

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

1/2024

**VISION
ZERO**

Top-Thema

Schwere Last für die
Verkehrssicherheit?



AKTUELLES

Fit und nüchtern
unterwegs

PANORAMA

Fahrkompetenz von
Älteren erhalten

WISSEN

KI-Dashcams –
moderne Lebensretter

Liebe Leserin, lieber Leser,



Foto: Martin Lukas Kim – DVR

in einer [Umfrage](#) gaben 51 Prozent der befragten Personen an, im Jahr 2024 weniger Geld ausgeben zu wollen. Allerdings boomt der Onlinehandel weiterhin und Päckchen und Pakete sind aus dem Haushalt nicht mehr wegzudenken. Dahinter steckt ein knallhartes Geschäft mit enormem Zeit- und Preisdruck. Alles ist kurzfristig verfügbar, der Preis ist online sofort vergleichbar.

Ähnlich gilt das auch für den geschäftlichen Warenverkehr. Es wird kurzfristig online bestellt, der Preisvergleich dauert nur einen Wimpernschlag. Wo Waren gehandelt werden, brauchen wir Logistik: Um einen Container von Rotterdam nach München befördern zu lassen, findet man auf einem Onlineportal den günstigsten Anbieter. Die Volkswirtschaften funktionieren mithilfe einer rasanten und sehr kostengünstigen Logistik. Ein Großteil des Warenumschlages findet dabei auf den Straßen statt – Tendenz steigend.

In dieser Ausgabe des DVR Reports beschäftigen wir uns mit den Folgen dieses Zeit- und Preisdrucks. Denn die Logistik ist nicht vollständig digital: Menschen transportieren Waren durch das Land unter dem Druck des Liefertermins, bewegen Güterkraftfahrzeuge jeder Größe und sollen niemanden gefährden.

Die Gefahr ist leider sehr konkret: Im Jahr 2022 waren Güterkraftfahrzeuge an rund 24.000 Unfällen mit Personenschaden beteiligt; 600 Menschen wurden dabei getötet. Wollen wir verhindern, dass dies auch in den Folgejahren geschieht, ist es höchste Zeit zu handeln, um die Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen zu verbessern.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Ihr

Manfred Wirsch, Präsident DVR

PS: Der DVR möchte einen Beitrag hin zu mehr Nachhaltigkeit leisten. Der DVR Report erscheint daher ausschließlich in einem digitalen Format. Die Entscheidung fiel uns nicht leicht, gleichwohl sind wir der Überzeugung, dass wir Ihnen auch künftig mit dem [digitalen DVR Report](#) viele relevante Artikel und Beiträge rund um die Verkehrssicherheit zukommen lassen können. Wir freuen uns daher sehr, dass Sie mit uns gemeinsam den Schritt in die digitale Welt gehen.

Inhalt

EDITORIAL	2
AKTUELLES	
Beeinträchtigungen im Straßenverkehr	3
TikTok-Kampagne zur sicheren Mobilität in der Ausbildung	3
Fit und nüchtern unterwegs	4
TOP-THEMA	
Schwere Last für die Verkehrssicherheit?	6
DVR Arena: Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen	10
MITGLIEDER	
Neue Themenseite der BG BAU	12
TÜV-Report 2024: E-Autos mit Schwachstellen	12
ACE: Parken mit Wohnmobil und Wohnwagen	13
Stress auf dem Gehweg	14
Brandenburg: Pilotprojekt „Modulares Fahrradparken“	15
Lebenswerte Straßenräume durch angepasste Geschwindigkeiten	15
Vision Zero konkret	16
Beate Pappritz gestorben	16
PANORAMA	
Walter Eichendorf neuer ETSC-Präsident	17
Juristische Fachkonferenz	17
„Gemeinsam für #mehrAchtung“	18
Unterwegs mit dem Lastenfahrrad – ein Erfahrungsbericht	19
Fahrkompetenz von Älteren erhalten	20
Gute Beispiele für eine sichere Infrastruktur	22
„Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“	23
WISSEN	
Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen	24
GIDAS 4.0: Neustart der vertieften Straßenverkehrsunfall-Erhebung	24
Stadtverkehr durch Vernetzung sicherer gestalten	25
Erkennung von Falschfahrten per App	26
Vitalparameter: Mehr Sicherheit durch KI-Algorithmen	27
Akustische Sensorsysteme für das hörende Auto	27
Deutsche Universitäten und Unternehmen forschen am Mobilitätssystem der Zukunft	28
KI-Dashcams – moderne Lebensretter auf unseren Straßen	29
Hohe Verantwortung hinter dem Steuer	30
IMPRESSUM	31



■ Beeinträchtigungen im Straßenverkehr

Fast 290.000 Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2022 im Straßenverkehr – zwölf Prozent mehr als 2021. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) verzeichnete in demselben Zeitraum mehr als 170.000 meldepflichtige Wegeunfälle. Ursachen für diese Unfälle können neben gefährlichen Fahrmanövern auch unterschiedliche Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmenden sein. Dazu gehören Ablenkung und Müdigkeit, aber auch der Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten.

Doch welche Gründe sind es, dass immer noch zu viele Menschen trotz der bekannten Gefahren übermüdet oder unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen? Und warum schaffen es einige nicht, ihr Smartphone beim Fahren wegzulegen? Die diesjährige Schwerpunktaktion des DVR, der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen beleuchtet die Auswirkungen von Aufmerksamkeitsdefiziten und gibt hilfreiche Tipps, wie sich Beeinträchtigungen verhindern lassen.

Versicherte der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften können zudem innerhalb des Aktionszeitraums (1. Februar bis 30. Juni 2024) am Gewinnspiel teilnehmen und viele attraktive Preise gewinnen.

[Alle weiteren Informationen sind auf der neuen Website der Schwerpunktaktion zu finden.](#)

Parlamentarischer Abend

mit der Deutschen Verkehrswacht e.V.
Thema: Verkehrsklima – Aggression und Rücksichtnahme im Straßenverkehr
Wann: Mittwoch, 13. März 2024, ab 18 Uhr
Wo: Berlin

[Hier gibt es weitere Informationen.](#)

„sicher.mobil.leben“

Seit 2018 wird die länderübergreifende Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ zur Stärkung der Verkehrssicherheit durchgeführt. In diesem Jahr steht das Thema Güterkraftverkehr im Fokus der Aktion.
Wann: Mittwoch, 17. April 2024

Wo: bundesweiter Aktionstag der Polizei

[Weitere Informationen sind hier abrufbar.](#)

Girls'Day – Mädchen-Zukunftstag 2024

Wir nehmen in diesem Jahr am Mädchen-Zukunftstag teil und geben Einblicke in die vielfältigen Aufgaben des DVR.

Wann: Donnerstag, 25. April 2024

Wo: bundesweiter Aktionstag

[Weitere Informationen gibt es hier.](#)

DVR Forum

Thema: Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
Wann: Mittwoch, 12. Juni 2024, von 16:00 bis 20:00 Uhr
Wo: Berlin und digital

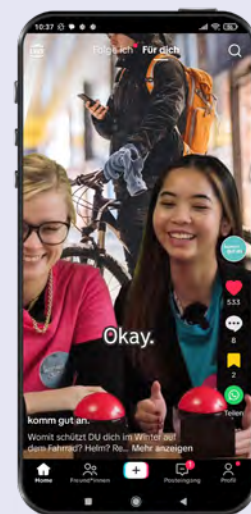
[Nähere Einzelheiten zum Programm und zur Anmeldung finden Interessierte hier.](#)

■ TikTok-Kampagne zur sicheren Mobilität in der Ausbildung

Mit der Botschaft „komm gut an.“ haben die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) und der DVR eine neue digitale Kampagne auf den Weg gebracht. Gemeinsam setzen sie sich für die sichere Mobilität in der Berufsausbildung im Groß- und Außenhandel ein. Die Kampagne richtet sich an junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren sowie an Ausbilderinnen und Ausbilder und weitere Multiplikatorinnen und Multiplikatoren in dieser Branche.

Als Kanal der zielgruppengerechten Ansprache der jungen Azubis haben sich die drei Organisationen für die Plattform TikTok entschieden. Das Besondere an der Kampagne: Die kurzen Videos entstehen unter Beteiligung von Azubis aus dem Handel. So entsteht eine Kampagne von jungen Menschen für junge Menschen und erhöht maßgeblich die Akzeptanz und Umsetzung der Tipps und Hinweise im Alltag.

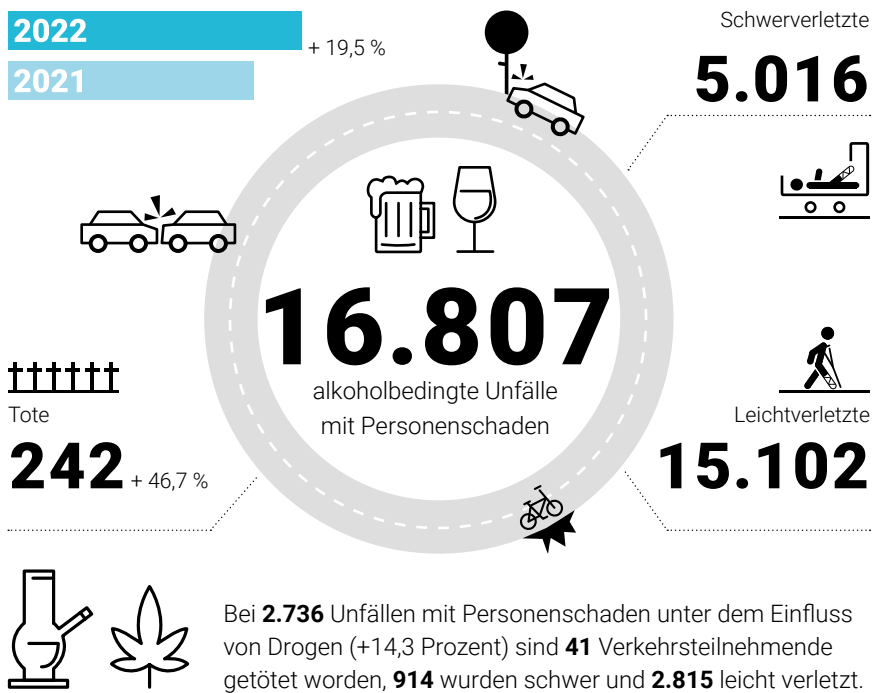
[Weitere Informationen zur TikTok-Kampagne sind hier zu finden.](#)



■ Fit und nüchtern unterwegs

Alkohol und Drogen beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit. Wer unter Einfluss dieser berauschenden Mittel ein Kraftfahrzeug steuert, gefährdet damit sich und andere. Nach wie vor ereignen sich jedes Jahr rund 40.000 Unfälle, die auf den Einfluss von Alkohol und Drogen zurückzuführen sind. Aus der Unfallstatistik lässt sich ablesen, dass die Zahlen der alkoholbedingten Unfälle sowie der Unfallopfer 2022 drastisch gestiegen sind. Zu diesem Themenkomplex hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Auftrag des DVR in einer repräsentativen Online-Umfrage 1.200 Verkehrsteilnehmende ab 18 Jahren befragt.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hat sich die Zahl der Unfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person alkoholisiert war, im Jahr 2022 auf 38.771 erhöht. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet das eine erschreckende Zunahme um 19,5 Prozent.

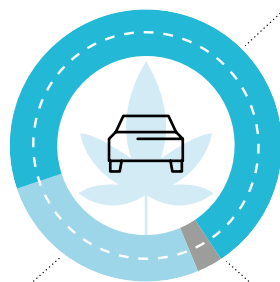


Unter Cannabiseinfluss Auto zu fahren ist derzeit verboten, unabhängig davon, wie lange der Konsum her ist. Aktuell wird über eine Änderung dieser Regelung diskutiert. Was meinen Sie?

Das Autofahren nach dem Konsum von Cannabis sollte ...

bis zu einem Grenzwert erlaubt sein, der als unbedenklich gilt

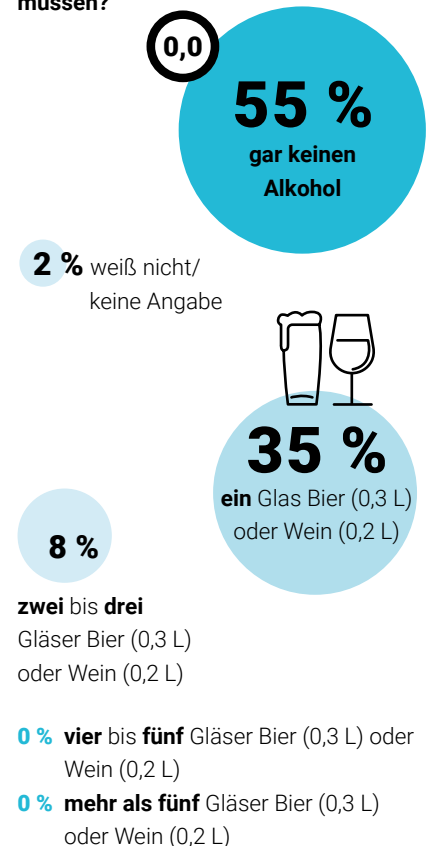
26 %



71 % weiterhin generell verboten sein

3 % weiß nicht/
keine Angabe

Menschen handhaben es sehr unterschiedlich, nach wie viel Alkohol sie noch Auto fahren. Wie ist das bei Ihnen? Wie viel Alkohol trinken Sie maximal, wenn Sie danach noch Auto fahren müssen?



Von den Befragten gibt kaum jemand an, nach mehr als drei Gläsern Bier oder Wein noch selbst einen Pkw zu steuern. Dass sie Alkohol konsumieren, wenn sie danach noch einen Pkw selbst steuern – unabhängig davon, wie viel Alkohol sie zu sich nehmen – geben Männer häufiger als Frauen und 18- bis 59-Jährige häufiger als über 60-Jährige an.

Für das motorisierte Fahren unter dem Einfluss von Alkohol liegt der Grenzwert für eine Ordnungswidrigkeit bei 0,5 Promille. Ist dieser Grenzwert Ihrer Meinung nach zu niedrig, genau richtig oder zu hoch?

0,5 ‰

- 3 % zu niedrig (es sollte also auch mehr Alkohol im Blut erlaubt sein)
- 52 % genau richtig**
- 43 % zu hoch (es sollte also nicht so viel Alkohol im Blut erlaubt sein)
- 2 % weiß nicht/keine Angabe



Bereits seit 2011 spricht sich der DVR für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer aus. Foto: pairhandmade – stock.adobe.com

Cannabis-Legalisierung: Aktueller Grenzwert erscheint maßvoll

Die Diskussion um die legale und kontrollierte Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken wird derzeit kontrovers geführt. Der vorgelegte Entwurf für ein Cannabisgesetz (CanG) soll Chancen und Risiken ausbalancieren. Aber wie riskant ist der Gebrauch von Cannabis für die Verkehrssicherheit?

Der bestehende Grenzwert von einem Nanogramm Tetrahydrocannabinol (THC) pro Milliliter Blutserum markiert im Straßenverkehr einen Ordnungswidrigkeitsbestand, ein Grenzwert für die Annahme einer absoluten Fahrsicherheit gemäß § 316 Strafgesetzbuch (StGB) existiert dagegen nicht.

Grenzwerte sind aus verkehrsjuristischer Sicht nur dann absolut verbindlich, wenn sie vom Gesetzgeber gesetzt oder vom Ordnungsgeber im Rahmen der Fahrerlaubnisverordnung definiert und als verbindlich erklärt werden. Generell beauftragt ist zum Beispiel die vom Bundesverkehrsminister berufene Grenzwertkommission. Der vorliegende Gesetzesentwurf klärt nicht darüber auf, warum die Legalisierung von Cannabis gleichzeitig mit einer THC-Grenzwert-Diskussion verbunden werden soll. Dieser Frage haben sich zuletzt mehrere Reviews gewidmet, mit dem Ergebnis, dass sich derzeit keine Grenzwertenerhöhung fachlich begründen ließe. Im Ergebnis der verfügbaren Datenlage und einschlägiger Literatur erscheint der aktuell gültige Grenzwert für Cannabis im Straßenverkehr maßvoll. Daher sollte der Grenzwert erst einmal beibehalten werden.

Dr. Thomas Wagner, Fachbereichsleiter der Begutachtungsstellen für Fahreignung bei DEKRA

Weitere Informationen:

- ➔ [Einen Bericht der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie \(DGVP\) zum Thema Cannabis gibt es hier.](#)
- ➔ [Hier finden Sie den DVR-Beschluss „Alkoholverbot am Steuer“.](#)
- ➔ [Den DVR-Beschluss „Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern“ gibt es hier.](#)
- ➔ [Die Position des DVR zu Medikamenten im Straßenverkehr ist hier abrufbar.](#)
- ➔ [Hier geht es zu weiteren inhaltlichen Angeboten des DVR.](#)



Schwere Last für die Verkehrssicherheit?

Unfälle unter Beteiligung von Lkw haben häufig schwere Folgen. Langfristig betrachtet ist die Zahl der Unfälle mit und die Anzahl der Getöteten durch Lkw stetig zurückgegangen. Im Vergleich zum Jahr 1995 ist die Anzahl der Unfälle um mehr als 30 Prozent zurückgegangen, während die Fahrleistung um rund 40 Prozent angestiegen ist. Darauf dürfen wir uns nicht ausruhen, denn der Arbeits- und Zeitdruck auf der Straße ist immens und hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Auch wenn sich die Zahl der Unfälle und Verunglückten stark verringert hat, sind die Folgen von Unfällen unter Beteiligung von Lkw häufig dramatisch. Das liegt vor allem an der Größe und Masse der Fahrzeuge. Deutlich wird das zum Beispiel bei den Rechtsabbiegeunfällen innerorts, die für Radfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger häufig tödlich enden. Auch Auffahrunfälle am Stauende auf Autobahnen werden trotz Notbremsassistenten nach wie vor noch viel zu häufig verursacht.

Mit der prognostizierten deutlichen Zunahme des Straßengüterverkehrs wachsen auch die Herausforderungen für die Männer und Frauen hinter dem Steuer, ihr Arbeitsalltag ist geprägt von Hektik und Stress. Zu den Belastungsfaktoren gehören Zeitdruck durch dichten Verkehr oder Verzögerungen beim Be- und Entladen, unregelmäßige und oft lange Arbeitszeiten, die aufreibende Suche nach Parkplätzen und zu wenig erholsamer Schlaf durch ungünstige Umgebungsbedingungen. Arbeitssicherheit und Gesundheitsprävention

sind unverzichtbar, denn verbesserte Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal erhöhen auch die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen.

Parkplatzmangel und Müdigkeit

Die Suche nach einem Parkplatz verursacht Stress für die Lkw-Fahrenden, müssen sie doch die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten. Laut Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. fehlen aktuell bis zu 40.000 Lkw-Stellplätze – Tendenz steigend. Die Konsequenz der Parkplatznot: Das Ausweichen auf illegale Halteplätze, Parken auf dem Standstreifen, direkt in der Autobahnausfahrt. Manchmal werden die Pausenzeiten schlichtweg übergangen und die Fahrt fortgesetzt – mit oftmals dramatischen Folgen, denn Übermüdigungserscheinungen bergen ein enormes Risikopotenzial für Verkehrsunfälle. Laut einer Befragung des DVR ist fast die Hälfte der Lkw-Fahrenden schon mindestens einmal am Steuer eingeschlafen.

Unfallzahlen Güterkraftfahrzeuge

Getötete

600

tttttt

Schwerverletzte

5.628



24.173

Unfälle mit
Personenschaden



Leichtverletzte

26.226



Unfälle außerorts

12.416

einschließlich

Autobahnen

Bestand 2022: ca. 4,2 Mio. Güterkraftfahrzeuge

Quelle: Statistisches Bundesamt

Foto: Irina Fischer - stock.adobe.com

Ein Lösungsansatz können digitale Systeme sein, die über freie Parkmöglichkeiten informieren und sich in die Routenplanung integrieren lassen. Die App MICHELIN TruckFly zum Beispiel liefert Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern relevante Informationen für ihre tägliche Arbeit, wie etwa die besten Tank-, Essens-, Park- und Rastplätze, aber auch Ladebedingungen bei Logistik-Hubs.

Darüber hinaus können Truckerinnen und Trucker ihre persönlichen Tipps und Bewertungen über die App teilen. Von diesen Rückmeldungen können somit die Fahrenden untereinander profitieren – das ist vor allem im internationalen Transportwesen von Vorteil. TruckFly gibt es bereits in 44 europäischen Ländern, ist in 21 Sprachen verfügbar, hat derzeit 75.000 von Truckerinnen und Truckern bewertete Points of Interest und wurde seit dem Start im Jahr 2015 rund 600.000 Mal heruntergeladen.

 [Weitere Hinweise zur MICHELIN TruckFly-App gibt es hier.](#)

 [Umfassendes Schulungsmaterial für Berufskraftfahrende zu Müdigkeit am Steuer gibt es hier.](#)

Hellwach am Steuer



Ausgeschlafene und fitte Fahrende im Güterkraftverkehr bedeuten mehr Verkehrssicherheit. Dieses Ziel verfolgt auch der Verein „Hellwach mit 80 km/h“. Neben der Gefahr des Sekundenschlafs für Fahrerinnen und Fahrer widmet sich der Verein auch dem Unfallrisiko Ablenkung. Er plädiert dafür, Unfallprävention zur Chefsache zu machen, denn „Truckerinnen und Trucker haben 40 Tonnen Verantwortung“. Dafür haben die Fachleute des Vereins zum Beispiel zehn „Max-Achtzig-Regeln“ für Lkw-Fahrende aufgestellt, die in 14 Sprachen verfügbar sind.

 [Zusätzliche Informationen zur Initiative „Hellwach mit 80 km/h“ sind hier abrufbar.](#)

Gesund und sicher

Auch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr) widmet sich den Gefährdungen und Belastungen von Lkw-Fahrenden. Das Moderationskonzept „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ setzt auf die alltäglichen Erfahrungen der Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Kenntnisse in Seminare einbringen und – unterstützt von speziell ausgebildeten Moderatorinnen und Moderatoren – selbst Lösungsstrategien für die Belastungen ihres beruflichen Alltags erarbeiten.

Teile des Moderationsprogramms, die sich auf Sicherheit und Gesundheitsschutz beziehen, können für die Weiterbildung von Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern im Rahmen des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes verwendet werden. Ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren stehen bundesweit bereit.



Akuter Personalmangel

Die Transport- und Logistikbranche verzeichnet zudem einen Mangel an Fahrerinnen und Fahrern, der sich in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen wird: Derzeit fehlen etwa 70.000 Lkw-Fahrende. Da pro Jahr etwa 30.000 Fahrerinnen und Fahrer altersbedingt ausscheiden, jedoch nur rund 15.000 den Beruf neu ergreifen, verschärft sich allein durch diese Differenz der Personalmangel.

„Wenn die vielen bürokratischen Hürden für den Berufszugang von Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern nicht endlich abgebaut werden, steuern wir unausweichlich auf einen Versorgungskollaps zu. Es braucht grundlegende und einschneidende Reformen, damit eine echte Fachkräfte-wende gelingen kann“, appelliert BGL-Vorstandssprecher Prof. Dirk Engelhardt an die Politik.

Auch in der Busbranche folgen zu wenig Nachwuchskräfte auf altersbedingte Abgänge. Laut einer Umfrage des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. aus dem Januar 2023 fehlen bereits jetzt knapp 8.000 Busfahrerinnen und -fahrer. Aufgrund der zunehmenden altersbedingten Personalabgänge wird dieser Bedarf bis 2030 laut bdo auf rund 87.000 Busfahrende steigen.

Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung

Der bdo, der BGL, der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) e.V. und der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft (BDE) e.V. werben deshalb für eine grundlegende Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung und benennen konkrete Maßnahmen:

- Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung („2 in 1“) unter Beibehaltung der Ausbildungsqualität;
- Abbau der Sprachbarrieren bei der Berufskraftfahrerqualifikation;
- Führerscheinerwerb in zusätzlichen Fremdsprachen;
- unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine;

- Aufhebung des Wohnortprinzips für den Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation;
- Digitalisierung von Aus- und Weiterbildung (E-Learning) sowie der Verwaltung;
- Anpassung der Mindestalter-Regelung für Lkw- und Busfahrende;
- Reduktion der Führerscheinpflichtstunden für den Busführerschein der Klasse D.

„Eine Hauptursache des enormen Fahrpersonalmangels und der unzureichenden Gewinnung neuer Busfahrerinnen und Busfahrer ist die komplizierte Umsetzung der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie, die in Deutschland noch getrennt von der

„Hat's geklickt?“



Die Kampagne „Hat's geklickt?“ wird vom DVR in enger Kooperation mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr) seit 2002 umgesetzt und trägt dazu bei, die Gurtanlagequote und das Abstandsverhalten im Schwerlastverkehr zu erhöhen beziehungsweise zu verbessern. Die Kampagne wird von mehreren Säulen getragen: einer Webpräsenz mit Terminen und Hintergrundinformationen sowie einer Überschlagkabine, einem Lkw-Gurtschlitten und einem Abstandssimulator für Aktionen vor Ort. Bereits nach zehn Jahren hatte sich die Anschnallquote bei den schweren Nutzfahrzeugen 2012 von zehn auf rund 60 Prozent erhöht, derzeit liegt sie bei circa 90 Prozent. Ziel ist es, ähnliche Anschnallquoten wie im Pkw (98 Prozent) zu erreichen, denn nach wie vor ist der Sicherheitsgurt Lebensretter Nummer eins.

[➡ Weitere Informationen zu „Hat's geklickt?“ gibt es hier.](#)

Sicherheitstrainings und -programme

Der DVR entwickelt seit Mitte der 1970er-Jahre gemeinsam mit seinen Mitgliedern Sicherheitstrainings und -programme mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für unterschiedliche Zielgruppen zu erhöhen. Gemeinsam mit seinen Mitgliedern hat er ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001 eingeführt. Damit wird ein gleichmäßig hoher Qualitätsstandard bei der Entwicklung von Sicherheitstrainings und -programmen, bei der Aus- und Fortbildung von Trainerinnen und Trainern sowie Moderatorinnen und Moderatoren und bei der Qualitätssicherung in Form von Praxisbegutachtungen umgesetzt.

[➡ Hier geht es zu den Trainings und Programmen.](#)



Die Lücke beim Fahrpersonal wird sich in den nächsten Jahren immens vergrößern.
Foto: troyanphoto - stock.adobe.com

Fahrausbildung unterrichtet und geprüft werden muss. Durch eine Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung als ‚2-in-1‘-Modell wäre die Ausbildung weniger zeitaufwendig und deutlich günstiger, aber die Qualität bliebe erhalten“, erläutert bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard. Zudem müssten jetzt zügig die Bürokratiehürden und Sprachbarrieren abgebaut werden. Sonst könne die Mobilität in Deutschland nicht in der bewährten Form aufrechterhalten werden.

[➡ Das gemeinsame Positionspapier der Verbände „Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung“ ist hier zu finden.](#)

Anzahl der unbesetzten Stellen steigt

Laut der International Road Transport Union (IRU), dem Weltverband der Arbeitgeber im Straßenverkehr, der mehr als 3,5 Millionen Straßenverkehrsunternehmen vertritt, und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF), die für 18,5 Millionen Verkehrsbeschäftigte spricht, könnten sich die unbesetzten Fahrerstellen bis 2026 mehr als verdoppeln.



Mit Blick auf die demografische Situation weist die IRU darauf hin, dass das Durchschnittsalter der Lkw-Fahrenden in Europa derzeit 47 Jahre betrage, wobei 34 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer älter als 55 Jahre seien. Je nach Renteneintrittsalter in verschiedenen EU-Staaten werde sich die Lücke beim Fahrpersonal in den nächsten Jahren immens vergrößern.

Maßnahmen der EU-Kommission

Die Europäische Kommission will mit mehreren Maßnahmen gegen den Mangel an Fahrenden vorgehen: Darunter fällt der digitale Führerschein oder das Recht für 17-Jährige, einen Lkw zu fahren. Diejenigen, die den Führerschein mit 17 Jahren machen, können ab ihrem 18. Geburtstag allein fahren und als Berufskraftfahrerinnen oder -fahrer arbeiten. Darüber hinaus möchte die Kommission mit dem Vorschlag für den digitalen Führerschein Lkw-Fahrenden aus Nicht-EU-Staaten mit vergleichbaren Verkehrssicherheitsstandards den Umtausch ihres Führerscheins in einen EU-Führerschein erleichtern.

Sven Rademacher, VKM

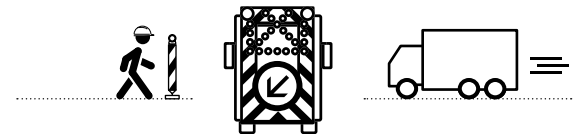


Bessere Sichtbarkeit von Unfallstellen

Nach einem Verkehrsunfall ist es wichtig, die Unfallstelle so abzusichern, dass diese für nachfolgende Fahrzeuge gut sichtbar ist und ein Auffahren vermieden wird. Analysen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigen, dass mangelnde Sichtbarkeit nach Unfällen mit Lkw für den nachfolgenden Verkehr zur Unfallursache werden kann.

Die Sichtbarkeit einer Unfallstelle könne nach Auffassung des DVR unabhängig von der Tageszeit durch die Aktivierung der Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten von Lkw erhöht werden.

[Hier geht es zum DVR-Beschluss „Bessere Sichtbarkeit von Unfallstellen durch Aktivierung der Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten für die Fahrzeugklassen M2/N2 bis M3/N3 und O2 bis O4“.](#)



Vermeidung von Lkw-Auffahrunfällen auf fahrbare Absperrtafeln

Immer wieder kommt es auf Autobahnen zu teils schweren Verkehrsunfällen mit Lkw im Bereich von Baustellen. Besonders gefährlich sind Arbeitsstellen, die nur von kürzerer Dauer sind.

Vorwarnrichtungen machen frühzeitig auf Autobahnbaustellen aufmerksam, ordnen Geschwindigkeitsbeschränkungen an und weisen auf Fahrstreifenreduktionen oder -verschwenkungen hin. Kurz vor der Arbeitsstelle (mindestens 50 Meter) ordnet eine fahrbare Absperrtafel die Sperrung des betroffenen Fahrstreifens und den Wechsel auf den benachbarten Fahrstreifen an.

Über sogenannte „Baustellenwarner“ können jetzt Signale ausgesendet werden, um den Verkehr frühzeitig und zuverlässig vor nahenden Arbeitsstellen zu warnen. Der DVR unterstützt dieses Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums und der Autobahn GmbH.

[DVR-Beschluss „Vermeidung von Lkw-Auffahrunfällen auf fahrbare Absperrtafeln vor Arbeitsstellen auf Autobahnen“ ist hier abrufbar.](#)



DVR Arena: Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen

Die DVR Arena am 13. Dezember 2023 hat sich dem Thema „Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen: Zeitdruck, knappe Parkplätze, Fahrpersonalmangel – eine Herausforderung für die Verkehrssicherheit“ gewidmet.



DVR-Präsident Manfred Wirsch (l.) begrüßt die Teilnehmenden in Berlin. Foto: Daniela Stanek - DVR

DVR-Präsident Manfred Wirsch begrüßte die rund 200 Teilnehmenden vor Ort in Berlin sowie die Interessierten, die digital dabei waren, und wies darauf hin, dass die Transport- und Logistikbranche „ein knallhartes Geschäft mit einem enormen Zeit- und Preisdruck“ sei. Diesen Druck spürten besonders die Fahrerinnen und Fahrer. Deshalb müsse alles dafür getan werden, deren Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Gemeinsame Anstrengungen, mehr Sicherheit im Lieferverkehr zu schaffen, forderte auch Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr

und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, in einer Video-Grußbotschaft.

Fahrpersonal gewinnen

Die Logistikbranche sei systemrelevant und der Mangel an Fahrpersonal „ein Riesenthema“, unterstrich Henning Rehbaum (CDU), Bundestagsabgeordneter und Mitglied im Verkehrsausschuss. Er sprach sich dafür aus, die Fahrausbildung zu verändern. „In Österreich kann man in zehn Wochen Berufskraftfahrer werden, in Deutschland dauert das sechs bis zehn Monate“, sagte Rehbaum. Zudem müsste aus seiner Sicht die

Berufskraftfahrer-Qualifikation auch in Fremdsprachen möglich sein. Generell müsste der Zugang von ausländischem Fahrpersonal in die deutsche Logistikbranche vereinfacht werden.

Zuwanderung erleichtern

Für eine Neujustierung der Qualifikationsanforderungen zur Behebung des Fahrpersonalmangels sprach sich auch Prof. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., aus. Die Situation sei alarmierend, bereits heute fehlten der Branche 80.000 bis 100.000 Berufskraftfahrende. „Wenn sich nicht jetzt etwas ändert, droht Deutschland ein Versorgungskollaps ähnlich wie in England“, verdeutlichte der Experte. Für die Lösung dieses Problems gebe es keinen Königsweg. Engelhardt sieht aber Stellschrauben, an denen gedreht werden müsse: Arbeitsbedingungen verbessern, Hürden und Bürokratie abbauen sowie Zuwanderung erleichtern.

Die Straße ist der gefährlichste Arbeitsplatz.

Dr. Jörg Hedtmann

Kontrollen verstärken

Abschließend führte Moderatorin Eva-Maria Lemke durch eine Diskussionsrunde mit allen Vortragenden sowie Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr), und Stefan Thyroke, Leiter Fachgruppe Speditionen, Logistik, Kurier-, Express- und Paketdienste bei der ver.di-Bundesverwaltung. Der Gewerkschaftsvertreter machte auf ein weiteres Problem aufmerksam: Es werde zu wenig kontrolliert. Die Quote der vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) kontrollierten Fahrzeuge zum Beispiel liege bei unter einem Prozent.

„Die Straße ist der gefährlichste Arbeitsplatz“, unterstrich Dr. Hedtmann. Er vermisse die Wertschätzung für das fahrende Personal in der Gesellschaft: „Das sind Leute, die unsere Wirtschaft aufrechterhalten.“

Parkplatzmangel beheben

Vanessa Kuhlage präsentierte zentrale Ergebnisse aus ihrer Bachelorarbeit „Lkw-Parkplatzmangel – Ein unlösbares Dilemma zwischen ‚Geisterparkern‘ und ‚Sekundenschläfern‘ in der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit?“, abgeschlossen an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW in Münster. Mit ihrer Abschlussarbeit gewann sie den DVR-Förderpreis 2023. Sie weist mit dem sogenannten „Geisterparken“ auf ein für die Verkehrssicherheit auf Autobahnen ernsthaftes Problem hin und zeigt in Befragungen mit 146 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern weitere Probleme auf. So bezeichneten 94 Prozent der Befragten den Parkplatzmangel als „in hohem Maße oder absolut verkehrsfährdend“. Fast die Hälfte gab zu, als „Geisterparker“ bereits auf Ein- oder Ausfahrten von Raststätten gestanden zu haben. Knapp zwei Drittel gaben an, bereits einmal in den Sekundenschlaf gefallen zu sein.

Sozialdumping verhindern

Erschreckende Bilder aus seinem Arbeitsalltag zeigte Raymond Lausberg, Polizist im belgischen Lüttich. Er berichtete, bei Lkw-Kontrollen nicht selten auf Fahrende aus Osteuropa zu stoßen, die wochenlang nonstop durch Europa touren, und das in Fahrzeugen mit gravierenden technischen Mängeln. Ihre vorgeschriebene Freizeit verbrächten sie in ihrem Lkw oder in menschenunwürdigen Unterkünften. Unter dem Schlagwort Sozialdumping sprach der erfahrene Polizeiinspektor von schlechter Bezahlung und systematisch überlastetem Fahrpersonal. Gefälschte Dokumente und manipulierte Fahrtenschreiber gehörten ebenfalls zu seinem Arbeitsalltag auf dem Abschnitt der E40 zwischen Lüttich und Aachen.



Dr. Jörg Hedtmann (BG Verkehr) Foto: Daniela Stanek - DVR

Abschließend erklärte DVR-Präsident Wirsch, dass der DVR weiterhin für verbesserte Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrenden und die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit in Berlin und Brüssel „trommeln“ werde.

➔ [Die Präsentationen der DVR Arena sind hier abrufbar.](#)

➔ [Die komplette Veranstaltung kann hier angeschaut werden.](#)

■ Neue Themenseite der BG BAU

Die Beschäftigten am Bau und in der Gebäudereinigung sind viel unterwegs. Damit sie sicher zu ihren Arbeitseinsätzen kommen, gibt es von der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) jetzt alle Angebote zur betrieblichen Verkehrssicherheit gebündelt auf einer neuen Themenseite. Hier finden Interessierte Hinweise und Tipps, wie Verkehrsunfälle vermieden werden können. Die Themenseite bündelt außerdem das gesamte Serviceangebot für Beschäftigte und Unternehmen: Informationen zu den Fahrsicherheitstrainings der BG BAU, den Fördermöglichkeiten für den Einbau von Abbiegeassistenten oder zu aktuellen Veranstaltungen mit Partnern wie anderen Unfallversicherungsträgern und dem DVR.

Die Zahl der tödlichen Wegeunfälle von Versicherten der BG BAU ist zuletzt wieder gestiegen: Im Jahr 2022 haben

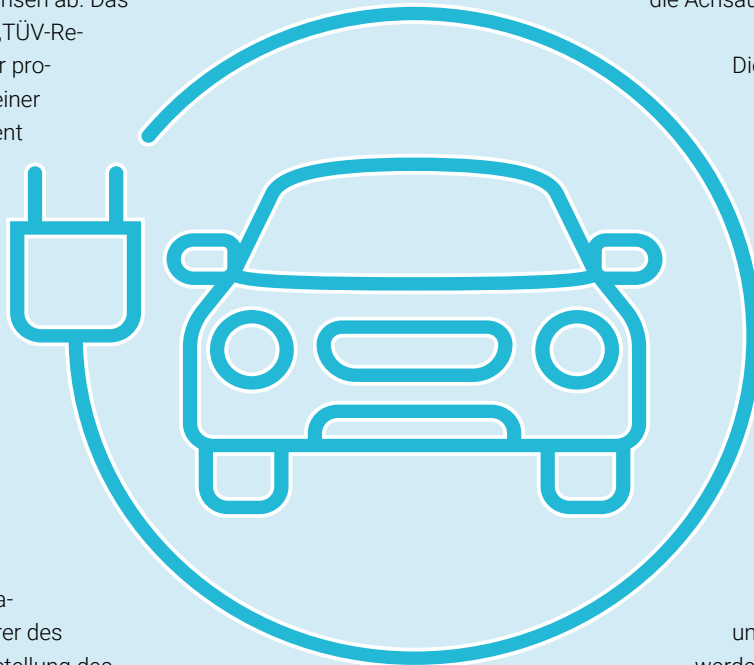
22 Versicherte auf dem Weg von oder zur Arbeit ihr Leben verloren. Im Vorjahr waren es noch zwölf tödliche Wegeunfälle. Auch das Wegeunfallgeschehen ist mit 8.298 Unfällen im Jahr 2022 weiter auf hohem Niveau. „In der Bauwirtschaft und den baunahen Dienstleistungen werden immer größere Strecken zurückgelegt. Zugleich steigt der Termindruck aufgrund des Arbeitskräftemangels. Die hohe Verkehrsdichte und umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen sorgen zudem für Behinderungen im Verkehrsfluss. Dadurch steigt auch das Risiko für Unfälle“, erläutert Bernhard Arenz, Leiter der Hauptabteilung Prävention der BG BAU.



[Hier geht es zur Themenseite der BG BAU.](#)

■ TÜV-Report 2024: E-Autos mit Schwachstellen

Elektrofahrzeuge schneiden bei der Hauptuntersuchung (HU) durchwachsen ab. Das zeigen die Ergebnisse des „TÜV-Reports 2024“. Der nicht mehr produzierte VW e-Golf ist mit einer Mängelquote von 2,6 Prozent der beste Kompaktwagen unter den zwei bis drei Jahre alten Fahrzeugen. Dagegen belegt der Tesla Model 3 mit einer Mängelquote von 14,7 Prozent den letzten Platz in dieser Altersklasse. „Bei den TÜV-Prüfungen zeigen sich einige antriebstypische Mängel, die für die technische Sicherheit der E-Fahrzeuge relevant sind“, sagte Dr. Joachim Bühler, Geschäftsführer des TÜV-Verbands, bei der Vorstellung des Reports. Überdurchschnittlich häufig werden Mängel bei der Bremsfunktion festgestellt. Ein Grund ist die Rekuperation, mit der E-Fahrzeuge Bremsenergie zurückgewinnen können. Die Bremsbeläge werden im Vergleich zu Verbrennern daher seltener beansprucht, was zu einer Beeinträchtigung der Bremsleistung führen kann.



Ein weiterer Schwachpunkt vieler E-Autos sind die Achsaufhängungen.

Die Gesamtauswertung des TÜV-Reports 2024 zeigt zudem: Mit einem Anteil von 20,5 Prozent ist gut jeder fünfte Pkw mit „erheblichen“ oder „gefährlichen Mängeln“ unterwegs und daher bei der HU durchgefallen. Bei 11,2 Prozent der Fahrzeuge haben die Sachverständigen „geringe Mängel“ festgestellt. Immerhin 0,05 Prozent wurden als „verkehrsunsicher“ eingestuft und mussten sofort stillgelegt werden. Bezogen auf alle Hauptuntersuchungen in Deutschland entspricht das rund 15.000 Fahrzeugen.



[Alle weiteren Details und Ergebnisse des TÜV-Reports sind hier zu finden.](#)

■ ACE: Parken mit Wohnmobil und Wohnwagen

Für Campingbegeisterte stellt sich immer wieder die Frage, wo ihr Gefährt eigentlich abgestellt werden darf. Der ACE Auto Club Europa erläutert die rechtliche Lage für das Parken von Wohnmobilen und Wohnwagen.

Wohnmobile ohne das Zusatzzeichen „Pkw“, die weniger als 7,5 Tonnen wiegen, dürfen grundsätzlich und unbegrenzt am Straßenrand parken. Auf dem Gehweg ist das Parken bei entsprechender Beschilderung bis zu einem Gewicht von 2,8 Tonnen erlaubt. Davon rät der ACE aus Gründen der Verkehrssicherheit und Rücksicht jedoch ab und empfiehlt, eher Parkplätze auf der Fahrbahn oder ausgewiesenen Parkflächen zu nutzen. Die Parkdauer ist grundsätzlich nicht beschränkt, eine unerlaubte Sondernutzung tritt erst ab mindestens sechs Monaten ein. Auch angekoppelte Wohnwagen dürfen, falls kein Zusatzschild das Parken von Pkw mit Anhängern verbietet, ohne zeitliche Begrenzung am Straßenrand stehen. Abgekoppelte Wohnwagen hingegen dürfen in Wohngebieten nicht länger als 14 Tage am Stück abgestellt werden. Schwere Wohnmobile mit über 7,5 Tonnen und Wohnwagen mit über zwei Tonnen Gewicht dürfen dort zwischen 22 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht stehen.

Auf die Größe kommt es an

Das Reisemobil oder der Caravan müssen vollständig in die gezeichnete Parkflächenmarkierung passen, damit ausreichend Platz auf der Fahrbahn bleibt und alle Fahrzeuge den nötigen Sicherheitsabstand einhalten können. Gegenüber einer

Grundstückseinfahrt ist beim Parken mindestens 3,50 Meter Abstand zu halten.

Schlafen im geparkten Fahrzeug?

Wer schon eine lange Strecke hinter sich gebracht hat und sein geplantes Etappenziel aufgrund von Müdigkeit nicht mehr erreicht, darf zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit einmalig im Fahrzeug schlafen. Dabei sollten Stühle und Tische nicht aufgestellt und der Parkplatz danach umgehend verlassen werden, da ansonsten aus der einmaligen Übernachtung schnell verbotenes Campen außerhalb ausgewiesener Campingeinrichtungen wird. Bußgelder unterscheiden sich je nach Bundesland, in Bayern beispielsweise kann man mit bis zu 2.500 Euro rechnen.

Gegenseitige Rücksichtnahme geht vor

Aus Gründen der Rücksichtnahme und Verkehrssicherheit sollten Campingbegeisterte ihr Fahrzeug immer so parken, dass andere Verkehrsteilnehmende dadurch nicht behindert oder gefährdet werden und die Sicht uneingeschränkt bleibt. Vor allem direkt vor Schulen sollte der Camper daher nicht abgestellt werden.

Laura Thülen, Abteilung Kommunikation DVR



Zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit darf man einmalig im Fahrzeug schlafen. Foto: Michael Seifert - VKM

■ Stress auf dem Gehweg

Mehr als 720 Personen wurden im Jahr 2022 bei Kollisionen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden schwer verletzt, davon 13 tödlich. Besonders Fußgängerinnen und Fußgänger werden bei solchen Unfällen mit hoher Wahrscheinlichkeit verletzt, Ältere häufig schwer. Überwiegend werden solche Unfälle von den Radfahrenden verursacht. Besonders unangenehm für die Unfallopfer: In rund einem Viertel der Fälle ist die verursachende Person vom Unfallort geflohen. Das sind einige zentrale Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV).



Ein Crashtest zeigt die Folgen einer Kollision eines Radfahrers mit einem Fußgänger. Foto: Finn Danke - UDV

Unfälle zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind bisher kaum beachtet worden. Nach Meinung von UDV-Chef Siegfried Brockmann wird sich diese Unfallkonstellation in den nächsten Jahren dynamisch nach oben entwickeln: „Fahrer nehmen zahlenmäßig und nach Fahrleistung deutlich zu und mit E-Bikes und Lastenrädern werden sie auch schneller und schwerer. Die Bevölkerung wird auf der anderen Seite immer älter.“ Deshalb müsse jetzt rasch und energisch gegen-gesteuert werden.

Zweirichtungsradwege besonders ungünstig

Als Unfallschwerpunkte zeigt die Studie vor allem Fußgängerzonen und Haltestellenbereiche. Wenn Fußgängerinnen und Fußgänger überraschend auf die für den Radverkehr vorgesehenen Flächen treten, hängt dies oft mit durch parkende Autos eingeschränkten Sichtbeziehungen zusammen. Überwiegend haben sich die Unfälle auf Radverkehrsflächen ereignet. Auffällig dabei: Je schmaler der Radweg, umso größer die Unfallwahrscheinlichkeit. Zweirichtungsradwege haben sich als besonders ungünstig erwiesen.

Deshalb fordert die UDV, die Erkenntnisse dieser Studie bei der Gestaltung der Infrastruktur besser zu berücksichtigen und Fußgängerzonen nicht für den Radverkehr freizugeben. Generell sei die Freigabe von Gehwegen kritisch zu sehen, auch in Grünanlagen oder Parks. Deutliche Verbesserungen ließen sich erzielen, wenn bei hoher Fußgängerfrequenz parkende Fahrzeuge verringert werden und keine Zweirichtungsradwege angelegt werden.

Mehr gegenseitige Rücksichtnahme

Siegfried Brockmann mahnt aber auch eine größere gegenseitige Rücksichtnahme an. An Haltestellen müsse beispielsweise der Radverkehr den Passagieren das Ein- und Aussteigen ermöglichen und dafür im Zweifel auch anhalten und warten. „Radfahrer, die hier mit hoher Geschwindigkeit einfach durchfahren, gefährden konkret Leib und Leben Anderer“, sagt Siegfried Brockmann, der in solchen Bereichen gezielte Polizeiüberwachung fordert. Auf der anderen Seite müssten Fußgängerinnen und Fußgänger besser auf herannahende Radfahrende achten. Bundesregierung und Verkehrssicherheitsorganisationen seien aufgefordert, mit gezielten Kampagnen das gegenseitige Verständnis und das erwünschte Verhalten zu fördern.

■ Brandenburg: Pilotprojekt „Modulares Fahrradparken“



Mit einem Pilotprojekt unterstützt das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburger Kommunen dabei, sichere Fahrradabstellanlagen im Modularbau und in Holzbauweise zu errichten. Für Planung und Bau von über 2.500 Stellplätzen stehen bis 2026 bis zu 14 Millionen Euro zur Verfügung. Dafür wurden 14 Modellvorhaben in 13 Brandenburger Kommunen ausgewählt. Den ersten Förderscheck in Höhe von 1,6 Millionen Euro für den geplanten Bau einer modularen Fahrradparkanlage mit 346 Stellplätzen überreichte Brandenburgs Minister für Infrastruktur und Landesplanung Rainer Genilke der Gemeinde Eichwalde.

Ziel des Projekts ist es, durch die modulare Bauweise Planungs- und Herstellungskosten zu senken und eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten. „Brandenburg ist Fahrradland. Deshalb wollen wir den Radverkehr stärken und ihn sinnvoll mit dem

umweltfreundlichen ÖPNV verknüpfen. Ein wichtiger Schlüssel dazu sind Bike-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen“, sagte Minister Genilke. Nach dem Baukastenprinzip stehe für jede Gemeindegröße und -kasse eine passende Lösung zur Verfügung. Das senke die Planungs- und Herstellungskosten und spare Zeit.

„Das Land Brandenburg und der VBB haben mit dem ‚Modularen Fahrradparken‘ ein deutschlandweit einzigartiges Pilotprojekt auf den Weg gebracht, das es für die Radfahrenden bequemer macht und gleichzeitig ein wertvolles Vorbild für andere Regionen ist“, unterstrich Ute Bonde, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

[➔ Weitere Informationen zum Pilotprojekt gibt es hier.](#)

■ Lebenswerte Straßenräume durch angepasste Geschwindigkeiten



Bereits zum achten Mal vergeben der ökologische Verkehrsclub VCD und die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) den Deutschen Verkehrsplanungspreis. Die Organisationen fördern damit eine interdisziplinäre und integrierte Planungskultur auf kommunaler Ebene.

In diesem Jahr zeichnet der Verkehrsplanungspreis innovative Lösungen bei der Temporeduzierung in Städten und Gemeinden aus. Die guten Beispiele sollen durch eine integrierte Verkehrsplanung bestechen, die Lebensqualität vor Ort erhöhen und die Umweltsituation verbessern.

Mehr als 1.000 Städte und Kommunen mit über 40 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern setzen sich in der Initiative „Lebenswerte Städte und Kommunen“ für angemessene Geschwindigkeiten ein, denn die bestehenden

Gesetze erschweren es ihnen, Tempo 30 auszuweisen. Einige wenige Leuchtturmprojekte beweisen, dass mit geringeren Geschwindigkeiten die Lebensqualität für alle steigt. Und diese Bemühungen wollen VCD und SRL mit dem Verkehrsplanungspreis würdigen.

Bewerben können sich bereits realisierte Projekte und Verkehrsversuche aus den Jahren 2018 bis 2023. Die Einreichungsfrist ist der 31. Mai 2024. Kriterien für die Bewertung sind gesteigerte Flächengerechtigkeit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, ein hohes Maß an Übertragbarkeit, Partizipation, eine mögliche Evaluation sowie das Erreichen erträglicher Geschwindigkeiten.

[➔ Mehr Informationen zur Bewerbung finden Sie hier.](#)

■ Vision Zero konkret

Der Verkehrsexpertentag 2023 der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) in Duisburg widmete sich konkreten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero. Im Vordergrund stand das Thema Geschwindigkeit.

Tempo 50 innerorts, Tempo 100 auf Landstraßen und etwa 70 Prozent der deutschen Autobahnen ohne Tempobegrenzung: Geschwindigkeit ist die entscheidende Größe für die Entstehung von Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten.

Wer die Vision Zero ernst nehmen, wonach kein Mensch im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden soll, müsse laut VOD unbedingt an diesen Stellschrauben drehen: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Tempo 80 auf Landstraßen und ein generelles Tempolimit auf Autobahnen.

Geschwindigkeiten senken

„Ein komplexes System wie der Straßenverkehr muss in der Lage sein, Fehler zu kompensieren. Dazu braucht es die notwendige Zeit, die bei hohen Geschwindigkeiten fehlt“, begründete Prof. Bernhard Schlag von der TU Dresden die Notwendigkeit, die Geschwindigkeiten abzusenken. Eine Abnahme der durchschnittlichen Geschwindigkeit um fünf Prozent bewirke eine Verringerung der Unfälle mit Getöteten um etwa 20 Prozent. Das gelte für alle Straßentypen, inner- und außerorts.

Prinzipiell müsse die vom Grundgesetz vorgegebene Schutzpflicht des Staates im Verkehrssektor stärker zur Geltung kommen, forderte Prof. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei. Bund, Länder und Kommunen müssten den Stellenwert der Verkehrssicherheit erhöhen. Das Alkoholverbot am Steuer solle beispielsweise auf alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer erweitert und konsequent durchgesetzt werden.

Strafmaß anpassen

Vor diesem Hintergrund unterstrich Peter Schlanstein, Dozent an der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen (HSPV) und geschäftsführender Vorstand der VOD, die Notwendigkeit, das Strafmaß bei Verstößen im Straßenverkehr an internationale Standards anzupassen. „Es muss umso höher ausfallen, je mehr das Verkehrsverhalten einer Person andere Menschen gefährdet“, sagte Schlanstein. Er forderte, dass die Event Data Recorder (EDR), die seit Juli 2022 in allen Kraftfahrzeugen mit neuer Typzulassung in der EU verbaut sind, bei schweren Unfällen mit Personenschaden uneingeschränkt zur Unfallanalyse ausgewertet werden müssten.

Diese Forderung unterstützte auch Dr. Jürgen Bönninger, Vorsitzender des Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik im DVR. „Um einen Unfallhergang vollumfänglich rekonstruieren und die Klärung ermöglichen zu können, wer für den Unfall verantwortlich ist, sind die Aufzeichnungen des EDR 30 Sekunden vor und zehn Sekunden nach einem Unfall notwendig, etwa für den Fall einer Kollision mehrerer Fahrzeuge“, erläuterte der Experte.

[Alle Präsentationen der Tagung sind auf der Website der VOD zu finden.](#)

[Ausgabe 2 der VOD-Schriftenreihe mit dem Titel „VISION ZERO konkret“ kann hier heruntergeladen werden.](#)

Beate Pappritz gestorben

Die frühere DVR-Ausschussvorsitzende Beate Pappritz ist wenige Tage vor Weihnachten 2023 im Alter von 69 Jahren völlig unerwartet verstorben. Von 2002 bis 2014 leitete Pappritz den Vorstandsausschuss Kinder und Jugendliche im DVR. Mitglied des Ausschusses war sie bereits seit 1997. Hauptamtlich war Pappritz über viele Jahre Leiterin der Verkehrssicherheitsprogramme beim ADAC in München.

Sie fühlte sich der Verkehrssicherheitsarbeit sehr verpflichtet. Aber die

Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr war für sie auch eine Herzensangelegenheit. Während der langen Zeit ihres Wirkens im DVR zeigte sie sich seinen Zielen stets loyal verbunden. Ihre Mitstreiterinnen und Mitstreiter hat sie mit ihrer gleichzeitig freundlichen, in der Sache geradlinigen und menschlich immer fairen Haltung sehr beeindruckt.



DVR-Präsident Manfred Wirsch würdigt die Verdienste von Pappritz: „Wir verneigen uns mit großem Respekt vor dem Lebenswerk einer Frau, die sich leidenschaftlich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen eingesetzt hat.“

Der DVR wird Beate Pappritz für ihre hohen Verdienste in der Verkehrssicherheitsarbeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Foto: Ute Hammer

■ Walter Eichendorf neuer ETSC-Präsident



Prof. Walter Eichendorf amtiert seit dem 1. Januar 2024 als Präsident des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC). Er folgt auf Prof. Herman De Croo, der den ETSC seit dessen Gründung im Jahr 1993 angeführt hat. Eichendorf war von 2009 bis 2021 Präsident des DVR und ist seitdem dessen Ehrenpräsident.

„Es ist mir eine große Ehre, das Amt des ETSC-Präsidenten zu übernehmen. Ich glaube an die Vision Zero für die Straßenverkehrssicherheit und habe es zu einem zentralen Ziel meiner beruflichen Laufbahn gemacht, dass weniger Menschen auf unseren Straßen getötet oder verletzt werden. Ich freue mich darauf, den ETSC bei seiner wichtigen Aufgabe zu unterstützen, die europäischen Institutionen und nationalen Regierungen zu beraten, wie sie diese Herausforderung meistern können“, kommentierte Eichendorf seine Wahl.

Gleichzeitig dankte er Herman De Croo für seine Vision, seinen Mut und leidenschaftlichen Einsatz in drei Jahrzehnten an der Spitze des ETSC.

„Die Verkehrssicherheit wird wie viele Lebensbereiche entscheidend europäisch geprägt. Ein starker Europäischer Verkehrssicherheitsrat ist daher unverzichtbar. Ich bin sehr froh, dass Walter Eichendorf den ETSC anführt: Als Vorkämpfer für die Vision Zero mit internationaler Erfahrung, Durchsetzungsvermögen und Fingerspitzengefühl ist Walter Eichendorf die optimale Besetzung“, sagte DVR-Präsident Manfred Wirsch.

■ Juristische Fachkonferenz

Die Juristische Fachkonferenz 2023 des DVR widmete sich aktuellen verkehrsrechtlichen Themen. Gleich zwei Vorträge befassten sich mit der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten. Dr. Christian Johnson, Abteilungsleiter Internationale Rechtshilfe in Strafsachen im Bundesamt für Justiz, berichtete, dass es sich bei den rund 6.000 eingehenden Ersuchen pro Jahr zu 99 Prozent um Straßenverkehrsdelikte handelt. Die Quote der erfolgreich vollstreckten Fälle liege bei knapp 60 Prozent. Die Sicht aus der polizeilichen Praxis dazu lieferte Stefan Pfeiffer, Polizeidirektor der Verkehrspolizeiinspektion Nürnberg-Feucht, mit beeindruckenden Beispielen.

Zudem stand das Abstellen von E-Scootern auf Gehwegen auf dem Programm. Wie sehr das Abstellen dieser Elektrokleinstfahrzeuge die Barrierefreiheit einschränkt, machten Christiane Möller, Justiziarin und stellvertretende Geschäftsführerin des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes e.V. (DBSV), und Dr. Michael Richter, Rechtsanwalt sowie Geschäftsführer der gemeinnützigen Rechtsberatungsgesellschaft „Rechte behinderter Menschen“, sehr deutlich.

Weitere Themen waren das neue Road Safety Package der EU und die Reform des Straßenverkehrsrechts.

[➡ Sämtliche Vorträge können hier heruntergeladen werden.](#)

[➡ Hier geht es zur Aufzeichnung der Veranstaltung auf YouTube.](#)

DVR Schriftenreihe „Barrierefreie Mobilität“

Passend zur Juristischen Fachkonferenz ist die aktuelle Ausgabe 24 der DVR Schriftenreihe Verkehrssicherheit „Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr“ erschienen. Auf 80 Seiten beleuchten Expertinnen und Experten das Thema „Barrierefreie Mobilität“ aus verschiedenen Blickwinkeln. Im Vordergrund stehen Verbesserungen der Infrastruktur, mehr Partizipation von Menschen mit Behinderung sowie eine ausreichende Finanzierung, um barrierefreie Maßnahmen umsetzen zu können.

[➡ Hier kann die aktuelle Ausgabe der Schriftenreihe heruntergeladen werden.](#)

■ „Gemeinsam für #mehrAchtung“

Die 2. Nationale Verkehrssicherheitskonferenz des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) stand unter dem Motto „Gemeinsam für #mehrAchtung“. Fachleute aus Bund, Ländern, Kommunen, Unternehmen sowie anderen Institutionen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit kamen zum Meinungsaustausch in Berlin zusammen.

Die Vision Zero ist ein wichtiges Ziel, das wir uns vorgenommen haben“, sagte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in seiner Begrüßung. Bei seinem Streifzug durch die Themen erwähnte er, dass in seinem Ministerium derzeit eine nationale Fußverkehrsstrategie erarbeitet werde. Als Digitalminister ging er zudem auf die aus seiner Sicht wichtige Bedeutung von künstlicher Intelligenz (KI) ein: „KI wird auch die Verkehrssicherheit in massiver Weise beeinflussen.“ Er warb für ein faires und respektvolles Miteinander im Straßenverkehr, ganz im Sinne der Initiative #mehrAchtung, die für mehr Verkehrssicherheit sensibilisiert.

Die Bedeutung neuer Technologien und von KI unterstrich auch Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und derzeitiger Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Ferner seien vernetzte Strukturen über alle politischen Ebenen wichtig und die Menschen müssten mitgenommen werden, um Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit zu erzielen.

KI im Straßenverkehr

Um Chancen und Risiken der KI im Straßenverkehr ging es auch im Podiumsgespräch zwischen Dr. Feiyu Xu, Co-Founderin und Chief Innovation Officer Nyonix GmbH, und DVR-Präsident Manfred Wirsch. Dr. Xu machte deutlich, dass KI zum Beispiel in

puncto Bilderkennung, Sprachverarbeitung und Sensordatenanalyse einen wichtigen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten könne. Das bestätigte der DVR-Präsident: „KI kann uns helfen, zum Beispiel bei komplexen Situationen an Kreuzungen.“

Im zweiten Teil der Veranstaltung konnten sich die Teilnehmenden für eines von insgesamt drei Fachforen entscheiden.

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

Das Forum des DVR „Ohne die Unternehmen und Betriebe geht es nicht – Verkehrssicherheitsarbeit in der unternehmerischen Praxis“ wurde von Manfred Wirsch moderiert. Hier erläuterte Prof. Rüdiger Trimpop, Friedrich-Schiller Universität Jena, die Notwendigkeit der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Vision Zero. Anschließend stellte Dr. Sven Timm, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, dar, dass die Verkehrssicherheit in Betrieben und Unternehmen ein Grundpfeiler der Präventionsarbeit der Unfallversicherungsträger sei. Anschließend gaben Dr. Hansjörg Hagels, Boehringer Ingelheim, sowie Detlef Higgen, Stromnetz Berlin, Einblicke in die Verkehrssicherheitsarbeit ihrer Unternehmen.



[Die Präsentationen des DVR-Forums sind hier zu finden.](#)



Die 2. Nationale Verkehrssicherheitskonferenz bot wieder eine gute Gelegenheit zum fachlichen Austausch. Foto: Dirk Michael Deckbar - BMDV

■ Unterwegs mit dem Lastenfahrrad – ein Erfahrungsbericht

Das Lastenrad, praktisch, platzsparend, kostengünstig im Verbrauch und ökologisch. Wir wollen testen. Wir, das sind ich, Mama, und meine beiden Jungs, sechs und acht Jahre alt. Wir leihen uns ein Lastenrad des Anbieters „Flotte Lotte“ bei uns im Kiez.

Kids rein, anschnallen und los geht es. Puh, nicht einfach, beim Anfahren das Gleichgewicht zu halten mit beiden Kindern vorne drin. Vorweg, natürlich tragen wir alle einen Helm, sicher ist sicher.

Also gebe ich mir ordentlich Mühe und irgendwann fahren wir. Nächste Hürde, der Bordstein. Erst runter, dann auf den nächsten rauf. Tatsächlich gar nicht so einfach und etwas ruckelig, aber die Kinder haben Spaß. Während ich schwitze, etwas besorgt, dass wir uns mit dem teuren Rad langlegen und uns verletzen könnten. Aber jammern ist nicht.

Gleichgewicht und Bremsweg

Die Jungs feiern mich und das Rad. Nun sind wir zunächst auf einer wenig befahrenen Nebenstraße in unserem Kiez unterwegs. Ein Auto fährt sehr dicht an uns vorbei. Die Wanne, in der die Kids sitzen, schwankt etwas, aber ich habe es im Griff und beschleunige etwas. Es läuft gut, und das mit dem Gleichgewicht klappt nun auch besser, fühlt sich nicht mehr so wacklig an. Allerdings habe ich Sorge, rechtzeitig bremsen zu können, mit viel Vorlauf trete ich die Bremse und wir werden langsamer. Der Bremsweg ist erheblich länger, klar, viel mehr Gewicht. Aber wir stehen dann bald.

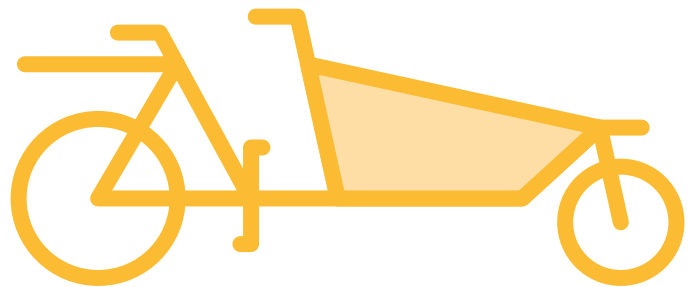
Dann trauen wir uns nach einer halbstündigen Probefahrt in den etwas belebteren Verkehr. Die Kids nehmen die Hände in die Wanne und lassen nichts heraushängen. Wir kommen gut voran, nur Ampeln sind nicht unsere Freunde – zu wenig Grünphasen. Wir düsen zum etwas entfernt gelegenen Supermarkt und kaufen ein, unter anderem Mineralwasser und Kartoffeln. Schwer bepackt geht es zurück. Hin ging es leicht bergab, zurück müssen wir den Weg leicht steil hinauf. Ich sehe es positiv, Training für Beine und Po. Allerdings kommt hier wieder das Gleichgewichtsproblem ins Spiel, aber wir schaffen es. Die Jungs feuern mich an.

Neue Perspektive

Nach zwei Stunden Ausprobieren ziehen wir ein Fazit: Es hat Spaß gemacht und war aufregend. Gott sei Dank war es warm, bei Kälte möchten die Jungs das nicht erleben. Sie sagen, dass es anfangs ein komisches Gefühl gewesen sei und sie Angst hatten umzufallen, aber dann ging es. Auch die Beschleunigung sei etwas aufregend gewesen. An der Ampel neben einem Auto zu stehen und nicht selbst im Auto zu sitzen, bot eine ganz neue Perspektive.

Insgesamt fanden wir die Fahrt großartig. Der Sicherheitsfaktor schreckt mich allerdings etwas ab. Die Wanne ist vorne im Ernstfall zuerst „dran“. Trotz Helm ist die Gefahr eines Zusammenstoßes mit einem Pkw für mich sehr riskant. Ganz günstig sind Lastenräder in der Anschaffung auch nicht. Ich würde in der Freizeit nicht unbedingt im Realverkehr und schon gar nicht in der Rushhour mit einem Lastenfahrrad umherfahren.

Olivera Scheibner, Referentin Kinder und Jugendliche/ Radfahrmobilität



Tipps zum sicheren Fahren

Wer möchte, kann vor dem Kauf ein Training für Lastenräder absolvieren. Diese werden zum Beispiel von Kommunen und Verkehrsclubs angeboten. Das sind unsere Tipps für das Fahren mit dem Lastenrad:

- ✓ Lastenräder immer gegen Wegrollen oder Umkippen durch Fahrradständer beziehungsweise Feststellbremse sichern.
- ✓ Bei Kindern unverzichtbar: vorhandene Gurte nutzen und Helm aufsetzen.
- ✓ Besondere Vorsicht: Dreirädrige Lastenräder können in Kurven leicht kippen.
- ✓ Mehr Masse hat Einfluss auf die Fahrstabilität und Beherrschbarkeit: deshalb eher defensive Fahrweise wählen.
- ✓ Besonders in Überholsituationen und Engstellen das größere Ausmaß des Lastenrades beachten.
- ✓ Beim Einfahren auf eine Fahrbahn darf das Lastenfahrrad nicht unvorhersehbar in die Fahrspur hineinragen, da es mit anderen Verkehrsteilnehmenden kollidieren kann.

■ Fahrkompetenz von Älteren erhalten

Die Mobilität mit dem eigenen Pkw spielt auch im Alter eine zentrale Rolle für die gesellschaftliche Teilhabe, ein positives Selbstbild und die Lebenszufriedenheit. Das gilt besonders für den ländlichen Raum, wo es oftmals nur wenige Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw gibt. Doch mit zunehmendem Alter nehmen die sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten ab.



Eine Rückmeldefahrt kann die Fahrkompetenz verbessern. Foto: Halfpoint - stock.adobe.com

Der DVR spricht sich dafür aus, die Fahrkompetenz von älteren Autofahrenden zu erhalten und zu verbessern. Aber wie kann das gelingen? Zunächst muss zwischen zwei Begriffen unterschieden werden: Die Fahrkompetenz umfasst alle Fähigkeiten und Fertigkeiten, die zur erfolgreichen Bewältigung der Anforderungen und Situationen im motorisierten Straßenverkehr benötigt werden. Davon abzugrenzen ist die Fahreignung. Diese umfasst die notwendigen psychischen (geistigen) und physischen (körperlichen) Mindestanforderungen, um ein Kraftfahrzeug sicher führen zu können.

„Ältere Pkw-Fahrende können die Mindestanforderungen erfüllen, also fahrgeeignet sein, gleichzeitig jedoch charakteristische Einschränkungen in der Fahrkompetenz und Auffälligkeiten im Unfallgeschehen aufweisen. Daher ist eine besondere

Unterstützung der älteren Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer beim Erhalt und der Verbesserung ihrer Fahrkompetenz notwendig“, erklärt DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Beobachtung des Fahrverhaltens

Verpflichtende Fahreignungstests für alle älteren Pkw-Fahrenden, auch ohne begründete Zweifel an deren Fahreignung, lehnt der DVR ab. Zu bevorzugen sei die freiwillige Teilnahme an Maßnahmen zum Kompetenzerhalt. „Selbsteinschätzungen und Selbsttests eignen sich für die Ansprache und Kommunikation mit Seniorinnen und Senioren. Sie eignen sich aber nicht als Instrumente zur Diagnose oder zum Erhalt der Fahrkompetenz“, stellt der DVR-Präsident klar.

Die Fahrkompetenz könne auch durch eine Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr ermittelt werden. Dies sei gegenüber anderen diagnostischen Maßnahmen, wie zum Beispiel Sehtests oder kognitiven Tests, vorzuziehen, da nur sie eine realistische Ein-

schätzung der tatsächlichen Fahrkompetenz ermögliche.

Rückmeldefahrt

Durch eine standardisierte Rückmeldefahrt könne die Fahrkompetenz nachweislich verbessert werden. „Der DVR wird deshalb Standards für Rückmeldefahrten für Seniorinnen und Senioren in seine Angebote aufnehmen“, kündigt Manfred Wirsch an. Bei einer Rückmeldefahrt haben ältere Menschen die Möglichkeit, ihr Fahrverhalten von einem Experten oder einer Expertin beobachten und beurteilen zu lassen. „Das Ergebnis einer Rückmeldefahrt behalten die Beteiligten für sich und soll lediglich zur Selbsteinschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten in bestimmten Verkehrssituationen dienen. Eine Rückmeldefahrt ist keine Fahrprüfung, es besteht also auch kein Risiko, die Fahrerlaubnis zu verlieren“, erklärt der DVR-Präsident.

Auch die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) spricht sich für das Modell der Rückmeldefahrt aus. Eine aktuelle Stellungnahme der DGVP formuliert notwendige Standards für eine überlegte Vorgehensweise vom Erstkontakt bis zum abschließenden Rückmeldegespräch. Dazu zählen ein Fahraufgabenkatalog, eine Beobachtungscheckliste, Kriterien der Streckengestaltung sowie kommunikative Kompetenz.

Unfallstatistik

Der Blick auf die Unfallstatistik macht deutlich: Sind ältere Menschen ab 75 Jahren als Pkw-Fahrende an Unfällen beteiligt, gelten sie in drei von vier Fällen als Hauptverursachende des Unfalls. Gemessen an ihrer Fahrleistung verursachen Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ab diesem Alter 1,8-mal so viele Unfälle mit Personenschaden, als es ihr Anteil an der Fahrleistung erwarten lassen würde. „Dies entspricht in etwa dem Unfallrisiko von 21- bis 24-jährigen Fahrerinnen und Fahrern“, erläutert Manfred Wirsch.

Betrachtet man nur die schweren Unfälle, also Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten, so stellt sich die Situation noch ungünstiger dar: Die Gesamtgruppe der Pkw-Fahrenden ab 75 Jahren verursacht 2,5-mal so viele schwere Unfälle, als man es aufgrund ihrer Fahrleistung erwarten würde.

Verschiedene Studien zeigen, dass ältere Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer insbesondere Schwierigkeiten in komplexen Situationen haben, in denen sie zeitkritische Entscheidungen treffen müssen. Das betrifft zum Beispiel das Befahren von Knotenpunkten, Links- und Rechtsabbiegen, oder die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Demgegenüber treten bewusste Regelverstöße, wie zum Beispiel Geschwindigkeitsverstöße oder das Fahren unter Alkohol, im Alter deutlich seltener auf.

[Der aktuelle Beschluss des DVR zur Erhöhung der Fahrkompetenz von älteren Pkw-Fahrenden ist hier zu finden.](#)

ETSC: Gleichgewicht zwischen Sicherheit und Unabhängigkeit

Die EU und die nationalen Regierungen müssen ihre Verkehrssicherheitspolitik an die Bedürfnisse einer alternden Bevölkerung anpassen und gleichzeitig sicherstellen, dass ältere Autofahrende nicht allein aufgrund ihres Alters diskriminiert werden. Das sind zentrale Forderungen im aktuellen PIN Flash Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC).

zwischen Sicherheitsmaßnahmen und den Vorteilen des aktiven Reisens, der Unabhängigkeit und der Mobilität schafft“, sagt Jenny Carson vom ETSC und Mitverfasserin des Berichts.



EIN DRITTEL

ALLER GETÖTETEN
ÄLTEREN MENSCHEN WAR
ZU FUSS UNTERWEGS

Jüngste Trends zeigten, dass die durchschnittliche jährliche Sterblichkeit älterer Menschen im Straßenverkehr in Europa in den letzten zehn Jahren um drei Prozent zurückgegangen sei. Allerdings gebe es zwischen den einzelnen Staaten erhebliche Unterschiede: Das sicherste Land für ältere Menschen sei Norwegen, gefolgt von Luxemburg und Großbritannien, während Rumänien, Serbien und Bulgarien die höchste Sterblichkeitsrate aufwiesen.

Mit Blick auf ältere Pkw-Fahrende weist der Bericht darauf hin, dass

altersbedingte medizinische Untersuchungen schwere Kollisionen nicht immer verhindern könnten. Das müsse vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen um die Einführung eines pauschalen Gesundheitschecks berücksichtigt werden. Die Europäische Kommission hatte das in einem Entwurf zur Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie für alle Autofahrenden ab dem 70. Lebensjahr vorgeschlagen. Der ETSC hält eine solche pauschale Regelung für diskriminierend. Stattdessen sollten Hausärzte ein Screening-Protokoll für alle Altersgruppen verwenden, um Krankheiten zu erkennen, die sich auf die Fahrtüchtigkeit auswirken könnten.



16%

ALLER GETÖTETEN ÄLTEREN
VERKEHRSTEILNEHMENDEN
WAREN RADFAHRENDE

[Der vollständige PIN Flash Report des ETSC kann hier heruntergeladen werden.](#)

2021:
Über **5.400**
GETÖTETE ÄLTERE
MENSCHEN AB
65 JAHREN 
IN DER EU

„Da die Bevölkerung Europas immer älter wird, unterstreicht dieser Bericht die Notwendigkeit eines umfassenden Ansatzes für die Straßenverkehrssicherheit älterer Menschen, der ein Gleichgewicht

■ Gute Beispiele für eine sichere Infrastruktur

Bereits 2016 wurde die Idee geboren, gute Beispiele für den gelungenen Um- und Ausbau innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen und dörflicher Ortsdurchfahrten zu suchen. Die Beispielsammlung „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ des DVR dokumentiert anschaulich, wie die Verkehrssicherheit durch eine gute Infrastruktur, die Einheit von Bau und Verkehr, verbessert werden kann.

Im Fokus stehen die Belange aller Verkehrsteilnehmenden, die Aufmerksamkeit ist auf besonders gefährdete Personengruppen im Straßenverkehr wie Kinder und ältere Menschen gerichtet, auf zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die Dynamik urbaner Räume und die ständige Evolution unserer Verkehrslandschaften erfordern innovative Ansätze und transformative Konzepte. Der Neu-, Um- und Ausbau von Straßen stellt uns immer wieder vor neue Herausforderungen. Innerörtliche Straßen sind nicht nur zum sicheren Fahren, Gehen oder Parken da. Auch die Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Raum, die städtebauliche Funktion sowie der Umwelt- und Naturschutz spielen eine immer größere Rolle. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) stellen klar: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielsetzungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“ Das erfordert von allen an der Straßenplanung und Umsetzung Beteiligten fundiertes Wissen, Erfahrung, Mut und einen langen Atem. Vielfältige Ansprüche und Erwartungen an eine neu gestaltete Verkehrsanlage müssen ernsthaft miteinander verhandelt und entsprechende Lösungen kreiert werden.

Bewährte Praxisbeispiele

Die Beispiele sind sorgfältig ausgewählt, mit Hintergrundinformationen zu den Projektdaten (zum Beispiel Verkehrs- und Unfallzahlen, Baukosten), zur Lage, zum städtebaulichen Umfeld



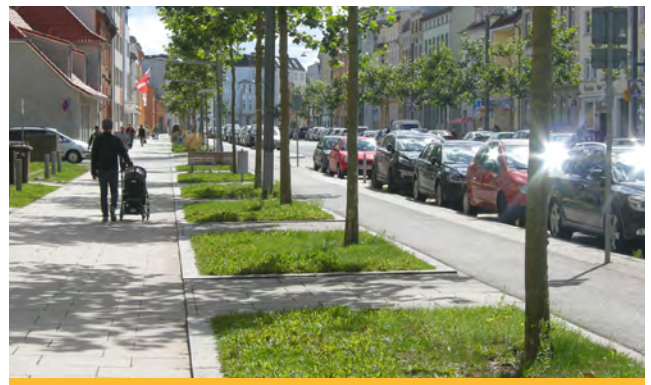
Vorher: überdimensionierte Fahrbahn, uneinheitliche Radverkehrsführung, fehlende gesicherte Überquerungsstellen, unattraktiver Seitenraum im zentralen Versorgungsbereich.

und zum planerischen Rahmen versehen und haben sich in der Praxis bewährt. Um die Praxistauglichkeit und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu ermitteln, wurden die 15 Beispiele, die in den Jahren 2017 bis 2019 veröffentlicht worden waren, erneut unter die Lupe genommen. Gemeinsam mit den örtlichen Verwaltungen wurden die Projektdaten überprüft, aktualisiert und ergänzt. Zwischenzeitlich erfolgten planerische, verkehrsrechtliche oder gestalterische Anpassungen.

Positive Unfallentwicklungen

Aktuelle Unfalldaten wurden im Kontext der bisherigen Aussagen in der jeweiligen Beispieldokumentation analysiert und aufbereitet. Die Unfallentwicklungen sind durchweg positiv, sowohl gegenüber den Vorher-Situationen als auch anhaltend über einen längeren Zeitraum von sechs bis zwölf Kalenderjahren nach Verkehrsfreigabe. In der Nachschau werden positive Aspekte benannt: Dazu zählen die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch die bauliche Gestaltung, die damit verbundene Lärminderung im Straßenraum, die Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität und auch die Verbesserung der Bedingungen im Rad- und Fußverkehr, insbesondere auch mit Blick auf die Überquerbarkeit der Fahrbahn für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Problematisch bleibt die mangelnde Aufmerksamkeit und Vorsicht von motorisierten Verkehrsteilnehmenden gegenüber Radfahrenden beim Rechtsabbiegen neben Radfahrstreifen sowie im Zuge von abgesetzten Radwegen.



Nachher: optisch klare Trennung der Flächen für die verschiedenen Verkehrsarten durch unterschiedliche Fahrbahnbeläge, Grünflächen und Parkstände. Fotos: Hansestadt Stralsund

Allen Beispielen ist eines gemeinsam: Sie bieten Anregungen und Entscheidungshilfen für die Akteurinnen und Akteure vor Ort. Kopieren ist ausdrücklich erwünscht. Und der DVR bleibt dran: 2022/23 wurden weitere fünf Projekte ausgewählt und in die Beispielsammlung aufgenommen. Drei davon sind bereits veröffentlicht.

Andrea Kulpe-Winkler, DVR-Referatsleiterin
Straßenverkehrstechnik

[Hier geht es zur Beispielsammlung „Gute Straßen in Stadt und Dorf“.](#)



Vorher: Überquerungsstellen für zu Fuß Gehende sind nur in großen Abständen und teilweise als Unterführungen vorhanden, Radverkehrsanlagen fehlen gänzlich. Fotos: Stadt Baunatal, Abteilung Tiefbau und Tiefbauunterhaltung



Nachher: breite Seitenräume mit Radwegen zwischen Multifunktionsstreifen und Gehflächen sowie durch einen überfahrbaren Mittelstreifen getrennte einstreifige Richtungsfahrbahnen.

■ „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“

Am 7. November 2023 fand das Expertenforum „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“ des Vereins Deutscher Ingenieure e.V. (VDI) in Berlin im Rahmen der VDI-Tagung Fahrzeugsicherheit statt.

Als neues Schwerpunktthema für die nächsten Jahre wurde auf dem Forum die Einführung einer neuen Fahrzeugklasse, die zwischen den Klassen L und M1 angesiedelt sein soll, vorgestellt.

Daneben wurden Impulse zu aktuellen Themen der Verkehrssicherheit gegeben, wie die Auswirkungen schwerer Batterien auf die Kompatibilität batterieelektrischer Fahrzeuge, die Vermeidung schwerer Lkw-Unfälle mit verletzlichen Verkehrsteilnehmenden sowie die Nutzung innovativer Radarverfahren für die zukünftige Fahrzeugsicherheit.

Der VDI ist mit rund 135.000 Mitgliedern und 12.000 ehrenamtlichen Fachleuten aus dem Bereich der Ingenieurwissenschaften der größte technisch-wissenschaftliche Verein Deutschlands. Im Expertengremium der „Berliner Erklärung zur Fahrzeugsicherheit“ wirken Sicherheitsexperten seit über zehn Jahren kooperativ und über die Grenzen ihres jeweiligen Fachgebiets darin

mit, die Zahl der Verkehrsoffer in Deutschland zu senken und das Ziel der Vision Zero zu erreichen. Dabei wird der Ansatz verfolgt, das Unfallgeschehen ganzheitlich zu betrachten und das Zusammenwirken der unterschiedlichen technischen Möglichkeiten und Ansätze zu untersuchen. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen hat sich die Diskussion in den letzten Jahren aber auch für Themen geöffnet, die über die fahrzeugtechnischen Fragestellungen hinausgehen.

Das Expertengremium setzt sich das ambitionierte Ziel, Maßnahmen vorzuschlagen, die das Potenzial haben, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten bis 2030 gegenüber 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Hierzu erarbeitet das Gremium kontinuierlich Lösungsvorschläge zu wechselnden Schwerpunktthemen. In den vergangenen Jahren befassten sich die Fachleute zum Beispiel mit der Reduzierung der Anzahl lebensbedrohlich Verletzter.

Der DVR betreut in diesem Expertengremium das Handlungsfeld verletzliche Verkehrsteilnehmende.

Barend Wolf, DVR-Referatsleiter Fahrzeugtechnik

■ Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen

Intelligente und kooperative Fahrzeugsicherheitssysteme tragen dazu bei, Verkehrsunfälle zu vermeiden und Unfallfolgen abzumildern. Fahrassistenzsysteme (FAS) sind seit langem für Pkw verfügbar. Aber wie verbreitet sind die unsichtbaren Helfer? Aufschlüsse zur Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen erbringen die seit 2013 im zweijährlichen Turnus von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragten Befragungen von Fahrerinnen und Fahrern, die ein eigenes Auto besitzen.

Die Ergebnisse der 2021 durchgeführten Erhebung zeigen eine positive Entwicklung auf. In den einzelnen Fahrzeugsegmenten ist die Ausstattung mit FAS jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt. Mit der jährlichen Fahrleistung und der Nutzungshäufigkeit steigt der Ausrüstungsgrad. Jüngere Fahrzeuge und

privat genutzte Dienstwagen erweisen sich ebenfalls als besser ausgestattet. Bei seltenen Systemen unterscheiden sich die Anteile innerhalb der verschiedenen Fahrzeugsegmente teilweise erheblich: Minis und Kleinwagen sind mit deutlich weniger Systemen ausgestattet als Autos der oberen Mittelklasse und der Oberklasse. 99 Prozent der Fahrzeuge in Deutschland sind inzwischen mit mindestens einem Airbag ausgestattet; 96 Prozent der Pkw verfügen über Seitenairbags, der Anteil von Fahrzeugen mit Kopfairbags stieg seit 2019 um fünf auf 74 Prozent. Ursächlich dafür ist eine stärkere Durchsetzung in den Segmenten kleinerer Fahrzeuge.



[Weitere Informationen zur Studie der BASt gibt es hier.](#)

■ GIDAS 4.0: Neustart der vertieften Straßenverkehrsunfall-Erhebung

Im Rahmen der German In-Depth Accident Study (GIDAS) gibt es seit Juli 2023 mit München einen zusätzlichen Standort. Somit werden nunmehr an drei Orten in Deutschland jährlich insgesamt rund 2.000 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden vertieft untersucht. Pro Verkehrsunfall werden hierzu bis zu 3.000 unfallcharakterisierende Merkmale einheitlich erfasst. Die Erhebungsteams arbeiten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT).

Neben den ursprünglichen Teams der Medizinischen Hochschule Hannover und der Verkehrsunfallforschung an der TU Dresden GmbH, erhebt nun auch ein Team der Ludwig-Maximilians-Universität und Hochschule München in einem Gebiet östlich der bayerischen Landeshauptstadt nach der etablierten GIDAS-Methodik. Die BASt finanziert die Teams aus Hannover und München, die FAT das Team aus Dresden.

In den zurückliegenden dreieinhalb Jahren, in denen nur das Team der FAT in Dresden Daten erhoben hat, wurde die Methodik an die aktuellen Erfordernisse der Unfallforschung angepasst. Damit wird insbesondere den Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnik und den damit verbundenen Herausforderungen im Straßenverkehr – wie Automatisierung, Elektrifizierung oder Digitalisierung – Rechnung getragen.



[Alles Weitere zum GIDAS-Projekt gibt es hier.](#)



Bei der vertieften Unfalluntersuchung kommt es auf jedes Detail an. Foto: GIDAS

■ Stadtverkehr durch Vernetzung sicherer gestalten

Digitaler Wandel, zunehmende Automatisierung sowie die Notwendigkeit zu höherer Energieeffizienz sind aktuelle Herausforderungen – auch für den Mobilitätssektor. Mit dem Forschungsprojekt LUKAS erforscht Bosch gemeinsam mit weiteren Partnern, wie die Sicherheit und Verkehrseffizienz im zukünftigen Mischverkehr urbaner Verkehrsräume gesteigert werden können.

Im Forschungsprojekt LUKAS („Lokales Umfeldmodell für das kooperative, automatisierte Fahren in komplexen Verkehrssituationen“) spielt die zuverlässige Kommunikation zwischen automatisierten und nicht-automatisierten Verkehrsteilnehmenden sowie der Infrastruktur eine tragende Rolle..

Datennutzung aus dem lokalen Umfeld

Um die Sicherheit und Verkehrseffizienz im zukünftigen innerstädtischen Mischverkehr zu steigern, nutzt LUKAS alle im lokalen Umfeld verfügbaren Informationen, beispielsweise von Infrastruktursensoren, vernetzten Fahrzeugen, aber auch von Smartphones. Die anonymisierten Daten umfassen zum Beispiel Position, Ausmaße, gegebenenfalls Fahrgeschwindigkeit und Bewegungsrichtung. Die Sensorinformationen werden an einen sogenannten Edge-Server, der direkt an das 5G-Netz in der Nähe des Kreuzungsbereiches angeschlossen ist, weitergegeben. Ein Fusionsalgorithmus ist dann in der Lage, ein umfassendes Modell der lokalen Umgebung zu erstellen und darauf aufbauend Manöver für vernetzte Verkehrsteilnehmende zu planen. Damit erweitert sich der Überblick um Bereiche, die die Verkehrsteilnehmenden selbst nicht erfassen können.

„Der Edge-Server berechnet unter anderem mit Methoden der künstlichen Intelligenz ein optimiertes, kooperatives Manöver und

übermittelt Handlungsanweisungen an die vernetzten Verkehrsteilnehmer. Mit diesem Ansatz ist es möglich, die Gesamt-Energie-Effizienz einer Verkehrsszene und die Sicherheit insbesondere verletzlicher Verkehrsteilnehmer zu erhöhen“, erklärt Dr. Rüdiger Walter Henn, Leiter des LUKAS-Projekts beim Konsortialführer Bosch.

Kreuzungsbereich mit Sensoren

Für die Erprobung im öffentlichen Raum nutzte das Konsortium eine Kreuzung mit abbiegender Vorfahrtsstraße und einmündender Nebenstraße in Ulm. Im Kreuzungsbereich sind die Laternenmasten mit Video-, Lidar- und Radar-Sensoren ausgestattet. Die Objektinformationen – Personen und Fahrzeuge sind aus Datenschutzgründen nicht identifizierbar – werden über ein 5G-Netz an den Edge-Server gesendet. Dieser beherbergt das globale Umfeldmodell sowie ein Warn-Modul für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

In allen getesteten Anwendungsfällen konnte der Nutzen des LUKAS-Ansatzes im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit und -effizienz nachgewiesen werden.



[Weitere Informationen zum Forschungsprojekt sind hier zu finden.](#)

Das Forschungsprojekt LUKAS nutzte eine von der Stadt Ulm unterstützte und von der Universität Ulm betriebene Pilotanlage im Stadtteil Lehr.
Foto: BOSCH



Erkennung von Falschfahrten per App

In Deutschland kommt es jährlich zu fast 2.000 Falschfahrten auf Autobahnen. Durch diese „Geisterfahrten“ wird zwar nur eine geringe Anzahl an Unfällen verursacht, aber die Folgen sind in der Regel schwerwiegend. Abhilfe schaffen kann die sogenannte „Ghosthunter“-App, die 2023 in einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersucht wurde.

Die App wurde unter Android implementiert, ist aber konzeptionell auch auf andere Betriebssysteme, wie iOS oder fahrzeuginterne Systeme, übertragbar. Sie basiert auf vier grundlegenden Bestandteilen: der Smartphone-Positionierung, der digitalen Karte, dem Map-Matching sowie der Falschfahrtererkennung.

Hohe Warngeschwindigkeit

Als Positionsgrundlage wird die vom Smartphone errechnete Positionslösung verwendet. Diese liefert dank der Fusion aus Satellitendaten (globale Navigationssatellitensysteme wie zum Beispiel GPS oder Galileo) und Inertialsensorik (Messung von Beschleunigung, Vibration, Neigung und Drehraten) eine passable Genauigkeit. Die so erhaltenen Positionsdaten werden im nächsten Schritt mit den auf dem Smartphone vorhandenen Kartendaten verknüpft. Die Kartendaten basieren auf Daten des OpenStreetMap-Projektes (OSM). Der Vorteil der OSM-Daten ist die hohe Aktualität und die Möglichkeit der unentgeltlichen Nutzung. Für die Verknüpfung von Positionen und Karte wird ein adaptierter gewichtsbasierter Map-Matching-Algorithmus verwendet. Dieser weist jeder Nutzerposition die zugehörige Fahrtrichtung zu. Mit einer Integritätsabfrage wird sichergestellt, einen Falschfahrer oder eine Falschfahrerin detektiert zu haben. In diesem Fall wird zum einen ein Alarm an die falsch fahrende Person ausgegeben und zum anderen wird eine Warnung zur Weiterverteilung an andere Nutzerinnen und Nutzer an einen zentralen Server gesendet. Die lokale Detektion bietet dabei die Vorteile einer hohen Warngeschwindigkeit von wenigen Sekunden sowie eines strengen Datenschutzes.

Sichere Funktionsweise

Zur Sicherstellung der korrekten Funktionsweise und der Einhaltung bestimmter Leistungsmerkmale dieses sicherheitskritischen Systems wird eine freiwillige Zertifizierung nach einem Prüfplan durchgeführt. Teil der Zertifizierung war die Erstellung von Messmodellen und ein dafür entwickelter Simulator, mit dem Milliarden von Fahrten auf Auf- beziehungsweise Abfahrten auf Autobahnen simuliert wurden, um die Integrität der Warnmeldung sicherzustellen.

Die Forschungsprojekte Ghosthunter I bis III wurden vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sowie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt gefördert.

Gefördert durch:



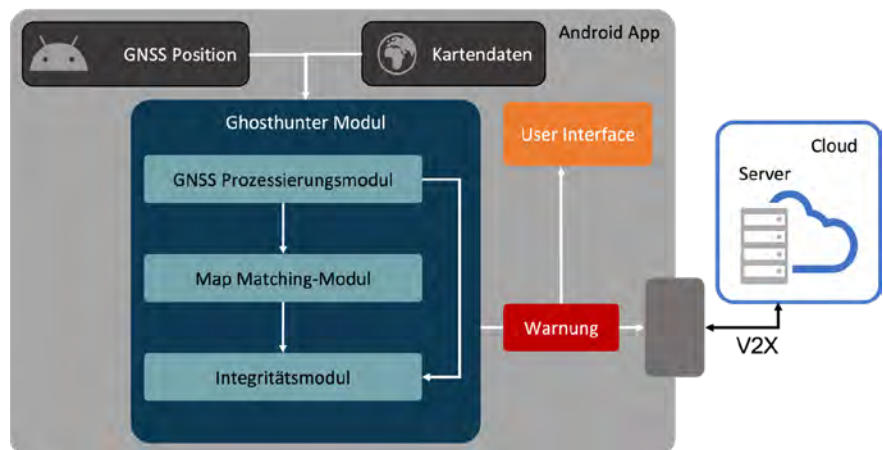
Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Philipp Luz, Christian Lichtenberger, Monika Stapelfeld, Martin Metzner, Thomas Pany, Volker Schwieger, Institut für Ingenieur-geodäsie der Universität Stuttgart

[Hier geht es zum Untersuchungsbericht der UDV.](#)

[Der englischsprachige Bericht zum Ghosthunter III-Projekt ist hier abrufbar.](#)



Aufbau der „Ghosthunter“-App inklusive Cloud-Server.

Grafik: Institut für Ingenieur-geodäsie der Universität Stuttgart

■ Vitalparameter: Mehr Sicherheit durch KI-Algorithmen

Das Fahrzeug der Zukunft wird nicht nur den Straßenverkehr im Blick haben. Sensoren im Innenraum des Fahrzeugs werden im Zusammenspiel mit KI-Algorithmen während der Fahrt auch den Zustand der fahrenden Person registrieren können. „Eine intelligente Bild- und Signalverarbeitung gepaart mit KI-basierten Algorithmen extrahiert winzige Intensitätsänderungen oder Mikrobewegungen auf der Haut oder am menschlichen Körper. Aus den gewonnenen Signalen können letztlich Vitalparameter wie Herz- und Atemfrequenz extrahiert werden“, erläutert Dr. Christian Wiede, Leiter Embedded AI am Fraunhofer IMS. Die Atemfrequenz von Personen lässt sich beispielsweise über kleinste Bewegungen des Brustkorbs sichtbar und messbar machen. Das weniger bekannte optische Phänomen der Photoplethysmographie bietet hingegen die Möglichkeit, die Herzfrequenz

zu erfassen. Dieses Phänomen wird durch die Kontraktion des Herzens ausgelöst und sorgt für sehr subtile Helligkeitsänderungen auf der Haut. Mit bloßem Auge nicht sichtbar können diese Änderungen durch normale Kameras erkannt werden.

Somit können zum Beispiel durch das Monitoring des gesundheitlichen Zustands von Auto- und Berufskraftfahrenden Notfälle vorhergesehen und im besten Falle verhindert werden. Die kamerabasierte Messung erfolgt kontaktlos und die Fahrenden müssen nicht aktiv werden. Dies sorgt nicht nur für mehr Komfort, sondern erhöht auch die Akzeptanz solcher Systeme. Das Fraunhofer IMS hat eine modulare Softwarebibliothek entwickelt, die sich unkompliziert in bestehende Anwendungen und Assistenzsysteme im Fahrzeug integrieren lässt.

■ Akustische Sensorsysteme für das hörende Auto

Das Automobil der Zukunft kann hören, zum Beispiel eine Fahrradklingel oder spielende Kinder. Daran arbeiten Forschende des Fraunhofer-Instituts für Digitale Medientechnologie IDMT in Oldenburg. Im Rahmen des Projekts „The Hearing Car“ entwickeln sie KI-gestützte Systemlösungen für die akustische Szenenerfassung im Umfeld von Fahrzeugen.

Moderne Fahrzeuge sind gegen Außengeräusche gut isoliert und erhöhen damit den Fahrkomfort. Sicherheitsrelevante Geräusche erreichen die Ohren der Fahrenden dadurch oft nicht oder erst sehr spät. Dabei liefern Außengeräusche am Fahrzeug – sei es die Sirene eines Krankenwagens, eine nasse Fahrbahn oder die Schraube im Reifen – wichtige Informationen. Gängige Sensorik am Fahrzeug kann diese nur schwer erfassen, deshalb sollen intelligente akustische Sensorsysteme des Fraunhofer IDMT Hör-, Sprach- und Audiotechnologie HSA dem Auto einen Hörsinn geben. Im Zusammenspiel mit anderen Fahrassistenzsystemen liefert die smarte Akustik relevante Informationen für notwendige Fahrmanöver oder vorausschauende Wartungen.

Um den Verkehr überwachen zu können, nutzen Autos und Lkw mittlerweile oftmals Kameras statt Spiegel, auch für den sogenannten „toten Winkel“, der während des Abbiegevorgangs entsteht. In Ergänzung zu den Kamerasystemen kann eine akustische Szenenanalyse oder die Detektion von wichtigen Umgebungsgeräuschen in aktuellen und für autonom

agierende Fahrzeuge eine wichtige Sinneserweiterung darstellen. Am Institutsteil HSA des Fraunhofer IDMT wird konkret an Algorithmen zur Detektion und Ortung von verkehrsrelevanten Geräuschen geforscht, um das Fahrzeug der Zukunft sicherer in den Verkehrsfluss integrieren zu können. Mikrofone in Spiegeln und Kameraarmen der Lkw bieten beispielsweise eine Chance, bei Abbiegeszenarien die Wahrnehmung der Fahrenden für akustische Informationen zu erweitern und können so helfen, Unfälle zu vermeiden.

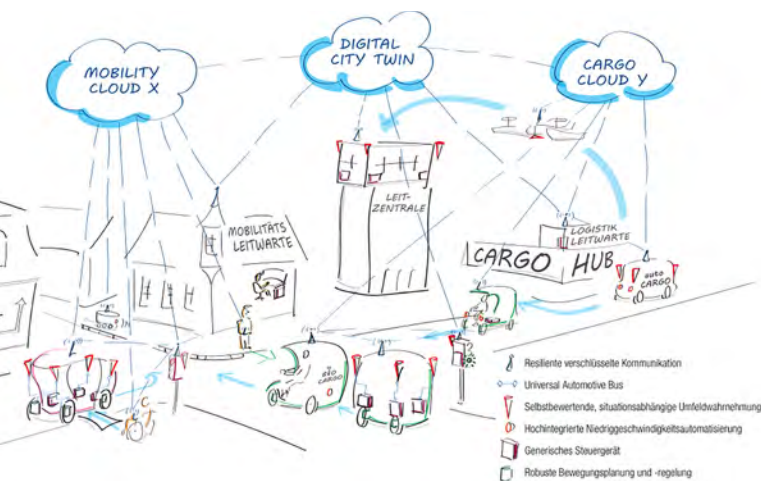


Technische Lösungen für die akustische Umfelderkennung von Fahrzeugen.
Foto: Fraunhofer IDMT - Anika Bödecker

Deutsche Universitäten und Unternehmen forschen am Mobilitätssystem der Zukunft

Wie kann die Mobilität der Zukunft gestaltet werden? Verschiedene Szenarien sind denkbar: Zum Beispiel fahrerlose Shuttles, die eine nahtlose Beförderung ermöglichen. Oder vollautomatische Lieferroboter für die letzte Meile, die nachts fast unbemerkt Sendungen zustellen.

Für das AUTotech.agil-Konsortium sind dies wünschenswerte Merkmale sicherer automatisierter und vernetzter Mobilitätssysteme der Zukunft. Neun Universitäten und zwölf Unternehmen, darunter bekannte Automobilhersteller und -zulieferer, haben sich dafür im Projekt AUTotech.agil zusammengeschlossen. Gemeinsam entwickeln sie mit einer Förderung in Höhe von 24 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung neue Architekturen und Technologien, die diese Vision Wirklichkeit werden lassen.



Zukünftige Mobilität ist elektrisch, automatisiert und vernetzt. Diese Skizze von Prof. Lutz Eckstein, Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen, illustriert, wie das Mobilitätssystem der Zukunft aussehen kann. Grafik: © Lutz Eckstein



Das autoSHUTTLE ist einer von vier fahrerlosen Fahrzeugprototypen, die im Vorgängerprojekt UNICARagil aufgebaut worden sind und nun in AUTotech.agil in ein vernetztes intelligentes Verkehrssystem integriert werden. Fotos: © Timo Woopen

Erforschung eines Software-Ökosystems

Software ist der Schlüssel zu dieser neuen Mobilität. Vom einfachen Blinker bis hin zu intelligenten KI-basierten Cloud-Anwendungen: In zukünftigen intelligenten Mobilitätssystemen müssen unzählige Softwaremodule miteinander interagieren, damit das Gesamtsystem entsprechend den Bedürfnissen der Nutzenden sicher funktioniert. Kontinuierliche Entwicklungs- und Update-sowie Upgradeprozesse sind dabei entscheidend, um die Sicherheit der Nutzenden des Mobilitätssystems dauerhaft zu gewährleisten. In AUTotech.agil wird deshalb ein Software-Ökosystem aus Werkzeugen und Prozessen entwickelt, das diese neuen Anforderungen erfüllt. Softwaremodule werden dabei bedarfs- und fähigkeitgerecht in verschiedenen Recheneinheiten im Gesamtsystem orchestriert. Diese Vernetzung von Fahrzeugen beispielsweise mit intelligenter Infrastruktur ermöglicht unter anderem die Schaffung eines digitalen Zwillings des Verkehrs in Echtzeit. Vernetzte Verkehrsteilnehmende können so sowohl ihren eigenen Zustand als auch wahrgenommene Elemente in ihrer Umgebung austauschen. Weiterhin werden sie durch anbieterspezifische Leitwarten und hoheitliche Leitzentralen unterstützt. Diese verantworten neben der Rolle der „technischen Aufsicht“ auch zentrale Interessen der Kommunen und Städte, wie beispielsweise die zielgerichtete Verkehrssteuerung.

Nach einer Projektlaufzeit von circa einem Jahr befindet sich das Projekt noch in der Entwicklungsphase, aber schon Ende 2025 sollen die entwickelten Architekturen und Werkzeuge auf einer Abschlussveranstaltung in Hamburg demonstriert werden.

Raphael van Kempen, Timo Woopen, Bastian Lampe,
Prof. Dr. Lutz Eckstein, Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen



■ KI-Dashcams – moderne Lebensretter auf unseren Straßen

KI-Dashcams haben in den letzten Jahren eine bedeutende Wandlung in der Verkehrssicherheit bewirkt. Die Geräte sind weit mehr als nur Kameras zur Aufzeichnung von Videomaterial. Sie handeln vielmehr als moderne Lebensretter, die mithilfe künstlicher Intelligenz potenzielle Gefahren auf der Straße frühzeitig erkennen und Fahrenden rechtzeitig Warnsignale senden. Das trägt maßgeblich zur Vermeidung von Unfällen bei und verändert die Art und Weise, wie wir die Sicherheit auf unseren Straßen wahrnehmen.

Eine der herausragenden Funktionen von KI-Dashcams ist ihre Fähigkeit, potenziell gefährliche Situationen in Echtzeit zu erkennen und darauf zu reagieren. Sie zeichnen automatisch hochauflösende Videos auf und übermitteln wichtige Ereignisse unverzüglich in die Cloud. Darüber hinaus analysiert die Dashcam Ereignisse lokal und warnt die Fahrenden in Echtzeit, was eine sofortige Reaktion in Notfallsituationen ermöglicht. Diese schnelle Reaktion kann in kritischen Momenten Leben retten.



KI-Dashcams können potenzielle Gefahren frühzeitig erkennen und Warnsignale senden. Foto: Samsara Gai

Funktionen zur Verbesserung der Fahrsicherheit

Die Einsatzmöglichkeiten von KI-Dashcams zur Verbesserung der Fahrsicherheit sind vielfältig. Sie umfassen unter anderem Audiowarnungen, die Fahrerinnen und Fahrer vor zu dichtem Auffahren, Geschwindigkeitsüberschreitungen und dem Nichtanlegen des Sicherheitsgurts warnen. Das trägt dazu bei, eine sicherere Fahrumgebung zu schaffen und fördert verantwortungsvolles Fahrverhalten.

KI-Dashcams sind so konzipiert, dass sie die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) erfüllen und somit einen hohen Standard an Datensicherheit gewährleisten können. Es ist dabei essenziell zu betonen, dass es keinen Zielkonflikt zwischen Sicherheit und Datenschutz gibt. Vielmehr handelt es sich um zwei Aspekte, die Hand in Hand gehen und gleichzeitig berücksichtigt werden müssen.

Eine weitere entscheidende Rolle von KI-Dashcams besteht darin, als unparteiische Zeugen bei Unfällen oder Verkehrsvergehen zu agieren. Sie liefern zuverlässige Beweise, die bei

Versicherungsansprüchen oder polizeilichen Ermittlungen äußerst nützlich sein können. Diese Beweise tragen zur Klärung der Schuldfrage bei und fördern somit die Gerechtigkeit.

Gezielte Coachings

Neben ihrer Funktion als Sicherheitsinstrumente können KI-Dashcams auch in Fahrercoachings integriert werden. Sie ermöglichen Unternehmen, das Fahrverhalten ihrer Beschäftigten zu prüfen und zu verbessern. Durch die Analyse der aufgezeichneten Daten können Coaching-Programme entwickelt werden, um Fahrerinnen und Fahrer auf sichereres und effizienteres Fahren hinzuweisen. Zusätzlich können gezielte Schulungen und individuelles Feedback dazu beitragen, das Fahrverhalten zu optimieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dieser Ansatz unterstützt dabei, Unfälle zu reduzieren und die Betriebskosten von Fahrzeugflotten zu senken.

Jürgen Schachner, Samsara

■ Hohe Verantwortung hinter dem Steuer

In dieser Ausgabe befasst sich unser Rechtsexperte mit den Vorschriften und Herausforderungen für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer.

Wer als Berufskraftfahrer oder -fahrerin (BKF) tätig ist, trägt im Straßenverkehr deutlich mehr Verantwortung als andere Verkehrsteilnehmende. Mitglieder dieser Berufsgruppe haben mit Fahrerlaubnissen der Gruppe 2 (Lkw, Busse) oft eine qualitativ hochwertigere Eingangsqualifikation als alle anderen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die üblicherweise die Fahrerlaubnisklassen der Gruppe 1 (Pkw, Krafträder) besitzen.

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

Seit dem Jahr 2006 müssen Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer, die im

Güter- und Personenverkehr mit Bussen und Lkw der Fahrerlaubnisklassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E auf den Straßen unterwegs sind, eine besondere berufliche Qualifikation nach dem Berufs-

kraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) vorweisen. Die Grundqualifikation muss

Berufskraftfahrende tragen im Straßenverkehr deutlich mehr Verantwortung als andere Verkehrsteilnehmende.



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.

dabei in einer theoretischen und praktischen Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer (IHK) oder im Rahmen einer Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer nachgewiesen werden. Nach der erfolgreichen Grundqualifizierung stellt die Fahrerlaubnisbehörde einen Fahrerqualifizierungsnachweis in Form einer Karte aus und die Fahrerinnen und Fahrer werden daraufhin



Tag für Tag hohe Anforderungen an die Männer und Frauen auf Achse. Foto: thomaslerchphoto - stock.adobe.com

in das beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geführte bundesweite Berufskraftfahrerqualifikationsregister aufgenommen.

Zudem ist alle fünf Jahre eine Weiterbildung an einer anerkannten Ausbildungsstätte nachzuweisen. Weiterbildungen umfassen jeweils 35 Unterrichtsstunden zu je 60 Minuten, die in selbstständigen Ausbildungseinheiten (Zeiteinheiten) von jeweils mindestens sieben Stunden, also an insgesamt fünf Tagen erteilt werden.

Auf Grundlage des § 28 Abs. 4 BKrFQG ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ahndung von Verstößen gegen die geltenden Vorschriften.

Anzeichen für Erkrankungen?

Daneben verpflichten sich Berufskraftfahrende aber auch, sich bereits als Bewerberinnen oder Bewerber um die Erteilung und später bei jeder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung daraufhin untersuchen zu lassen, ob bei ihnen Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können. Sie haben hierüber einen Nachweis gemäß dem Muster der

Anlage 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vorzulegen.



Zudem sind diese in aller Regel besonders verantwortungsbewussten Fahrerinnen und Fahrer verpflichtet, vor Antritt jeder Fahrt und gegebenenfalls auch während ihrer Fahrtätigkeiten nach § 2 Abs. 1 FeV Vorsorgemaßnahmen zu treffen, wenn sie sich infolge etwa vorhandener körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr bewegen können. Das beginnt bereits bei der körperlichen Beeinträchtigung durch Müdigkeit und trifft im Übrigen alle Verkehrsteilnehmenden, ob sie nun mit Kraftfahrzeugen, anderen Fahrzeugen oder nur zu Fuß unterwegs sind.

Normen und Pflichten

Schließlich haben Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer gegenüber ihren Arbeitgebern auch die Pflichten, sich im Straßenverkehr vorbildlich zu benehmen und alle Normen und Pflichten des Verkehrsrechts einzuhalten. Üblicherweise müssen sie ihren Arbeitgebern mitteilen, wenn sie Delikte begangen haben, die mit Punkten im Fahreignungsregister bewertet worden sind oder sogar ein Fahrverbot nach sich gezogen haben. Würden sie dies nicht mitteilen und weiterhin beruflich Kraftfahrzeuge führen, läge bei einem laufenden Fahrverbot schließlich ein Fahren ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 Straßenverkehrsgesetz (StVG) vor.

Gerade Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer gehören einer Berufsgruppe an, denen in unserer Gesellschaft aufgrund ihrer herausgehobenen Funktionen für die Personenbeförderung und den Gütertransport eine besondere Verantwortung zugewiesen worden ist, der die allermeisten Mitglieder dieser Berufsgruppe auch in hervorragender Weise gerecht werden.

Impressum



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2024, 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: Seema Mehta (DVR)
Sven Rademacher (VKM)

Grafik & Layout: Michael Seifert (VKM)

Titelfoto: Milos Muller - stock.adobe.com

Konzeption und Gestaltung:
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.



AUS FAHRT

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

