



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 176

28. Juli 2025

1. Griechenland erhöht Bußgelder

Griechenland hat die Bußgelder für Fehlverhalten im Straßenverkehr erhöht:

Handynutzung	350 Euro und Führerscheinabgabe für 30 Tage (beim dritten Mal bis zu 2000 Euro)
Geschwindigkeit	in engen Gassen und Straßen gilt 30 km/h; wer über 200 km/h fährt, dem drohen 8000 Euro und vier Jahre Führerscheinentzug
Illegale Straßenrennen	beim ersten Mal 2000 Euro und ein Jahr Führerscheinentzug, beim zweiten Mal Verdoppelung, beim dritten Mal nochmals Verdoppelung
Fahren ohne Helm (Krad)	350 Euro
Alkoholfahrt	ab 1000 Euro und Führerscheinentzug bis zu 10 Jahre
Rotlichtfahrt /-gang	für Kfz-führer 700 Euro, für Fußgänger 30 Euro
Rauchverbot	wenn Kinder unter 12 Jahren im Auto sind, gilt Rauchverbot
Wildcampen	verboten, auch das Parken länger als 24 Stunden (ausgenommen Campingplatz oder ausgewiesene Parkplätze)

Quelle:

ADAC v. 06.06.25

K. L.

2. Unwissenheit über Folgen bei getunten Pedelecs in NL

Etwa die Hälfte der Jugendlichen weiß nicht, dass sie selbst (teilweise) haftbar sind, wenn sie einen Unfall mit einem getunten E-Bike / Pedelec haben, auch wenn sie den Unfall nicht selbst verursacht haben. Etwa vier von zehn Jugendlichen wissen auch nicht, dass sie nicht versichert sind, wenn sie einen Unfall mit einem manipulierten E-Bike haben. Dies geht aus einer Umfrage hervor, die vom Ministerium für Infrastruktur und öffentliche Arbeiten in den Niederlanden in Auftrag gegeben wurde.

Quelle:

(übersetzt ohne Gewähr auf Exaktheit) Nieuws Fietsberaad Crow v. 19.06.25

K. L.

3. Literatur auswertende Studie zum Fahrradhelmtrogen in NL

Im Auftrag des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, dass die freiwillige Benutzung von Fahrradhelmen durch Kampagnen fördern will, führte SWOV (Institute for Road Safety Research NL) eine Literaturrecherche über die Wirkung von Fahrradhelmen durch. Diese zeigt unter anderem, dass der Fahrradhelm wirksam gegen Kopfverletzungen ist und dass die Förderung der Verwendung von Fahrradhelmen nicht zwangsläufig zu einer Verringerung der Fahrradnutzung führt. Der Bericht „Fakten über den Fahrradhelm“ knüpft unter anderem an die Diskussion an, ob die Vermeidung von Fahrradunfällen nicht wichtiger ist als die Begrenzung ihrer Folgen und die Diskussion, ob der Fahrradhelm zu einem riskanteren Verhalten von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern führt.

Aus der wissenschaftlichen Literatur geht hervor, dass das Risiko einer tödlichen Kopfverletzung um 71 Prozent, das Risiko einer schweren Kopfverletzung um 60 Prozent und das Risiko einer mittelschweren oder leichten Kopfverletzung um 48 Prozent sinkt. Bei der Mehrheit der tödlichen Fahrradunfälle (73 Prozent) und der schweren Fahrradunfälle (87 Prozent) ist die Kopfverletzung die einzige schwere Verletzung. Mit einem Fahrradhelm würde ein großer Teil von ihnen wahrscheinlich nicht sterben oder weniger schwer verletzt werden.

Wenn die Hälfte aller Radfahrer einen Helm tragen würde, könnten 50 Todesfälle und 800-900 Schwerverletzte vermieden werden.

Dies sind optimistische Zahlen. Mehr als 10 Prozent der schwer verletzten Radfahrer hatten auch andere schwere Verletzungen, die durch einen Helm nicht zu verhindern waren. Von den tödlich verunglückten Radfahrern wies ein Viertel auch andere schwere Verletzungen auf. Es ist daher nicht klar, ob Kopfverletzungen die Haupttodesursache waren.

Die Fahrradnutzung kann nach der Einführung einer Fahrradhelmpflicht vorübergehend zurückgehen, aber die Studien, die sich mit diesem Thema befassen, zeigen, dass die Fahrradnutzung schließlich wieder zunimmt. Die wenigen Studien, die sich mit der Förderung der Nutzung von Fahrradhelmen befassen, haben keinen Hinweis auf einen Rückgang der Fahrradnutzung ergeben. Die Förderung der Verwendung von Fahrradhelmen muss also nicht zwangsläufig zu einem Rückgang der Fahrradnutzung führen.

Es wurde keine wissenschaftliche Literatur gefunden, die sich mit der Befürchtung befasst, dass das Tragen eines Fahrradhelms ungewollt zu dem Eindruck führt, dass das Radfahren unsicher ist. Diese Befürchtungen können daher nicht belegt oder behandelt werden.

Es gibt keine eindeutigen Beweise für ein riskanteres Verhalten von Radfahrern, die einen Helm tragen. In einigen Studien wurde sogar das Gegenteil festgestellt: Radfahrer, die einen Helm tragen, verhalten sich vorsichtiger. Dabei ist nicht klar, ob sich Radfahrer wegen des Helms vorsichtiger verhalten oder ob Radfahrer, die sich ohnehin sicherer verhalten, auch einen Helm tragen.

Es gibt auch keine eindeutigen Beweise dafür, dass Autofahrer im Vergleich zu Radfahrern einen geringeren Sicherheitsabstand einhalten.

Quelle:

(übersetzt ohne Gewähr auf Exaktheit) Nieuws Fietsberaad Crow v. 17.06.25

K. L.

4. Winter- und Ganzjahresreifen in Italien

Bestimmte Winter- und / oder Ganzjahresreifen dürfen in Italien vom 16.05. bis zum 15.10. eines jeden Jahres nicht genutzt werden. Abhängig ist das vom Geschwindigkeitsindex, der mindestens der Zulassungsbescheinigung entsprechen muss, will man diese Reifen nutzen. Verstößt man dagegen, kann das mit mindestens 431 Euro geahndet werden, was auch für deutsche Fahrzeuge gilt.

Quelle:

ADAC, Info v. 14.04.25

K. L.

5. Erkenntnisse zu Pkw-Anhaltekontrollen aus UK

„In diesem Artikel wird die Funktionsweise von polizeilichen Fahrzeugkontrollen in England und Wales analysiert. Im Gegensatz zu anderen polizeilichen Befugnissen sind Fahrzeugkontrollen bemerkenswert wenig reguliert und haben nur wenig wissenschaftliche Aufmerksamkeit erhalten. Auf der Grundlage einer sechsjährigen ethnografischen Studie, die Beobachtungen von 205 Fahrzeugkontrollen umfasst, wird in diesem Artikel dargelegt, wie Anhaltekontrollen als Teil der polizeilichen Routinearbeit eingesetzt werden. Die Daten lassen Zweifel an der Wirksamkeit von selbst erstellten Fahrzeugkontrollen bei der Aufdeckung von Straftaten aufkommen und deuten darauf hin, dass eine rassistisch motivierte Unverhältnismäßigkeit vorliegen könnte. Anhaltekontrollen sollten daher von den Beamten aufgezeichnet werden, um die Rechenschaftspflicht zu verbessern und wichtige Daten zur Aufdeckung der Gründe für die Unverhältnismäßigkeit bei der Anwendung von Anhalten und Durchsuchungen zu liefern.“

Quelle:

International Journal of Forensic Mental Health, Criminology & Criminal Justice v. 25.02.23; Polizei-Newsletter Nr. 298, Juli 2025

K. L.

6. Kennzeichenpflicht für Bromfietsen in NL

Neue Bromfietsen (bestimmte Mofas und Mopeds) brauchen ab dem 01.07.25 in den NL ein eigenes Kennzeichen. Bereits auf dem Markt befindliche Zweiräder müssen das bis zum 01.07.26 nachholen.

Quelle:

Mobiliteit v. 30.06.25

K. L.

7. Nutzung von E-Scootern in NL

Für die Nutzung von E-Scootern in NL gelten bestimmte Regeln, die vom Rijksoverheid zusammengestellt wurden:

Sie dürfen nur dann auf der Straße fahren, wenn Ihr Elektroroller zugelassen ist. Außerdem gelten die folgenden Regeln:

„Ein E-Scooter darf nicht schneller als 25 Kilometer pro Stunde fahren.

Sie brauchen keinen Führerschein.

Sie brauchen ein Nummernschild.

Sie brauchen keinen Helm zu tragen.

Sie müssen auf dem Radweg oder Rad-/Mopedweg fahren.

Sie müssen so weit wie möglich auf der rechten Seite fahren.

Sie dürfen nicht auf dem Bürgersteig fahren.

Es ist nicht erlaubt, elektrische Geräte auf dem E-Scooter zu halten. Freisprechen und Musik hören sind erlaubt.

Sie dürfen nicht unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen und bestimmten Medikamenten fahren.

Sie müssen mindestens 16 Jahre alt sein, um mit dem E-Scooter auf der Straße zu fahren.

Sie müssen den E-Scooter gegen Haftpflichtschäden (WA) versichern. Sie bringen den Aufkleber des Versicherers auf dem E-Scooter an.

Ab dem 1. Juli 2025 benötigen E-Scooter ein amtliches Kennzeichen. Dies gilt auch für alle anderen Bromfiets.

Es ist zu beachten, dass die meisten der angebotenen E-Scooter nicht zugelassen sind. Die Beantragung eines Nummernschildes für einen nicht zugelassenen E-Scooter ist nicht möglich. Diese E-Scooter sind im Straßenverkehr nicht zugelassen. Nur zugelassene E-Scooter sind im Straßenverkehr zugelassen. Der RDW hat eine Übersicht über alle zugelassenen E-Scooter.“

Quelle:

(freie Übersetzung ohne Gewähr in Anführungsstrichen); Rijksoverheid mit regels voor elektrische steps (e-steps)

K. L.

8. Drogenfahrten in NL

Die Zahl der Autofahrer, die von der Polizei unter Drogeneinfluss erwischt wurden, ist innerhalb eines Jahres um mehr als ein Drittel gestiegen. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres registrierte die Polizei bereits mehr als 11.000 positive Drogentests im Straßenverkehr. Im gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres waren es noch weniger als 8.500, wie die Zahlen der AD zeigen.

Interessanterweise sind Drogenkonsumenten heute die Mehrheit der Fahrer, die wegen dieser Tat am Steuer erwischt werden. Bis vor kurzem dominierte noch der Alkohol. Heute werden die meisten Fälle von Fahrern unter Drogeneinfluss verursacht, unabhängig davon, ob diese in Verbindung mit Alkohol stehen oder nicht.

Quelle:

Mobilität v. 30.06.25

K. L.

9. Hoher Stresslevel

Eine aktuelle Auswertung von Job Leads auf Basis des European Working Conditions Survey 2021 (EWCTS) zeigt: Die Branche Verkehr und Lagerei gehört zu einer der am stressigsten Arbeitsfeldern.

Quelle:

Eurotransport v. 01.07.25

K. L.

10. Fahrerlaubnisklasse B in NL nun bis 4250 kg zulässige Gesamtmasse offiziell (E-Fz)

Seit dem 1. Juli 2025 dürfen Personen mit einem niederländischen B-Führerschein elektrische Lastkraftwagen und Wohnmobile bis zu einem Höchstgewicht von 4.250 Kilogramm fahren. Damit wird die befristete Toleranzregelung beendet und offiziell geregelt.

Obwohl die Regelung die Schwelle für Unternehmer und Privatpersonen senkt, schwerere Elektrofahrzeuge einzusetzen, gibt es klare Einschränkungen. So muss der Fahrer seit mindestens zwei Jahren im Besitz eines Führerscheins der Klasse B sein. Außerdem dürfen diese Fahrzeuge nicht über die Grenze fahren oder einen Anhänger benutzen.

Darüber hinaus ist die Teilnahme an einem obligatorischen Sicherheitstraining Teil der Zulassungsvoraussetzungen. Dieser Kurs, der sowohl theoretische als auch praktische Komponenten umfasst, soll das Bewusstsein für das Fahrverhalten und die Risiken schwerer Fahrzeuge im Verkehr schärfen.

Quelle:

Mobilitätsplattform v. 04.07.25

K. L.

11. Gewalt gegenüber Personal im öffentlichen Personenverkehr

Im öffentlichen Personenverkehr ereignen sich genauso wie in anderen Bereichen Unfälle. Von diesen Arbeitsunfällen sind allerdings 10% Unfälle, ausgelöst durch Gewalt gegenüber dem Personal zuzuordnen. Somit ist jeder 10. Meldepflichtige Arbeitsunfall auf Gewalt durch Personen zuzuordnen, die nicht zum eigentlichen Betrieb gehören. In Zahlen bedeutet dies, dass von 14.500 meldepflichtigen Arbeitsunfällen 1.350 durch Gewalt geschehen sind. Davon ereignen sich die Hälfte in Bussen und Bahnen des Nahverkehrs, je ein Sechstel in Taxen, im Fernverkehr und sonstigen Verkehrsmitteln. Anzumerken ist, dass Arbeitsunfälle dann meldepflichtig sind, wenn eine Arbeitsunfähigkeit von mindestens 4 Tagen daraus entsteht, was bedeutet, dass offensichtlich zahlreiche Übergriffe nicht erfasst werden.

Quelle:

DGUV v. 15.07.25

K. L.

12. Teiletypgenehmigung statt Teilegutachten		
Die 56.VO u.a. zur Änderung der StVZO hat nun geregelt, dass Teilegutachten nicht mehr neu erstellt werden dürfen. Dafür gibt es jetzt die Teiletypgenehmigung, was eine nationale Regelung darstellt. Die vor dem 20.06.25 ausgestellten Teilegutachten haben noch eine Gültigkeit bis zum 19. Juni 2028. Bis dahin müssen diese Teile eingebaut sein. Ab diesem Datum muss dann eine Einzelabnahme erfolgen, wenn nur dieses Teilegutachten vorliegt.		
Quelle:	Autozeitung v. 14.07.25; 56. VO zur Änderung der StVZO	K. L.
13. Präventionsvideos in Sekunden		
Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) haben mehrere Kurzvideos zur Verkehrsunfallprävention erstellt, die unter folgendem Link abrufbar sind: https://www.deinesekunden.de/ Ebenso ist die Broschüre „Sicher mit dem Rad zur Schule – Informationen rund ums Radfahren für Erziehungsberechtigte“ redaktionell neu überarbeitet worden (DGUV Information 202-094, Ausgabedatum 2025.06)		
Quelle:	DGUV v. 18.07.25	K. L.
14. Lkw-Parkplätze in Teilen digital abrufbar		
Auf mehr als der Hälfte der 1900 öffentlichen Rastanlagen sind Echtzeitdaten über die Belegung der Lkw-Stellplätze nun digital über eine App abrufbar. Möglich macht dies die direkte Anbindung der Mautdaten über Toll Collect an die Mobilithek, die zentrale nationale Plattform für Mobilitäts- und Verkehrsdaten in Deutschland.		
Quelle:	BG Verkehr v. 17.07.25	K. L.
15. „Rules“ – Ein Projekt zur Erhebung von Regelverstößen beim Radverkehr		
Die Universität Freiburg untersucht zusammen mit der Universität der Bundeswehr München im Projekt „Rules“, warum es zu Regelverstößen von und gegenüber Radfahrenden kommt. Über eine Website (www.regelverstoesse.de) können Interessierte den Ort des Regelverstoßes markieren und über einen Regelverstoß berichten. Es gehe vornehmlich darum, wo, und warum es zu diesen Verstößen kommt.		
Quelle:	BG Verkehr v. 17.07.25	K. L.
16. Parkverstoß = Halterverstoß?		
„Bei einem Parkverstoß ist die Haltereigenschaft allein kein Beweis für die Täterschaft. Zu diesem Urteil kamen die Richter vom Bundesverfassungsgericht. In dem vorliegenden Fall ging es um einen Mann, der eine Geldbuße in Höhe von 30 Euro zahlen sollte, weil mit seinem Kfz die Parkzeit überschritten wurde. Aus seiner Sicht fand keine ausreichende Beweisaufnahme statt, er selbst nannte den Fahrer, welcher den Wagen widerrechtlich abgestellt hatte, nicht. Die Karlsruher Richter gaben ihm Recht und erklärten, dass nicht automatisch von einer Halterhaftung für Parkverstöße auszugehen sei.“		
Quelle:	BVERFG, Beschl. V. 17.05.24, Az. 2BvR1457/23, RA Murat Kilinc, Bussgeldkatalog	K. L.
17. „Luftreinhaltung“ gilt auch für Elektrofahrzeuge		
Wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit dem Zusatz „Luftreinhaltung“ verknüpft ist, gilt dieses auch für Fahrer und Fahrerinnen von Elektrofahrzeugen.		
Quelle:	OLG Hamm, Beschl. v. 10.06.2025 – 3 ORBs 57/25 ; Burhoff 17/2025	K. L.

18. Nötigung im Straßenverkehr

Das OLG Hamm hatte zu urteilen, ob in einem speziellen Fall der strafrechtliche Tatbestand der Nötigung vorzuwerfen war. Ein Autofahrer wollte einer Streife entfliehen und fuhr mit hoher Geschwindigkeit davon. Beim Einbiegen in eine andere Straße mit quietschenden Reifen musste ein anderer Autofahrer aus diesem Grunde stark abbremsen. Das OLG Hamm sah hier keine Begründung für eine Nötigung mit folgender Aussage: „Vorliegend lässt sich den Urteilsgründen jedoch gerade nicht entnehmen, dass die Einwirkung auf den anderen Verkehrsteilnehmer Ziel des Handelns des Angeklagten war. Vielmehr handelte der Angeklagte nach den hier vom Amtsgericht – wenn auch erst im Rahmen der rechtlichen Würdigung – getroffenen Feststellungen mit dem Ziel, sich dem Zugriff der ihn verfolgenden Polizeibeamten zu entziehen. Die damit verbundene Gewaltanwendung gegenüber dem Zeugen R., der abrupt abbremsen musste, nahm er dabei zumindest billigend in Kauf. Die Einwirkung auf den Zeugen R. war danach bloße Folge seines Verhaltens.“

Quelle:

OLG Hamm, Urt. V. 26.06.25, Az. 5ORs41/25

K. L.

19. Geschwindigkeitsüberschreitung in Tateinheit

Wenn innerhalb einer Minute bei unterschiedlichen Verkehrszeichen mehrere Geschwindigkeitsüberschreitungen begangen werden, ist von Tateinheit auszugehen, wenn ein innerer Zusammenhang vorliegt und von einem einheitlichen Tatentschluss ausgegangen werden kann.

Quelle:

BayObLG, Beschl. v. 26.02.2025 - 201 ObOWi 68/25 ; Burhoff, 17/2025

K. L.

20. Digitale Erfassung von Handyverstößen in NL

Die Polizei führte in diesem Jahr in den südlichen Niederlanden die so genannte MONO-Kontrollaktion durch, um abgelenktes Fahren zu bekämpfen. Insgesamt 1312 Fahrer und Fahrerinnen wurden beim Telefonieren bzw. Nutzen des Handys während der Fahrt durch das elektronische System erfasst und anschließend sanktioniert (380 Euro).

Quelle:

Mobilität v. 18.07.25

K. L.

21. Klassische Musik als Anreiz für mehr Verkehrssicherheit

„Musikalische Belohnung bei konstantem Fahren und Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – gibt's nicht? Doch! In der Türkei wurde ein ungewöhnliches Musikprojekt auf einer Schnellstraße nahe der Hauptstadt Ankara realisiert, das die Verkehrssicherheit erhöhen soll: Wer konstant die erlaubten 100 km/h fährt, hört zur Belohnung "Rondo alla Turca", den dritten Satz von Mozarts Klaviersonate Nr. 11 (auch bekannt als „Türkischer Marsch“). Die Musik wird dabei über spezielle Rillen auf der Fahrbahn erzeugt. Fährt ein Fahrzeug über diese Rillen, werden die Reifen in Schwingung versetzt. Die Vibrationen werden von den Reifen auf das Fahrzeug übertragen und sind als hörbare Melodie im Fahrzeuginneren wahrnehmbar. Die Abstände zwischen den Rillen bestimmen die Tonhöhe: Enge Abstände erzeugen hohe Töne, weite Abstände erzeugen tiefere Töne. „Singende Straßen“ gibt es auch in anderen Ländern (z. B. in Japan und Dänemark).“

Quelle:

IFK Potsdam, Ausgabe 1, Juli 2025

K. L.

Sommerpause „INFORMATIV“

Die nächste Ausgabe ist für Ende September geplant.

**Wir wünschen allen Leserinnen und Lesern eine erholsame
Ferien-/Urlaubszeit.**

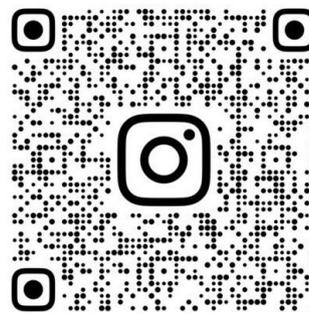
Aktuelles immer in den sozialen Medien



Homepage
Verkehrswacht Münster



Verkehrswacht Münster
bei WhatsApp



Verkehrswacht Münster
bei Instagram

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>