsentiert wurden unter anderem Maßnahmen von Fahrzeugherstellern für die sogenannte Post-Crash-Phase, also die Phase, die nach dem Crash beginnt. Hierzu wurden auch Untersuchungen zur Effektivität verschiedener Rettungstechniken an heutigen Fahrzeugstrukturen vorgestellt. Unter anderem wurde beleuchtet, ob und wann die „große Seitenöffnung“ (das aufwendige Herausschneiden der gesamten Fahrzeugseite) einen Vorteil für Verletzte bedeutet. Als Alternative wurde die sogenannte „Kettenrettung“ live und kommentiert vorgeführt. Hierbei werden eingeklemmte Fahrzeuginsassen befreit, indem das Fahrzeug mit Ketten auseinandergezogen wird.

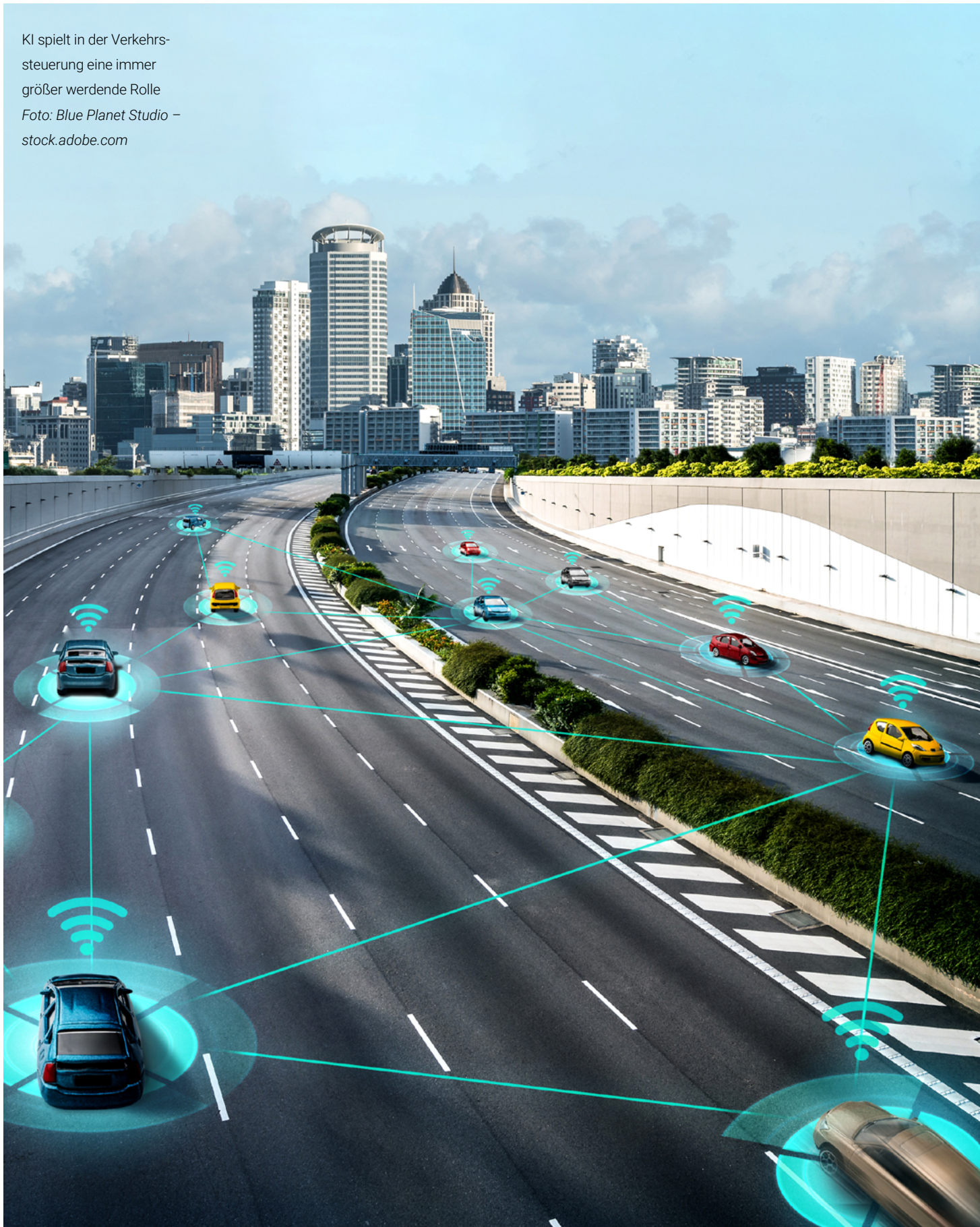
Die Tagungsreihe bringt regelmäßig Fachleute aus Einsatzpraxis, Forschung, Behörden und Fahrzeugindustrie zusammen. Neben Einsatzkräften von Feuerwehr und Rettungsdienst nehmen auch Expertinnen und Experten aus Unfallforschung, Fahrzeugtechnik sowie aus Industrie und Verwaltung teil. Ziel ist es, neue Erkenntnisse zur technischen Rettung aus Verkehrsunfällen zu diskutieren und den Austausch zwischen den verschiedenen Fachdisziplinen zu fördern.

Prof. Dr.-Ing. Darius Friedemann/Jessica Töpfer, HTW Berlin



Aktuelle Herausforderungen bei der Rettung von Unfallopfern standen im Vordergrund
Foto: Jessica Töpfer – HTW Berlin

KI spielt in der Verkehrssteuerung eine immer größer werdende Rolle
Foto: Blue Planet Studio – stock.adobe.com



KI IN DER KOMMUNALEN VERKEHRSSTEUERUNG: KLARE ZIELE ENTSCHEIDEN ÜBER DEN ERFOLG

Künstliche Intelligenz (KI) entwickelt sich zunehmend zu einem zentralen Instrument kommunaler Verkehrssteuerung. Angesichts wachsender Anforderungen an Verkehrssicherheit, Effizienz und Klimaschutz eröffnet sie Städten und Gemeinden neue Möglichkeiten, Verkehrsflüsse zu optimieren, Emissionen zu senken und vorhandene Infrastrukturen besser auszulasten. Doch der Erfolg ihres Einsatzes hängt weniger von der Technologie selbst ab als von der Klarheit der strategischen Zielsetzung. Zu diesem Ergebnis kommt ein aktuelles [Impulspapier](#) der [Plattform Lernende Systeme](#).

Kommunen stehen unter erheblichem Handlungsdruck: Sie sollen Mobilität nachhaltiger gestalten, den öffentlichen Raum gerechter verteilen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen – oft bei knappen personellen und finanziellen Ressourcen. Hinzu kommen Zielkonflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen. KI kann hier unterstützen, indem sie datenbasierte Entscheidungen ermöglicht und komplexe Verkehrssysteme dynamisch steuert. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Systeme konsequent an klar definierten kommunalen Zielen ausgerichtet werden.

Ein zentrales Ergebnis des Impulspapiers ist daher die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Zielbildes. Politische Prioritäten – etwa die Reduktion von Unfallzahlen, die Verbesserung der Luftqualität oder die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs – müssen in konkrete, messbare Indikatoren übersetzt werden. Erst diese Operationalisierung macht sie für KI-Systeme nutzbar und steuerbar.

Lernprozesse sicher gestalten

Technologisch rückt dabei das sogenannte Reinforcement Learning in den Fokus. Im Gegensatz zu klassischen, regelbasierten Verfahren bewertet diese Methode kontinuierlich verschiedene Handlungsoptionen und passt Entscheidungen adaptiv an aktuelle Verkehrssituationen an. Damit lassen sich beispielsweise Ampelschaltungen flexibel optimieren oder bestimmte Verkehrsarten – etwa

der ÖPNV oder der Radverkehr – gezielt priorisieren. Erste Anwendungen zeigen, dass damit sowohl Effizienzgewinne als auch Verbesserungen bei Umwelt- und Sicherheitszielen erreichbar sind.

Eine besondere Herausforderung liegt jedoch darin, Lernprozesse sicher zu gestalten. Da Verkehrssysteme hochdynamisch und sicherheitskritisch sind, empfiehlt sich ein modellbasierter Ansatz: Neue Steuerungsstrategien werden zunächst in Simulationen getestet, bevor sie in den realen Betrieb überführt werden. Diese „geschützte Lernumgebung“ reduziert Risiken und ermöglicht es, verschiedene Szenarien systematisch zu erproben.

Fest steht: KI kann einen wichtigen Beitrag zu einer sicheren, nachhaltigen und effizienten Mobilität leisten. Entscheidend ist jedoch, dass ihr Einsatz strategisch gedacht wird. Klare Ziele, messbare Kriterien und geeignete Entwicklungsstrukturen sind die Voraussetzung dafür, dass aus technologischen Möglichkeiten tatsächlicher gesellschaftlicher Nutzen entsteht.

AKZEPTANZ UND WISSENSDEFIZITE BEI DER NUTZUNG MODERNER FAHRZEUGSYSTEME

Die zunehmende Verbreitung moderner Fahrassistenzsysteme (FAS) gilt als zentraler Baustein zur Erreichung der [Vision Zero](#). Systeme wie Notbrems-, Spurhalte- oder Abbiegeassistenten unterstützen Fahrende dabei, menschliche Fehlleistungen zu kompensieren und Unfälle zu vermeiden. Damit dieses Potenzial wirksam wird, müssen die Systeme verstanden, akzeptiert und richtig genutzt werden.



DVR-Umfrage unter Lkw-Fahrenden zur Akzeptanz und Nutzung von Fahrassistenzsystemen
Foto: Siwakorn1933 – stock.adobe.com

Eine im Auftrag des DVR durchgeführte [Befragung](#) unter 507 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern ging möglichen Akzeptanz- und Wissensdefiziten bei der Nutzung von FAS auf den Grund.

Positive Grundhaltung – aber Wissenslücken

Die Befragung zeichnet zunächst ein positives Bild: Eine deutliche Mehrheit der Befragten bewertet FAS als sinnvoll und sicherheitsfördernd. Gleichzeitig offenbaren sich jedoch auch Wissenslücken. Zwar wissen rund drei Viertel der Befragten, welche Systeme in ihrem Fahrzeug verbaut sind, doch nur etwa 43 Prozent haben sich intensiv mit deren Funktionsweise und Grenzen beschäftigt. Fehlendes oder unzureichendes Wissen kann jedoch zu kritischen Fehlinterpretationen von Systemverhalten, Ablehnung oder Überschätzung der Systeme führen.

Nachholbedarf besteht auch bei der Unterweisung der Fahrenden. Nur knapp ein Viertel der Befragten gibt an, in die Nutzung der FAS unterwiesen worden zu sein. Ein Drittel erhielt keine strukturierte Einführung in die Systeme. Die Vermittlung erfolgte häufig informell über Kolleginnen oder Kollegen sowie praktische Erfahrung. Entsprechend bewerten viele Fahrende die Informationslage durch Arbeitgeber, Hersteller oder Händler als unzureichend.

Eine ebenfalls im Auftrag des DVR erstellte Masterarbeit weist in diesem Zusammenhang auf ein strukturelles Problem hin: Bestehende Ausbildungs- und Unterweisungsangebote sind primär auf die mechanische Fahrzeugführung ausgelegt und berücksichtigen die kognitiven Anforderungen moderner Assistenzsysteme bislang nur

unzureichend. Fahrende werden somit nicht ausreichend auf ihre Rolle als Systemüberwachende vorbereitet.

Das „Paradoxon der Automatisierung“

Die wissenschaftliche Analyse beschreibt ein zentrales Spannungsfeld, das als „Paradoxon der Automatisierung“ bekannt ist: Obwohl FAS objektiv zur Erhöhung der Sicherheit beitragen, können durch ihre Nutzung neue Risiken entstehen. Das Paradoxon besteht darin, dass der Mensch Fahrfunktionen überwachen soll, die ihm sukzessive mehr Fahraufgaben abnehmen. Mehrere Studien zeigen jedoch, dass der Mensch evolutionär ungeeignet ist, automatisierte Prozesse passiv zu überwachen, da dies zwangsläufig zur Abnahme von Aufmerksamkeit und Konzentration führt. Mit zunehmender Automatisierung verschiebt sich die Rolle vom aktiven Fahren zur passiven Überwachung. Diese Überwachungsaufgabe ist jedoch kognitiv anspruchsvoller als das aktive Fahren. Es entsteht eine „Überforderung durch Unterforderung“. Im Normalbetrieb sinkt die Aufmerksamkeit, während im kritischen Moment schnelle und komplexe Eingriffe erforderlich sind.

Zwischen Unter- und Übervertrauen

In der Praxis zeigen sich zwei gegenläufige Verhaltensmuster: Untervertrauen und Übervertrauen. Beim Untervertrauen werden Systeme aufgrund von Fehlalarmen oder als störend empfundene Eingriffe deaktiviert. Mit Blick auf das Übervertrauen überschätzen Fahrende die Fähigkeiten der Systeme und delegieren Verantwortung, ohne deren Grenzen zu kennen.

Beide Verhaltensweisen sind empirisch belegt. So berichten mehr als die Hälfte der Befragten, sich regelmäßig durch bestimmte Assistenzsysteme gestört oder abgelenkt zu fühlen, was zur Abschaltung bestimmter Systeme führen kann. Besonders häufig wird regelmäßig der Spurhalteassistent deaktiviert (56 Prozent). Am Beispiel dieses Assistenten zeigt sich zudem, dass Systeme auch dann ungenutzt bleiben, wenn Fahrenden der Mehrwert nicht klar ist, die Systemeingriffe nicht nachvollziehbar sind oder sie sich durch das System bevormundet fühlen. Erfreulich ist, dass Systeme mit allgemein akzeptiertem Nutzen für die Verkehrssicherheit nur selten abgeschaltet werden, wie zum Beispiel der Notbremsassistent (4,6 Prozent).

Das verdeutlicht, wie stark Akzeptanz davon abhängt, ob Funktionsweise, Nutzen und Grenzen eines Systems nachvollziehbar sind.

Unklare Systemzustände

Ein weiteres Problem sind Unklarheiten über den aktuellen Systemzustand. Fahrende können nicht mehr zweifelsfrei beurteilen, ob ein System aktiv ist, welche Funktion es übernimmt oder welchen Automatisierungsgrad diese Funktion hat und welche Aufgaben beim Fahren verbleiben. Viele Systeme kommunizieren ihren Status zudem lediglich binär (aktiv/inaktiv), ohne Informationen über Unsicherheiten oder Systemgrenzen bereitzustellen. Unzureichende Informationen über nachlassende Konfidenz der Systeme und eine bevorstehende Übernahmeaufforderung können jedoch ein falsches Sicherheitsgefühl vermitteln.

Verstärkt wird dieses Problem durch Marketingbegriffe wie „Autopilot“ oder „Level 2++“. Sie suggerieren eine höhere Automatisierung als tatsächlich vorhanden ist und fördern unrealistische Erwartungen. Die notwendige kontinuierliche Überwachung assistierter Fahrfunktionen wird dadurch möglicherweise unterschätzt.

Grenzen der Systeme in komplexen Situationen

Besonders kritisch ist der Einsatz von FAS in komplexen Verkehrssituationen, etwa auf Landstraßen. Hier stoßen die Systeme schneller an ihre Grenzen, beispielsweise bei fehlenden oder schlecht sichtbaren Fahrbahnmarkierungen oder engen Kurven. Gleichzeitig ist gerade dieser Straßentyp durch eine hohe Unfallschwere gekennzeichnet. Wenn Fahrende in solchen Situationen zu spät eingreifen, kann die Kombination aus hohem Systemvertrauen und begrenzter Systemleistung zu gefährlichen Situationen führen.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass fehlendes Wissen, mangelnde Nutzerakzeptanz, Überschätzung der Systeme und inkonsistente Systemgestaltung dazu führen können, dass FAS entweder nicht genutzt oder falsch eingesetzt werden. Um dem entgegenzuwirken ist ein integrativer Ansatz erforderlich, der die Nutzenden in den Mittelpunkt stellt. Technische Innovationen müssen nutzerzentriert gestaltet und verständlich vermittelt werden. Nur wenn es gelingt, das Vertrauen der Fahrenden in die Systeme auf einer realistischen Grundlage sowie ihre Kompetenz im Umgang mit den Systemen zu stärken, kann das volle Sicherheitspotential moderner FAS ausgeschöpft werden.

*Barend Hauwetter,
Referatsleiter Fahrzeugtechnik,
Verkehrsmedizin & Europa beim DVR*

MIKROMOBILITÄT IM STRASSEN- VERKEHR – RECHTLICHE EINORDNUNG UND VOLLZUGSPROBLEME

Neue Formen der Mikromobilität gewinnen im Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Insbesondere elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge zeichnen sich durch flexible Einsatzmöglichkeiten und vergleichsweise geringe Betriebskosten aus. Mit ihrer wachsenden Verbreitung gehen jedoch auch rechtliche Unsicherheiten und Herausforderungen für die Verkehrsüberwachung einher.

Mit Inkrafttreten der [Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung \(eKFV\)](#) zum 15. Juni 2019 hat der Ordnungsgeber auf die steigende Nachfrage in der Bevölkerung reagiert und bestimmte Fahrzeugarten – insbesondere E-Scooter und Segways – für den Straßenverkehr zugelassen. Gleichzeitig wurden Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- oder Haltestange, etwa „Hoverboards“ oder „elektrische Einräder“, bewusst nicht in den Anwendungsbereich der eKFV einbezogen. Grundlage hierfür waren unter anderem Untersuchungen der [Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen \(BASt\)](#), deren Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit nicht ohne Weiteres auf diese Kraftfahrzeuge übertragbar sind. Vor diesem Hintergrund wurde die ebenfalls vom damaligen Bundesverkehrsministerium geplante Ausnahmerechtsverordnung für solche Fahrzeuge im Bundesrat nicht weiterverfolgt.

Fahrzeuge außerhalb der eKFV

Trotz der bestehenden Rechtslage verbreiten sich zunehmend sogenannte „unechte Elektrokleinstfahrzeuge“ ohne Lenk- und Haltestange, die nicht von der eKFV erfasst sind. Diese Fahrzeuge werden häufig unter dem Begriff „Personal Light Electric Vehicles“ (PLEV) zusammengefasst. Für die Verkehrsüberwachung ergeben sich daraus erhebliche Herausforderungen: Die Fahrzeuge sind frei verkäuflich, eine Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr ist unzulässig und die Nutzerinnen und Nutzer sind sich dieser Rechtslage häufig nicht bewusst.

Ein wesentliches Problem liegt in der unzureichenden Verbraucherinformation. Hinweise wie „nicht zulässig im Bereich der [StVO](#) / [StVZO](#)“ finden sich zwar teilweise auf Produkten oder Verpackungen, bleiben jedoch oft unklar

und rechtlich unvollständig. Insbesondere Angaben zu Fahrerlaubnis-, Zulassungs- und Versicherungspflichten fehlen häufig oder sind missverständlich formuliert.

Begriff und Abgrenzung der Mikromobilität







Der Begriff „Mikromobilität“ ist im deutschen Straßenverkehrsrecht nicht legal definiert, hat sich jedoch im fachlichen und öffentlichen Diskurs etabliert. In Anlehnung an die europäische Norm für leichte elektrisch betriebene Fahrzeuge (PLEV) lässt sich Mikromobilität wie folgt beschreiben:

Leichte Fahrzeuge für den Transport von Personen und Gütern mit selbstbalancierendem beziehungsweise ohne selbstbalancierendes System, die durch eigenständige Stromquellen angetrieben werden.

Darunter fallen unter anderem E-Scooter, Hoverboards, E-Skateboards, Solowheels, Swiftboards, Onewheels, elektrisch betriebene Rollschuhe oder Inlineskates, motorbetriebene Kinderwagen, fahrende Bierkisten, Pocketbikes, motorisierte Kinderfahrzeuge, Kick Sticks sowie motorbetriebene Handgepäckskoffer.

Fahrzeuge der Mikromobilität haben sich inzwischen als fester Bestandteil des Straßenverkehrs etabliert und dienen insbesondere der motorisierten Fortbewegung im Kurzstreckenbereich. Neben klassischen E-Scootern ist jedoch vermehrt eine wachsende Vielfalt weiterer, intermodaler Fahrzeugarten zu beobachten. Diese sind nicht typgenehmigungsfähig und dürfen daher nicht im öffentlichen Verkehrsraum betrieben werden.

Die folgende Übersicht verdeutlicht die straßenverkehrsrechtliche Bewertung ausgewählter Mikromobilitätsformen:

Fahrzeug	Zulassung	Fahrerlaubnis	Versicherung
 Monowheel	Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig*	Fahrerlaubnis der Klasse B	Kfz-Haftpflichtversicherung*
 Hoverboard	Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig*	Fahrerlaubnis der Klasse B	Kfz-Haftpflichtversicherung*
 E-Skateboard	Zulassungspflichtig, aber nicht typgenehmigungsfähig*	Fahrerlaubnis der Klasse B	Kfz-Haftpflichtversicherung*
 Motorisierte Kinderfahrzeuge	Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig*	Fahrerlaubnis der Klasse AM	Kfz-Haftpflichtversicherung*
 E-Scooter > 20 km/h	Zulassungsfrei, aber nicht typgenehmigungsfähig*	Fahrzeuge ≤ 25 km/h = Prüfbescheinigung	Kfz-Haftpflichtversicherung*
 * (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)		Fahrzeuge ≤ 45 km/h = Fahrerlaubnis der Klasse AM/B ¹	* (Ausnahme = Fahrzeuge ≤ 6 km/h)


Vor diesem Hintergrund erscheint ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll, um regelkonformes Verhalten zu fördern:

- Interdisziplinär angelegte Aufklärung über unzulässige Formen der Mikromobilität, insbesondere im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung unter Einbeziehung der Erziehungsberechtigten
- Intensivierung spezialisierter Verkehrsüberwachungsmaßnahmen, etwa durch den gezielten Einsatz polizeilicher oder kommunaler Fahrradstaffeln sowie entsprechend geschulter Kontrollteams
- Sensibilisierung und Fortbildung von Mitarbeitenden in Bußgeldbehörden, Staatsanwaltschaften und Strafgerichten im Hinblick auf unzulässige Mikromobilität
- Sensibilisierung von Versicherungsunternehmen für unzulässige Formen der Mikromobilität und hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Versicherungskennzeichen und Versicherungsplaketten
- Weiterentwicklung der Informations- und Aufklärungspflichten von Herstellern und Vertreibern unzulässiger Formen der Mikromobilität

Für die polizeiliche Verkehrsüberwachung ergibt sich daraus ein Spannungsfeld zwischen rechtlicher Bewertung und praktischer Durchsetzbarkeit.

Hinzu kommt, dass belastbare Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit vieler dieser Fahrzeugtypen bislang nur eingeschränkt vorliegen. Eine Übertragbarkeit bestehender Studien, etwa zu E-Scootern, ist nur bedingt möglich.

*Polizeirat Marco Schäler, M.A.,
Geschäftsführer der Kommission „Verkehr“
der Deutschen Polizeigewerkschaft*

 [Eine detaillierte Übersicht zur straßenverkehrsrechtlichen Klassifizierung von unzulässigen Fahrzeugen in der Mikromobilität ist hier zu finden](#).

¹ Zur fahrerlaubnisrechtlichen Klassifizierung von E-Scootern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen.

FAHRERLEBNISSE IM LABOR BRINGEN DIE MOBILITÄT VON MORGEN SICHER AUF DIE STRASSE

Die Mobilität der Zukunft entsteht nicht erst auf der Straße, sie beginnt bereits im Labor. Denn bevor automatisierte Fahrzeuge im Alltag sicher unterwegs sein können, müssen sie umfassend getestet werden: technisch, rechtlich und vor allem aus Sicht der Menschen, die sie nutzen. Wie das gelingen kann, zeigt die [Studie „Laborumgebungen und Werkzeuge für die Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens“](#) des [Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation \(IAO\)](#) in Stuttgart.



Der Fahrsimulator mit 360-Grad-Projektion ermöglicht realitätsnahe Fahrerlebnisse
Foto: Ludmilla Parsyak – Fraunhofer IAO

Im Mittelpunkt steht die Frage, wie sich die Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug im Zeitalter des automatisierten Fahrens sicher, vertrauenswürdig und nutzerfreundlich gestalten lässt. Gemeinsam mit Partnern aus der Automobilindustrie und Technologiebranche entwickelt das Forschungsteam dafür innovative Testumgebungen, Messmethoden und Simulationswerkzeuge.

Zwischen Technik und Vertrauen

Automatisiertes Fahren verändert die Rolle des Menschen im Fahrzeug grundlegend. Fahrerinnen und Fahrer werden zunehmend zu Überwachenden. Damit wächst die Bedeutung von Vertrauen, Akzeptanz und einem klaren Sicherheitsgefühl. Genau hier setzt die Forschung des Fraunhofer IAO an. „Wir haben für praktisch jede Fragestellung die passende Laborumgebung“, erklärt Daniela Vial, Studienautorin und Wissenschaftlerin am [Institut für Arbeitswissen-](#)

[schaft und Technologiemanagement \(IAT\)](#) der Universität Stuttgart, das eng mit dem Fraunhofer IAO kooperiert.

Ein zentrales Problem auf dem Weg zur breiten Einführung automatisierter Fahrzeuge ist derzeit das bekannte Henne-Ei-Dilemma: Um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern, braucht es umfangreiche Nutzerstudien. Gleichzeitig fehlen für großflächige Tests im Realverkehr vielerorts noch die rechtlichen Rahmenbedingungen. Labor- und Simulationsumgebungen bieten hierfür einen entscheidenden Ausweg.

Gemeinsam mit ihrer Kollegin Lesley-Ann Mathis untersucht Daniela Vial insbesondere die Faktoren Wohlbefinden, Sicherheit, Vertrauen und Akzeptanz beim automatisierten Fahren. Dabei zeigt sich: Nicht nur die technische Funktion eines Systems ist entscheidend, sondern auch die Art, wie es mit den Menschen kommuniziert. „Wir erleben häufig, dass unsere Probanden genervt von zu vielen Meldungen sind“, sagt Mathis. Diese Erkenntnis ist für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Denn Warnhinweise, Statusmeldungen oder Aufforderungen zur Übernahme der Fahrzeugkontrolle müssen so gestaltet sein, dass sie intuitiv verständlich und im richtigen Moment verfügbar sind. Zu viele oder schlecht getimte Hinweise können dagegen überfordern – mit der Folge, dass Nutzerinnen und Nutzer Assistenz- oder Automatisierungsfunktionen deaktivieren.

Klare Rollen im Cockpit

Mit steigenden Automatisierungsgraden verändert sich auch die Aufgabenverteilung zwischen Mensch und System. Eine zentrale Rolle spielen dabei Human-Machine Interfaces (HMI), also die Schnittstellen zwischen Fahrenden und Fahrzeug. Diese müssen jederzeit eindeutig kommunizieren, wer aktuell die Fahraufgabe übernimmt und wann eine Rückgabe an den Menschen erforderlich ist. Gerade in kritischen Situationen ist diese Klarheit essenziell für die Sicherheit.

Um diese komplexen Fragestellungen wissenschaftlich fundiert zu untersuchen, setzt das Fraunhofer IAO auf eine breit aufgestellte Forschungsinfrastruktur. Ein Kernstück ist ein Fahr Simulator mit 360-Grad-Projektion, der realitätsnahe Fahrerlebnisse ermöglicht. Hier lassen sich unterschiedliche Verkehrssituationen, Fahrzeugkonzepte und Interaktionsszenarien systematisch testen. Die Studie zeigt eindrucksvoll, wie wichtig wissenschaftlich fundierte Testumgebungen für die Entwicklung automatisierter Mobilität sind. Sie schaffen die Grundlage dafür, neue Technologien nicht nur technisch leistungsfähig, sondern auch sicher und akzeptiert auf die Straße zu bringen.





Begutachtung des
Bremsassistenten
vor der Fahrt
Foto: mySTOPY

FERNGESTEUERTE BREMSASSISTENZ BEI LAUFRÄDERN

Kinder nutzen bereits im frühen Alter Laufräder, um sich eigenständig im öffentlichen Raum zu bewegen. Dies fördert motorische Fähigkeiten und Mobilitätskompetenz, geht jedoch mit erhöhten Sicherheitsrisiken einher, da Kinder Verkehrssituationen entwicklungsbedingt nur eingeschränkt einschätzen können.

Die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit von Vorschulkindern unterscheidet sich deutlich von der von Erwachsenen. Ihr Sichtfeld ist eingeschränkt, periphere Reize werden später wahrgenommen. Zudem sind räumliches Sehen sowie die Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten noch nicht vollständig entwickelt.

Auch das Gefahrenbewusstsein ist begrenzt: Risiken werden häufig erst erkannt, wenn sie bereits eingetreten sind. Gleichzeitig reagieren Kinder impulsiver, sind leichter ablenkbar und benötigen mehr Zeit zur Verarbeitung von Umweltreizen.

Motorische und kognitive Grenzen

Beim Fahren mit dem Laufrad erfolgt das Bremsen meist intuitiv über die Füße. Kontrollierte Bremsreaktionen in unerwarteten Situationen erfordern jedoch motorische Koordination und kognitive Fähigkeiten, die im Vorschulalter noch nicht vollständig ausgebildet sind.

Insbesondere bei Gefälle, höheren Geschwindigkeiten oder plötzlich auftretenden Hindernissen kann ein Bewegungsablauf oft nicht rechtzeitig unterbrochen werden. Auch Zurufe von Aufsichtspersonen werden nicht immer sofort verarbeitet.

Technische und sicherheitsrelevante Aspekte

Vor diesem Hintergrund werden technische Assistenzsysteme diskutiert, die Aufsichtspersonen unterstützen. Ein Ansatz ist die ferngesteuerte Auslösung einer Bremswirkung am Laufrad.

Dadurch kann in Situationen eingegriffen werden, in denen Kinder Gefahren nicht rechtzeitig erkennen oder nicht angemessen reagieren – etwa an unübersichtlichen Stellen oder bei Gefälle. Solche Systeme ersetzen die Aufsicht nicht, sondern schaffen eine zusätzliche Sicherheitsebene.


Zusätzliche Sicherheitsebene

Vor diesem Hintergrund hat das Start-up [mySTOPPY](#) ein technisches Assistenzsystem entwickelt, das die Aufsichtspersonen unterstützt. Der ferngesteuerte Bremsassistent ermöglicht es, bei Bedarf eine unterstützende Bremswirkung auszulösen. Dadurch kann in Situationen eingegriffen werden, in denen ein Kind eine potenzielle Gefahr noch nicht erkennt oder nicht rechtzeitig reagieren kann – etwa bei abschüssigem Gelände, unübersichtlichen Ausfahrten oder beim Annähern an Kreuzungen.

Die Systeme greifen in der Regel am Hinterrad an, um eine stabile Verzögerung ohne erhöhtes Überschlagrisiko zu gewährleisten. Prüfungen und Simulationen unter verschiedenen Bedingungen (Gewicht, Geschwindigkeit, Untergrund) zeigen, dass eine kontrollierte Verzögerung möglich ist.

Wesentlich ist dabei, dass ein solches System die Aufsicht nicht ersetzt, sondern ergänzt. Die Entscheidung über eine Auslösung bleibt bei der Aufsichtsperson, die die Situation einschätzt. Die technische Unterstützung schafft damit eine zusätzliche Sicherheitsebene, ohne die eigenständige Bewegungserfahrung des Kindes grundsätzlich einzuschränken.

Neben der Sicherheitsfunktion können Eingriffe auch pädagogisch genutzt werden. Durch die nachträgliche Erklärung einer Bremsauslösung lassen sich reale Verkehrssituationen reflektieren.

 [Weitere Informationen zum ferngesteuerten Bremsassistenten für Laufräder sind hier zu finden](#).

WIE BREMSEN RADFAHRENDE IN DEUTSCHLAND?

Zwei Drittel der Radfahrenden wissen nicht genau, wie ihre Bremse funktioniert – mit potenziell gefährlichen Folgen. Eine aktuelle Untersuchung zeigt deutliche Wissenslücken und unsicheres Bremsverhalten. Daraus ergeben sich wichtige Ansatzpunkte für mehr Verkehrssicherheit.



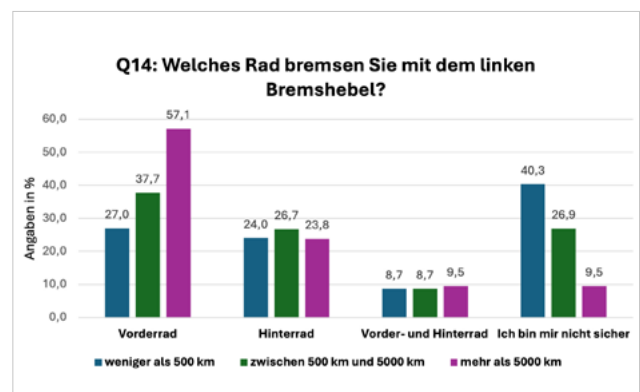
Bei einer starken Bremsung müssen beide Bremsen gleichzeitig betätigt werden

Foto: www.pd-f.de – Luka Gorju+Reflek

Wie sicher Radfahrende bremsen, hängt nicht nur von der Technik, sondern auch vom Wissen über das eigene Fahrrad ab. Eine Online-Befragung von 1.000 Radfahrenden in Deutschland im Rahmen des [Forschungsprojekts „KombiABS“](#) zeigt: Viele kennen ihr Bremssystem nur unzureichend.

Das Forschungsprojekt „KombiABS“ unter der Schirmherrschaft des DVR und unterstützt von der [ARCD Verkehrssicherheit GmbH](#) wird federführend am [Institute for Smart Bicycle Technology der Hochschule Pforzheim](#) durchgeführt. Übergeordnetes Ziel ist es, herauszufinden, wie Fahrrad- und Pedelec-Bremsen sicherer gemacht werden können, insbesondere durch eine Kombibremse und ein Antiblockiersystem (ABS). Im Unterschied zu den heutigen Fahrradbremsen, bei denen die vordere und hintere Bremse unabhängig voneinander betätigt werden, ermöglicht es eine Kombibremse, mit einem Bremshebel beide Räder gleichzeitig zu bremsen.

Nur etwa ein Drittel der Befragten weiß, dass in Deutschland der linke Bremshebel die Vorderradbremse betätigt. Rund zwei Drittel sind hier unsicher oder liegen falsch, selbst unter Vielfahrenden ist das Wissen lückenhaft. Auch beim Bremsentyp herrscht Unklarheit: Ein erheblicher Teil kann nicht sicher sagen, ob das eigene Fahrrad mit Scheiben-, Felgen- oder Rücktrittbremse ausgestattet ist.



Bremsverhalten oft nicht optimal

Auch das tatsächliche Bremsverhalten ist häufig nicht optimal. Bei einer starken Bremsung nutzen zwar knapp zwei Drittel beide Bremsen gleichzeitig und erzielen damit eine hohe Verzögerung. Gleichzeitig bremst jedoch fast jede fünfte Person nur mit einem Bremshebel – häufig mit der Hinterradbremse, die allein nur eine begrenzte Bremswirkung bietet. Hinzu kommt: Viele Radfahrende sind im Alltag regelmäßig mit nur einer Hand am Lenker unterwegs, etwa beim Abbiegen oder Signalisieren. In solchen Situationen kann nur eine Bremse betätigt werden – ein Sicherheitsnachteil.



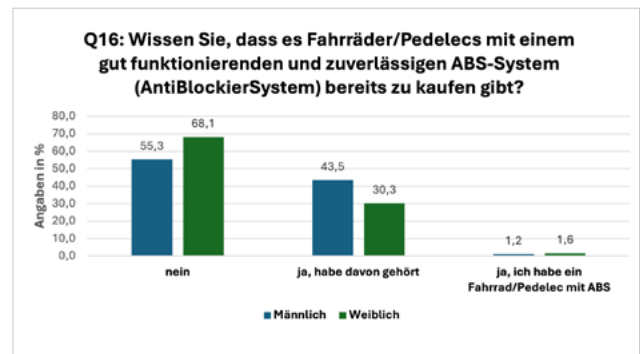
Fehlendes Wissen über kritische Situationen

Besonders problematisch ist die geringe Kenntnis über das Verhalten des Fahrrads bei starken Bremsungen. Nur ein Teil der Befragten weiß, dass dabei je nach Untergrund entweder das Vorderrad blockieren oder das Hinterrad abheben kann. Rund ein Viertel gibt falsche Antworten, ein weiteres Viertel ist unsicher. Diese Wissenslücken betreffen alle Altersgruppen. Jüngere Radfahrende erkennen die Risiken etwas häufiger, während insbesondere ältere Personen deutlich unsicherer sind.

Technik kann unterstützen

Fahrassistenzsysteme wie ABS können kritische Situationen entschärfen. Sie verhindern weitgehend das Blockieren

des Vorderrads und reduzieren die Gefahr eines Überschlags. Allerdings kennen bislang nur etwa 40 Prozent der Befragten solche Systeme überhaupt.



Kombibremssysteme bieten Potenzial: Sie verteilen die Bremskraft automatisch auf Vorder- und Hinterrad und ermöglichen so eine stabile und effektive Verzögerung, selbst wenn nur ein Bremshebel betätigt wird.

Aufklärung und intuitive Technik gefragt

Die Ergebnisse zeigen deutlich: Ein großer Teil der Radfahrenden ist unzureichend über Bremsverhalten und Brems-technik informiert. Das erhöht insbesondere in Not- und Schrecksituationen das Unfallrisiko.

Neben technischen Lösungen kommt daher der Aufklärung eine zentrale Rolle zu. Gleichzeitig sollten Bremssysteme so gestaltet sein, dass sie intuitiv und auch ohne Vorkenntnisse sicher bedient werden können. Ziel ist eine stabile, kontrollierte Verzögerung – unabhängig von Erfahrung oder Wissen der Fahrenden.

Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Wrede,
Hochschule Pforzheim



ALKOHOLISIERT AUF FAHRRÄDERN UND PEDELECS



Unser Experte:

Prof. Dr. Dieter Müller

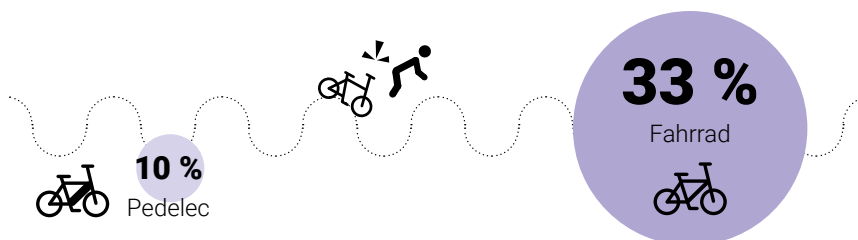
Er lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der [Hochschule der Sächsischen Polizei \(FH\)](#) [↗](#) in Rothenburg/Oberlausitz. Seit 2015 ist er Vorsitzender des Juristischen Beirates im DVR.

Alkohol ist ein Nervengift. Punkt. Wer ein Nervengift, wie zum Beispiel Alkohol konsumiert, beeinflusst dadurch sein zentrales Nervensystem, und zwar ob er will oder nicht, auf eine für das sichere Führen eines jeden Fahrzeugs nachteilige Weise. Dies muss jeder wissen, bevor er Alkohol konsumiert, wenn er im Anschluss an den Konsum ein Fahrzeug führen will oder dies zumindest nicht ausschließen kann. Da Alkohol so lange im Körper wirksam ist, bis er vom Organismus abgebaut wurde, muss von einem Konsumenten sogar dieser Zeitraum des Vorhandenseins von wirksamem Restalkohol einkalkuliert werden. Somit ist auch am nächsten Morgen nach einer ausgedehnten Feier in vielen Fällen kein sicheres Führen eines Fahrzeugs möglich.

Fahrräder und die mittels eines Elektromotors zusätzlich zur Muskelkraft angetriebenen Pedelecs sind Balancegefährte. Das bedeutet, Radfahrende sind in besonderer Weise darauf angewiesen, dass ihr Gleichgewichtssinn perfekt funktioniert. Ist das nicht gegeben, darf kein Fahrrad gefahren werden, weil die Unfallgefahren durch die körperlich negative Beeinflussung stark wachsen.

Fahrradunfälle unter Alkoholeinfluss

Mit einem Anteil von 43 Prozent verursachten die meisten der rund 34.700 Unfälle unter Alkoholeinfluss des Jahres 2024 die Radfahrenden, wobei 33 Prozent mit Fahrrädern ohne elektrischen Hilfsmotor und zehn Prozent mit Pedelecs unterwegs waren. Radfahrende verursachen inzwischen mehr Alkoholunfälle als Kraftfahrende. Das sollte allen zu denken geben, denen die Verkehrssicherheit am Herzen liegt.



Genau aus den vorgenannten Gründen hat sich der [Verkehrsgerichtstag \(VGT\) 2026](#) [↗](#) mit diesem Thema beschäftigt und ist zu eindeutigen Empfehlungen gelangt. Zuvor aber ein Blick auf die Rechtslage.

Rechtslage

Alkoholisierte Radfahrende können zu Straftätern werden und wenn sie den Grenzwert von 1,6 Promille Alkohol im Blut erreichen oder überschreiten, sind sie nach Auffassung der Rechtsprechung Straftäter einer Trunkenheitsfahrt gemäß [§ 316 Strafgesetzbuch \(StGB\)](#) [↗](#). Verursachen sie dabei eine Verletzung eines anderen Menschen, begehen sie die Straftat der Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß

DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit

Nr. 1/2026, 56. Jahrgang

Bitte folgende E-Mail-Adresse für An- und Abmeldungen nutzen: report@vkm-dvr.de

Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) 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 | <https://www.dvr.de/>

V.i.S.d.P.: Stefan Grieger,
Hauptgeschäftsführer

Chefredaktion: Sven Rademacher (VKM)

Gestaltung und Illustrationen:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH

<https://gipfelgold.de/>

Titelfoto:

David Schunack – stock.adobe.com

Konzeption:

Verkehrssicherheit

Konzept & Media GmbH (VKM)


Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

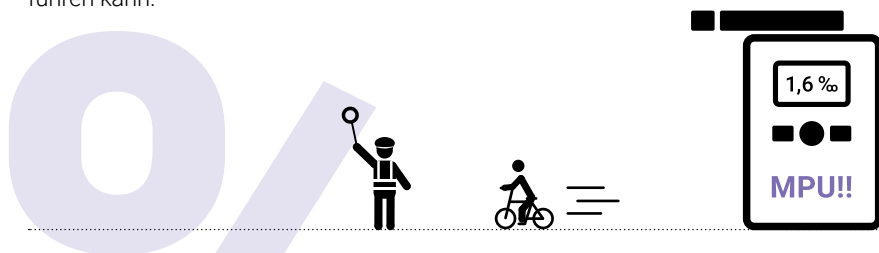
<https://www.vkm-dvr.de/>


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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 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.






[§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB](#) : Erreicht ein Radfahrer 0,3 Promille Alkohol im Blut, kann er auch zu einem Straftäter werden, wenn er sein Fahrrad nicht mehr sicher führen kann.



Kein Funfact: Bei 1,6 Promille müssen auch ein Radfahrende zwingend eine von der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde angeordnete [medizinisch-psychologische Untersuchung \(MPU\)](#)  erfolgreich bestehen, wenn sie ihre Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen behalten wollen. Es ist also kein guter Entschluss, (verantwortungsbewusst) auf das alkoholisierte Fahren mit dem Auto zu verzichten und sich stattdessen als Radfahrer „die Kante zu geben“. Das gibt in vielen Fällen ein böses Erwachen, wenn der Führerschein bedroht ist.

Forderung nach neuem Bußgeldtatbestand

Sie haben richtig gelesen, es gibt keinen Promillewert für eine Ordnungswidrigkeit, gegen die alkoholisierte Radfahrende verstoßen könnten. Dies möchte der VGT ändern, indem er den Verkehrspolitikern und -politikern im Januar einen Alkoholgrenzwert des neuen Bußgeldtatbestandes von 1,1 Promille Blutalkohol bzw. 0,55 mg/l Atemalkohol empfahl. Der Bundesverkehrsminister hat darauf noch nicht reagiert. Der neue Bußgeldtatbestand soll beim Erstverstoß mit einem Punkt im [Fahreignungsregister](#)  bewertet und eine Regelgeldbuße in Höhe von 250 Euro festgesetzt werden. Die wiederholte Verwirklichung des neuen Bußgeldtatbestandes soll zur Anordnung einer MPU führen, ohne dafür eine Ausnahme zuzulassen.

Die Einführung dieser neuen Regelungen hängt von verantwortungsbewussten Politikerinnen und Politikern in Bund und Ländern ab, denn die Promillewerte würden in den [§§ 24a](#)  und [24c des Straßenverkehrsgesetzes \(StVG\)](#)  verankert werden müssen, sodass der [Deutsche Bundestag](#)  und der [Bundesrat](#)  die Neuregelungen beschließen müssten. Für die Punkteregelung und das Bußgeld wäre das [Bundesverkehrsministerium](#)  und abermals der Bundesrat zuständig.

Warum die Politik in den angesprochenen Institutionen bislang nicht gehandelt hat, ist ein Rätsel, denn die gestiegenen Gefahren liegen auf der Hand und führen auch weiterhin zu unnötigen Verkehrstoten und Verletzten durch die negative Einwirkung von Alkohol.

SICHERE MOBILITÄT:

***Jeder trägt Verantwortung,
alle machen mit.***



Mehr Informationen unter:
paktfuerverkehrssicherheit.de