



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 174

14. Mai 2025

1. Taxi-Lizenzen in Italien

Schon seit vielen Jahren ist es in Teilen unmöglich in Italien neue Taxi-Lizenzen zu erhalten. Es gäbe dort nach Medienberichten kaum die Möglichkeit des Zugangs. Mailand und Rom haben seit 20 Jahren keine neuen Lizenzen mehr ausgegeben, während Livorno seit 1975 keine einzige neue mehr vergeben hat. Diese Lizenzen werden dem Privatvermögen zugerechnet und werden, wenn sie privat / gewerblich veräußert werden für bis zu 200.000 Euro verkauft, in Venedig sogar für bis zu 400.000 Euro.

Quelle:

EURAKTIV v. 25.03.25

K. L.

2. Zusammenstoß mit aus einer Parklücke einfahrendem Kraftfahrzeug

Ein Autofahrer befuhr eine Straße mit zwei Fahrstreifen und wechselte vom linken auf den rechten Fahrstreifen. In diesem Moment fuhr aus einer längs zur Fahrbahn liegenden Parkbucht ein anderes Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen. Dabei stießen beide Fahrzeuge zusammen. Die von der Parkbucht kommende Fahrzeugführerin wollte dann Schadensersatz von dem den Fahrstreifen wechselnden Fahrzeugführer.

„Der Bundesgerichtshof entschied zu Gunsten der Beklagten. Sie habe nicht gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen. Es sei zu beachten, dass die Vorschrift nur dem Schutz des fließenden Verkehrs diene. Der "andere Verkehrsteilnehmer" im Sinne der Vorschrift sei nur der Teilnehmer des fließenden Verkehrs, nicht aber der vom Fahrbahnrand An- und in den fließenden Verkehr Einfahrende. Müsste der Fahrstreifenwechsler gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, also auch gegenüber Einfahrenden, dieselben höchsten Sorgfaltsanforderungen wie der Einfahrende wahren, wäre dies schwerlich mit dem sich aus § 10 StVO ergebenden Vorrang des fließenden Verkehrs vereinbar. Der Vorrang des fließenden Verkehrs werde gerade mit den besonders hohen Sorgfaltsanforderungen des Einfahrenden begründet.“

Quelle:

BGH, Urt. V. 08.03.22; kostenl. Urteile v. 24.03.25

K. L.

3. Umschubsen einer Geschwindigkeitsmessenlage

Wer ein Radargerät / eine Geschwindigkeitsmessenlage umschubst, indem er dagegen tritt und diese dadurch bedingt umfällt, begeht eine Straftat. Dadurch, dass die Messanlage nämlich dann nicht mehr messen kann, erfüllt dies den Tatbestand der Unbrauchbarmachung des § 316b Abs. 1 Nr. 3 StGB (Störung öffentl. Betriebe).

Quelle:

OLG Hamm, Urt. V. ; Az 40Rs25/25 OLG, LTO v. 04.04.25

K. L.

4. Britische Studie zu Beinaheunfällen mit Radfahrern

Um die Umstände von Beinahe-Unfällen mit Radfahrern zu untersuchen, haben Forscher des University College London (UCL) 60 Londoner Radfahrer zwei Wochen lang mit einer GoPro-Kamera fahren lassen.

Die Ergebnisse zeigten, dass die meisten Beinaheunfälle auf Straßen ohne Radverkehrsinfrastruktur passierten und weil Autofahrer beim Überholen nicht genug Platz ließen.

Die Studienteilnehmer - 60 Erwachsene, die mit dem Fahrrad in London unterwegs waren - erhielten von Forschern des UCL einen Helm mit einer GoPro-Kamera mit 360-Grad-Aufnahme, den sie zwei Wochen lang während des Pendelns benutzen sollten. Jedes Mal, wenn sie einen Beinahe-Unfall erlebten, mussten die Teilnehmer „near-miss“ sagen. Mithilfe der Stimmerkennung konnten die Forscher dann die richtigen Bilder aus den Aufnahmen extrahieren, basierend auf dem Zeitpunkt des Vorfalls. Zu den aufgezeichneten Ergebnissen gehörten die beteiligten Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsdichte, der Grad des Mischverkehrs, die Fahrradinfrastruktur sowie die Straßen- und Kreuzungsmerkmale für jedes Ereignis.

Die Forscher berechneten das Unfallrisiko anhand der Anzahl der Beinahe-Unfälle pro 100 Kilometer. Diese Analyse ergab, dass das Risiko während der morgendlichen Rushhour und bei längerem Radfahren auf Straßen mit 50 km/h anstieg. Ein höheres Tempo und längeres Radfahren auf gemeinsam genutzter Infrastruktur führten zu einem geringeren Risiko. Teilnehmer, die im Vorjahr keinen Fahrradunfall hatten, berichteten über relativ weniger Beinaheunfälle.

Auf der Grundlage der Ergebnisse raten die Forscher den politischen Entscheidungsträgern, Autofahrer durch Kampagnen dazu zu bewegen, Radfahrern mehr Platz zu lassen und beim Abbiegen vorsichtig zu sein. Sie raten außerdem zu mehr Radverkehrsinfrastruktur, damit die Menschen sicherer fahren können, und zwar nicht nur auf stark befahrenen Straßen, sondern auch in ruhigeren Wohngebieten, durch die manche Radfahrer lieber fahren.

Quelle:	LEVA EU v. 17.03.25 (freie Übersetzung durch Verfasser)
---------	---

K. L.

5. E-Scooter-Nutzung im Ausland

Der ADAC informiert über die E-Scooter-Nutzung im Ausland:

„Eine **Versicherungspflicht** wie in Deutschland gibt es nur in wenigen Ländern, zum Beispiel in Frankreich, Schweden und jetzt auch in Italien. Die Vorschrift, einen **Helm zu tragen**, ist bislang nur für Italien, Dänemark, Portugal und Kroatien bekannt. In Norwegen gilt die Helmpflicht nur für Kinder unter 15 Jahren.

Fahren dürfen die Scooter in den meisten Ländern in der Regel auf Radwegen, nur in Ausnahmefällen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen. In Italien ist die Benutzung einzig auf Straßen erlaubt.

Fast in ganz Europa sind E-Scooter gestattet. Aber es gibt Ausnahmen, zum Beispiel die **Niederlande**. Hier sind E-Scooter in der Regel bis auf wenige Ausnahmen **nicht** erlaubt.

In **Großbritannien** sind E-Scooter in öffentlichen Verkehrsraum **grundsätzlich verboten**. Ausnahmen gibt es nur im Rahmen einer 12-monatigen Testphase für ausgewählte Anbieter von Miet-Scootern in von der [Regierung festgelegten Bereiche](#)*. Dort darf mit den Rollern der zugelassenen Anbieter auf Straßen und Radwegen gefahren werden, das Befahren von Gehwegen ist verboten.

Für die Verwendung dieser – versicherungspflichtigen – Mietroller ist eine Fahrerlaubnis der britischen Klasse Q erforderlich.“

Quelle:	ADAC v. 18.03.25: https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/
---------	---

K. L.

6. EU-weite Fahrverbote in Vorbereitung

Die EU-Kommission teilt mit:

„Erste Versuche, europaweiten Regelungen zum Entzug der Fahrerlaubnis zu etablieren, begannen vor über 60 Jahren. Bisher wurde der Entzug der Fahrerlaubnis in einem Mitgliedsstaat nicht einheitlich in der EU anerkannt. Somit konnten Straftäter in anderen Ländern weiterfahren und dadurch andere Verkehrsteilnehmende gefährden.

Ein System der gegenseitigen Anerkennung wird dazu führen, dass der Entzug der Fahrerlaubnis aufgrund von schweren Verkehrsverstößen in allen EU-Mitgliedsstaaten angewendet wird. Zu den schweren Verkehrsverstößen zählen übermäßige Geschwindigkeitsüberschreitung (50 km/h über dem Tempolimit), Fahren unter Einfluss von Drogen und eine gefährliche Fahrweise, die den Tod oder eine schwere Verletzung verursacht.

Die Gesetzgebung baut auf den modernisierten Führerscheinvorschriften auf, auf die sich Parlament und Rat (nach Initiative der Kommission) ... geeinigt haben. Im nächsten Schritt werden das Europäische Parlament und der Rat die neue Richtlinie verabschieden, sie tritt dann 20 Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft. Die Mitgliedsstaaten haben dann vier Jahre Zeit, um die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen.“

Quelle:	EU-Kommission v. 26.03.25
---------	---------------------------

K. L.

7. Fahrradairbag für Kinder

Veilig Verkeer Nederland (VKN) hat den ersten Fahrrad-Airbag speziell für Kinder vorgestellt. Er ist in einen leichten Rucksack integriert und faltet sich bei einer plötzlichen Reaktion oder wenn der Radfahrer das Gleichgewicht verliert, um den Körper. VKN hat den Airbag entwickelt, weil Kinder zunehmend den Radweg mit schnelleren Verkehrsteilnehmern wie E-Bikes und Fatbikes teilen müssen.

Quelle:	Mobiliteit NL v. 26.03.25
---------	---------------------------

K. L.

8. Sehvermögen von Frauen und Männern

„Laut der Ablenkungsstudie 2024 von DA Direkt schätzen nur 42 Prozent der Frauen ihr Sehvermögen bei Nacht als gut ein, bei den Männern sind es hingegen 65 Prozent. Frauen sind bei Dunkelheit häufiger von ablenkenden Elementen im Straßenverkehr irritiert als Männer. So fühlen sich im Dunklen 52 Prozent der Frauen und 43 Prozent der Männer durch Straßenmarkierungen und nasse Fahrbahnen negativ beeinflusst. Diese Geschlechtsunterschiede sind gemäß wissenschaftlicher Studien an der City University of New York dadurch begründet, dass Männer schwache Kontraste und schnelle Bewegungen besser wahrnehmen als Frauen. Um die Sicht bei Dunkelheit zu verbessern, empfiehlt es sich, die Front- und Heckscheiben sauber zu halten, ausreichend Scheibenwischwasser mit Frostschutz zu verwenden sowie Blendschutz und Nachtfahrbrillen zu nutzen. Zudem sollten die Scheinwerfer regelmäßig gereinigt und korrekt ausgerichtet werden. Kfz-Meisterbetriebe bieten zu Beginn der dunklen Jahreszeit kostenlose Licht-Tests zur Überprüfung der Scheinwerfer an.“

Quelle:	IFK Potsdam v. Februar 2025
---------	-----------------------------

K. L.

9. Vorsatz bei Geschwindigkeitsüberschreitung

Fährt jemand 45 km/h zu schnell, kann das als „bedingt“ vorsätzlich erachtet werden. Jeder Kraftfahrer müsste eine solche Geschwindigkeitsüberschreitung merken, da er damit nicht nur zu schnell sondern erheblich zu schnell unterwegs ist.

Quelle:	OLG Brandenburg, Beschl. v. 14.02.2025 – 1 ORbs 280/24 ; RiOLG a.D. Burhoff, 9/2025
---------	---

K. L.

10. Aussagewert von Unfallstatistiken

Viele nationale Unfallstatistiken sollen kein reales, also tatsächliches Bild über die Unfalllage wiedergeben. Das läge daran, dass die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr unvollständig ist und es an Daten darüber mangelt, wo und wann es zu Unfällen kommt, so ein neuer Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates, der veröffentlicht wurde.

Die meisten offiziellen Statistiken über Verletzungen im Straßenverkehr in Europa werden auf der Grundlage von Polizeiberichten erstellt. Fakt ist allerdings auch, dass die Polizei bei der überwiegenden Mehrheit der Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern, an denen kein Kraftfahrzeug beteiligt war, nur selten vor Ort ist.

Obwohl die Krankenhäuser ihre eigenen Daten über Patienten, die im Straßenverkehr verletzt wurden, erheben, haben die Regierungen oft Schwierigkeiten, diese Informationen mit den Polizeistatistiken zusammenzuführen, um sich ein umfassendes Bild vom Ausmaß der Verletzungen im Straßenverkehr zu machen. Krankenhäuser erheben nicht routinemäßig Informationen darüber, wo und wann sich Verletzungen ereignen, was für die Ermittlung von Hochrisikostellen, die zur Vermeidung künftiger Unfälle modernisiert werden müssen, von wesentlicher Bedeutung ist. Die Polizeibehörden wiederum haben oft keine genauen Kenntnisse über die Schwere der Verletzungen. Offiziellen Quellen zufolge werden in der Europäischen Union jährlich etwa 1 291 000 Verletzte gemeldet, von denen 141 000 schwer verletzt sind. Diese Zahl unterschätzt jedoch das wahre Ausmaß des Problems aufgrund von Unstimmigkeiten bei der Datenerfassung und einer teilweise massiven Untererfassung in den Polizeistatistiken.

Während die meisten schweren Verletzungen bei Zusammenstößen mit Kraftfahrzeugen entstehen und von der Polizei sehr viel häufiger gemeldet werden, werden viele Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern, an denen kein Kraftfahrzeug beteiligt war, nicht gemeldet.

Ein Vergleich der Kollisionsdaten in Tschechien aus der Polizeidatenbank und dem öffentlichen Krankenversicherungssystem ergab, dass die Polizeidatenbank nur 43 % der vom öffentlichen Krankenversicherungssystem erfassten Verletzungen enthielt. Eine Studie in den Niederlanden ergab, dass etwa 65 % der Schwerverletzten, die bei einem Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug verletzt wurden, polizeilich erfasst waren, aber nur etwa 12 % derjenigen, an denen kein Kraftfahrzeug beteiligt war.

Quelle:

ETSC v. 31.03.25

K. L.

11. Sichtbehinderung bei Einfahrt in Kreuzungsbereich

„Kann der bei Grün in eine Kreuzung Einfahrende wegen der Sichtbehinderung durch einen abbiegenden Lkw nicht sicher abschätzen, ob sich im Kreuzungsbereich bevorrechtigte Nachzügler befinden, muss er besondere Vorsicht walten lassen.“

Quelle:

OLG Saarbrücken, Urt. v. 20.09.2024 – 3 U 28/24 ; RiOLG a.D. Burhoff 9/2025

K. L.

12. Ladungsdiebstahl in veränderter Form

„Logistikfirmen und Transportversicherer sehen sich zunehmend mit einer besonderen Form des Ladungsdiebstahls konfrontiert. Dabei rauben die Täter die LKW nicht auf „klassische Art“ auf Park- oder Rastplätzen aus, sondern fahren als Schein-Firmen direkt beim Absender vor und verschwinden mit der gesamten Ladung... Bei der Phantomfrachtführer-Masche machen sich die Kriminellen zunutze, dass viele Transportaufträge mittlerweile über Online-Frachtbörsen an Subunternehmen vergeben werden – allein in Deutschland mehrere 10.000 pro Tag. So erfahren die Kriminellen von lukrativen Aufträgen und melden sich dann außerhalb der Börse mit einem Angebot beim Auftraggeber.“

Quelle:

GdV v. 06.05.25, Autor: Karsten Röbisch

K. L.

13. 130 km/h wieder auf einzelnen niederländischen Autobahnen tagsüber zulässig Seit dem 14.04.25 darf auf Teilen der niederländischen Autobahnen tagsüber wieder mit 130 Stundenkilometern gefahren werden. Dies betrifft zunächst drei Abschnitte: die A7-Afsluitdijk zwischen den Schleusen Stevin und Lorentz, die A7 zwischen dem Autobahnkreuz Winschoten und der deutschen Grenze sowie die A6 zwischen Lelystad-Noord und der Ketelbrug-Brücke. Noch vor dem Sommer soll auf einem vierten Abschnitt, der A37 zwischen dem Autobahnkreuz Holssloot und dem Autobahnkreuz Zwartemeer, tagsüber ebenfalls 130 Stundenkilometer erlaubt sein. Die Vorbereitungen dafür werden jetzt getroffen. Insgesamt handelt es sich um 117 Kilometer Asphalt. Auf den Strecken darf tagsüber nur dann 130 Stundenkilometer gefahren werden, wenn die Straße tatsächlich ausgeschildert ist.		
Quelle:	Rijksoverheid v. 14.04.25	K. L.
14. Jäger bekommt nach Trunkenheitsfahrt keine Verlängerung des Jagdscheins Einem Jäger, der im Rahmen einer Trunkenheitsfahrt verunfallt und dabei eine Langwaffe im Kofferraum hat, darf die (Wieder-)Erteilung des Jagdscheins verwehrt werden. Tatsachen würden die Annahme rechtfertigen, dass er mit Waffen und Munition nicht vorsichtig und sachgemäß umgehe. „Mit einer Schusswaffe gehe nicht vorsichtig und sachgemäß um, wer diese in einem Zustand gebrauchte, in dem alkoholbedingte Ausfallerscheinungen auftreten können – unabhängig davon, ob solche auch tatsächlich aufträten. Das gelte auch für das Mitführen einer erlaubnispflichtigen Schusswaffe bei einer Autofahrt in alkoholisiertem Zustand, das waffenrechtlich als „Führen der Schusswaffe“ einzuordnen sei.“		
Quelle:	VG Münster, Urt. V. 01.04.25; Urteile v. 22.04.25	K. L.
15. EU will alle Motorräder technisch überprüfen lassen Die Europäische Kommission hat am 24.04.25 eine Aktualisierung der Vorschriften für die obligatorische technische Überwachung von Kraftfahrzeugen in der Europäischen Union angekündigt. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat hat den Vorschlag begrüßt, das derzeitige Schlupfloch zu schließen, das es einer Handvoll EU-Mitgliedstaaten, darunter Finnland, Irland und die Niederlande, ermöglicht, Motorräder von den regelmäßigen Prüfvorschriften auszunehmen. Nach den neuen EU-Vorschlägen ist der Ausschluss aller Motorräder von den Prüfungen nicht mehr zulässig. Studien zeigen, dass in dieser Kategorie sowohl geschwindigkeitsbedingte Manipulationen als auch Bremsen- und Reifenpannen, die bei vielen Unfällen eine Rolle spielen, in hohem Maße vorkommen. Einer Umfrage in Österreich zufolge wurde bis zur Hälfte der Mopeds (47 %) so getunt, dass sie mit höheren Geschwindigkeiten fahren können. In Dänemark waren 17 % aller Moped- / Leichtkraftradkollisionen mit Todesfolge oder schweren Verletzungen auf manipulierte Fahrzeuge zurückzuführen - etwa 800 Fahrzeuge.		
Quelle:	ETSC v. 24.04.25, freie Übersetzung durch Verfasser	K. L.
16. Belgien überprüfte Lkw-Fahrer an Ostern In Belgien wurden insgesamt „294 Lkw, deren Fahrer auf dem Parkplatz anwesend waren, kontrolliert. Es stellte sich heraus, dass 243 dieser Fahrer am Osterwochenende ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit an Bord ihrer Fahrzeuge verbracht hatten. Diesen Unternehmen wurde ein Bußgeldbescheid ausgestellt. Die Geldstrafe für diesen Verstoß beläuft sich auf 1.800 Euro.“		
Quelle:	Eurotransport v. 23.04.25	K. L.

17. Kennzeichen für Elektrokleinstfahrzeuge in NL

Neue Spezialelektrokleinstfahrzeuge wie Elektroroller, Segways und BSO-Busse (Spezialtransporträder für Kindertransport – ähnlich Lastenräder) müssen in den Niederlanden ab dem 1. Juli ein Nummernschild haben. Das teilt das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft mit. Besitzer von diesen Spezialfahrzeugen, die bereits auf den Straßen unterwegs sind, müssen spätestens ein Jahr später ein Nummernschild beantragen.

Quelle:

Mobiliteit NL v. 24.04.25

K. L.

18. Verkehrsunfälle aus UN-Sicht

Straßenverkehrsunfälle sind weltweit eine der Hauptursachen für Tod und Behinderung. Jedes Jahr werden fast 1,2 Millionen Menschen getötet und bis zu 50 Millionen Menschen verletzt. Sie sind die häufigste Todesursache bei jungen Menschen im Alter von 5-29 Jahren. Weltweit ist mehr als einer von 4 Todesfällen bei Fußgängern und Radfahrern zu verzeichnen.

Quelle:

World Health Organization v. 05.05.25

K. L.

19. Diebstahlsrate bei Wohnmobilen

In den Jahren 2017-2020 legte die Diebstahlsrate bei Wohnmobilen schon um 18 Prozent zu. Im Jahr 2021 steigerte sich das nach Angaben des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft um 31,5 Prozent. In den folgenden Jahren sei das noch weiter angestiegen, wobei exakte Daten dazu noch nicht vorliegen würden.

Bei einem Personenvan liegt die Gefahrenquote eines Diebstahls bei 0,2 Promille. Bei einem Wohnmobil liegt diese bei 1,1 Promille.

Quelle:

Auto-Medienportal v. 05.05.24

K. L.

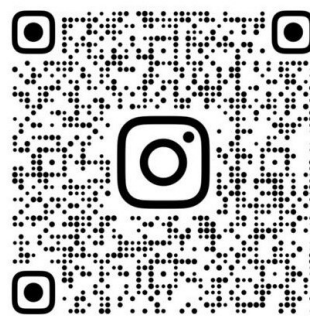
Aktuelles immer in den sozialen Medien



Homepage
Verkehrswacht Münster



Verkehrswacht Münster
bei WhatsApp



Verkehrswacht Münster
bei Instagram

Haftungsausschluss

Die Herausgeber der Infoschrift „Informativ“ haben den Newsletter mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Die Verkehrswacht Münster und damit auch der Herausgeber von „Informativ“ übernehmen keine Gewähr und haften auch nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch Nutzung der Informationen verursacht werden.

Für die Inhalte von verlinkten Internetseiten sind die Herausgeber nicht verantwortlich. Für die Angebote Dritter wird keine Haftung übernommen. Etwaige Abmeldungen vom Newsletter, Rückfragen, Anregungen oder auch Anmeldungen für den Bezug sind an die unten angegebene E-Mail-Adresse zu senden. Dieser Newsletter ist im Internet unter folgendem Link abrufbar:

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