

VISION
ZERO

DVR REPORT

3/2024

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

TOP-THEMA

Mobilitätsgerechtigkeit
in ländlichen
Regionen

DVR AKTUELL

High lässt fahren

PANORAMA

Berauscht am Steuer

WISSEN

Reform der StVO

DVR AKTUELL

Editorial | Termine 03
 Erster DVR Vision Zero Award 04
 Neue Kampagne: High lässt fahren 08
 10. Juristische Fachkonferenz 10
 DVR für Tempo 70 an Knotenpunkten auf Landstraßen .. 11
 „Sicher in meiner Region“ – Wirkungsvolle
 Präventionsarbeit für junge Beschäftigte 12
 Wie kann die Verkehrssicherheit
 für Schulkinder erhöht werden? 14
 Kampagnenarbeit: Kreative Strategien
 für mehr Sicherheit auf unseren Straßen 16

TOP-THEMA

Mobilitätsgerechtigkeit in ländlichen Regionen 18
 Mobilitätsbarometer 2024 22

MITGLIEDER

ACV: Initiative „Schulweg-Champions“ gestartet 24
 Sichere Straßeninfrastruktur rettet Leben 26
 DGUV: Anzahl der Wegeunfälle gestiegen 27
 ADAC: Spurhalteassistenten
 nicht immer perfekt abgestimmt 28
 Versorgung von Schwerverletzten und Unfallverhütung 29
 Verkehrssicherheitskampagne
 „Lieber sicher. Lieber leben.“ neu aufgestellt 30

PANORAMA

„Das sieht ja aus wie auf der echten Straße!“ 32
 Berauscht am Steuer: Über die
 schwierige Prognose der Fahreignung 34

WISSEN

Wie Mensch und Auto sich besser verstehen 36
 Mangelnde Crashesicherheit von
 Verstellclips für Sicherheitsgurte 38
 Eine Türbremse als Lebensretter 40
 Lufthygiene im Fahrzeug 41
 Ungleichheit von Mann und Frau
 bei der Gestaltung von Sicherheitssystemen 42
 Ja zum Tempolimit, Nein zur Städttemaut 42
 Rennende Kinder haben einen
 Anhalteweg von 1,8 Metern 43
 „Mobilität lernen“ 43
 Reform der Straßenverkehrsordnung in Kraft getreten 44

IMPRESSUM



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
 Nr. 3/2024, 54. Jahrgang

Bitte folgende E-Mail-Adresse für Bestellungen
 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 | www.dvr.de

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

Chefredaktion: Sven Rademacher (VKM)

Gestaltung:

Gipfelgold Werbeagentur GmbH
www.gipfelgold.de

Titelfoto: Adobe Stock – Kzenon

Konzeption:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
 Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

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.



Liebe Leserin, lieber Leser,

wir gehen davon aus,
dass die Anzahl der
Cannabis-Konsumenten und
damit auch Verkehrsunfälle
unter Cannabis-Einfluss künftig

zunehmen werden. Der Anteil junger Menschen an schweren Verkehrsunfällen liegt schon heute über dem Durchschnitt, so wie auch der Konsum von Cannabis. Umso besorgniserregender ist ihre Wissenslücke bei den gesetzlichen Regeln und der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Unsere neue Kampagne mit dem Titel „High fährt nicht – high lässt fahren“ soll einen Beitrag zur dringend notwendigen Aufklärung leisten. Die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung junger Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren belegt diese Notwendigkeit eindeutig.

Ein weiteres wichtiges Thema dieser Ausgabe ist die Verkehrssicherheit von Kindern. Wir müssen unsere Kinder im Straßenverkehr besser schützen, Schulwege sicherer gestalten. Alle 20 Minuten kommt im Durchschnitt ein Kind unter 15 Jahren auf unseren Straßen zu Schaden – eine völlig inakzeptable Zahl. Im Sinne der Vision Zero müssen alle Potenziale ausgeschöpft werden, um Kindern und Jugendlichen eine sichere eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Der Verkehrsraum muss so gestaltet sein, dass die Belange und Kompetenzen von Kindern und Jugendlichen berücksichtigt werden.

Das Top-Thema widmet sich noch einmal dem Schwerpunkt unserer Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen Jahren: den Unfallrisiken und Herausforderungen des Straßenverkehrs in den ländlichen Räumen. In diesem Heft gehen wir gezielt auf die Mobilitätsgerechtigkeit in ländlichen Regionen ein. Die Abhängigkeit von privaten Fahrzeugen und die unzureichende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr führen oftmals zu einer Mobilitätsungerechtigkeit, die insbesondere ältere Menschen, Familien mit geringem Einkommen und Menschen ohne Führerschein betrifft.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Ihr

Manfred Wirsch,
Präsident DVR

Foto: Martin Lukas Kim – DVR

Europaweite Sicherheitsstandards für E-Scooter

Ein Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) fordert die Entwicklung verbindlicher technischer Anforderungen für alle in der EU verkauften E-Scooter, um den derzeitigen Flickenteppich aus nationalen Anforderungen und freiwilligen Standards zu ersetzen. Die Normen sollten laut ETSC eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie Anforderungen an die Stabilität, die Mindestbremswirkung und die maximale Beschleunigung enthalten. Damit sollen laut Jenny Carson vom ETSC „die Straßen sowohl für E-Scooter-Fahrende als auch für Radfahrende und zu Fuß Gehende sicherer werden“.

In einem Datenvergleich aus europäischen Ländern konnten die Forschenden 119 Verkehrstote im Jahr 2022 bei Kollisionen identifizieren, an denen „motorisierte Mikromobilitätsgeräte“ beteiligt waren – eine Kategorie von leichten Elektrofahrzeugen, die von E-Scootern dominiert wird, aber auch seltenere Fahrzeugarten umfasst, die in Deutschland nicht zugelassen sind. In Deutschland weist die Unfallstatistik im letzten Jahr 22 Getötete bei Unfällen mit E-Scootern aus.



[Zum PIN Report des ETSC und zu weiteren Informationen rund um das sichere Fahren mit E-Scootern geht es hier](#).

TERMINE 2024/2025



DVR-Förderpreis

Noch **bis zum 20. Dezember 2024** können sich Absolventinnen und Absolventen eines Master-, Bachelor-, Diplom- oder Magisterstudiengangs mit ihren Abschlussarbeiten für den Förderpreis 2025 des DVR bewerben.



[Weitere Informationen sind hier abrufbar](#).



63. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Wann: 29. bis 31. Januar 2025

Wo: Goslar



[Weitere Informationen zum Programm und zur Anmeldung gibt es hier](#).



ERSTER DVR VISION ZERO AWARD: PROJEKTE SICHTBAR MACHEN, DIE LEBEN RETTEN

Der DVR hat zum ersten Mal im Rahmen der DVR Arena am 3. Dezember den Vision Zero Award verliehen und damit drei herausragende Verkehrssicherheitsprojekte ausgezeichnet.





Fragen zur Infrastruktur für die Stadt von morgen standen im Fokus der diesjährigen DVR Arena.

Foto: Lukas von Loeper

Zum ersten Mal hat der DVR den von ihm ins Leben gerufenen Vision Zero Award verliehen und damit drei herausragende Projekte ausgezeichnet, die einen wegweisenden Beitrag zu einer Welt ohne Verkehrstote und Schwerverletzte leisten.

Die Resonanz auf die Ausschreibung war überwältigend: Zahlreiche Bewerbungen aus unterschiedlichsten Bereichen haben gezeigt, wie viele Menschen mit zukunftsweisenden Konzepten und großem Engagement an der Verbesserung der Verkehrssicherheit arbeiten.

„Der DVR Vision Zero Award ist ein wichtiges Zeichen dafür, dass Verkehrssicherheit keine abstrakte Zielvorgabe ist, sondern durch konkrete Maßnahmen und Projekte Realität werden kann“, betonte DVR-Präsident Manfred Wirsch. „Der Preis soll die vielen Akteurinnen und Akteure sichtbar machen, die sich tagtäglich dafür einsetzen, dass weniger Menschen im Straßenverkehr zu Schaden kommen.“

Drei Gewinnerprojekte

Die drei Gewinnerprojekte des DVR Vision Zero Awards stehen exemplarisch für die Bandbreite und Kreativität im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit:

1. Platz:

„Mit Helm – aber sicher!“ erhielt 5.000 Euro für die Weiterentwicklung und Verbreitung des Projekts.

Die Kinderneurologie-Hilfe Berlin/Brandenburg am Unfallkrankenhaus Berlin sensibilisiert Schülerinnen und Schüler mit dem Projekt „Mit Helm – aber sicher!“ für die Bedeutung des Helmtragens. Mit einer praxisnahen Schulbox wird das Thema spielerisch und interaktiv vermittelt, um das Bewusstsein für Sicherheit und Eigenverantwortung zu stärken.

2. Platz:

„Inklusiver Rollstuhlsport und Rollstuhlführerschein für alle“ wurde mit 3.000 Euro ausgezeichnet.

Die Abteilung ILOH des Rehasportvereins Mühlhausen bringt mit inklusiven Aktivitäten Menschen mit und ohne Handicap zusammen. Durch praktische Erfahrungen, wie den Rollstuhlführerschein, werden Barrieren abgebaut und die Sensibilität für Verkehrssicherheit und Inklusion gestärkt.



Die Preisträgerinnen und Preisträger des ersten DVR Vision Zero Awards mit DVR-Präsident Manfred Wirsch (Dritter v.r. hintere Reihe).

Foto: Lukas von Loeper

3. Platz:

**„CollisionEye®“
erhielt 1.000 Euro zur Unterstützung
seiner technologischen Innovation.**

Die EYYES GmbH hat ein KI-gestütztes Frühwarnsystem entwickelt, das Beschäftigte von Pannendiensten und Einsatzkräfte auf herannahende Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam macht. Diese Technologie rettet Leben und erhöht die Sicherheit in hochriskanten Situationen.

„Diese Projekte zeigen eindrucksvoll, dass Verkehrssicherheit vielfältig ist und in unterschiedlichsten Bereichen gestaltet wird – von der Sensibilisierung junger Menschen bis hin zur technologischen Innovation“, sagte Wirsch. „Wir müssen dieses Engagement weiter fördern, um die Vision Zero Schritt für Schritt Wirklichkeit werden zu lassen.“

Der DVR Vision Zero Award hat nicht nur die Erfolge der Preisträger gewürdigt, sondern auch das öffentliche Bewusstsein für die Bedeutung und die Potenziale der Verkehrssicherheitsarbeit gestärkt. Die zweite Bewerbungsphase wurde am 9. Dezember gestartet und der DVR freut sich bereits jetzt auf viele weitere spannende Projekte, die zeigen, wie Vision Zero Realität werden kann.

[Weiterführende Informationen zum
DVR Vision Zero Award gibt es hier](#) 

DVR Arena: Infrastruktur für die Stadt von morgen

„Infrastruktur für die Stadt von morgen: Gute Lösungen für sichere Verkehrswege“ lautete der Titel der diesjährigen DVR Arena am 3. Dezember in der Wartehalle Berlin. Gemeinsam mit Expertinnen und Experten wurde diskutiert, wie moderne Verkehrsplanung zur Verkehrssicherheit in unseren Städten beitragen kann – und was wir von erfolgreichen Modellen lernen können. Dabei ging der Blick auch ins europäische Ausland: Anni Sinnemäki, stellvertretende Stadtdirektorin für Stadtplanung in Helsinki, berichtete über den Weg der finnischen Metropole hin zur Vision Zero.

Im Jahr 2023 sind in Deutschland innerorts 66 Prozent der Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommen, während sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren. Besonders erschütternd: Die Zahl der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger stieg im Vergleich zum Vorjahr um fast 19 Prozent.

Diese Zahlen verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, die Infrastruktur an die modernen Anforderungen des innerstädtischen Verkehrs so anzupassen, dass alle Verkehrsteilnehmenden sicher an ihr Ziel kommen – egal ob zu Fuß, per Rad oder mit motorisiertem Verkehrsmittel.

 [Zu einem Live-Mitschnitt der DVR Arena geht es hier](#) .

DVR-Schriftenreihe 25: „Achtsamkeit und Aggression – Befunde zu Interaktionen im Straßenverkehr“



Fluchen, hupen, andere bedrängen oder ausbremsen – wir alle haben solche Verhaltensweisen im Straßenverkehr schon beobachtet oder selbst erlebt. Subjektiv kann man daher das Gefühl haben, aggressives Verhalten hat sehr häufig das Steuer übernommen.

In der aktuellen Ausgabe der DVR-Schriftenreihe Verkehrssicherheit werden verschiedene Befunde zu Interaktionen im Straßenverkehr präsentiert. Welches Gefahren- und Konfliktpotenzial liegt in Begegnungssituationen im Straßenverkehr? Welche sozial- und persönlichkeitspsychologischen Aspekte spielen eine Rolle? Wie ist es um unser „Verkehrsklima“ bestellt? Wie sieht es mit Stressfaktoren im Straßenverkehr aus? Was können Präventionsmodelle bewirken, um die Situation auf unseren Straßen zu verbessern? Diese und weitere Fragen werden in dieser Ausgabe der DVR-Schriftenreihe erörtert.

 [Hier geht es zur aktuellen Ausgabe der DVR-Schriftenreihe](#) .

NEUE KAMPAGNE: HIGH LÄSST FAHREN



DVR-Präsident
Manfred Wirsch (r.)
beim Kampagnenstart
mit Schauspieler
Wotan Wilke Möhring.
Fotos: Franz Josef – DVR

High fährt nicht – high lässt fahren. Das ist der Appell der neuen Präventionskampagne des DVR, die im Oktober in Berlin gestartet wurde. Die Kampagne richtet sich an die Hochrisikogruppe junger Verkehrsteilnehmer, um sie über die Gefahren von Cannabis im Straßenverkehr aufzuklären.

Laut einer aktuellen DVR-Umfrage kennt die Hälfte der 18- bis 24-Jährigen das absolute Konsumverbot von Cannabis für junge Fahrende nicht. 40 Prozent der Befragten geben an, aufgrund der Legalisierung mehr kiffen zu wollen.

„Wir gehen davon aus, dass die Anzahl der Cannabis-Konsumenten und damit auch Verkehrsunfälle unter Cannabis-Einfluss zunehmen werden. Der Anteil junger Menschen an schweren Verkehrsunfällen liegt schon heute über dem Durchschnitt, so wie auch der Konsum von Cannabis. Umso besorgniserregender ist ihre Wissenslücke bei den gesetzlichen Regeln und der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Unsere Kampagne soll einen Beitrag zur dringend notwendigen Aufklärung leisten“, sagte DVR-Präsident Manfred Wirsch zum Auftakt der Kampagne.



Die Kampagne startete mit prominenter Unterstützung durch Schauspieler Wotan Wilke Möhring, der sich für den medizinischen Einsatz von Cannabis engagiert: „Nach der Legalisierung von Cannabis ist es zu einer großen Verunsicherung gekommen. Darf ich kiffen und dann Auto fahren? Wie lange soll ich mit dem Fahren warten, wenn ich gekifft habe? Hier fehlte in der Öffentlichkeit eine klare Linie und diese Präventionskampagne vermittelt sie.“

Weitere prominente Fürsprecher der Kampagne sind der Content Creator Jonas Ems, der die Kampagne aktiv mit Social-Media-Inhalten begleiten wird, und Schauspielerin Kristin Meyer, die den Audiospots ihre Stimme verliehen hat.

Den dringenden Aufklärungsbedarf belegen die Ergebnisse einer repräsentativen Civey-Umfrage im Auftrag des DVR. Befragt wurden 1.000 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren.

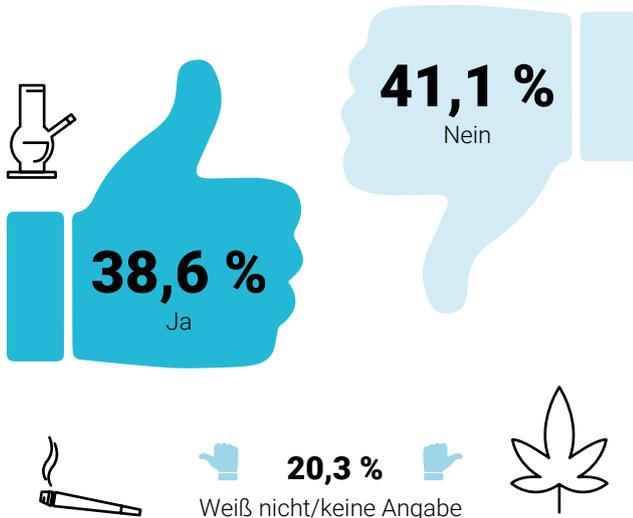
Die Kampagne wird mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) umgesetzt. Weitere Partner sind der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) und der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADs). Die Kampagneninhalte werden online und auf Social Media sowie bundesweit im Kino, Hörfunk und auf digitalen Plakaten veröffentlicht. Die Kampagne selbst ist vorerst für eine Laufzeit von zwei Jahren angelegt.



[Weitere Informationen zur Cannabis-Kampagne gibt es hier](#) 

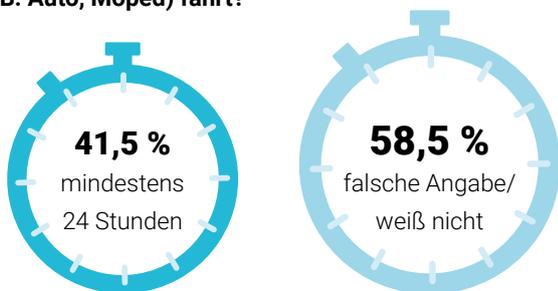


Haben Sie vor, aufgrund der Legalisierung regelmäßiger Cannabis zu konsumieren?



Der **Cannabis-Konsum** ist unter jungen Erwachsenen bereits am höchsten und **steigt** seit Jahren **deutlich**. Jede/r Fünfte im Alter von 18 bis 24 Jahren hat in den letzten zwölf Monaten Cannabis konsumiert. Rund **40 Prozent** geben an, aufgrund der **Cannabis-Legalisierung mehr konsumieren** zu wollen. Hinzu kommen rund **zehn Prozent** potenzielle **Neukonsumenten**, die sich durch die Legalisierung vorstellen können, Cannabis zu sich zu nehmen.

Wie lange sollte eine Person nach dem Konsum eines „Joints“ (Cannabis-Zigarette) warten, bis sie ein Fahrzeug (z.B. Auto, Moped) fährt?



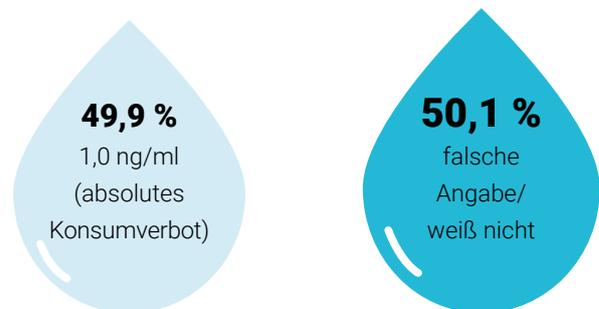
Eine **Mehrheit** von rund 60 Prozent der Befragten **weiß nicht** um die **empfohlene Wartezeit** von **24 Stunden** zwischen Cannabis-Konsum und Verkehrsteilnahme. Damit ist vielen die länger anhaltende **Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit** durch Cannabis-Konsum nicht bekannt.

Würden Sie sich von einer Freundin oder einem Freund mit dem Auto fahren lassen, wenn sie oder er vorher Cannabis konsumiert hat?



Zwölf Prozent zeigen diese Risikobereitschaft, wobei sie bei Männern doppelt so hoch ist wie bei Frauen. In ländlichen und weniger urbanisierten Räumen ist die Bereitschaft dazu ebenfalls erhöht: **25 Prozent** der Befragten aus dem **ländlichen und Klein-/mittelstädtischen Raum** im Vergleich zu **10,7 Prozent in Großstädten**. Möglicherweise ist das auf fehlende ÖPNV-Angebote oder auf eine Normalisierung von Fahrten unter Substanzeinfluss zurückzuführen, vor allem wenn Erfahrungen mit Alkohol am Steuer vorliegen. Das ist besonders besorgniserregend, da die meisten Menschen in Deutschland auf Landstraßen schwer oder tödlich verunglücken.

Welcher THC-Grenzwert (Nanogramm/Milliliter Blutserum) gilt Ihres Wissens im Straßenverkehr während der Führerschein-Probezeit und unter 21 Jahren?



Die **Hälfte der Befragten weiß nicht**, dass während der Führerschein-Probezeit und unter 21 Jahren ein **absolutes Konsumverbot** gilt. Hier bestehen eine wesentliche Wissenslücke und dringender **Aufklärungsbedarf** bezüglich der gesetzlichen Regelungen.

10. JURISTISCHE FACHKONFERENZ



DVR-Hauptgeschäftsführer
Stefan Grieger (links)
und Prof. Dieter Müller
moderierten die Fachkonferenz.
Foto: Daniela Stanek – DVR

Passend zu ihrem Jubiläum fand am 10. Oktober die 10. Juristische Fachkonferenz des DVR in Berlin statt, wie immer moderiert von Prof. Dieter Müller, Vorsitzender des Juristischen Beirats im DVR, und DVR-Hauptgeschäftsführer Stefan Grieger.

Über die unterschätzte Bedeutung des ruhenden Verkehrs für die Sicherheit referierte Dr. Roman Ringwald, Rechtsanwalt und Partner in der Kanzlei Becker Büttner Held. Konkret ging er der Frage nach, ob verbotenes Parken auf dem Gehweg doch erlaubt ist. In diesem Zusammenhang beschrieb Dr. Ringwald einen wegweisenden Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Dem Thema „Mikromobilität und ihre Herausforderungen für die polizeiliche Verkehrsüberwachung“ widmete sich Marco Schäler, Polizeirat und Geschäftsführer der Kommission Verkehr in der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG). Er vermittelte einen eindrucksvollen Überblick über zum Teil äußerst sicherheitsgefährdende Formen der Mikromobilität, wie zum Beispiel Hoverboards, Solo-Wheels oder E-Skateboards. Geräte, die für die Polizeikräfte besondere Herausforderungen mit sich bringen.

Weitere Themen waren rechtspraktische Probleme bei der Anwendung von KI-Systemen in der Fahrzeugtechnik sowie die Frage, ob der Mobilitätswandel StVO-konform ist (siehe auch den Artikel von Prof. Dieter Müller in dieser Ausgabe).

[Zu den Vorträgen und einem Live-Mitschnitt der Juristischen Fachkonferenz geht es hier](#) 

DVR FÜR TEMPO 70 AN KNOTENPUNKTEN AUF LANDSTRASSEN



Seit Jahren sind fast 60 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Menschen auf Außerortsstraßen zu verzeichnen, Autobahnen ausgenommen. Rund ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen ereignen sich an sogenannten Knotenpunkten, zum Beispiel Kreuzungen und Einmündungen. Diese Unfälle haben zu über 90 Prozent mehrere Unfallbeteiligte.

„Unfälle an Landstraßen-Knotenpunkten treffen besonders viele Menschen. Die Hauptunfallursachen bestehen hier in ungenügendem Sicherheitsabstand, Missachtung der Lichtzeichen oder Verkehrszeichen, unangepassten Geschwindigkeiten und Fehlern beim Abbiegen nach links. Die zentrale Stellschraube für mehr Sicherheit heißt hier Geschwindigkeit herausnehmen“, fordert DVR-Präsident Manfred Wirsch.

In einem aktuellen Vorstandsbeschluss „Sichere Knotenpunkte auf Landstraßen“ empfiehlt der DVR eine grundsätzliche Prüfung der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an allen Knotenpunkten auf höchstens 70 km/h durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Zudem sollte im Rahmen von Verkehrsschauen sichergestellt werden, dass Sichtdreiecke frei gehalten werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob unfallauffällige Kreuzungen und Einmündungen zu einem Kreisverkehr umgebaut werden können.

➔ Den kompletten DVR-Vorstandsbeschluss „Sichere Knotenpunkte auf Landstraßen“ gibt es hier [↗](#).

➔ Weiterführende Informationen zum Thema Sicherheit auf Landstraßen sind hier zu finden [↗](#).

➔ Weitere aktuelle DVR-Vorstandsbeschlüsse, unter anderem zu Mindeststandards einer Rückmeldefahrt zur Ermittlung der Fahrkompetenz von älteren Menschen, zu mehr Sicherheit in Ortsdurchfahrten oder zur Freigabe von Verkehrsflächen für S-Pedelecs gibt es hier [↗](#).

Das Projekt „Sicher in meiner Region“
richtet sich an junge Beschäftigte
zwischen 16 und 29 Jahren.

Foto: Anna Berdnik – stock.adobe.com.



„SICHER IN MEINER REGION“ – WIRKUNGSVOLLE PRÄVENTIONSARBEIT FÜR JUNGE BESCHÄFTIGTE

Junge Fahrende zwischen 18 und 25 Jahren machen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mit sechs Prozent zwar nur einen geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung aus, verursachen allerdings mehr als zwölf Prozent aller Verkehrsunfälle. Oft treten sie in diesem Alter ins Berufsleben ein und legen dann den Weg zum Arbeitsplatz oder zur Berufsschule mit ihrem eigenen Auto, Fahrrad, Pedelec, Moped oder Mofa zurück. Somit gehören junge Beschäftigte zu einer der Risikogruppen im Straßenverkehr.

Mit dem Seminar „Sicher in meiner Region“ können Ausbildungsverantwortliche und Sicherheitsfachkräfte dazu beitragen, die Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle von jungen Beschäftigten und Auszubildenden zu reduzieren. Das dreiteilige Seminarprogramm „Sicher in meiner Region“ richtet sich an Beschäftigte zwischen 16 und 29 Jahren. Das erste Präsenz-Modul umfasst drei Lerneinheiten à 45 Minuten, das zweite Präsenz-Modul umfasst 90 Minuten. Dazwischen bearbeiten die jungen Menschen Aufgaben im Online-Modul auf der kostenfreien Online-Plattform.

Hohes Identifikationspotenzial

Das Seminar sensibilisiert die jungen Teilnehmenden mittels polizeilich erfasster Unfallschwerpunkte für die Gefährdungen auf ihren täglichen Wegen in der Region. Aufgrund der Regionalität kennen die jungen Menschen die Strecken und können sich aktiv mit ihren Erfahrungen an Diskussionen und Lösungsstrategien beteiligen. Das Projekt bietet so ein besonders hohes emotionales Identifikationspotenzial und sorgt damit für Aufmerksamkeit und Betroffenheit in der Zielgruppe. Zudem bauen die Teilnehmenden, professionell begleitet durch DVR-Trainerinnen und -trainer, ihre Kompetenzen im Bereich der Blickführung und entsprechender Beobachtungsstrategien aus.

Neben den positiven Evaluationsergebnissen zeigen sich auch teilnehmende Unternehmen begeistert: „Sicher in

meiner Region“ ist ein rundum gelungenes Seminar mit einem guten Konzept und, nicht zu vernachlässigen, einem guten Trainer, der den ‚Draht‘ zu den jungen Menschen gefunden hat“, so die Rückmeldung von Vitali Fichtner von ExxonMobil Production Germany, wo das Seminar im Frühjahr 2024 den Auszubildenden in Großenkneten (Landkreis Oldenburg) angeboten wurde.

Interessierte Unternehmen und Einrichtungen an dem Seminar können sich entweder über ihre Berufsgenossenschaft oder direkt über sicher-in-meiner-region@dvr.de an den DVR wenden.

In den folgenden Regionen können Unfalldaten und Videos abgerufen werden: Aurich, Biberach, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Heilbronn, Karlsruhe, Kassel, Kirchheim unter Teck, Köln, Mannheim, Stuttgart und Tuttlingen. Hier ist es ab sofort möglich, Seminare durchzuführen.

 [Weitere Informationen gibt es hier](#).

Tanja Nagel, DVR-Referentin Berufsbedingte Mobilität und Prävention/Projektleitung

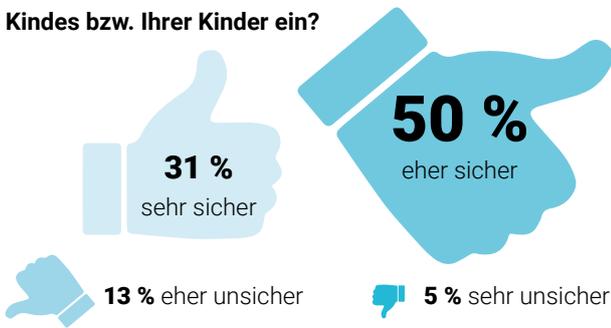
Lena Wall, Projektmanagerin bei der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)

WIE KANN DIE VERKEHRSSICHERHEIT FÜR SCHULKINDER ERHÖHT WERDEN?

Ab dem Schulalter nehmen Kinder zunehmend selbstständig am Straßenverkehr teil, zunächst zu Fuß, später auch mit dem Fahrrad. Damit steigt auch das Unfallrisiko. Je älter und selbstständiger Kinder werden, desto häufiger verunglücken sie auf Schul- und Freizeitwegen.

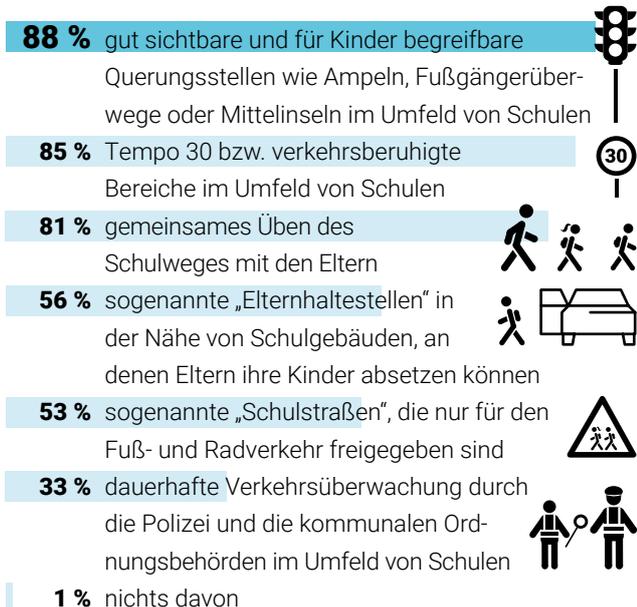
Zu den Themen sichere Schulwege, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR im September 2024 in einer repräsentativen Umfrage 1.000 Eltern von Schulkindern befragt.

Wie schätzen Sie die Sicherheit des Schulwegs Ihres Kindes bzw. Ihrer Kinder ein?

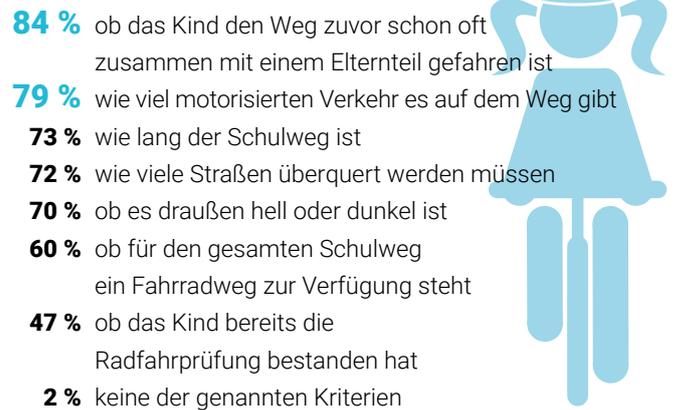


Über 50-Jährige und Befragte aus kleinen Orten unter 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bewerten den Schulweg ihres Kindes etwas häufiger als „sehr sicher“ als Befragte unter 40 Jahren in Großstädten.

Welche der folgenden Maßnahmen wären aus Ihrer Sicht besonders wichtig, um die Sicherheit von Schulwegen und die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen zu erhöhen?



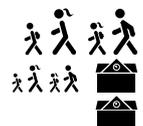
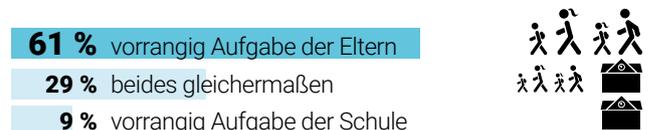
Welche der folgenden Kriterien sind für Sie besonders wichtig, um Grundschulkindern allein mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen?



Werden Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, also Inhalte wie Verkehrsregeln und sicheres Verkehrsverhalten, derzeit ausreichend in der Schule vermittelt?



Sind Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung Ihrer Meinung nach vorrangig Aufgabe der Schule oder der Eltern?



DVR-EMPFEHLUNGEN

Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung



Das **Leben und die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen** sind im Straßenverkehr besonders **gefährdet**. Zwar hat die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder deutlich abgenommen, gleichwohl kommt noch heute im Durchschnitt alle **20 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden**. Im Jahr 2023 sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 44 Kinder ums Leben gekommen, über 27.000 wurden verletzt, davon über 3.000 schwer. Unfälle mit Kindern und Jugendlichen geschehen überwiegend an Hauptverkehrsstraßen. Besonders als zu Fuß Gehende sind sie überproportional gefährdet.

Mit dem Fahrrad sollten Kinder nicht zu früh allein unterwegs sein. Der DVR empfiehlt, Kinder erst mit bestandener „Radfahrführerschein“ und entsprechenden Fähigkeiten allein fahren zu lassen. Selbstverständlich müsse dabei auch die Sicherheit des Schulweges berücksichtigt werden. In der Regel können Kinder erst ab einem Alter von zehn Jahren die Gefahren im Straßenverkehr relativ sicher einschätzen. Vorher sollten Grundschul Kinder also keinesfalls allein mit dem Rad zur Schule fahren.



Im Sinne der **Vision Zero** müssen alle Potenziale ausgeschöpft werden, um Kindern und Jugendlichen eine **sichere eigenständige Mobilität** zu ermöglichen. Der Verkehrsraum muss so gestaltet sein, dass die Belange und Kompetenzen von Kindern und Jugendlichen im Hinblick auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr berücksichtigt werden. Von einem daraus resultierenden „Design für alle“ profitieren letztlich alle Verkehrsteilnehmenden.

Baulich abgetrennte Geh- und Fahrradwege sowie **Geschwindigkeitsbegrenzungen** bzw. Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche sind im Umfeld von Kindergärten, Spielplätzen, Schulen und auch auf den ausgewiesenen Schulwegen nach den Schulwegplänen unerlässlich.

Geschwindigkeitsbegrenzungen an Gefahrenstellen – besonders im Umfeld von Kindergärten, Schulen und Spielplätzen – sollten durch straßenbauliche Maßnahmen zur Herabsetzung der Geschwindigkeit sowie den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsüberwachung durchgesetzt werden. Eine **Verkehrsüberwachung** durch die Polizei und die zuständigen kommunalen Ordnungsbehörden darf sich nicht auf den Schuljahresbeginn beschränken, sondern ist eine Daueraufgabe.



Um Kindern ein **selbstständiges Queren von Fahrbahnen** zu ermöglichen, sind für Kinder gut greifbare Querungsstellen einzurichten. Die **Sicht an und auf diese Querungsstellen muss gewährleistet sein**. Deshalb müssen Sichthindernisse entfernt und das Halten und Parken von Fahrzeugen möglichst baulich unterbunden werden. Je nach Örtlichkeit sind **Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), Mittelinseln oder vorgezogene Aufstellflächen** vorzusehen und so zu gestalten, dass sie auch bei Dämmerung und Dunkelheit gut erkennbar sind.

Die Bedeutung von **Schulweg- und Radschulwegplänen** soll wesentlich stärker in den Fokus gerückt werden. Die Sicherheit der in Schulwegplänen ausgewiesenen Wege sowie die Umgebung von Schulen und Kitas sollten höchste Priorität bei der Anwendung der bewährten Instrumente des Sicherheitsmanagements zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur haben.

[Hier finden Sie den DVR-Beschluss](#)

„Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung“ [↗](#).

[Medien und Materialien für Kinder in der Primar- und Sekundarstufe bietet der DVR hier \[↗\]\(#\).](#)

[Eine Umfrage hat ergeben, dass sich fast jedes fünfte Kind auf dem Schulweg unsicher fühlt \[↗\]\(#\).](#)

[Zur aktuellen DVR-Jugendaktion geht es hier \[↗\]\(#\).](#)

[Zur DVR-Themenserie „Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen“ geht es hier \[↗\]\(#\).](#)

[Weitere inhaltliche Angebote des DVR sind hier zu finden \[↗\]\(#\).](#)



KAMPAGNENARBEIT: KREATIVE STRATEGIEN FÜR MEHR SICHERHEIT AUF UNSEREN STRASSEN

In seiner Kampagnenarbeit ist der DVR mit Unterstützung seiner Mitglieder und Partner breit aufgestellt. Hier ein Überblick über den aktuellen Stand einiger ausgewählter Kampagnen.

Foto: Pixabay

DVR/UK/BG-Jugendaktion „I bike it“

Die Nutzung von Fahrrädern und die Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf Schulwegen stehen in diesem Jahr im Fokus der gemeinsamen Jugendaktion des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften mit dem Titel „I bike it“.

„Die steigende Zahl der Wegeunfälle mit dem Fahrrad bereitet uns große Sorgen. Wir wollen, dass Jugendliche selbstständig und sicher im Straßenverkehr unterwegs sind“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch. „Mit der

Jugendaktion leisten wir einen Beitrag dazu, dass auch ungeschützte Verkehrsteilnehmende noch sicherer im Straßenverkehr unterwegs sind, denn der ‚Verkehrsunfall‘ ist die häufigste Todesursache im Straßenverkehr bei Jugendlichen. Das müssen wir ändern“, ergänzt er.

„I bike it“ richtet sich an Lehrkräfte ab der Jahrgangsstufe 7 und stellt Materialien zur Verfügung, um das Thema Gefährdungen auf Schulwegen in den Unterricht zu integrieren.



Es wird gezeigt, wie man Gefahren vermeidet, rücksichtsvoll unterwegs ist und dass ein Fahrradhelm vor Verletzungen schützen kann.

➔ [Alle weiteren Informationen zur aktuellen DVR/UK/BG-Jugendaktion sind hier zu finden](#) [↗](#).

Landstraße – Fahr sicher!

Mit vier neuen Plakaten wirbt die Kampagne des DVR und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) „Landstraße – Fahr sicher!“ für sicheres Verhalten auf Außerortsstraßen.

Im Vordergrund stehen die Themen angepasste Geschwindigkeit, Achtsamkeit, Wildunfälle und sicheres Überholen.

➔ [Alle weiteren Informationen rund um die Landstraßen-Kampagne sind hier abrufbar](#) [↗](#).



TikTok-Kampagne „komm gut an.“

Vor rund einem Jahr stellten die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) und der DVR ihre gemeinsame TikTok-Kampagne mit dem Titel „komm gut an.“ vor. Seitdem sensibilisieren sie gemeinsam für eine sichere Mobilität in der Berufsausbildung. Dabei setzt die Initiative auf die Ansprache der jugendlichen Zielgruppe im Alter von 16 bis 24 Jahren durch Auszubildende aus dem Bereich des Groß- und Außenhandels. Seit Juli 2024 ist die Kampagne um zusätzliche Bereiche des Handels und der Warenlogistik erweitert worden. Im Fokus stehen jetzt auch junge Auszubildende aus dem Einzelhandel und der Hafenlogistik.

Das Besondere an der TikTok-Kampagne: Die kurzen Videos werden unter Beteiligung von tatsächlichen Azubis aus dem Handel produziert. So entsteht eine Kampagne von jungen Menschen für junge Menschen. Die Akzeptanz und Umsetzung der Tipps und Hinweise im Alltag wird so maßgeblich erhöht. Im Vordergrund steht die Kommunikation auf Augenhöhe, Betroffene werden zu Beteiligten gemacht. Die jungen Leute werden in Workshops über Themen der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes aufgeklärt und bekommen Tipps zur eigenständigen Videoproduktion an die Hand. Im Anschluss können sie ihre eigenen Wünsche, Ideen und Erfahrungen

zum Thema „Sichere Mobilität in der Berufsausbildung“ formulieren und in Form der kurzen Clips auf der Videoplattform TikTok ausdrücken.



➔ [Zur TikTok-Seite der „komm gut an.“-Kampagne geht es hier](#) [↗](#).

➔ [Weiterführende Informationen und Links zur „komm gut an.“-Kampagne gibt es hier](#) [↗](#).

➔ [Zur BGHW-Seite der „komm gut an.“-Kampagne geht es hier](#) [↗](#).



MOBILITÄTSGERECHTIGKEIT IN LÄNDLICHEN REGIONEN

In ländlichen Regionen ist Mobilität oft eine Herausforderung. Die Abhängigkeit von privaten Fahrzeugen und die unzureichende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr führen zu einer Mobilitätsungerechtigkeit, die insbesondere ältere Menschen, Familien mit geringem Einkommen und Menschen ohne Führerschein betrifft.

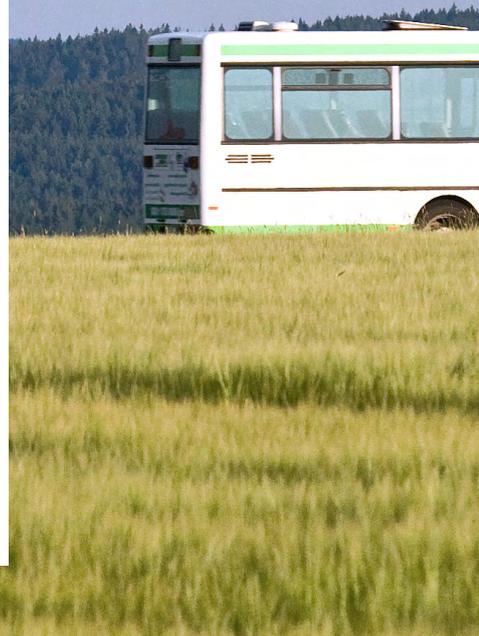




Foto: Pelz – stock.adobe.com

Busse, die zweimal am Tag fahren oder die in erster Linie im Schülerverkehr eingesetzt werden – so sehen oftmals die Mobilitätsangebote in ländlichen Gebieten aus. Fehlende oder mangelnde regelmäßige Bus- oder Bahnverbindungen machen es für viele Menschen schwierig, ihre täglichen Bedürfnisse zu erfüllen, sei es der Weg zur Arbeit, zum Arzt oder zum Einkaufen. Menschen auf dem Land fühlen sich oft abgehängt.

Nach Angaben des Verbandes [Deutscher Verkehrsunternehmen \(VDV\)](#) [↗] liegt der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split in ländlichen Räumen bei lediglich fünf Prozent. Das Auto bleibt somit mehr oder weniger zwangsläufig das Verkehrsmittel Nummer eins, und das nicht nur für Berufstätige, die in die Zentren pendeln. Die damit verbundenen Risiken für die Verkehrssicherheit sind bekannt: Kurven und Hügel erschweren die Sicht. Kreuzungen und Einmündungen sind Gefahrenquellen, ebenso wie Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand oder Wildwechsel. Dazu kommen schwierige Sichtverhältnisse und Witterungseinflüsse, besonders jetzt mit Blick auf die kalte und dunkle Jahreszeit. Wer dann noch mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs ist, setzt sich einem hohen Unfallrisiko aus, auch wenn man glaubt, die Strecke aus dem Effeff zu kennen und zu beherrschen – eine trügerische Sicherheit. Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes machen es Jahr für Jahr deutlich: 58 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten sind auf den insgesamt 166.000 Kilometern Landstraße zu verzeichnen. Das sind fast doppelt so viele Todesopfer wie in Ortschaften und sogar fünfmal so viele wie auf Autobahnen.

Innovative Mobilitätskonzepte

In diesem Zusammenhang gewinnen innovative Mobilitätskonzepte abseits vom motorisierten Individualverkehr zunehmend an Bedeutung. Mobilitätsgerechtigkeit und Bequemlichkeit sind zentrale Anliegen für ländliche Räume. Nicht zuletzt könnten sie auch einen Beitrag leisten, die Verkehrssicherheit außerorts zu erhöhen. Aber wie kann das gelingen?

Laut den Fachleuten des VDV liegt der Schlüssel für die Zukunft des ÖPNV in der Fläche und damit die Verkehrswende auf dem Land vor allem in der sogenannten „differenzierten Bedienung“. Dabei werden verschiedene Mobilitätsangebote bestmöglich aufeinander abgestimmt. Die wesentlichen Bestandteile der ländlichen Mobilität sind ein übergeordnetes Hauptnetz von Bahnen und Bussen im Taktverkehr als Rückgrat. ▶

Ergänzt wird es von lokalen Linienverkehren, die von den Haltepunkten des Hauptnetzes aus eine Region erschließen. Flexible Bedienformen wie Rufbusse, die mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Car-, Bike- oder Ridesharing kombiniert werden, können das Angebot in ländlichen Räumen optimieren, sodass ein Leben ohne Auto vereinfacht beziehungsweise erst ermöglicht wird.

Öffentliche Mobilitätsangebote

In einem Positionspapier mit dem Titel „Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort“ fasst der VDV zusammen, worauf es ankommt, um mehr Mobilitätsgerechtigkeit zu schaffen. Ziel sei es, öffentliche Mobilitätsangebote als wichtigen Baustein für lebenswerte ländliche Räume zu betrachten. Ein wichtiges Kriterium sei, die Nutzung des ÖPNV-Angebots so einfach wie möglich zu gestalten. Kurze Zugangswege und Umsteigezeiten sowie eine gleiche Taktung von Bahn und Bus auf den Hauptachsen seien hier maßgeblich. Regelmäßige und gesicherte Anschlüsse seien für eine nahtlos verknüpfte Mobilität auf Umsteigeverbindungen entscheidend, vor allem frühmorgens und spätabends. Zudem habe auch die Beförderungsqualität im Regionalverkehr aufgrund zum Teil längerer Reisezeiten eine sehr hohe Bedeutung. Großer Wert sei insbesondere auf eine hohe Verfügbarkeit von Sitzplätzen sowie hochwertige und zeitgemäße Fahrzeugausstattung zu legen.

Naherschließung der Klein- und Mittelstädte

Viele Menschen in ländlichen Räumen leben in den Klein- und Mittelstädten der Landkreise. Das dortige ÖPNV-

Angebot erfordert eine hohe Verfügbarkeit mit vielen Haltestellen, kurzen Wegen und dichtem Takt, um „mal eben in die Stadt“ zu fahren. Die Spannweite erschließender Busverkehre reicht laut VDV von Stadt- und Ortsbussystemen bis zum nähräumlichen Verkehr mit barrierefreien Kleinbussen. Zur verbesserten Naherschließung der Klein- und Mittelstädte auf dem Land könnten kleinere, verbrauchsarme Fahrzeuge beitragen. Wendige Kleinbusse fahren direkt in historische Innenstädte mit engen Gassen, dicht bebauten Siedlungskernen oder in topografisch anspruchsvolle Hanglagen, die für große Busse nicht zugänglich sind.

Flexible Bedienformen

Seit dem Start erster Modellvorhaben vor mehr als 40 Jahren gehören flexible Bedienformen zum festen Leistungsangebot von Verkehrsunternehmen. Mittlerweile ist die bedarfsorientierte Bedienung nahezu bundesweit etabliert. Sammeltaxis und Rufbusse werden allerdings mancherorts nicht als attraktiv genug wahrgenommen. Dies ist immer dann der Fall, wenn sie allein dazu dienen, den Einsatz großer Busse zu sparen. Reine Spar- oder Ersatzkonzepte führen zu keiner Attraktivitätssteigerung und finden bei den Bewohnerinnen und Bewohnern keine Akzeptanz. Moderner ÖPNV in ländlichen Räumen heißt nach Auffassung des VDV nicht, alle Buslinien auf flexible Bedienung umzustellen. Erst durch einen gesamtsystematischen Ansatz im Zusammenwirken von Linienverkehr und On-Demand-Angeboten (= flexiblen Bedienformen) ergebe sich für die Menschen vor Ort der passende Mobilitätsmix. Für Erfolg und Akzeptanz bedarfsgesteuerter Verkehre seien ein offensives, kundenorientiertes Angebot sowie eine tiefe Integration in das ÖPNV-System erforderlich.

Öffentliche Mobilitätsangebote sind ein wichtiger Baustein für lebenswerte ländliche Räume.

Foto: rdnzl – stock.adobe.com



Rufbus

In einigen ländlichen Räumen gibt es neben dem klassischen Linienverkehr auch flexible ÖPNV-Angebote wie beispielsweise den Rufbus. Er verkehrt wie ein konventioneller Linienbus haltestellengebunden nach Fahrplan auf einem festen Linienweg. Ein Rufbus fährt jedoch nur dann, wenn ein Fahrgast vor der planmäßigen Fahrt seinen Fahrtwunsch angemeldet hat. Rufbusse können durch ihren bedarfsorientierten Betrieb mit Kleinbussen eine gute Ergänzung zum oft löchrigen konventionellen Linienbetrieb sein – insbesondere dort, wo die Zahl an Fahrgästen wegen geringer Bevölkerungsdichte oder in Randzeiten niedrig ist.

Mitfahrbank

Eine Alternative zu innovativen ÖPNV-Angeboten sind Mitfahrbänke. Die Idee dahinter ist einfach: Durch das Platznehmen auf einer Mitfahrbank signalisieren die Wartenden, dass sie auf eine spontane, kostenlose Mitfahrgelegenheit im Pkw zu einem bestimmten Ziel hoffen. Das Prinzip funktioniert so, dass Autofahrende, die in die gleiche Richtung fahren, die sitzenden Personen ansprechen und sie mitnehmen können.

Die ersten Mitfahrbänke wurden vor zehn Jahren in der Eifel aufgestellt. Die Idee wurde seitdem in weiteren ländlichen Gebieten aufgegriffen. Die aus Metall oder Holz gefertigten Bänke werden in der Regel an viel befahrenen Straßen in der Nähe von vorhandenen Bushaltestellen oder Dorfplätzen aufgestellt. Charakteristisch ist eine auffällige Farbgebung und Beschilderung, die von Ort zu Ort sehr unterschiedlich ausfallen kann. An einigen Standorten ermöglichen außerdem große herausklappbare oder herauschiebbare Schilder mit Ortsnamen, den näherkommenen Autofahrenden den gewünschten Zielort deutlich zu signalisieren.

Das Aufstellen von Mitfahrbänken erfordert in der Regel eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Bewohnerinnen und Bewohnern sowie lokalen Organisationen. Es ist wichtig, die Standorte sorgfältig auszuwählen und die Bevölkerung über das Konzept zu informieren, um eine hohe Akzeptanz und Nutzung zu gewährleisten.

Insgesamt sind Mitfahrbänke eine einfache, kostengünstige und effektive Möglichkeit, die Mobilität zu fördern, den sozialen Zusammenhalt zu stärken und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Sie sind ein Beispiel dafür, wie kreative Lösungen dazu beitragen können, Mobilitäts Herausforderungen in ländlichen Räumen zu bewältigen.



Eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist auch in ländlichen Regionen eine wichtige Voraussetzung für mehr Sicherheit.

Foto: ARochau – stock.adobe.com

Potenziale des Radverkehrs

Daneben geht es auch darum, die Potenziale des Radverkehrs in ländlichen Räumen auszuschöpfen beziehungsweise auszubauen. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in ländlichen Räumen liegt nach Angaben des [Deutschen Instituts für Urbanistik \(Difu\)](#) mit abnehmender Tendenz zwischen sieben und neun Prozent. Als ein Hauptgrund dafür wird immer wieder die schlechte Radverkehrsinfrastruktur genannt. Das Radwegenetz ist sehr lückenhaft und die Unfallgefahr für Radfahrende außerorts aufgrund der großen Geschwindigkeitsunterschiede zum motorisierten Verkehr überproportional hoch. Der Ausbau des Radwegenetzes müsste deshalb deutlich forciert werden und schneller erfolgen. Dabei sind straßenunabhängige und straßenbegleitende Führungen, also eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr, zu bevorzugen.

Vor dem Hintergrund der Verkehrswende stehen wir mit Blick auf die Mobilität in ländlichen Regionen sicherlich vor weiterhin großen Herausforderungen. Machen wir uns nichts vor: Das Auto wird in ländlichen Räumen weiterhin eine hohe Relevanz haben, weil es für viele Menschen oftmals das komfortabelste Fortbewegungsmittel darstellt. Gleichzeitig ist es notwendig, vor allem für Jugendliche und ältere Menschen Mobilitätsalternativen zu schaffen. Am Ende wären alle diese Maßnahmen auch ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Sven Rademacher

MOBILITÄTSBAROMETER 2024: ERWARTUNGEN AN ÖPNV-ANBINDUNG WERDEN NICHT ERFÜLLT

Mehr als 80 Prozent der Menschen in Deutschland nehmen bei ihrer Anbindung an Bus und Bahn keine positive Veränderung wahr. Rund ein Drittel ist unzufrieden mit dem ÖPNV-Angebot am eigenen Wohnort. Auch die gefühlte Sicherheit auf Radwegen und zu Fuß hat sich nicht verbessert. Das sind Ergebnisse des Mobilitätsbarometers 2024, einer repräsentativen Umfrage im Auftrag von Allianz pro Schiene, BUND und DVR.



☰

[News](#)

[Themen](#)

[Wettbewerbe](#)

[Über uns](#)

[Presse](#)
[♥ Spenden](#)
[DE EN](#)

[Startseite](#) / [Themen](#) / [Personenverkehr](#) / [ÖPNV Anbindung](#) / [Mobilitätsbarometer](#)

Mobilitätsbarometer 2024







Das **Mobilitätsbarometer** ist eine repräsentative, deutschlandweite Befragung, die die Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung sowie die Sicherheit im Rad- und Fußverkehr aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger beleuchtet. Im Gegensatz zu rein statistischen Erhebungen – etwa zu Fahrplandaten oder Unfallzahlen – stellt das Mobilitätsbarometer das persönliche Empfinden in den Mittelpunkt.

Sind die Menschen zufrieden mit dem **ÖPNV-Angebot** an ihrem Wohnort, oder fühlen sie sich von Bus und Bahn abgehängt? Ist die nächste Haltestelle gut erreichbar, und wie bewerten sie die Anzahl der Abfahrten? Gibt es ausreichend **sichere Radwege**, und wie hat sich das **Sicherheitsgefühl** von Fußgängerinnen und Fußgängern in den letzten Jahren verändert?



ÖPNV



Fahrrad



Fuß

Weitere Informationen zum Mobilitätsbarometer

- [🔗 Pressemitteilung \(25.11.2024\)](#)
- [🔗 Pressemitteilung \(25.11.2022\)](#)

DVR Report 3/2024

22

Das Forschungsinstitut Kantar hat zum zweiten Mal Menschen in ganz Deutschland befragt, „um den Mobilitätspuls zu messen“, wie es der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, bei der Vorstellung der Ergebnisse in Berlin formulierte.

Dichtere Takte erwünscht

Im bundesweiten Ranking stechen Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Brandenburg als Schlusslichter hervor. Im Ländervergleich vorn liegen – hinter den drei Stadtstaaten – Hessen, Nordrhein-Westfalen und Mecklenburg-Vorpommern.

Auf die Frage, ob sich die Zahl der Abfahrten an ihrer nächstgelegenen Haltestelle in den vergangenen fünf Jahren verbessert oder verschlechtert habe, gaben nur 17 Prozent der Befragten an, eine positive Veränderung wahrzunehmen. 68 Prozent spürten keinerlei Veränderung, 15 Prozent sogar eine Verschlechterung.

„Mehr als 80 Prozent der Menschen beklagen entweder Stillstand oder sogar eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebots am eigenen Wohnort. Die Antwort darauf kann unmöglich sein, das Deutschlandticket ständig infrage zu stellen. Die Politik muss das Ticket für die Zukunft sichern und gleichzeitig das Angebot spürbar verbessern. Die Menschen haben die Erwartung, dass sie ihr Ticket im ganzen Land nutzen können. Und da klaffen Anspruch und Wirklichkeit insbesondere im ländlichen Raum weit auseinander. Aus der Befragung lässt sich ein Auftrag an die Politik ableiten, mit den Erwartungen der Menschen Schritt zu halten und ein besseres Angebot bereitzustellen“, sagte Flege.

Nachholbedarf bei sicherem Rad- und Fußverkehr

Die Sicherheit auf dem Rad hat in den Augen der Befragten insgesamt keine Fortschritte gemacht, knapp die Hälfte bemerkt keine Veränderung. 27 Prozent geben sogar an, sich weniger sicher zu fühlen als vor fünf Jahren. Besonders viele Radfahrende sind mit der Infrastruktur in Thüringen, Sachsen-Anhalt und im Saarland unzufrieden. „Bus und Bahn sind für die Verkehrssicherheit das Fortbewegungsmittel der Wahl – im ÖPNV sind wir schon ganz nah an der Vision Zero. Jedoch müssen die Menschen erst einmal zum Abfahrtsort gelangen. Wenn weniger als die Hälfte – nur 44 Prozent der Befragten – angibt, dass ihnen ausreichend sichere Fahrradwege zur Verfügung stehen, muss dringend nachgebessert werden“, fordert DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Auch für den Fußverkehr gebe es bundesweit großen Nachholbedarf. „85 Prozent der Menschen empfinden, dass sich ihre Sicherheit als Fußgängerin oder Fußgänger in den vergangenen fünf Jahren nicht verbessert hat. Die Vision Zero bedeutet, für alle Arten der Verkehrsteilnahme sichere Verkehrswege bereitzustellen. Wenn das in den Augen der Bevölkerung nicht gelingt, ist das ein Alarmsignal“, stellt Wirsch fest.



Weitere
Informationen zum
Mobilitätsbarometer
2024 gibt es hier [☞](#).

ACV: INITIATIVE „SCHULWEG-CHAMPIONS“ GESTARTET

Nach den Sommerferien hat der ACV in Kooperation mit der Polizei Köln die Initiative „Schulweg-Champions“ gestartet. Die Aktion soll Kindern dabei helfen, sich sicher und selbstbewusst im Straßenverkehr zu bewegen. Gleichzeitig sollen damit Erwachsene zu mehr Rücksicht aufgerufen werden.

Für die Aktion wurde ein Lernheft für Kinder im Alter von fünf bis acht Jahren konzipiert, das zu Beginn des Schuljahres als Teil eines Schulstarterpakets an Erstklässlerinnen und Erstklässler an Kölner Grundschulen verteilt wurde. Startschuss der Aktion war der Übergabetermin des ACV und der Polizei Köln am 28. August an einer Schule in Köln-Höhenhaus, bei dem Pakete an 400 Schülerinnen und Schüler verteilt wurden.

Mit dem Pfau Pavo unterwegs zur Schule

Das entwickelte Lernheft „Pavos Schulwegabenteuer“ vermittelt entlang einer spannenden Geschichte spielerisch wichtige Verkehrsregeln und soll der Förderung der Verkehrskompetenz von Kindern dienen. Erzählt wird die Geschichte von Pavo, dem Pfau, angelehnt an das ACV-Maskottchen, der auf seinem Schulweg mehrere Verkehrssituationen erlebt. Neben interaktiven Elementen wie Rätseln und Ausmalbildern beinhaltet das Heft auch Hinweise für Eltern als Begleitpersonen. Bei der Konzeption des Heftes hat der ACV mit der Polizei Köln als Partner kooperiert, um auch inhaltlich alles korrekt abbilden zu können. Das Heft steht



Die Kinder der Grundschule in Köln-Höhenhaus freuen sich über das Mal- und Rätselheft.

Foto:ACV

nun digital in mehreren Sprachen auf der Website des ACV zum Download zur Verfügung und soll zukünftig auch für ganze Schulklassen online bestellbar sein. So ist die Aktion zunächst einmal nur in Köln gestartet, das Material ist jedoch deutschlandweit für alle Schulkinder frei verfügbar.

Neben der Schule in Höhenhaus hat der ACV zwischenzeitlich viele weitere Kölner Schulen mit den Schulstarterpaketen beliefert. Die Resonanz seitens der Schulen und der Polizei Köln sei laut ACV-Pressesprecher Philipp Mathey bisher sehr gut.

Verkehrssicherheit von Kindern hat hohe Priorität

„Der ACV erhofft sich durch die Aktion, einen Beitrag leisten zu können, damit der Straßenverkehr für Kinder noch sicherer wird“, sagt Mathey. Dies sei ein großes Anliegen des Automobilclubs, der Wert darauf lege, in diesem Bereich seiner Verantwortung gerecht zu werden. Mit dem Heft habe man etwas Nachhaltiges, inhaltlich Fundiertes schaffen wollen, das auch in den folgenden Jahren noch viele weitere Kinder bei der Entwicklung ihrer Verkehrskompetenz unterstützen kann. Die Initiative reiht sich in eine Vielzahl an Maßnahmen ein, die der ACV für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen ergreift. So hat man beispielsweise im letzten Jahr bei der Aktion „Achtung, Schulweg!“ besondere Gefahrenstelle auf Schulwegen in Köln und der Region ermittelt sowie 2020 mit dem Sänger Simon Sägt für einen Song im Rahmen der Kampagne „Elterntaxi? Nein, Danke!“ kooperiert.

[Weitere Informationen zum ACV-Projekt gibt es hier](#)

Laura Thülen,
Abteilung Kommunikation DVR



Jahre voller Einsatz für sicheren Straßenverkehr

Wir sagen danke und gratulieren
der Deutschen Verkehrswacht zum
100. Geburtstag!



SICHERE STRASSENINFRASTRUKTUR RETTET LEBEN

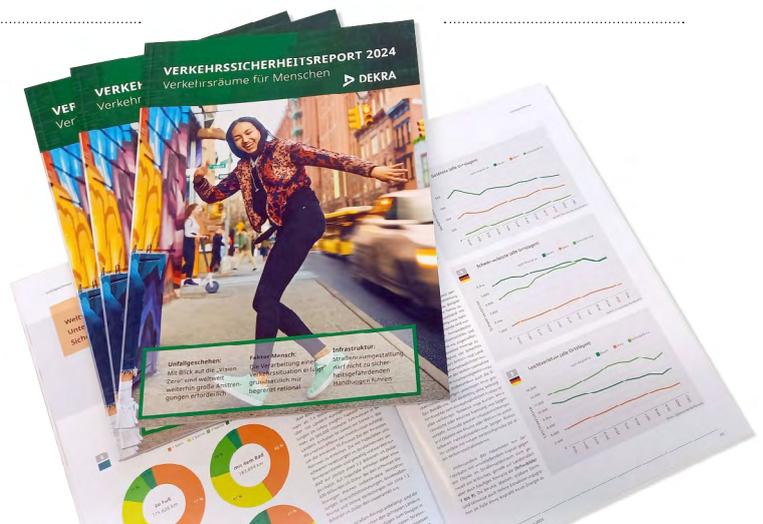
Um sicher von A nach B zu kommen, braucht es unter anderem eine funktionierende, sichere Verkehrswegeinfrastruktur. Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation WHO werden aktuell bis zu 50 Millionen Menschen jährlich bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, rund 1,2 Millionen davon tödlich.

Die Ursachen von Unfällen im Straßenverkehr sind vielfältig. „Oft spielen aber die Gestaltung und der Zustand der Straßeninfrastruktur eine negative Rolle – als mitverursachende Faktoren oder indem sie die Unfallfolgen vergrößern“, sagte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, bei der Vorstellung des aktuellen DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2024 mit dem Titel „Verkehrsräume für Menschen“ in Berlin. Insgesamt hat sich über die letzten Jahrzehnte die Zahl der Verunglückten positiv entwickelt. Allerdings stagniert seit 2010 die Entwicklung. Das auch politisch vorgegebene Ziel, die Zahlen der Unfallopfer drastisch zu reduzieren, liegt noch in weiter Ferne. Es werden daher dringend weitere Maßnahmen benötigt, um die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Das bleibt eine Daueraufgabe.

Mehr denn je steht die Straßeninfrastruktur im Spannungsfeld unterschiedlichster Ansprüche. Hinzu kommt der rasante Wandel im Mobilitätsverhalten in vielen Teilen der Welt. Weiterentwicklungen in den Bereichen Sensorik, Rechnerleistung und Akkukapazität haben neue Mobilitätsformen hervorgebracht oder bisherige revolutioniert. Der Wandel vollzieht sich dabei schneller, als Anpassungen der Infrastruktur möglich sind.

Komplexe Herausforderungen

„Angesichts dieser komplexen Herausforderungen sind die sorgfältige Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen wichtiger denn je, um Unfälle möglichst ganz zu vermeiden oder zumindest ihre Folgen zu minimieren“, so Fehlauer. Die Anforderungen an die Straße hängen dabei von vielen Parametern ab – etwa vom Zweck der Straße, von der erwarteten Verkehrsstärke und vom Modal Split, also der Nutzung der Straße mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Nicht zuletzt spielt es auch eine Rolle, wer die Kosten für Planung, (Um-)Bau und Unterhalt trägt.



Dass es in diesem Punkt noch eine Menge zu tun gibt, zeigt ein Blick auf die Statistik.

Zwar sank in der EU die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2021 um 32,8 Prozent von 29.600 auf 19.900. Im Jahr 2022 erhöhte sich die Zahl aber wieder auf knapp 20.600, 2023 waren es rund 20.400 Verkehrstote.

Fehlauer verwies in diesem Zusammenhang auf den „Global Plan for the Second Decade of Action for Road Safety 2021-2030“ der Vereinten Nationen. Darin sind zwölf freiwillige Leistungsziele festgelegt. So sollen bis 2030 alle neuen Straßen für alle Verkehrsteilnehmenden technische Standards erfüllen, die der Verkehrssicherheit Rechnung tragen, oder eine Drei-Sterne-Bewertung oder besser erreichen.

Zudem sollen bis 2030 mehr als 75 Prozent der Fahrten auf Straßen erfolgen, die technische Standards für alle Verkehrsteilnehmenden erfüllen. Global betrachtet, erreichen in diesem Punkt aktuell jedoch nur etwa ein Fünftel der Straßen für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Aufsassen motorisierter Zweiräder mindestens das Drei-Sterne-Rating.



DGUV: ANZAHL DER WEGEUNFÄLLE GESTIEGEN

Das zeigt der vom International Road Assessment Programme (iRAP) entwickelte iRAP Safety Insights Explorer. iRAP ist eine gemeinnützige Organisation mit Beraterstatus beim Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen.

Gefahren im Seitenraum

Thematisiert werden im DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2024 unter anderem auch die Unfallrisiken, die von unterschiedlichsten Objekten im Straßenseitenraum herrühren. So sind Ampelmasten, Lichtmasten, Verkehrsschilder oder Pfosten zwar für einen sicheren und geregelten Straßenverkehr unerlässlich, gleichzeitig können sie aber auch gefährliche Hindernisse darstellen.

Konnektivität und Cyber-Sicherheit

Angesichts der zunehmenden Vernetzung und Digitalisierung innerhalb und außerhalb von Fahrzeugen werden mit Blick auf die Infrastruktur zukünftig auch die zur Verfügung stehenden Kommunikationstechnologien wie etwa 5G eine immer wichtigere Rolle spielen. „Wenn die Fahrzeuge untereinander ebenso wie mit Ampelanlagen oder Verkehrsleitsystemen kommunizieren sollen, muss jederzeit die dafür notwendige Konnektivität gewährleistet sein, damit nicht zuletzt auch ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie zu Fuß Gehende und Zweiradfahrende von der vernetzten Mobilität profitieren“, so Fehlauer.

Im Jahr 2023 haben sich auf den Wegen von und zur Arbeit 184.355 Unfälle ereignet. Das sind etwa 6,4 Prozent mehr als im Vorjahr, aber immer noch weniger als im Vor-Corona-Jahr 2019, in dem 186.672 Wegeunfälle gemeldet wurden. Bei diesen Unfällen sind 218 Menschen ums Leben gekommen. Das geht aus den Geschäfts- und Rechnungsergebnissen der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen für das Jahr 2023 hervor, die ihr Spitzenverband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), veröffentlicht hat.

„Dass im letzten Jahr 599 Menschen bei der Arbeit oder auf dem Weg tödlich verunglückt sind, zeigt uns deutlich, dass wir uns weiter anstrengen müssen, um dem Ziel der Vision Zero näher zu kommen“, bewertet Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der DGUV, diese Zahl. Insgesamt zeigten die Zahlen für das vergangene Jahr, dass die Arbeits- und Mobilitätsgewohnheiten der Versicherten wieder mit der Zeit vor der Pandemie vergleichbar sind.

Die Zahl der Unfälle auf dem Schulweg ist um etwas mehr als vier Prozent gestiegen: 92.308 Kinder und junge Menschen hatten auf dem Weg von oder zu ihrer Bildungseinrichtung einen Unfall.

27 Kinder und Jugendliche verunglückten tödlich – zwei mehr als im vergangenen Jahr – in einer Bildungseinrichtung oder auf dem Weg dorthin oder wieder zurück an den Wohnort.

 [Hier geht es zu allen Informationen des aktuellen DEKRA Verkehrssicherheitsreports](#) 

 [Das gesamte Zahlenwerk zum Arbeits- und Wegeunfallgeschehen der DGUV gibt es hier](#) 

SPURHALTEASSISTENTEN NICHT IMMER PERFEKT ABGESTIMMT



Spurhalteassistenten unterstützen während der Fahrt.

Foto: ADAC – Uwe Rattay

Seit dem 7. Juli dieses Jahres müssen alle neu zugelassenen Autos mit einem Spurhalteassistenten ausgestattet sein. Erkennt das System, dass das Fahrzeug die Spur zu verlassen droht, wird automatisch gegengelenkt. Der ADAC sieht in der Technik großes Potenzial, Unfälle zu vermeiden und Leben zu retten.

Verschiedene Tests der Spurhalteassistenten offenbaren aber auch die Schwächen des Systems. So kann es hin und wieder vorkommen, dass ein Auto fast in den Gegenverkehr gelenkt wird. Schuld daran sind die in manchen Fällen vergleichsweise hohen Lenkkräfte, mit denen das System arbeitet. Kombiniert mit einer nicht perfekten Abstimmung des Systems, kann es zu solchen Fehlregelungen kommen.

Laut Gesetzgeber dürfen die Lenkkräfte bis zu 50 Newton (entspricht circa fünf Kilogramm Gewicht) betragen. Dies ist aus Sicht der Verbraucherschutzorganisation Euro NCAP in vielen Fällen nicht nötig. Die maximale Kraft sollte vielmehr situationsabhängig sein. Ziel der Abstimmung muss es sein, dass die Systeme nicht nur in Verbraucherschutztests gute Ergebnisse bei der Sicherheitsbeurteilung liefern, sondern im Alltag gut funktionieren. Der ADAC fordert die Automobilhersteller auf, ihre Systeme zu optimieren und – wo nötig und sinnvoll – bereits verbaute Spurhalteassistenten per Software-Update zu überarbeiten. Nur ausgereifte und gut abgestimmte Systeme fördern die Akzeptanz der Autofahrenden.

[Weitere Informationen des ADAC zum Thema Spurhalteassistenten sind hier abrufbar](#) [↗](#)

VERSORGUNG VON SCHWERVERLETZTEN UND UNFALLVERHÜTUNG

Nahezu die Hälfte aller im Krankenhaus behandelten schwer verletzten Unfallopfer ist auf Verkehrsunfälle zurückzuführen. Darauf macht die [Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie \(DGOU\)](#) [↗](#) aufmerksam.



Neben der Versorgung von Schwerverletzten liegt uns die Unfallverhütung am Herzen. Wir raten zum Tragen eines Fahrradhelms, wir fördern kluge Entscheidungen von jungen Fahrenanfängern und rufen zu gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr auf“, sagt DGOU-Präsident Prof. Andreas Seekamp, Direktor der Klinik für Orthopädie und Unfallchirurgie am Universitätsklinikum Schleswig-Holstein am Campus Kiel.

Als „schwer verletzt“ werden Patientinnen und Patienten im [TraumaRegister DGU® \(TR-DGU\)](#) [↗](#) erfasst, wenn sie aufgrund schwerer Verletzungen im Schockraum des Krankenhauses aufgenommen und anschließend auf der Intensiv- oder Überwachungsstation weiterbehandelt werden müssen. Das TraumaRegister zählt hierbei pro Jahr insgesamt durchschnittlich 30.000 Schwerverletzte, dazu zählen beispielsweise auch Schwerverletzte durch Stürze. Neben den in Lebensgefahr schwebenden Patientinnen und Patienten gibt es weitaus mehr Krankenhausbehandlungen nach Verkehrsunfällen. In Deutschland werden Schwerverletzte in der Regel in einem der über 600 TraumaZentren der Initiative TraumaNetzwerk DGU® behandelt. Diese Kliniken sind speziell ausgestattet und bieten den Unfallopfern die besten Überlebenschancen.

Helm auf beim Fahrradfahren

Zur Arbeit von Orthopäden und Unfallchirurgen gehört auch die Prävention von Verletzungen. Rund 25 Prozent der Schwerverletzten im Straßenverkehr sind laut TR-DGU Fahrradfahrende. Bei Schwerverletzten ist vor allem der Kopf betroffen. „Daher raten wir Zweiradfahrenden, egal ob mit E-Bike, E-Roller oder klassischem Fahrrad: Der Helm muss auf den Kopf“, sagt Privatdozent Dr. Christopher Sperring, DGOU-Sektionsleiter Prävention und Vorsitzender des Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin des DVR.

Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y.

Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist ein Motorrad- oder Autounfall die häufigste Unfallursache unter den Schwerverletzten bei den Verkehrsunfällen. Mit dem [Unfallpräventionsprogramm P.A.R.T.Y.](#) [↗](#) richten sich Orthopäden und Unfallchirurgen an Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren. Dabei besuchen Schülerinnen und Schüler in ihrem Klassenverband eine Unfallklinik in ihrer Region und erleben einen Tag lang, wie Schwerverletzte nach einem Verkehrsunfall versorgt werden. Sie durchlaufen einen Parcours vom Rettungsdienst über den Schockraum und der Intensivstation bis hin zur Rehabilitation – wichtige Stationen, die ein Schwerverletzter erlebt. „Ziel des P.A.R.T.Y.-Programms ist es, Jugendliche darin zu bestärken, dass sie im Straßenverkehr keine unnötigen Risiken eingehen und sie dafür zu sensibilisieren, clever und bedacht Entscheidungen zu treffen“, sagt Dr. Sperring.

Kinder zu Fuß besonders gefährdet

Kinder werden meistens dann verletzt, wenn sie zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind. „Uns fällt auf, dass der Verkehrsraum immer enger und unübersichtlicher wird. Insbesondere Kleinkindern fehlt aufgrund ihrer Körpergröße einmal mehr der Überblick. Zudem sind sie im Verkehrsraum sehr unerfahren. Daher appellieren wir unermüdlich zu gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr“, unterstreicht Dr. Sperring.

Daher raten wir Zweiradfahrenden, egal ob mit E-Bike, E-Roller oder klassischem Fahrrad: Der Helm muss auf den Kopf.

Dr. Christopher Sperring,
DGOU-Sektionsleiter Prävention

Lieber Helm. Lieber leben.

#liebersicherlieberleben

30

© Halfpoint / iStockphoto.com



liebersicher.de

Lieber sicher.
Lieber leben.



VERKEHRSSICHERHEITSKAMPAGNE

„LIEBER SICHER. LIEBER LEBEN.“

NEU AUFGESTELLT

Seit mehr als 25 Jahren macht die Kampagne „Lieber sicher. Lieber Leben.“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg Vorsicht und Rücksicht im Verkehr zu einem zentralen gesellschaftlichen Thema. Nun stellt sich die Kampagne neu auf.

Die aktuellen Unfallzahlen der Polizei Brandenburg zeigen, dass eine positive Entwicklung bezüglich der Verkehrssicherheit zu verzeichnen ist. Kamen im Jahr 2009 noch 208 Menschen infolge von Verkehrsunfällen ums Leben, reduzierte sich die Zahl im Jahr 2023 auf 108. Die Landesregierung kommt dem Ziel der Vision Zero damit ein Stück näher. „Egal ob man zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Auto oder anderen Fortbewegungsmitteln unterwegs ist – im Straßenverkehr gilt es immer aufmerksam zu sein. Um dieses Gebot in die Öffentlichkeit zu tragen, haben wir mit der Kampagne in den vergangenen 26 Jahren in Zusammenarbeit mit anderen Akteurinnen und Akteuren viel Verkehrssicherheitsarbeit geleistet“, erläutert Brandenburgs Verkehrsminister Rainer Genilke.

Um zukünftig noch mehr Menschen jeden Alters zu erreichen, hat die Kampagne „Lieber sicher. Lieber Leben.“ sich nun neu aufgestellt. Auf der neu aufgesetzten Website sind aktuelle Informationen, Angebote sowie Veranstaltungen rund um die Verkehrssicherheit in Brandenburg zu finden. Sie dient als zentrale Informationsquelle für alle Verkehrsteilnehmenden und als Plattform für Verkehrssicherheit im Land Brandenburg.

Neues Kampagnenvideo

Auch auf Facebook, Instagram und YouTube ist die Kampagne vertreten. Neben Informationen rund um Verkehrssicherheit finden Nutzerinnen und Nutzer auf den Kanälen auch ein kurzweiliges Quiz, das nützliches Alltagswissen vermittelt. Ein neues Kampagnenvideo zeigt, wie alle

Verkehrsteilnehmenden mit gutem Beispiel vorangehen und so einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf unseren Straßen leisten können. Auffällig sind dabei die positive Bildsprache und Alltagssituationen, in denen wir uns alle wiedererkennen.

Verkehrserziehung mit dem ZeBra-Theater

Die Kampagne „Lieber sicher. Lieber Leben.“ soll alle Altersgruppen ansprechen: Schülerinnen und Schüler, junge Erwachsene, Erwachsene und ältere Menschen. Angefangen mit der Verkehrsprävention wird weiterhin bei den ganz Kleinen. Im Rahmen des ZeBra-Theaters, das jährlich an fast 60 Grundschulen in Brandenburg zu Besuch ist, wird es auch zukünftig alle zwei Jahre ein neues Stück geben, das Kindern auf spielerische Weise wichtige Verkehrsregeln vermittelt. Bei der kommenden Tour haben Schulen von November 2024 bis Januar 2025 die Chance, Kindern der ersten bis dritten Jahrgangsstufen über das Stück „ZeBra auf intergalaktischem Abenteuer“ nahezubringen, wie man sich beim Busfahren richtig verhält, warum das Tragen von Schuhen beim Rollschuh- oder Inlinefahren wichtig ist, was ein verkehrssicheres Fahrrad ausmacht und wie Verkehrsschilder aussehen.

„Eine funktionierende Gesellschaft braucht ein Miteinander. Wir müssen aufeinander achten, in allen Lebensbereichen und unterschiedlichen Lebensphasen. Dies gilt genauso für Verkehrsteilnehmende. Zwar gibt es klare Regeln, diese reichen aber nicht immer aus. Wenn jemand sie missachtet, egal ob mit Absicht oder aus Versehen – gilt es aufmerksam zu sein“, sagt Genilke.

◀ Plakat der neu aufgesetzten Kampagne
„Lieber sicher. Lieber Leben.“ Bild: Ministerium für
Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

➡ [Hier geht es zur Kampagne
„Lieber sicher. Lieber Leben.“](#)

Der Kinderverkehrsgarten bietet viele Möglichkeiten, sicheres Verhalten zu trainieren.

Foto: Kinderverkehrsgarten
Stadt Mönchengladbach



„DAS SIEHT JA AUS WIE AUF DER ECHTEN STRASSE!“

Der Kinderverkehrsgarten ist ein kostenloses Angebot der Stadt Mönchengladbach. Mit Fördermitteln des Bundes ist vor zwei Jahren eine bundesweit einmalige Anlage zum Verkehrssicherheitstraining im Elementarbereich entstanden.

Das baulich ansprechende Gelände stellt naturgetreu eine Straße mit Ampelanlage, Zebrastreifen, Kreisverkehr und verschiedenen Untergründen dar, die von Kindern je nach Alter und Entwicklungsstand mit Spielfahrzeugen wie Dreirad, Bobbycar, Roller, Laufrad und Fahrrad befahren werden kann.

Im Kinderverkehrsgartenjahr 2024/2025 nahmen mehr als 1.600 Kinder im Alter von zwei Jahren bis zum Schuleintritt am Projekt Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung teil. Sie kamen aus verschiedenen Einrichtungen in Mönchengladbach und Umgebung und wurden von Fachkräften sowie Eltern, Alltags- oder Integrationshelferinnen und -helfern begleitet. Die Gruppen besuchten den Kinderverkehrsgarten an jeweils vier Terminen. Diese Besuche plant das Erziehersteam sorgfältig, und die Anreise erfolgt meist mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Unterschiedliche Fähigkeiten und Bedürfnisse

Verkehrserziehung im Elementarbereich ist essenziell, um Kinder für den Straßenverkehr zu sensibilisieren und verantwortungsbewusstes Verhalten zu fördern. Jedes Kind bringt unterschiedliche Fähigkeiten und Bedürfnisse mit, arbeitet aber an denselben Zielen: die eigene Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Die Methoden variieren, ebenso wie die Gruppen selbst.

Es gibt Experimente zum Fahrradhelm und zur Sichtbarkeit in der Dunkelheit. Dabei lernen die Kinder spielerisch, wie man einen Helm richtig aufsetzt. Praktische Übungen, die in den Einrichtungen fortgeführt werden können, ergänzen das Angebot. Bei der Erkundung der „echten Straße“ üben Kinder, Gehwege sicher zu nutzen und Gefahren frühzeitig zu erkennen. Gemeinsam erarbeiten sie sichere Wege, um die Fahrbahn zu überqueren.

Fahrübungen mit Roller und Co.

Bei jedem Besuch gibt es Fahrübungen mit Rollern, Laufrädern und Fahrrädern, für jüngere Kinder auch mit Rutschautos und Dreirädern. Auf der Fahrbahn werden Pylonen, Ringe und Seile für die Geschwindigkeitsregulierung und Geschicklichkeitsübungen eingesetzt. Die Kinder üben Bremsen, Richtungswechsel, Spurhaltevermögen und das Verhalten an der Stopplinie.

Der Mobilitätsparcours, der auf der gesamten Fläche aufgebaut wird und den die Kinder zu Fuß erleben, ist sehr beliebt. Soziale Kompetenzen wie Einfühlungsvermögen, Rücksichtnahme und Konfliktbewältigung werden gleichermaßen geschult. Die Anlage mit Ampeln, Fußgängerüberwegen, Fahrbahnmarkierungen und naturgetreuen Verkehrsschildern vermittelt den Kindern ein realistisches Straßenbild. Die Vielfalt an Untergründen, Steigungen und Gefällen sowie ein Kreisverkehr bieten viel Anreiz. Häufig hören wir von den Kindern: „Das sieht ja aus wie auf der echten Straße.“

Durch kreative Angebote und Aufgaben, welche die Kinder in ihren Einrichtungen und zu Hause fortsetzen, werden die Themen aus dem Kinderverkehrsgarten vertieft. Viele Einrichtungen fördern die Transparenz, indem sie Ausstellungen organisieren, die die Projektstage dokumentieren. Fachkräfte erhalten zudem Informationsmaterialien vom DVR und von der Deutschen Verkehrswacht (DVW).

Das Interesse an dem praxisnahen und altersgerechten Training im Kinderverkehrsgarten ist auch zwei Jahre nach seiner Eröffnung ungebrochen: Kitagruppen, die teilnehmen möchten, müssen ein wenig Geduld haben, um Termine zu bekommen.

Melanie Kloeters

Alkohol und selber Fahren
passen nicht zusammen.

Foto: pairhandmade –
stock.adobe.com



BERAUSCHT AM STEUER: ÜBER DIE SCHWIERIGE PROGNOSE DER FAHREIGNUNG

Verkehrsteilnehmende, die durch schwerwiegende oder wiederholte Verkehrsverstöße aufgefallen sind, stellen eine besondere Gefahrenquelle dar. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung eine Prognose der Fahreignung zu erstellen, ist nach Meinung von Dr. Renate Zunft, Expertin für Verkehrsmedizin beim TÜV NORD, ein wichtiger Beitrag, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Während die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss in den letzten Jahrzehnten leicht zurückgegangen sind und auf einem ähnlichen Niveau bleiben, ist die Zahl der Unfälle unter Drogeneinfluss hingegen deutlich angestiegen. Bei Fahrten unter Alkoholeinfluss kann in zwei verschiedenen Fällen eine [Medizinisch-Psychologische Untersuchung \(MPU\)](#) angeordnet werden.

Anordnung einer MPU

So ist eine MPU nach einer Fahrt, bei der die Blutalkoholkonzentration der fahrenden Person 1,6 Promille oder mehr beträgt, sowie nach zweifacher Fahrt mit 0,5 Promille oder mehr notwendig. Bei Fahrten unter Drogeneinfluss betrifft es Personen, die zweifach unter Einfluss von THC gefahren sind sowie jene, denen der Führerschein bereits aufgrund von Drogen entzogen wurde. „Das Erreichen einer Alkoholisierung von mehr als 1,1 Promille setzt eine erhebliche Gewöhnung voraus, weshalb in vielen Fällen bei den Betroffenen von einer problematischen Trinkgeschichte bis hin zur Alkoholabhängigkeit auszugehen ist“, stellt Dr. Renate Zunft, Expertin für Verkehrsmedizin beim TÜV NORD, fest. In Deutschland leben nach ihren Angaben mehr als 1,8 Millionen Alkoholabhängige und 1,6 Millionen Menschen, deren Alkoholkonsum als schädlich zu bezeichnen ist.

Alkohol und Drogen als Risikofaktoren

Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wurden im Jahr 2023 mehr als 82.000 MPUs durchgeführt. Für mehr als ein Drittel davon waren Fahrten unter Alkoholeinfluss der Anlass, fast 33 Prozent der Fälle gehen auf Drogen und Medikamente zurück.

Von den begutachteten Personen hatten 2023 etwa 57 Prozent ein positives Gutachtenergebnis, wohingegen gut 39 Prozent infolge ihres negativen Ergebnisses als „ungeeignet“ zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr erklärt wurden. Betrachtet man hierbei die Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber, die mit einmaliger Fahrt unter Cannabiskonsum auffällig waren, so haben rund 80 Prozent das Guthaben negativ abgeschlossen und ihnen wurde die Fahrerlaubnis entzogen. Bis vor wenigen Monaten war eine einmalige Fahrt unter Einfluss von Cannabis bei gleichzeitig bekanntem gelegentlichem Konsum ausreichend für die Anordnung einer MPU.

Die MPU besteht aus einer medizinischen sowie einer psychologischen Untersuchung. Letztere beinhaltet unter anderem ein ausführliches Gespräch über den Anlass der Untersuchung sowie die Vorgeschichte der betroffenen Person, zum Beispiel Drogenkonsum. Dabei liegt der Schwerpunkt neben der Aufarbeitung der Ursachen auf möglichen Verhaltensänderungen und Rückfallvermeidungsstrategien der Teilnehmenden. Durch die MPU können erneute Fahrten unter Einfluss von Alkohol und Drogen vermieden werden. Sie dient damit der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Laura Thülen,
Abteilung Kommunikation DVR



WIE MENSCH UND AUTO SICH BESSER VERSTEHEN

Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fahrenden abhängig vom Automatisierungsgrad zu optimieren, ist Ziel eines Fraunhofer-Forschungsprojekts gemeinsam mit weiteren Unternehmen. Die Forschenden verbinden dafür Sensorik zur Innenraumbesichtigung mit Sprachmodellen zu sogenannten Vision-Language-Modellen. Sie sollen Komfort und Sicherheit künftiger Autos erhöhen.

Achtung, wenn du jetzt weiterliest, könnte dir bei der kurvigen Strecke schlecht werden. In fünf Minuten fahren wir auf der Autobahn, dann ist es besser.“ Oder: „Gleich wird es regnen und wir müssen das automatische Fahren beenden. Bitte bereite dich darauf vor, selbst ein Stück zu fahren. Es tut mir leid, dass du deinen Laptop jetzt sicher verstauen musst. Sicherheit geht vor.“ So oder so ähnlich könnten Autos in ein paar Jahren mit ihren Fahrerinnen oder Fahrern kommunizieren. Mit zunehmendem Automatisierungsgrad der Fahrzeuge muss auch die Interaktion mit den Menschen neu gedacht werden. Diese Aufgabe hat sich ein Forschungsteam aus den Fraunhofer-Instituten für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung IOSB und für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO zusammen mit zehn Partnern, darunter Continental, Ford und Audi, sowie eine Reihe von Mittelständlern und Universitäten im [Projekt KARLI](#) gestellt. KARLI steht für Künstliche Intelligenz (KI) für Adaptive, Responsive und Levelkonforme Interaktion im Fahrzeug der Zukunft.

Heute unterscheidet man verschiedene Ebenen der Automatisierung: nicht automatisiert (0), assistiert (1), teilautomatisiert (2), hochautomatisiert (3), vollautomatisiert (4) und autonom (5). „Im Projekt KARLI entwickeln wir KI-Funktionen für die Automationslevel zwei bis vier. Dafür erfassen wir Zustände von Fahrerinnen und Fahrern und gestalten unterschiedliche Mensch-Maschine-Interaktionen, die für die jeweiligen Level typisch sind“, erklärt Projektkoordinator Frederik Diederichs vom Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung IOSB in Karlsruhe.

Interaktion auf verschiedenen Levels

Je nach Automatisierungslevel müssen sich die Fahrerinnen und Fahrer auf die Straße konzentrieren oder können

sich mit anderen Tätigkeiten befassen. Sie haben zehn Sekunden Zeit, das Lenkrad wieder zu übernehmen, oder müssen zum Teil gar nicht mehr eingreifen. Diese unterschiedlichen Anforderungen an die Nutzenden und die Möglichkeit, je nach Straßensituation zwischen den verschiedenen Levels zu wechseln, machen es zur komplexen Aufgabe, passende Interaktionen für jede Ebene zu definieren und zu gestalten. Zudem muss durch Interaktion und Design sichergestellt werden, dass den Fahrenden stets das aktuelle Automationslevel bewusst ist, damit sie ihre Rolle darin erfüllen können.

Die im Projekt KARLI entwickelten Applikationen haben drei Schwerpunkte: Zum Ersten sollen Warnungen und Hinweise levelkonformes Verhalten befördern und zum Beispiel verhindern, dass die Fahrerinnen oder der Fahrer in einem Moment abgelenkt ist, der Aufmerksamkeit auf die Straße erfordert. Die Nutzeransprache ist dabei dem jeweiligen Level angepasst – visuell, akustisch, haptisch oder eine Kombination aus diesen Möglichkeiten. Die Interaktion wird dabei von KI-Agenten gesteuert, deren Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit die Partner evaluieren. Zum Zweiten soll das Risiko von Reiseübelkeit – eines der größten Probleme beim passiven Fahren – vorhergesehen und minimiert werden. Zwischen 20 und 50 Prozent der Menschen leiden an dieser sogenannten Motion Sickness. „Durch den Abgleich von Aktivitäten der Insassen mit erwartbaren Beschleunigungen auf kurvenreichen Strecken können wir eine KI befähigen, den richtigen Insassen zum richtigen Zeitpunkt Tipps zur Vermeidung von Motion Sickness, mit Bezug auf deren aktuelle Aktivitäten, zu geben. Wir nutzen dafür sogenannte generierte User Interfaces, kurz ‚GenUI‘, zur individualisierten Interaktion zwischen Mensch und KI“, verdeutlicht Diederichs.

Diese KI-Interaktion ist der dritte Schwerpunkt im Projekt KARLI. GenUI erstellt individualisierte Ansprachen und gibt Hinweise, wie Übelkeit vermindert werden kann, sollte sie dennoch auftreten. Diese Tipps können sich auf die aktuelle Tätigkeit beziehen, die durch Sensoren erfasst wird, aber auch berücksichtigen, welche Möglichkeiten im aktuellen Kontext überhaupt zur Verfügung stehen. Die Nutzerinnen und Nutzer erhalten durch die Äußerung von Wünschen zudem die Möglichkeit, die gesamte Interaktion im Fahrzeug nach und nach zu personalisieren und an ihre Bedürfnisse anzupassen. Das Automationslevel wird bei der Interaktion immer berücksichtigt: So können die Hinweise mal kurz und rein sprachlich sein, wenn Fahrende sich auf die Straße konzentrieren, oder ausführlich und über visuelle Kanäle, wenn das Fahrzeug gerade die Fahraufgabe ausführt.

KI-gestützte Sensoren

Um die Aktivitäten im Auto zu erfassen, kommen verschiedene KI-gestützte Sensoren zum Einsatz, zentral dabei sind optische Sensoren aus Innenraumkameras. Diese werden

durch die aktuelle Gesetzgebung zum autonomen Fahren ohnehin verpflichtend, um die Fahrtüchtigkeit der Fahrenden sicherzustellen. Die visuellen Daten der Kameras kombinieren die Forschenden dann mit großen Sprachmodellen zu sogenannten Vision-Language-Models (VLM). Diese sind die Grundlage dafür, dass moderne Fahrassistenzsysteme in (teil-)autonomen Fahrzeugen Situationen im Innenraum semantisch erfassen und darauf reagieren können. Diederichs vergleicht die Interaktion im Fahrzeug der Zukunft mit einem Butler, der sich im Hintergrund hält, aber den Kontext kennt und den Insassen bestmögliche Unterstützung bietet.

Erst kürzlich nahmen Diederichs und sein Team ein mobiles Forschungslabor auf Basis eines Mercedes EQS in Betrieb, um die Nutzerbedürfnisse beim automatisierten Fahren im Level 3 auf der Straße noch besser zu erforschen. Dort werden die Erkenntnisse aus dem Projekt KARLI in der Praxis getestet und evaluiert. Somit könnten erste Funktionen bereits 2026 in Serienfahrzeugen zur Verfügung stehen.

Im Projekt KARLI entwickeln die Forschenden eine bessere Interaktion zwischen Fahrzeugen und Menschen.

Bild: INVENSITY GmbH



MANGELNDE CRASHSICHERHEIT VON VERSTELLCLIPS FÜR SICHERHEITSGURTE

Anschnallgurte gehören zu den wichtigsten Lebensrettern von Fahrzeuginsassen bei Verkehrsunfällen. Im Jahr 1985 erklärte das deutsche Patentamt den Sicherheitsgurt zu einer der acht nützlichsten Erfindungen der letzten 100 Jahre. Bei korrekter Gurtführung über den Körper kann ein Anschnallgurt schwere Verletzungen oder den Tod verhindern. Sogenannte Gurtkomfortclips versprechen eine komfortablere Gurtführung, können aber zu schweren Verletzungen führen.

Die positive Wirkung von Anschnallgurten ist inzwischen unbestritten und seit Jahren zweifelsfrei nachgewiesen.^{1/2} Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) fordert daher seit Jahren eine hundertprozentige Anschnallquote. Untersuchungen der UDV zufolge könnten durch eine lückenlose und korrekte Sicherung aller Fahrzeuginsassen jedes Jahr rund 200 Getötete und 1.500 Schwerverletzte vermieden werden.²

Moderne Gurtsysteme sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet, welche die Insassenrückhaltung zusätzlich verbessern und die Belastungen auf die angeschnallten Menschen reduzieren. Hierbei kommen auch adaptive Systeme zum Einsatz, welche die Gurtkräfte auf die Größe der Insassen und die Crashschwere anpassen können. Die komplexe Technik funktioniert am besten bei einer aufrechten und größenangepassten Einstellung des Sitzes und einer korrekten Gurtführung.

Angebote von „Gurtkomfortclips“

Auf Verkaufsplattformen im Internet werden „Gurtkomfortclips“ angeboten, welche die Gurtbandlage verändern, um sie in eine vermeintlich komfortablere Position zu bringen. Es wird sogar mit einer verbesserten Sicherheit beim An Gurten von Kindern geworben. Die Folgen der veränderten Gurtbandlage für Erwachsene wird im Folgenden beschrieben. An dieser Stelle sei sicherheitshalber nochmals darauf hingewiesen, dass es nicht nur unverantwortlich, sondern auch verboten ist, Kinder unter zwölf Jahren oder 1,50 Meter Körpergröße ohne ein zugelassenes Kinderückhaltesystem (umgangssprachlich Kindersitz) in Pkw zu befördern oder die Gurtbandlage durch Clips zu verändern.

Risiko Submarining

Die Unfallforschung der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin (HTW Berlin) wurde auf diese Clips aufmerksam, da schon auf den Werbefotos eine starke Erhöhung des Risikos für Submarining erkennbar ist. Als Submarining wird das Durchrutschen des Beckens unter dem Beckengurt bei einem Frontalaufprall bezeichnet. Bei einem Unfall stützt sich der Beckengurt normalerweise auf dem Beckenkammknochen ab. Dieser Knochen kann relativ große Kräfte aufnehmen, ohne dass es zu Verletzungen kommt. Wenn der Beckengurt die Kräfte im Abdominalbereich (Bauch) einleitet, kann es zu schweren Organverletzungen kommen. Auch Frakturen der Lendenwirbelsäule treten auf, die Querschnittslähmungen auslösen können und im schlimmsten Fall lebensbedrohlich sind.³

Um das Submarining-Risiko zu bewerten, wurde ein Crash-test durchgeführt, bei dem zwei männliche Prüfpuppen derselben Größe und mit demselben Gewicht (50 Perzentil) in einem Pkw positioniert wurden. Als 50 Perzentildummy wird eine Prüfpuppe bezeichnet, die in Bezug auf Größe und Gewicht dem Median der Bevölkerung entspricht. Der Einsitzvorgang und die Sitzposition entsprachen den Vorgaben von Euro NCAP. Der Dummy auf dem Beifahrersitz wurde hierbei vorschriftsmäßig angegurtet, während der Dummy auf dem Fahrersitz nach der Bedienungsanleitung des Gurtkomfortclips angegurtet wurde.

Crashtest beweist Verletzungsgefahr

Der Crash fand mit 60 km/h gegen ein nachgiebiges Hindernis (Seite des Vorderwagens eines Mercedes Sprinter) statt, der sich beim Crash verformte und verschob.



Gurtbandlage nach dem Crash: Der Beckengurt ist tief in den Abdominalbereich des Dummys eingedrungen (Submarining).

An der Fahrgastzelle des Pkw traten circa. 22 g (CFC60 gefiltert) auf. Es kann also von einer geringen Crasheschwere gesprochen werden. Nach dem Crash zeigten sich die Folgen der modifizierten Gurtführung auf den Hochgeschwindigkeitsaufnahmen sowie in den Endlagen der Dummys. Während der Beifahrerdummy eine crashübliche Kinematik mit sehr geringem Verletzungsrisiko aufwies, trat auf der Fahrerseite starkes Submarining auf. Der Gurt rutschte über das Becken in den Abdominalbereich des Dummy und drang dort tief ein. Ein Mensch hätte bei diesen Belastungen schwerste Verletzungen der Lendenwirbelsäule erlitten.

Die Untersuchungen zeigen klar, dass von der Verwendung eines Gurtverstellclips eindeutig abzuraten ist. Die Verwendung kann zu schwersten Verletzungen führen, da die vom Fahrzeughersteller vorgesehene Gurtbandlage verändert wird. Die vorgesehene Gurtbandlage stellt sich beim Angurten zumeist von allein ein. Da die Rückhaltesysteme (u.a. Gurt und Airbag) für genau diese Lage optimiert sind, führt eine Veränderung dieser Lage in den meisten Fälle auch zu einer Verschlechterung der Rückhaltewirkung.

Prof. Dr.-Ing. Darius Friedemann

ist Fahrzeugtechnikprofessor an der HTW Berlin, die seit kurzem auch Mitglied des DVR ist. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehören Kindersicherheit, Unfallforschung und numerische Simulation. Zudem ist er Mitglied im DVR-Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik.

Kontakt: Darius.Friedemann@HTW-Berlin.de

- ¹ Kuratorium für Verkehrssicherheit (2021): „Verletzungsschwere von gesicherten und ungesicherten Personen in Pkw in Österreich im Jahr 2019“. Abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1224664/umfrage/verletzungsschwere-der-pkw-unfaelle-mit-und-ohne-sicherheitsgurt-in-oesterreich/> (abgerufen 04.09.2024)
- ² Siegfried Brockmann (2018): „Gurtverweigerung kostet 200 Menschenleben – Unfallforscher fordern hundertprozentige Anschnallquote“. Abrufbar unter: <https://www.udv.de/udv/themen/nutzen-des-sicherheitsgurtes-80390#tab-79090> (abgerufen 04.09.2024)
- ³ Florian Kramer (2013): „Integrale Sicherheit von Kraftfahrzeugen. Biomechanik – Simulation – Sicherheit im Entwicklungsprozess.“ Springer Vieweg. 4. Auflage 2013. ISBN: 978-3-8348-2608-4.

EINE TÜRBREMSE ALS LEBENSRETTER

In Deutschland nimmt die Zahl der Fahrradfahrenden kontinuierlich zu. Doch mit dem zunehmenden Zweiradverkehr steigen auch die Unfallzahlen. Nicht nur Fahrräder und Pedelecs, sondern auch E-Scooter sind immer häufiger im Straßenverkehr unterwegs und in Unfälle verwickelt.

Wer regelmäßig Fahrrad, Roller oder E-Scooter fährt, kennt das mulmige Gefühl, an parkenden Autos vorbeizufahren – genau dort, wo Dooring-Unfälle drohen. Eine unachtsam geöffnete Autotür birgt zwei Gefahren: Entweder es kommt zur Kollision mit der Tür, oder Zweiradfahrende weichen reflexartig in den Verkehr aus. Insbesondere im innerstädtischen Straßenverkehr kann das schwerwiegende Folgen haben. „Eine vermeidbare Gefahr“, findet Christian Rucha, Geschäftsführer der HQ-Europe GmbH aus Iserlohn im Sauerland. Die Automobilindustrie könnte mit einer smarten Lösung solche Unfälle effektiv verhindern: Die S-Brake, eine innovative Türbremse, die mit den Umgebungssensoren des Fahrzeugs kommuniziert und die Autotür bei erkannter Gefahr aktiv abbremst.

S-Brake verhindert Kollisionen

Ursprünglich wurde die S-Brake entwickelt, um mechanische Türfeststeller durch eine stufenlose Lösung zu ersetzen und so den Komfort beim Ein- und Aussteigen zu erhöhen. Mit der S-Brake lässt sich die Autotür in jedem Öffnungswinkel fixieren, was Kollisionen mit parkenden Fahrzeugen verhindert. Doch die S-Brake bietet weit mehr als Komfort. In Verbindung mit der Umgebungssensorik moderner Fahrzeuge sorgt sie für zusätzliche Sicherheit: Nähert sich eine Radfahrerin oder -fahrer, bremst die S-Brake bei Gefahr die Tür automatisch ab, falls diese unachtsam geöffnet wird. Erst wenn die Gefahr vorüber ist, lässt sie sich vollständig öffnen. Die Tür wird jedoch nicht verriegelt, sodass Insassen sie in einer eigenen Notsituation mit etwas mehr Kraftaufwand weiterhin öffnen können. Diese Kombination aus Sicherheit und Flexibilität ist ein wesentlicher Vorteil der S-Brake.

Die S-Brake bremst die Autotür bei erkannter Gefahr aktiv.

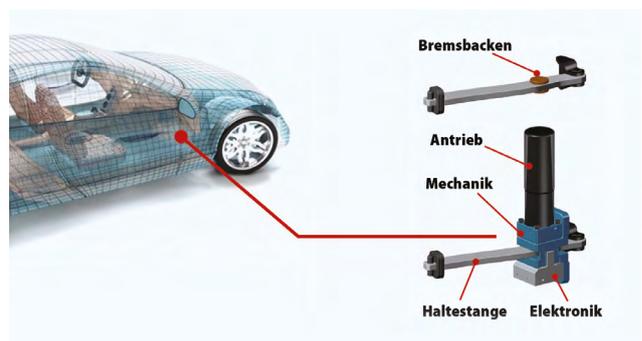
Foto: plakart GmbH & Co KG



Steuerung per Software

Die elektromechanische S-Brake befindet sich in der Fahrzeugtür und ist über eine Haltestange mit der Karosserie verbunden. Bremsbacken, die über einen Motor und eine Mechanik gesteuert werden, können die Tür abbremsen oder stoppen. Die Steuerung erfolgt über eine eigens entwickelte Software, die mit den gängigen Automobil-Bussystemen kommuniziert. Dank ihrer kompakten Bauweise und bereits vorhandener Schnittstellen kann die S-Brake durch die Fahrzeughersteller problemlos integriert werden, ohne dass große Anpassungen notwendig sind.

Christian Rucha, Geschäftsführer HQ-Europe GmbH



So funktioniert die S-Brake

Die elektromechanische Türbremse S-Brake besteht aus einer Haltestange, die zwischen zwei Bremsbacken liegt, welche von einem Elektromotor bewegt werden. Gesteuert wird das System durch eine eigene Software, die zusätzlich mit den Sensoren des Autos verbunden ist. Die Informationen der Sensoren werden von der S-Brake verarbeitet und führen zum Beispiel zum Zupacken der Bremsbacken und dadurch zum Abbremsen der Tür, wenn sich ein Fahrrad nähert – oder auch, wenn ein Windstoß die Tür zuschlagen will.

LUFTHYGIENE IM FAHRZEUG

Klimatisierte Fahrzeug-Innenräume gehören zum Standard der Automobiltechnik. Neben Komfortaspekten spielen Kfz-Klimaanlagen aber auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit eine Rolle: Sie vermeiden überhitzte Fahrzeuginnenräume mit ihren Auswirkungen auf Konzentrations- und Reaktionsvermögen sowie Herz-Kreislauf-Belastungen.



Moderne Lüftungs- und Klimatechnik reduziert den Eintrag von Luftverunreinigungen aus der Außenluft in den Fahrzeuginnenraum. Sie schützt so die Fahrzeuginsassen vor teils gesundheitsschädlichen Belastungen durch Stäube und Pollen, durch manche Gase und Aerosole sowie durch mikrobielle Verunreinigungen.

Gesundheitsgefährdung durch unsachgemäße Wartung

Mängel in der hygienischen Wartung des Lüftungssystems beeinträchtigen die Filterfunktion und fördern systeminternes Keimwachstum erheblich. Gesundheitsgefährdungen durch partikuläre, chemische und mikrobielle Verunreinigungen der Atemluft sind hinlänglich bekannt. Unter anderem können allergische Reaktionen, Atemwegserkrankungen bis hin zu toxikologischen Erkrankungen, zum Beispiel durch Myko- und Endotoxine, auftreten.

Fokus Fahrzeugarbeitsplätze

Fahrpersonal an Fahrzeugarbeitsplätzen ist derart verunreinigter Luft in der Fahrerkabine regelmäßig und lang anhaltend ausgesetzt und unterliegt dadurch einem erhöhten Gefährdungspotenzial. So greifen hier auch Aspekte des Arbeitsschutzgesetzes, wonach Arbeitgeber gemäß [§ 3 Arbeitsschutzgesetz \(ArbSchG\)](#) verpflichtet sind, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten nach dem Stand der Technik zu treffen. Deshalb verdeutlicht auch die [DGUV-Information 230-530 \(Klima im Fahrzeug, Stand Juni 2019\)](#) die Notwendigkeit hygienischer Wartungsmaßnahmen für Kfz-Klimaanlagen und verweist dazu auf die damals geltende Richtlinie VDI 6032, die

nun (Stand drittes Quartal 2024) durch die neue [VDI/ZDK 6032](#) ersetzt wurde und konkrete Umsetzungsanforderungen zur Hygienesicherung beschreibt.

Neue Richtlinie VDI/ZDK 6032

Als anerkannter Regelsetzer hat der [Verein Deutscher Ingenieure \(VDI\)](#) mit der Richtlinie VDI 6032 zur „Hygiene von Lüftungsanlagen in Fahrzeugen“ schon 2004 technisch-wissenschaftlich fundierte Anforderungen zur hygienischen Wartung von Kfz-Lüftungsanlagen dargestellt. Dem aktuellen Stand der Technik entsprechend wurde diese Richtlinie in Kooperation mit dem [Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe \(ZDK\)](#) umfassend überarbeitet, erweitert und 2024 als VDI/ZDK 6032 neu aufgelegt. Sie ist konkrete Richtschnur zur Einhaltung der Hygieneanforderungen an die Kfz-Lüftungstechnik und definiert damit den einzuhaltenden Sorgfaltsmaßstab für die Umsetzung der jeweiligen Pflichten aus der Rolle als Arbeitgeber, Verkehrssicherungspflichtigem oder Werkvertragspartner.

Somit ist die neue VDI/ZDK 6032 auch Grundlage für berufsgenossenschaftliche Veröffentlichungen, wie Vorschriften, Regeln, Informationen und Grundsätze als Pflichtvorgabe oder Handlungsempfehlung zur Einhaltung der Hygieneanforderungen in der Kfz-Lüftungstechnik für Fahrzeugarbeitsplätze und technisches Servicepersonal. Hier befinden sich aktuell Schriften in der Überarbeitung, um den aktuellen Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen.

Christof Kerckhoff,

Abteilungsleiter | Technik und Gesellschaft, Geschäftsführer | VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik

UNGLEICHHEIT VON MANN UND FRAU BEI DER GESTALTUNG VON SICHERHEITSSYSTEMEN

Wissenschaftlerinnen der Institute für Verkehrsforschung sowie für Fahrzeugkonzepte am [Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt \(DLR\)](#) [↗](#) haben in einer Studie festgestellt: Schon bei der Planung und Gestaltung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten werden die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern oft nicht ausreichend berücksichtigt. Dieser „Mobility Design Gender Gap“ zeige sich auch im Bereich der Sicherheit.

So seien Gurte und Airbags in Autos für einen durchschnittlichen Mann ausgelegt. Männer sind jedoch im Schnitt größer und haben einen anderen Körperbau als Frauen, zum Beispiel sind Muskel- und Fettgewebe anders verteilt. Auch Crashtest-Dummies haben meist männliche Körpermerkmale. Bei vergleichbaren Unfällen haben angeschnallte, weibliche

Personen deshalb ein höheres Risiko für schwere Verletzungen. Neben dieser sicherheitsbezogenen Problematik kann die Position des Sitzes für Frauen eine Herausforderung darstellen. Der Abstand des Sitzes zu den Pedalen lässt sich zwar einstellen, befindet sich der Sitz jedoch ganz vorne, ist das Lenkrad oft zu nah und der Sicherheitsgurt schlecht zu erreichen. „Ein Auto kleiner und bunter zu machen, reicht nicht aus, um die Funktionalität des Verkehrsmittels für Frauen zu verbessern. Wir brauchen neue und flexiblere Lösungen, welche die Unfallsicherheit gewährleisten und die Anforderungen einer großen Bandbreite von Nutzenden erfüllen“, sagt die Leiterin der Studie Dr. Laura Gebhardt.

[↗](#) [Weitere Informationen zur DLR-Studie gibt es hier](#) [↗](#).

JA ZUM TEMPOLIMIT, NEIN ZUR STÄDTEMAUT



Das [RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung](#) [↗](#) hat in diesem Jahr die Akzeptanz in der deutschen Bevölkerung gegenüber 25 verkehrspolitischen Maßnahmen mittels einer bundesweiten Befragung untersucht. Als ein zentrales Ergebnis kam heraus, dass die meisten Befragten befürworten, wenn die Verkehrspolitik Alternativen zum Auto attraktiver macht. Soll der Autoverkehr dagegen teurer oder unattraktiver werden, sinken die Zustimmungsraten in der Bevölkerung. Eine umstrittene Maßnahme erfährt inzwischen eine hohe Zustimmung: Die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen von 130 km/h wird von der Mehrheit der Befragten begrüßt. Rund 63 Prozent der Befragten und auch die Mehrheit der Autofahrenden unter ihnen befürworten ein solches Tempolimit. Dabei ist die Zustimmung seit 2019 um sieben Prozentpunkte gestiegen.

Unbeliebt sind dagegen eine Städteaut, ein Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 und eine generelle Pkw-Maut mit Zustimmungsraten von 22 bis 24 Prozent. Dagegen befürworten rund 73 Prozent der Befragten den Ausbau von Fahrradwegen.

„Die Bevölkerung wünscht sich Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität. Maßnahmen, die das Autofahren einschränken oder verteuern, lehnen die Befragten bis auf wenige Ausnahmen eher ab“, sagt RWI-Umweltökonom Prof. Mark Andreas Andor.

[↗](#) [Weitere Einzelheiten zur RWI-Befragung sind hier zu finden](#) [↗](#).

RENNENDE KINDER HABEN EINEN ANHALTEWEG VON 1,8 METERN

Forschende der TU Graz haben herausgefunden, dass Kinder bis zu einem gewissen Alter eine begonnene Bewegung nicht einfach unterbrechen können. Deshalb brauchen sie im Straßenverkehr – anders als Erwachsene – mehr Zeit und Strecke, bis sie stehenbleiben können.

Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben mit Kindern im Alter von sechs bis zehn Jahren Bewegungsversuche durchgeführt, bei denen diese gehen oder laufen mussten, um beim Ertönen eines Pfiffs schnellstmöglich anzuhalten. Ein zentrales Ergebnis: Unabhängig vom Alter brauchten rennende Kinder rund 1,8 Meter, um zum Stehen zu kommen. „Die älteren Kinder reagierten schneller auf das Signal und konnten auch stärker abbremsen“, erläutert Ernst Tomasch vom [Institut für Fahrzeugsicherheit der TU Graz](#). „Aufgrund ihrer höheren Ausgangsgeschwindigkeit war ihr Bremsweg aber gleich lang wie der der jüngeren Kinder.“ Der Verkehrsraum sollte deshalb für Kinder so weit einsehbar sein, dass sie bei Gefahr rechtzeitig stehen bleiben können.

Im Rahmen des [Forschungsprojekts KISIMO](#) haben Tomasch und Bettina Schützhofer vom verkehrspsychologischen Institut „sicher unterwegs“ diese Daten erhoben und für die Unfallforschung zur Verfügung gestellt.



Kinder brauchen zum Anhalten länger als Erwachsene.

Foto: [Photographie.eu](#) – [stock.adobe.com](#)

[➔ Weitere Informationen zur Studie der TU Graz gibt es hier](#)

„MOBILITÄT LERNEN“

Verkehrserziehung für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung bietet die Plattform [www.mobilität-lernen.de](#). Die Website stellt kostenlose Materialien zur Verfügung, um individuelle Mobilitätsschulungen für Erwachsene mit kognitiver Beeinträchtigung zu planen und durchzuführen.

Das Angebot richtet sich an pädagogische Fachkräfte und ermöglicht Mobilitätsschulungen in den Bereichen „zu Fuß“, „mit Bus & Bahn“ und „mit dem Fahrrad“. „Mobilität lernen“ ist ein gemeinsames Projekt der [Bundesanstalt für Straßenwesen \(BASt\)](#) und des [Instituts für empirische Soziologie \(IfeS\)](#) an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Es wird von der [Deutschen](#)

[Verkehrswacht \(DVW\)](#) betreut. Die Grundlage bildet ein Lehrplan, der von der [Ludwig-Maximilians-Universität \(LMU\)](#) München entwickelt wurde.

„Eine selbstbestimmte Mobilität ist wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche und soziale Teilhabe. Die Bemühungen und Maßnahmen zur Förderung der Eigenständigkeit und Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr müssen alle Menschen einbinden, unabhängig von ihren Voraussetzungen. ‚Mobilität lernen‘ ist ein wichtiger Baustein dafür“, sagt Dr. Ingo Koßmann, BASt-Abteilungsleiter „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“.

§

REFORM DER STRASSEN- VERKEHRSORDNUNG IN KRAFT GETRETEN



Unser Experte:

Professor Dr. Dieter Müller

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

Die aktuelle Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist nach einigem Hin und Her zwischen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und den im Bundesrat vertretenen 16 Ländern im Oktober 2024 in Kraft getreten. Nach wie vor wird zwar über einige der neuen Inhalte verkehrspolitisch gestritten, aber sie sind nun Realität und werden nach allen Erfahrungen aus den letzten Jahrzehnten nicht wieder zurückgenommen.

Was bieten die wichtigsten neuen Regelungen inhaltlich für die Verkehrssicherheit und welches sind die Kritikpunkte?

Ausschaltverbot für Notbremsassistenten

Nach der neuen Vorschrift des § 23 Abs. 1d StVO dürfen Kraftfahrzeugführende, die Kraftfahrzeuge (Kfz) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen führen, ein für dieses Kfz vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem künftig nicht mehr ausschalten, wenn sie mit mehr als 30 km/h fahren.

Bei Verstößen gegen dieses Gebot drohen Bußgelder, die im Bußgeldkatalog (BKat) für einen fahrlässig begangenen Verstoß mit einem Betrag in Höhe von 100 Euro bewehrt worden sind. Allerdings wird man einen Verstoß schwerlich fahrlässig begehen können, weil das Ausschalten eines solchen Systems einen bewussten Vorgang erfordert. Für einen solchen vorsätzlich begangenen Verstoß ohne Verkehrsunfall gemäß § 3 Abs. 4a Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) dürften regelmäßig 200 Euro Geldbuße fällig werden.

Voraussetzung für einen solchen Bußgeldbescheid wäre allerdings, dass Polizeikräfte oder Personal des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) zuvor eine solche Abschaltung während einer Verkehrskontrolle überhaupt erkennen können. Dafür wäre allerdings ein Einblick in die Fahrzeugelektronik erforderlich. Juristisch problematisch ist jedoch im Rahmen einer solchen, auf § 36 Abs. 5 StVO gegründeten anlasslosen Verkehrskontrolle von Fahrzeug und Fahrenden, dass man es einem Kfz von außen nicht ansieht, ob an der Elektronik derart manipuliert worden ist. Eine aktive Suche nach einer Manipulation würde allerdings eine Durchsuchung nach einem Beweismittel darstellen. Dafür würden im Eilfall zwar auch Polizeibeamtinnen und -beamte nach den Regeln der Strafprozessordnung (StPO) in Verbindung mit dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) ermächtigt sein, aber nicht

ohne einen vorliegenden Anfangsverdacht, der jedoch regelmäßig nicht vorliegt. Eine Überprüfung der Fahrzeugelektronik wäre demnach ohne einen Anfangsverdacht rechtswidrig.

Es bleibt also nur darauf zu hoffen, dass Lkw-Fahrende allein aus Selbstschutzgründen ihre Notbremsassistenten nicht manipulieren, damit sie im Falle eines möglichen Auffahrunfalles überleben. Da jedoch bereits aktuell zahlreiche Lkw-Fahrende ihr Leben bei Auffahrunfällen genau aus dem vorgenannten Grund verlieren, werden auch zukünftig viele Notbremsassistenten abgeschaltet werden. Polizistinnen und Polizisten werden einen solchen Anfangsverdacht erst im Rahmen ihrer Verkehrsunfallaufnahme schöpfen. Dann ist jedoch der vorbildlich gedachte präventive Effekt der neuen Vorschrift verpufft.

Eine Lösung könnte sein, dass der Polizei in der StPO und im OWiG vorbeugende Rechte gegeben werden, auch anlasslos, das heißt ohne einen Anfangsverdacht, die Fahrzeugelektronik überprüfen zu dürfen. Dafür ist jedoch eine weitere Voraussetzung zwingend erforderlich: Die Polizei oder das bislang für solche Kontrollen nicht zuständige BALM müsste mit entsprechenden Laptops und Software ausgestattet sein, damit Eingriffe überhaupt ausgelesen und beweisicher gespeichert werden können. Daran mangelt es jedoch in vielen Polizeidienststellen. Es besteht also die begründete Gefahr, dass die neue Vorschrift ein „zahnloser Tiger“ sein wird.

Mehr Tempo 30

Nach der Neuregelung des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO können nun zusätzlich auch Anordnungen von Verkehrszeichen mit 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit an Fußgängerüberwegen, öffentlichen oder privaten Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen (ohne dass dies ausgezählt werden müssten) sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (zum Beispiel Heime, Tageseinrichtungen und Werkstätten) eingerichtet werden. Auch dann, wenn an diesen Örtlichkeiten keine qualifizierte Gefahrenlage gegeben ist, die mittels der Verkehrsunfallbilanz bewiesen werden müsste. Dies schließt neue Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weiteren Vorfahrtstraßen ein.

Geschwindigkeitsgebot für gemeinsame Geh- und Radwege

Bei der Radwegbenutzungspflicht gilt für Radfahrende nunmehr die Pflicht, auf den Fußverkehr Rücksicht zu nehmen. Der Fußverkehr darf von ihnen weder gefährdet noch behindert werden und erforderlichenfalls ist die

Fahrgeschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen. Verstöße gegen dieses neue Gebot, das eine Spezialisierung des Gebots zur Rücksichtnahme aus § 1 Abs. 1 StVO darstellt, sind gem. § 3 Abs. 1 StVO als bedeutende Ordnungswidrigkeit anzusehen und können mit einer Geldbuße bis zu 100 Euro geahndet werden.

Problematisch ist das bundesweit deutlich zu geringe Ausmaß der Verkehrsüberwachung allgemein auf Radwegen. Es gibt nur in sehr wenigen Kommunen Fahrradstaffeln der Polizei und in nochmals deutlich weniger Kommunen Fahrradstaffeln der kommunalen Vollzugsdienste (positive Beispiele sind Frankfurt/Main und Leipzig). Diese werden aber dringend benötigt, um Verstöße beweisicher festzustellen und zu dokumentieren. Fußgängerinnen und Fußgänger, die in diesem Fall Opfer wären, hätten – mangels Feststellungsmöglichkeiten der Täterpersonalien – bei Verkehrsverstößen mit Anzeigen keinerlei Erfolgsaussichten.

Bundesrat: Verankerung der Vision Zero in der StVO

In einer EntschlieÙung stellte der Bundesrat bei seiner Zustimmung zu den Änderungsvorschlägen der StVO unter anderem fest, dass die bislang nur in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) geregelte Vision Zero, also das Ziel, dass niemand durch Verkehrsunfälle getötet oder schwer verletzt werden soll, bislang in der StVO nicht verankert ist. Der Bundesrat bat die Bundesregierung, dieses Prinzip ausdrücklich in die StVO aufzunehmen, um das übergeordnete Ziel der Verkehrssicherheit als maßgeblichen Leitgedanken stärker hervorzuheben. Die Länderkammer regte dafür an, die Vision Zero in einer Präambel zur StVO als Leitbild zu etablieren.

Deutlich mehr verkehrspolitische Durchschlagskraft hätte dieses notwendige Leitbild jedoch, wenn es als Staatszielbestimmung im Grundgesetz oder zumindest als Leitprinzip im Straßenverkehrsgesetz verankert werden würde. Manchmal sollte man auch bei der Verkehrssicherheit größer denken als so manche Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker.



Notbremsassistenten dürfen in Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen ab 30 km/h nicht mehr abgeschaltet werden.

Foto: Klindworth

