



DIALOGPOST
Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: AK-DigiArt

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Was können E-Fuels leisten?

Mitte September hat die EU-Kommission angekündigt, die Klimaschutzziele verschärfen zu wollen. So kommen auch auf die deutschen Autobauer strengere Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß bei Neuwagen zu. Erst 2018 war festgelegt worden, dass deren Ausstoß von Treibhausgasen im Zeitraum 2021 bis 2030 um 37,5 Prozent sinken soll. Nun lautet die geplante Zielvorgabe: Reduktion um 50 Prozent. Um dieses Ziel zu schaffen, müssten bereits 2030 mehr als die Hälfte aller Neuwagen deutscher Hersteller Elektroautos sein. Ist das realistisch oder gibt es auch andere Wege, die schärferen Vorgaben einzuhalten?

Elektroautos liegen zurzeit im Trend. Sie gelten als umweltfreundlich, weil sie emissionslos mit Strom fahren. Zumindest in der Theorie. Denn ob sie tatsächlich emissionslos fahren, hängt davon ab, aus welcher Quelle der Strom stammt, der sie antreibt. Außerdem benötigen Elektroautos tonnenschwere Akkus, deren Herstellung kostspielig und ressourcenhungrig ist. Sie zu laden, dauert Stunden. Dafür ist ihre Reichweite noch relativ begrenzt.

Das Konzept des Wasserstoffantriebs bzw. der Brennstoffzelle (siehe Bericht in BAVC info 2-2019) findet ebenfalls wieder größeren Zuspruch. Denn auch er hat Potenzial, vor allem als Antrieb für Lkw, Busse oder auch für Schienenfahrzeuge. Gegenwärtig ist die Nutzung dieser Technologie noch sehr teuer und aufwändig, was sich auch in den Fahrzeugpreisen niederschlägt.

Wäre es da nicht sinnvoll, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit einem Treibstoff zu betanken, der klimaneutral ist? Die Rede ist von E-Fuels.

E-Fuels sind künstlich hergestellte Kraftstoffe, bei denen aus Wasser Wasserstoff hergestellt und mit CO₂ aus der Luft angereichert wird. Der Bedarf an elektrischer Energie für dieses Verfahren ist enorm, monieren die Kritiker. Ein Vergleich: Laut einer Studie der Denkfabrik Agora Verkehrswende aus dem Jahr 2017 braucht ein batterieelektrisches Auto für 100 Kilometer 15 Kilowattstunden (kWh) Strom, ein mit Wasserstoff betriebenes Fahrzeug 31 kWh und ein mit E-Fuels betriebener Diesel oder Benziner sogar 103 kWh.

Befürworter der E-Fuels halten diesen Einwand für vernachlässigbar. Wenn der dafür erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien (Wind-, Wasserkraft oder Sonnenenergie) stamme, so falle der Aufwand weniger ins Gewicht, da diese weltweit betrachtet im Übermaß vorhanden seien. Und sie halten dagegen: „Langfristig sind synthetische Brennstoffe zur weitergehenden Emissionsreduktion in allen Verkehren zwingend erforderlich“, heißt es in einer vom Bundesverband der Industrie beauftragten Studie.

„Wenn man die Bestandsflotte perspektivisch nachhaltig betreiben will, dann sind E-Fuels ein elementarer Bestandteil“, gab sich Porsche-Entwicklungsvorstand Michael Steiner gegenüber der Deutschen Presse-Agentur überzeugt. Nun ist Porsche nicht gerade bekannt dafür, sparsam motorisierte Fahrzeuge zu bauen.

Aber auch andere Autobauer sehen Chancen für E-Fuels. So will z. B. Daimler bis zum Jahr 2039 seine weltweit verkauften Neuwagen CO₂-neutral rollen lassen können. Ohne klimaneutrale Kraftstoffe, so der Chef der Motoren-

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

falls Sie sich wundern, dass die zweite Ausgabe dieses Jahr vergleichsweise spät erscheint: Das hat weniger mit Corona zu tun als damit, dass wir Sie über ein paar Neuerungen informieren möchten, die noch im Herbst abgeschlossen wurden.

Funktionell erweitert wurde der Mitgliederbereich der BAVC-Website. Ab sofort können Mitglieder nach einem Verifizierungsprozess, der per Linkanforderung im Mitgliederbereich gestartet wird, ihre Mitgliedschaft online in ihrem Mitgliedskonto verwalten. Voraussetzung dafür: eine beim BAVC bereits hinterlegte gültige E-Mail-Adresse. Wer möchte, kann aber auch alles so belassen oder zu einem späteren Zeitpunkt zu dieser noch komfortableren und noch sichereren Kontoverwaltung wechseln.

Der BAVC ist dabei, seine Klimabilanz zu optimieren. In einem ersten Schritt haben wir den CO₂-Fußabdruck der Geschäftsstelle ermittelt und mithilfe von Kompensationszertifikaten für (noch) nicht vermeidbare CO₂-Emissionen auf Null gesetzt. Auch Sie können uns helfen, CO₂ einzusparen, z.B. indem Sie die BAVC info per E-Mail statt per Post beziehen oder die BAVC-Notrufnummer in Ihrem Mobiltelefon speichern, statt zusätzliche Mitgliedskarten aus Plastik zu ordern.

Mehr dazu und zu anderen Fragen zum Thema Nachhaltigkeit in dieser Ausgabe.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand

(Fortsetzung von Seite 1)

entwickler des Stuttgarter Konzerns, Torsten Eder, gegenüber der Wirtschaftswoche, sei dies kaum möglich.

Eine Lanze für E-Fuels bricht auch Manfred Fishedick, Professor am Institut für Klima, Umwelt, Energie an der Universität Wuppertal, in einem Artikel der Zeit: Da E-Fuels wie konventionelle Kraftstoffe handzuhaben seien, könne die bestehende Infrastruktur nahezu komplett übernommen werden. Diese Kontinuität gelte auch für den Fahrzeugbau. Wo keine neue Antriebstechnologie entwickelt werden müsse, blieben auch Arbeitsplätze erhalten. Gleichzeitig bezweifelt er jedoch mit Blick auf den hohen Energiebedarf bei der Herstellung, dass E-Fuels auf

breiter Front im Pkw-Massenmarkt als Ersatz für fossilen Treibstoff dienen können. Es gibt einfach (noch) zu wenig Windräder und Photovoltaikanlagen. Diese Einschätzung deckt sich auch mit den Berechnungen von Agora Verkehrswende: „Würde der Verkehrssektor in Zukunft vorrangig mit strombasierten Kraftstoffen dekarbonisiert, könnte der Strombedarf allein des Verkehrs in Deutschland im Jahr 2050 bei bis zu 914 Terawattstunden (TWh) liegen ... Dieser Strombedarf ist höher als die gesamte Bruttostromerzeugung in Deutschland im Jahr 2016.“

Aus dieser Perspektive spricht also viel dafür, dass E-Fuels vor allem dort erzeugt werden sollten, wo Erneuerbare im Übermaß vor-

handen und günstig zu produzieren sind: zum Beispiel per Windkraft in Norwegen oder Chile. Oder per Photovoltaik in Nordafrika oder im Nahen Osten. Zum anderen sollten E-Fuels in erster Linie dort zum Einsatz kommen, wo es keine alternativen Antriebskonzepte gibt, etwa in der kommerziellen Luftfahrt oder auf Schiffen. Denn wenn Akkus zu schwer oder Ladestationen außer Reichweite sind, muss der Energieträger flüssig oder gasförmig an Bord sein.

Im Pkw-Bereich hingegen scheint E-Fuels nur eine ergänzende Rolle zuzukommen: zwischen Akku- und Brennstoffzellen-Stromern. Und Bus und Bahn und E-Bike und Fahrrad.



Gebrauchter Stromer gefällig?

Haben Sie schon mal mit dem Gedanken gespielt, ein gebrauchtes E-Auto zu kaufen? Dann werden Sie feststellen, dass der Markt dafür noch sehr übersichtlich ist.

Laut Martin Endlein, Sprecher des Gebrauchtwagen-Spezialisten Deutsche Auto Treuhand (DAT), haben im Jahr 2019 lediglich 11.376 gebrauchte Stromer den Besitzer gewechselt. Bezogen auf das Gesamtvolumen von 7,2 Millionen Gebrauchtwagen ist das ein Anteil von weniger als ein Prozent (0,16 Prozent). Gegenwärtig mag das noch an der tatsächlich geringen Zahl an E-Autos liegen. Doch das Bild könnte sich ändern. Hybridfahrzeuge und reine E-Autos müssen als privat genutzte Firmenwagen lediglich mit 0,5 statt mit einem Prozent des Neupreises versteuert werden. Auch die Hersteller versuchen, mit Blick auf die verschärften Vorgaben für die Gesamt-CO₂-Emission ihrer verkauften Flotte mehr Hybrid- und reine Elektroautos auf die Straße zu bringen.

Dieser Effekt sollte sich zeitversetzt auch im Gebrauchtwagenmarkt niederschlagen. Laut Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) hat sich 2019 die Zahl der zugelassenen reinen E-Autos im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt auf 63.280 Pkw. Bei den Hybriden betrug die Zahl der Neuzulassungen 239.250 Fahrzeuge (109.000 mehr als 2018). Zwar unterliegen bei einem Elektroauto bauartbedingt weniger Teile dem Verschleiß – unterm Strich besteht es aus weniger Teilen als ein Verbrenner. Dennoch gibt es ein paar Dinge, die man vor dem Kauf bedenken sollte.

Reichweite

Die schnellen Fortschritte bei der Batterietechnik führen dazu, dass ältere E-Autos von

Hause aus deutlich weniger Reichweite bieten als ihre frisch vom Band gerollten Nachfolgemodelle. Kam 2012 der erste Opel Ampera mit einer Ladung gut 50 bis 80 km weit, schaffen Stromer der neuesten Generation bereits ein Vielfaches davon.

Reifen, Bremsen, Fahrwerk

Reifenverschleiß ist nicht nur bei Sportwagen, sondern auch bei Elektrofahrzeugen ein relevanter Kostenfaktor. Aufgrund des hohen Drehmoments lassen E-Autos beim rasanten Ampelstart Verbrenner chancenlos hinter sich, aber eben auch viel Gummi auf der Straße. Die Bremsen hingegen neigen zu Korrosion. Durch Rückgewinnung der Bremsenergie (Rekuperation) weniger beansprucht, sollten sie häufiger kontrolliert werden. Das Fahrwerk ist durch die schweren Batterieblöcke stärker beansprucht als bei herkömmlichen Pkw.

Akku-Alterung

Man kennt es von Handy und Smartphone: Mit der Zeit schwindet die Akkukapazität, die Ladeabstände werden immer kürzer. Das gilt auch für gebrauchte E-Autos. Untersuchungen zufolge verfügen Akkus nach 1.500 bis 2.500 Ladezyklen lediglich noch über 70 bis 80 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität. So schrumpft eine Reichweite von einst 130 km dann auf 90 km.

Wiederverkaufswert

Verkaufen Hersteller identische Modelle nach gewisser Zeit mit deutlichen Rabatten, drückt das den Wiederverkaufswert des zum ursprünglichen Preis erworbenen Fahrzeugs. Dieses Risiko trifft zwar in erster Linie den Neuwagenkäufer, wirkt sich, neben allen anderen Faktoren, aber auch auf den Wert für den Zweit- oder Drittbesitzer aus.

Strengere Regeln für Zulassung neuer Kfz-Typen

Zum 1. September hat die EU-Kommission die EU-Vorgaben zur Kfz-Typengenehmigung verschärft. Seitdem müssen alle neuen Fahrzeugmodelle vor der Zulassung für den europäischen Markt strenger geprüft werden. Kontrollen von Fahrzeugen, die sich im Verkehr befinden, gehören ebenfalls dazu. So sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, regelmäßig mindestens eines von 40.000 neu zugelassenen Fahrzeugen zu testen.

Bei diesen Tests soll es vorrangig um Emissionsprüfungen gehen. Zudem ist es einzelnen Ländern nun möglich, gegen nicht-konforme Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet vorzugehen. Darüber hinaus kann die Kommission Einhaltung- und Konformitätsprüfungen in Laboren oder auf der Straße durchführen. Verstöße können mit EU-weiten Rückrufen und Bußgeldern von bis zu 30.000 € je Fahrzeug geahndet werden. Sanktionen verhängen konnten bisher nur die Länder, die die Typengenehmigung erteilt hatten. Von den neuen Vorgaben erhofft sich die EU-Kommission, Betrug wie beim Dieselskandal unterbinden zu können.

BAVC-Website: Neue Kontofunktion

Ab sofort können Mitglieder, die dem BAVC eine gültige E-Mail-Adresse mitgeteilt haben, auf die neue Kontofunktionalität umsteigen: eigenes Passwort vergeben, Kontakt- und Bankverbindungsdaten aktualisieren oder einen Tarifwechsel beauftragen. Dazu müssen sie sich wie gehabt im Mitgliederbereich der Website anmelden, anschließend den Verifizierungsprozess per Klick auf den eingblendeten Link starten und den weiteren Anweisungen auf dem Bildschirm folgen. Danach wird die neue Funktionalität freigeschaltet.

Panne mit E-Auto: Alles Routine?

Je mehr Elektroautos im Straßenverkehr auftauchen, desto wahrscheinlicher ist es, dass auch sie mal ein Fall für die Pannenhilfe sind. Wie es darum bestellt ist, das haben wir Thomas Hopf gefragt. Er ist Referent für Technik und Schulung bei Assistance Partner, in der Netzorganisation tätig und war früher selbst als Pannenhelfer im Einsatz.

Herr Hopf, sind E-Autos pannenanfälliger als Verbrenner?

Nein, sind sie nicht. Ist die Pann ursache am Hochvoltsystem, kann jedoch vor Ort nichts gemacht werden. Das Auto muss in die Fach- oder Vertragswerkstatt transportiert werden.

Was sind die klassischen Pannenhilfe-Fälle bei E-Autos?

Das kann man so gar nicht beantworten. Habe ich einen Reifenschaden, kann ich meist nichts mehr vor Ort machen, da aus Gewichtsgründen kein Reserverad dabei ist. Eine defekte Sicherung oder etwas an der Beleuchtung ist vor Ort vielleicht noch zu beheben. In jedem Fall benötigt der Pannenhelfer eine spezielle Zusatzausbildung, sonst darf er weder eine Pannenhilfe noch einen Transport durchführen (Vorgabe der Berufsgenossenschaft). Er darf damit aber keine Arbeiten am Hochvoltsystem vornehmen.

Was geschieht, wenn der „Tank“ (Akku) leer ist? Nachladen vor Ort ist nicht möglich. Das Fahrzeug muss abgeschleppt werden – entweder in die Fach- oder Vertragswerkstatt, zu einer Ladesäule oder zum Mitglied nach Hause.

Gibt es besondere Pannenfälle bei E-Autos?

Nein, eigentlich nicht. Zwar benötigt der Pannenhelfer, wie schon gesagt, eine Zusatzausbildung, das Hochvoltsystem ist aber dennoch tabu. Die Autos müssen fast immer abtransportiert werden.

BAVC-Geschäftsstelle arbeitet künftig klimaneutral

Die Ziele des Pariser Klimaabkommens lassen sich nur gemeinsam erreichen. So arbeitet auch der BAVC daran, seine Aktivitäten nach und nach klimaneutral zu gestalten. In einem ersten Schritt haben wir unsere Geschäftsstelle auf klimaneutralen Betrieb umgestellt. Weitere Maßnahmen, um sämtliche Aktivitäten zu optimieren, folgen. Bei der Kompensation (noch) nicht vermeidbarer CO₂-Emissionen setzt der BAVC auf Klimazertifikate der Klima-Kollekte.

Dieser CO₂-Kompensationsfonds christlicher Kirchen steht jedem offen, der unvermeidliche Emissionen aus Strom- und Wärmeenergie, Reisen sowie Papier- und Druckerzeugnissen kompensieren möchte. Mit den Ausgleichszahlungen werden Projekte in Entwicklungs- und Schwellenländern unterstützt. Dort ist eine Minderung der CO₂-Emissionen direkt und effizient möglich. Näheres zu den Projekten und dem Beitrag zum Abbau von Armut und sozialer Gerechtigkeit finden Sie unter: www.klima-kollekte.de

Gibt es etwas, was die Pannenhilfe bei E-Autos gefährlich(er) macht als bei konventionellen Pkw? Ja, wenn das Hochvoltsystem beschädigt und nicht deaktiviert ist. Denn dann können Spannungen von bis zu 650 Volt für den Pannenhelfer gefährlich werden.

Müssen alle Pannenhelfer auch E-Autos Pannenhilfe leisten können?

Aufgrund der Produktvielfalt und der Technik ist das gar nicht mehr möglich. Man kann gar nicht mehr alle Ersatzteile an Bord haben. Das gilt aber auch für Verbrenner. Und um am Hochvoltsystem etwas machen zu können, muss ich Hochvolttechniker sein. Diese Ausbildung ist aber nur in der Fach- oder Vertragswerkstatt vorhanden. Auch nicht alle Kfz-Mechaniker oder Mechatroniker haben diese Zusatzausbildung.

Was tun, wenn es einen Unfall gab?

Besteht der Verdacht, dass das Hochvoltsystem beschädigt ist, sollte der Pannenhelfer dieses zur eigenen Sicherheit nochmal stromlos schalten. Dies sollte nach einem Unfall eigentlich automatisch passieren – z. B. wenn der Airbag auslöst, man sich aber nicht sicher sein kann, dass die Technik auch funktioniert. Da wir das als EUP (elektrisch unterwiesene Person, Anm. d. Redaktion) aber nicht messen dürfen und es bei den Fahrzeugen keine Anzeige gibt, wird diese Freischaltung von den Berufsgenossenschaften oder auch von den Feuerwehren empfohlen.

Welche Vorkehrungen können Autofahrer treffen, um Risiken im Pannenfalle zu minimieren?

Finger weg von allen orangefarbenen Kabeln und allen Bauteilen mit Warnaufkleber „Achtung Hochspannung“, denn die gehören zum Hochvoltsystem.

Übrigens:

Der BAVC hilft auch bei leerem Akku.

Safe Ride to the Future 2.0

So heißt die Sicherheitsstrategie des Verbands der europäischen Motorradhersteller ACEM. Sie soll in nur zehn (!) Jahren Sicherheitssysteme aus dem Auto aufs Motorrad übertragen.

Abgesehen davon, dass nur wenige moped-fahrende Zeitgenossen von der Idee begeistert sind: Wenn Entscheidungskompetenzen von ihnen weg und hin zum Fahrzeug verlagert werden sollen, ist das nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch eine rechtliche und eine ethische.

Und wofür das Ganze? Genau, weil zu viele Unfälle passieren. Mein Gegenvorschlag: Die Kompetenzen da lassen, wo sie meines Ermessens hingehören, bei den Fahrerinnen und Fahrern. Die Probleme sind bekannt: Alkohol und Drogen, Geschwindigkeit, Leichtsinn ... alles Bereiche, auf die der auto- oder mopedmobile Mensch Einfluss nehmen kann.

Selber Einfluss nehmen – das lässt sich auch auf alle anderen Problembereiche übertragen und ja, Verantwortung wahrzunehmen tut vielleicht sogar weh. Jeder hat da wohl seine wunden Punkte. Ich persönlich gehöre zu den Zeitoptimisten, die immer von den blöden anderen aufgehalten werden ...

Und bis wir alle zukünftig sicher unterwegs sind – Safe Ride to the Future 2.0 – gilt: Sicher unterwegs 1.0 – ganz altmodisch, mit Hirn einschalten und so.

Seien Sie sicher unterwegs, auch ohne Elektronik.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de

Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrscoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0 www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand

Konzeption, Layout/Realisation:

PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen

Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Die fiktive Abrechnung – Medaille mit zwei Seiten

Nicht selten wird mit fiktiven Abrechnungen betrogen. Etwa, wenn Banden oder Einzelpersonen Unfälle fingieren, um sich zu bereichern. Dabei gerne praktiziert: Schrottauto fährt in hochwertiges Markenfahrzeug. Oder es werden absichtlich Unfälle mit hochwertigen Altfahrzeugen gebaut, die für geringes Geld zu haben sind und im Schadensfall einen hohen Betrag abwerfen. Die fiktive Abrechnung – eine Einladung zum Missbrauch?

Dieses Verdachtsmoment nutzt die Versicherungswirtschaft auch für eigene Interessen. So wird bei fiktiven Abrechnungen häufig einfach gekürzt. Der Versicherer erklärt, die Kosten seien überschätzt und verweist auf Werkstätten mit niedrigeren Preisen. Wie sich in einigen Verfahren herausstellte, wussten besagte Werkstätten hiervon nichts. So wird in Verfahren nun immer öfter die Vorlage von Rechnungen und Angeboten verlangt.

In einer Serie von Fällen haben Versicherungen die Leistung sogar vollständig verweigert, mit dem Argument, es handle

sich um einen fingierten Unfall, ohne dies weiter zu begründen. Für den Geschädigten ist dieses Gebaren sehr ärgerlich. Nicht nur, dass ihm eine Straftat unterstellt wird. Um seinen Anspruch weiter zu verfolgen, muss er den teuren Gerichtsweg gehen. Und das bedeutet, er muss die Kosten für Anwalt, Gericht und ggf. Gutachter zunächst einmal selbst aufbringen. Ohne Rechtsschutzversicherung kommen so schnell mehrere tausend Euro zusammen. Bei Niederlage oder Vergleich bleibt er auf diesen Kosten sitzen.

Die Meinungen zum Gebaren der Versicherer gehen auseinander. Die einen halten es in Anbetracht der Schutzlosigkeit der Versicherer für gerechtfertigt. Andere fordern die Abschaffung der fiktiven Abrechnung. Weitgehend Konsens ist jedoch, dass das Dispositionsrecht des Geschädigten zu wahren ist: das Recht, selbst zu entscheiden, ob er das Geld aus der Schadensregulierung für die Reparatur ausgibt oder anderweitig verwendet. Auch die Versicherungswirtschaft möchte an der fiktiven Abrechnung festhalten. Denn sie erleichtert Arbeitsprozesse, da nicht bis zum

Abschluss der Reparatur gewartet werden muss oder Nachweise für die Reparatur zu prüfen sind. Außerdem versuchen die Versicherer dem Missbrauch vorzubeugen. So werden Schadensfälle regelmäßig im Hinweis- und Informationssystem (HIS) der deutschen Versicherungswirtschaft erfasst, um doppelte Regulierungen zu vermeiden oder etwaige Vorschäden zu ermitteln und von der Regulierung des aktuellen Schadens abzugrenzen. Auch Plausibilitätsprüfungen durch Gutachter gehören dazu.

Die fiktive Abrechnung bleibt ein Thema, das zu Kontroversen führt. Aus diesem Grund wird geraten, für die Unfallregulierung stets rechtliche Unterstützung einzuholen.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Rechtsanwalt Steven Selvanayagam
Kanzlei Korzus und Partner
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

Sicherer in meiner Region



Foto: Stefan Körber

Im Jahr 2018 schrillten bei Unfallkassen und Berufsgenossenschaften die Alarmglocken: Zum wiederholten Male gab es mehr meldepflichtige Unfälle mit tödlichem Ausgang im Straßenverkehr als außerhalb. Über ein Drittel davon passierten jungen Beschäftigten zwischen 16 und 29 Jahren. Daraufhin initiierte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) das Programm „Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“.

Das Programm umfasst zwei Präsenzseminare und eine webbasierte Selbstlernphase, für die der DVR eigens das Online-Präventionstool

www.sicher-in-meiner-region.de entwickelt hat. In den beiden Präsenzseminaren helfen professionelle Trainerinnen und Trainer den Teilnehmern, sich die spezifischen Gefährdungen zu vergegenwärtigen, die auf den Wegen in ihrer Region lauern.

In der dazwischengeschalteten Selbstlernphase bearbeiten diese dann selbstständig individuelle Beobachtungsaufgaben zu Strecken in ihrer Umgebung anhand von Videomaterial, das auf der Website zur Verfügung gestellt wird. Die einzelnen Videosequenzen zeigen regionale Unfallhäufungsstellen. Sie wurden auf Basis polizeilich erfasster Unfalldaten per 360-Grad-Video dokumentiert und mögliche Unfallhergänge in animierten Videosequenzen rekonstruiert.

Wie erste Evaluationen zeigen, hilft das Programm, Risikowahrnehmung und -verhalten der Teilnehmer zu verbessern. Wesentliche Bedeutung wird dabei der Tatsache beigegeben, dass die Teilnehmer anhand der ihnen vertrauten Strecken trainiert werden. Das Videoarchiv der Risikostrecken wird kontinuierlich erweitert. Gegenwärtig sind Strecken in Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Niedersachsen online verfügbar.

StVO-Novelle Radfahrer

Seit Ende April 2020 gelten geänderte Regeln, die den Radverkehr stärken sollen.

Nebeneinanderfahren von Fahrrädern: Dieses ist nun grundsätzlich gestattet. Werden jedoch andere Verkehrsteilnehmer behindert, muss hintereinander gefahren werden.

Mindestüberholabstand für Kfz: Kfz, die Fußgänger, Radfahrer und Elektrokleinstfahrzeuge (E-Bikes, E-Scooter) überholen, müssen Mindestabstand wahren: innerorts 1,5 m und außerorts 2 m.

Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts: Beim Rechtsabbiegen dürfen diese Fahrzeuge innerorts nur 4 bis 7, max. 11 km/h schnell sein.

Personenbeförderung auf Fahrrädern: Ist nun erlaubt, wenn die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind und der Pilot mindestens 16 Jahre alt ist.

Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer: Rechtsabbiegen an Ampeln mit Grünpfeil gilt nun auch für Radfahrer, die aus einem Radfahrstreifen oder Radweg rechts abbiegen. Außerdem wurde ein Grünpfeil eingeführt, der ausschließlich für Radfahrer gilt.

Generelles Halteverbot auf Schutzstreifen: Auf den weiß gestrichelten Schutzstreifen zur Trennung von Rad- und Autoverkehr gilt nun ein generelles Halteverbot.