

ABLAUF

Freitag, 24. Mai 2019

18.30 bis ca. 23.00 Uhr: Gesellschaftsabend Swisshotel

Samstag, 25. Mai 2019

09.00 Uhr bis 10.30 Uhr: Fachtagung
„Mobilitätserziehung für Kinder mit
besonderem Förderbedarf“ Swisshotel

11.00 Uhr bis 15.00 Uhr: Hauptversammlung Swisshotel

11.00 Uhr bis 14.00: Stadtführung für die Begleitpersonen

**JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
BREMEN 2019**

WEGBESCHREIBUNG

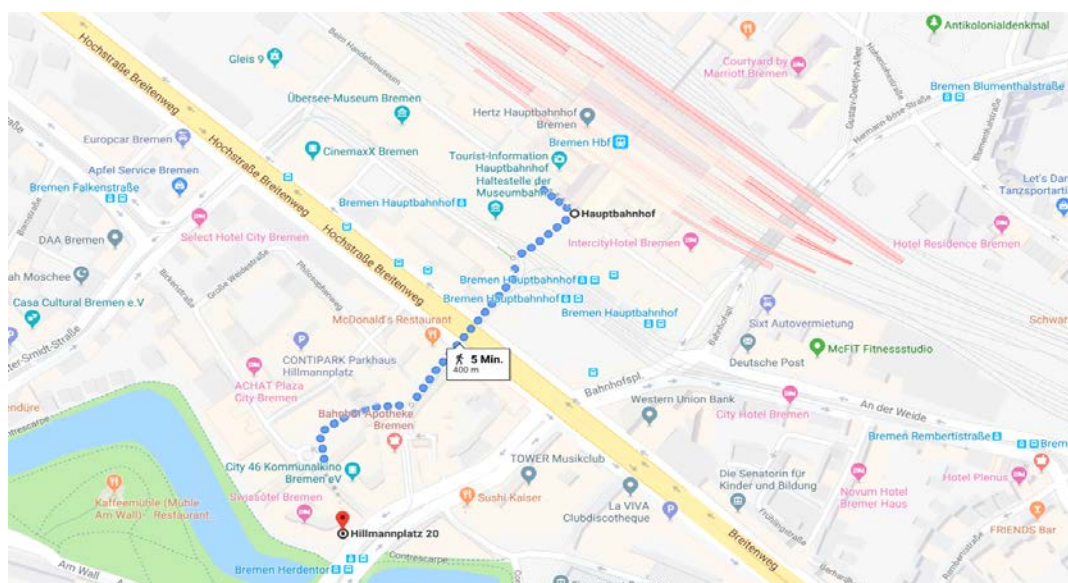
Swissotel Bremen

Hillmannplatz 20
28195 Bremen

Vom Hauptbahnhof: (0,4 km)

Zu Fuss: Drei Minuten in Richtung „Altstadt“.

Mit der Straßenbahn oder dem Bus: 1min mit den Linien 4, 6, 8, 24, 25 bis Station „Herdentor“.



Vom Flughafen: (4 km)

Mit der Straßenbahn: 13 Minuten mit der Linie 6 bis Station „Herdentor“. Mit dem Taxi: 10 Minuten.

Anreise mit dem Auto:

Geben Sie „Hillmannstraße 4“ in Ihr Navigationssystem ein. Dies ist die Adresse des Parkhauses, mit dem das Hotel zusammenarbeitet (Preis: EUR 12 pro 24 Stunden). Von dort aus erreichen Sie das Hotel nach nur 100 Metern. Wenn Sie direkt zum Haupteingang des Hotels fahren möchten: Von der „Hillmannstraße“ kommend: Biegen Sie am Ende der Straße links ab und Sie erreichen den Haupteingang. Von der „Birkenstraße“ kommend: Fahren Sie am Ende der Straße geradeaus und Sie erreichen den Haupteingang.

Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht e.V.

25. Mai 2019 in Bremen, 11:00 Uhr

Begrüßung

*Prof. Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht e.V. und
Bundesminister a.D.*

Grußwort

*Prof. Dr. Walter Eichendorf, Präsident des Deutschen
Verkehrssicherheitsrates e.V.*

- TOP 1: Feststellung der satzungsgemäßen Einladung zur JHV
Feststellung der Zahl der Stimmberechtigten
Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 2: Genehmigung des Protokolls der Hauptversammlung 2018
- TOP 3: Bericht des Präsidiums zum Geschäftsjahr 2018
- TOP 4: Jahresabschluss 2018
- TOP 5: Bericht der Rechnungsprüfer
- TOP 6: Aussprache zu TOP 3, 4 und 5
Entlastung des Präsidiums und des Vorstands
- TOP 7: Wahlen
- 7.1. Wahl des Präsidenten
 - 7.2. Wahl der Vizepräsidenten
 - 7.3. Wahl eines Jugendvertreters für den Vorstand
 - 7.4. Wahl von zwei Rechnungsprüfern und zwei Stellvertretern
- TOP 8: Anträge
- A1: „Radfahrausbildung gewährleisten und weiter verbessern“
 - A2: „Wohin mit E-Scootern und anderen Elektrokleinstfahrzeugen“
 - A3a: „Generelles Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen“
 - A3b: „Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen“

B1: Geschäftsordnung für die Rechnungsprüfung

TOP 9: Anträge gem. § 9 Abs. 5 der Satzung – Dringlichkeitsanträge

TOP 10: Ort und Zeitpunkt der DVW-Jahreshauptversammlungen 2020 und 2021

TOP 11: Verschiedenes

Hauptversammlung der DVW 25.05.2019

Vorliegende Wahlvorschläge zu den Gremien

DVW-Präsidium

Präsident:

Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D.

Vizepräsidenten:

Heiner Bartling, Minister a.D., Landesverkehrswacht Niedersachsen

Prof. Dr. Jürgen Brauckmann, Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen

Rainer Genilke MdL, Landesverkehrswacht Brandenburg

Hans-Joachim Hacker, Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Gudrun Lukin MdL, Landesverkehrswacht Thüringen

Gabriele Pappai, Unfallkasse Nordrhein-Westfalen

Horst Schneider, TÜV SÜD Stiftung

Dr. Kurt-Christian Scheel, Verband der Automobilindustrie

Jugendvertreter im Vorstand

Sebastian Straubel, Verkehrswacht Coburg

Rechnungsprüfung

Wolfgang Gerstberger, LVW Bayern

Ralf Büttner, LVW Thüringen

1 **Antrag A1: Radfahrerziehung gewährleisten und weiter verbessern**

2 **Antragsteller: Wissenschaftlicher Beirat**

3

4

5 **Problembeschreibung**

6 Die Radfahrausbildung in den Grundschulen (RA) ist die wichtigste Maßnahme zur Vorberei-
7 tung von Kindern und Jugendlichen auf selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr und
8 zentrales Element der schulischen Verkehrserziehung. Sie ist in allen Bundesländern veran-
9 kert und fokussiert auf die Klassen 3 und 4, abschließend mit der so genannten Radfahrprü-
10 fung. Neben das ursprüngliche Ziel der Unfallverhütung traten im Laufe der Zeit insbeson-
11 dere im Sachunterricht zunehmend auch weitere Zielsetzungen wie z.B. die Aneignung des
12 eigenen Lebensraumes (Mobilitätskompetenz einschließlich eines umwelt- und gesundheits-
13 bewussten Verhaltens).

14 Bei den Orten der praktischen Ausbildung, landläufig als Jugendverkehrsschulen (JVS) be-
15 zeichnet, sind verschiedene Modelle verbreitet. Stationäre JVS bieten für Schulen die Mög-
16 lichkeit, Übungen in einigermaßen realistischer Umgebung und dennoch im geschützten
17 Raum durchzuführen. Lernerfolge können jedoch durch eine dem Straßenverkehr ähnliche
18 Ausstattung und räumliche Gestaltung leichter unterstützt werden. Bei der Nutzung einer sta-
19 tionären JVS müssen die Schülerbeförderung, die damit verbundenen Kosten sowie der Zeit-
20 aufwand und der Personaleinsatz geklärt werden.

21 Daneben existieren mobile JVS sowie Schulhofanlagen. Hierbei wird ein Kleintransporter /
22 ein größerer Anhänger mit allen Materialien ausgestattet, um einen geeigneten Platz im
23 Schulumfeld mit der Verkehrsumgebung einer JVS zu „möblieren“. Im Vergleich zur statio-
24 nären JVS weisen die mobilen JVS eine reduzierte Realitätsnähe auf, haben jedoch die Vor-
25 teile der vertrauten Umgebung, der Möglichkeit des Übens mit eigenen Fahrrädern sowie der
26 Ersparnis von Zeit und Kosten wegen des fehlenden Transports der Kinder.

27 Formal sind Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung (VE und MB) in den Vorgaben oder Bil-
28 dungsplänen der Länder auf der Basis der immer wieder aktualisierten KMK-Empfehlungen
29 verankert. In mehreren Bundesländern häufen sich infolge jahrelanger Mittelkürzungen je-
30 doch die Klagen über unzureichende strukturelle Voraussetzungen der schulischen Ver-
31 kehrserziehung. Hiermit sind vor allen die Gestaltung der Lehr- und Bildungspläne und der
32 schulorganisatorischen Regelungen sowie eine fachliche Lehrerausbildung, die Lehrerfortbil-
33 dung und die Beratung der Lehrkräfte z.B. durch Fachberater bei den Schülern gemeint.

34 Das Engagement der Polizei bei der RA ist darüber hinaus eine zentrale Grundlage des Er-
35 folges der Ausbildung. Allerdings befindet sich die Polizei in einigen Ländern auf dem Rück-
36 zug. Die Qualität der fahrpraktischen Ausbildung der Kinder für den Straßenverkehr ist dort
37 besonders hoch, wo die Polizei dies nach wie vor vollständig gewährleisten kann.

38

39 **Stand der Wissenschaft**

40 Es gibt keine Unfallstatistik, die das Unfallgeschehen von Rad fahrenden Kindern und Ju-
41 gendlichen vollständig abbildet. Die von Destatis veröffentlichten Daten bilden nur die Unfälle
42 ab, bei denen eine polizeiliche Unfallaufnahme erfolgte. Bei den Radfahrunfällen von Ju-
43 gendlichen gibt es hierbei eine erhebliche Dunkelziffer, die jedoch aufgrund einiger regiona-
44 ler Studien zumindest zahlenmäßig eingegrenzt werden kann. Die Daten der öffentlichen
45 Versicherer sind umfangreicher, zeigen jedoch nur die Unfallhäufigkeiten auf den Schulwe-
46 gen, wobei zu 45 % die Fahrradnutzung eine Rolle spielt. Wie neuere Erhebungen zeigen, ist
47 die Radfahrausbildung im vierten Schuljahr nach wie vor der wichtigste Baustein der Ver-
48 kehrssicherheitsarbeit in der Schule.

49 Zwei Drittel aller Eltern engagieren sich bei der Radfahrerziehung ihrer Kinder, allerdings
50 überwiegend im frühen Kindesalter, wenn das erste Spielfahrrad angeschafft wird. Ein Drittel
51 der Kinder bei der Radfahrausbildung hat jedoch deutliche schlechtere Voraussetzungen als
52 die anderen. Fast 45 % der Kinder haben keine oder nur wenig Möglichkeit zum Radfahren
53 in der eigenen Wohnumgebung - städtische Wohnverhältnisse schränken eine sichere und
54 selbstständige Mobilität ein. Und: ihre Mütter und Väter geben an, die Radfahrerziehung ih-
55 res Kindes gar nicht und nur sehr wenig zu unterstützen. Einige Kinder verfügen zudem über
56 kein eigenes Fahrrad. Für diese benachteiligten Kinder und ihre Eltern sind besondere Hilfen
57 nötig, um ihnen eine sichere Verkehrsteilnahme zu ermöglichen.

58 Bewegungssicherheit ist die Grundlage jeder Verkehrssicherheitsarbeit in der Schule. Große
59 Fortschritte wurden bereits erzielt, so geben z.B. 72 % der Grundschullehrerinnen an, die
60 von der DVW geforderten regelmäßigen Bewegungspausen in ihren Unterricht zu integrie-
61 ren. Doch wird insgesamt in Schulen, in den KiTas und in den Elternhäusern zu wenig oder
62 auch zu sporadisch Wert auf die Bewegungsförderung gelegt. Bewegungsförderung ist umso
63 erfolgreicher, je langfristiger und auch kontinuierlicher sie erfolgt. Vor allem die Chancen ei-
64 ner engeren Kooperation mit dem Schulsport sollten genutzt werden.

65

66 **Beschlussempfehlung**

67 Die schulische Radfahrerziehung ist unverzichtbar und soll für die Zukunft weiterentwickelt
68 werden. Dazu gehören:

- 69 1. die Aus- und Fortbildung der Lehrkräfte und der Erhalt von schulischen Unterstüt-
70 zungssystemen als Basis einer gelingenden Präventionsarbeit

- 71 2. die Stärkung der Rolle der Polizei, insbesondere personell und auch hinsichtlich der
72 fachlichen Verzahnung mit dem schulischen Curriculum
- 73 3. die Sicherung der Finanzierung von Lehrmaterialien und der Ausstattung von JVS
- 74 4. eine stärkere Ansprache und Beteiligung der Eltern
- 75 5. die Bewältigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit Inklusion
- 76 6. die Stärkung des Stellenwerts von Sport und Bewegungsförderung.

77 Aufgrund des Unfallschwerpunktes bei der Fahrradnutzung im Jugendalter sollte die Radfah-
78 rerziehung bundesweit in den Klassen 5 und 6 fortgesetzt werden. Hierzu soll eine Vereinba-
79 rung mit möglichst allen Kultusministerien angestrebt werden.

80 Wichtig ist zudem eine kontinuierliche Ansprache der Eltern, beginnend im Kindergartenbe-
81 reich über die Grundschulen bis hin zu den weiterführenden Schulen mit dem Ziel der Ver-
82 mittlung der Bedeutung des Radfahrens, der Möglichkeiten zur Unterstützung beim Erlernen
83 des Radfahrens sowie der Unterstützungsmöglichkeiten für Fahrräder und Lehrmaterialien.

1 **A2: Wohin mit E-Scootern und anderen Elektrokleinstfahrzeugen**

2 **Antragsteller: Wissenschaftlicher Beirat**

3 Verantwortlich für den Wissenschaftlichen Beirat: Siegfried Brockmann, Prof. Dr. Dieter
4 Müller

5

6 **Problembeschreibung**

7 In jüngster Zeit drängen verschiedene elektrisch angetriebene kleine Fahrzeuge auf den
8 Markt, die unter dem Sammelbegriff Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) geführt werden. Darunter
9 sind unter anderem zu verstehen: E-Scooter (kleine Roller mit Lenkstange), Hoverboards
10 (elektrisch angetriebene Skateboards) und elektrisch angetriebene One- oder Two-Wheeler
11 (selbstbalancierende mit einem oder zwei Laufrädern versehene quer zur Fahrtrichtung
12 stehende „Bretter“). Letztere werden durch Gewichtsverlagerung gesteuert, beschleunigt
13 und gebremst .

14 E-Scooter lassen sich mit einem Handgriff so verkleinern, dass sie getragen werden können.
15 Aufgrund ihrer geringen Größe lassen sie sich aber auch im nicht eingeklappten Zustand
16 leichter in Busse und Bahnen mitnehmen als Fahrräder. Sie bilden damit eine Option für die
17 sogenannte „letzte Meile“, also den Weg von der Haustür zum ÖPNV und von dort zum Ziel.
18 In einigen europäischen und außereuropäischen Städten haben deshalb professionelle
19 Vermieter bereits größere Flotten zur Verfügung gestellt. Dazu kommen noch privat
20 angeschaffte Fahrzeuge, so dass in kurzer Zeit mit einer erheblichen Verbreitung gerechnet
21 werden muss. Zur Zeit sind diese Fahrzeuge allerdings für den Straßenverkehr nicht
22 zugelassen.

23 Die Bundesregierung reagiert darauf mit einer Verordnung, die für Fahrzeuge mit
24 Lenkstange die technischen Voraussetzungen, Fragen der Fahrerlaubnis und der
25 Versicherungspflicht regelt. Entgegen der in die Anhörung gegebenen Fassung werden
26 Blinker nicht mehr vorgesehen. Auch eine Mofa-Prüfbescheinigung ist nicht mehr
27 erforderlich. Ebenfalls fallen gelassen wurde das Mindestalter 15 Jahre. Stattdessen soll es
28 nun zwei Kategorien geben: Ab 12 Jahre darf ein EKF bis unter 12 km/h
29 Höchstgeschwindigkeit geführt werden, ab 14 Jahren ein EKF mit 20 km/h
30 Höchstgeschwindigkeit. Es bleibt bei einer Versicherungspflicht. Für Fahrzeuge ohne
31 Lenkstange ist noch keine konkrete Regelung bekannt.

32 Für alle EKF stellt sich die Frage danach, welche Verkehrswege zugelassen sein sollen. EKF
33 bis 20 km/h sollen Radverkehrsanlagen benutzen, soweit vorhanden, ansonsten die
34 Fahrbahn. Allerdings ist es den Kommunen erlaubt, Fußverkehrsflächen per Zusatzschild
35 freizugeben. EKF bis unter 12 km/h sollen die Gehwege grundsätzlich benutzen.

36

37 Zu Redaktionsschluss dieses Papiers stand allerdings die Befassung des Bundesrates noch
38 aus.

39

40 **Stand der Wissenschaft**

41 Es stellt sich zunächst die Frage nach der rechtlichen Einordnung dieser Fahrzeuge. Nach
42 dem Wiener Übereinkommen über den Kraftfahrzeugverkehr von 1968 handelt es sich um
43 Kraftfahrzeuge. Sie werden ohne Muskelkraft mittels einer Maschine auf über 6 km/h
44 beschleunigt. Daraus würde sich ergeben, dass sie dem Pflichtversicherungsgesetz
45 unterfallen und in der Regel die Fahrbahn benutzen müssen. Allerdings hat die EU in Ihrer
46 Verordnung über die technische Zulässigkeit von 2-, 3- und 4-rädrigen Fahrzeuge insofern
47 eine Ausnahme zugelassen, als selbstbalancierende Fahrzeuge und Fahrzeuge ohne
48 Sitzplatz von der Verordnung ausgenommen sind und damit einzelstaatlicher Regelung
49 unterfallen. Daraus entsteht das Problem, dass die europäischen Staaten einen großen
50 Spielraum bei der Einordnung solcher Fahrzeuge haben. Staaten, die unter Hintanstellung
51 von Aspekten der Verkehrssicherheit, keine Versicherungspflicht und weitgehende Freigabe
52 von Verkehrswegen vorsehen, werden von der einschlägigen Industrie als vorbildlich, andere
53 als überbürokratisiert dargestellt. Ein aktuelles Rechtsgutachten von Prof. Dieter Müller im
54 Auftrag der UDV hält die von der Bundesregierung geplante Verordnung insofern für nicht
55 vereinbar mit dem Wiener Übereinkommen, als keinerlei Kenntnisse und Fähigkeiten für die
56 Führung dieser Kraftfahrzeuge vorgesehen sind.

57 Darüber hinaus zeigte das Gutachten zahlreiche Konfliktpunkte mit der StVO auf.

58 Ob Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit gerechtfertigt sind, kann aufgrund der
59 bisher noch sehr geringen Stückzahl für Deutschland nicht gesagt werden. Einzelne Berichte
60 aus dem Ausland, die auf hohe Unfallzahlen hinweisen, sind wissenschaftlich nur begrenzt
61 zu verwerten, da Bezugswerte fehlen. Für Deutschland bedarf es daher einer begleitenden
62 Untersuchung. Damit diese allerdings gelingt, müssen umgehend die
63 Verkehrsunfallanzeigen der Polizei so angepasst werden, dass Unfälle mit diesen
64 Fahrzeugen (getrennt nach mit/ohne Lenkstange) erkennbar werden. Mit diesen
65 Einschränkungen kann gleichwohl gemutmaßt werden, dass sich die Geschwindigkeiten der
66 EKF und von Fußgängern nicht vertragen. Eine normale Gehgeschwindigkeit liegt bei etwa 4
67 bis 5 km/h, Joggen bei etwa 7 bis 8 km/h. Kollisionen von Scootern mit anderen
68 Verkehrsteilnehmern, besonders Fußgängern, können also je nach Konstellation schwere
69 Folgen haben.

70

71

72 **Beschlussempfehlung**

- 73 - EKF dürfen auf Fußverkehrsflächen nicht zugelassen werden. Sie sind dort eine
74 erhebliche Gefahrenquelle für zu Fuß Gehende. Darüber hinaus wären
75 Nachzieheffekte durch Radfahrer wahrscheinlich.
- 76 - Das Absehen von einem Nachweis der Kenntnisse der StVO widerspricht dem
77 Wiener Übereinkommen zum Straßenverkehr und ist auch nicht sachgerecht. Der
78 Nachweis mindestens einer Mofa-Prüfbescheinigung ist zwingend vorzusehen und
79 damit das Mindestalter zur Führung auf 15 Jahre festzulegen.
- 80 - Widersprüche und Konflikte zwischen der EKF-Verordnung und der StVO sind
81 aufzulösen, im Zweifel im Sinne der StVO.
- 82 - Selbstbalancierende EKF ohne Lenkstange werden mit Gewichtsverlagerung
83 gebremst und gelenkt. Sie bilden daher eine noch größere Gefahr, als EKF mit
84 Lenkstange und sollen daher im öffentlichen Straßenverkehr nicht zugelassen
85 werden. Dies umso mehr, als es sich eher um Freizeitfahrzeuge ohne Funktion im
86 Mobilitätsmix handelt.
- 87 - EKF, die für den Straßenverkehr zugelassen werden, müssen kraftfahrtversichert
88 sein, um potentielle Verkehrsoffer vor den finanziellen Folgen eines Unfalls zu
89 schützen.
- 90 - Die Bundesregierung soll für alle zugelassenen EKF die BAST beauftragen, mit
91 begleitender Forschung die Entwicklung im Auge zu behalten. Notwendig ist dazu die
92 baldige Ergänzung des Unfallursachenkatalogs der Verkehrsunfallanzeige.
- 93 - Radverkehrsanlagen werden durch die E-Scooter noch weiter belastet, obwohl sie in
94 vielen Kommunen schon jetzt nicht für die stetig steigende Radverkehrsmenge
95 ausreichend dimensioniert sind. Gefordert werden daher erheblich größere
96 Investitionen in die Verbesserung dieser Anlagen.

1 **Antrag A3a: Generelles Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen**

2 **Antragsteller: Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e.V.**

3

4

5 **Beschlussempfehlung**

6 Im Sinne der Vision Zero wird die Einführung eines generellen Tempolimits von 130km/h auf
7 deutschen Autobahnen in den Aktionskatalog der Deutschen Verkehrswacht aufgenommen.

8 Von der Bundesregierung und vom Deutschen Bundestag wird durch die Deutsche
9 Verkehrswacht die entsprechende gesetzliche Regelung eingefordert.

10

11 **Begründung**

12 Auf deutschen Autobahnen sterben zurzeit über 400 Menschen pro Jahr. Ein generelles
13 Tempolimit würde bis zu 140 Menschenleben pro Jahr retten und zudem viele schwere
14 Unfallverletzungen mindern.

15 Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten
16 Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung existiert.

17 Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit drei getöteten Personen je 100 km
18 Streckenlänge der Autobahnen schlechter da als Großbritannien, die Niederlande, die
19 Schweiz, Dänemark, Finnland und Frankreich.

20 Deutsche Studien zu Tempolimits auf Streckenabschnitten der Autobahn belegen ohne
21 Ausnahme die positiven Auswirkungen bezüglich der Verkehrssicherheit, insbesondere den
22 Rückgang der schweren und tödlichen Unfälle.

23 Eine Senkung der mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten bewirkt neben der Abnahme der
24 schweren Verkehrsunfälle einen homogeneren Verkehrsfluss, eine Verminderung der Staus,
25 geringere Fahrzeugverbräuche und Emissionen.

26 Die Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern und die Deutsche Verkehrswacht haben
27 sich das Ziel von Null Verkehrstoten gesetzt.

28 Im Sinne der Vision Zero fordern wir, die Einführung eines generellen Tempolimits von 130
29 km/h auf deutschen Autobahnen in den Aktionskatalog der Deutschen Verkehrswacht
30 aufzunehmen. Von der Bundesregierung und vom Deutschen Bundestag ist durch die
31 Deutsche Verkehrswacht die entsprechende gesetzliche Regelung einzufordern.

32 Aus Sicht der Verkehrssicherheit gibt es kein rationales Argument gegen, aber eine Reihe von
33 vernünftigen Gründen **für** ein generelles Tempolimit.

34

35 Unfallstatistik

36 Im Jahr 2017 sind 409 Menschen auf deutschen Autobahnen (BAB) durch Verkehrsunfälle
37 ums Leben gekommen. Die Anzahl der Getöteten bei Geschwindigkeitsunfällen (Unfälle, bei

38 denen mindestens eine beteiligte Person nicht angepasste Geschwindigkeit fuhr) war auf den
39 Autobahnstrecken ohne Tempolimit in fast allen betrachteten Jahren deutlich höher als auf
40 den Strecken mit Tempolimit.

41 Auf etwa 30 Prozent der deutschen Autobahnen gilt ein Tempolimit, auf etwa 70 Prozent „freie
42 Fahrt“.

43 Auf Autobahnabschnitten ohne Tempolimit ereignen sich pro Streckenkilometer in etwa so
44 viele Unfälle mit Personenschaden wie auf limitierten Strecken. Die Aussage bezieht sich auf
45 alle Unfälle mit Personenschaden, auch die leichten.

46 Anders sieht es aus, wenn man die schweren Personenschäden betrachtet. Ein Tempolimit
47 würde nach einer anerkannten wissenschaftlichen Datenanalyse zwischen 80 und 140 Men-
48 schenleben pro Jahr retten und zudem viele schwere Unfallverletzungen mindern:

49 - Während mit Tempolimit 0,95 tödliche Unfälle pro Milliarde Kilometer passieren, liegt
50 dieser Wert in Abschnitten ohne Tempolimit bei 1,67, also rund 75 Prozent höher.

51 - Auch bei Schwerverletzten liegen die Zahlen auf Abschnitten ohne Tempolimit fast 20
52 Prozent höher.

53 Bei den zurzeit tempolimitierten Autobahnabschnitten in Deutschland ist zu bedenken, dass
54 die Begrenzungen häufig wegen ungünstiger Sicherheitslagen vorgenommen wurden, zum
55 Beispiel: viele Unfälle, schlechte Fahrbahnzustände, vergleichsweise enge
56 Streckenabschnitte oder hohes Verkehrsaufkommen. An solchen Streckenabschnitten haben
57 sich die jeweiligen Limits in der Regel unfallreduzierend ausgewirkt.

58

59 Wissenschaft

60 Nach einem vielfach wissenschaftlich bestätigten Modell führt eine Verringerung der Durch-
61 schnittsgeschwindigkeit um fünf Prozent zu etwa zehn Prozent weniger Unfällen mit Verletzten
62 und zu 20 Prozent weniger tödlichen Unfällen. Der Zusammenhang zwischen einer Senkung
63 der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und einer Senkung der tatsächlich gefahrenen
64 mittleren Geschwindigkeiten ist ebenfalls in zahlreichen Studien bestätigt.

65 Hinzu kommt, dass bei niedrigeren Geschwindigkeiten Fehler, die nicht auf der Geschwindig-
66 keit beruhen, z.B. mangelnder Abstand oder Fehler beim Fahrstreifenwechsel, mit geringerer
67 Wahrscheinlichkeit zu Unfällen und insbesondere zu schweren Unfallfolgen führen. Eine Feh-
68 lerkompensation, für die bei niedrigeren Geschwindigkeiten noch gerade genug Zeit besteht,
69 gelingt bei sehr hohen Geschwindigkeiten oft nicht mehr.

70

71 Internationaler Vergleich

72 Deutschland ist das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten
73 Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung existiert.

74 Im internationalen Vergleich steht Deutschland mit drei getöteten Personen je 100 km
75 Streckenlänge der BAB schlechter da als Großbritannien, die Niederlande, die Schweiz,
76 Dänemark, Finnland und Frankreich (alle zwischen einem und 2,5 Getöteten je 100 km
77 Streckenlänge).

78 Wer das vorgegebene Ziel der EU, die Zahl der Verkehrstoten erheblich zu mindern, anstreben
79 will, muss sich an diesen vorbildlichen Staaten orientieren - sie bilden für die Sicherheit auf
80 Autobahnen den „Benchmark“.

81 Ein vorbildlicher Staat in dieser Hinsicht ist Schweden. Dort hat das Parlament die „Vision
82 Zero“ als Grundsatz seiner Verkehrspolitik erklärt. Auf den Autobahnen liegt das Limit meist
83 bei 110 oder 120 km/h. Das weltweit dichteste Netz an Geschwindigkeitskameras verbunden
84 mit hohen Strafen sorgt dafür, dass diese Beschränkungen im Alltag auch eingehalten werden.
85 Pro 100.000 Einwohner sterben in Schweden etwa 2,8 Menschen den Verkehrstod –
86 gegenüber 4,3 Menschen in Deutschland. Die Straßen des Landes gelten als mit die
87 sichersten in der Welt.

88 In British Columbia wurde im Jahr 2014 das Tempolimit auf 1.300 Highway-Kilometern von
89 110 km/h auf 120 km/h raufgesetzt. Die Zahl der tödlichen Unfälle stieg um 118 Prozent,
90 sodass die Regierung der kanadischen Provinz 2018 das alte Limit wieder einführte.

91 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic Safety Data
92 and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht vor mit elf Fallstudien aus zehn Ländern zu den
93 Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen. Stets zeigten
94 sich bei einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erhebliche Minderungen bei der
95 Anzahl der auf den jeweiligen Strecken getöteten Personen, zumeist im zweistelligen Prozent-
96 bereich. Schon relativ kleine Änderungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten führten
97 regelmäßig zu signifikanten Änderungen der Anzahl der Unfälle mit schweren Personen-
98 schäden.

99

100 Ergebnisse aus Deutschland

101 Auch für Autobahnen in Deutschland gibt es entsprechende Erkenntnisse: Ein Großversuch
102 zu Tempo 130 auf Autobahnen in Deutschland wurde in den 1970er Jahren von der Bundes-
103 anstalt für Straßenwesen durchgeführt. Verglichen wurden zum einen Abschnitte mit und ohne
104 Tempolimit und zum anderen in einem Vorher-Nachher-Vergleich Streckenabschnitte, bei
105 denen für jeweils ein Jahr eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgeschildert wurde. Die
106 Abschnitte mit einer Höchstgeschwindigkeit wiesen neun bis elf Prozent weniger Unfälle auf,
107 wobei die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um acht Prozent geringer war. Die Anzahl
108 der Getöteten und Schwerverletzten sank um 20 bis 23 Prozent. Die daraufhin als Konsequenz
109 eingeführte „Richtgeschwindigkeit 130“ erwies sich jedoch mit Bezug auf die Veränderung der
110 gefahrenen Geschwindigkeiten als wirkungslos.

111 Bei einem Pilotprojekt mit „Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot für Lkw“ auf der
112 A 61 in Rheinland-Pfalz in den 1990er Jahren wurde sowohl ein Rückgang der Unfälle um
113 ca. 25 Prozent erreicht als auch ein homogenerer Verkehrsfluss. Das Fazit der vom Minis-
114 terium für Wirtschaft und Verkehr des Landes in Auftrag gegebenen Studie lautete, dass die
115 eingerichteten Maßnahmen ganz wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit und Leistungs-
116 fähigkeit auf Autobahnen beitragen können.

117 Als 2003 auf einem 63 km langen Abschnitt der BAB 24 in Brandenburg eine Geschwindig-
118 keitsbegrenzung von 130 km/h angeordnet wurde, sank die Anzahl der Verunglückten dort um
119 mehr als 50 Prozent.

120 Auf der BAB 4 in NRW wurde im September 2017 auf einem Abschnitt zwischen Merzenich
121 und Elsdorf nach einer Reihe von Unfällen mit insgesamt neun Getöteten in den vorangegan-
122 genen drei Jahren eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h eingeführt. Nach dieser Maß-
123 nahme ereignete sich dort (bisher) kein Unfall mehr mit Todesfolge.

124 Autobahnen in Deutschland sind vergleichsweise sichere Straßen im Verhältnis zu Landstra-
125 ßen und Innerortsstraßen. Dort gibt es keinen Gegenverkehr, keine Kreuzungen (plangleiche
126 Knoten), keine Hindernisse im Seitenraum (z.B. Alleebäume) und keine Menschen, die mit
127 dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Der Hinweis, es würden auf der Autobahn weniger
128 Unfälle passieren als auf Landstraßen, ist daher kein Grund, untätig zu bleiben und
129 unterstreicht lediglich, dass für Landstraßen ebenfalls dringender Handlungsbedarf besteht.

130

131 Weitere positive Folgen eines Tempolimits

132 Eine Senkung der mittleren gefahrenen Geschwindigkeiten bewirkt neben der Abnahme der
133 schweren Verkehrsunfälle einen homogeneren Verkehrsfluss, eine Verminderung der Staus,
134 geringere Fahrzeugverbräuche und Emissionen. Auch das soziale Klima auf deutschen Stra-
135 ßen wird nach Einführung des Tempolimits und einer Gewöhnungsphase wahrscheinlich ent-
136 spannter sein – wie man dies in vielen europäischen Nachbarstaaten erleben kann.

137 Die Reisegeschwindigkeit wird sich nach Einführung eines Tempolimits voraussichtlich nicht
138 drastisch verändern. Die Spitzen werden gekappt und im übrigen Geschwindigkeitsbereich
139 kann gleichmäßiger und entspannter gefahren werden. So wurden auf unbegrenzten Abschnit-
140 ten mittlere Pkw-Geschwindigkeiten von etwa 140 km/h berechnet, mit einer Begrenzung auf
141 130 km/h sank die mittlere Geschwindigkeit auf etwa 130 km/h.

142

143 Fazit

144 Die Mehrheit der deutschen Bevölkerung ist nach Umfragen für die Einführung eines Tempo-
145 limits auf BAB. Es mehren sich zurzeit die Anzeichen dafür, dass sich die öffentliche Meinung
146 aus Umweltschutz- und Sicherheitsgründen weiter positiv in Richtung Befürwortung eines

147 Tempolimits verändern wird. Die Deutsche Verkehrswacht sollte im Prozess der gesellschaft-
148 lichen Diskussion dieses wichtigen Verkehrssicherheitsthemas meinungsbildend auftreten.

149 Nach Einführung eines Tempolimits von 50 km/h innerorts waren 1957 die Proteste in Deutsch-
150 land groß. Heute können wir uns eine Ortschaft ohne Tempolimit gar nicht mehr vorstellen.

151 Ein generelles Tempolimit wird nach allem, was man heute weiß, bewirken, dass die Zahl der
152 schweren Unfälle mit Personenschaden abnimmt, die Zahl der Getöteten wahrscheinlich sogar
153 um bis zu 140 Menschen jedes Jahr.

154 Jeder Mensch hat das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Schutzpflicht
155 gebietet dem Staat, sich schützend vor diese Leben zu stellen - auch im Straßenverkehr. Das
156 heißt vor allem, dass Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteil-
157 nehmer auch mit der Hilfe des rechtsstaatlichen Normenkatalogs vor rechtswidrigen Eingriffen
158 von Seiten anderer bewahrt werden müssen. Ein generelles Tempolimit ist eine verwaltungs-
159 technisch relativ einfach umzusetzende Maßnahme zum Schutz menschlichen Lebens.

160 Die Deutsche Verkehrswacht hat sich das Ziel von Null Verkehrstoten gesetzt. Laut den
161 Grundsätzen der Vision Zero ist das Leben von Menschen nicht verhandelbar, und kleine
162 Fehler dürfen nicht mit dem Tod bestraft werden. Ein verhältnismäßig kleiner Fehler ist bei-
163 spielsweise, wenn jemand auf der Autobahn mit Tempo 90 hinter einem Lkw zum Überholen
164 ausschert und die Geschwindigkeit eines Pkw auf der Überholspur mit 190 km/h falsch
165 einschätzt. Dies passiert auch auf wenig befahrenen Strecken und nachts, wenn „alles frei ist“,
166 wie gerne als Begründung für die freie Wahl der Geschwindigkeit ins Feld geführt wird.

167 **Bei Zielkonflikten gibt die Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die**
168 **Verkehrssicherheit!**

1 **Antrag A3b: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein allgemeines Tempolimit auf**
2 **deutschen Autobahnen**

3 **Antragsteller: Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD)**

4

5 Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahre 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten
6 um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 2010 zu reduzieren, ist ganz offensichtlich nicht
7 mehr erreichbar. Zur Zielerreichung hätte diese Zahl nach sieben Aktionsjahren um 28% auf
8 2.627 zurückgegangen sein müssten. Tatsächlich starben im Jahr 2017 auf Deutschlands
9 Straßen 3.180 Menschen, was einem Rückgang von nur 13% entspricht. Nach den derzeit
10 bekannten Zahlen wird nach den vorläufigen Ergebnissen die Anzahl der getöteten Verkehrs-
11 opfer nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Pressemitteilung Nr. 069 vom
12 27.02.2019) im Jahr 2018 sogar erneut auf 3.265 und somit um 2,7% gegenüber dem Vorjahr
13 steigen. Es wird deutlich, dass ohne sofortige konkrete Maßnahmen das selbstgesteckte –
14 gegenüber der EU schon reduzierte – Ziel nicht erreichbar sein wird.

15 Alle einschlägigen Studien zur Wirkung eines Tempolimits weisen abhängig von der jeweiligen
16 Ausgangslage nach, dass die Anzahl der Verkehrstoten mit 20% bis 50% wesentlich reduziert
17 werden kann. 2018 legten das International Transport Forum (ITF) und die International Traffic
18 Safety Data and Analysis Group (IRTAD) einen Bericht mit elf Fallstudien aus zehn Ländern
19 zu den Wirkungen geschwindigkeitsbezogener Maßnahmen auf das Unfallgeschehen vor. Die
20 Wirkung der Geschwindigkeit auf das Unfallgeschehen wird darin nachvollziehbar belegt: Bei
21 geringeren Geschwindigkeiten ergeben sich Reduktionen bis zu 49% (Schweden: Anzahl der
22 Getöteten und Schwerverletzten bei einem von 110 auf 100 reduzierten Tempolimit), bei der
23 **Erhöhung** des bestehenden Tempolimits von 110 auf 130 in Dänemark musste eine **Steige-**
24 **rung** um 24% bei den Personenschäden konstatiert werden. Es kann bei dieser Datenlage
25 nicht länger argumentiert werden, eine Wirkung eines Tempolimits hinsichtlich Anzahl der Ver-
26 kehrstoten sei nicht belegbar.

27 Nach den letzten verfügbaren Auswertungen des Statistischen Bundesamtes wurde mit Blick
28 auf das Jahr 2016 festgestellt, dass rund 72% aller Getöteten auf Autobahnabschnitten ohne
29 Geschwindigkeitsbegrenzung verunglückten.

30 Eine Erhebung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) aus dem Jahr 2016 hat unter
31 anderem explizit Geschwindigkeitsunfälle auf Autobahnen untersucht, also Unfälle, bei denen
32 mindestens ein Beteiligter eine nicht angepasste Geschwindigkeit aufwies. Das Ergebnis: Von
33 deutschlandweit 185 Todesopfern bei Geschwindigkeitsunfällen kamen 122 Menschen (66%)
34 in Abschnitten ohne Tempolimit ums Leben. 63 Unfallopfer (34%) starben in tempolimitierten
35 Zonen.

36 Der Verweis auf die anscheinend geringe Prozentzahl von aktuell etwa 13% der auf deutschen
37 Autobahnen zu Tode kommenden Verkehrsteilnehmer wird gern als Argument für die

38 Sicherheit deutscher Autobahnen angeführt. Es wäre auch sehr verwunderlich, wenn eine Inf-
39 rastruktur ohne plangleiche Knoten, ohne Gegenverkehr oder Hindernisse im Seitenraum ge-
40 fährlicher wäre als Außerortsstraßen, auf die das im Regelfall nicht zutrifft. Wenn man aber die
41 deutschen Ergebnisse einmal in Relation zu den europäischen stellt, wird das Optimierungspotential
42 deutlich. Auf europäischen Autobahnen beträgt der Anteil der auf Autobahnen Getöteten 8% und
43 darin sind die 13% aus Deutschland schon enthalten, ansonsten würde die Relation noch deutlicher
44 abweichend ausfallen.

45 Bereits 2010 hat der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums neben vielen anderen
46 Empfehlungen ein Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h empfohlen, nicht zuletzt, weil
47 aufgrund der geringeren Differenzgeschwindigkeiten ein harmonischerer Verkehrsfluss mit
48 weniger Verkehrsstaus zu erwarten ist.

49 In vielfältigen Umfrageergebnissen wird festgestellt, dass die Mehrheit der Deutschen für ein
50 Tempolimit votiert. Bei einer 2017 durchgeführten Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates
51 befürworteten 52% der Autofahrerinnen und Autofahrer ein generelles Tempolimit auf deutschen
52 Autobahnen. Nach dem ZDF-Politbarometer, Ende Januar 2019, ist jeder zweite Deutsche (50%)
53 für ein Tempolimit von 130 Stundenkilometern. 7% der Befragten können sich sogar ein Tempolimit
54 unter 130 km/h vorstellen, nur noch 41% sind gegen ein allgemeines Tempolimit. Das zeigt auf,
55 dass bereits heute in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz für die Einführung eines Tempolimits
56 von 130 km/h auf BAB in Deutschland gegeben ist.

57 Häufig wird als Argument gegen ein Tempolimit auf BAB auf die noch deutlich unsichereren
58 Landstraßen verwiesen. Es müsse vermieden werden, dass der Verkehr auf die gefährlicheren
59 Landstraßen ausweicht. Das Gegenteil ist der Fall: Extremgeschwindigkeiten und starke Geschwindigkeitsdifferenzen
60 ängstigen einen Teil der Autofahrer und Autofahrerinnen, darunter vor allem ältere Personen und solche,
61 die wenig fahren. Sie fühlen sich den Anforderungen, die aus sehr hohen Geschwindigkeiten (und insbesondere
62 sehr hohen Geschwindigkeitsdifferenzen) entstehen, nicht gewachsen, meiden deshalb teilweise Autobahnen
63 und fahren stattdessen auf (unsichereren) Landstraßen. In einer DVR-Umfrage zum Verhalten auf der
64 Autobahn äußerte fast ein Drittel aller befragten Autofahrerinnen und Autofahrer (32%), dass sie
65 durch hohe Geschwindigkeitsunterschiede auf deutschen Autobahnen verunsichert werden. Einige (6%)
66 - insbesondere Ältere - vermeiden aus Angst vor dieser Stresssituation Autobahnfahrten nach Möglichkeit
67 ganz. Dies wird von Moderatoren im Seniorenprogramm „sicher mobil“ der Deutschen Verkehrswacht (DVW)
68 bestätigt. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird sich dieser Befund ohne Einführung eines
69 Tempolimits noch verstärken.

70
71 Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen haben insofern auch einen sozialen Effekt:
72 Sie verbessern die Zugangsgerechtigkeit. Älteren und Wenigfahrenden wird so die Angst vor
73 einer Autobahnnutzung genommen und ein Ausweichen auf gefährlichere Landstraßen vermieden.
74

75 Bei Zugrundelegung der Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Autobahnen¹ verändern sich die
76 Fahrzeiten für das einzelne Fahrzeug bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 130 km/h
77 kaum. Auf Autobahnen in Ballungsgebieten liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit schon
78 heute weit darunter. Auf den anderen Autobahnen liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit mit
79 124,7 km/h nicht höher als 130 km/h und nur geringfügig über der Durchschnittsgeschwindig-
80 keit von 116,5 km/h bei Einbeziehung der Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsbegren-
81 zung.

82 Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es nicht ein einziges Argument gibt, das
83 aus Sicht der Verkehrssicherheit ein Festhalten an dem Status quo rechtfertigt, aber bei einer
84 Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit eine Vielzahl belegter
85 positiver Wirkungen entstünde.

86 Wenn es also nachgewiesenermaßen ein hohes Potenzial gibt, mit einem Tempolimit Men-
87 schenleben zu retten, zusätzlich auch andere positive Aspekte in anderen Politikfeldern zu
88 erwarten sind (Schadstoffdebatte), stellt sich nicht zuletzt vor dem bereits dargelegten Hinter-
89 grund der Schutzpflicht des Staates und der Koalitionsvereinbarung die Frage, warum nicht
90 unverzüglich gehandelt wird.

91 Auch wenn es bisher keinen offiziellen Beschluss der Mitgliederversammlung der DVW zum
92 Leitbild der „Vision Zero“ gibt, ist diese durch einen Zwischenruf² unseres Präsidenten in un-
93 serer Verbandzeitung „mobil und sicher“, Heft 3/2014, unwidersprochen auch zum Leitbild der
94 DVW geworden, an dem wir unsere Verkehrssicherheitsarbeit ausrichten.

95 Bereits im Jahr 2015 hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in seinen Publikationen
96 „Schriftenreihe Verkehrssicherheit“ als Nr. 16 die Vision Zero vorgestellt und auf den Punkt
97 gebracht:

98 *„Bei Zielkonflikten gibt Vision Zero klar die Richtung vor: im Zweifel für die Verkehrssicherheit.
99 Kern dieses Ansatzes ist die Einsicht, dass der Mensch im Verkehrssystem nicht fehlerfrei
100 agieren kann. Ohne ihn aus seiner Verantwortung zu entlassen, muss dieses System daher
101 so gestaltet sein, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. Das Verkehrssystem ist
102 an den Menschen anzupassen und nicht umgekehrt.“*

103 Wie dargelegt, spricht aus Sicht der Verkehrssicherheit nichts gegen das Umfirmieren der
104 Richtgeschwindigkeit in eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen. Von

¹ GESCHWINDIGKEITEN AUF BUNDESAUTOBAHNEN IN DEN JAHREN 2010 BIS 2014, Löhe, BASt 2016
https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Publikationen/Download-Publikationen/Downloads/Geschwindigkeiten-BAB-2010-2014.pdf?blob=publicationFile&v=1

Zuletzt abgerufen am 28.03.2019

² <https://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/presse-center/zwischenruf/detailseite/article/vision-zero-eine-vision-kann-wirklichkeit-werden.html>

„Im Jahr 2007 hatte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sich für dieses grundlegende Ziel seiner weiteren Verkehrssicherheitsarbeit ausgesprochen. Ich habe als Präsident der DVW diese Zielvorstellung nicht nur geteilt, sondern mich in dieser Funktion wie auch als Vizepräsident des DVR hierfür engagiert“

105 der ältesten Verkehrssicherheitsorganisation Deutschlands muss daher im Lichte von Vision
106 Zero ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen gefordert werden.

107

108 **Beschlussvorschlag:**

109 Präsidium und Vorstand der Deutschen Verkehrswacht werden gebeten, sich intensiv auf allen
110 Ebenen dafür einzusetzen, dass dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 resultierenden Verfassungsauf-
111 trag zum Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit (BVerfG, 25. Februar 1975)
112 mit einem Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen Rechnung getragen wird.

1 **Antrag B1: Geschäftsordnung für die Rechnungsprüfung der DVW**

2 **Antragssteller: Vorstand**

3

4 Für die von der Hauptversammlung der DVW gewählten Rechnungsprüfer und deren
5 Stellvertreter wird folgende Aufgabenbeschreibung für die Rechnungsprüfung der Deutschen
6 Verkehrswacht e.V. (DVW) festgelegt:

7

8 Aufgabe

9 Die Rechnungsprüfer sind zur gewissenhaften und unparteiischen Wahrnehmung ihrer
10 Aufgaben sowie zur Verschwiegenheit verpflichtet. Die Rechnungsprüfung umfasst:

- 11 • Bestandskontrolle des Bargelds und der Bankguthaben,
- 12 • Stichprobenhafte Überprüfung der Einnahmen und Ausgaben des Vereins, Abgleich
13 mit dem Haushaltsplan und korrekte Verbuchung auf den dafür vorgesehenen
14 Konten,
- 15 • Stichprobenhafte Prüfung von Rechnungen, sonstigen Belegen und Buchungen,
- 16 • Stichprobenhafte Überprüfung des Eingangs der Mitgliedsbeiträge sowie der Liste der
17 noch ausstehenden Verbindlichkeiten,
- 18 • Stichprobenhafte Prüfung der Zuordnung der Einnahmen gemäß
19 gemeinnützigkeitsrechtlicher Vorgaben.

20

21 Den Rechnungsprüfern ist unbeschränkter Zugang zu den erforderlichen Dokumenten zu
22 gewähren, die erforderlichen Auskünfte sind ihnen zu erteilen. Sie unterliegen dabei den
23 Vorgaben des Bundesdatenschutzgesetzes und anderer Regelungen zum Schutz
24 personenbezogener Daten.

25

26 Umfang und Ablauf der Prüfung

27 Im Regelfall ist als Dauer der Prüfung ein Kalendertag angemessen. Während der Prüfung
28 ist der Geschäftsführer oder seine Vertretung anwesend und steht für Fragen und
29 Erläuterungen zur Verfügung. Für das Abschlussgespräch ist die Anwesenheit des für das
30 Themenfeld Finanzen zuständigen Vizepräsidenten empfohlen.

31 Wenn die Rechnungsprüfer Hinweise auf Unregelmäßigkeiten feststellen, weiten sie die
32 Prüfung im erforderlichen Maße aus und begründen Ihr Vorgehen gegenüber dem für
33 Finanzen zuständigen Vizepräsidenten, ebenso wenn ein solcher Auftrag seitens des
34 Präsidiums, des Vorstands oder der Hauptversammlung erteilt wird.

35

36

37 Prüfbericht

38 Die Rechnungsprüfer berichten schriftlich über das Ergebnis der Prüfung, Empfänger des
39 Prüfungsberichts ist das Präsidium. Im Bericht ist insbesondere festzustellen, ob die
40 gesetzlichen Vertreter die von den Prüfern verlangten Aufklärungen und Nachweise erbracht
41 haben und ob die Prüfung zu wesentlichen Beanstandungen Anlass gegeben hat. Die
42 Mitgliederversammlung wird mündlich in zusammengefasster Form über die Ergebnisse
43 informiert. Präsidium und Vorstand erhalten gegebenenfalls einen ausführlicheren
44 mündlichen Bericht. Die Mitglieder des Vorstands können den schriftlichen Bericht auf
45 Wunsch einsehen.

Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht e.V. 16. Juni 2018, Köln

Beginn: 9:00 Uhr

Ende: 12:00 Uhr

Vor der offiziellen Eröffnung der Jahreshauptversammlung heißt der Präsident alle Anwesenden herzlich willkommen und gibt einen Rückblick auf den vergangenen Tag, maßgeblich auf die Fachtagung zum Thema „Radverkehr“ und den Gesellschaftsabend auf einem Rheinschiff in entspannter Atmosphäre. Er dankt der LVW Nordrhein-Westfalen für die umfangreiche organisatorische Unterstützung.

Neben den Delegierten aus den Landesverkehrswachten und den Vertretern von Partnern und Mitgliedsunternehmen begrüßt er den Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Hendrik Wüst, und bittet ihn um seine Rede.

Minister Wüst überbringt die Grüße des Ministerpräsidenten NRW Armin Laschet und dankt auch in dessen Namen für die verlässliche Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht. Er spricht über die ambitionierte Zielsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und dessen Erfolge in den zurückliegenden Jahren. In NRW wird sich die Polizei trotz aller zusätzlichen Aufgaben auch zukünftig nicht aus der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern zurückziehen; im Sinn der „Vision Zero“ müssen die Anstrengungen gemeinsam weitergehen.

Der Präsident dankt Minister Wüst für seine Ausführungen und für die gute partnerschaftliche Kooperation seines Ministeriums mit der LVW NRW. Für die gute Zusammenarbeit dankt er auch dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und bittet dessen Geschäftsführerin Ute Hammer um ihr Grußwort.

Frau Hammer erklärt, dass an diesem Tag auch der Tag der Verkehrssicherheit stattfindet, mit bundesweit 182 Aktionen, von denen über ein Viertel von Verkehrswachten durchgeführt werden. Sie dankt für die vorbildliche Zusammenarbeit mit der Bundesgeschäftsstelle auch bei schwierigen Themen und lobt die ähnlichen Beschlussfassungen der beiden Verbände sowie das gemeinsame politische Lobbying. Gerade im Bereich Vision Zero, die mittlerweile eine Zielsetzung weltweit ist, stehen die beiden Organisationen beispielhaft zusammen.

Zu TOP 1: Begrüßung

Der Präsident begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der DVW-Hauptversammlung. Neben den Delegierten aus 16 Landesverkehrswachten sind viele interessierte Mitglieder von örtlichen Verkehrswachten anwesend.

Von den DVW-Mitgliedern, Partnern und Förderern begrüßt er namentlich:

Ulrich Chiellino, ADAC
Stefan Heimlich, ACE
Holger Küster, Automobil-Club Verkehr
Michael Lübeck, ARCD
Marita Manger, Kraftfahrer-Schutz e.V.
Stefan Osche, Deutsches Rotes Kreuz
Dr. Michael Platzköster, Verlag Schmidt-Römhild
Pierre-Enric Steiger, Björn-Steiger-Stiftung.

Zudem begrüßt der Präsident Prof. Dr. Zimmermeyer, der sich in über 20 Jahren als Vizepräsident der DVW sehr um die Organisation verdient gemacht hat und seit einigen Jahren viele Aktivitäten mit der Verkehrswacht Mülheim initiiert. Aus Mülheim stammt auch ein weiterer Gast der JHV, der Bundestagsabgeordnete Arno Klare, Mitglied im Verkehrsausschuss, in dem er u.a. die Themen „Städtische Mobilität, Carsharing und Mobilität im ländlichen Raum“ betreut. Auch ist er Vorstandsmitglied der Verkehrswacht Mülheim. Daran anschließend dankt der Präsident für die politische Unterstützung aus unterschiedlichen Fraktionen, beispielsweise durch Herrn Vossemer MdL Nordrhein-Westfalen, Herrn Genilke MdL Brandenburg, Frau Dr. Lukin MdL Thüringen, Herrn Nowak MdL Sachsen.

Totenehrung

Vor Eintritt in die formale Tagesordnung gedenkt die JHV traditionell derer, die ihr Engagement der Verkehrswacht gewidmet haben und im vergangenen Jahr verstorben sind.

Der Präsident bittet die Anwesenden, sich zu erheben. Stellvertretend für alle anderen Verstorbenen liest er folgende Namen vor:

Walter Behnke – Ehrenvorsitzender der Kreisverkehrswacht Segeberg
Monika Brunert-Jetter – ehemaliges Beiratsmitglied der LVW NRW, Vorsitzende der BVW Meschede
Norbert Fischer – Geschäftsführer der VW Kreis Gütersloh
Dieter Frinken – Vorsitzender der Kreisverkehrswacht im Landkreis Börde
Dieter Hansen – Vorstandsmitglied und ehemaliger 1. Vorsitzender der KVW Heinsberg
Michael Haas – Vorsitzender der VW Krefeld
Gerhard Höfer – KVW im Landkreis Börde
Gerold Linglau – Mitglied im Beirat der LVW Hessen
Dietrich Peters – viele Jahrzehnte Vorsitzender der KVW Ostholstein-Nord
Peter Rehfuß – langjähriger 1. Vorsitzender der Verkehrswacht Württembergisches Allgäu
Prof. Dr.-Ing. Klaus Rompe – Beiratsmitglied der LVW NRW
Egbert Smollich – Ehrenmitglied der Verkehrswacht Flensburg und Beiratsmitglied der LVW

Der Präsident dankt den Anwesenden für das Gedenken.

Die Einladung ist fristgerecht erfolgt. Die Feststellung der Zahl der Stimmberechtigten ergibt, dass von 131 stimmberechtigten Vertretern 90 anwesend oder vertreten sind. Damit ist die Hauptversammlung gemäß § 9 Abs. 3 der Satzung beschlussfähig.

Der Präsident gibt einen Überblick über die Tagesordnung. Er bittet, Änderungsanträge ab sofort grundsätzlich schriftlich einzureichen, da manche Anträge, gerade die des Wissenschaftlichen Beirats, fachlich komplex sind. Änderungen einzelner Formulierungen müssen genau geprüft werden, damit der Antrag insgesamt stimmig bleibt. Die Qualität der Anträge muss gewährt sein, da sie öffentliche Debatten anstoßen oder unterstützen. Spontane mündlich vorgetragene Änderungsanträge sind schwierig. Die eingereichten schriftlichen Änderungsanträge werden über Beamer der Versammlung präsentiert.

Unter TOP 7 steht die Neuwahl eines Vizepräsidenten an, da Dr. Lindemann den VDA verlassen und eine neue berufliche Funktion übernommen hat. Traditionell schickt der VDA als größter Sponsor der DVW einen Vertreter ins Präsidium. Dr. Kurt-Christian Scheel ist beim VDA Nachfolger von Dr. Lindemann in der Geschäftsführung; er ist auch bereit, die Nachfolge im DVW-Präsidium übernehmen. Er steht in Abwesenheit zur Wahl, da er aufgrund einer dienstlichen Verpflichtung nicht teilnehmen kann.

Der Präsident fragt nach Änderungswünschen zur Tagesordnung; es gibt keine Meldung. Die Abstimmung ergibt eine einvernehmliche Annahme der Tagesordnung.

Zu TOP 2: Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2017 in Würzburg

Das Protokoll wurde mit der Einladung zur JHV versandt. Der Präsident bittet um Abstimmung. Das Protokoll wird einvernehmlich angenommen.

Zu TOP 3: Bericht des Präsidiums zum Geschäftsjahr 2017

Der Bericht des Präsidenten beginnt mit den Projekterfolgen in den vier Bundesprojekten, die durch das BMVI gefördert werden: 2.416 Verkehrssicherheitstage, dafür eingebracht 176.840 ehrenamtliche Stunden, damit erreicht knapp eine Million Teilnehmer, ferner 6.982 Moderatorenveranstaltungen in den Programmen mit gut 60.000 Teilnehmern. Hinzu kommen mehrere Tausend zusätzliche Aktivitäten auf Landes-, Kreis- und Ortsebene, viele nachzulesen in Zeitungen und auf Facebook.

Der Präsident lobt dieses Engagement für die Verkehrssicherheitsarbeit, das in ganz Europa einzigartig ist und auf das er sehr stolz ist. Herausforderungen für die Zukunft sind neben verbandlich brennenden Themen wie Nachwuchsgewinnung die alternde Gesellschaft und technische Entwicklungen bei der Mobilität, die in die Arbeit einfließen müssen. Wie wichtig die Arbeit der Verkehrswacht ist, bilden die Unfallzahlen ab. 2017 verunglückten 3.184 Menschen im Straßenverkehr tödlich und 66.495 erlitten

schwere Verletzungen. Hinter den Zahlen stehen erschütternde Einzelfälle, und das ist die Motivation für die Arbeit der Verkehrswachten, die keinen einzigen im Straßenverkehr Getöteten oder schwer Verletzten akzeptieren können.

Die DVW arbeitet daran, ihre vom Bundesministerium geförderten Programme weiterzuentwickeln. Derzeit werden alle evaluiert, um ihre Wirkung zu überprüfen. Er bittet Herrn Assing als Vertreter des Referats Verkehrssicherheit im BMVI, den Dank an seine Kolleginnen und Kollegen für die Unterstützung mitzunehmen.

Um den Verwaltungsaufwand beim Beantragen und Abrechnen von Fördermitteln für örtliche Aktionen zu verringern, hat die Geschäftsstelle eine neue Projektsoftware entwickeln lassen, die „DVWapp“. Die Rückmeldungen dazu sind überwiegend sehr positiv. Er dankt der Geschäftsstelle für die geleistete Arbeit.

Ein weiteres Thema, das die Geschäftsstelle im vergangenen Jahr stark beschäftigt hat, ist das Fahrsicherheitstraining (SHT) der Verkehrswachten. Die Verkehrswacht ist einer der größten Umsetzer bundesweit, mit den mit Abstand meisten Plätzen und beeindruckend vielen Trainings. Die Teilnahme an einer Ausschreibung der BG Holz und Metall ist sehr erfolgreich verlaufen, allein für die BGHM haben die Verkehrswachten weit über 7.000 Teilnehmer geschult. Weitere Maßnahmen zur Unterstützung der SHT durchführenden Verkehrswachten sind in Arbeit.

Das Präsidium hat sich 2017 stark mit der Entwicklung der VMS (Verkehrswacht Medien & Service GmbH) beschäftigt. Die VMS kümmert sich nicht nur um Materialien für die Jugendverkehrsschulen und Schülerlotsen, sondern ist führend in der Verkehrserziehung und Radfahrausbildung in der Grundschule. Dafür dankt der Präsident der gesamten Belegschaft der VMS und ihrem langjährigen Geschäftsführer Walter Dehn, der Ende August das Renteneintrittsalter erreichen wird. Um die erfolgreiche Arbeit fortzusetzen und Synergien zur Verbandsentwicklung zu stärken, werden VMS und DVW unter einer Geschäftsführung zusammengefasst. Der Präsident wünscht Herrn Schüle viel Erfolg für diese verantwortungsvolle Aufgabe und bittet die Verkehrswachten um eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit ihm.

Die Verkehrswachten in ihrer Arbeit zu unterstützen steht immer im Fokus. Vor zwei Jahren hat die Hauptversammlung die Harmonisierung der Logos beschlossen, um den öffentlichen Auftritt klarer und erkennbarer zu gestalten. Die DVW hat Logos für alle 600 Orts- und Landesverkehrswachten entwickeln lassen, die gut angenommen werden.

Für die Information der Mitglieder und der interessierten Öffentlichkeit ist die Verbandszeitschrift wichtig. Um sie zu stärken, wurde ein Redaktionsbeirat unter Leitung von Frau Herlan eingerichtet, in dem die Landesverkehrswachten mitwirken und der gemeinsam mit der Chefredakteurin Frau Dr. Bourauel die Themenplanung verantwortet. Der Präsident dankt auch für hierfür allen Beteiligten.

Abschließend dankt der Präsident allen Partnern, die verlässlich an der Seite der DVW stehen. Nicht zuletzt dankt er auch den Mitstreitern und Mitstreiterinnen in Präsidium und Vorstand für die intensive, gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Zu TOP 4: Jahresabschluss 2017

Herr Bartling stellt den Jahresabschluss der DVW für 2017 vor und weist darauf hin, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung 2017 sowie die Bilanz auch im DVW-Jahresbericht finden.

Zusammengefasst bestätigt er, dass die DVW wirtschaftlich gesund ist und die Geschäftsstelle gut gewirtschaftet hat. 2017 schließt mit einem leicht positiven Ergebnis, was keineswegs einfach zu erreichen ist, zumal eine Stärkung der Einnahmenseite sehr schwierig ist und die Ausgaben allein schon durch die allgemeine Teuerung und Tarifabschlüsse steigen.

Auch bei den Personalkosten wurde sparsam gewirtschaftet. Die Steigerung in der Position in 2017 resultiert weitgehend aus dem Thema Sicherheitstraining (SHT), bei dem die DVW 2017 die zentrale Koordinierung übernommen hat. Durch den Erfolg in der Ausschreibung der BG Holz und Metall sind in der Geschäftsstelle eine hohe zusätzliche Zahl an Abrechnungsvorgängen und Buchungen angefallen, was sowohl den zuständigen Referenten als auch die Buchhaltung enorm gefordert hat und eine leichte Anpassung des Personaltableaus zur Folge hatte.

Besonders erfreulich war 2017 die Auslastung der Fördermittel des BMVI. Die erfolgreiche Steuerung braucht viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Eine Rückzahlung unter 100.000,- Euro zu erreichen ist hervorragend; in den vergangenen acht Jahren hat die DVW diese Schwelle nur einmal erreicht. Das Ergebnis 2017 mit einer Rückzahlung von nur ca. 46.000 Euro darf daher als exzellent gewertet werden.

Über den Jahresabschluss schreibt die prüfende Solidaris Wirtschaftsprüfungs GmbH: „Nach unserer pflichtgemäß durchgeführten Prüfung sind wir der Überzeugung, dass der Jahresabschluss, bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, den freiwillig angewendeten gesetzlichen Vorschriften entspricht. (...) Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.“

Herr Bartling bedankt sich im Namen des Präsidiums bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Geschäftsstelle für die engagierte Arbeit, die zu diesem positiven Ergebnis geführt hat. Danach übergibt er das Wort an die Rechnungsprüfer.

Zu TOP 5: Bericht der Rechnungsprüfer

Der Bericht der Rechnungsprüfer wird von Herrn Gerstberger vorgetragen. Die Prüfung wurde am 15. und 16. März durchgeführt, geprüft wurden die Projektumsetzung bei den Bundesprojekten, die Konten, die Barkasse sowie stichprobenartig die Belege.

Für die Geschäftsstelle gab es grundsätzlich lobende und anerkennende Worte für das große Engagement, das für die Bewältigung des Arbeitspensums notwendig ist. Auch den beiden DVW-Entscheidungsgremien, dem Vorstand und dem Präsidium, wurde bestätigt, für eine sparsame, wirtschaftliche und zweckentsprechende Mittelverwendung Sorge getragen zu haben.

Der Präsident dankt den beiden Rechnungsprüfern herzlich für ihr Engagement.

Zu TOP 6: Aussprache zu TOP 3, TOP 4 und TOP 5

Prof. Dr. Zimmermeyer berichtet, dass er vor 15 Jahren in der EU die Diskussion um Vision Zero angestoßen hat und just einen Tag vor der DVW-Jahreshauptversammlung eine gemeinsame Broschüre von ACEA, Clepa und FIA dazu veröffentlicht wurde. Er schlägt vor, dass die DVW Kontakt zu den Organisationen aufnimmt, die sich international der Vision Zero angeschlossen haben.

Herr Gerstberger stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstands und des Präsidiums. Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen, bei Enthaltung des Präsidiums und Vorstands.

Der Präsident dankt dafür im Namen von Präsidium und Vorstand.

TOP 7: Nachwahl eines Vizepräsidenten

Die DVW-Satzung bestimmt, dass bei Ausscheiden eines Präsidiumsmitglieds während der Amtszeit der Vorstand einen Nachfolger benennt, der bis zur nächsten Hauptversammlung amtiert. Dr. Kurt-Christian Scheel, Geschäftsführer beim VDA und Nachfolger von Dr. Lindemann, hat sich bereit erklärt, diese Aufgabe im DVW-Präsidium zu übernehmen. Der Vorstand hat ihn im Februar einstimmig benannt und schlägt ihn der Hauptversammlung zur Wahl vor.

Gemäß Satzung ist die Wahl der Mitglieder des Präsidiums grundsätzlich geheim, kann aber auch durch Akklamation geschehen. Der Präsident stellt den Antrag auf Wahl durch Akklamation. Er stellt den Antrag zur Abstimmung. Die Mitgliederversammlung stimmt einstimmig und ohne Enthaltung für die Wahl per Akklamation.

Der Präsident stellt den Vorschlag des Vorstands, Dr. Kurt-Christian Scheel als Vizepräsidenten ins Präsidium der DVW zu wählen, zur Abstimmung. Die Abstimmung der Mitglieder ergibt Zustimmung ohne Gegenstimmen und bei einer Enthaltung.

Der Präsident dankt für die Wahl und erklärt, dass er das Ergebnis in der Folgewoche Dr. Scheel mitteilen wird.

TOP 8: Anträge

Die Anträge mit der Ziffer A1 bis A4 wurden vom Wissenschaftlichen Beirat vorbereitet. Der Präsident dankt Herrn Brockmann und bittet, den Dank an die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats mitzunehmen.

Der Antrag A5 kommt von der LVW Sachsen-Anhalt, die Anträge A6, A7 und B1 von der LVW Berlin. Die Antragssteller werden ihre Anträge jeweils kurz vorstellen. Herr Brockmann führt durch die Antragsdiskussion und stellt zudem die Anträge des Wissenschaftlichen Beirats vor.

Antrag A1 (Sichere Radverkehrsinfrastruktur):

Herr Chiellino weist auf Unstimmigkeiten bei den Zahlen in der Problembeschreibung hin (Zeile 9).

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

Antrag A2 (Pedelecs):

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

Antrag A3 (Fahrerassistenzsysteme):

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

Antrag A4 (Fahreignungsmängel erkennen):

Der Antrag wird nach Änderung zur Abstimmung gestellt.

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

Antrag A5 (Positionen der DVW):

Der Antragsteller zieht seinen Antrag zurück. Die Abstimmung entfällt damit.

Antrag A6: (Wiederaufnahme von Fernseh-Spots)

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

Antrag A7 (Bundesweite Einführung von Fahrradstaffeln der Polizei):

Der Antrag wird mit den Änderungen des Vorstands präsentiert.

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine einvernehmliche Zustimmung ohne Gegenstimmen und Enthaltung.

B1 (Verlängerung der Antragsfrist zur Hauptversammlung):

Herr Schneider erläutert die einstimmige Position des Präsidiums und mehrheitliche Position des Vorstands, nach der die Antragsfrist nicht verändert werden sollte. Herr Schmitt erklärt den Hintergrund des Antrags: In 2017 wollte Berlin einen Antrag einbringen, doch die Frist von fünf Wochen war verstrichen und es musste ein Dringlichkeitsantrag formuliert werden. Eine Verkürzung der Frist gäbe mehr Spielraum.

Der Präsident betont, dass die Gremien der Landesverkehrswachten die Möglichkeit haben sollen, sich mit den Anträgen zu befassen, weswegen die Frist nicht verkürzt werden sollte, insbesondere da die Hauptversammlungen der LVW meist 4-5 Wochen vor der JHV der DVW stattfinden.

Die Abstimmung der Mitglieder ergibt eine Ablehnung des Antrags bei sieben Zustimmungen und ohne Enthaltungen.

Zu TOP 9: Anträge gem. § 9 Abs. 5 der Satzung

Es liegen keine Dringlichkeitsanträge vor.

Zu TOP 10: Ort und Zeitpunkt der DVW-JHV 2019 und 2020

Jahreshauptversammlung 2019: Bremen, 25. Mai 2019.

Jahreshauptversammlung 2020: Rheinland-Pfalz. Ort und Datum werden von den Gremien festgelegt.

Zu TOP 11 Verschiedenes

Herr Grod bemängelt zu lange Abrechnungszeiten seitens der LVW Niedersachsen bei Sicherheitstrainings und bittet das Präsidium, dahingehend tätig zu werden, dass die Zahlungsmodalitäten geändert werden. Herr Schüle erläutert, dass die DVW der falsche Ansprechpartner sei, aber die LVW NDS im Gegensatz zu den sehr zeitnahen Abrechnungen der DVW vermutlich nicht in finanzielle Vorlage gehen kann. Herr Bartling wird das Thema nach Niedersachsen mitnehmen.

Herr Berndt sieht den Termin der Hauptversammlung 2019 kritisch, da zeitgleich die Europawahl und in einigen Bundesländern Landtagswahlen stattfinden. Der Präsident verspricht, den Termin nochmals zu prüfen und auch im Vorstand zu besprechen.

Danach dankt der Präsident sehr herzlich für die engagierte Teilnahme und den überaus konstruktiven Ablauf der JHV und wünscht allen Teilnehmenden eine gute Heimreise.

Berlin, den 12. November 2018

gez.
Prof. Kurt Bodewig
Bundesminister a.D. und Präsident

gez.
Hannelore Herlan
Stellv. Geschäftsführerin / Protokoll

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Mehr Sicherheit des Radverkehrs durch sichere Radverkehrsinfrastruktur

Problemstellung

In Deutschland sind in den letzten Jahren die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (inkl. Pedelegs) erheblich und nahezu kontinuierlich angestiegen. So sind in 2016 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt über 81 Tausend Rad fahrende Personen verunglückt. Es bedeutet, dass in Deutschland jedes Jahr eine Person je 1000 Einwohner Opfer eines Radverkehrsunfalls wird (98,9 /100T Ew). Hinzu kommt bei Unfällen mit Radfahrenden eine besonders hohe Dunkelziffer, die nach Expertenschätzungen über 50 Prozent liegt. Bei ungeschützten Verkehrsteilnehmern sind Verunglückte so gut wie immer auch mehr oder weniger schwer verletzt, an den Unfallfolgen verstorben sind 393 Menschen (2016). Diese Gefahren treten nahezu vollständig (über 90 % der Verunglückten) innerhalb von Ortschaften auf.

Dabei gefährden sich Radfahrende durch ihr Verhalten auch selbst oder nehmen zumindest durch bewusste oder unbewusste Risikobereitschaft ihre Gefährdung billigend in Kauf. Ein erheblicher Anteil dieses Verhaltens wird jedoch durch das äußere Umfeld geprägt, welches wiederum neben den anderen Verkehrsteilnehmern, der Witterung und dem eigenen Fahrzeug in starkem Maße durch die Infrastruktur bestimmt ist. Dafür spricht, dass bei den Fehlern der Radfahrenden, soweit sie durch die unfallaufnehmende Polizei festgestellt werden, die falsche Straßennutzung den weitaus größten Anteil hat. Dies bedeutet, dass eine Vielzahl von Gefahren in Bezug auf den Radverkehr davon ausgeht, dass vorhandene Radverkehrsanlagen nicht oder falsch genutzt werden. Da dies in erheblichem Umfang die Altersgruppen zwischen 18 und 35 Jahren betrifft, kann dies kaum eine Folge unzureichender Kenntnis (bei Kindern) oder Leistungsfähigkeit (bei Älteren) sein.

Bereits der oberflächliche Blick jedes Verkehrsteilnehmers zeigt, dass die Radverkehrsinfrastruktur, bestehend aus baulichen und verkehrstechnisch dargestellten Radverkehrsanlagen, vor allem innerorts eine große Vielfalt erreicht hat. Darüber hinaus sind in unterschiedlichen Regionen und Städten teilweise deutliche Unterschiede in Bauweise und Anwendungshäufigkeit der verschiedenen Formen anzutreffen.

Im Grundsatz gelten für jede dieser Formen nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO bundeseinheitliche Anwendungsregeln. Damit sind die Verhaltens- und Benutzungsregeln für alle Verkehrsteilnehmer verbindlich. Daraus ergeben sich zwei gravierende Probleme in der Praxis:

Zum einen sind diese Verkehrsregeln nur einem kleinen Teil der Verkehrsteilnehmer zutreffend bekannt. Dies betrifft keineswegs nur die Radfahrenden, sondern in erheblichem Umfang auch Autofahrende und Fußgänger. Häufig werden die Regeln falsch interpretiert bzw. angewendet. Auch Entscheidungsträger sind nicht immer sicher in der Auslegung der rechtlichen Varianten, so dass vielfach Verhaltensregeln als nicht relevant interpretiert werden. Vor allem die Sicherheitsbedeutung ist so gut wie nicht im Bewusstsein der Beteiligten. Als Beispiele seien genannt die Regeln beim Schutzstreifen: Gilt Benutzungspflicht für Radverkehr? Ist Benutzung durch Kraftfahrzeuge erlaubt? Was ist der erkennbare Unterschied zum Radfahrstreifen?

Zum zweiten sind sowohl die Anwendungsvorschriften als auch der angestrebte Nutzen von bestimmten Formen der Radverkehrsführung bei den dafür zuständigen und verantwortlichen Fachleuten nur selten voll umfänglich bekannt. Als Beispiel sei genannt der nicht benutzungspflichtige Radweg: Wie erkennbar? Wo sinnvoll? Wann zulässig?

Die Folge aus beiden Einflüssen sind eine unstrukturierte Anwendung der vielfältigen Führungsformen für den Radverkehr, deren Benutzungsregeln von den Verkehrsteilnehmern weder verstanden noch akzeptiert werden (können). Die mehrfachen Veränderungen der Vorschriften („Radverkehrs novelle“) in den letzten Jahren haben zu weiterer Verunsicherung geführt. Es ist nicht exakt nachweisbar, in welchem Ausmaß dies die Verkehrssicherheit des Radverkehrs verschlechtert, aber als „Unfallverhütungsvorschrift“ dient in diesem Sektor die StVO kaum noch.

Stand der Wissenschaft

Die Anzahl der Untersuchungen zur Radverkehrssicherheit aus den letzten Jahren ist erheblich. Die Ergebnisse sind nur selten methodisch kompatibel, oft in der Aussage divergent und leider nicht immer übertragbar bzw. verallgemeinerbar. Dies führt dazu, dass sowohl Anwender als auch Interessengruppen mühelos mindestens eine Fachveröffentlichung finden, die ihre jeweilige Auffassung und Intention stützt. Das Aufeinandertreffen solcher Studien verstärkt in der Praxis erneut die Vielfalt der Anwendung in teilweise ungeeigneter Weise, da sich der Eindruck festsetzen kann, dass man für jede Auffassung einen Beleg findet.

Derzeit findet eine Diskussion zur weiteren Diversifizierung der Möglichkeiten statt: Propagiert werden „Duale Führungsformen“, bei denen für die unterschiedlichen Nutzergruppen (Gelegenheits- vs. professionelle Radfahrende) sowohl benutzungspflichtige als auch vorrangig wahlfreie Infrastrukturangebote im gleichen Straßenraum nebeneinander gemacht werden sollen, wobei weder Erkenntnisse zum Nutzen derartiger Vorschläge vorliegen noch auf bestehende und teilweise international übliche Verkehrsrechtsbedingungen geachtet wird. Die Diskussion wird überlagert durch Unkenntnis zum Sicherheitseinfluss bei zunehmendem Radverkehrsaufkommen: Es werden methodisch fragwürdige Studien zitiert, nach denen die Sicherheit des Radverkehrs infolge der Zunahme dieser Verkehrsmittel steige (sog. Safety in Numbers). Dies verleitet zur Strategie, möglichst viel (Plakatives) zur Förderung des Radverkehrs zu tun, ohne die für eine sichere Verkehrsabwicklung erforderlichen (kostenaufwendigen) Voraussetzungen in der Infrastruktur zu schaffen, da „mehr Radverkehr sich automatisch selbst schützt“. Tatsächlich wird in Städten mit hohem Radverkehrsaufkommen auch eine hohe Unfallbelastung dieser Verkehrsart beobachtet und zunehmende Radverkehrszahlen führen auch zu einer Zunahme deren Unfälle.

Demgegenüber hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ausführlich die Forschungslage bewertet und auf validen Ergebnissen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ entwickelt, die damit auch als Stand der Wissenschaft gelten können. Diese Empfehlungen werden zurzeit wieder aktualisiert.

Beschlussfassung

Die Deutsche Verkehrswacht fordert den Gesetzgeber auf, die Vielfalt der möglichen Lösungen für Radverkehrsanlagen kritisch zu überprüfen und auf ein verständliches und notwendiges Maß einzugrenzen. Das bedeutet konkret:

- Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“ sind als umfassendes Entwurfsregelwerk zu betrachten, dessen Vielfalt auf sinnvolle und notwendige Lösungen im Gesetzestext zu verdichten ist.
- Die Verhaltensvorschriften für alle Verkehrsteilnahmearten sollen sich am Grundsatz der einfachen Verständlichkeit orientieren. Für wenige klar erkennbare Radverkehrslösungen müssen einheitliche und verständliche Regeln gelten.
- Mit Blick auf die deutliche Zunahme des Radverkehrs an der innerstädtischen Verkehrsleistung sind keine neuen zusätzlichen Führungsformen erforderlich.
- Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind in der Benutzung vor Ort nicht verständlich und dienen grundsätzlich nicht der Sicherheit.
- Wird aufgrund neuerer Rechtsprechung die Benutzungspflicht für einen bestehenden Radweg aufgehoben, muss dieser gleichwohl auf einen mit den einschlägigen Richtlinien kompatiblen Standard ertüchtigt oder zurückgebaut werden. Bei Rückbau ist eine sichere Alternative zu schaffen.
- Schutzstreifen werden vielfach dort angeordnet, wo die Anlage benutzungspflichtiger Radwege und –streifen nicht möglich erscheint, aber eigentlich erforderlich wäre. Schutzstreifen können aber dieses Dilemma nicht lösen. Ihre Anwendung ist auf die wenigen sinnvollen Fälle zu begrenzen.

Köln, 16.06.2018

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Pedelecs – attraktiv, aber gefährlich

Problemstellung

Obwohl nach dem Wiener Übereinkommen über den Kraftfahrzeugverkehr ein Fahrrad ausschließlich mit Muskelkraft bewegt wird, hat die Bundesregierung im Jahr 2011 Fahrräder mit einer elektrischen Tretunterstützung bis 25 km/h im Straßenverkehrsgesetz als Fahrräder normiert. Für Fahrräder mit einer solchen elektrischen Tretkraftunterstützung hat sich der Name Pedelecs eingebürgert. Neben den vorgenannten Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25 km/h gibt es auch solche, die bis 45 km/h unterstützen. Letztere sind rechtlich Kleinkrafträder, für die infolgedessen alle Regeln dieser Fahrzeugklasse gelten. Der Verkehrsgerichtstag in Goslar hat sich im Jahr 2011 mit dieser Thematik befasst. Allerdings wurden Bedenken in Bezug auf die Sicherheit mit Hinweis auf die neue und umweltfreundliche Mobilität nicht ausreichend gewürdigt. Seitdem hat der Bestand an Pedelecs auf deutschen Straßen mit jährlich zweistelligen Raten zugenommen, aktuell befinden sich etwa 3 Millionen Pedelecs auf deutschen Straßen davon rund 97 Prozent mit einer Unterstützung bis 25 km/h. Wenngleich exakte Zahlen nicht vorliegen, ist doch unbestritten, dass ein Großteil der Nutzer im Rentenalter ist und das Fahrzeug damit überwiegend in der Freizeit benutzt wird. Neuerdings ist als Trend zu beobachten, dass jüngere Fahrer elektrisch unterstützte Mountainbike anschaffen. Diese werden allerdings häufig außerhalb öffentlichen Straßenlands bewegt und gehen damit nicht in die Unfallstatistik ein. In den letzten Jahren ist ebenfalls ein erheblicher Anstieg der Unfälle mit Personenschaden und Pedelec-Beteiligung festzustellen. Im Jahr 2016 wurden gegenüber dem Vorjahr 69 Prozent mehr Menschen bei solchen Unfällen getötet und 25 mehr Menschen bei solchen Unfällen schwer verletzt. Dieser Trend setzt sich auch nach den vorläufigen Zahlen für 2017 fort und liegt weit oberhalb der Zuwachszahlen im Verkauf. Die Unfallzahlen von Pedelecs sind insofern nur begrenzt mit den Unfallzahlen von Fahrrädern vergleichbar, als mit Pedelecs in der Regel öfter gefahren wird und dabei längere Strecken mit höherer Geschwindigkeit zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite werden diese jedoch überwiegend in der Freizeit und außerhalb geschlossener Ortschaften benutzt, womit die Unfallgefahr gegenüber dem Fahrrad eher geringer ist.

Da diese Parameter jedoch im Jahr 2015 genauso wie im Jahr 2016 galten, ist die einzige Variable die Zunahme der Stückzahlen. Eine proportionale Unfallentwicklung würde also zwischen zehn und 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr liegen. Offensichtlich haben wir es also mit einer überproportionalen Entwicklung der Unfallzahlen mit Pedelecs zu tun.

Stand der Wissenschaft

In verschiedenen Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt sich, dass Pedelecs innerhalb jeder Altersgruppe schneller bewegt werden als Fahrräder. Insbesondere ist die Spreizung bei Pedelecs größer. Dies bedeutet, dass auch die Hauptnutzergruppe der Senioren auf dem Pedelec deutlich schneller unterwegs ist, als auf dem Fahrrad. Hinzu kommt, dass viele Senioren, die aufgrund körperlicher Einschränkungen kein Fahrrad mehr fahren konnten, wieder als ungeschützte Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr unterwegs sind. Ein vertiefter Blick ins Unfallgeschehen zeigt, dass die Unfallszenarien gegenüber der Nutzung von Fahrrädern sich deutlich unterscheiden. Auf dem Pedelec überwiegen sogenannte Fahrurfälle, häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Bei diesen ist auch der Anteil der Alleinunfälle deutlich gegenüber dem Fahrrad erhöht. Auch zeigen sich vermehrt Unfälle an Steigungen, in Kurven und vor allem im Gefälle. Zusammen genommen sind dies klare Hinweise darauf, dass die Nutzer ein Problem mit dem Handling dieses Fahrzeugs haben. Ein Zusammenhang dieses Befundes mit der hauptsächlichen Nutzung durch Senioren ist wahrscheinlich. Auch ist zu berücksichtigen, dass Senioren sich bei Stürzen oder (anderen) Unfällen häufiger schwere Verletzungen zuziehen und mit der Hinzuziehung von Polizei und Krankenwagen eher in die amtliche Statistik eingehen. Nicht bestätigen konnte sich jedoch die Vermutung, dass aufgrund höherer Beschleunigungswerte in Kreuzungssituationen Pedelec-Fahrer besonders gefährdet sind. Zwar verschätzen sich die Autofahrer im Versuch beim Abbiegen tatsächlich in der Geschwindigkeit des herannahenden Pedelecs, allerdings nie so, dass es zu kritischen Situationen kam.

Beschlussfassung

- Beim Handling von Pedelecs gibt es große Unterschiede. Die Aufklärung über die verschiedenen Antriebsarten und worauf grundsätzlich beim Kauf zu achten ist, ist zu verbessern. Händler sollten grundsätzlich ausführliche Probefahrten und Einweisungen anbieten.
- Verkehrswachten und andere Anbieter sollten verstärkt Kurse zur Handhabung von Pedelecs insbesondere für Wiedereinsteiger anbieten.
- Das Unfallgeschehen sollte kritisch beobachtet werden. Bei weiterhin überproportionaler Entwicklung sind gesetzgeberische Maßnahmen unausweichlich.
- Für diesen Fall ist beispielsweise ein Vorschlag zu entwickeln, mit dem die Beschleunigung und die maximale elektrische Tretunterstützung in einen Zusammenhang mit der eingebrachten Tretkraft gesetzt werden. Auf diese Weise kann das Pedelec sich ähnlich einem Fahrrad verhalten. Die Vorteile der ermüdungsarmen Fahrt über lange Strecken und der kraftarmen Bergfahrt sollen dabei erhalten bleiben.

Köln, 16.06.2018

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Fahrerassistenzsysteme zum Schutz insbesondere von schwächeren Verkehrsteilnehmern

Problemstellung

Für Insassen von Pkw steigt die Sicherheit kontinuierlich an, was durch die abnehmende Zahl an Verletzten und Getöteten abzulesen ist. Neben verbesserter passiver Sicherheit moderner Autos können Fahrerassistenzsysteme wirksam insbesondere schwere Kollisionen reduzieren. Durch die Aufnahme der automatischen Notbremse (Autonomous Emergency Braking = AEB) in den Kriterienkatalog von Verbrauchertests wie EURO-NCAP ist der Großteil heutiger Neuwagen schon mit einer derartigen Technik ausgerüstet. Allerdings dient sie im Moment vor allem dem Eigenschutz vor Kollisionen mit „harten“ Unfallgegnern. Hingegen werden für leichtverletzliche Verkehrsteilnehmer (Vulnerable Road Users = VRU) erst nach und nach in die Funktionalität einbezogen. Gerade für diese Gruppe könnten Notbremssysteme einen großen Beitrag zur Sicherheit leisten, wie Potenzialermittlungen ergeben. So wären nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) etwa 43,5% aller schweren Pkw-Unfälle mit VRU mit einem Notbremsassistenten mit VRU-Erkennung vermeidbar. Aber auch für Nutzfahrzeuge sollte die VRU-Erkennung für die mittlerweile verpflichtend vorgeschriebenen AEB-Systeme integriert werden. Entsprechende Maßnahmen plant die EU-Kommission in Ihrem bereits veröffentlichten 3. Mobilitätssicherheitsprogramm. Nicht nur größere Lkw werden aber noch in eine weitere, sehr relevante Unfallart mit VRU verwickelt, nämlich beim Abbiegen. Dabei werden Fußgänger, aber vor allem Radfahrer übersehen und kollidieren im Laufe des Abbiegeprozesses mit dem Lkw, was sehr oft schwere und schwerste Verletzungen nach sich zieht. Auch hier ist das Sicherheitspotenzial für VRU beträchtlich: Nach Hochrechnung der UDV könnten bei Ausrüstung aller schweren Lkw mit Abbiegeassistenten Unfälle mit etwa 28 getöteten und über 100 schwerverletzten Radfahrern pro Jahr vermieden oder in ihrer Schwere deutlich gemindert werden.

Stand der Wissenschaft

Die Basistechnik der automatischen Notbremse ist seit mehr als zehn Jahren entwickelt. Den Marktdurchbruch erlebte diese Technik mit Aufnahme in die einschlägigen Verbrauchertests wie EURO-NCAP für Pkw sowie durch die Verordnung von AEBS für Güterkraftfahrzeuge und Omnibusse. Dies führte zu hohen Stückzahlen, die wiederum die Kosten für die notwendige Technik wie Radar- und Kamera-Sensoren stark sinken ließ. Angespornt durch sukzessiv höhere Anforderungen der Verbraucherverbände wurde auch die Leistungsfähigkeit und damit auch die Abdeckung der Unfallszenarien immer größer. Nachdem fußgängererkennende Systeme inzwischen große Fortschritte erzielt haben, wird aktuell die Ausweitung auf Reaktionen zum Schutz von Radfahrern von EURO-NCAP vorbereitet. Trotzdem verbleiben heute noch Lücken in der Gesamtabdeckung aller Unfallszenarien. Zum Teil lassen diese sich mit kontinuierlicher Verbesserung der Systeme, insbesondere der maschinellen Wahrnehmung erreichen. So besitzen so genannte MIMO-Radarsysteme eine hohe räumliche Auflösung und die Auswertung des Mikro-Doppler-Signals erlaubt die sehr selektive Erkennung von bewegten Rädern. Auch in der Kamera-Technik sind weitere Fortschritte zu erwarten, auch wenn die Funktion bei Dunkelheit oder schlechtem Wetter weiterhin beeinträchtigt ist. Auch versprechen neue Lidar-Systeme („Flash-Lidar“) ohne bewegliche Komponenten eine preisgünstige Umfelderkennung. Alles in allem sind keine unüberwindlichen Hürden zu erkennen für eine mittelfristige Komplettierung aller Unfallszenarien, die mit einer automatischen Notbremse adressiert werden können. Dies gilt grundsätzlich auch für Lkw und Busse. Allerdings reichen für eine Marktdurchdringung derartiger Assistenzsysteme keine Verbrauchertests, sondern es bedarf regulativer Maßnahmen.

Eine weitere Besonderheit sind die Unfallszenarien beim Abbiegen. Wegen der geringen Übersichtlichkeit und den hohen Anforderungen an den Fahrer beim Absichern des Abbiegevorgangs werden noch zu oft Fußgänger, vor allem aber Radfahrer übersehen. Hier werden eigenständige Überwachungssysteme benötigt, die im seitlichen Bereich des Fahrzeugs, zumindest im aktuellen und zukünftig befahrenen vorderen Seitenbereich, insbesondere Radfahrer erkennen. Vom Sensorprinzip erscheinen Radar, Lidar und Kamera geeignet, diese Erkennung zu leisten. Allerdings sind wegen der spezifischen Anforderung größere Modifikationen vorzunehmen, weshalb hier Neuentwicklungen angestoßen werden müssen. Eine Notbremsauslösung aufgrund erkannter Radfahrer im Seitenbereich sollte

mittelfristig erreichbar sein, sofern die Erkennungstechnik sich für ein informierendes System bewährt hat. Die Herausforderung ist hier, wie schon früher bei den Front-AEB, falsch positive Auslösungen zu vermeiden, wofür eine längere Felderfahrung benötigt wird. Sollte die im Rahmen der EU General Safety Regulation aktuell diskutierte verpflichtende Einführung von Informationsassistenten in Abbiegesituationen für Lkw ab 2020 Realität werden, könnte damit die Entwicklung auch für weitergehende, eingreifende Systeme vorgezeichnet werden.

Beschlussfassung

- Die Technik der automatischen Notbremse soll sukzessiv auf alle Unfallarten mit Relevanz angepasst werden, sofern der Bremseneingriff die Schadensminderung oder sogar die Vermeidung der Unfallart verspricht.
- Die dafür notwendige Weiterentwicklung soll bei Pkw durch Anreize motiviert werden, beispielsweise mit den Bewertungskriterien von Verbrauchertests.
- Da für Lkw und Busse solche Tests nicht erfolgen, sind hier regulative Maßnahmen zu ergreifen, die eine möglichst schnelle Feldabdeckung auf Basis des Standes der Technik erreichen. Die bereits vorliegenden EU-Vorschriften (347/2012 /EC) und UNECE-Regelungen (R 131) sollten kurzfristig in ihren Anforderungen dem inzwischen vorliegenden Stand der Technik und vorliegenden Empfehlungen des DVR sowie des Bundesrates (Drucksache 676/16) angepasst werden.
- Spezifisch für die Unfälle mit schwächeren Verkehrsteilnehmern beim Abbiegen von Lkw sollen diese mit angepasster Sensortechnologie, die die potenzielle Unfallgefahr zu erkennen vermag, verpflichtend ausgerüstet werden.
- Als erste Stufe ist ein System zur Informationsassistenten zu wählen. Aber es soll gleich als Übergangssystem angesehen werden, mit dem die Erfahrung für die Entwicklung eines eingreifenden Nachfolgesystems gesammelt werden kann.

Köln, 16.06.2018

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Körperliche und geistige Fahreignungsmängel besser erkennen

Problemstellung

Körperliche Mängel bildeten im Jahr 2016 bundesweit 1 % der Untersuchungsanlässe für medizinisch-psychologische Untersuchungen. Nach dem amtlichen, im Wesentlichen noch aus dem Jahr 1975 stammenden Unfallursachenverzeichnis wurden im Jahr 2016 unter der Unfallursache „04“ (Sonstige körperliche oder geistige Mängel) in 4.082 von 369.242 Verkehrsunfällen mit Personenschaden ein Fehlverhalten von Fahrzeugführern polizeilich festgestellt. Das entspricht einer Quote von 1,1 %. Bei Unfällen mit Getöteten waren es 109 von 3.991 Fahrzeugführern, bei denen diese Unfallursache festgestellt wurde, was einem Anteil von 2,73 % entspricht.

Die Ergebnisse der epidemiologischen Studien des Robert-Koch-Institutes zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland, insbesondere zu den Lebenszeitprävalenzen hinsichtlich fahreignungsrelevanter Krankheiten und der Prävalenz von körperlicher Gebrechlichkeit deuten jedoch darauf hin, dass weit mehr Verkehrsunfälle durch körperliche oder geistige Mängel verursacht worden sein könnten, als es nach den bisherigen Feststellungen in der offiziellen Verkehrsunfallstatistik den Anschein hat.

Polizeibeamte nehmen alljährlich ca. 2,6 Millionen Verkehrsunfälle auf, bei denen es zu Sach- und/oder Personenschäden gekommen ist. Als Unfallursachen können Polizeibeamte ausschließlich diejenigen Ursachen angeben, die sie aufgrund ihrer persönlichen Erfahrungen sicher erkennen können. Ein rudimentäres Aus- und Fortbildungskonzept für Polizeibeamte zum Erkennen krankheitsbedingter Fahreignungsmängel existiert auf notwendig interdisziplinärer Grundlage bislang lediglich im Freistaat Sachsen. Wenn aber Polizeibeamte weder in ihrer Ausbildung, noch durch Fortbildungen für dieses komplexe Thema sensibilisiert wurden, können sie auch ihrer gesetzlichen Pflicht zur Mitteilung krankheitsbedingter Fahreignungsmängel gem. § 2 Abs. 12 StVG an die Fahrerlaubnisbehörden nicht nachkommen. In der Folge unterbleiben Anordnungen ärztlicher Fahreignungsuntersuchungen bzw. von medizinisch-psychologischen Untersuchungen, obwohl dies sachgerecht und aus Sicht der Verkehrssicherheit notwendig gewesen wäre.

Aus dem gleichen Grund gewinnen Polizeibeamte auch keinen Verdacht auf die Straftat der Gefährdung des Straßenverkehrs aufgrund eines körperlichen oder geistigen Mangels gem. § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB. In der Folge unterbleiben strafrechtliche Ermittlungen, in deren Folge eine Entziehung der Fahrerlaubnis möglich gewesen wäre. Die vorgenannten Erwägungen treffen ebenfalls auf die vorbeugende Verkehrsüberwachung zu, in deren Rahmen Fahrzeugführer verdachtslos angehalten werden, um ihre Fahrtüchtigkeit zu überprüfen.

Die Problematik betrifft alle Bundesländer und zeigt unmittelbare Auswirkungen auf die amtliche Verkehrsunfallstatistik sowie Fernwirkungen für die Prävention, weil Verkehrsunfälle auf einer unzureichenden Datenbasis aufgeklärt werden und Risiken einer (etwaigen zukünftigen) Unfallverursachung durch Fahrzeugführer mit krankheitsbedingten Fahreignungsmängeln nicht zutreffend vorausschauend abgeschätzt werden können.

Stand der Wissenschaft

Psychophysische Testverfahren werden durch Polizeibeamte gegenüber Fahrzeugführern bislang lediglich rudimentär und auf der Basis freiwilliger Mitwirkung bei dem Verdacht auf alkohol- und rauchmittelbedingte Fahrtüchtigkeitsmängel eingesetzt, wenn die Polizeibeamten überhaupt in der praktischen Handhabung standardisierter Fahrtüchtigkeitstests (SFT) ausgebildet worden sind (vorbildlich geschieht dies bislang ausschließlich in der Hansestadt Hamburg).

Empirische Studien zu krankheitsbedingten Fahreignungsmängeln mit ihren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind unter dem Gesichtspunkt des polizeilichen Erkennens dieser Mängel bislang lediglich ansatzweise im Freistaat Sachsen in Form von Bachelorarbeiten aufgelegt worden.

Ein weiteres wissenschaftliches Problem mit möglicherweise erheblichen praktischen Auswirkungen liegt darin, dass bisher keine bundesweite Erfassung von Pflichtmitteilungen der Polizei an Fahrerlaubnisbehörden existiert. Auch die Anzahl der von Fahrerlaubnisbehörden angeordneten Facharztgutachten mit dem Untersuchungsanlass möglicher körperlicher oder geistiger Fahreignungsmängel wird – im Gegensatz zur gut untersuchten MPU – statistisch bislang weder im Bund, noch in den Ländern erfasst.

Beschlussfassung

Die Kenntnis darüber, in wie vielen Fällen tatsächlich körperliche oder geistige Mängel Unfallursache waren, ist dringend zu verbessern. Dazu sollte

- die Anzahl der von Fahrerlaubnisbehörden angeordneten ärztlichen Untersuchungen mit dem Untersuchungsanlass möglicher körperlicher oder geistiger Fahreignungsmängel exemplarisch in zwei strukturell unterschiedlichen Bundesländern erfasst werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sollten im Rahmen eines Best-Practice gemeinsam mit der AG VPA erörtert werden.
- In einer Tiefenuntersuchung in Zusammenarbeit mit der AG VPA in einer geeigneten Polizeidienststelle im Rahmen einer standardisierten Befragung der Unfallbeteiligten festgestellt werden, in wie vielen Fällen bei Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten die Unfallursache „04“ im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme und Unfallsachbearbeitung als korrekte Unfallursache erkannt wurde und in welchen sie unerkannt geblieben ist.

Fahrzeugführer mit körperlichen oder geistigen Mängeln müssen besser erkannt und gegebenenfalls am weiteren Führen eines Kraftfahrzeugs gehindert werden. Dazu soll

- die Polizei bundesweit im Erkennen krankheitsbedingter Fahreignungsmängel interdisziplinär ausgebildet wird. Das erworbene Fachwissen muss in Fortbildungslehrgängen gefestigt und aktualisiert werden.
- die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Fahrerlaubnisbehörden verbessert werden. Dazu gehört auch eine Ausbildung der Polizei dahingehend, dass die Fahrerlaubnisbehörde aufgrund der polizeilichen Mitteilung ein Verfahren rechtssicher einleiten kann.

Köln, 16.06.2018

Beschluss der Jahreshauptversammlung 2018

Bundesweite Einführung von Fahrradstaffeln der Polizei

Aktueller Stand

In den deutschen Städten, in denen bereits Fahrradstaffeln der Polizei existieren, wurden durchweg gute Erfahrungen gemacht. Untermauert werden diese Erfahrungswerte durch das dreijährige Berliner Forschungsprojekt (2014 bis 2017), welches von Anfang an wissenschaftlich durch die Unfallforschung der Versicherer begleitet wurde.

So ist den Forschungsergebnissen eindeutig zu entnehmen, dass Unfälle mit schweren Personenschäden erkennbar zurückgegangen sind und ein verkehrsgerechteres Verhalten der Fahrradfahrer zugenommen hat, weil die Ansprache durch die Polizei häufiger und auf Augenhöhe erfolgte.

Beschlussfassung

Präsidium und Vorstand der Deutschen Verkehrswacht werden gebeten, sich bei den Konferenzen der Innenminister sowie der Verkehrsminister dafür einzusetzen, dass bundesweit in allen Großstädten Fahrradstaffeln der Polizei als eigenständige Organisationseinheit eingerichtet bzw. bereits vorhandene Fahrradstaffeln personell verstärkt werden.

Köln, 16.06.2018