

FahrSchulPraxis August 2022 - Ausgewählte Artikel dieser Ausgabe im WWW > mehr ...



Durch Auswahl eines Links wird Ihnen der vollständige Artikel bzw. weitere Informationen dazu angezeigt:

482 [Inhalt](#)

481 [Editorial: FAS zum Zweiten!](#)

486 [UPDATE: Tod dem Verbrenner – oder doch nicht? / Verkehrsunfälle 2021: Neuer Tiefststand bei Toten und Verletzten](#)

490 [Fahrerlaubnis auf Probe - Vorschläge zur Optimierung](#)

492 [Isabella Finsterwalder: DFA-Projekt Hochvolt-Fahrschule - "Die Themen sind bunt und dynamisch"](#)

502 [Mitgliederversammlung 2022](#)

522 Gerichtsurteile: [\(2550\) Auffahrunfall nach Zurechtweisung](#) / [\(2551\) "Raffinierter" Spurwechsel vor der Ampel](#) / [\(2552\) Blockieren von Rettungswagen](#) / [\(2553\) Vorfahrtunfall - Bedeutet geringe Tempoüberschreitung immer Mitverschulden?](#)

[Mitglieder des FLVBW finden die FPX als PDF-Datei im Downloadbereich des internen InternetForums...](#)

## **UPDATE: Tod dem Verbrenner - oder doch nicht? / Verkehrsunfälle 2021: Neuer Tiefststand bei Toten und Verletzten**

© FahrSchulPraxis - Entnommen aus Ausgabe August/2022, Seite 486

### **Tod dem Verbrenner - oder doch nicht?**

Nach dem Beschluss des EU-Ministerrats vom 28. Juni 2022 sollen neue Pkw und leichte Transporter mit Verbrennungsmotoren in Europa ab 2035 nicht mehr zugelassen werden. Das hört sich sehr strikt an, gilt aber nach neuester Beschlusslage nicht für alle Verbrenner. Denn in einer langen Nacht wurde ein Kompromiss erzielt, den Deutschland und auch andere Mitgliedstaaten befürworteten. Danach dürfen neue Pkw und leichte Transporter mit Verbrennermotoren auch nach 2035 in den Verkehr gebracht werden,

sofern sie nachweislich mit synthetischem Kraftstoff betrieben werden. Die nach einer 16-stündigen Sitzung erzielte Einigung entspricht nicht dem Beschluss des EU-Parlaments, den Verbrennern endgültig den Garaus zu machen. Wer nach der reinen grünen Lehre denkt, wird diesen Kompromiss nicht mögen, weil für die Herstellung der sog. E-Fuels immense Mengen elektrischer Energie erforderlich sind, von der man heute nicht weiß, wie grün diese ist und in aller Zukunft sein wird; Stichwörter importierter Atomstrom, Kohlestrom. Hinzu kommt, dass die Ausbeute im Verhältnis zu batteriebetriebenen Fahrzeugen sehr gering ist: Für die Herstellung eines Liters synthetischen Benzins werden etwa 16,3 kWh teurer Strom benötigt. Mit einem Liter Benzin fährt ein Golf 8 TSI mit 130 PS circa 16 km weit; doch mit derselben Menge elektrischen Stroms fährt ein batteriegetriebenes Auto ähnlicher Größe ca. 80 km, also fünf Mal so weit. Das bedeutet, dass der Umweg über synthetische Kraftstoffe sich nach heutigem Stand der Technik für den Masseneinsatz nicht rechnet. Dessen ungeachtet setzt der Sportwagenhersteller Porsche auf synthetisches Benzin, das im tiefen Süden Chiles mit billigem Windstrom hergestellt werden soll. Dereinst vielleicht für glühende Porsche-Fans die Erlösung, weil sie mit ihrem alten 911er weiterhin unterwegs sein dürfen. GLH

## **Verkehrsunfälle 2021: Neuer Tiefststand bei Toten und Verletzten**

Nach einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 7. Juli 2022 starben im Jahr 2021 in Deutschland 2.562 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen, das waren 5,8 % oder 157 Menschen weniger als im Vorjahr. Auch die Zahl der Verletzten ging gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % auf 323.129 zurück. Damit sank die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten erneut und erreichte den tiefsten Stand seit mehr als 60 Jahren. Im Durchschnitt wurden etwa 6.300 Verkehrsunfälle pro Tag polizeilich erfasst. Dabei wurden jeden Tag 885 Menschen verletzt und 7 Menschen getötet. Die Polizei zählte 2021 insgesamt 2,3 Millionen Verkehrsunfälle auf deutschen Straßen, das waren 3,1 % mehr als 2020. Die Zahl der Unfälle lag aber weiterhin deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau (2019: 2,7 Millionen Unfälle insgesamt, darunter 300.000 Unfälle mit Personenschaden). Bei knapp 90 % der Unfälle blieb es bei Sachschaden. Bei 11 % der Unfälle wurden Menschen getötet oder verletzt. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,8 % auf knapp 2,1 Millionen. Dagegen ging die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 2,1 % auf knapp 260.000 zurück. Das Unfallgeschehen 2021 war erneut durch die Corona-Pandemie geprägt. Nach ersten Schätzungen der BAST wurden – wie schon 2020 – auf deutschen Straßen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt als vor der Pandemie.

### **Landstraßen bergen hohes Todesrisiko**

Die meisten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich auch 2021 mit 68 % innerhalb von Ortschaften, 25 % auf Landstraßen und 6 % auf Autobahnen. Allerdings haben Unfälle auf Straßen außerhalb von Ortschaften unter anderem wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten oft schlimmere Folgen als auf Straßen innerorts. Auf Landstraßen kommen weitere Risikofaktoren wie die fehlende Trennung zum Gegenverkehr, schlechte Überholmöglichkeiten oder ungeschützte Hindernisse wie Bäume neben der Fahrbahn hinzu. Innerorts kamen 29 % der bei Unfällen im Straßenverkehr Getöteten ums Leben, auf Landstraßen waren es 59 % und auf Autobahnen 12 %.

Innerorts ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % auf etwa 177.000 Unfälle zurückgegangen, auf Landstraßen dagegen kaum (–0,3 % auf 65.600 Unfälle mit Personenschaden). Demgegenüber ist die Zahl der Autobahnunfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, um 7,7 % auf 16.400 Unfälle angestiegen. 746 Menschen wurden 2021 bei Verkehrsunfällen innerorts getötet, das waren 7,9 % oder 64 Personen weniger als 2020. Auf Landstraßen kamen 1.498 Menschen ums Leben (–5,9 % oder 94 Personen weniger), auf Autobahnen 318 (eine Person mehr). Quelle: Destatis/GLH