



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 182

3. März 2026

1. Veränderung der Mobilität durch Bevölkerungsveränderung / Untersuchung in NL

Bislang war die Veränderung der Bevölkerungszahl in den Niederlanden ein guter Indikator für das Ausmaß der Mobilität, ausgedrückt in PKW-Besitz und zurückgelegten Kilometern. Es wird erwartet, dass das Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahren zurückgehen wird, wodurch andere Faktoren wie die Zusammensetzung der Bevölkerung und Verhaltensaspekte an Bedeutung gewinnen werden. Dies geht aus einer neuen Studie des Wissensinstituts für Mobilitätspolitik (KiM) hervor. In dieser Studie hat das KiM den Einfluss von Volumeneffekten, Zusammensetzungseffekten und anderen Effekten auf den Autobesitz und die zurückgelegte Entfernung untersucht. Volumeneffekte bestehen aus Veränderungen in der Anzahl der Haushalte und Einwohner. Kompositionseffekte beziehen sich auf Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung, beispielsweise kann die Alterung der Bevölkerung zu weniger Pendlerverkehr führen, während eine Zunahme der Zahl hochgebildeter Menschen zu mehr Mobilität führen kann. Zu den sonstigen Effekten zählen unter anderem Verhaltensänderungen und Messfehler.

Quelle:

Nieuws Fietsberaad v. 21.01.26

K. L.

2. Australische Studie zum Platzbedarf von Fahrradfahrenden

Wissenschaftler der Monash University in Australien haben auf der Grundlage bestehender Forschungsergebnisse versucht, eine Antwort auf die Frage zu finden, wie viel Platz ein Radfahrer zum Radfahren benötigt. Die Studie, die im Dezember 2025 in der Fachzeitschrift Transportation Research Interdisciplinary Perspectives veröffentlicht wurde, umfasst 42 wissenschaftliche Studien, die sich auf der Grundlage verschiedener Methoden und aus unterschiedlichen Blickwinkeln mit dem Platzbedarf eines Radfahrers befassen. So wurden beispielsweise Untersuchungen zur maximalen Intensität des Fahrradverkehrs auf 1 und 2 Meter breiten Radwegen durchgeführt, um auf dieser Grundlage den benötigten Platz zu berechnen.

Quelle:

Nieuws Fietsberaad v. 21.01.26

K. L.

3. Taxi-Kampagne gegen unvorsichtiges Türenöffnen		
„Eine Initiative des Bundesverbands Taxi und Mietwagen (BVTM) greift eine Gefahrensituation auf, indem sie Insassen von Fahrzeugen vor dem unachtsamen Öffnen von Autotüren warnt. Die Warnung ist auf den Kopfstützen in den Taxis angebracht und fordert die Fahrgäste auf, vor dem Aussteigen einen Schulterblick zu machen. In Hamburg fahren bereits seit 2024 hunderte Taxis mit solchen Kopfstützbezügen durch die Straßen, in Karlsruhe können sich Taxis seit Ende 2025 an der Aktion beteiligen. Auch in Berlin ist eine Einführung zeitnah geplant. Diese Initiative wird in Kooperation mit der Kampagne „#mehrAchtung“ durchgeführt.“		
Quelle:	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg Ausgabe 1/2026	K. L.
4. CollisionEye – Warnung vor herannahenden Fahrzeugen auf Autobahnen		
„Jedes Jahr werden in Deutschland und Europa viele Menschen bei Unfällen an Autobahn-Baustellen und bei Einsätzen (z. B. beim Leisten von Hilfe nach Unfällen) schwer oder tödlich verletzt. Die Unfallursachen sind häufig Ablenkung, Sekundenschlaf oder Unachtsamkeit. Das niederösterreichische Unternehmen EYES hat mit dem KI-gestützten Warnsystem „CollisionEye“ einen Lösungsansatz entwickelt. Das System erkennt herannahende ungehemmte Fahrzeuge auf Autobahnen frühzeitig und warnt die Einsatzkräfte vor Ort, damit sie sich in Sicherheit bringen können. Das funktioniert wie folgt: Sobald ein Einsatzfahrzeug steht, aktiviert das System einen virtuellen Sicherheitskorridor. Über eine Kamera wird die Umgebung überwacht und die Situation in Echtzeit analysiert. Bei Gefahr wird ein mehrstufiges Warnsystem (akustisches Signal, optische Warnleuchten, mobile Funkalarne) ausgelöst. Das System wurde erfolgreich auf deutschen Autobahnen getestet und mit dem VisionZero Award ausgezeichnet. Vor allem Autobahnmeistereien, Rettungsdienste und Feuerwehren könnten von dem System profitieren.“		
Quelle:	Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg Ausgabe 1/2026	K. L.
5. Kosten- und Nutzenvergleich		
Eine niederländische Studie des KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) zeigt, dass die externen und Infrastrukturkosten fast immer höher sind als die Einnahmen der Regierung. Nur bei normalen, nicht-elektrischen Fahrrädern ist dies anders. Radfahren bringt gesundheitliche Vorteile mit sich, die größer sind als die Kosten für den Bau und die Instandhaltung von Radwegen und die Kosten von Verkehrsunfällen. Die staatlichen Einnahmen aus Benzin- und Dieselaautos für längere Fahrten auf der Autobahn sind manchmal mit ihren externen Kosten und Infrastrukturkosten vergleichbar, bei kurzen und mittleren Autofahrten sind die staatlichen Einnahmen jedoch immer niedriger als die externen Kosten und Infrastrukturkosten. Mopeds haben relativ hohe externe Kosten und Infrastrukturkosten, während ihre Besitzer relativ wenig Steuern zahlen. Und aufgrund von Steuervorteilen für Elektroautos schneiden diese im Verhältnis zwischen staatlichen Einnahmen und externen Kosten und Infrastrukturkosten schlechter ab als Autos mit Verbrennungsmotor.		
Quelle:	Nieuws Fiertsberaad v. 09.02.26	K. L.
6. Beleidigung eines Polizeibeamten		
„Die Äußerung „Scheiß Fotze“ gegenüber einem Polizeibeamten stellt eine Formalbeleidigung dar, die nach § 185 StGB strafbar ist, ohne dass es einer Abwägung zwischen der Meinungsfreiheit des sich Äußernden nach Art. 5 Absatz 1 GG und der von Art. 2 Absatz 1 GG geschützten persönlichen Ehre des Betroffenen anhand der Umstände des Einzelfalles bedarf.“		
Quelle:	BayObLG, Beschl. v. 16.12.2025 - 204 StRR 478/25, RA D. Burhoff, Richter am OLG a.D.	K. L.

7. Niederländische Studie zum Radfahren im Alter

Mit dem Bericht „Een leven lang trappen“ (Ein Leben lang in die Pedale treten) präsentiert SWOV (Institute for Road Safety Research) den ersten Teil einer dreiteiligen Studie zur Verkehrssicherheit älterer Radfahrer. Dieser erste Teil befasst sich mit der Frage, wie sich das Älterwerden auf das Radfahren auswirkt.

Im Jahr 2025 startete SWOV das mehrjährige Projekt „Ältere Radfahrer“, dessen Ziel es ist, Wissen zu sammeln, damit ältere Menschen länger, sicherer und bequemer Rad fahren können. In dieser mehrjährigen Studie untersucht SWOV, welchen Risiken ältere Radfahrer ausgesetzt sind, welche Faktoren dabei eine Rolle spielen und wie wir älteren Menschen so lange wie möglich sicheres Radfahren ermöglichen können. Anlass für die Studie ist die Tatsache, dass fast die Hälfte der Verkehrstoten und Schwerverletzten unter Radfahrern 70 Jahre oder älter ist.

Quelle:

Crow Fietsberaad v. 16.02.26

K. L.

8. Rotlichtfahrt

Ein Autofahrer, der zunächst die Linksabbiegespur, für die „Grün“ durch die Lichtzeichenanlage gezeigt hat, aber dann im Kreuzungsbereich auf die Rechtsabbiegespur wechselt, wo „Rot“ gilt, begeht einen qualifizierten Rotlichtverstoß. Dies gilt auch dann, wenn keiner gefährdet wird und der Autofahrer besondere Vorsicht für andere Fahrzeugführer walten lässt.

Quelle:

BayObLG, Beschl. v. 24.10.25, Az. 201 ObOWi 699/25, RA D. Burhoff, Richter am OLG a.D.

K. L.

9. Kausalzusammenhang bei Gefährdung des Straßenverkehrs

Bei einem Parkrempler oder ähnlichen alltäglichen Verkehrsunfällen muss zwischen der Fahruntauglichkeit und der konkreten Gefahr ein erforderlicher Kausalzusammenhang festgestellt werden. „Der Kausalzusammenhang zwischen der Fahruntüchtigkeit und der konkreten Gefahr liegt auch nicht aufgrund der im Übrigen festgestellten Umstände des Unfallgeschehens, wonach der Angeklagte „mit aufheulendem Motor im Rückwärtsgang“ ausparkte, und dem Schadensbild, wonach „vorne rechts Lackkratzer entstanden, die Motorhaube angehoben wurde und sich das Spaltmaß um den rechten Frontscheinwerfer erhöhte“, auf der Hand.“

Quelle:

OLG Dresden, Beschl. v. 02.12.25, Az. E1ORs27SRs636/25; RA D. Burhoff, Richter am OLG a.D

K. L.

10. Gendern in Gerichtsurteilen

„Im Februar 2025 wurde ein Autofahrer vom Amtsgericht Dessau-Roßlau aufgrund einer fahrlässigen Verkehrsordnungswidrigkeit zu einer Geldbuße und einem Fahrverbot verurteilt. In dem Urteil bezeichnete der Richter den Autofahrer als betroffene Person, den Sachverständigen als sachverständige Person und den Messbeamten als messverantwortliche Person. Der Autofahrer selbst identifizierte sich als Mann. Der Richter benannte sich als solcher und nicht als richtende Person. Gegen die Verurteilung richtete sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen. Das Oberlandesgericht Naumburg nahm die Rechtsbeschwerde zum Anlass zu den geschlechtsneutralen Formulierungen eine Bewertung abzugeben. Nach Auffassung des Oberlandesgerichts seien derartige Bezeichnungen nur angebracht, wenn die betreffenden Verfahrensbeteiligten ausdrücklich um eine geschlechtsneutrale Bezeichnung nachsuchen. Im Übrigen seien solche Bezeichnungen von Menschen in hoheitlichen Entscheidungen despektierlich. Denn sie reduzieren – unter Außerachtlassung des Geschlechts als wesentliches Persönlichkeitsmerkmal – Verfahrensbeteiligte auf ein Neutrum.“

Quelle:

OLG Naumburg, 12.06.2025 - 1 ORbs 133/25, Fahrlehrerverband BW v. 25.09.25

K. L.

11. Änderungen für Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. E-Scooter)

In Artikel 4 zur Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (v. 30.01.2026 BGBl. 2026 I Nr. 32), **Geltung ab 01.04.2026 und weitere Änderungen ab 01.03.2027 für die ElektrokleinstVO** und diverse Änderungen in der StVO (**Geltung ab 01.03.2027**) und der BußgeldkatalogVO (**Geltung ab 01.03.2027**) erlassen worden. So ist z.B. neben mehreren anderen Änderungen der § 2a in die ELEktrokleinstfzVO eingefügt worden: „§ 2a Inbetriebsetzen von Elektrokleinstfahrzeugen mit gewöhnlichem Standort im Ausland Elektrokleinstfahrzeuge, die weder ihren gewöhnlichen Standort noch ihren regelmäßigen Standort im Inland haben, dürfen im Inland auf öffentlichen Straßen auch dann in Betrieb gesetzt werden, wenn

1. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 über eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum erteilte Erlaubnis zum Betrieb verfügen, sofern diese Anforderungen erfüllt, die den Anforderungen für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis oder einer Einzelbetriebserlaubnis nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 gleichwertig sind,
2. abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 der nach § 3 Absatz 1 oder 2 des Auslandsfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz erforderliche Versicherungsschutz besteht, und
3. sie abweichend von § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 und 4 die Bedingungen erfüllen, die der Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum mit der von ihm erteilten Erlaubnis aufgestellt hat.

Die ausländische Erlaubnis zum Betrieb ist von der das Fahrzeug führenden Person mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen."

In § 12 StVO wird z.B. folgender Passus eingefügt:

„(4b) Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können. Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein Parken im Sinne dieser Verordnung. Satz 2 gilt nicht für das kundenseitige Abstellen von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung eines Einzelmietvertrages."

Übergreifend kann festgestellt werden, dass mit dieser Änderung die Elektrokleinstfahrzeuge den Fahrrädern in den meisten Fällen den Fahrrädern gleichgestellt wurden.

Unter folgendem Link hat das Verkehrsministerium eine Zusammenstellung der Änderungen vorgenommen:

[BMV - Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – Fragen und Antworten](#)

Quelle:	Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.01.2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32); Link zuges. v. F. Fischer, HSPV GE und M. Wilger, HSPV Duisburg	K. L.
---------	--	-------

12. Handy oder Haarbürste

Ein Busfahrer wurde von einer Streife dabei beobachtet, wie er ein Handy während der Fahrt an sein Ohr hielt. Im Verfahren äußerte sich der Fahrer dahingehend, dass es sich nicht um ein Handy sondern um eine Haarbürste gehandelt hätte, um damit seinen Bart zu kämmen. Das zuständige Amtsgericht stellte fest, dass es keine Bürste zum Kämmen des Bartes gewesen sein kann, da der Gegenstand sich statisch weiter in Höhe des Ohres verweilte, während zum Kämmen eine Bewegung von oben nach unten oder von vorne nach hinten notwendig gewesen wäre.

Quelle:	Amtsgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 16.06.2020; Fahrlehrerverband BW v. 15.11.25	K. L.
---------	--	-------

13. Smartphone-Nutzung von Deutschen und Niederländern

Eine Erhebung der Bitkom ergab, dass 56 Prozent der Autofahrer und 62 Prozent der Fahrradfahrer ihr Smartphone schon mal während der Fahrt genutzt haben.

Die BAST hat in einer Untersuchung folgendes festgestellt:

„Unter den Radfahrenden lag die Prävalenz der aktiven Nutzung von Smartphones und anderen technischen Geräten bei 2,4 %. In 8,8 % der beobachteten Fälle wurde eine potenzielle Nutzung erfasst und 0,2 % zeigten eine Bereitschaft zur Nutzung.

Bei den Pkw-Fahrenden wurde eine Prävalenz der aktiven Nutzung von Smartphones und anderen technischen Geräten von 4,5 % dokumentiert. Weitere 3,9 % zeigten eine potenzielle Nutzung. Nutzungsbereitschaft wurde im Pkw-Verkehr nicht erhoben.“

DA direkt hat in einer Umfrage von Oktober 2025 festgestellt, dass rund 21 Prozent der Autofahrer das Smartphone während der Fahrt nutzen.

In Nordrhein-Westfalen (NRW) wurden 2024 insgesamt 143.787 Verstöße wegen Handynutzung am Steuer registriert. In Mecklenburg-Vorpommern wurden im zurückliegenden Jahr (Stand März 2025) mehr als 11.500 Fälle erfasst.

Aktuelle Untersuchungen aus den Niederlanden (VVN Flitspeiling 2025) zeigen, dass viele Niederländer (über 33 Prozent) ihr Smartphone nach wie vor im Auto oder auf dem Fahrrad benutzen. Meistens wird das Smartphone zur Navigation verwendet. Die Zahl der Bußgelder, die in den Niederlanden gegen Personen verhängt wurden, die während des Autofahrens oder Radfahrens ihr Mobiltelefon in der Hand hielten, ist im Vergleich zum Vorjahr stark gestiegen. Nach Angaben des Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) wurden im Jahr 2025 mehr als 248.000 Bußgelder verhängt. Dies entspricht einem Anstieg von mehr als einem Drittel gegenüber 2024. Etwa 30 % dieser Verstöße wurden mit speziellen Fokusblitzern festgestellt, Kameras, die speziell auf die Erkennung der Handynutzung im Straßenverkehr ausgerichtet sind. Die Strafe für das Halten eines Handys während der Fahrt beträgt mittlerweile 440 Euro. Radfahrer zahlen 170 Euro, wenn sie ihr Handy halten, während sie am Straßenverkehr teilnehmen.

Schätzungen zufolge ereignen sich in Deutschland jährlich etwa 100.000 Unfälle durch Ablenkung, während das Statistische Bundesamt für 2022 rund 7.358 Unfälle mit Personenschaden durch Ablenkung verzeichnete

Quelle:	BAST-Bericht M 363 - 2026, Bitcom v. 01.03.2024; Veiligverkeer v. 17.02.26 und 19.02.26, DA direkt v.	K. L.
---------	---	-------

14. Umfrage der TU Dresden zur Akku-Entsorgung

„Die Technische Universität (TU) Dresden untersucht im Rahmen eines Forschungsprojekts das Verhalten und die Einstellungen zur Rückgabe von ausgedienten E-Bike-Akkus. Um eine Datengrundlage zu bekommen, hat die TU eine anonyme Umfrage gestartet.“

<https://bildungsportal.sachsen.de/umfragen/limesurvey/index.php/794775?lang=de>

Quelle:	BG Verkehr v. 19.02.26	K. L.
---------	------------------------	-------

15. Querung eines Bussonderstreifens

Wer einen Bussonderstreifen quert, hat Vorrang vor einem anderen Fahrzeug, das unberechtigt diesen Bussonderstreifen befährt. Das Halten auf einem Bussonderstreifen ist ebenfalls verboten.

Quelle:	KG, Urteil v. 27.03.25; Az. 22U29/24; NZV 12/2025, S. 555	K. L.
---------	---	-------

16. Untersagung des Führens erlaubnisfreier Fahrzeuge		
Nach einer Trunkenheitsfahrt mit einem erlaubnisfreien Fahrzeug (hier Mofa) bei 1,83 Promille und der Weigerung, eine angeordnete MPU beizubringen, darf die zuständige Behörde das Führen erlaubnisfreier Fahrzeuge untersagen.		
Quelle:	OVG Saarland, Urteil v. 23.05.2025, Az.: 1 A 176/23;	K. L.
17. Bedienen des Touchscreens		
<p>Bedienen des Touchscreens im Tesla während der Fahrt verstößt gegen Straßenverkehrsrecht. Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat im Fall 1 Rb 36 Ss 832/19 entschieden, dass das Bedienen des Touchscreens in einem Tesla-Fahrzeug während der Fahrt als Ablenkung gilt.... Der Autofahrer wurde mit einer Geldbuße und Punkten in Flensburg bestraft, weil er seine Aufmerksamkeit von der Straße abgewandt hatte. Das Gericht betonte, dass das Bedienen des Touchscreens im Auto die Fähigkeit des Fahrers, auf gefährliche Situationen im Straßenverkehr rechtzeitig zu reagieren, beeinträchtigen kann. Daher ist es wichtig, während des Fahrens aufmerksam zu bleiben und sich nicht von elektronischen Geräten ablenken zu lassen.</p> <p>Im Übrigen stellt die BG Verkehr folgendes fest:</p> <p>„Die fortschreitende Digitalisierung der Fahrzeugbedienung stellt Autofahrerinnen und Autofahrer zunehmend vor Herausforderungen: Immer mehr Funktionen sind in verschachtelten Menüs von Infotainmentsystemen verborgen. Eine aktuelle Auswertung des ADAC zeigt, dass dies die Ablenkung während der Fahrt deutlich erhöht.</p> <p>Der ADAC bewertet in seinen Autotests unter anderem die Bedienfreundlichkeit von Fahrzeugen. Während die Fahrzeuge im Jahr 2019 im Durchschnitt noch mit der Note 2,3 im Kapitel Bedienung abschnitten, lag die Durchschnittsnote im Jahr 2025 nur noch bei 2,7. Zudem erreichte ein Fahrzeug lediglich die Note 4,0. Die Zeitreihe zeigt also eine klare Verschlechterung.</p> <p>Nach Einschätzung des ADAC hängt diese Entwicklung eng mit der zunehmenden Touchscreen-Bedienung zusammen: Längere Bedienzeiten, fehlendes haptisches Feedback und komplexe Menüstrukturen führen dazu, dass sich Fahrende stärker konzentrieren müssen, um Funktionen zu finden oder Fehlbedienungen zu vermeiden. Dadurch steigt das Ablenkungspotenzial und damit auch das Unfallrisiko.</p> <p>Euro NCAP reagiert auf diese Entwicklung und passt sein Bewertungsschema an. Künftig erhalten Fahrzeuge die volle Punktzahl nur noch dann, wenn sicherheitsrelevante Funktionen wie Blinker, Warnblinker, Hupe, Scheibenwischer und eCall über physische Bedienelemente mit direktem haptischem Feedback gesteuert werden können. Andere Funktionen müssen mit maximal zwei Schritten im Untermenü erreichbar sein.“</p>		
Quelle:	OLG Karlsruhe, Urt. V. 27.03.20, Az. 1 Rb 36 Ss 832/19; PS Rechtsanwaltskanzlei v. 08.02.23; BG Verkehr, Sicherheitsprofi v. 17.02.26	K. L.
18. Fehlerhaftes Messprotokoll		
Ein fehlerhaftes Messprotokoll führt in einem gerichtlichen Verfahren nicht zwingend auch zu einem absoluten Verfahrensfehler, was sonst zu einer Einstellung des Verfahrens führen würde. So ein Messprotokoll führt lediglich dazu, dass die zeugenersetzende Verlesbarkeit entfällt, da die dokumentierte Ermittlungshandlung offenbar unzutreffend ist.		
Quelle:	OLG Frankfurt a.M.; Beschl. v. 15.05.25; Az. 2Orbs69/25, NZV 12/2025, S. 571	K. L.

19. Erhöhung der Geldstrafen für Radfahrer in den Niederlanden

Seit dem 01.01.2026 gelten in den Niederlanden für Radfahrer folgende Geldstrafen:

Mangel	Keine Reflexion an den Pedalen	50 €
Mangel	Keine Reflexion an den Rädern	50 €
Mangel	Defekter roter Reflektor	50 €
Mangel	Defekte Beleuchtung	75 €
Mangel	Pedale nicht richtig befestigt	75 €
Mangel	Defekte Fahrradklingel	50 €
Mangel	Defekte Bremsen	75 €
Mangel	Lenker funktioniert nicht richtig	120 €
Mangel	Schlechter Zustand des Rahmens	75 €
Verhalten	Befahren einer verbotenen Straße	50 €
Verhalten	Wenden an einer verbotenen Stelle	75 €
Verhalten	Fahren gegen die Fahrtrichtung	75 €
Verhalten	Missachtung der vorgeschriebenen Fahrtrichtung	50 €
Verhalten	Fahrrad abstellen, wo es verboten ist	40 €
Verhalten	Keine Vorfahrt an einem Stoppschild	120 €
Verhalten	Keine Vorfahrt an einer Zickzackmarkierung	120 €
Verhalten	Nicht vor der Haltelinie anhalten	50 €
Verhalten	Auf der Busspur fahren	75 €
Verhalten	Überfahren einer durchgehenden Linie	120 €
Verhalten	Nichtanhalten bei einem Stoppzeichen der Polizei	180 €
Verhalten	Nichtbefolgen der Anweisungen der Polizei/des Verkehrsleiters	180 €
Verhalten	Überfahren einer roten Ampel mit dem Fahrrad	120 €
Verhalten	Keine Vorfahrt für Busse an Haltestellen	75 €
Verhalten	Keine Vorfahrt für Straßenbahn gewähren	120 €
Verhalten	Keine Vorfahrt für aussteigende Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs gewähren	120 €
Verhalten	Blinden mit Blindenstock keine Vorfahrt gewähren	180 €
Verhalten	Fußgängern am Zebrastreifen keine Vorfahrt gewähren	180 €
Verhalten	Keine Vorfahrt gewähren, wo dies vorgeschrieben ist	140 €
Verhalten	Überholen unmittelbar vor oder auf einem Zebrastreifen	180 €
Verhalten	Rechtsüberholen	120 €
Verhalten	Benutzung der Autobahn oder Schnellstraße	200 €
Verhalten	Blockieren einer Kreuzung	120 €
Verhalten	Nichtbenutzung eines vorgeschriebenen Radwegs	75 €
Verhalten	Radfahren in einer Fußgängerzone	75 €
Verhalten	Nicht rechtshalten	120 €
Verhalten	Keine Beleuchtung	75 €
Verhalten	Hand nicht ausstrecken	50 €
Verhalten	Telefon beim Radfahren in der Hand halten	170 €
Verhalten	Fahren unter Alkoholeinfluss	200 €
Verhalten	Nichtmitwirken bei einer Alkoholkontrolle	120 €
Verhalten	Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (bis zu 10 km/h)	50 €
Verhalten	Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (um mehr als 10 km/h)	70 €

Quelle:

Fietserbond v. 05.02.26

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>