

DVR REPORT

FACHMAGAZIN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

2/2024

VISION
ZERO

Top-Thema

Unfallrisiko
Blendung

DVR AKTUELL

Verlängerte Lernzeiträume
beim Begleiteten Fahren

PANORAMA

Fahrstabilität elektrischer
Lastendreiräder

WISSEN

Grenzwertdiskussion
Cannabisgesetz

Liebe Leserin, lieber Leser,



Foto: Martin Lukas Kim – DVR

die Verkehrssicherheitsarbeit scheint in den heutigen Tagen schwerer. Der [Wiederanstieg der Unfallzahlen](#) zeigt uns, dass wir die selbst gesteckten Ziele, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu reduzieren, in Deutschland und in Europa zu verfehlen drohen. Wir sind nun alle aufgefordert, die Verkehrssicherheitsarbeit in den Mittelpunkt zu rücken.

Sorgen bereitet uns auch das [Cannabisgesetz](#), das zum 1. April 2024 in Kraft getreten ist. Bereits im Jahr 2022 hat der DVR das Bundesgesundheitsministerium und das Bundesverkehrsministerium darauf hingewiesen, dass eine bloße Übertragung der Regelungen zum Alkohol auf Cannabis nicht funktioniert.

Für uns ist klar: Cannabis hat im Straßenverkehr nichts zu suchen! Der von der „interdisziplinären Expertengruppe“ des Bundesverkehrsministeriums vorgeschlagene Grenzwert von 3,5 ng THC/ml Blutserum darf niemanden in Sicherheit wiegen. Im Sinne der Vision Zero und vorbeugenden Gefahrenabwehr kann nur ein Grundsatz gelten: Wer kiff, fährt nicht.

Damit werden wir uns im Rahmen des [DVR Forums am 12. Juni](#) in Berlin befassen: „Klarer Kopf, sichere Fahrt: Alkohol und Drogen als wachsende Herausforderung für die Verkehrssicherheit“. Ich lade Sie herzlich ein, daran teilzunehmen!

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

DVR AKTUELL

Mehr Sicherheit für den Lkw-Verkehr – sicher.mobil.leben 2024	3
50 Jahre „Hallo Partner – danke schön“	3
Verlängerte Lernzeiträume beim Begleiteten Fahren	4
Wie ist das Verkehrsklima auf unseren Straßen?	5
Verabschiedung von Ulrich Malburg	6
Olaf Salomon beendet Tätigkeit als Rechnungsprüfer	6
DVR-Förderpreis: Fehlverhalten klar benennen	7
Ein Jahr #mehrAchtung	7

TOP-THEMA

Unfallrisiko Blendung	8
-----------------------	---

MITGLIEDER

ACE: Haftung bei E-Scootern	12
ZIV: Hohe Verkaufszahlen bei Fahrrädern und E-Bikes	13
NRW: Neue Strategie für mehr Sicherheit	13
„Auf unseren Straßen herrscht ein deutlich raueres Klima“	14
Fußverkehr: Neue Wege gehen	15
UDV: Studie zur Kinderbeförderung mit dem Fahrrad	16
Kidical Mass: Durchbruch für sichere Schulwege	18
Siegfried Brockmann in der Geschäftsführung der Björn Steiger Stiftung	19
Sonderausstellung „Verkehrswelt“ der ADAC Stiftung	19
ARCD: Auto für die Gen Z weiterhin unverzichtbar	20

PANORAMA

RAD & RISIKO – E-Learning mit Spaß und Spannung	22
Einblicke in die französische Verkehrssicherheitsarbeit	23
EU: 10.000 Tote auf Landstraßen	24
Die „Max-Achtzig-Idee“ zur Vision Zero	25

WISSEN

KI-Modell als Diabetes-Frühwarnsystem beim Autofahren	26
Intelligenter Sicherheitsgurt	26
Fahrstabilität elektrischer Lastendreiräder	27
Wenn gewohnte Handgriffe zum Sicherheitsrisiko werden	28
Rettung aus Elektrofahrzeugen	29
Einfluss der Fahrzeugfront auf die Verletzungsschwere von zu Fuß Gehenden	30
Komplexität beim autonomen Fahren	31
Multimediales Dialogsystem kann autonomes Fahren sicherer machen	31
Vorschlag für THC-Grenzwert ist rechtsstaatlich bedenklich	32

IMPRESSUM

33

■ Mehr Sicherheit für den Lkw-Verkehr – sicher.mobil.leben 2024

In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Güterverkehr in Deutschland verdoppelt. Vor diesem Hintergrund hatte Brandenburg als Bundesland mit dem Vorsitz der Innenministerkonferenz den Themenschwerpunkt „Güterverkehr im Blick“ für den diesjährigen [Aktionstag sicher.mobil.leben](#) am 17. April gewählt.

„Wir begrüßen es sehr, dass Brandenburg in diesem Jahr den Güterverkehr thematisiert. Er betrifft uns alle, die im Internet Waren bestellen oder im Supermarkt Lebensmittel kaufen. Die Folgen von Verkehrsunfällen mit Beteiligung des Güterverkehrs sind häufig besonders schwerwiegend. Waren die Helden der Straße in der Zeit der Pandemie noch in aller Munde, kämpfen sie gegenwärtig wieder mit den täglichen Herausforderungen: Zeitdruck, Stellplatzmangel, unzureichende Möglichkeiten zur Körperpflege und mangelnde medizinische Versorgung entlang der Bundesfernstraßen“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch.



DVR Forum

Unter dem Motto „Klarer Kopf, sichere Fahrt: Alkohol und Drogen als wachsende Herausforderung für die Verkehrssicherheit“ findet das diesjährige DVR Forum als hybride Veranstaltung statt.

Wann: Mittwoch, 12. Juni, 16:00 Uhr (Einlass ab 15:30 Uhr) bis ca. 20:00 Uhr

Wo: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften oder digital

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

Tag der Verkehrssicherheit

Auch in diesem Jahr wird der DVR den bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit rund um den 15. Juni auf seinen Social-Media-Kanälen begleiten.

[Weitere Informationen zum Tag der Verkehrssicherheit gibt es hier.](#)

■ 50 Jahre „Hallo Partner – danke schön“

Vor genau 50 Jahren endete die erste bundesweite Verkehrssicherheitskampagne des DVR. „Hallo Partner – danke schön“ lautete ihr Titel und das primäre Ziel der Kampagne bestand darin, die Grundhaltung der Verkehrsteilnehmenden in Richtung eines gesteigerten Verantwortungsbewusstseins und einer stärker partnerschaftlichen Einstellung gegenüber ihren Mitmenschen zu beeinflussen. Leitbilder wie der „Könner“, Menschen, die „mit der Zeit gehen“, sollten gekoppelt werden mit den Eigenschaften „Partnerschaftlichkeit“ und „Verantwortungsbewusstsein“. Der DVR wollte das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nachhaltig beeinflussen und ein neues, rücksichtsvolleres Klima auf den Straßen schaffen.

Deshalb konzipierte der DVR 1970/71 seine erste deutschlandweite Kampagne, die nachhaltige Erziehungs- und Aufklärungsarbeit leisten sollte. Absolut notwendig beim Blick auf die Zahl von über 21.000 Verkehrstoten im Jahr 1970.

Markantes Erkennungszeichen der Kampagne war ein Logo, das aus mehreren Elementen bestand: Der Pfeil symbolisierte die eher rationalen Komponenten des Verkehrsverhaltens,

während die orangefarbige Blüte für die emotionalen Aspekte stand. Beide Elemente waren harmonisch miteinander verbunden. Dies sollte bedeuten: Vernunft und korrektes, rücksichtsvolles Verhalten lassen sich durchaus mit Lebenslust

und der Freude am Fahren verbinden. Eine erste Serie von „Könner“-Plakaten, die auf Autobahnen und an Bundesstraßen Verbreitung fanden, vermittelte die zentralen Botschaften: Gelassen fahren, Partner sein, Abstand halten, Gurt tragen, Pause machen. Botschaften, die bis heute nichts an Aktualität verloren haben.



■ Verlängerte Lernzeiträume beim Begleiteten Fahren

Der DVR-Vorstand hat in seiner Sitzung am 22. April vier Beschlüsse gefasst. Neben dem „Begleiteten Fahren ab 17“ geht es um die Sicherheit von Radfahrenden, die Erhöhung der Motorradsicherheit sowie die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen im Rahmen von Pilotprojekten.

● Einführung eines Modells „Erweitertes Begleitetes Fahren ab 17“

Mit den im Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17) verlängerten Lernzeiträumen steigt auch die [Sicherheit](#). Dabei gehen schwere Verkehrsauffälligkeiten mit zunehmender Fahrpraxis stärker zurück als Bagatellunfälle. Um den Sicherheitsgewinn weiter auszubauen, soll laut DVR die Lernzeit durch einen früheren Ausbildungsbeginn verlängert werden. Schwedische Evaluationen zu einer Lernzeitverlängerung deuten darauf hin, dass damit eine Unfallreduzierung um bis zu 40 Prozent erwartet werden kann.

● Auswirkungen der geplanten StVZO-Neufassung auf die Sicherheit von Fahrradfahrenden

Die Bundesregierung arbeitet derzeit an einer Neufassung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Mit der Neufassung der StVZO werden voraussichtlich auch neue Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrrad-, Pedelec- und S-Pedelec-Fahrenden geschaffen. In zwei Stellungnahmen dazu zeigte der DVR weitere Möglichkeiten zur Erhöhung der Fahrradsicherheit auf.

● Technische Maßnahmen zur Erhöhung der Motorradsicherheit

In den vergangenen Jahren konnte die Sicherheit für einen Teil der motorisierten Fahrzeuge wie Pkw, Lkw oder Busse dank regulatorischer, technologischer und infrastruktureller Entwicklungen deutlich verbessert werden. Nachbesserungsbedarf besteht dagegen bei der Motorradsicherheit. Zwar sinken auch hier trotz steigender Neuzulassungen die Unfallzahlen, dennoch tragen Motorradfahrende bei einem Verkehrsunfall immer noch ein deutlich höheres Risiko ums Leben zu kommen als Insassen von Pkw oder Lkw. Legt man die – meist niedrigere – Fahrleistung der Motorradfahrenden zugrunde, haben diese im Vergleich zu Pkw-Insassen ein über 25-fach höheres Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich zu verunglücken.

Der DVR bittet daher das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), sich auf nationaler und internationaler Ebene stärker dafür einzusetzen, dass die Sicherheit von Motorradfahrenden bei der Ausgestaltung neuer Gesetze und Verordnungen besser mit einbezogen wird als bisher.

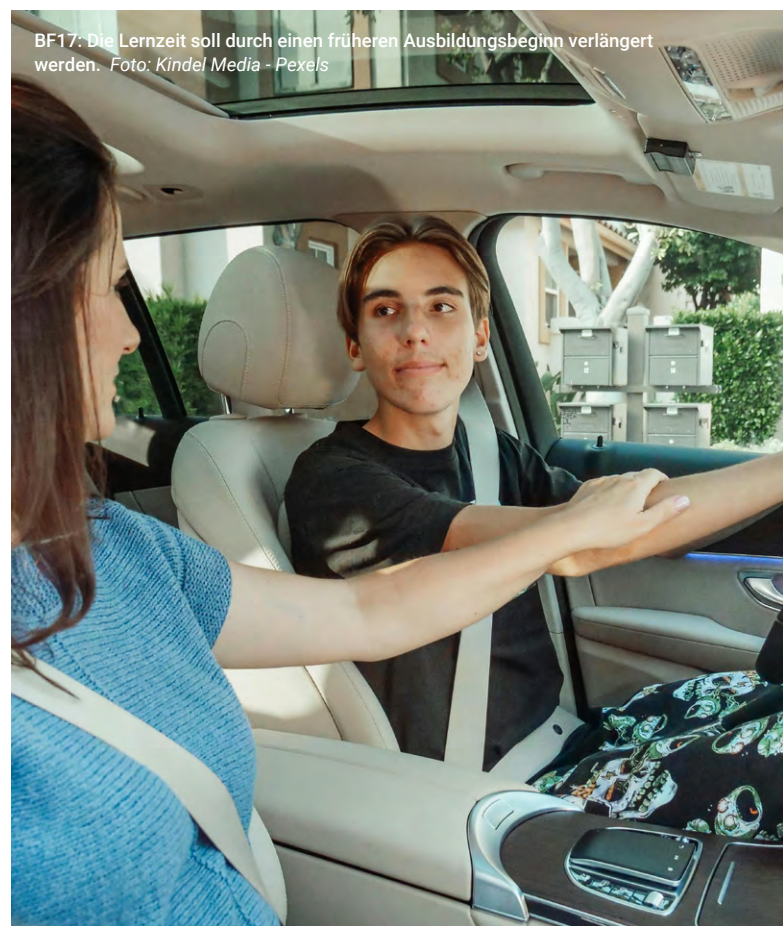
● Erhebung von Felddaten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrzeugen im Rahmen von Pilotprojekten

Für automatisierte Kraftfahrzeuge muss der Zugriff auf ausgewählte Fahrzeugdaten bereits heute durch hoheitliche Stellen möglich sein. So regelt § 1g Straßenverkehrsgesetz (StVG) in Verbindung mit § 15 Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung ([AFGBV](#)), dass der Halter bzw. die Halterin eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion verpflichtet ist, ausgewählte Daten anlassbezogen zu speichern und auf Verlangen dem Kraftfahrt-Bundesamt ([KBA](#)) zur Verfügung zu stellen.

Die Entwicklung sowie der Nachweis der Leistungsfähigkeit automatisierter Fahrsysteme sind hoch komplex. Daher werden konventionelle Methoden für die Entwicklung, Begutachtung und Zulassung von automatisierten Fahrzeugen künftig nicht mehr ausreichen. Für eine umfassende Evaluierung der Verkehrssicherheit ist eine Erhebung und Analyse von (nicht-personen-beziehbaren) Fahrzeug- und Verkehrsdaten im Feld notwendig.



[Alle Beschlüsse des DVR sind hier zu finden.](#)



BF17: Die Lernzeit soll durch einen früheren Ausbildungsbeginn verlängert werden. Foto: Kindel Media - Pexels

Wie ist das Verkehrsklima auf unseren Straßen?

Am 13. März fand der gemeinsame Parlamentarische Abend der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des DVR im Roten Rathaus in Berlin statt.

Nach einer Begrüßung durch Berlins Regierenden Bürgermeister Kai Wegner eröffnete DVW-Präsident Prof. Kurt Bodewig den Abend, an dem das menschliche Verhalten im Straßenverkehr im Vordergrund stand.

Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind die wichtigsten Grundregeln der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Der Alltag vieler Verkehrsteilnehmer sieht leider anders aus und das schlägt sich auch in der Unfallbilanz nieder. Aber stimmt es, dass aggressives Verhalten zunimmt und weniger Rücksicht genommen wird? Korrespondiert die Entwicklung im Straßenverkehr mit der gesellschaftlichen Stimmung? Und wie können Verkehrssicherheitsverbände und Politik auf das Verkehrsklima Einfluss nehmen? Diesen Fragen gingen die Fachleute im Austausch mit der Wissenschaft sowie Fachleuten aus Bundesregierung und Bundestag nach.

Fotos: Heidi Scherm – DVR



■ Verabschiedung von Ulrich Malburg

Der langjährige Vorsitzende des DVR-Vorstandsausschusses Verkehrstechnik Ulrich Malburg ist verabschiedet worden. Malburg war seit mehr als 20 Jahren Ausschussmitglied und hatte seit 2020 dessen Vorsitz inne. In seiner Amtszeit wurde unter anderem das Radverkehrs- und Nahmobilitätsgesetz in Nordrhein-Westfalen verabschiedet, das zum 1. Januar 2022 in Kraft trat. Er war maßgeblich daran beteiligt.

Hauptberuflich leitet der Bauingenieur die Referate Radverkehr und Verkehrssicherheit (Vernetzte Personenerkehr, Nahmobilität) im nordrhein-westfälischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Seine Themenschwerpunkte sind die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

Sein Nachfolger als Vorsitzender des [DVR-Vorstandsausschusses Verkehrstechnik](#) ist sein bisheriger Stellvertreter Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer.



Der bisherige Vorsitzende des Vorstandsausschusses Verkehrstechnik Ulrich Malburg (rechts) übergibt den Staffelstab an Jörg Ortlepp. Foto: Daniela Stanek - DVR

■ Olaf Salomon beendet Tätigkeit als Rechnungsprüfer



Dr. Nikolaus Wrage (rechts) folgt auf Olaf Salomon als Rechnungsprüfer. Foto: Daniela Stanek - DVR

Ein weiterer personeller Wechsel hat sich bei den Rechnungsprüfern des DVR ergeben. Nach mehr als 25 Jahren in dieser Funktion hat Olaf Salomon, der Geschäftsführer des Berufsbildungszentrums Nordhausen, seine Tätigkeit beendet. Für ihn übernimmt Dr. Nikolaus Wrage, Geschäftsführer der Unfallkasse Brandenburg. Er wird künftig gemeinsam mit Michael Laßok, Geschäftsführer der Unfallkasse Berlin, die Kassenbücher des DVR akribisch unter die Lupe nehmen.

Laßok und Salomon haben über viele Jahre die [Haushaltsführung des DVR](#) geprüft. Die Ergebnisse ihrer Prüfungen präsentierten sie auf den jährlichen Mitgliederversammlungen des DVR. Ihre präzisen und detaillierten Prüfungsergebnisse trugen stets dazu bei, das Vertrauen der [Mitglieder und Förderer des DVR](#) zu stärken und jedes Jahr den Vorstand zu entlasten.

■ DVR-Förderpreis: Fehlverhalten klar benennen

Zum 15. Mal hat der DVR seinen [Förderpreis](#) verliehen. Der erste Preis geht an Jan Nordhoff von der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster für seine Masterarbeit über das Framing in der Presseberichterstattung der Polizei und die Bedeutung für die Verkehrssicherheit. „Mehr als 90 Prozent der Verkehrskollisionen sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Fehlverhalten muss klar benannt werden, um die Distanz zu



Ausgezeichneter wissenschaftlicher Nachwuchs (v.l.n.r.): Jan Nordhoff, Kübra Artas und Max Emde. Foto: Anett Stadelmann - DVR

Verkehrskollisionen zu reduzieren und Verhaltensveränderungen herbeizuführen. Für ein respektvolles und sicheres Miteinander im Straßenverkehr brauchen wir auch einen Kulturwandel in der Berichterstattung und den darin verwendeten Begriffen“, sagt DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Den zweiten Platz erhält Max Emde (Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz) für seine Bachelorarbeit zu den Fragen nach Grenzwerten für die relative und absolute Fahruntüchtigkeit nach dem Konsum von Cannabis und wie sich diese kontrollieren lassen. Die Arbeit zeigt, dass die angedachte Konzentration von 3,5 Nanogramm THC pro Milliliter Blutserum zu hoch angesetzt sei, ein Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit noch fehle und es auch noch keine Drogenschnelltests gebe. Diese Fragen müssten bis zu einer gesetzlichen Legalisierung geklärt werden.

Den dritten Platz teilen sich Silvio Heß (TU Chemnitz) für seine umfangreiche experimentelle Studie zu den Bedingungen, unter denen Anhaltevorgänge autonom fahrender Fahrzeuge durch nachfolgende Fahrende optimal wahrgenommen werden, und Kübra Artas (Bergische Universität Wuppertal) für ihre Einzelfallstudie zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden auf Schulwegen und den von ihr entwickelten Radschulwegeplan.

■ Ein Jahr #mehrAchtung

Vor einem Jahr startete mit der Initiative #mehrAchtung ein neues Kapitel der „Runter vom Gas“-Kampagne. „Der Wiederanstieg der Unfallzahlen zeigt uns, dass wir die selbst gesteckten Ziele, die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten signifikant zu senken, in Deutschland und Europa aller Voraussicht nach nicht erreichen werden. Wir sind daher alle aufgefordert, die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt unserer Arbeit zu stellen, um das Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu reduzieren, noch

zu erreichen“, gibt DVR-Vizepräsidentin Christiane Leonard die Richtung klar vor.

Dies könne durch eine gezielte Verstärkung der Verkehrsüberwachung, den Umbau der Infrastruktur und mit einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen erreicht werden. Präventions- und Aufklärungskampagnen wie [#mehrAchtung](#) könnten zudem ein hilfreicher Baustein sein, um dem gesetzten Ziel ein Stück weit näherzukommen.



Ein breites Bündnis für mehr Verkehrssicherheit. Foto: Daniela Stanek - DVR



Unfallrisiko Blendung

Damit wir uns im Straßenverkehr sicher bewegen können, Hindernisse sowie andere Verkehrsteilnehmende wahrnehmen und wiederum selbst von anderen rechtzeitig gesehen werden, spielt Licht eine zentrale Rolle. Die Lichttechnik hat innerhalb des letzten Jahrzehnts eine enorme technologische Entwicklung vollzogen und einen positiven Beitrag geleistet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Damit sich dieser Effekt nicht in sein Gegenteil umkehrt, muss jedoch die Blendung des entgegenkommenden Verkehrs vermieden werden.

Eine aktuelle europaweite Verbrauchermfrage des ADAC bestätigt, dass rund zwei Drittel der Autofahrenden Blendung als untragbar oder störend empfinden (siehe Kasten Seite 9). Die Umfrage zeigt außerdem, dass es sich dabei nicht nur um eine rein psychologische Blendung handelt. Nachbilder, Lichtschleier und Schmerzempfinden – Reaktionen des Auges auf starke Lichtimmission – legen nahe, dass auch eine physiologische Blendung vorliegt.

Auch die seit 2018 durchgeführten Befragungen des britischen Automobildienstleistungsunternehmens RAC Limited zur Blendung im Straßenverkehr deuten auf eine sich verschärfende Problematik hin, die zunehmend mehr Autofahrende betrifft.

Begrenzung der Leuchtdichte

Die Ursachen sind vielfältig. Einfluss auf die Blendwirkung haben unter anderem technische Entwicklungen. Moderne Scheinwerfer fallen immer kompakter und kleiner aus. Wird die Lichtquelle kleiner, erhöht sich aber auch die Leuchtdichte. Das führt zu einer erhöhten Blendwirkung der Scheinwerfer. Der Zusammenhang zwischen Blendung und Leuchtdichte konnte beispielsweise in einer 2023 an der TU Darmstadt durchgeführten Probanden-Studie belegt werden. Um gefährliche Blendung zu vermeiden, empfiehlt der DVR eine gesetzliche Begrenzung der Leuchtdichte von Scheinwerfern. Auch drei Viertel der Befragten der ADAC-Umfrage sprachen sich für regulatorische Maßnahmen aus.

Hoher Blaulichtanteil in Scheinwerfern

Problematisch ist auch der im Vergleich zu anderen Scheinwerferarten sehr hohe Blaulichtanteil in Xenon- und LED-Scheinwerfern. Von vielen Verkehrsteilnehmenden wird das energiereiche, künstliche blaue Licht nachts als unangenehm empfunden. Es steht zudem im Verdacht, langfristig die Netzhaut zu schädigen und Grauen Star oder altersbedingte Makuladegeneration zu fördern. Zu diesem Ergebnis kam eine 2016 durchgeführte Studie des französischen Instituts für Gesundheit und Medizinforschung. Bei der Entwicklung neuer Scheinwerfer sollten die Hersteller daher entsprechend darauf achten, schädliche Lichtanteile zu reduzieren oder zu filtern.

Automatische Leuchtweitenregulierung

Auch eine Veränderung des Lichtkegels, beispielsweise infolge höherer Beladung, kann zur Blendung des Gegenverkehrs führen. Abhilfe schafft hier die bereits für leuchtstarke Scheinwerfer mit mehr als 2.000 Lumen vorgeschriebene automatische Leuchtweitenregulierung. Wie Untersuchungen der [Bundesanstalt für Straßenwesen](#) (BASt) aus dem Jahr 2019 zeigen, kann damit aber auch für schwächere Scheinwerfer die Blendung wirksam reduziert werden. Die vorgesehene Änderung der [UN-Regelung Nr. 48](#) zum verpflichtenden Einbau einer automatischen Leuchtweitenregulierung für alle Scheinwerfersysteme ist daher zu begrüßen. Fahrende von Fahrzeugen mit manueller Leuchtweitenregulierung sollten darauf achten, die Scheinwerfereinstellung an den Beladungszustand anzupassen. Dies kann auch durch eine fachkundige Werkstatt durchgeführt werden.

Foto: PhotoGranary - stock.adobe.com



Blendfreies Fernlicht

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist auch die geplante Anpassung der Anforderungen an „blendfreies Fernlicht“ in der UN-Regelung Nr. 48 positiv zu bewerten. Das Fernlicht wird auf deutschen Straßen oft zu selten oder in falscher Weise genutzt. Die Automatisierung durch einen Fernlichtassistenten unterstützt die Fahrenden dabei, dieses häufiger einzusetzen. Durch „blendfreies Fernlicht“ wird zudem die Blendung des Gegenverkehrs reduziert. Dazu muss sichergestellt sein, dass alle Verkehrsteilnehmende, einschließlich Fahrradfahrende, zuverlässig erkannt und ausgeblendet werden, egal auf welcher Straßenseite sie entgegenkommen. Trotz Automatik sollten sich die Fahrenden aber ihrer Verantwortung für eine der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) entsprechenden Beleuchtung bewusst sein und das adaptive Fernlicht deaktivieren, sollte es nicht rechtzeitig abblenden und es dadurch zu einer Gefährdung des Gegenverkehrs kommen.

Zur Vermeidung von Blendung regt der DVR außerdem an, die Potenziale moderner Lichttechnik beim Euro NCAP-Ranking (European New Car Assessment Programme) stärker zu berücksichtigen. Kriterien für die Fahrzeugbeleuchtung, wie sie beispielsweise durch das US-amerikanische Versicherungsinstitut für Straßenverkehrssicherheit ([Insurance Institute for Highway Safety, IIHS](#)) und das [Headlight Safety Performance-Rating \(HSPR\)](#) der Gruppierung internationaler Lichttechnik-Fachleute (GTB) entwickelt wurden, sehen die NCAP-Prüfprotokolle derzeit nicht vor. Angesichts der auch zukünftig hohen Relevanz der Lichttechnik für die Verkehrssicherheit sollte diese daher zukünftig stärker berücksichtigt werden.

Scheinwerfer und Frontscheibe sauber halten

Fahrende können aber auch selbst etwas dafür tun, Blendung zu reduzieren. Verschmutzung hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Blendwirkung der Scheinwerfer. Diese kann bei verschmutzten Scheinwerfern bis zu viermal so stark sein wie



Laut einer ADAC-Verbraucherumfrage empfinden zwei Drittel aller Autofahrenden Blendung als störend. Foto: ADAC - Ralph Wagner

bei sauberen Scheinwerfern. Das gilt schon bei leichten Verschmutzungen. Aus diesem Grund sind moderne, leuchtstarke Scheinwerfer häufig mit Reinigungsanlagen ausgestattet. Unabhängig davon sollten Fahrende darauf achten, ihre Scheinwerfer in regelmäßigen kurzen Abständen manuell zu säubern.

Zudem können Fahrzeugführende auch die Blendung durch andere Fahrzeuge reduzieren. Dazu sollten sie darauf achten, die eigene Frontscheibe innen und außen stets sauber zu haben. Verschmutzung und Schlieren auf der Frontscheibe streuen das einfallende Licht und können die Blendung verstärken. Auch die Scheibenwischer sollten regelmäßig geprüft werden. Besteht trotz dieser Maßnahmen dennoch eine Blendung durch den Gegenverkehr, sollte im Zweifel lieber etwas langsamer gefahren und Abstand gehalten werden.

Barend Hauwetter, DVR-Referatsleiter Fahrzeugtechnik



Zwei Drittel der Autofahrenden fühlen sich geblendet

Fast 27 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer fühlen sich laut einer repräsentativen ADAC-Umfrage nachts regelmäßig (21,7 Prozent) oder fast immer (5 Prozent) durch das Licht anderer Fahrzeuge geblendet. Rund die Hälfte der Befragten hat angegeben, sich immerhin manchmal geblendet zu fühlen.

Zwei Drittel aller Befragten empfinden die Blendung als störend oder unerträglich. Mehr als die Hälfte der befragten Autofahrenden erklärten, die Augen zuzukneifen, sie sogar kurz ganz zu schließen oder häufig blinzeln zu müssen, wenn sie geblendet werden. Zusätzlich wird durch die Blendung die Wahrnehmung von Objekten auf der Straße deutlich erschwert: Für 60 Prozent ist alles rund um die Lichtquelle schwer zu erkennen.

Insgesamt fühlen sich 22,7 Prozent der Befragten durch Blendung gestresst, 21,8 Prozent fahren deshalb sogar weniger bei Dunkelheit. Als besonders negativ wird das Fernlicht empfunden. Über 82 Prozent fühlen sich davon geblendet, unabhängig davon, ob das Fernlicht statisch oder adaptiv ist. Mit deutlichem Abstand folgen das Abblendlicht (41 Prozent) und die Nebelschlussleuchte (26,7 Prozent).

Folgende Tipps gibt der ADAC Autofahrenden:

- Nach Möglichkeit nicht in den Lichtkegel entgegenkommender Fahrzeuge schauen, sondern auf die eigene Fahrbahn oder an den rechten Straßenrand.
- Fernlicht abschalten, sobald entgegenkommende oder vorausfahrende Autos auftauchen. Auch einbiegende oder kreuzende Autofahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende können geblendet werden.
- Nebelschlussleuchte ausschalten, sobald der Nebel nachlässt. Sie darf nur bei Sichtweiten unter 50 Metern und bis maximal 50 km/h verwendet werden.
- Scheinwerfer regelmäßig reinigen. Schmutz auf der Scheinwerferabdeckung kann nicht nur die Leuchtweite beeinträchtigen, sondern auch zur Blendung anderer führen.
- Einstellungen bei Fahrzeugen mit manueller Leuchtweitenregulierung regelmäßig kontrollieren, besonders bei Beladung sollte die Leuchtweite nach unten korrigiert werden.

 [Weitere Informationen zur Umfrage gibt es hier.](#)

■ ACE: Haftung bei E-Scootern

E-Scooter sind inzwischen ein fester Bestandteil des Straßenverkehrs, vor allem in Städten. Strittig ist jedoch die Rechtsgrundlage. Der ACE Auto Club Europa klärt darüber auf, wer haftet, wenn durch den Roller ein Schaden entsteht.



Neue Fahrzeuge wie E-Scooter erfordern eine klare Rechtsgrundlage bei Haftungsfragen.
Foto: Martin Lukas Kim - DVR

Nach der Gefährdungshaftung ist die haftende Person bei einem Schadensfall zunächst immer der Halter oder die Halterin des Kraftfahrzeugs, unabhängig davon, ob er oder sie tatsächlich die Schuld trägt. Diese Haftung ergibt sich aus der Betriebsgefahr, die besagt, dass Kraftfahrzeuge bereits beim Betrieb eine Gefahr darstellen können. Anders sieht es bei Fahrzeugen aus, die bauartbedingt nicht schneller als 20 km/h auf ebener Strecke fahren können. Dieses Haftungsprivileg besteht schon seit mehr als 100 Jahren. Nach der Regelung aus dem Jahr 1909 sollte damals für Kraftfahrzeuge dasselbe gelten wie für Pferdefuhrwerke, sofern sie sich mit der gleichen Geschwindigkeit bewegten.

Verkehrswandel erfordert neue Regelungen

Der Verkehr hat sich in den letzten 100 Jahren stark verändert und beschleunigt. Langsam fahrende Fahrzeuge wie beispielsweise E-Scooter sind somit zu einem Hindernis und einer Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende geworden. Daraus folgt, dass es auch bei der Haftung eine zeitgemäße Reform braucht. Schadensfälle entstehen hier beispielsweise, wenn der geparkte E-Scooter umkippt oder ein defekter Akku einen Brand verursacht. In einem solchen Szenario ist die fahrzeughaltende Person nur haftpflichtig, wenn sie für den Schaden verantwortlich ist.

Obwohl leichtere Fahrzeuge meist auch einen geringeren Schaden verursachen, ist dies für die Haftung im Grundsatz erst

einmal unbedeutend. In Fällen, in denen mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt sind, wird die individuelle Betriebsgefahr entsprechend der jeweiligen Größe und Masse bewertet. Nach dieser Rechnung hat ein Lkw folglich eine höhere Betriebsgefahr als ein Pkw oder ein Kraftrad. Möglicherweise werden in Zukunft auch Elektrokleinstfahrzeuge in diese Bewertung einbezogen.

Empfehlung an den Gesetzgeber

Das derzeitige Haftungsprivileg entspricht nicht mehr den Ansprüchen des heutigen Straßenverkehrs. Aus diesem Grund hat der entsprechende Arbeitskreis auf dem Verkehrsgerichtstag 2022 bereits eine Empfehlung bezüglich einer Neugestaltung der Haftungsregelungen an den

Gesetzgeber weitergeleitet. Demnach soll das Haftungsprivileg nur noch für Elektrofahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart nur unter sechs km/h fahren können, sowie für Krankenfahrstühle gelten. Diese Empfehlung wird vom ACE grundsätzlich unterstützt.

[➡ Weitere Einzelheiten zur Haftung von E-Scootern gibt es hier.](#)

Fortsetzung der Kampagne „Roll ohne Risiko!“

Das Fahren mit einem E-Scooter birgt immer wieder Risiken, besonders jüngere Menschen verunglücken mit diesen Fahrzeugen. Mit Lenkerschildern direkt an E-Scootern, Botschaften über Apps und Präventionsspotspots auf Social Media geht die E-Scooter-Kampagne „Roll ohne Risiko!“ im Sommer 2024 in eine neue Runde. Die geltenden Regeln und Empfehlungen werden im Rahmen der Kampagne von den E-Scootern direkt übermittelt, beispielsweise mit lockeren Sprüchen wie: „Don't drink & scooter“ oder „Lass mich nicht blöd dastehen“. Um die Nutzerinnen und Nutzer unmittelbar zu erreichen, kooperiert der DVR mit den Sharing-Anbietern von E-Scootern, die unter anderem eine Vielzahl ihrer Fahrzeuge mit Lenkerschildern der Kampagne ausstatten.

[➡ Weitere Informationen unter www.dvr.de/e-scooter.](http://www.dvr.de/e-scooter)

■ ZIV: Hohe Verkaufszahlen bei Fahrrädern und E-Bikes

Aus den aktuellen Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) für das Jahr 2023 geht hervor, dass Fahrräder und E-Bikes sehr gefragt sind. Im Jahr 2023 ist der Bestand in Deutschland auf 84 Millionen gestiegen, darunter etwa elf Millionen E-Bikes. Im Vorjahr waren es 82,8 Millionen. Dabei handelt es sich laut ZIV nicht immer nur um Neukäufe, sondern vermehrt um die Anschaffung von Zweit- oder Dritträdern für die Freizeit, den Sport oder auch den Transport.

Erstmals wurden 2023 mit einem Anteil von 53 Prozent mehr E-Bikes als klassische Fahrräder verkauft. „Insgesamt zeigen die Marktdaten sehr deutlich, dass die Menschen in Deutschland dem Radfahren im Alltag und in der Freizeit und den dazugehörigen hochwertigen Produkten einen großen Stellenwert zumessen“, kommentiert ZIV-Geschäftsführer Burkhard Stork die Entwicklung. Der Fahrradmarkt sei demnach auf einem hohen Niveau stabil und habe sich 2023 vom allgemeinen negativen Konsumklima entkoppelt. Fahrräder und vor allem E-Bikes in sehr guter Qualität und mit innovativer Technik lägen im Trend, ebenso wie die Beratung und der Service durch qualifizierte Fachhändler und deren Werkstätten. Ein wichtiger Markttreiber sei dabei das Fahrradleasing über den Arbeitgeber geworden.

[Alle aktuellen Zahlen und Fakten gibt es hier.](#)



Fahrräder sind auch für die Freizeitgestaltung sehr gefragt.
Foto: www.flyer-bikes.com - pdf

■ NRW: Neue Strategie für mehr Sicherheit

Die Polizei in Nordrhein-Westfalen richtet seit Jahresbeginn ihre Strategie für mehr Sicherheit auf den Straßen neu aus. Fachleute aus dem Verkehrsdienst, den Verkehrskommissariaten, Leiterinnen und Leiter der Direktionen Verkehr, aber auch Beamtinnen und Beamte aus dem Wachdienst haben an der Erstellung der neuen [Fachstrategie](#) mitgewirkt. Seit Jahresbeginn 2024 arbeiten die 47 Kreispolizeibehörden in Nordrhein-Westfalen bereits mit der Strategie für mehr Sicherheit auf den Straßen, die den Titel #LEBEN trägt.

„Das neue Konzept ist nicht im Büro am Schreibtisch entstanden, sondern mit Polizistinnen und Polizisten, die es Tag für Tag auf der Straße umsetzen und ihre Erfahrungen einfließen lassen konnten. Für die meisten Bürgerinnen und Bürger ändert sich nichts, da sie Regeln respektieren und sich vielmehr die Polizei zur Stelle wünschen, wenn hinter ihnen ein aggressiver Fahrer mit Lichthupe drängelt oder wenn sie ein verbotenes Rennen beobachten“, erläutert Innenminister Herbert Reul die neue Strategie.

Mehr Sicherheit für die Ungeschützten

Künftig wird die Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden noch stärker in den Fokus gerückt: Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende sowie E-Scooter-Fahrende. Dabei gehe es darum, Fehlverhalten gegenüber dieser Gruppe konsequent zu ahnden und in einem „verkehrsdidaktischen“ erläuternden Gespräch die möglicherweise drastischen Folgen des Fehlverhaltens aufzuzeigen. Doch nicht immer seien es die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Fahrzeuge, die durch einen Regelverstoß einen Unfall mit Verletzten verursachen. Auch Rotlichtverstöße von Radfahrenden zum Beispiel führten zu Unfällen mit schweren Folgen.

Missachtung des Sicherheitsabstands

Die Auswertung der Unfallzahlen in Nordrhein-Westfalen habe gezeigt, dass gerade auf Autobahnen die Missachtung des Abstands zu Unfällen mit schweren Folgen geführt habe. Aus diesem Grund liege ein weiterer Schwerpunkt der neuen Fachstrategie auch auf der Ahndung von Abstandsverstößen.

■ „Auf unseren Straßen herrscht ein deutlich raueres Klima“

Kirstin Zeidler, seit Februar 2024 neue Leiterin der Unfallforschung der Versicherer (UDV), über den aktuellen Stand der Verkehrssicherheit, die Aufgaben der Unfallforschung und zentrale Themen, die künftig verstärkt in den Blick genommen werden sollten.

Frau Zeidler, wie beurteilen Sie den Stand der Verkehrssicherheit in Deutschland aus heutiger Sicht?

Insgesamt hat sich über die letzten Jahrzehnte die Zahl der Verunglückten positiv entwickelt. Allerdings stagniert seit 2010 die Entwicklung. Das auch politisch vorgegebene Ziel, die Zahlen der Unfallopfer drastisch zu reduzieren, liegt noch in weiter Ferne. Wir brauchen daher dringend weitere Maßnahmen, um die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Das bleibt eine Daueraufgabe.

Welchen Beitrag kann die Unfallforschung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten?

Im Kern der Unfallforschung stehen die Fragen, weshalb, wo und wie Unfälle entstehen. Die Forschungsergebnisse machen wir transparent und leiten daraus Maßnahmen für die Präventionsarbeit ab. Mitunter liefern unsere Ergebnisse auch objektive Argumente in hier und da überhitzten Debatten.

An welchen Stellschrauben muss aus Ihrer Sicht vorrangig gedreht werden?

Zunächst ist das Verhalten jedes Einzelnen enorm wichtig für die Verkehrssicherheit. Das beginnt mit ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme, wie es in Paragraph 1 der Straßenverkehrs-Ordnung festgeschrieben ist. Das geht weiter beim Thema angepasste Geschwindigkeit. Wie verhalte ich mich situationsgerecht? Fahre ich die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder das der Situation angemessene Tempo? In diesem Zusammenhang geht es auch um Kontrolle und Ahndung von Fehlverhalten.



Foto: Christian Kruppa – UDV

Wenn man Regeln für Verkehrssicherheit aufstellt, muss man auch dafür sorgen, dass diese eingehalten werden, und entsprechend sanktionieren, wenn das nicht der Fall ist. Wir wissen aus unserer eigenen Verkehrsklima-Studie, dass die Aggressivität im Straßenverkehr zugenommen hat. Auf unseren Straßen herrscht ein deutlich raueres Klima. Diesem Trend gilt es zum Beispiel mit gezielten Kampagnen entschieden entgegenzuwirken.

Beim Blick auf die Fahrzeugtechnik müssen wir darauf achten, dass Komfort nicht zu Lasten der Sicherheit geht. Fahrerassistenzsysteme sind wichtige Helfer in modernen Fahrzeugen, aber Infotainment-Bedienelemente auf großen Touchscreens dürfen die Fahrenden nicht ablenken oder gar überfordern.

Im Bereich Infrastruktur müssen wir schauen, wie wir zum Beispiel Fußgängerinnen und Fußgänger in unseren Städten besser schützen können. Dafür sollten Kommunen deutlich mehr Freiheiten haben, sicherheitsfördernde Maßnahmen zügig umsetzen zu können und nicht erst dann, wenn sich ein Unfallbrennpunkt mit Verunglückten herauskristallisiert hat.

Auch der zunehmende Radverkehr muss berücksichtigt werden. Das Problem ist, dass die Infrastruktur in den letzten Jahren nicht in gleichem Maße mitgewachsen ist. Wir brauchen in Städten und auf dem Land mehr sichere Radverkehrsflächen und Straßen, auf denen Radfahrende sicher unterwegs sind. Hinzu

kommt, dass beim Radverkehr die Datenlage nicht zufriedenstellend ist. Wir wünschen uns aktuellere und detailliertere Daten zum Beispiel zur Fahrleistung oder auch zur Unfallbeteiligung einzelner Verkehrsmittel. Lastenfahrräder zum Beispiel sind nicht separat in der amtlichen Unfallstatistik aufgeführt.

Wie sieht in puncto Verkehrssicherheit Ihre Vision für die Zukunft aus?

Meine Idealvorstellung sieht so aus, dass alle Beteiligten, sprich Politik, Städteplaner und Behörden, Fahrzeughersteller, am Ende aber auch alle Verkehrsteilnehmenden sicheren Straßen, Wegen und Plätzen oberste Priorität einräumen. Wenn sich dann alle noch an die bestehenden Regeln halten und fair sowie rücksichtsvoll miteinander umgehen würden, hätten wir einen Riesenschritt gemacht.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person

Kirstin Zeidler leitet seit 1. Februar 2024 die Unfallforschung der Versicherer ([UDV](#)). Sie folgt auf Siegfried Brockmann. Seit 2010 ist sie beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft ([GDV](#)) in verschiedenen Führungspositionen in der Abteilung Kommunikation tätig gewesen.

Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre war Zeidler bis 1999 beim ADAC in München beschäftigt. Anschließend wechselte sie in die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Versicherungskammer Bayern. Von 2002 bis 2010 machte sie berufliche Station als Kommunikationschefin der damaligen Unternehmensgruppe Deutscher Ring in Hamburg.

■ Fußverkehr: Neue Wege gehen

Die diesjährige ADAC Expertenreihe widmet sich dem Fußverkehr als nachhaltigste Form der urbanen Mobilität. Obwohl die eigenen Füße das älteste und immer noch wichtigste Fortbewegungsmittel des Menschen sind, wurde dem Fußverkehr bei der Verkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten nur wenig Beachtung geschenkt. Dabei liegen die positiven Aspekte auf der Hand: Gehen fördert die Gesundheit, ist nachhaltig, kostenlos und als Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln unersetzlich.

Aber es gibt auch viele Probleme, mit denen Fußgängerinnen und Fußgänger tagtäglich zu kämpfen haben. Die Gehweg-Sicherheit, Behinderungen durch parkende Autos und unattraktive Wege sind nur einige Beispiele. Ein besonders wichtiger Aspekt ist die Barrierefreiheit: Hohe Bordsteine, schmale Wege oder Kopfsteinpflaster verhindern die Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen am Straßenverkehr. Hier müssen laut ADAC Bund, Länder und Kommunen handeln, um die Inklusion auch im Straßenverkehr zu gewährleisten.



[Im Juni stehen noch zwei Termine der ADAC Expertenreihe auf dem Programm. Weitere Informationen gibt es \[hier\]\(#\).](#)



Dem sicheren Fußverkehr widmet sich die aktuelle ADAC Expertenreihe. Foto: Pixabay

■ UDV: Studie zur Kinderbeförderung mit dem Fahrrad

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in einer Studie die verschiedenen Optionen der Kinderbeförderung mit dem Fahrrad genauer untersucht. Dabei haben sich einige Sicherheitslücken, sowohl beim Lastenfahrrad als auch beim Kindersitz und beim Fahrradanhänger, herausgestellt. UDV-Leiterin Kirstin Zeidler und Dr.-Ing. Matthias Kühn, Leiter der Fahrzeugsicherheit bei der UDV, geben genauere Einblicke in die Hintergründe und Erkenntnisse der Studie.



Das Problem beim Kindersitz am Gepäckträger ist der hohe Schwerpunkt. Foto: Iuliia Sokolovska - stock.adobe.com

Der Ursprungsgedanke der Studie zur Kinderbeförderung ergab sich aus der Zunahme der Radunfälle mit mitfahrenden Kindern. So gab es im Jahr 2022 rund 45 Prozent mehr Unfälle dieser Art als im Vor-Corona-Jahr 2019. Bei der [durchgeführten Studie](#) haben sich die Forschenden die drei Transportformen angeschaut, die zum Studienbeginn für den Kindertransport am verbreitetsten waren: das Lastenfahrrad, den Kindersitz am Gepäckträger und den Fahrradanhänger. Dazu wurden Unfalldaten analysiert, Nutzerbefragungen, eine Felduntersuchung und

Crashversuche durchgeführt und auch die Fahrdynamik mittels Probandenversuchen und Computersimulationen untersucht. „Es stellte sich heraus, dass es bei allen drei Formen hinsichtlich der Verkehrssicherheit Verbesserungspotenzial gibt“, sagt Kirstin Zeidler. Das größte Potenzial werde jedoch beim Lastenfahrrad deutlich, das sich in den letzten Jahren immer mehr verbreitet habe. Dr.-Ing. Matthias Kühn erklärt: „Alle Transportformen haben schon eine Sicherheitsevolution erlebt. Nur das Lastenfahrrad eben noch nicht.“

Lastenfahrrad, Anhänger oder Kindersitz

Eine Schwäche des dreirädrigen Einstiegsmodells unter den Lastenfahrrädern sei beispielsweise die Kippanfälligkeit, so Zeidler. „Die Sitzbänke und Rückenlehnen bieten den Kindern bei Unfällen keinerlei Schutz für Kopf und Oberkörper. Hersteller geben hier die Empfehlung ab, das Fahrverhalten entsprechend anzupassen, was jedoch in der Praxis besonders in Gefahrensituationen nicht immer umsetzbar ist“, erläutert die Unfallforscherin.



Dr.-Ing. Matthias Kühn, Leiter der Fahrzeugsicherheit bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV) Foto: Christian Kruppa - UDV

Beim Fahrradanhänger gebe es eine Sicherheitszelle, jedoch habe auch diese physikalische Grenzen, etwa bei einer Kollision mit einem schnelleren Pkw. Außerdem sei der Anhänger leicht zu übersehen, da eine fest verbaute Beleuchtung fehle, und er habe keine eigene Bremse, erklärt Kühn.

Das Problem beim Kindersitz sei der hohe Schwerpunkt. „Je höher der Schwerpunkt und je größer die Masse ist, desto instabiler wird das ganze Fahrzeug. Das haben wir auch bei den Versuchen gesehen, die wir durchgeführt haben. Manche haben sich tatsächlich geweigert, mit dem Kindersitz am Fahrrad zu fahren, weil es ihnen zu instabil war“, erläutert der Experte. Die UDV fordere daher, das aktuell geltende Höchstgewicht für zu befördernde Kinder von 22 Kilogramm auf unter 20 Kilogramm zu reduzieren.

Helm tragen und Anschnallen sind zwingend zu empfehlen.
Foto: www.r-m.de - pd-f

Lückenhafte Helm- und Anschnallquoten

Die Fallhöhe beim Kindersitz habe auch Auswirkungen darauf, wie Eltern die Gefahr einschätzten. Dies mache sich auch bei den Helm- und Anschnallquoten bemerkbar. Während beim Lastenrad und Anhänger jeweils 50 Prozent der Kinder keinen Helm tragen würden, seien es beim Kindersitz nur 20 Prozent. Hinzu komme, dass im Kindersitz nur zehn Prozent der Kinder nicht oder nicht korrekt angegurtet seien, während das beim Anhänger ein Viertel und beim Lastenrad sogar ein Drittel betreffe. Dazu Zeidler: „Ich vermute, die Zelle des Anhängers und der scheinbar robuste Kasten des Lastenfahrrads geben vielen Eltern das Gefühl, ein Helm oder Gurt sei unnötig, eine gewisse Scheinsicherheit. Helm tragen und Angurten sind in jedem Transportmittel zwingend zu empfehlen.“

Schon früh Verkehrskompetenz entwickeln

Allgemein gelte, dass bei der Anschaffung einer der genannten Transportformen die Sicherheit die höchste Priorität haben sollte, nicht etwa die Farbe oder das Design, verdeutlicht Zeidler. Stabilität und Schutz des Rumpf- und Kopfbereiches seien hier von elementarer Bedeutung. Abschließend lasse sich jedoch auch festhalten: „Die größte Sicherheit, die Sie Ihrem Kind perspektivisch mitgeben können, ist, es frühzeitig aktiv am Straßenverkehr teilhaben zu lassen. Das heißt, sobald es geht: Raus aus welcher Transportart auch immer und rein ins richtige Leben“, empfiehlt die UDV-Leiterin. Anfangs natürlich begleitet von den Eltern, die Verkehrssituationen erklären und Verhalten beibringen sollten. Denn auch, wenn es verschiedene Formen der Kinderbeförderung gebe, seien Kinder durch eine möglichst frühe, eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr und regelmäßige Übung verkehrskompetenter unterwegs.

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

Laura Thülen, Abteilung Kommunikation DVR



■ Kidical Mass: Durchbruch für sichere Schulwege

Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen erleichtert Kommunen die Einrichtung von Schulstraßen. Damit sind Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen und Kitas möglich.

Um die Sicherheit für Schulkinder zu erhöhen, war es bereits vor dem Erlass des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums möglich, Schulstraßen in Deutschland einzurichten. Das belegt ein Ende 2023 veröffentlichtes Rechtsgutachten, beauftragt vom [Kidical Mass Aktionsbündnis](#), dem [Deutschen Kinderhilfswerk \(DKHW\)](#) und dem ökologischen Verkehrsclub [VCD](#). Dem Gutachten zufolge haben Kommunen vielfältige Möglichkeiten, Schulstraßen einzurichten und diese nur für den Rad- und Fußverkehr freizugeben. Dennoch waren die Kommunen bislang zögerlich in der Umsetzung, entsprechende Erlasse auf Landesebene fehlten.

Nordrhein-Westfalen hat zu Beginn dieses Jahres als erstes Bundesland eine landesweite Regelung für Schulstraßen herausgegeben. Der Erlass empfiehlt eine Teileinziehung von Straßen und die Absperrung durch Poller oder Schranken.

Schritt in Richtung Vision Zero

„Das NRW-Ministerium hat Pionierarbeit geleistet. Andere Bundesländer werden bald folgen. Schulstraßen werden sich im gesamten Bundesgebiet verbreiten und Schulwege allorts sicherer für Kinder machen“, zeigt sich Simone Kraus, Sprecherin des Kidical Mass Aktionsbündnisses zuversichtlich. Das sei ein großer Schritt in Richtung [Vision Zero](#), also dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken, aber auch eine Aufforderung an die Bundespolitik, schnellstmöglich eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) umzusetzen.

Hintergründe zum Konzept der „Schulstraßen“

Seit drei Jahren gibt es Schulstraßen-Aktionstage in Deutschland. Das [Kidical Mass Aktionsbündnis](#) hat das Konzept bundesweit verbreitet. Die Stadt Köln hat daraufhin 2023 einjährige Schulstraßen-Pilotprojekte an vier Schulen gestartet. Weitere Kommunen sind dem Kölner Beispiel gefolgt, darunter Berlin, Bonn, Dresden, Essen und Ulm.

Unter „Schulstraße“ ist ein Set von Maßnahmen und Regeln gemeint, das Kindern im Umfeld von Schulen oder Kitas die Teilhabe an Mobilität und die Verbesserung der Verkehrssicherheit ermöglichen soll. Dafür werden eine oder mehrere Straßen im Umfeld einer Schule (oder Kita) für den Kraftverkehr gesperrt – und somit zugleich die Fahrbahn für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. Die Sperrung wird typischerweise zeitlich für 30 bis 60 Minuten auf den Schulbeginn oder das Schulschluss begrenzt (temporäre Schulstraße). Das Umfeld einer Schule kann aber auch dauerhaft autofrei gestaltet werden, um über den ganzen Tag Möglichkeiten zum Verweilen oder Spielen zu schaffen (permanente Schulstraße).

Ein Beitrag zu diesem Erfolg sind aus Sicht der Verantwortlichen Schulstraßen-Aktionstage in ganz Deutschland. Mithilfe vieler engagierter Eltern und Initiativen wurden Schulstraßen in diesem Rahmen erlebbar gemacht und haben das Interesse der Kommunen geweckt.

Reform der StVO

„Dennoch ist eine Reform der StVO unverzichtbar, um die Verkehrswende voranzubringen und kinderfreundliche Mobilität zu fördern. Wir fordern Schulstraßen auch im Bundesrecht zu verankern und die Regelungen zum Nachweis der Gefahrenlage (StVO § 45, Absatz 9) zu reformieren“, ergänzt die VCD-Bundesvorsitzende Kerstin Haarmann. Dieser Nachweis der Gefahrenlage sei bisher Voraussetzung, um überhaupt Eingriffe in den Straßenverkehr im Interesse der Sicherheit vorzunehmen.

➔ [Der Erlass des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums „Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen“ ist hier zu finden.](#)

Aktionstage machten Schulstraßen erlebbar. Foto: Amrei Kemming



■ Siegfried Brockmann in der Geschäftsführung der Björn Steiger Stiftung



Foto: Björn Steiger Stiftung

Siegfried Brockmann, bis zum 31. Januar 2024 Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), ist seit Februar Geschäftsführer der [Björn Steiger Stiftung](#) für den Bereich Verkehrssicherheit. Der national und international anerkannter Experte für Verkehrssicherheit und Unfallforschung, gleichzeitig auch Vizepräsident des DVR, soll seine Themenschwerpunkte innerhalb der Stiftung ausbauen.

„Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist über die vielen Jahre so mit mir ‚verwachsen‘, dass ich mir einfach nichts Erfüllenderes vorstellen kann, als daran weiter mitzuarbeiten“, kommentiert Brockmann seine neue Aufgabe nach seinem altersbedingten Ausscheiden aus der UDV.

Für ihn stehen drei großen Themen im Vordergrund: Fahrzeugsicherheit, Verbesserungen in der Infrastruktur und das Verhalten der Menschen. „Im Grunde gibt es hundert ‚Baustellen‘, und vielfach sind die Dinge auch miteinander verwoben. Aus der Geschichte der Stiftung heraus glaube ich allerdings, dass ein Schwerpunkt auf dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer liegen sollte, also den Radfahrern und Fußgängern. Hier sieht man schon, wie die drei Teilbereiche ineinandergreifen: Bei der Fahrzeugsicherheit können Notbrems- und Abbiegeassistenten helfen, die Gestaltung einer sichereren Infrastruktur ist eine Daueraufgabe, und letztlich wird es nicht ohne gegenseitige Rücksicht gehen“, erläutert der Experte.

■ Sonderausstellung „Verkehrswelt“ der ADAC Stiftung

Fahranfängerinnen und Fahranfänger sowie Jugendliche sind aufgrund ihrer Unerfahrenheit und Risikobereitschaft besonders gefährdet, in Verkehrsunfälle verwickelt zu werden. Um Jugendliche gesondert auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam zu machen, wurde die „Verkehrswelt“ der [ADAC Stiftung](#) entwickelt. Sie befasst sich mit drei Themen, die zu den häufigsten Unfallursachen mit Personenschaden bei Erwachsenen am Steuer gehören: Ablenkung durch beispielsweise das Smartphone, die gefährlichen toten Winkel beim Abbiegen eines Lkw oder Auswirkungen von Rauschmitteln wie Alkohol und Drogen. Durch ansprechende und interaktive Medien sollen die Besucherinnen und Besucher der „Verkehrswelt“ für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert und möglichst eine Verhaltensveränderung im Sinne eines sicheren Verhaltens im Straßenverkehr erreicht werden.

Mit der „Verkehrswelt“ wurde ein pädagogisch hochwertiges Angebot für Jugendliche und Erwachsene zu unterschiedlichen Gefahren im Straßenverkehr geschaffen, das seit dem 25. April 2024

als [Sonderausstellung](#) im Besucherzentrum des KÖRPERWELTEN Museums am Berliner Alexanderplatz täglich geöffnet ist und von 10 bis 19 Uhr kostenfrei besucht werden kann.



Die „Verkehrswelt“ sensibilisiert junge Menschen für die Risiken im Straßenverkehr. Foto: ADAC

■ ARCD: Auto für die Gen Z weiterhin unverzichtbar

Legt die Generation Z keinen Wert mehr auf das Autofahren? Neue Daten beweisen das Gegenteil: Der eigene Pkw bleibt für junge Menschen von entscheidender Bedeutung, da oft Alternativen zum Umstieg fehlen. Der ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland e.V. hat sich mit dem Thema vor dem Hintergrund des 20-jährigen Jubiläums des „Begleiteten Fahrens ab 17“ (BF17) genauer beschäftigt.

Die mediale Berichterstattung der letzten Jahre erweckt den Eindruck, dass das Autofahren für junge Menschen immer mehr an Bedeutung verloren hat. Die Rede ist dabei häufig vom Umstieg auf umweltfreundlichere Alternativen wie das Fahrrad. Eine repräsentative Studie zeigt nun jedoch, dass das Auto für die Generation Z weiterhin unverzichtbar ist. Das Umfrageinstitut Kantar befragte weltweit 9.000 Jugendliche und junge Erwachsene (16 bis 25 Jahre) zu ihrer Einstellung zur Mobilität. Demnach betrachten junge Menschen das Auto weiterhin

als wichtig für Bildung, Arbeit und soziale Teilhabe, trotz eines Interesses an alternativen Mobilitätsangeboten. 45 Prozent der deutschen Befragten sehen den Besitz eines eigenen Autos als wichtigen Lebensabschnitt, in den USA sind es sogar 66 Prozent. Die Option des Carsharings, die den Autoverkehr zurückdrängen und Staus verringern soll, wird von der Mehrheit nicht bevorzugt. Die Zahl der zugelassenen Autos in Deutschland bleibt daher mit 50 Millionen sehr hoch.



Als „Gen Z“ (Generation Z) werden junge Menschen bezeichnet, die zwischen 1995 und 2010 geboren sind. Die Generation davor, geboren zwischen 1980 und 1994, wird „Gen Y“ oder auch Millennials genannt. Die Generation Alpha („Gen Alpha“ oder Generation α) wiederum ist die Nachfolgegeneration der Generation Z (geboren ab 2010).

Das Auto bleibt für junge Menschen ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Foto: pikselstock - stock.adobe.com

Falsche Folgerungen

Die Entwicklungen in den letzten 20 Jahren zeigen zwar teilweise einen Rückgang des eigenen Autos bei jüngeren Menschen, seien aber keineswegs als Trendwende mit größeren Auswirkungen zu verstehen, so Prof. Dr.-Ing. Tobias Kuhnimhof, Mobilitätsforscher an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen. So sank die Zahl der Pkw pro 1.000 Personen bei den 18- bis 24-Jährigen vom Höchststand im Jahr 2000 (272 Pkw) auf 152 Pkw in den Jahren 2008 und 2009. Grund dafür seien sozioökonomische Faktoren gewesen, nicht etwa ein Verlust an Attraktivität des eigenen Autos. Viele Studierende sind damals für das Studium in Großstädte gezogen und Hochschulen haben das Semesterticket für die günstigere ÖPNV-Nutzung eingeführt. Außerdem verschob sich die Familiengründung, ein häufiger Anlass zur Anschaffung eines Pkw, etwas nach hinten. Die Finanzkrise von 2007/2008 führte dazu, dass viele junge Menschen aus Südeuropa nach Deutschland gezogen sind, oft ohne Führerschein und Auto. Dieses Muster wiederholte sich 2015/2016, als vermehrt Flüchtlinge ins Land kamen, was erneut die Anzahl junger Pkw-Besitzerinnen und -Besitzer verringerte. Damals seien aus diesen Zahlen falsche Folgerungen gezogen worden, erklärt Kuhnimhof.



Happy 17 – In Begleitung schon ab 17 fahren

Schon mit 16,5 Jahren können Jugendliche mit der Fahrausbildung beginnen und ab dem 17. Geburtstag in Begleitung selbst Auto fahren. Das ist der Fall, wenn sie sich für einen Führerscheinweg entscheiden, der dieses Jahr ein besonderes Jubiläum feiert – die Rede ist von „[BF17](#)“, dem Begleiteten Fahren ab 17. Seit 20 Jahren existiert in Deutschland diese Regelung, nach der Jugendliche nach der Fahrschule und bestandener Führerscheinprüfung nicht direkt auf sich allein gestellt sind und im besten Fall ein ganzes Jahr an der Seite von Begleitpersonen Fahrpraxis erlangen.

Begonnen hat das Ganze mit einem niedersächsischen Modellversuch im April 2004. Nach und nach wurde dieser auch auf andere Bundesländer ausgedehnt, bis 2011 dann BF17 ins Dauerrecht überführt wurde. Die eingetragenen Begleitpersonen, etwa Eltern, Großeltern oder auch andere Verwandte, dürfen dabei maximal einen Punkt in Flensburg haben, müssen mindestens 30 Jahre alt und beim Begleiten nüchtern (0,5-Promille-Grenze) sein. Studien und Statistiken belegen den Erfolg des Modells. So ging die Anzahl der 18- bis 21-jährigen Hauptverursachenden von Verkehrsunfällen von 2013 bis 2022 signifikant zurück.

TÜV-Verband: neuer Höchststand bei Führerscheinprüfungen

Die Anzahl der Fahrprüfungen in Deutschland hat einen neuen Höchstwert erreicht. Das geht aus einer [aktuellen Erhebung des TÜV-Verbandes](#) hervor. In Deutschland wurden 2023 insgesamt 1,97 Millionen theoretische Prüfungen durchgeführt. Bei den praktischen Prüfungen sind es 1,77 Millionen. Das entspricht jeweils einem Anstieg von acht und einem Prozent zum Vorjahr. Gleichzeitig sind jedoch auch die Durchfallquoten auf neue Höchstwerte gestiegen. Im Jahr 2023 haben 42 Prozent der Fahrschülerinnen und Fahrschüler die theoretische Prüfung nicht bestanden, bei den praktischen Prüfungen waren es 30 Prozent.

Auto bleibt wichtig

Stattdessen steigt die Zahl der Autos bei 18- bis 24-Jährigen seit Jahren wieder an, ebenso wie die Ausgabe von Führerscheinen. So betrug die Anzahl an Pkw pro 1.000 Personen im Jahr 2022 wieder 188, hier ist also von einem neuen Hoch die Rede. Und dies trotz Einschränkungen hinsichtlich der Corona-Pandemie. Der tägliche Gebrauch des Autos bleibt für junge Menschen wichtig. Trotz eines zunehmenden Interesses an Elektroautos bleibt die Automobilität robust, insbesondere in ländlichen Gebieten. Bildungsfachleute legen dabei nahe, dass die Dominanz des Autos im Alltag schon in der Kindheit die Einstellung junger Menschen zum Auto beeinflusst. Unter diese Einflussfaktoren fallen beispielsweise das Bobbycar, Rennwagen-Videospiele oder auch das „Elterntaxi“ für den Weg zur Kita oder Grundschule. Den Eltern wird hierbei eine Vorbildfunktion zugeschrieben.

Mitverantwortung der Politik

Politik und Verwaltung tragen auch Verantwortung, denn sie handeln oft zögerlich in Bezug auf die Verkehrsplanung, so der Mobilitätsforscher. Die Vorstellung, dass sich Verkehrsprobleme von selbst lösen würden, da junge Menschen angeblich kein Interesse mehr am Auto hätten, sei nicht zielführend. Eine bessere öffentliche Verkehrsinfrastruktur könnte dazu beitragen, dass mehr Menschen vom Auto auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Allerdings bleibt das Angebot an öffentlichem Nahverkehr oft dünn, besonders in ländlichen Gebieten. In der Kantar-Studie bewerten die befragten jungen Deutschen das öffentliche Verkehrsangebot an ihrem Wohnort mit nur 6,7 von möglichen zehn Punkten, in ländlichen Gebieten sogar schlechter, mit nur 6,2 Punkten. E-Scooter und Fahrräder sind zwar präsent, aber als Alternative zum Auto noch nicht verbreitet genug.

[Den originalen ARCD-Beitrag „Das Märchen von der Jugend, die kein Auto mehr fahren will“ von Haiko Tobias Prengel finden Sie hier.](#)

■ RAD & RISIKO – E-Learning mit Spaß und Spannung

Umweltkrimi und Verkehrssicherheit von Kindern – wie passt das zusammen? In einem E-Learning-Programm für Schulen in Mecklenburg-Vorpommern wird eine spannende Geschichte, bebildert mit Montagen aus Fotos und Illustrationen, erzählt. Charlotte, Juri, Jan und Emma geraten mit ihren Fahrrädern auf der Jagd nach Umweltsündern in riskante Situationen im Straßenverkehr.



In der Geschichte sind die Kinder Umweltsündern auf der Spur und geraten dabei in riskante Situationen im Straßenverkehr. Fotos: Landesverkehrswacht MV

Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse in Mecklenburg-Vorpommern beantworten in der webbasierten Lerneranwendung die daran anknüpfenden Fragen und sammeln Punkte bei richtigen Antworten. Im Anschluss an den Krimi erklärt „Herr Schröder“, welche Antworten richtig sind – und warum.

Johannes Schröder ist Lehrer und erfolgreicher Comedian (als „Herr Schröder“). In seinen Bühnenprogrammen bezeichnet er sich selbstironisch als „Beamter mit Frustrationshintergrund“ und berichtet über sein „Leben am Korrekturrand der Gesellschaft“.

Online-Fortbildung mit Humor

Johannes Schröder begleitet nicht nur RAD & RISIKO für Schülerinnen und Schüler, er moderiert auch die gleichnamige



Der Comedian „Herr Schröder“ moderiert die Fortbildung.

Online-Fortbildung für Lehrkräfte. In seinem kurzweiligen und humorvollen Kurs erläutert er das E-Learning-Programm und seine Einsatzmöglichkeiten im Präsenz- und Distanzunterricht. Weiter informiert er zusammen mit Fachleuten – einem Lehrer und zwei Präventionsbeamtinnen aus Mecklenburg-Vorpommern, einem Psychologieprofessor und einem Hochschuldozenten der Polizei – über wissenschaftliche Grundlagen des Programms, etwa zum Mobilitätsverhalten und zur Unfallgefährdung von Jugendlichen, zu typischen Risikosituationen im Straßenverkehr und zu den Auswirkungen von Ablenkung.

Das E-Learning-Programm ist eine Gemeinschaftsaktion von Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern, Bildungsministerium, Wirtschaftsministerium und der Provinzial Versicherungsgruppe. Im Februar 2024 wurde es der Öffentlichkeit vorgestellt.

RAD & RISIKO ist ein Exklusivprogramm für Schulen in Mecklenburg-Vorpommern.

➔ [Interessierte Fachleute können sich das Programm auf der Website der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern anschauen. Passwort: RISIKO.](#)

Michael Heß, Autor von RAD & RISIKO

■ Einblicke in die französische Verkehrssicherheitsarbeit

Anfang Februar an einer kleineren Kreuzung im zwölften Arrondissement in Paris. Die Ampel steht auf Rot. Ein Fahrradfahrer nähert sich der Kreuzung, schaut kurz nach links und nach rechts, setzt zum Abbiegen nach links an. Ein Fußgänger stellt sich ihm in den Weg, hält ihm seinen Dienstausweis der Polizei vor die Nase, überquert die Straße – und betritt das Innenministerium.

Der DVR ist der Einladung der „Plateforme des communicants sécurité routière“ gefolgt, seinen Verband und seine Kampagnen vorzustellen. In Frankreich ist die Verkehrssicherheit im Innenministerium angesiedelt. Die Polizei, Firmen und Organisationen, die in Deutschland DVR-Mitglieder sind, machen ihre eigene Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen von Forschungsprojekten, Kampagnen und Aktionen oder Veranstaltungen vor Ort. Die Zahl der Verkehrstoten in Frankreich – wie auch in Deutschland – erreicht ein Plateau und bei vielen Verkehrskollisionen sind Alkohol, Drogen und überhöhte Geschwindigkeit im Spiel.

Praxisbericht aus dem DVR

Im Februar 2024 treffen sich rund 50 Mitarbeitende aus der Kommunikation zum 30. Mal seit der Gründung der Plattform im Dezember 2015, um über ihre Arbeit zu berichten, von anderen zu lernen, sich auszutauschen und etwas über die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland zu erfahren. Als erste Besucherin aus Deutschland hole ich etwas aus, erzähle von der Entstehung des DVR, unseren Organisationsstrukturen und dem Tag der Verkehrssicherheit. Die Gefahren der Landstraße sind auch in Frankreich Thema und die „Runter von Gas“-Autobahnplakate sind vielen im Raum ein Begriff, die zahlreichen Kinospots der Kampagne dafür neu.

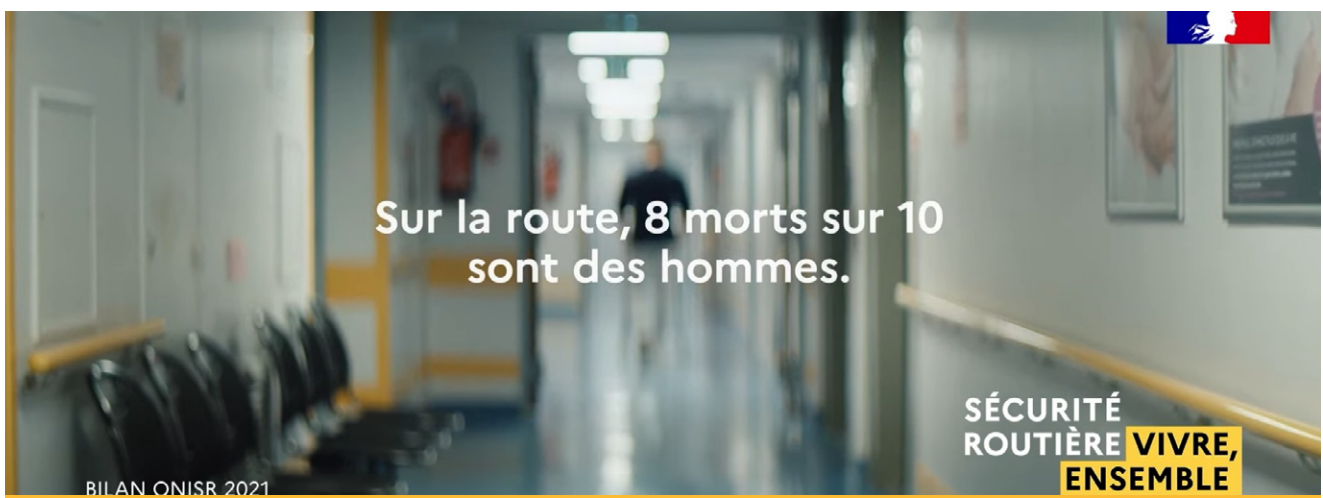
Öffentlichkeitsarbeit in Frankreich

An diesem Tag erfahre ich, dass knapp 80 Prozent der Verkehrstoten in Frankreich Männer sind, die das Innenministerium in einer Kampagne explizit adressiert: Sei der Mann, der du sein willst, aber sei ein lebender Mann. Die Allianz France hat mit der belgischen Rennfahrerin Sarah Bovy und Stuntmenschen eindrucksvolle Crash-Test-Clips zu falschem Verhalten im Straßenverkehr gedreht, die französische Bahn (SNCF) ist landesweit auf Festivals zum Thema Sicherheit an Bahnübergängen unterwegs und die Fondation MAIF stellt ihren Simulator vor, der die Fahrfähigkeit von Menschen mit Behinderungen und auch die von älteren Verkehrsteilnehmenden bewerten kann. Mein Fazit? Ich bin beeindruckt von der Qualität und Anzahl der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen der französischen Kolleginnen und Kollegen. Und der Blick über Landesgrenzen ist auch ein sehr wichtiger.

Seema Mehta, DVR-Pressesprecherin

[Einen Videoclip zur Kampagne des französischen Innenministeriums gibt es hier.](#)

[Den Film über die Crash Tests der Allianz France gibt es hier zu sehen.](#)



Acht von zehn Getöteten auf Frankreichs Straßen sind männlich.

■ EU: 10.000 Tote auf Landstraßen

Laut eines aktuellen PIN Flash Reports des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) kommen 50 Prozent der Verkehrstoten in der EU auf Landstraßen ums Leben. Der Bericht macht zudem deutlich, dass die sichersten Länder in der Regel niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Landstraßen haben.

ÜBER **10.600**
PERSONEN 
WURDEN 2022
AUF **LANDSTRASSEN**
IN DER EU **GETÖTET**

Quelle: ETSC

MEHR ALS 50% DER VERKEHRSTOTEN VERUNFALLTEN AUF LANDSTRASSEN



Um das gemeinsame EU-Ziel zu erreichen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 zu halbieren, müssten die Regierungen der Mitgliedstaaten erheblich investieren, um die Sicherheit ihrer Landstraßen zu erhöhen. Aus dem ETSC-Bericht geht hervor, dass im Jahr 2022 rund 10.000 Menschen auf Landstraßen innerhalb der EU tödlich verletzt wurden – das entspricht etwa der Hälfte aller Verkehrstoten.

Gefahren auf Landstraßen

Woran liegt es, dass dieser Anteil so hoch ist? Oftmals fehlt es auf Landstraßen an Mittel- und Seitenbegrenzungen. Zudem gibt es große Geschwindigkeits- und Gewichtsunterschiede zwischen den Fahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmenden, von Lkw über Radfahrende bis hin zu Fußgängerinnen und Fußgängern. Häufig kommen Fahrende aufgrund von Ablenkung oder Müdigkeit von der Straße ab oder schätzen ihre Geschwindigkeit in Kurven falsch ein. Auch Frontalzusammenstöße bei gefährlichen Überholmanövern bilden ein typisches Unfallmuster auf Landstraßen ab.

Nicht angepasste Geschwindigkeit bleibt nach wie vor ein großer Risikofaktor auf den Landstraßen der EU. Der Bericht hält fest, dass die sichersten unter den untersuchten Ländern in der Regel niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Landstraßen haben, die auf 70 oder 80 km/h festgelegt sind.

Empfehlungen für mehr Sicherheit

Neben den Hinweisen auf die Gefahren enthält der ETSC-Bericht aber auch konkrete Empfehlungen für sicherere Landstraßen. Hierzu gehören die Einrichtung von seitlichen und mittleren Leitplanken, die Beseitigung von Hindernissen am Straßenrand

sowie der Bau von getrennten Rad- und Gehwegen. Rund die Hälfte der tödlichen Unfälle mit Radfahrenden in der EU werden auf Landstraßen verursacht. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes erhöht den Anteil der Radfahrenden auch in ländlichen Gebieten – ein Faktor, den lokale und nationale Behörden laut ETSC bei der Planung von Investitionen in die Infrastruktur berücksichtigen sollten.

Beispiele für lebensrettende Maßnahmen

Der Bericht führt darüber hinaus zahlreiche Beispiele für lebensrettende Maßnahmen auf. So haben Frankreich, Spanien und die belgische Region Flandern die Höchstgeschwindigkeiten in ihrem gesamten ländlichen Straßennetz gesenkt. Schweden hat stark in „2+1“-Straßen investiert, die eine zentrale Barriere und ein sicherheitsorientiertes Design aufweisen. In Schottland haben Modellversuche mit speziellen Straßenmarkierungen für Motorradfahrende, die sie durch scharfe Kurven leiten sollen, positive Ergebnisse erzielt. In der Region Westpommern in Polen wurden innerhalb von fünf Jahren 800 Kilometer ländliche Radwege gebaut.

„Ländliche Straßen können mit Maßnahmen, die nicht teuer sein müssen, sicherer gemacht werden. Sicherheitsaudits, die Analyse und anschließende Behandlung von Hochrisikostellen, die Festlegung und Durchsetzung angemessener Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Schaffung getrennter Wege für Radfahrende und zu Fuß Gehende, die Beseitigung von Hindernissen am Straßenrand – dies sind nur einige Beispiele dafür, was getan werden kann und sollte“, sagt Jenny Carson, Mitverfasserin des ETSC-Berichts.



[Der komplette PIN Flash Report kann hier heruntergeladen werden.](#)

■ Die „Max-Achtzig-Idee“ zur Vision Zero

Seit vielen Jahren setzt sich Dieter Schäfer gegen Auffahrunfälle am Stauende ein. In seinem aktuellen Fachbuch „Max Achtzig – 40 Tonnen Verantwortung!“ geht er den Unfallursachen auf den Grund und gibt Hinweise für die Prävention.

Bei Auffahrunfällen fährt der Lkw meist ungebremst auf das Stauende. Für Dieter Schäfer ist dies ein klares Indiz für Ablenkung oder Sekundenschlaf bei den verursachenden Fahrenden. Fahrassistenzsysteme könnten solche Unfälle nur bedingt vermeiden, denn über Wirkungsweise und Funktion von Abstandsregeltempomat, Notbremsassistent und Co. herrsche ein eklatantes Wissensdefizit beim fahrenden Personal.

Übersteuerbarer Notbremsassistent

„Der Notbremsassistent zum Beispiel ist übersteuerbar, die Unwissenheit schlägt im Notfall extrem durch. Der Algorithmus berechnet den maximal letzten Bremspunkt vor dem Aufprall. Schreckt der Fahrer oder die Fahrerin durch die akustische Warnung hoch, ist das Stauende bereits so nah, dass im Fluchtreflex das Lenkrad herumgerissen wird“, erläutert Schäfer. Das wiederum übersteuert den Bremsvorgang und schalte diesen sogar ganz ab. So passieren nach einer niedersächsischen Studie rund 25 Prozent der Auffahrunfälle, obwohl Notbremsassistenten verbaut waren. Im Jahr 2023 hat die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) nachgebessert. „So dürfen bei Neuzulassungen künftig nur noch robuste Maßnahmen der Fahrenden, wie ein Kick-down des Gaspedals oder Ausweichmanöver, die ausreichen, um das Zielfahrzeug nicht mehr anzustoßen, eine Übersteuerung auslösen. Die Übergangsfristen dauern jedoch bis zum 1. September 2028“, erklärt der Fachmann.



Autor Dieter Schäfer mit Helena, die den „stillen“ Opfern ein Gesicht gibt.
Foto: Hellwach mit 80 km/h e.V.

Gefahrenradar schärfen

Wirklich sicher könnten aktuell nur die Fahrenden selbst einen Unfall vermeiden. Sie müssten in Fortbildungen über die Gefahrensituationen aufgeklärt und ihr persönliches Gefahrenradar geschärft werden. Hier setzt die „Max-Achtzig-Idee“ an. „Die tagtäglich unterschiedlichen Stressoren, die auf das Fahrpersonal einwirken und die Ursache für den Sekundenschlaf sind, oder dazu animieren, sich abzulenken, müssen identifiziert und beseitigt werden“, fordert Schäfer.

Leid der „stillen“ Opfer

Sehr oft im Schatten bleibe das unendliche Leid der „stillen“ Opfer. Nach einer vom DVR publizierten Sozialstudie leiden nach einem plötzlichen Unfalltod durchschnittlich 113 Menschen unter einer mehr oder minder starken Belastungsstörung. Helena, einzige Überlebende eines Lkw-Unfalls, bei dem ihre Eltern und ihre Schwester verstorben sind, gibt diesen stillen Opfern nun ein Gesicht.

Das Buch von Dieter Schäfer stellt mit seinem Präventionsansatz eine wichtige Grundlage für die gesetzlich vorgeschriebenen Fortbildungsmaßnahmen dar. Es kann als Begleitwerk für Fahrende sowie Trainerinnen und Trainer bei den Schulungs- und Fortbildungsinhalten im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifizierungsverordnung eingesetzt werden.

[Unter www.hellwach-mit-80-kmh.de
kann das Buch bestellt werden.](https://www.hellwach-mit-80-kmh.de)

Zur Person:

Dieter Schäfer, Polizeidirektor a.D., ist Mitbegründer und Sprecher des Präventionsvereins „Hellwach mit 80 km/h e.V.“. Er war bis Ende 2019 Leiter der Verkehrsdirektion beim Polizeipräsidium Mannheim und ist auch Autor des Buches „Der Verkehrspolizist“, einer Fachbiografie über urbane und überregionale Unfallgefahren mit erprobten Praxisbeispielen zu deren Abwendung.

In seiner Netzwerkarbeit für die Max-Achtzig-Initiative setzt er sich dafür ein, das persönliche Gefahrenradar der Berufskraftfahrenden zu schärfen und die digitale Technik zur Vermeidung tödlicher Unfälle am Stauende zu verbessern.

■ KI-Modell als Diabetes-Frühwarnsystem beim Autofahren

Niedrige Blutzuckerwerte (Hypoglykämie) sind eine der gefährlichsten Komplikationen bei Diabetes und stellen ein hohes Risiko bei kognitiv und motorisch anspruchsvollen Aufgaben dar, beispielsweise beim Autofahren. Forschende der Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU) haben in Zusammenarbeit mit dem Inselspital Bern, der ETH Zürich und der Universität St. Gallen nun einen neuen Weg eröffnet, eine Hypoglykämie während des Autofahrens zu erkennen.

Für ihre Studie haben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler Daten von 30 an Diabetes Erkrankten gesammelt, während diese ein Fahrzeug steuerten. Für jede Person wurden die Daten einmal bei normalem Blutzuckerspiegel und einmal bei Hypoglykämie aufgezeichnet. Zu diesem Zweck wurden die Testpersonen von den im Auto anwesenden medizinischen Fachkräften gezielt in einen Zustand niedrigen Blutzuckers versetzt. Die gesammelten Daten umfassten Fahrsignale wie

die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie Kopf- und Blickbewegungsdaten, wie beispielsweise die Geschwindigkeit der Augenbewegungen.

Anschließend entwickelten die Forschenden ein neuartiges Modell basierend auf maschinellem Lernen, das hypoglykämische Phasen automatisch sicher erkennen kann, und zwar allein anhand der routinemäßig erfassten Daten zum Fahrverhalten und den Kopf- und Blickbewegungen. „Diese Technologie könnte als Frühwarnsystem im Auto dienen und die Person am Steuer in die Lage versetzen, die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, bevor Hypoglykämie-Symptome ihre Fähigkeit sicher zu fahren beeinträchtigen“, sagt Simon Schallmoser, Doktorand am Institute of AI in Management der LMU und einer der beteiligten Forscher.

[➡ Weitere Einzelheiten zur LMU-Studie sind hier zu finden.](#)

■ Intelligenter Sicherheitsgurt

Mit seinem neuen Sicherheitsgurtsystem ermöglicht ZF Passive Safety Systems zukünftig eine deutlich verbesserte Anpassung der Gurtkraftbegrenzung an Größe und Körpergewicht der Fahrzeuginsassen. Maßgeblich verantwortlich für die individuelle Systemausrichtung ist der Multi-Stage-Load-Limiter (MSLL). Er hilft, die Unfallfolgen für alle Insassen noch weiter zu reduzieren. Der neuartige Ansatz dieser Technologie liegt nicht nur in der individuellen Steuerungsmöglichkeit der Komponente selbst, sondern auch in den erweiterten Möglichkeiten des Zusammenspiels mit anderen Sicherheitssystemen. Dadurch wird der Gurt mit dem schaltbaren Kraftbegrenzer MSLL zur

intelligenten, flexibel steuerbaren Sicherheitseinrichtung. Das System ist mehrstufig aufgebaut und kann die Rückhaltekräfte noch besser über den gesamten Crashverlauf variieren. Somit ermöglicht es, auf Menschen unterschiedlicher Statur individuell eingehen zu können und die Gurtkräfte passend zu steuern.

„Die Anforderungen an die Adaptivität von Sicherheitssystemen steigen – sowohl in der Erwartung der Endkunden als auch in den NCAP-Prüfkriterien. Unser neues Gurtsystem erleichtert den Fahrzeugherstellern, den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden und reduziert gezielt die Unfallfolgen, indem es sich noch besser an den Insassen anpasst“, erläutert Rudolf Stark, Leiter der ZF-Division Passive Sicherheitstechnik.

[➡ Hier gibt es weitere Informationen zum neuen Sicherheitsgurtsystem.](#)



Das neue Sicherheitsgurtsystem passt die Gurtkraftbegrenzung besser an Größe und Körpergewicht an. Fotos: ZF



■ Fahrstabilität elektrischer Lastendreiräder

Elektrische Lastendreiräder sind ein wichtiges Element einer künftigen urbanen Mobilität. Emissionsarm und mit geringem Platzbedarf können sie die letzte Meile logistisch bedienen. Die zunehmende Nutzung von Verkehrsraum in der Stadt durch Lastendreiräder erfordert allerdings verkehrssichere Fahrzeuge.

Was macht ein verkehrssicheres elektrisches Lastendreirad aus? Neben einer geeigneten Ladungssicherung und Maßnahmen zum Selbst- und Kontrahentenschutz, besonders mit Blick auf Fußgängerinnen und Fußgänger, kommt es auch auf die Qualität von Bremsen und Reifen an. Auch bei geringen Geschwindigkeiten können in der Fußgängerzone oder im gemischten Verkehr Ausweichmanöver erforderlich sein. Umfangreiche Untersuchungen unter der Leitung von Professor Dr. Andreas Daberkow am Studiengang Automotive Systems Engineering der Hochschule Heilbronn (HHN) zeigen, dass ein Kippen von Dreirädern in Kurven oder bei Ausweichmanövern tatsächlich ein Fahrzeug-sicherheitsaspekt ist, dem durch technische Maßnahmen entgegengewirkt werden muss.

Kippneigung schon bei geringen Geschwindigkeiten

Nur durch das speziell geschulte Fahrpersonal und durch die Installation der an der HHN einwickelten Test-Kippeinrichtung konnte ein gefährliches Kippen und der Fahrersturz vermieden werden. Das durchlaufene Fahrprogramm auf der Kreisplatte am Hochschulstandort Sontheim zeigte, dass schon bei geringeren Geschwindigkeiten eine Kippneigung zu erkennen ist. Ziel der weiteren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten soll sein, für elektrisch angetriebene Lastendreirad-Fahrzeuge Zusatzeinrichtungen zu entwickeln, mit denen ein Kippen der Fahrzeuge verhindert werden kann. Idealerweise sollen zur Vermeidung des Kippens kostengünstige Sensorlösungen aus der Automobilherstellung genutzt werden und erstmals die Sensorik auf heute verfügbaren Smartphonegeräten. Die HHN hat dazu erste Rechenverfahren zur Kipperkennung entwickelt und simulativ untersucht, ob diese geeignet sind. Anschließend können Sensoren dazu identifiziert, im Lastendreirad von künftigen Kooperationspartnern aufgebaut und mit dem Rechenverfahren zur Kipperkennung vernetzt werden.



Dem Kippen von Dreirädern kann technisch entgegengewirkt werden. Foto: Hochschule Heilbronn

■ Wenn gewohnte Handgriffe zum Sicherheitsrisiko werden

Die aktuelle Fahrzeugentwicklung erlebt derzeit einen ganzheitlichen Wandel durch die zunehmende Elektrifizierung von Komponenten. Einfachste Handgriffe können Ersthelfende und Rettungskräfte vor neue ungeahnte Herausforderungen stellen. Gemeint sind die derzeit immer stärker auf den Markt drängenden, elektrisch versenkbaren Türgriffe.

Versenkbare Türgriffe sehen nicht nur chic aus, sondern sorgen auch dafür, dass der Verbrauch durch einen niedrigeren [cw Wert](#) (misst den Strömungswiderstand) sinkt und damit die Reichweite des Fahrzeugs erhöht wird. Aber wie sieht es mit Blick auf die Sicherheit bei einem Verkehrsunfall mit dieser neuen Funktion aus?

Schnelle Befreiung aus dem Fahrzeug

Mitunter kann es bei Verkehrsunfällen notwendig werden, Fahrzeuginsassen möglichst zügig aus ihrem Fahrzeug zu befreien. Dies kann bei einem plötzlich entstehenden Fahrzeugbrand der Fall sein, bei Bewusstlosigkeit von Personen durch den Unfall selbst oder ein vorher eingetretenes medizinisches Problem, wie zum Beispiel einen Herzinfarkt, oder auch einem Überschwemmungsszenario. Voraussetzung für eine rasche Befreiung ist also ein schneller Zugang. Intelligente Sicherheitssysteme im Fahrzeug leiten daher eine Reihe von Schutzmaßnahmen vor sowie nach einem erkannten Unfall ein, um für eine möglichst

große Sicherheit zu sorgen. Mit Auslösung der Airbags werden in der Regel die elektrischen Türen wieder entriegelt und elektrische Türgriffe ausgefahren, um es Ersthelfenden zu ermöglichen, ins Fahrzeug zu gelangen. Allerdings können diese Systeme zu einem Problem werden, wenn die elektrische Bordnetzspannung vor einer möglichen Aktivierung der Schutzmaßnahmen durch Unterbrechung der 12-Volt-Batterie beeinträchtigt wird. Noch schwieriger wird es, wenn die Türgriffe gänzlich fehlen.

Funktionsweise der manuellen Türentriegelung

Dabei gibt es nicht nur Herausforderungen bei Türöffnungen von außen, sondern auch von innen. Vielen Fahrenden sind von ihrem eigenen Fahrzeug nur die elektrischen Türöffnungen bekannt, da diese täglich benutzt werden. Dies gilt ebenso für weitere Passagiere des Fahrzeugs. Hersteller haben für den seltenen Fall des Ausfalls der Elektrik eine manuelle Türentriegelung (sogenannte Notentriegelung) vorgesehen, die sich dann betätigen lässt. Allerdings werden diese zunehmend – auch aus Designgründen



Ford Mustang Mach-E ohne Türgriffe hinten. Fotos: Tanja Hellmann

– eher versteckt oder weit unten eingebaut, wo diese Notentriegelung kein störendes Bild des Interieurs verursacht. Fahrende, Ersthelfende sowie Rettungskräfte sind in der Vergangenheit bereits mehrfach auf diese Probleme gestoßen. Mit der Zunahme dieser Systeme werden sich diese Fälle weiter häufen. Der gewohnte Griff zur Türöffnung hat sich für alle verändert. Es ist daher wichtig, dass sich Fahrende und Mitfahrende mit der Frage beschäftigen, wie die manuelle Türentriegelung funktioniert und wo sich diese befindet. Die Frage nach der schnellsten Fluchtmöglichkeit im Falle eines Brandes ist bereits aus Hotels, Flugzeugen, Bussen und Bahnen bekannt. Neuerdings muss allerdings auch die Frage gestellt werden, wie ich im Notfall aus meinem eigenen Fahrzeug herauskomme. Feuerwehreinsatzkräfte verfügen daher – wenn auch noch nicht flächendeckend – über sogenannte digitale Rettungsdatenblätter, aus denen ersichtlich ist, wo sich die Türnotentriegelung befindet. Aber auch die Rettungskräfte müssen den Umgang mit diesen neuen Systemen erst noch lernen. Für Ersthelfende war in Arbeitsgremien zeitweise eine App-Lösung im Gespräch. Allerdings wird dies in der Arbeitsgruppe „Rettungskarte“ des Bundesverkehrsministeriums derzeit nicht weiterverfolgt.

Tanja Hellmann, Führerin Spezialeinheit Bergung FW1 / 2. WA Stadt Dortmund – Feuerwehr



Türnotentriegelung beim BMW iX xDrive50.

■ Rettung aus Elektrofahrzeugen

Im Vordergrund einer Fachtagung an der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) Berlin standen die Besonderheiten bei der Rettung von Insassen aus Elektrofahrzeugen. Die Fachtagungsreihe „Technische Rettung“ findet in regelmäßigen Abständen statt. Das Publikum besteht größtenteils aus Rettungskräften, Teilnehmende kommen aber auch aus der Unfallforschung, Fahrzeugtechnik und anderen Bereichen.

Das diesjährige Schwerpunktthema Elektromobilität fand nicht nur ein großes mediales Interesse, sondern war auch beim Fachpublikum gefragt, sodass die 300 zur Verfügung stehenden Plätze schnell vergriffen waren.

Verfügbarkeit von Rettungsdatenblättern

Zu den Vortragenden zählten die Rettungsexpertin Tanja Hellmann (Feuerwehr Dortmund), Prof. Dr.-Ing. Thomas Schwarz (Audi AG), Karsten Göwecke (Berliner Senatsverwaltung) und viele weitere Experten und Expertinnen. Ein zentrales Thema war die Verfügbarkeit von Rettungsdatenblättern, die den Rettungskräften wichtige Informationen zur Lage von Hochvoltsystemen, Airbags und anderen relevanten Komponenten liefern. Die Arbeit am Fahrzeug ohne Sichtung des Rettungsdatenblattes ist gefährlich und ineffizient. Die Datenblätter liegen aber noch nicht allen Feuerwehren in digitaler Form vor.

Umgang mit thermisch durchgehenden Batterien

Des Weiteren wurden Einsatztaktiken zum Umgang mit thermisch durchgehenden Batterien thematisiert. Hierzu wurden Forschungsergebnisse von Abbrandversuchen gezeigt und diskutiert. Unter anderem war vielen Teilnehmenden die Erkenntnis neu, dass es in den meisten Fällen nicht notwendig ist, einen Batteriebrand mit großen Löschwassermengen zu bekämpfen. In vielen Fällen ist es sinnvoller, die betroffenen Zellen unter kleinem Löschwassereinsatz kontrolliert abbrennen zu lassen. Dies ist häufig der Fall, wenn ausgeschlossen werden kann, dass der Brand sich weiter ausbreitet.

Die beiden Tagungsleiter Prof. Dr.-Ing. Darius Friedemann (HTW Berlin) und Dr. Rolf Erbe (Berliner Feuerwehr) zeigten sich nach der Veranstaltung sehr zufrieden mit den Inhalten und dem Feedback der Teilnehmenden. Auch der Praxisteil, bei dem Vorträge direkt an Lkw mit elektrischen Antrieben beziehungsweise Druckgasspeichern gehalten und unterschiedliche Hochvoltkomponenten „zum Anfassen“ ausgestellt wurden, hat sich als Format bewiesen.

Prof. Dr.-Ing. Darius Friedemann, HTW Berlin

■ Einfluss der Fahrzeugfront auf die Verletzungsschwere von zu Fuß Gehenden

Eine aktuelle Studie des US-amerikanischen Versicherungsinstituts für Straßenverkehrssicherheit (Insurance Institute for Highway Safety, IIHS) befasst sich mit dem Zusammenhang des Profils der Fahrzeugfront und der Schwere der Verletzungen von Fußgängerinnen und Fußgängern bei Kollisionen.

In der Studie untersuchten die Forschenden knapp 18.000 polizeilich gemeldete Unfälle in sieben Bundesstaaten, an denen einzelne Personenkraftwagen und einzelne zu Fuß Gehende beteiligt waren. Die Frontprofilparameter der Fahrzeuge, rund 3.000 Modelle, die an diesen Unfällen beteiligt waren, wurden anhand von Fahrzeugprofilfotos gemessen, einschließlich der Höhe der Motorhaubenvorderkante, des Stoßfängerwinkels, der Länge und des Winkels der Motorhauben sowie des Winkels der Windschutzscheiben. Auf der Grundlage der Höhe der Motorhaubenvorderkante und des Stoßfängerwinkels definierten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler einen Indikator für die Form der Frontpartie. In der Folge wurden die Auswirkungen dieser Parameter auf das Risiko, dass ein zu Fuß gehender Mensch bei einem Unfall mit einem einzelnen Fahrzeug tödlich verletzt wird, untersucht.



Die Mehrzahl der untersuchten SUVs trägt zu einem höheren Risiko für Fußgängerunfälle bei. Foto: F. Muhammad - Pixabay

Höheres Risiko bei SUVs und Pick-ups

Es stellte sich heraus, dass Fahrzeuge mit hohen und stumpfen, hohen und schrägen sowie mittelhohen und stumpfen Fronten im Vergleich zu niedrigen und schrägen Fronten mit einem signifikant höheren Risiko für tödliche Fußgängerunfälle verbunden waren. Auch bei einer relativ flachen Motorhaube, wie sie in dieser Studie definiert wurde, war das Risiko signifikant erhöht. Damit hat die Studie bestätigt, dass die Mehrzahl der untersuchten SUVs und Pick-ups zu einem höheren Risiko für tödliche Fußgängerunfälle beiträgt. Ein deutlich geringeres Unfallrisiko wiesen relativ lange Motorhauben und ein relativ großer Windschutzscheibenwinkel auf.

Relation zwischen Geschwindigkeit und Verletzungsschwere

Von allen in die Analyse einbezogenen Variablen hatten Geschwindigkeitsbegrenzungen den größten Einfluss auf das Risiko von zu Fuß Gehenden, bei einem Unfall tödlich verletzt zu werden. Das Geschwindigkeitsmanagement ist demnach für die Forschenden aus den USA ein wichtiger Bestandteil, den Schutz zu Fuß Gehender zu erhöhen. Ein umfassendes entsprechendes Programm sollte Technik, Durchsetzung und Aufklärung der Öffentlichkeit kombinieren, um eine nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Darüber hinaus würden bestimmte Gegenmaßnahmen an der Fahrzeugfront für den Fußgängerschutz, wie zum Beispiel ein größerer Verformungsraum unter der Motorhaube, mit steigenden Geschwindigkeiten ihre Wirkung verlieren, da es Grenzen für die Aufprallgeschwindigkeit gibt, oberhalb derer der Schutz minimal wird.

Dennoch kommen die Forschenden zu dem Schluss, dass Automobilhersteller fußgängerfreundlichere Fahrzeuge bauen können, indem sie die Fahrzeugfront niedriger und schräger gestalten.

[Den kompletten englischsprachigen Bericht zur Studie gibt es hier.](#)

■ Komplexität beim autonomen Fahren

Das größte Potenzial, das autonome Fahren in absehbarer Zeit im Verkehrssektor zu etablieren, sieht Dr.-Ing. Ilja Radusch, Leiter des Daimler Center for Automotive IT Innovations (DCAITI) an der TU Berlin und Geschäftsführer des Bereichs Smart Mobility am Fraunhofer-Institut FOKUS bei der Bahn im Regional- und S-Bahnverkehr sowie bei der U-Bahn. Im städtischen Autoverkehr hingegen werde der umfassende Einsatz autonomer Fahrzeuge noch lange eine Vision bleiben. „Der städtische Straßenverkehr ist zu komplex, und diese Komplexität haben wir in der

Forschung unterschätzt“, sagt der Wissenschaftler. Eine große Herausforderung sei, dem Computer das intuitive Handeln eines Menschen „beizubringen“. Ebenso müssten Fragen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit dieser Technologie in der Forschung verstärkt in den Blick genommen werden.

[Das komplette Interview kann hier nachgelesen werden.](#)

■ Multimediales Dialogsystem kann autonomes Fahren sicherer machen

Forschende der Universität Stuttgart haben eine neue Assistenzfunktion für autonom fahrende Fahrzeuge, den sogenannten „Situation Awareness Manager“, entwickelt. Mit dem System kann die Übernahme der verantwortlichen Fahrzeugführung von der automatisierten Fahrfunktion zurück zum manuellen Steuern durch die Fahrerin oder den Fahrer sicher ablaufen.

Das von Prof. Wolfram Remlinger am Institut für Konstruktionstechnik und technisches Design entwickelte System kommt beim sogenannten „Take Over Request“ (TOR) zum Einsatz. Mit „TOR“ wird die Situation bezeichnet, in der die Fahrzeugsteuerung vom autonom fahrenden Fahrzeug zurück an den Menschen geht.

Sichere Übernahme der Fahrzeugsteuerung

Neben der sicheren Übernahme der Fahrzeugsteuerung hilft die Funktion auch dabei, den erfolgreichen Übernahmeprozess für Fahrende, Fahrzeughersteller und Behörden nachprüfbar zu dokumentieren. Das Assistenzsystem übermittelt vor der Übergabe alle Informationen, die für das Einschätzen der Situation erforderlich sind. Auch der Zeitaufwand oder -bedarf zum Beispiel für einen Wechsel der Fahrposition wird mit einberechnet. Mit der neuen Assistenzfunktion wird dann die Verantwortung vom Fahrzeug nur übertragen, wenn Fahrende die Erkennungsabfragen ausreichend richtig beantworten können. Die Informationen über die Verkehrssituation vom Fahrzeug an die Fahrenden kann akustisch und zusätzlich auf einem Display erfolgen. Diese müssten dann beispielsweise Details über die Verkehrssituation auf dem Display bestätigen. Möglich wäre auch eine zusätzliche Überprüfung der Fahrenden über eine Kamera. Eine achtlose und routinemäßige Beantwortung wird bei diesem Test der „Situation Awareness“ verhindert.

Das neu entwickelte Dialogsystem verfügt über eine Speichervorrichtung, ähnlich einer Blackbox. Dort werden die Sensordaten sowie alle übermittelten Informationen gespeichert. Dadurch wird die Übergabeprozedur rechtlich verbindlich dokumentiert.

[Mehr Informationen zum multimedialen Dialogsystem gibt es hier.](#)



Neue Assistenzfunktion zur sicheren Übernahme der Fahrzeugführung.
Foto: Tierney - stock.adobe.com

■ Vorschlag für THC-Grenzwert ist rechtsstaatlich bedenklich

In dieser Ausgabe befasst sich unser Rechtsexperte mit der Diskussion um die Erhöhung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr vor dem Hintergrund der teilweisen Legalisierung von Cannabis.

Eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Dezember 2023 eingerichtete und personell interdisziplinär besetzte Arbeitsgruppe tagte mit Mitgliedern aus den Bereichen Medizin, Recht, Verkehr und Polizei. Am 28. März legte sie als Ergebnis ihrer Beratungen eine Empfehlung fest, den aktuellen Grenzwert des Wirkstoffes Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum von Kraftfahrzeugführenden von aktuell einem Nanogramm pro Milliliter Blutserum auf 3,5 Nanogramm zu erhöhen. Dieser Grenzwert soll demnach vom Gesetzgeber im Straßenverkehrsgesetz (StVG) entsprechend verankert werden. Der Weg zum Vorschlag dieses Grenzwertes ist rechtsstaatlich bedenklich und leistet der Erhöhung von Gefahren für die Verkehrssicherheit Vorschub.

Neue Kommission eingesetzt

Die bereits seit mehr als 20 Jahren bestehende und ehemals zum Zweck des Bestimmens von Drogengrenzwerten im Blutserum von Kraftfahrzeugführenden vom Bundesverkehrsministerium ein-

gesetzte Grenzwertkommission konnte sich nicht auf eine Anhebung des bestehenden Grenzwertes für THC im Blutserum einigen, weil ihrer Ansicht nach die eindeutige Evidenz fehlte.

Für die Anhebung des bestehenden THC-Grenzwertes fehlt die eindeutige Evidenz.



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.

Aufgrund dieser wissenschaftlichen Pattsituation setzte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing eine neue Kommission ein, die er als „unabhängig“ bezeichnete und die mit vom BMDV ausgewählten „Experten“ besetzt werden sollte. Aus der bestehenden Grenzwertkommission war der derzeitige Vorsitzende

Prof. Stefan Tönnies in der neuen Kommission beratend tätig. Er hatte bereits vor Einsetzen der neuen Kommission im Rahmen des Deutschen Verkehrsgerichtstages öffentlich eine Anhebung des Grenzwertes empfohlen. Die genau zum Zweck



Umstrittene Diskussion über die Erhöhung des THC-Grenzwertes im Straßenverkehr. Foto: Circe Denyer from Pixabay

der Empfehlung von Grenzwerten bereits bestehende Grenzwertkommission wurde mit diesem Schritt übergangen.

Einzig sichtbare Gegenstimme in der Kommission war der Vertreter der Verkehrspolizei, der sich öffentlich gegen die von vornherein beabsichtigte Anhebung aussprach.

Zusammensetzung der „Expertenkommission“

Die Zusammensetzung der „Expertenkommission“ weist nur teilweise eine Expertise für die Empfehlung von Grenzwerten im Blutserum von Kraftfahrzeugführenden auf, die sich auf die Fahrsicherheit negativ auswirken können. In der Kommission war nur ein Toxikologe und weder eine Fachkraft aus der Rechtsmedizin noch aus der Verkehrsmedizin vertreten. Die ursprüngliche Grenzwertkommission besteht bis auf ein Mitglied ausschließlich aus Vertretern dieser drei Fachrichtungen. Was ein Jurist und ein Polizeibeamter als Fachexpertise hinsichtlich der zu ermittelnden Höhe des Grenzwertes einbringen konnten, ist ohnehin fraglich. Den fachlichen Stempel einer „Expertenkommission“ trägt die neue Kommission nur bedingt.

Die Kommission behauptet, der neu vorgeschlagene Grenzwert von 3,5 Nanogramm THC pro Milliliter Blutserum sei



mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille vergleichbar. Für einen solchen Vergleich existiert in Deutschland aktuell keine wissenschaftliche Studie.

Risiko für die Verkehrssicherheit

Die Kommission behauptet ferner, bei Werten unterhalb von 3,5 Nanogramm könne es nicht zu verkehrssicherheitsrelevanten Einschränkungen kommen. Allerdings existiert in der Fachliteratur kein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Höhe des THC-Wertes im Blutserum und dem Risiko für die

Verkehrssicherheit. Die eindeutige und wissenschaftlich unterlegte Gegenmeinung der fachlich deutlich besser ausgewiesenen Expertinnen und Experten der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie mit der Empfehlung, den bestehenden Grenzwert unangetastet zu lassen, wurde von der neuen Kommission nicht berücksichtigt.

Die Verankerung des politisch erwünschten Grenzwertes soll direkt im StVG erfolgen, das jedoch in seinem Anhang zur einschlägigen Vorschrift des § 24a Abs. 2 StVG bislang keinen einzigen Grenzwert beinhaltet. Vielmehr sind die aktuellen Grenzwerte, bei denen es sich allesamt um analytische und gerade nicht um Wirkungsgrenzwerte handelt, deren Ziel der sichere Nachweis des betreffenden Stoffes im Blutserum ist, bislang ausschließlich im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten, einer Verwaltungsvorschrift, festgeschrieben. Der Deutsche Bundestag würde mit der gesetzlichen Verankerung eines isolierten Grenzwertes für THC also einen unverständlichen Systemwechsel vornehmen.

Impressum



DVR REPORT

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2024, 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: Photographee.eu - 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.

**ICH STEH
AUF
SINGLES.**



**DON'T DRINK
& SCOOTER.**



**E-SCOOTER
FÄHRT MAN
E-NTSPANNT.**



**LASS MICH
NICHT BLÖD
DASTEHEN.**



**WIE HART
DU AUCH BIST:
DIE STRAßE
IST HÄRTER.**



**ES HEIßT
GEHWEG.
ICH HAB RÄDER.
MERKSTE,
ODER?**

