

VISION
ZERO

63.

DEUTSCHER VERKEHRS- GERICHTSTAG



In einer Zeit, in der Begriffe wie **Mobilität, Mobilitätsgerechtigkeit** und **Verkehrswende**

mehr denn je im Fokus stehen, bietet der diesjährige **63. Deutsche Verkehrsgerichtstag** eine wertvolle Gelegenheit, um über **aktuelle Herausforderungen** und Entwicklungen im Verkehrsrecht zu diskutieren.

Gleich fünf der insgesamt acht **Arbeitskreise** befassen sich mit Themen, die unmittelbar mit der **Verkehrssicherheit** auf unseren Straßen in Verbindung stehen. Wir möchten Ihnen diese Themen mit dieser Sonderausgabe unseres DVR Blickpunkts ein wenig näherbringen, **Zahlen und Fakten** vermitteln sowie für bestehende Probleme sensibilisieren.

Der Verkehrsgerichtstag bietet dafür die passende Bühne, auf der **Fachleute** aus den Bereichen **Recht, Wissenschaft** und **Praxis** zusammenkommen, um **innovative Lösungen** zu erarbeiten und den **Austausch von Ideen** zu fördern.

Auch in diesem Jahr geht es wieder darum, sich aktiv an den **Diskussionen** zu beteiligen, **unterschiedliche Perspektiven** einzubringen und von den Erfahrungen anderer zu lernen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, die Weichen für eine **sichere und zukunftsfähige Mobilität** zu stellen.

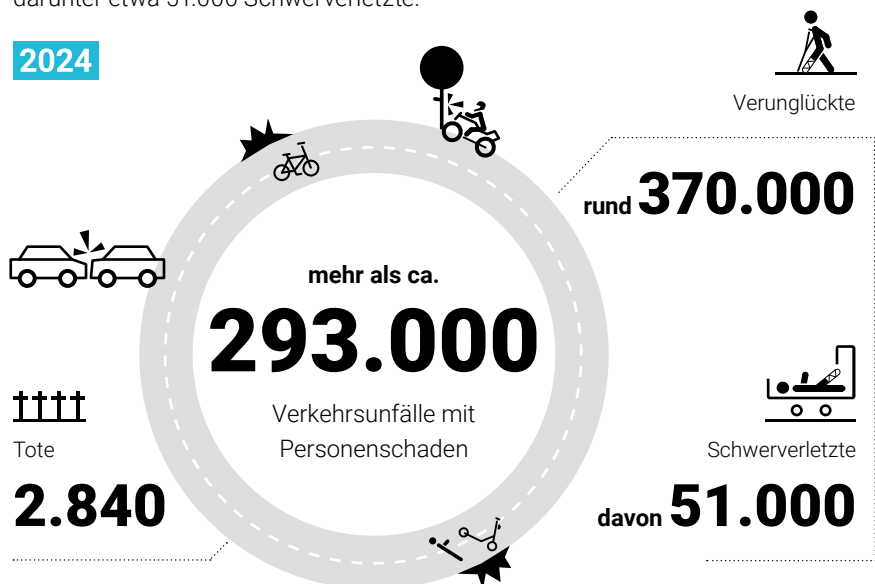
In diesem Sinne wünsche ich Ihnen inspirierende Gespräche, fruchtbare Diskussionen und einen erfolgreichen Verkehrsgerichtstag.

Manfred Wirsch
DVR-Präsident

Unfallzahlen: BAST-Prognose 2024

Nach der Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) für das Jahr 2024 ist in Deutschland gleichbleibend mit 2.840 Getöteten im Straßenverkehr zu rechnen. Bei mehr als ca. 293.000 prognostizierten Verkehrsunfällen mit Personenschaden sind insgesamt rund 370.000 Verunglückte zu erwarten, darunter etwa 51.000 Schwerverletzte.

2024



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)



CANNABISSMISSBRAUCH IM STRASSENVERKEHR



➔ Weitere Informationen zur Cannabis-Kampagne des DVR und der DGUV gibt es hier:



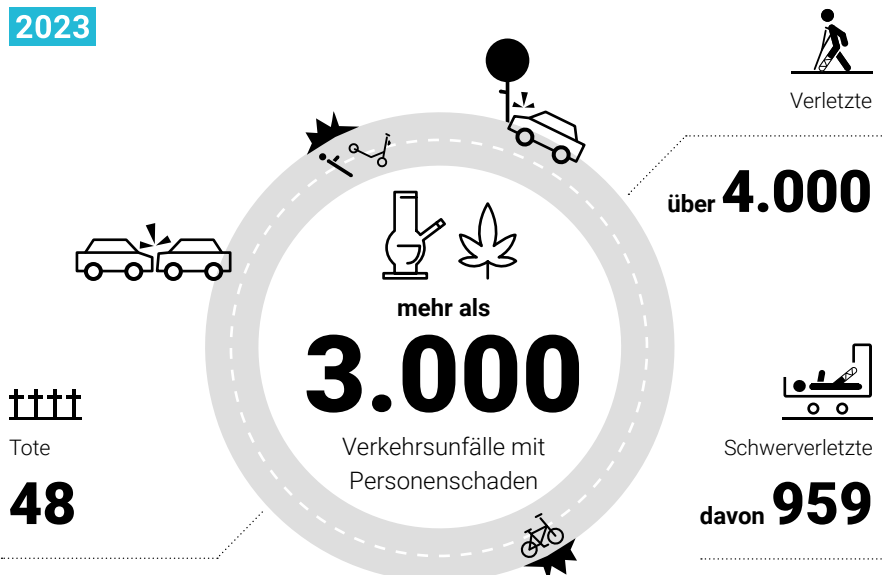
Die **Teillegalisierung** von **Cannabis** bringt neue **Risiken** und Herausforderungen für die **Verkehrssicherheit** mit sich. Besonders **junge Verkehrsteilnehmende** bilden eine **Hochrisikogruppe**. So lässt sich in dieser Altersgruppe der höchste Cannabis-konsum in der Bevölkerung nachweisen.

Zwar zeigt eine repräsentative **Umfrage des DVR** unter **18- bis 24-Jährigen** im September 2024, dass knapp 90 Prozent der Befragten **Cannabis im Straßenverkehr** als **gefährlich einschätzen**, gleichwohl würde sich ein beachtlicher Anteil der Befragten von einer berauschten Person mit dem Auto fahren lassen.

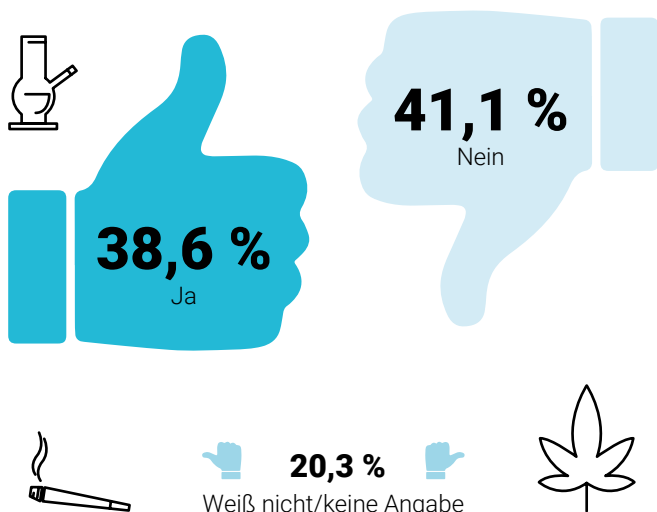
Deutlich wird, dass ein großer **Aufklärungsbedarf** über die geltenden Regeln sowie die Risiken des Konsums für die Verkehrsteilnahme besteht. Dazu soll die aktuelle **Präventionskampagne** des DVR und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) mit der Botschaft „**High fährt nicht. High lässt fahren.**“ einen Beitrag leisten.

Unfallzahlen: Drogen im Straßenverkehr

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes haben sich im Jahr 2023 in Deutschland mehr als 3.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Drogen ereignet. Dabei wurden 48 Menschen getötet und über 4.000 Personen verletzt, 959 davon schwer. Cannabis ist abgesehen von Alkohol die am häufigsten konsumierte sowie am häufigsten im Straßenverkehr nachgewiesene Droge.

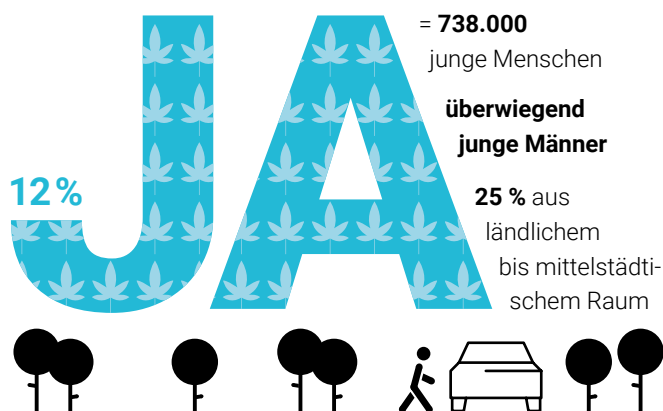


Haben Sie vor, aufgrund der Legalisierung regelmäßiger Cannabis zu konsumieren?



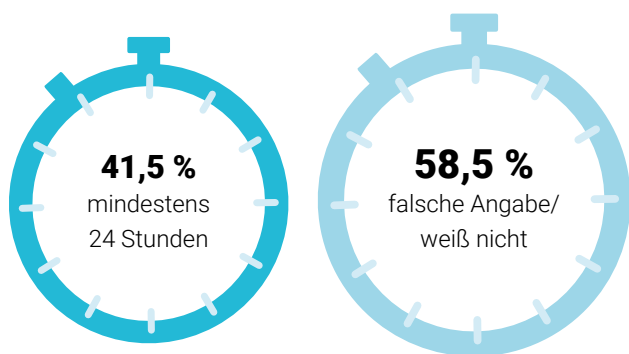
Der **Cannabis-Konsum** ist unter jungen Erwachsenen bereits am höchsten und **steigt** seit Jahren **deutlich**. Jede/r Fünfte im Alter von 18 bis 24 Jahren hat in den letzten zwölf Monaten Cannabis konsumiert. Rund **40 Prozent** geben an, aufgrund der **Cannabis-Legalisierung mehr konsumieren** zu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

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



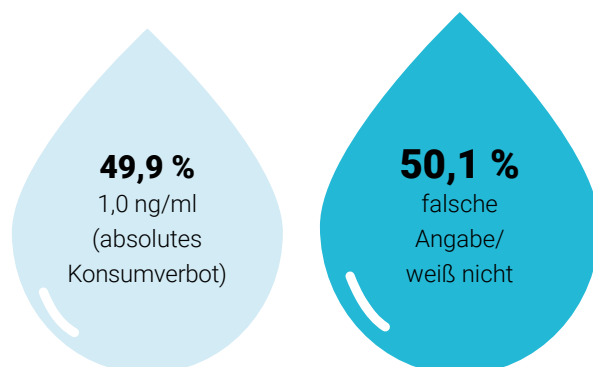
Zwölf Prozent zeigen diese Risikobereitschaft, wobei sie bei Männern doppelt so hoch ist wie bei Frauen. In ländlichen und weniger urbanisierten Räumen ist die Bereitschaft dazu ebenfalls erhöht: **25 Prozent** der Befragten aus dem **ländlichen und Klein-/mittelstädtischen Raum** im Vergleich zu **10,7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

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



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

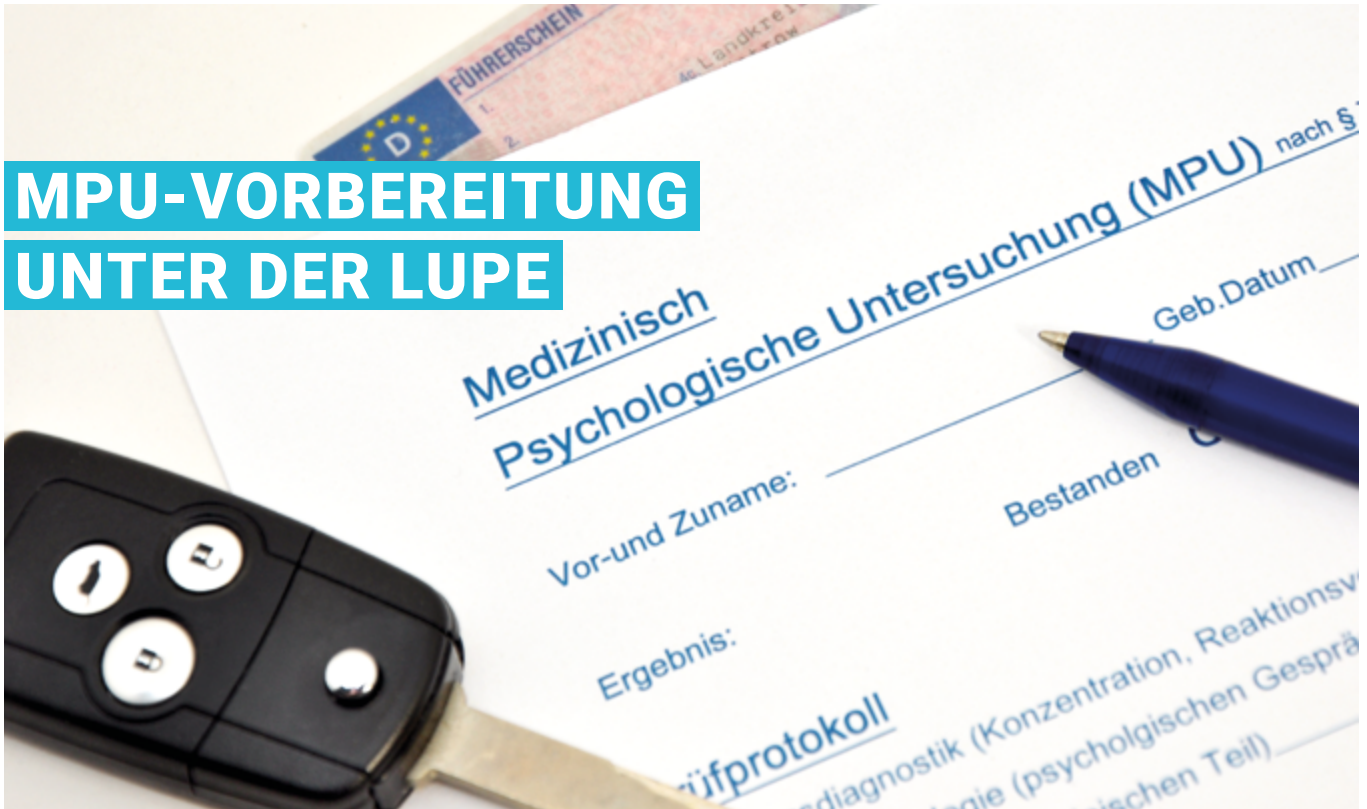
Welcher THC-Grenzwert (Nanogramm/Milliliter Blutserum) gilt Ihres Wissens im Straßenverkehr während der Führerschein-Probezeit und unter 21 Jahren?



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

Quelle: Civey-Umfrage im Auftrag des DVR (im September 2024 wurden 1.000 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren befragt)

MPU-VORBEREITUNG UNTER DER LUPE



Verkehrsteilnehmende, die durch **schwerwiegende** oder wiederholte **Verkehrsstöße** aufgefallen sind, stellen eine besondere **Risikogruppe** dar. Im Rahmen der **Fahreignungsbegutachtung** eine Prognose der Fahreignung zu erstellen, ist ein wichtiger Beitrag, um die **Verkehrssicherheit** zu **erhöhen**.

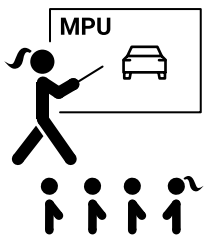
Im Bereich des Straßenverkehrs wird mit der **Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU)** die Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr überprüft. Die **Anordnung** ist jedoch mit **bürokratischen Hemmnissen** verbunden. Erst bei der **Teilnahme am Straßenverkehr** mit einer Blutalkoholkonzentration **ab 1,6 Promille** kommt es zur **standardmäßigen MPU-Anordnung**.

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

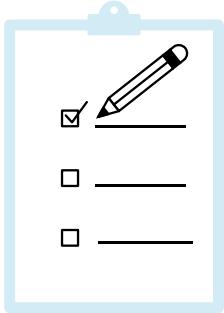


DVR-EMPFEHLUNGEN

Qualität und Transparenz der MPU erhöhen



Bereits im Oktober 2015 hat sich der **DVR** in einem **Vorstandsbeschluss** dafür ausgesprochen, die **Qualität und Transparenz der MPU** sowie der **Fahreignungsberatung** und fahreignungsfördernder Maßnahmen zu **erhöhen**.



Demnach sollte ein **einheitlicher Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe** eingeführt werden, damit in der behördlichen Praxis der **Anordnung einer MPU** im Rahmen der **Fahrerlaubnisverordnung (FeV)** mehr **Rechtssicherheit** und **Rechtsgleichheit** hergestellt wird.



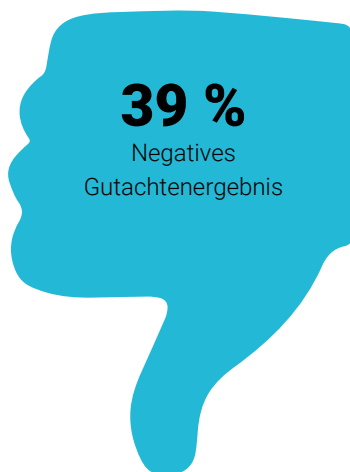
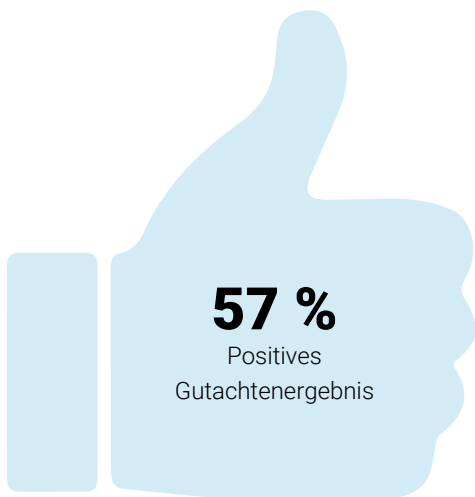
Betroffene suchen im Vorfeld einer **MPU** vielfach **Unterstützung** durch **vorbereitende Maßnahmen**. Bei diesen Angeboten fehlen jedoch noch rechtliche Regelungen, um die notwendige **Qualität und Transparenz sicherzustellen**, damit Betroffene nur **seriöse Maßnahmen** in Anspruch nehmen können.



Hier gilt es im Sinne der DVR-Empfehlungen, **qualitätssichernde Maßnahmen** (Anerkennung, Gütesiegel etc.) auch für den Bereich der **MPU-Vorbereitung** einzuführen.

Von den begutachteten Personen hatten **2023** etwa **57 Prozent** ein **positives Gutachtenergebnis**, wohingegen gut **39 Prozent** infolge ihres negativen Ergebnisses als **„ungeeignet“ zum Führen von Kraftfahrzeugen** im Straßenverkehr erklärt wurden. Betrachtet man innerhalb dieser Gruppe die Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber, die **mit einmaliger Fahrt unter Cannabiskonsum** auffällig waren, so haben rund **80 Prozent** das Gutachten **negativ abgeschlossen** und ihnen wurde die Fahrerlaubnis entzogen.

2023





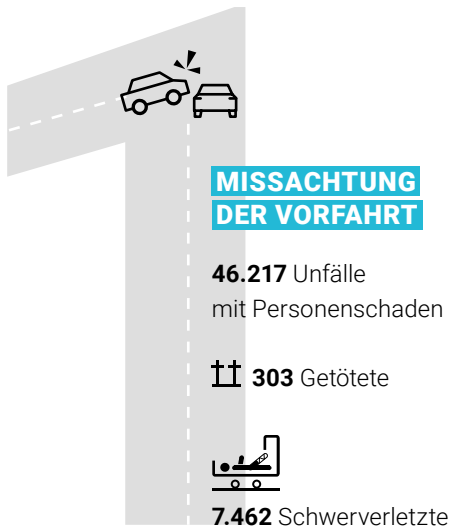
DIE „SIEBEN TODSÜNDEN“ DES § 315C STRAFGESETZBUCH AUF DEM PRÜFSTAND

Die Vorschrift des **§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Strafgesetzbuch (StGB)** soll mit ihren **sieben Fallgruppen**, auch als „Todsünden“ bezeichnet, die Sicherheit im Straßenverkehr vor dem fehlerhaften Handeln von Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Fahrzeugführenden, umfassend schützen. Die Vorschrift des konkreten Gefährdungsdelikts § 315c StGB soll dabei alle Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum aufhalten, davor schützen, dass Fahrzeugführende in besonders schwerwiegender Weise ihre Verhaltenspflichten im Straßenverkehr missachten. **Straftäter und Straftäterinnen** müssen dabei stets **„grob verkehrswidrig“** und dazu noch **„rücksichtslos“** handeln, wobei die vom Gesetzgeber gewählte Terminologie „grob“ ein Abgrenzungskriterium ist, mit dessen Hilfe die Schwelle vom bloß ordnungswidrigen zum kriminellen Handeln überschritten wird.

Auslegungskriterien für „grobes“ Fahrverhalten entnimmt die Rechtsprechung im Idealfall der **Verkehrs- und Unfallforschung**, die sich intensiv mit den verhaltensbedingten Ursachen von Verkehrsunfällen befasst hat. Besonders hilfreich sind in diesem Zusammenhang die Studien der **Unfallforschung der Versicherer (UDV)**.

Rücksichtslos handelt nach der **Definition des Bundesgerichtshofs (BGH)**, wer sich im Straßenverkehr aus **eigensüchtigen Gründen über seine Pflichten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden hinwegsetzt** oder aus Gleichgültigkeit von vornherein Bedenken gegen sein Verhalten nicht aufkommen lässt.

Leider sind die **Fallgruppen** durch die Rechtsprechung aktuell derart vielfältig ausgelegt worden, dass es **kaum noch überschaubar** ist, wann nur eine **Ordnungswidrigkeit** und wann bereits eine **Straftat** vorliegt. Wichtige Unfallursachen wie die besonders gefährlichen **Verstöße gegen den Sicherheitsabstand** und **Ablenkung** etwa durch Smartphones kommen gar nicht vor, sodass der Kanon der **„sieben Todsünden“** **dringend an die Realitäten angepasst** werden sollte.



AUF AUTOBAHNEN ODER KRAFTFAHRSTRASSEN WENDEN, RÜCKWÄRTS ODER ENTGEGEN DER FAHRRICHTUNG FAHREN

Falschfahrten:
148 Unfälle mit Personenschaden

†† 12 Getötete

60 Schwerverletzte

Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren:
8.397 Unfälle mit Personenschaden
55 Getötete | 1.102 Schwerverletzte

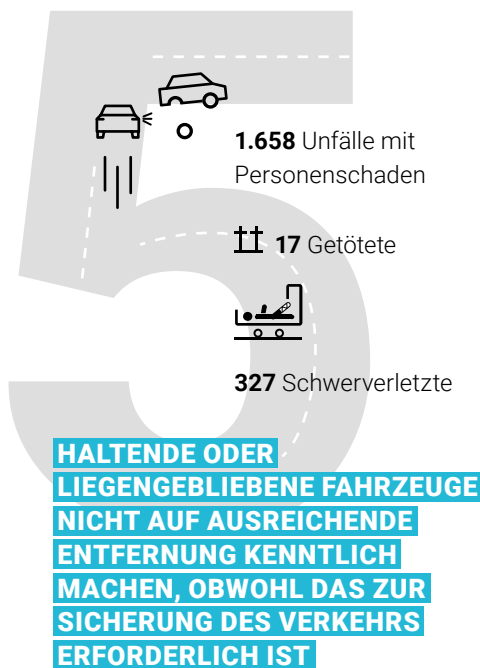
ZU SCHNELL FAHREN AN UNÜBERSICHTLICHEN STELLEN, AN STRASSENKREUZUNGEN, STRASSENEINMÜNDUNGEN ODER BAHNÜBERGÄNGEN

38.826 Unfälle mit Personenschaden

†† 869 Getötete

11.167 Schwerverletzte

(diese Zahlen beziehen sich insgesamt auf Geschwindigkeitsverstöße)



Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße

In Verfolgung der Sicherheitsstrategie **Vision Zero** sind weitere Aktivitäten zur **Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße** zwingend notwendig. Die **Bekämpfung der Hauptunfallursachen** bei Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden erfordert dabei eine Fokussierung auf **Geschwindigkeits- und Abstandsverstöße, mangelnde Fahrtüchtigkeit** insbesondere durch Alkohol und Drogen, **Ablenkung** durch elektronische Geräte sowie **Vorfahrts-/Vorrangverletzungen** einschließlich der Rotlichtmissachtung.

Die **Einhaltung von Verkehrsregeln** muss flächendeckend durch **regelmäßige** und sichtbare Überwachung verbessert und für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht kalkulierbar gestaltet werden. Zudem ist die **Sanktionierung** von gefährlichen Verkehrsverstößen dem jeweiligen **Gefährdungspotenzial anzupassen**.

Für eine verbesserte Entdeckung und **Ahnung von Verkehrsverstößen** sind die Bundesländer aufgefordert, mehr und für diesen Bereich fachlich ausgebildetes **Personal** bei **Polizeien, Bußgeldstellen und in der Justiz** bereitzustellen und eine gezielte behördenübergreifende **Fortbildung** zu organisieren.



Quelle: Statistisches Bundesamt



ZU FUSS GEHENDE IM STRASSENVERKEHR – „OPFER ODER TÄTER?“

Fußgängerinnen und Fußgänger zählen zu den **ungeschützten Verkehrsteilnehmenden**, sie sind im Straßenverkehr besonders gefährdet – insbesondere Kinder und ältere sowie mobilitätseingeschränkte Menschen. Deren **Anforderungen an eine sichere Verkehrsteilnahme** zu erfüllen, **erhöht die Verkehrssicherheit** für alle zu Fuß Gehenden.

Zu vielen Unfällen mit Pkw kommt es an Stellen, an denen Fußgängerinnen und Fußgänger Straßen überqueren. Dabei zeigen sich zwei immer wieder auftretende **Problembereiche**: Dies sind zum einen **Stellen, an denen ein Querungsbedarf besteht**, es aber keine gesicherten Querungshilfen (Fahrbahnteiler, Verkehrsinsel, Zebrastreifen, Fußgängerampel) gibt. Zum anderen geschieht rund ein Drittel aller Fußverkehrsunfälle an **Kreuzungen und Einmündungen**.

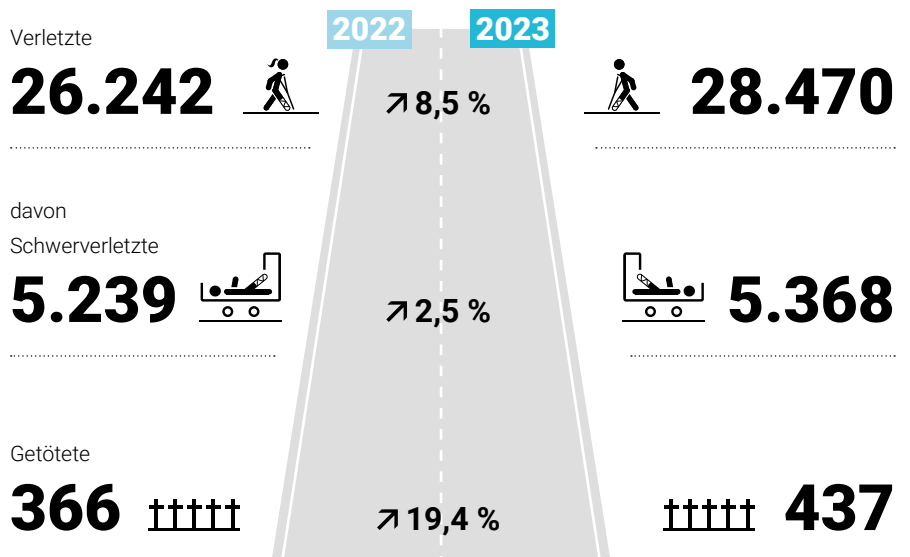
Um die **Sicherheit im Fußverkehr zu erhöhen**, stehen konkrete Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur im Vordergrund. Aber auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, ganz gleich, ob sie auf zwei Beinen, zwei oder vier Rädern unterwegs sind, spielt eine wichtige Rolle.

Insgesamt muss der Sicherheit des Fußverkehrs im Sinne der **Vision Zero** eine größere Bedeutung zukommen. Der provokante Titel des Arbeitskreises wird für die Diskussion im Sinne des **besseren Schutzes von Fußgängerinnen und Fußgängern** hoffentlich einen Betrag leisten.

Unfallzahlen im Fußverkehr

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hat sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger 2023 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 19 Prozent (+71 Getötete) erhöht.

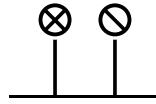
Quelle: Statistisches Bundesamt



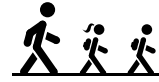
Der DVR empfiehlt vielfältige konkrete Maßnahmen, um die Anzahl der getöteten, aber auch der schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgänger zu reduzieren. Der **Bund** und die **Länder** können hier den erforderlichen **Rechts- und Förderrahmen** schaffen, und die **Kommunen** können vor Ort durch eine **sichere und barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur** die **Sicherheit und Attraktivität des öffentlichen Raumes** verbessern. Hier eine Auswahl:



Die Belange des Fußverkehrs müssen generell berücksichtigt werden; an **Innerortsstraßen** mit Kfz-Verkehr sind **Gehwege** anzulegen, wobei zusammenhängende, **barrierefreie Fußverkehrsnetze** mit direkten und umwegfreien Verbindungen und **sicheren Querungsstellen** zu schaffen sind.



Um die **Sicht** auf zu Fuß Gehende an **Kreuzungen und Einmündungen** zu verbessern, ist ein **Halt- und Parkverbot** auf je zehn Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten einzuführen; zudem müssen an definierten Querungsstellen **Sichthindernisse entfernt** und das Halten und Parken von Fahrzeugen verboten und konsequent überwacht werden.



Nicht nur für den **sicheren Schulweg** zu Fuß ist die **Mobilitäts- und Verkehrserziehung** in Einrichtungen der Kinderbetreuung, Vorschulen und in den Klassen eins und zwei von elementarer Bedeutung; an alle Eltern richtet sich der Appell, gemeinsam mit den Kindern die **sichere Teilnahme am Verkehr zu Fuß** zu üben und möglichst auf das Elterntaxi zu verzichten.



Zur **Sicherung von Querungen** sind je nach Örtlichkeit **Ampeln, Fußgängerüberwege (Zebrastrreifen), Mittelinseln oder vorgezogene Fahrbahnränder** vorzusehen; wo immer die Möglichkeit besteht, sind Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen zu kombinieren.



An **Ampeln** sollte der Fußverkehr möglichst **konfliktfrei mit eigenen Signalphasen** geführt werden; insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf zu Fuß Gehende nicht freigehalten werden können (z.B. bei Häuservorsprüngen), bei viel Abbiegeverkehr oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten sowie zweistreifigem Abbiegen.

Baulich abgetrennte

Geh- und Fahrradwege sowie

Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw.

Tempo 30 oder **verkehrsberuhigte**

Bereiche sind im Umfeld von

Kindergärten, Spielplätzen, Schulen und auch an den ausgewiesenen Schulwegen nach den Schulwegplänen unerlässlich.



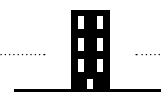
Eine **niedrige Fahrgeschwindigkeit** kann helfen, **Verkehrsunfälle** zu **vermeiden** oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren; in Bereichen, wo sich viele Personen zu Fuß aufhalten, sollten deshalb Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.



Querungsmöglichkeiten sind so zu gestalten, dass auch **mobilitätseingeschränkte Personen** sicher die Straßenseite wechseln können; hierzu gehören insbesondere der Einbau von taktilen Elementen, **Bordsteinabsenkungen** und eine **kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung**.



Um Fußgängerinnen und Fußgänger bei **Dunkelheit** besser erkennen zu können, sollten **Querungsstellen und Gehwegbereiche angemessen beleuchtet** werden; Fußgängerinnen und Fußgänger sollten zudem durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen für alle Altersgruppen verstärkt dazu motiviert werden, ihre eigene **Sichtbarkeit** bei Dunkelheit durch **retroreflektierende Materialien** (z.B. an Taschen, Rucksäcken, Kinderwagen oder Gehhilfen etc.) und helle Kleidung zu erhöhen.



Zur Erhöhung der **Sicherheit des Fußverkehrs** sollte in allen Städten mit einer Einwohnerzahl über 100.000 eine ausschließlich **für den Fußverkehr verantwortliche Stelle** eingerichtet werden.



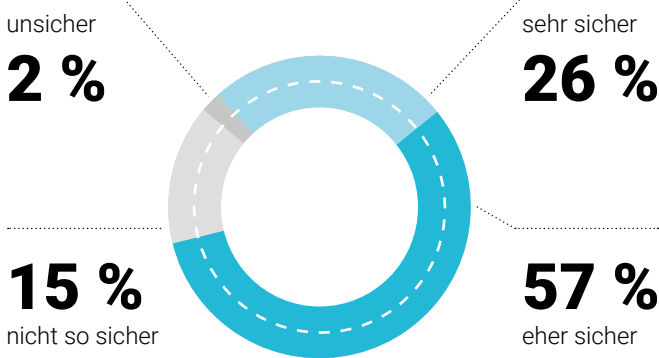
WIE SICHER FÜHLEN SICH FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER AUF UNSEREN STRASSEN?

DVR-Umfrage (März 2023)

Das Unfallrisiko von Fußgängerinnen und Fußgängern lässt sich rückblickend aus der Unfallstatistik ablesen. Aber wie sicher fühlen sich die Menschen, wenn sie zu Fuß unterwegs sind, und an welchen Stellen sehen sie Verbesserungsbedarf?

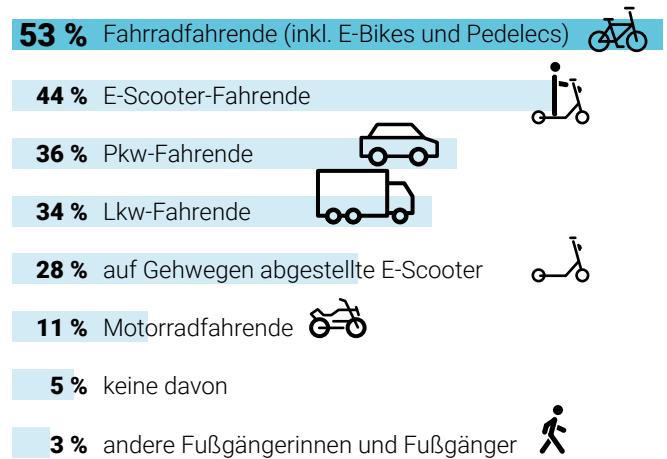
Um hinsichtlich dieser Aspekte zu validen und aktuellen Ergebnissen zu kommen, hat der DVR das Meinungsforschungsinstitut Forsa mit einer repräsentativen Online-Umfrage beauftragt. Befragt wurden 1.000 Verkehrsteilnehmende ab 18 Jahren.

Wie sicher fühlen Sie sich im Allgemeinen, wenn Sie zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs sind?



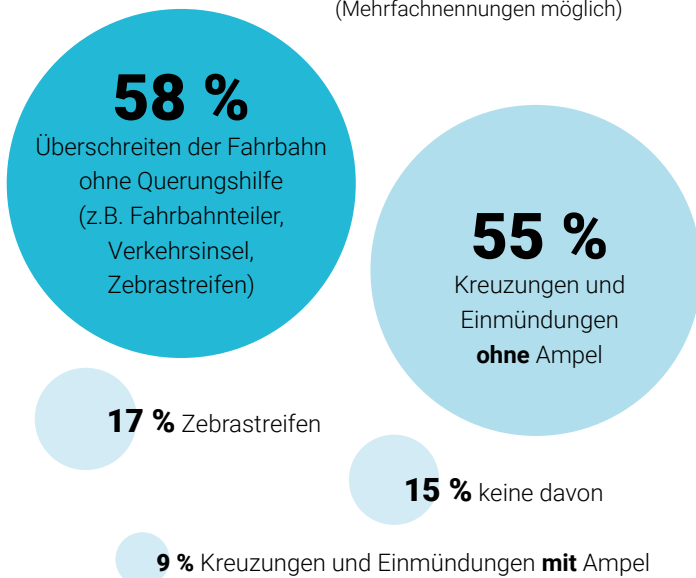
Bewohnerinnen und Bewohner von Großstädten mit einer Einwohnerzahl zwischen 100.000 und unter 500.000 geben am ehesten an, dass sie sich zu Fuß im Straßenverkehr nicht so sicher bzw. unsicher fühlen.

Von welchen Verkehrsteilnehmenden oder Fahrzeugen fühlen Sie sich am meisten in Ihrer Sicherheit beeinträchtigt, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind? (Bis zu drei Antworten möglich)

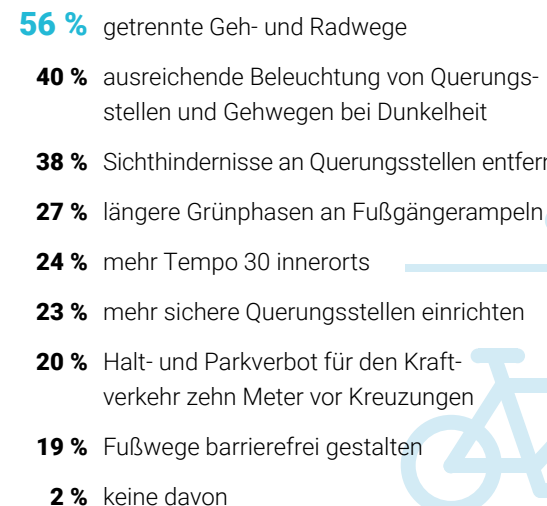


Welche Stellen im Straßenverkehr empfinden Sie als besonders gefährlich, wenn Sie zu Fuß unterwegs sind?

(Mehrfachnennungen möglich)



Welche der folgenden Maßnahmen halten Sie für besonders wichtig, um die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen? (Bis zu drei Antworten möglich)





Bereits seit den 1970er-Jahren werden in verschiedenen Staaten der USA **Fahrtüchtigkeitstests** durchgeführt, die auf Anregung des US-amerikanischen Verkehrsministeriums initiiert wurden. Dabei handelt es sich um das Konzept des **SFST (Standardized Field Sobriety Tests)**, aus dessen Ergebnissen Polizistinnen und Polizisten in der ganzen Welt für ihre Arbeit profitieren.

Mithilfe dieser Fahrtüchtigkeitstests sollen Polizeikräfte die **Ausfallerscheinungen von Kraftfahrzeugführenden** im öffentlichen Straßenverkehr bereits im Rahmen von **Verkehrskontrollen** oder **Unfallaufnahmen** standardisiert besser erkennen und **dokumentieren**. Damit können **Staatsanwaltschaften** qualitativ besser über weitere **juristische Schritte** entscheiden. Zudem erhalten auch die **Bußgeldbehörden** eine bessere **Entscheidungsgrundlage**.

Vorteile dieser Tests sind:

- Durch die qualitativ besseren **Erkenntnisse** über die in der **Fahrtüchtigkeit** negativ beeinflussten Fahrenden werden mehr **Verkehrsstraftäter und -täterinnen** erkannt, dem Strafverfahren überstellt und verurteilt. Sie erhalten **Geldstrafen**, die **Fahrerlaubnis** wird ihnen **entzogen** und sie erlangen eine Fahrerlaubnis regelmäßig nur dann wieder, wenn sie ein **fahreignungsrechtliches Begutachtungsverfahren** erfolgreich durchlaufen haben, in dem sie ihre zurückgewonnene Fahreignung bewiesen haben.
- Durch genauere **Beobachtungen während der Verkehrsüberwachung** und der **Verkehrsunfallaufnahme** werden die **Mitteilungen an die Fahrerlaubnisbehörden** qualitativ deutlich **verbessert** und die nachfolgenden ärztlichen und medizinisch-psychologischen Begutachtungen können seitens der **Fahreignungsbegutachtung passgenauer** angeordnet werden.
- Durch das verbesserte **Herausfiltern drogenbeeinflusster Kraftfahrzeugführender** (bzw. Mischkonsum mit Alkohol) können mehr **Ordnungswidrigkeiten** gem. § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) angezeigt und verfolgt werden. Die Täter und Täterinnen erhalten **Geldbußen**, ein **Fahrverbot** und **Punkte** im Fahreignungsregister.
- Auch im Rahmen der **polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme** können die Arbeitsergebnisse in der Hinsicht verbessert werden, dass mittels des qualitativ verbesserten Überführens fahrtüchtiger Täter ein **gerechterer Schadensausgleich** erfolgen kann.





VERKEHRSRECHT IST EIN WICHTIGER FAKTOR

Das **Verkehrsrecht** spielt eine zentrale Rolle in der Verkehrssicherheitsarbeit und muss kontinuierlich an **neue Herausforderungen** angepasst werden. **Innovative Technologien** in den Bereichen **Fahrzeugtechnik** und **Infrastruktur** erfordern eine ständige **Überprüfung** und **Anpassung** der bestehenden **Regelungen**. Der DVR stellt sich diesen Herausforderungen mit einem eigenen **Beirat für Fragen des Straßenverkehrsrechts**. Die **Expertise** der dort vertretenen Fachleute fließt an vielen Stellen in die **Empfehlungen** und **Vorstandsbeschlüsse des DVR** ein. Aktuelle verkehrsrechtliche Entwicklungen werden einmal im Jahr im Rahmen

der **Juristischen Fachkonferenz** beleuchtet. Die letzte Juristische Fachkonferenz im Oktober 2024 widmete sich zum Beispiel der unterschätzten **Bedeutung des ruhenden Verkehrs für die Sicherheit**, der **Mikromobilität** und deren **Herausforderungen** für die **polizeiliche Verkehrsüberwachung**, rechtspraktischen Problemen bei der **Anwendung von KI-Systemen in der Fahrzeugtechnik** sowie der Frage, ob der **Mobilitätswandel StVO-konform** ist.

Stefan Grieger
DVR-Hauptgeschäftsführer

➔ Hier finden Sie den DVR-Beschluss „Erhöhung der Qualität und Transparenz der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung“:



➔ Der DVR-Beschluss „Überwachung gefährlicher Verkehrsverstöße“ ist hier abrufbar:



➔ Den DVR-Beschluss „Verbesserung der Sicherheit für zu Fuß Gehende“ finden Sie hier:



➔ Weitere Informationen über sicheres Überqueren durch gute Sichtbeziehungen gibt es hier:



➔ Die Position des DVR zur kinderfreundlichen Verkehrsraumgestaltung ist hier abrufbar:



➔ Zu den Vorträgen und einem Live-Mitschnitt der Juristischen Fachkonferenz 2024 geht es hier:



Bei Interesse an einer Einladung zur Juristischen Fachkonferenz bitte kurze Nachricht an: info@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



Verantwortlich für den Inhalt:
Stefan Grieger
Hauptgeschäftsführer

Kontakt im DVR:
Jonas Hurlin
Referatsleiter Politik & Recht
jhurlin@dvr.de

Konzept und Redaktion:
Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Gestaltung:
Gipfelgold Werbeagentur GmbH
www.gipfelgold.de

Bildnachweise: Benjamin Nolte – stock.adobe.com | Wolfgang Bellwinkel – DGUV | Maksym Yemelyanov – stock.adobe.com | Marco2811 – stock.adobe.com | jteivans – stock.adobe.com | Christian Müller – stock.adobe.com | Brigitte – stock.adobe.com | Daniela Stanek – DVR