



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 161

12. März 2024

1. Belgien und Speed-Pedelecs

Mit 15.672 neu zugelassenen Speed-Pedelecs in Belgien ist 2023 das zweitbeste Jahr überhaupt, nach dem absoluten Rekordjahr 2022. In sieben Jahren ist der Markt für neue Speed-Pedelecs um +283 % gestiegen. Für dieses Wachstum gibt es mehrere Gründe: die historisch bedingte hohe Verkehrsbelastung in Verbindung mit einer immer besseren Fahrradinfrastruktur, der technologische Fortschritt (größere Reichweite dank leistungsfähigerer Batterien, höhere Sicherheit dank ABS usw.) und eine weiter verbreitete und erhöhte Fahrradzulage.

Quelle:

LEVA EU v. 05.03.24

K. L.

2. Digitaler Beifahrer bei Schwertransporten?

„Die Autobahn GmbH will ab März in einem Pilotprojekt den Einsatz digitaler Beifahrer bei Großraum- und Schwertransporten testen...“

Demnach soll am 1. März ein Pilotprojekt der Autobahn GmbH starten, bei dem ein „digitaler Beifahrer“ getestet werden soll. Das mache eine zusätzliche Begleitperson überflüssig. Das Ziel sei, den intelligenten Bordcomputer für Navigation und Kommunikation in ganz Deutschland einzuführen. Die digitale Bereitstellung der Fahraufgaben für die Fahrzeugnavigation – an Stelle eines menschlichen Beifahrers wird bereits in einigen Bundesländern getestet.“

Quelle:

Trucker v. 19.02.24; von Marie Christin Wiens

K. L.

3. Rücklichter an Fahrrädern

Autofahrer schätzen die Entfernung zu einem Radfahrer mit einem blinkenden Rücklicht besser ein als mit einem ständig eingeschalteten Rücklicht. Dies geht aus einer Laborstudie der Brunel University im Vereinigten Königreich hervor. Sowohl bei Tageslicht als auch in der Dämmerung erkennen Autofahrer Radfahrer mit eingeschaltetem oder blinkendem Rücklicht besser als Radfahrer ohne Rücklicht, fanden die Forscher heraus. Sie schätzen auch die Entfernung zum Radfahrer besser ein, wenn dieser ein Rücklicht hat, und sind sich ihrer eigenen Einschätzung sicherer. Bei einem blinkenden Rücklicht schätzen sie die Entfernung am besten ein, wobei es keinen Unterschied zwischen einem regelmäßig blinkenden Rücklicht und einem so genannten reaktiv blinkenden Rücklicht gibt. Letztere erkennt über einen Sensor Veränderungen in der Umgebung, z. B. ein von hinten kommendes Auto, und beginnt daraufhin schneller und mit höherer Lichtintensität zu blinken. Obwohl dies die Absicht dieser Technologie ist, fallen Radfahrer laut der Studie damit nicht stärker auf als mit einem regulär blinkenden Rücklicht.

Quelle:	Freie Übersetzung von Science Direct, <u>Accident Analysis & Prevention, Volume 197</u> , March 2024, 107418; "The effect of rear bicycle light configurations on drivers' perception of cyclists' presence and proximity"; Daniel . Bishop, Huma Waheed, Tamara S. Dkaidek, David P. Broadbent ; Fietsberaad v. 23.02.24	K. L.
---------	---	-------

4. Fahrradzählstellen in Münster

„Anlässlich des nationalen Radverkehrskongresses im Jahr 2013 in Münster wurde erstmals eine Pilotzählstelle am Neutor (*Anmerkung: in Münster*) mit automatischen Zählgeräten eingerichtet. Die Zählergebnisse der Pilotzählstelle sind überraschend und beeindruckend zugleich: An einigen Juni-/Julitagen wurden Spitzenwerte von 23.000 Radfahrten binnen 24 Stunden registriert. Insgesamt passierten seit 2014 jährlich jeweils 4 Millionen Radfahrerinnen und Radfahrer die Zählstelle am Neutor - ausgenommen sind die "Corona-Jahre" 2020 und 2021.“

Quelle:	Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster; <u>Stadt Münster: Mobilität - Verkehr in Zahlen - Radverkehrszählungen (stadt-muenster.de)</u>	K. L.
---------	---	-------

5. 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften

Mehrere europäische Städte haben ein allgemeines Tempolimit von 30 km/h in städtischen Gebieten eingeführt, und die Ergebnisse zeigen, dass die Geschwindigkeiten niedriger sind, das Tempolimit eingehalten wird und es weniger Unfälle gibt, so ein neuer Bericht des Norwegischen Instituts für Verkehrswirtschaft (TØI). Das Institut fasste die Erfahrungen von sechs europäischen Städten sowie von Spanien zusammen, das vor kurzem eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in städtischen Gebieten eingeführt hat.

Die Städte haben die erwünschten Auswirkungen dokumentiert, wie z. B. niedrigere Geschwindigkeiten, ein hohes Maß an Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deutlich weniger Verkehrsunfälle, insbesondere schwere Unfälle und solche mit Fußgängern und Radfahrern.

Quelle:	Freie Übersetzung von ETSC v. 05.02.24	K. L.
---------	--	-------

6. Abschleppen von Carsharing-Parkplatz

Von einem Carsharing-Parkplatz darf ein dort unzulässig abgestelltes privates Fahrzeug auch ohne Behinderung der Carsharing – Fahrzeuge abgeschleppt werden.

Quelle:	Verwaltungsgericht Düsseldorf, Urteil vom 20.02.2024, Az. 14 K 491/23 –, kostenl. Ur. V. 11.03.24	K. L.
---------	---	-------

7. Unfälle mit E-Scooter

Eine neue Literaturlauswertung und Analyse von E-Scooter-Unfällen in Schweden durch das VTI ergab, dass die meisten Kollisionen mit einem Fahrzeug nachmittags, abends und nachts, oft auch an Wochenenden, stattfanden. Physikalische Hindernisse in der Infrastruktur, wie Bordsteine und unebener Boden, und schlechtes Wetter waren häufig mitverantwortlich, während die Helmnutzung sehr gering war. Auffallend oft war der an der Kollision beteiligte E-Scooter-Fahrer betrunken oder stand zumindest unter Alkoholeinfluss. Ein großer Teil der Verunglückten war unter 18 Jahre alt. In den Jahren 2021-22 machte diese Gruppe 23 Prozent der verletzten E-Scooter-Fahrer aus. Dem Autor des Berichts zufolge steigt die Zahl der verletzten Jugendlichen, da immer mehr E-Scooter gekauft oder geschenkt werden.

Quelle:

Freie Übersetzung von ETSC v. 05.02.24

K. L.

8. Indien: Mehr weibliche Nutzer von SUV

In Indien ist die Nutzung von SUV durch weibliche Fahrerinnen / Eigentümer um das 4,5-fache in den letzten fünf Jahren gestiegen. In 2018 wurden 29.000 SUV-Fahrzeuge verkauft, in 2023 insgesamt 125.000.

Quelle:

India Auto News v. 09.03.24

K. L.

9. Verkehrsübertretungen in den Niederlanden

Letztes Jahr (2023) waren es 8.463.917 Geldbußen, 2022 waren es 8.153.043. Im Jahr 2019, dem letzten Jahr vor den Corona-Maßnahmen, waren es 8.369.480 Bußgelder. Die meisten Bußgelder wurden über das Nummernschild verhängt. In fast 620.000 Fällen wurde das Bußgeld nach einer Verkehrskontrolle verhängt.

Die meisten Bußgelder wurden für Geschwindigkeitsüberschreitungen, Falschparken oder das Überfahren einer roten Ampel verhängt. Den größten Anstieg gab es jedoch in der Kategorie "Sonstige" (von 974.108 auf 1.210.416). So fuhren beispielsweise deutlich mehr Menschen in ein Gebiet, in dem sie nicht fahren durften (autofreie Innenstädte, Umweltzonen: rund 130.000 Verstöße mehr), und die Zahl der Bußgelder für das Nichttragen eines Helms stieg um fast 50.000. Um die Zahl der schweren Verletzungen nach Unfällen mit Mopedfahrern zu bekämpfen, wurde im vergangenen Jahr auch die Helmpflicht für Mopeds eingeführt.

Auch das Telefonieren in Autos und auf Fahrrädern wurde häufiger geahndet: Insgesamt stieg die Zahl der Bußgelder um über 21.000 auf fast 200.000. Mehr als 62.000 davon betrafen das Telefonieren mit Fahrrädern (etwa 9.000 mehr als im Jahr 2022).

Quelle:

Verkeerskunde v. 07.03.24

K. L.

10. Einschlafunfälle in den USA

Der Beitrag von Schläfrigkeit am Steuer zu Kraftfahrzeugunfällen ist schwer zu messen. In dieser Studie werden Daten aus einer Stichprobe von eingehenden Unfalluntersuchungen verwendet, um ein Modell zu entwickeln, mit dem der Prozentsatz der tödlichen Unfälle im ganzen Land geschätzt werden kann, die mit Schläfrigkeit am Steuer zu tun haben. Die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) gibt an, dass jährlich 91.000 polizeilich gemeldete Unfälle mit 50.000 Verletzten und 800 Todesopfern - das sind etwa 1 % bis 2 % aller Unfälle mit Verletzten und Todesopfern - auf Schläfrigkeit am Steuer zurückzuführen sind; der Anteil von Schläfrigkeit am Unfallgeschehen ist jedoch schwer zu messen. Obwohl Berichte von Polizeibeamten, die Unfälle untersuchen, manchmal darauf hinweisen, dass ein Fahrer schläfrig war, werden die aus diesen Berichten abgeleiteten Daten weithin als erhebliche Unterschätzung des wahren Ausmaßes des Problems angesehen.

In der aktuellen Studie wurden Daten aus eingehenden Unfalluntersuchungen verwendet, die für die

National Highway Traffic Safety Administration durchgeführt wurden, um ein Modell zu entwickeln und zu validieren, mit dem die Schläfrigkeit des Fahrers in den Fällen angenommen werden kann, in denen die Wachsamkeit oder Schläfrigkeit des Fahrers vor dem Unfall nicht festgestellt werden konnte. Das Modell wurde dann verwendet, um die Beteiligung von Schläfrigkeit bei allen tödlichen Unfällen im ganzen Land zu unterstellen, an denen mindestens ein Auto, Pickup, Van, Minivan oder Sport Utility Vehicle beteiligt war.

Die Ergebnisse zeigen, dass schätzungsweise 17,6 % aller tödlichen Unfälle in den Jahren 2017-2021 von einem Fahrer verursacht wurden, der schläfrig war. Während des 5-Jahres-Studienzeitraums wurden schätzungsweise 29.834 Menschen bei Unfällen getötet, an denen schläfrige Fahrer beteiligt waren. Der prozentuale Anteil der tödlichen Unfälle, an denen schläfrige Fahrer beteiligt waren, blieb während des Studienzeitraums in etwa konstant; die jährliche Zahl der tödlichen Unfälle mit schläfrigen Fahrern stieg jedoch während des Studienzeitraums aufgrund eines starken Anstiegs der gesamten jährlichen tödlichen Unfälle deutlich an.

Der prozentuale Anteil der an tödlichen Unfällen beteiligten Fahrer, die schläfrig waren, war bei den Fahrern im Alter von 16 bis 20 Jahren am höchsten; die meisten schläfrigen Fahrer in Unfällen waren jedoch im Alter von 21 bis 34 Jahren. Bei Männern war die Wahrscheinlichkeit, dass sie schläfrig waren, deutlich höher als bei Frauen, und Männer machten die überwiegende Mehrheit der an tödlichen Unfällen beteiligten schläfrigen Fahrer aus. Etwa zwei Drittel der schläfrigen Fahrer, die an tödlichen Unfällen beteiligt waren, hatten keinen Alkohol getrunken (Blutalkoholkonzentration (BAK) = 0,00), ein Drittel hatte jedoch BAK-Werte ungleich Null. Schläfrigkeit war bei Fahrern, die Alkohol getrunken hatten, deutlich häufiger anzutreffen als bei Fahrern, die keinen Alkohol getrunken hatten. Schätzungsweise 17 % der Fahrer mit einer BAK von 0,01-0,07 und 20 % der Fahrer mit einer BAK $\geq 0,08$ waren schläfrig, verglichen mit 11 % der Fahrer, die nicht getrunken hatten.

Quelle:	US Foundation for traffic Safety v. März 2024 (Drowsy Driving in Fatal Crashes, United States, 2017–2021) <i>(freie Übersetzung)</i>	K. L.
---------	--	-------

11. Überholen eines Abbiegenden

Ein Autofahrer wollte nach rechts abbiegen. Dafür scherte er etwas nach links aus, um dann nach rechts abzubiegen. Beim leichten Ausscheren stieß er mit einem überholenden Fahrzeug zusammen. Das OLG Schleswig wertete sowohl den Überholvorgang als unzulässig, ebenso wie das Ausscheren zum Abbiegen. Der Überholende erhielt ein Verschulden zu 60%, der Abbiegende 40%.

Quelle:	OLG Schleswig, Urt. V. 06.02.24; Az. 7U94/23; RA Hammer v. 19.02.24, Kanzlei Voigt	K. L.
---------	--	-------

12. Sofortiges Abschleppen

Ein Lkw-Anhänger / Auflieger, der vor einer Kurve entgegen der Fahrtrichtung auf einer Straße so abgestellt worden ist, dass die Rückleuchten bzw. Reflektoren nicht für den herannahenden Verkehr zu erkennen sind, darf auch dann sofort abgeschleppt werden, wenn an der Seite des Anhängers / Aufliegers der Firmenname mit Festnetznummer und Mobilfunknummer vermerkt ist.

Quelle:	VG Düsseldorf, Beschl. V. 25.09.23, Az. 14K2723/22; beck aktuell v. 19.02.24	K. L.
---------	--	-------

13. Rückwärtsfahren in Einbahnstraßen

Der BGH hat in zwei Fällen das Rückwärtsfahren in Einbahnstraßen für zulässig erklärt:

- Rückwärtsfahren, um einzuparken
- Rückwärtsfahren, um aus einer Einfahrt rückwärts in die Einbahnstraße einzufahren.

Quelle:	BGH, Urt. V. 10.10.23; Az VI ZR 287/22; ADAC v. 06.02.24	K. L.
---------	--	-------

14. Kleinkind am Steuer		
Ein Kleinkind wird von der Mutter kurz alleine im Auto zurückgelassen. Das Kind krabbelt vom Beifahrersitz auf den Fahrersitz, nimmt sich den dort liegenden Autoschlüssel und startet das Auto. Da ein Gang eingelegt war, fährt das Auto die davor auf einer Parkbank sitzende Oma des Kindes an. Da die Mutter ihre Aufsichtspflicht verletzt habe, müsse sie sämtliche Kosten der Krankenkasse für die Behandlung der Oma ersetzen.		
Quelle:	OLG Oldenburg, Urt. V. 20.04.23; Az. 14U212/22, ADAC v. 06.02.24	K. L.
15. Rotlichtverstoß bei falscher Fahrstreifennutzung		
Ein Autofahrer, der über eine Linksabbiegerspur fährt, für die „Rot“ an der dortigen Wechsellichtzeichenanlage angezeigt wird, aber anschließend geradeaus fährt, für die das „Grünlicht“ in diesem Moment gilt, begeht einen „Rotlichtverstoß“.		
Quelle:	OLG Rostock, Beschl. V. 24.01.24; Az. 21Orbs 6/24; Burhoff Newsletter v. 03.03.24	K. L.
16. EU für Anhebung der Lkw-Gewichte		
Der EU-Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr votiert für eine Anhebung der zulässigen Lkw-Gewichte im internationalen Verkehr. Die Erhöhung um 4 Tonnen soll dazu dienen, dass ein Anreiz für die Unternehmen geschaffen werden soll, sich emissionsfreie Fahrzeuge zuzulegen. Darüber hinaus soll ein Webportal geschaffen werden, das alle Gewichts- und Größenbeschränkungen in allen europäischen Mitgliedsstaaten beinhalten soll.		
Quelle:	Trans Aktuell v. 15.02.24; Autorin Ilona Jüngst	K. L.
17. Blinker beim Fahrrad		
„Die Bundesregierung plant eine Neufassung der bestehenden Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Das Bundesverkehrsministerium treibt dies voran, um der steigenden Zahl von Unfällen mit E-Bikes und Pedelecs entgegenzuwirken. Mit der Neufassung der StVZO sollen Blinker am Fahrrad als optionales Hilfsmittel zugelassen werden. Man erhofft sich dadurch eine Reduzierung der Unfallzahlen aufgrund der höheren Fahrstabilität beim Abbiegen im Vergleich zum herkömmlichen Handzeichen. Besonders gefährlich wird eine verringerte Fahrstabilität dann eingeschätzt, wenn zum Beispiel Gullydeckel überquert werden müssen oder die Fahrbahn Schlaglöcher aufweist. Darüber hinaus wird durch die Zulassung der Fahrradblinker eine Verbesserung der Sichtbarkeit bei Dunkelheit angestrebt. In der Schweiz sind Blinker am Fahrrad bereits seit einigen Jahren erlaubt. Der schweizerische Fahrradverband ProVelo befürwortete die Einführung in der Schweiz, betont jedoch, dass sich die Blinker noch nicht durchgesetzt haben. Für E-Scooter seien die Blinker jedoch die Zukunft, da diese deutlich instabiler seien als Fahrräder.“		
Quelle:	Newsletter Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg, Ausgabe 2 – Februar 2024	K. L.
18. Unterschrift unter Messprotokoll		
Unter einem Messprotokoll muss die Originalunterschrift des Messbeamten stehen. Eine eingescannte Unterschrift lässt nicht die Urheberschaft der behördlichen Erklärung eindeutig erkennen.		
Quelle:	OLG Frankfurt, Beschl. V. 20.12.23; Az. 3 Orbs 289/23; RA Hamann v. 15.02.24	K. L.

19. Bußgelder in den Niederlanden für Radfahrende

Folgende Bußgelder sind in den Niederlanden für Radfahrende seit dem 01.03.24 neu geregelt:

- Kein Reflektor an den Pedalen	45 Euro
- Kein Reflektor an den Rädern	45 Euro
- Defekter roter, hinterer Reflektor	45 Euro
- Defektes Licht	70 Euro
- Defekte Klingel	45 Euro
- Defekte Bremse	70 Euro
- Lenker wirkt nicht gut	120 Euro
- Verbotenes Drehen auf Straße	70 Euro
- Nichtbeachten der Fahrtrichtung	45 Euro
- Vorfahrtsmissachtung	120 Euro
- Nichtbeachten der Haltelinie	45 Euro
- Auf Busstreifen fahren	70 Euro
- Missachten von polizeilichem Anhaltezeichen	180 Euro
- Missachten von polizeilichen Weisungen	180 Euro
- Missachten von aussteigenden Businsassen	120 Euro
- Nichtbeachten des Vorrangs von Fußgängern an Zebrastreifen	180 Euro
- Verbotenes Rechtsüberholen	120 Euro
- Unzulässiges Nutzen von Autobahn oder Kraftfahrstraße	190 Euro
- Nichtbenutzen des Radweges	70 Euro
- Handynutzung beim Fahren	160 Euro
- Fahren unter Alkoholeinfluss	200 Euro
- Nichtmitwirken bei Alkoholkontrolle	120 Euro

Zusätzlich wird noch eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 9 Euro erhoben. Diese Beträge sind für alle über 16 Jahre vorgesehen. Für Personen unter 16 Jahren müssen die Eltern bezahlen, dann aber nur die Hälfte.

Quelle:

Fietserbond Utrecht 2024 (*freie Übersetzung*)

K. L.

20. Ausstiegswarner soll „Dooring-Unfälle“ vermeiden

Eine neuartige Technik wird von Volkswagen bei einigen Modellen angeboten. Sie soll den Fahrer warnen, wenn die Tür geöffnet wird und sich ein Radfahrer von hinten nähert.

Quelle:

VKU online v. 08.12.23

K. L.

Haftungsausschluss

Die Herausgeber der Infoschrift „Informativ“ haben den Newsletter mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Die Verkehrswacht Münster und damit auch der Herausgeber von „Informativ“ übernehmen keine Gewähr und haften auch nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch Nutzung der Informationen verursacht werden. Für die Inhalte von verlinkten Internetseiten sind die Herausgeber nicht verantwortlich. Für die Angebote Dritter wird keine Haftung übernommen. Etwaige Abmeldungen vom Newsletter, Rückfragen, Anregungen oder auch Anmeldungen für den Bezug sind an die unten angegebene E-Mail-Adresse zu senden. Dieser Newsletter ist im Internet unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.verkehrswacht-muenster.de/index.php?id=2663>