



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 175

1. Juli 2025

1. Automatische Waschanlage reißt Tankdeckel ab

Ein Autofahrer fuhr in eine Waschstraße hinein, bei dessen Fahrzeug der Tankdeckel nicht zu verriegeln war. Durch den Waschvorgang öffnete sich der Tankdeckel und wurde dann durch die Bürsten abgerissen. Der Fahrzeugbesitzer wollte den Schaden von dem Waschstraßeneigentümer ersetzt bekommen. Das lehnte der BGH ab mit der Begründung, dass es für den Betreiber nicht zumutbar sei, auch auf diese Möglichkeiten zu achten. Er habe seiner Pflicht Genüge getan, auf derlei drohenden Schaden hinzuweisen.

Quelle:

BGH, Urt. v. 22.05.25, Az. VII ZR 157/24; Beck-Aktuell v. 06.06.25

K. L.

2. OVG verbietet das Mofa-Fahren

„Das Oberverwaltungsgericht (OVG) des Saarlandes hat entschieden, dass die Fahrerlaubnisbehörde im Einzelfall auf Grundlage von § 3 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) verbieten kann, mit erlaubnisfreien Fahrzeugen zu fahren (Urt. v. 23.05.2025, Az. 1 A 176/23). Zu den erlaubnisfreien Fahrzeugen zählen zum Beispiel Fahrräder, E-Scooter und Mofas.

Der in diesem Fall klagende Mann ist in der Vergangenheit mehrfach alkoholisiert im Straßenverkehr aufgefallen. Er ist nicht (mehr) im Besitz einer Fahrerlaubnis.

Im Juli 2019 hatte er mit 1,83 Promille ein Mofa gefahren, über das er wegen seiner Alkoholisierung die Kontrolle verlor. Daraufhin forderte die Fahrerlaubnisbehörde ihn auf, seine Fahreignung medizinisch-psychologisch begutachten zu lassen (sogenannte medizinisch-psychologische Untersuchung, kurz "MPU"). Das tat er aber nicht, weswegen ihm die Behörde untersagte, auch fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu fahren. Dagegen klagte der Mann bis vor das OVG. ...

Es gibt aber auch einige Obergerichte, die das anders sehen, etwa das OVG Münster, das OVG Rheinland-Pfalz und der Bayerische Verwaltungsgerichtshof. Im Kern urteilten diese drei Gerichte, dass § 3 FeV nicht hinreichend bestimmt sei und daher als Rechtsgrundlage für ein Verbot, erlaubnisfreie Fahrzeuge zu fahren, nicht herangezogen werden könne.“

Quelle:

LTO v. 05.06.25

K. L.

3. Getunte Elektrofahrräder in Utrecht / Niederlande

Die Polizei hat im vergangenen Jahr in der Provinz Utrecht 527 Bußgelder gegen Fahrer von getunten Elektrofahrrädern verhängt. In 205 Fällen ging es um Fatbikes, berichtet RTV Utrecht.

Im Jahr 2023 beschloss die Polizei, verstärkt Elektrofahrrädern hinsichtlich der Geschwindigkeitserhöhung zu kontrollieren, und es wurden Rollerbänke aufgestellt. Das Bußgeld für das Aufrüsten eines Elektrofahrrads beträgt 320 Euro, und bei mehreren Verstößen kann die Polizei ein E-Bike beschlagnahmen und vernichten.

Quelle:

CROW Fietsberaad v. 26.05.25 (sinngem. Übersetzung durch Verf.)

K. L.

4. Helmpflicht für belgische Beamte auf geleasteten Fahrrädern

Ab Anfang 2026 können belgische Beamte vorteilhaft ein Fahrrad leasen. Eine der Bedingungen dafür ist, dass sie verpflichtet sein werden, einen Helm zu tragen, wenn sie mit dem Fahrrad zur oder von der Arbeit fahren, berichteten belgische Medien.

ACV, die größte belgische Gewerkschaft, bestätigt diese Nachricht, fragt sich aber, wie die Helmpflicht kontrolliert werden kann. Beamte, die mit ihrem eigenen Fahrrad zur Arbeit kommen, unterliegen nicht der Helmpflicht.

In Antwerpen gilt seit Juli 2024 eine Helmpflicht für städtische Bedienstete bei Dienstfahrten. Dies ist eine Bedingung, die vom Versicherer auferlegt wurde.

Quelle:

CROW Fietsberaad v. 20.05.25 (sinngem. Übersetzung durch Verf.)

K. L.

5. Wenig Frauen im Transportbereich

Mit einem Frauenanteil von nur 22 % ist der Verkehrssektor nicht geschlechtergerecht. Ziel der am 27. November 2017 ins Leben gerufenen Plattform „Frauen im Verkehr - EU-Plattform für den Wandel“ (im Folgenden „Plattform“) ist es, die Beschäftigung von Frauen und die Chancengleichheit von Frauen und Männern im Verkehrssektor dank der von den Mitgliedern der Plattform durchgeführten Maßnahmen zu stärken.

Beim Landtransport sind es 14% Frauen, beim Lufttransport 40% und beider Schifffahrt 20%.

Quelle:

EU-Commission v. 28.05.25

K. L.

6. Krankenfahrstuhl oder anderes Kraftfahrzeug

Darüber hatte das Kammergericht Berlin zu entscheiden. Es ging um ein äußerlich als Klein-Pkw fahrendes Kraftfahrzeug, das hinten einen Aufkleber mit 25 km/h aufgeklebt hatte. Allein auf diesen Aufkleber dürfe man sich schon mal nicht verlassen. Außerdem wäre das Wegfallen eines der Vorgaben für Krankenfahrstühle („Nach im Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht übereinstimmender Legaldefinition sind motorisierte Krankenfahrstühle einsitzige, nach der Bauart zum Gebrauch durch körperlich behinderte Personen bestimmte Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb, einer Leermasse von nicht mehr als 300 kg einschließlich Batterien jedoch ohne Fahrer, einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 500 kg, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 15 km/h, und einer Breite über alles von maximal 110 cm (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV, § 2 Nr. 13 Fahrzeug – Zulassungsverordnung). Die Definition ist abschließend, alle genannten Merkmale müssen kumulativ vorhanden sein.“ *Zitat aus dem Urteil*) schon ausreichend, dass solch ein Fahrzeug dann nicht mehr als Krankenfahrstuhl anzusehen sei. Im Übrigen sei dann auch Weiteres über eine etwaige Fahrerlaubnispflicht festzustellen.

Quelle:

KG, Bechl. V. 07.03.25, Az. 3ORs 8/25-121SRs5/25), Burhoff 13/2025 v. 24.05.25

K. L.

7. Nichtteilnahme an Aufbauseminar innerhalb einer Frist		
„Eine dreimonatige Frist zur Teilnahme an dem Aufbauseminar erscheint üblich und nicht von vornherein zu kurz bemessen. Nach diesen Maßstäben ist die Verweigerung einer Fristverlängerung i.d.R. nicht unbillig und eine Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtteilnahme an dem Aufbauseminar folglich nicht unverhältnismäßig.“		
Quelle:	BayVGH, Beschl. v. 22.04.2025 – 11 CS 25.327; Burhoff 13/2025 v. 24.05.25	K. L.
8. Gestresste Lkw-Fahrer und -fahrerinnen		
<p>„In einer Umfrage unter 3.500 Berufskraftfahrerinnen und -fahrern gaben 90 Prozent an, dass arbeitsbezogener Stress negative Auswirkungen auf ihr eigenes Fahrverhalten hat. Für die Erhebung befragte Geotab, ein Anbieter von Lösungen für vernetzte Fahrzeuge, im April 2025 rund 3.500 Fahrerinnen und Fahrer von Transportern und Lkw in Europa. Aus Deutschland nahmen 500 Menschen teil. Die Umfrage lief auch in Frankreich, Irland, Italien, den Niederlanden, Spanien und dem Vereinigten Königreich. Auf alle untersuchten europäischen Länder bezogen, denken fast alle Teilnehmenden (95 Prozent), dass sich das Unfallrisiko in den letzten fünf Jahren erhöht hat. Rund 61 Prozent bezeichnen diese Steigerung als „stark“ oder „deutlich spürbar“.</p> <p>Großer Arbeitsdruck begünstigt offenbar den Stress am Steuer. Die Hälfte aller Befragten (durchschnittlich 50 Prozent) gab zu, dass sie regelmäßig Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten müssen, um Aufträge rechtzeitig zu erledigen. Am häufigsten ist das in Irland (64 Prozent), den Niederlanden (62 Prozent) und Deutschland (59 Prozent) der Fall. Außerdem gaben fast zwei Drittel der Befragten (64 Prozent im Durchschnitt) an, dass hohes Verkehrsaufkommen oder Baustellen ihre Arbeit erschweren. Mit 60 Prozent liegt Deutschland hier leicht unter dem Durchschnitt. ...</p> <p>Die am häufigsten bei anderer beobachteter Gefahr im Straßenverkehr ist der Umfrage zufolge die Ablenkung durch Mobiltelefone (42 Prozent). Besonders häufig wurde dieses Verhalten in Italien (59 Prozent) und Spanien (53 Prozent) wahrgenommen. Weitere häufig genannte Probleme waren eine allgemein schlechte Fahrweise anderer Verkehrsteilnehmer (37 Prozent) und überhöhte Geschwindigkeiten anderer Fahrzeuge (36 Prozent). Unter den deutschen Befragten wird besonders die riskante Fahrweise von Fahrradfahrern (36 Prozent) hervorgehoben.</p> <p>Mehr als die Hälfte (55 Prozent) fühlt sich nicht wohl dabei, ihren Arbeitgeber um Unterstützung bei Stress und anderen psychischen Problemen zu bitten. Der Höchstwert findet sich hier in Irland mit 66 Prozent, gefolgt von Deutschland mit 60 Prozent. Fast die Hälfte der Befragten in Europa (47 Prozent) haben in den letzten zwölf Monaten daran gedacht, ihren Arbeitsplatz zu kündigen. In Irland sind es 66 Prozent, Deutschland folgt mit 54 Prozent auf Platz zwei.“</p>		
Quelle:	BG Verkehr, Stress als Risiko v. 24.06.25	K. L.
9. Studie zu Fahrradunfällen		
Die Bergische Universität Wuppertal befragt im Rahmen einer Erhebung Personen zu Fahrradunfällen. Dies dadurch gewonnenen Ergebnisse sollen dazu beitragen, die Unfallgeschehen jenseits der Unfallstatistiken und der Polizeiberichte besser zu verstehen und zu analysieren. Die Umfrage ist Teil des Forschungsprojektes APEy (Ausarbeitung von Planungswerkzeugen unter Berücksichtigung topographischer Einflüsse auf Verhalten, Interaktionen und Unfallrisiko im Radverkehr).		
Quelle:	BG Verkehr v. 24.06.25	K. L.

10. Unterschiedliche Fahrradregeln in der EU

In Belgien, Dänemark und Italien darf man nur dann auf dem Fahrrad jemanden auf der Rückbank mitnehmen, wenn dort ein Sitzplatz vorhanden ist, z. B. ein Kindersitz. Es ist also nicht erlaubt, einen Passagier auf dem Gepäckträger mitzunehmen. In Frankreich darf man nur Kinder bis zu 14 Jahren auf dem Fahrrad mitnehmen. Wenn sie jünger als 5 Jahre sind, müssen sie in einem Kindersitz mit Sicherheitsgurt sitzen. In Österreich dürfen Kinder nicht auf einem Vordersitz befördert werden. Es ist auch nicht erlaubt, ein Kinderfahrrad dort über eine Tandemstange zu koppeln. In Spanien dürfen Kinder nicht in einem Anhänger befördert werden, obwohl es Städte gibt, in denen dies erlaubt ist. In Spanien ist es für Kinder bis 16 Jahre überall Pflicht einen Fahrradhelm zu tragen. Für andere gilt dies nur außerhalb geschlossener Ortschaften, es sei denn, die Bedingungen für das Radfahren sind schwierig (steiler Anstieg oder extrem heißes Wetter). In Frankreich und Österreich besteht eine Helmpflicht für Kinder bis zu 12 Jahren, in Kroatien bis zu 16 Jahren.

Das Halten eines Telefons beim Radfahren ist in den meisten Ländern verboten. Das Telefonieren mit Freisprecheinrichtung ist oft erlaubt. In Frankreich, Slowenien und Spanien dürfen keine Kopf- oder Ohrhörer benutzt werden. In Kroatien ist ein Ohrhörer erlaubt, aber keine Kopfhörer auf beiden Ohren.

In Frankreich, Italien und Spanien muss bei Dunkelheit und schlechten Sichtverhältnissen eine reflektierende Warnweste getragen werden. In Italien gilt dies auch in Tunneln. Nach Sonnenuntergang darf man in diesen Ländern auch nicht mehr nebeneinander fahren. In Italien gibt es eine Ausnahme für Kinder bis zu 10 Jahren, die rechts neben einer älteren Person fahren dürfen. Wenn in Frankreich irgendwo eine Autoschlange wartet, darf man nicht rechts an ihr vorbeifahren. In Spanien darf man außerhalb geschlossener Ortschaften nicht auf der linken Fahrbahn fahren. Man muss rechts bleiben, bis man sicher nach links abbiegen kann.

In Österreich gibt es spezielle Kreuzungen für Radfahrer, sogenannte Radfahrerüberfahrten. Man erkennt diese an einem quadratischen blauen Schild mit einem weißen Dreieck, das einen Radfahrer zeigt. Radfahrer haben hier Vorrang, aber Achtung: Wenn man sich nähert, darf man nicht schneller als 10 km/h fahren.

Quelle:

Fietserbond NL v. 12.06.25

K. L.

11. Gutgläubiger Kauf?

Ein Käufer erwarb von einem betrügerischen Verkäufer ein Auto für 35.000 Euro, obwohl ihm dieses gar nicht gehörte. Die Polizei stellte das Auto später sicher und gab es an den richtigen Eigentümer zurück, der es dann legal verkaufte. Der betrogene Käufer wollte diesen Kaufpreis dann einklagen, immerhin habe er gutgläubig das Auto erworben, denn man habe ihm einen täuschend echt aussehenden Fahrzeugbrief vorgelegt.

Das LG Frankenthal stellte die Gutgläubigkeit allerdings in Frage, wenn ihm bekannt oder in Folge grober Fahrlässigkeit unbekannt geblieben ist, dass die Sache nicht dem Veräußerer gehört. Denn man dürfe die Begleitumstände bei Prüfung des guten Glaubens nicht außer Acht lassen. Hier kamen die Richter nämlich zu folgendem Ergebnis: „Obwohl der betrügerische Verkäufer einen echt aussehenden Fahrzeugbrief vorlegte, hätten die Begleitumstände den Käufer zweifeln lassen müssen. So sollten Besichtigung und Verkauf zuerst im Saarland in Dillingen/Saar stattfinden. Auf dem Weg dorthin wurde der Käufer wegen eines angeblichen Treppensturzes des Kindes des Verkäufers spontan auf einen Parkplatz in Frankreich umgeleitet. Diese kurzfristige Verlegung und das Bargeschäft werteten die Richter als typisch für unlautere Geschäfte.

Außerdem sei schon Dillingen/Saar ein anderer Ort als der vermeintliche Wohnort des Verkäufers. Im Kaufvertrag war für diesen nämlich ein Wohnsitz in Frankenthal (Rheinland-Pfalz) eingetragen. Auch da hätte der Kläger stutzig werden können, so das Gericht.“

Quelle:

LG Frankenthal (Pfalz) Urteil vom 03.04.2025 – Az. 3 O 388/24 ; LTO Newsletter v.
23.05.25

K. L.

12. Britische Studie zu Tempo-20(Meilen)-Zonen

Transport for London (TfL) hat eine Studie veröffentlicht, aus der hervorgeht, dass die Einführung von Tempo-20-Zonen zwischen 1989 und 2013 zu einem deutlichen Rückgang von Kollisionen, Verletzungen und Todesfällen geführt hat, insbesondere bei schwächeren Verkehrsteilnehmern, einschließlich Kindern.

Die Studie basiert auf den Daten von 157 einzelnen Tempo-20-Zonen und nutzt eine vergleichende Analyse mit einer Kontrollgruppe aller Straßen in Londoner Stadtbezirken. Der Zeitraum von 1989 bis 2013 wurde gewählt, um sicherzustellen, dass genügend Daten vor und nach der Einführung der Systeme zur Verfügung stehen, und um mögliche Abweichungen zu vermeiden, die sich aus den Änderungen der Verletzungsdefinitionen ergeben, die 2016 in die offizielle Berichterstattung aufgenommen wurden.

Die Ergebnisse aller Programme waren durchweg positiv:

Die Gesamtzahl der Kollisionen sank um 35 % (im Vergleich zu 12 % in der Kontrollgruppe)

Die Gesamtzahl der Unfallopfer sank um 36 %

Die Zahl der tödlich oder schwer verletzten Kinder sank um 34 %

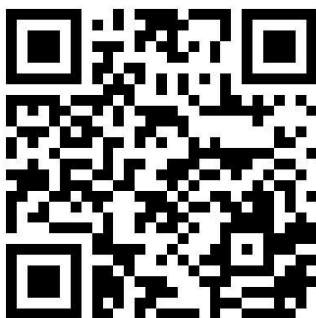
Die Zahl der verletzten Kinder sank um 46 % und die Zahl der getöteten Kinder um 75 %

Die Zahl der getöteten oder schwer verletzten Personen (KSI) bei Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern sank um 28 %

Die Studie zeigt deutlich die Vorteile niedrigerer Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Straßenverkehrssicherheit und deckt sich mit den Ergebnissen anderer britischer Städte, darunter Bristol, Edinburgh und Portsmouth, sowie mit den ersten Daten nach der Einführung eines Tempolimits von 20 km/h in Wales auf eingeschränkten Straßen.

Quelle:	Leva EU v. 06.06.25 (singgem. Übersetzung)	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>