



Informationen aus dem Bereich Verkehr

Ausgabe 183

31. März 2026

1. Getötete Menschen bei Verkehrsunfällen in der EU

Im Jahr 2024 kamen 19 940 Menschen auf Europas Straßen ums Leben, was einem Rückgang von 12 % seit 2019 entspricht, jedoch deutlich unter der jährlichen Reduzierung von 4,6 % liegt, die zur Erreichung der Ziele für 2030 erforderlich ist. Verkehrsunfälle verursachen weiterhin enorme Kosten für die EU-Wirtschaft, die auf etwa 2 % des BIP geschätzt werden, während jedes Jahr bis zu 100 000 Menschen lebensverändernde Verletzungen erleiden.

Quelle:

European Commission v. 26.02.26, Transport and Tourism

K. L.

2. Handynutzung in Irland

Daten aus einer neuen Beobachtungsstudie der Road Safety Authority (RSA) in Irland haben gezeigt, dass Fahrer von Lieferwagen fast doppelt so häufig ein Mobiltelefon in der Hand halten wie Fahrer anderer Fahrzeugkategorien.

Die Beobachtungsstudie, die über 22.000 Beobachtungen an 145 Standorten im ganzen Land umfasste, zeigt einen zunehmenden Trend zur Ablenkung:

Kleinbusfahrer: Die Nutzung von Handys lag bei Kleinbusfahrern bei 15 %.

Gesamtanstieg: Bei allen Autofahrern stieg die Rate der Nutzung von Handys in der aktuellen Umfrage auf 8 %, gegenüber 6 % im Jahr 2024.

Art der Nutzung: Von den beobachteten Personen hielten 52 % das Telefon ans Ohr, während 48 % das Gerät in der Hand hielten, was auf Aktivitäten wie Scrollen oder SMS-Schreiben hindeutet.

Quelle:

ETSC , Safety Monitor 173 v. 27.02.26

K. L.

3. Elektronische Einreisegenehmigung zukünftig auch für die EU

Nach Großbritannien plant auch die EU eine elektronische Einreisegenehmigung (ETIAS). Die Einführung hat sich mehrmals verschoben und ist nun für das letzte Quartal 2026 vorgesehen. Als Kosten sind pro Person 20 Euro vorgesehen.

Die Genehmigung soll für das gesamte EU-Gebiet gelten und für alle Reisenden aus Drittstaaten verpflichtend sein, die ohne Visum in die EU einreisen dürfen. Deutsche sind dadurch natürlich nicht betroffen, aber neben vielen Nicht-Europäern unter anderem auch Briten.

Quelle:

ADAC v., 25.02.26, Katharina Dümmer, Sabrina Doschek, ADAC

K. L.

4. Tatsächlich mehr Verkehrsunfallverletzte in Belgien als in Polizeistatistik

Ein neuer Bericht des Vias-Instituts hat große Diskrepanzen bei den Verkehrssicherheitsdaten in Belgien aufgezeigt und offenbart, dass die Zahl der in Krankenhäuser eingelieferten Verkehrsunfallopfer fast viermal so hoch ist wie die in den offiziellen Polizeidatenbanken erfassten Zahlen.

Die Studie mit dem Titel „Hospitalised Road Traffic Victims in 2023“ (Krankenhausaufenthalte von Verkehrsunfallopfern im Jahr 2023) unterstreicht das anhaltende Problem der Untererfassung, insbesondere bei Unfällen mit einem einzigen Fahrzeug und ungeschützten Verkehrsteilnehmern, die oft ohne polizeiliches Eingreifen ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen.

Im Jahr 2023 verzeichnete die belgische Polizei in ihrer Unfalldatenbank 3.270 schwerverletzte Personen. Dem Vias-Bericht zufolge wurden jedoch 14.343 Opfer nach einem Verkehrsunfall in belgische Krankenhäuser eingeliefert. Von diesen Patienten mussten 12.676 (88 Prozent) mindestens eine Nacht im Krankenhaus verbringen, und 3.348 Personen (23 Prozent) erlitten Verletzungen der Klasse MAIS3+, also schwere, lebensverändernde Verletzungen. Das bedeutet, dass auf jede schwerverletzte Person, die in den offiziellen Polizeistatistiken aufgeführt ist, etwa drei weitere Personen kommen, deren Verletzungen so schwer sind, dass sie einen Krankenhausaufenthalt erfordern, die aber nie in die offiziellen Aufzeichnungen aufgenommen werden.

Quelle:

ETSC , Safety Monitor 173 v. 27.02.26

K. L.

5. Harndrang vs. Verkehrssicherheit

„Ein unter dem ihm bekannten Krankheitsbild “plötzlicher Harndrang” leidender Betroffener muss ggf. auf Autofahrten gänzlich verzichten oder auch Windeln nutzen. Auch ein einfaches Einnässen auf dem Fahrersitz ist zur Vermeidung von Verkehrsverstößen unproblematisch möglich und zumutbar, wenn der Betroffene sich trotz des bekannten Problems jederzeit möglichen plötzlichen und unangekündigten Harndrangs zu der Fahrt entschieden hat. Die Verkehrssicherheit steht nicht zur Disposition an chronischem plötzlichem Harndrang leidender Fahrzeugführer.“

Quelle:

AG Dortmund, Beschl. v. 03.02.2026 - 729 OWi-224 Js 21/26 OWi-2/26; D. Burhoff, RA, Richter am OLG a.D. - 05/2026

K. L.

6. Abschleppen auf gebührenpflichtigem privatem Parkplatz

„Wer ein Fahrzeug über das auf dem Parkschein ausgewiesene Parkzeitende hinaus auf einem gebührenpflichtigen privaten Parkplatz abstellt, begeht verbotene Eigenmacht. Der Grundstückseigentümer darf infolgedessen das Fahrzeug abschleppen lassen; eine Wartepflicht trifft ihn insoweit regelmäßig nicht.“

Quelle:

BGH, Urt. v. 20.01.2026 - X ZR 15/25; D. Burhoff, RA, Richter am OLG a.D. - 05/2026

K. L.

7. ADAC meldet: Ungültige deutsche Parkscheibe in Österreich

„Eine Parkscheibe aus Deutschland ist in Österreich nicht gültig. Hauptgrund neben der Größe ist die Zeit-Skalierung – stellt man die Uhr auf eine halbe Stunde genau ein, wird in Österreich nur auf die nächste Viertelstunde gerundet. Parkt man also in Deutschland um 10.10 Uhr, stellt man den Zeiger um 20 Minuten vor, in Österreich nur um 5 Minuten.

Auch digitale Parkscheiben sind hier keine Ausnahme und werden in Österreich grundsätzlich nicht anerkannt. In Deutschland hingegen ist die Nutzung erlaubt, sofern das Gerät eine KBA-Nummer trägt.“

Quelle:

ADAC v., 26.02.26, Lorenzo Walcher, ADAC

K. L.

8. Cannabiskonsum und Fahrtauglichkeit

„Französische Wissenschaftler haben mit einer kleinen Experimentalgruppe von Probanden (n=30, alle Führerscheininhaber, alle männlich im Alter 18 – 30 Jahre) im Fahrsimulator getestet, wie lange Cannabiskonsum die Fahrtauglichkeit beeinflusst und wann das Unfallrisiko am höchsten ist. Demnach stieg etwa eine Stunde nach dem Konsum die Unfallhäufigkeit und erreichte nach vier Stunden den Höhepunkt. Insgesamt konnte - anders als in bisherigen Studien – in Bezug auf das Unfallrisiko jedoch kein signifikanter Unterschied zwischen der Gruppe gelegentlicher und der Gruppe regelmäßiger Nutzer festgestellt werden. Ausgehend von den rechtlichen THC-Grenzwerten für die Teilnahme am Straßenverkehr war die Gruppe der regelmäßigen Nutzer jedoch signifikant später wieder „fahrtauglich““

Quelle:

Journal of Safety Research, Volume 95, December 2025, Pages 109-116; Polizei-Newsletter Nr. 305, März 2026

K. L.

9. Pedelec / E-Bike vs. Gesundheit

Das Elektrofahrrad ist nicht gut für die Gesundheit junger Menschen, da sie sich dadurch weniger bewegen. Für ältere Menschen und Menschen mit einer Behinderung, Übergewicht oder einer chronischen Erkrankung bietet das E-Bike hingegen gesundheitliche Vorteile. Zu diesem Schluss kommt das niederländische RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) nach einer Untersuchung der Auswirkungen des Elektrofahrrads.

Die Studie zeigt, dass der Aufstieg des Elektrofahrrads sowohl für die körperliche und geistige Gesundheit als auch für die Umwelt Vor- und Nachteile hat. Dies hängt unter anderem von der zurückgelegten Strecke, dem Grad der elektrischen Unterstützung und dem ersetzten Verkehrsmittel ab. Wenn ein Elektrofahrrad anstelle eines Autos verwendet wird, kann dies Vorteile für die Umwelt haben. Für die Verkehrssicherheit gibt es jedoch nur Nachteile, nämlich mehr – und schwerere – Unfälle.

Bei jungen Menschen sei davon auszugehen, dass die Nutzung von Elektrofahrrädern negative Auswirkungen auf die Gesundheit hat, da in dieser Gruppe Elektrofahrräder tendenziell herkömmliche Fahrräder ersetzen. Dies könne dazu führen, dass junge Menschen weniger körperlich aktiv sind. Junge Menschen zwischen 12 und 17 Jahren entscheiden sich hauptsächlich wegen der Geschwindigkeit für Elektrofahrräder.

Für andere Gruppen bieten Elektrofahrräder jedoch Vorteile. Dazu gehören ältere Menschen und Menschen mit einer Behinderung sowie Menschen, die übergewichtig sind oder an einer chronischen Erkrankung leiden. Elektrofahrräder ermöglichen es ihnen, länger aktiv zu bleiben.

Aufklärungsmaßnahmen über die Vorteile von körperlicher Bewegung, sicheres Radfahren und die Abschreckung von der Nutzung von Elektrofahrrädern für kurze Strecken können dazu beitragen, negative Auswirkungen auf die Gesundheit zu verringern. Das Tragen eines Helms kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen.

Quelle:

National Institute for Public Health and the Environment / RIVM, Publication date 12.02.26 – (Freie Übersetzung ohne Gewähr - der Verfasser)

K. L.

10. Belgien startet Aktion zur Fahrradhelmnutzung

In Flandern / Belgien wird zum dritten Mal in Folge ein Tag des Fahrradhelms mit folgenden Inhalten beworben:

„Tag des Fahrradhelms - Ich einen Helm? Du einen Helm? Alle einen Helm!“

Am Mittwoch, dem 22. April 2026, ist der 3. Tag des Fahrradhelms in Flandern. Die Kampagne ermutigt alle, Jung und Alt, einen Fahrradhelm zu tragen. Auf www.dagvandefietshelm.be kann man sich für die Aktion registrieren.

Quelle:

VSV, Veilig Verkeer, v. 05.03.26 (frei übersetzt ohne Gewähr – der Verfasser)

K. L.

11. E-Scooter-Nutzung bei der Polizei

Mit Unterstützung des Bürgermeisters der Stadt hat die örtliche Polizei von Catania / Sizilien (Italien) damit begonnen, Elektroroller im Rahmen eines Pilotprojekts zu testen, das auf die Modernisierung der städtischen Streifendienste abzielt. Die Initiative untersucht, wie Mikromobilität öffentliche Dienste unterstützen kann, indem sie es den Beamten ermöglicht, insbesondere in Fußgängerzonen, historischen Stadtvierteln und verkehrsberuhigten Bereichen effizienter Streife zu gehen. Durch die Integration leichter Elektrofahrzeuge in den täglichen Einsatz will die Polizei ihre Präsenz in der ganzen Stadt verstärken und gleichzeitig die Reaktionszeiten verbessern, insbesondere in Gebieten, die mit herkömmlichen Streifenwagen nur schwer zu erreichen sind.

Quelle:

EU LEVA v. 09.03.26 (frei übersetzt ohne Gewähr)

K. L.

12. Regierungsfraktion NRW wollen Verbesserungen für Fahrpersonal

Die Fraktionen von CDU und Bündnis 90 / Die Grünen in NRW wollen den Personalmangel in der Transportbranche bekämpfen. Dazu wollen sie sich u.a. auf der Bundesebene um folgendes bemühen:

„sich im Bund weiterhin für eine umfassende Änderung und Vereinfachung des

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes sowie der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung einzusetzen, bei der insbesondere folgende Punkte berücksichtigt werden:

o Prüfung einer Verkürzung der Ausbildungszeit durch eine stärkere Verzahnung von Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation, ohne Absenkung der Qualitätsstandards,

o Nutzung der Potenziale von Digitalisierung in der Berufskraftfahrerqualifikation, o die Möglichkeit, die Prüfung zur Berufskraftfahrerqualifikation in Fremdsprachen abzulegen,

o die Möglichkeit zum Erwerb der Berufskraftfahrerqualifikation für Personen aus dem Ausland zu vereinfachen,

• sich im Bund weiterhin für eine Änderung der Fahrerlaubnisverordnung einzusetzen, bei der insbesondere folgende Punkte in die Prüfung einbezogen werden:

o die Möglichkeiten für eine Erweiterung der Liste der Staaten auszuschöpfen, deren Fahrerlaubnisse anerkannt werden, um mehr ausländischen Fachkräften die Arbeitsaufnahme in Deutschland zu ermöglichen,

o die Möglichkeit, den für die Führerscheine der Klassen C und D erforderlichen Sehtest auch bei einem Optiker durchführen zu lassen,

• sich auf Basis der Pilotphase des Stellplatzinformationsdienstes im Bund für Lösungen bei dauerhaft blockierten Parkplätzen einzusetzen, dazu gehören etwa moderne Systeme der Parkraumbewirtschaftung,

• beim Bund darauf hinzuwirken, dass Rastanlagen für Lkw-Fahrerinnen und Fahrer besser ausgestattet werden, insbesondere mit ganztägig gepflegten Sanitäreinrichtungen, Gastronomie, Überwachung, Verfügbarkeit von Wasserzapfstellen, WLAN sowie Lärmschutz.“

Quelle:

Drucksache 18/15578 v. 09.09.25, Landtag NRW

K. L.

13. Weniger Ampeln, mehr Verkehrssicherheit?

Seit 2015 entfernt die Stadt Antwerpen / Belgien Ampeln in Tempo-30-Zonen. Die Stadt setzt auf mehr soziale Interaktion und eine angepasste Straßengestaltung. Das sorgt nach Erkenntnissen des VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde / Belgien) für weniger Konflikte, ein ruhigeres Straßenbild und mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.

Quelle:

VSV v. 10.03.26

K. L.

14. Änderung der FEV hinsichtlich EU- / EWR - Führerscheine

Ab dem 01.06.26 wird der § 47 FahrerlaubnisVO in Absatz 2 in den Sätzen 6 und 7 durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Sätze 1 bis 5 gelten nicht, sofern es sich um einen Führerschein handelt, der in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellt wurde und dessen Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Inland hat. In den Fällen des Satzes 6 teilt die zuständige Behörde über das Kraftfahrt-Bundesamt die Aberkennung der Fahrberechtigung oder die Feststellung der fehlenden Fahrberechtigung in Deutschland der zuständigen Behörde des anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder des Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum mit, in dem der Inhaber des Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz hat, andernfalls der Behörde, die den Führerschein ausgestellt hat.“

| | | |
|---------|--|-------|
| Quelle: | Gesetz zur Neuregelung der Vollstreckung von Fahrverboten und Entziehungen der Fahrerlaubnis bei Inhabern ausländischer EU- und EWR-Führerscheine ohne ordentlichen Wohnsitz im Inland vom 23.02.2026 (BGBl. 2026 I Nr. 46) Artikel 3 - Gesetz zur Neuregelung der Vollstreckung von Fahrverboten und Entziehungen der Fahrerlaubnis bei Inhabern ausländischer EU- und EWR-Führerscheine ohne ordentlichen Wohnsitz im Inland (FVVolLEUG k.a.Abk.) G. v. 23.02.2026 BGBl. 2026 I Nr. 46; Geltung ab 01.06.2026, Buzer v. 26.02.26 | K. L. |
|---------|--|-------|

15. Radfahren lindert Depressionen und Angstzustände

Eine aktuelle Studie der University of South Australia, veröffentlicht im British Journal of Sports Medicine, zeigt, dass regelmäßiges Radfahren einen signifikanten Einfluss auf die psychische Gesundheit hat. Der Studie zufolge lindert körperliche Bewegung Symptome von Depressionen und Angstzuständen um das Eineinhalbfache stärker als Medikamente oder traditionelle psychologische Behandlungen. Die Forscher analysierten mehr als tausend Studien mit insgesamt 128.000 Teilnehmern. Die Ergebnisse zeigen, dass erste Verbesserungen innerhalb von zwölf Wochen spürbar sind. Für Erwachsene, die unter Stress oder Niedergeschlagenheit leiden, unterstreicht dies die Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität.

| | | |
|---------|--|-------|
| Quelle: | Mobilität/NL v. 10.03.26 (<i>frei übersetzt ohne Gewähr</i>) | K. L. |
|---------|--|-------|

16. Führen eines Kfz unter Cannabiseinfluss

Das Fahren unter Cannabiseinfluss sei in Kanada nach wie vor ein kritisches Thema für die Verkehrssicherheit. Jüngste Trends zeigten einen deutlichen Anstieg des Konsums von Cannabis-Esswaren, insbesondere unter Jugendlichen, was aufgrund des verzögerten Einsetzens und der anhaltenden Wirkung dieser Produkte neue Herausforderungen mit sich bringen würde. Eine von der CAA (Canadian Automobile Association) finanzierte Studie der University of Saskatchewan ergab, dass die Fahrleistung nach dem Konsum von Cannabis-Esswaren erheblich beeinträchtigt war, wobei das Unfallrisiko vier Stunden nach dem Konsum mit 58 % seinen Höchststand erreichte. Als Reaktion darauf startete die CAA eine nationale Kampagne, die sich an junge Kanadier richtet und die Bedeutung einer sicheren Heimfahrt hervorhebt. Die Kampagne verdeutlicht, wie alltägliche Aufgaben wie das Binden der Schnürsenkel, das Holen eines Snacks oder das Öffnen der Tür nach dem Verzehr eines essbaren Cannabisprodukts unerwartet schwierig erscheinen können. Diese Szenarien dienen dazu, eine klare Botschaft zu vermitteln: Wer seinen Körper nicht mehr unter Kontrolle hat, darf auch kein Auto fahren.

| | | |
|---------|---|-------|
| Quelle: | Kristine D'Arbelles, Director of Public Affairs at the Canadian Automobile Association's (CAA's) National Office, CARSP, ACPSE / Kanada v. 12.02.26 | K. L. |
|---------|---|-------|

17. Geschlechterspezifische Anforderungen bei Verkehrsmitteln

Eine neue Brüsseler Studie zeigt auf, dass Mobilitätssysteme nach wie vor vor allem auf den klassischen Pendlerverkehr von Männern ausgerichtet sind. Frauen sind während der traditionellen Stoßzeiten um sieben Uhr und fünf Uhr weniger häufig unterwegs. Wenn Verkehrsnetze vor allem auf diese klassische Pendlerzeit abgestimmt sind, sind sie weniger gut auf die „komplexere Mobilität“ von Frauen abgestimmt.

So wird in der Studie folgendes angegeben (*frei übersetzt ohne Gewähr*):

„Viele Produkte werden in erster Linie auf der Grundlage der Anforderungen und Bedürfnisse eines durchschnittlichen Mannes entwickelt, darunter auch Mobilitätsdienste. Geschlechtsspezifische Körpermerkmale, aber auch andere Aspekte wie die persönliche Sicherheit werden derzeit bei der Gestaltung von Mobilitätsdiensten nicht ausreichend berücksichtigt. Ein Beispiel hierfür sind passive Sicherheitssysteme wie Airbags und Sicherheitsgurte in Autos, die, wenn sie ohne Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Unterschiede entwickelt werden, zu einer höheren Rate schwerer Verletzungen bei Frauen führen. Darüber hinaus werden die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern sowohl in der Stadt- als auch in der Verkehrsplanung nicht angemessen berücksichtigt. Solche unbeachteten geschlechtsspezifischen Unterschiede werden als Gender-Lücken bezeichnet. Ausgangspunkt der vorliegenden Studie ist die Hypothese, dass auch die Gestaltung von Mobilitätsdiensten und Verkehrsmitteln in erster Linie auf die Bedürfnisse des durchschnittlichen Mannes ausgerichtet ist und dass daher eine Mobility Design Gender Gap (MDGG) besteht.“

Quelle:

„Mind the gap! Gender-specific requirements in transport design – and how to meet them“ v. Laura Gebrardt, Sophie Isabel Nägele, Mascha Brost, veröffentlicht am 02.12.25 bei Taylor & Francis

K. L.

18. Kanadische Untersuchung zu automatisierter Geschwindigkeitsüberwachung

Die Regierung von Ontario / Kanada ließ automatisierte Geschwindigkeitskontrollkameras verbieten und begründete dies als Maßnahme zur Gewährleistung von Fairness. Dieser Schritt könnte jedoch bewährte Maßnahmen zur Durchsetzung der Verkehrssicherheit untergraben, so eine Studie des ITE (Institut of Transportation Engineers / Kanada). Statistische Daten aus Ontario und anderen Provinzen deuten darauf hin, dass Geschwindigkeitskontrollkameras Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie die Häufigkeit und Schwere von Unfällen verringern können. Internationale Forschungsergebnisse aus dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten und Spanien kämen zu ähnlichen Schlussfolgerungen. Im Allgemeinen seien Geschwindigkeitskameras, wenn sie angemessen als Teil eines größeren Systems eingesetzt werden, ein wirksames Instrument zum Schutz von Kindern, älteren Menschen und anderen gefährdeten Verkehrsteilnehmern. Daher würden ihre Vorteile für die Sicherheit und das Wohlergehen der Gesellschaft bei weitem die Vorwürfe überwiegen, sie würden als „Geldquelle“ genutzt.

Quelle:

Essam Dabbour, Ph.D., RSP1, F.ITE, P. Eng.; CARSP, ACPSE / Kanada v. 06.02.26 u. 12.02.26

K. L.

19. Abgeschaltete Sicherheitssysteme bei Lkw

„Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in Deutschland schalten die Assistenzsysteme ihrer Fahrzeuge immer wieder aktiv aus – das ergab eine Umfrage des UADS-Instituts im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) im Oktober und November 2025. Befragt wurden demnach 507 Fahrerinnen und Fahrer, von denen 59 Prozent angaben, ihre Assistenten nicht durchgehend zu nutzen. 19 Prozent deaktivieren bestimmte Systeme laut eigener Angaben häufig, 40 Prozent schalten Assistenten zumindest gelegentlich aus.“

Quelle:

Eurotransport v. 24.03.26; Autor: Julian Hoffmann

K. L.

20. Statistik zu E-Scootern und Pedelecs

Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) zeigen, dass der private Besitz von Elektrorollern und E-Bikes (Pedelecs) in Deutschland stark zunimmt. 2,9 % der Haushalte besitzen mindestens einen Elektroroller, und die Zahl der E-Bikes (Pedelec) erreichte im Jahr 2023 12,2 Millionen.

In Deutschland ist ein starkes Wachstum in Richtung Elektromobilität aller Art zu verzeichnen, und es wird berichtet, dass mittlerweile insgesamt über 17 Millionen E-Bikes auf den Straßen des Landes unterwegs sind – ein deutlicher Kontrast zu den rund 2 Millionen Elektroautos.

Die Zahlen zeigen, dass in jedem fünften deutschen Haushalt mindestens ein Standard-E-Bike (ohne Speed-Pedelecs) vorhanden ist, was einem Anteil von 20,6 % entspricht. Dies steht im Gegensatz zu den Zahlen für 2018, als 3,8 Millionen E-Bikes nur 7 % der Haushalte ausmachten. Der Besitz von Fahrrädern jeglicher Art ist im Land hoch: 78,4 % der Haushalte verfügten im Jahr 2023 über insgesamt 74,9 Millionen Fahrräder.

Quelle:

EU-LEVA v. 13.03.26

K. L.

21. Anfrage im Bundestag zur internetbasierten Fahrzeugzulassung

Die Bundesregierung hat auf eine Anfrage zur internetbasierten Fahrzeugzulassung geantwortet: „Das KBA werde für die Durchführung der internetbasierten Fahrzeugzulassung zuständig sein - einschließlich Druck und Versand der Zulassungsdokumente. ... Das KBA werde ein zentrales Portal für die bundesweiten internetbasierten Zulassungsprozesse zur Verfügung stellen. Das KBA erhalte die Zuständigkeit für die digitalen Zulassungsverfahren, die Länder blieben für die Verfahren vor Ort zuständig, heißt es. Standards bei der Fahrzeugzulassung würden weiterhin vom KBA verantwortet. Die Ausstellung des Digitalen Führerscheins werde zunächst in der i-Kfz-App erfolgen, schreibt die Bundesregierung. ... Die Ausstellungsdienste für den Digitalen Führerschein, so wie auch für den Digitalen Fahrzeugschein, richteten sich nach ISO-Normen. Speziell für den Digitalen Führerschein werde die 4. Führerscheinrichtlinie zugrunde gelegt. „Eine Zeitplanung ist zurzeit noch nicht abschätzbar“, heißt es in der Antwort.

Quelle:

Bundestagsmitteilungen v. 23.03.26, Nr. 221

K. L.

22. Fehlende Fachkräfte im Transportbereich

Nach Angaben des Landtags NRW fehlen im Transportbereich bei den Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern rund 80.000 Fachkräfte. Derzeit sind dort etwa 480.000 Personen beschäftigt. Davon sind rund 45 Prozent über 55 Jahre alt.

Quelle:

Landtag intern 02/26, Seite 9 ff

K. L.

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>