

DVW-Jahreshauptversammlung 2023

23./24.06.2023

Warnemünde

Ablauf und Tagungsunterlagen

ABLAUF

Freitag, 23. Juni 2023

13.00 Uhr:	Eröffnung Fachausstellung	Hohe Düne
14.00 bis 17.00 Uhr:	Fachtagung „Straßenverkehr und Cannabis-Legalisierung“	Hohe Düne
18.30 bis ca. 23.00 Uhr:	Gesellschaftsabend	Hohe Düne

Samstag, 24. Juni 2023

09.00 bis 13.00 Uhr:	Hauptversammlung	Hohe Düne
9.30 bis 11.30 Uhr:	Begleitprogramm Stadtführung	Treffpunkt: Lobby Hohe Düne

Veranstaltungsort

Yachthafenresidenz Hohe Düne
Am Yachthafen 1
18119 Rostock-Warnemünde
<https://www.hohe-duene.de/>

Anmeldung

<https://deutsche-verkehrswacht.de/anmeldung-dvw-jhv-2023/>

FACHTAGUNG 23.06.2023

14:00 – 17:00 Uhr

Yachthafenresidenz Hohe Düne
Am Yachthafen 1
18119 Rostock - Warnemünde



„Wer kifft, fährt nicht“ – Straßenverkehr und Cannabis-Legalisierung

Begrüßung

Prof. Kurt Bodewig
Präsident Deutsche Verkehrswacht e. V.
Bundesminister a. D.

Impuls: Nachweisbarkeit, Wirkung und Abbauverhalten von Cannabis

Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban
Vizepräsident Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADs)

Impuls: Aktuelle Rechtslage zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ulrike Dronkovic
Fachanwältin für Verkehrs- und Strafrecht

Impuls: Cannabis-Legalisierung und Konsequenzen für die Verkehrssicherheit

Dr. Ingo Koßmann
Leiter der Abteilung „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Impuls: Verkehrsüberwachung, Erkennen von Drogenfahrten, Nachweisverfahren

Marco Schäler
Geschäftsführer der Kommission "Verkehr" der Deutschen Polizeigewerkschaft

Diskussion

Fazit

Prof. Kurt Bodewig

Moderation

Gabriele Pappai
Vizepräsidentin Deutsche Verkehrswacht e. V.
Leiterin Unfallkasse Nordrhein-Westfalen

Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht e.V.

24. Juni 2023, 9:00 Uhr

Yachthafenresidenz Hohe Düne, Warnemünde

Begrüßung
Prof. Kurt Bodewig, Präsident

Grußworte

*Eva-Maria Kröger, Oberbürgermeisterin der Hanse- und Universitätsstadt
Rostock*

Manfred Wirsch, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

- TOP 1: Feststellung der satzungsgemäßen Einladung zur JHV
Feststellung der Zahl der Stimmberechtigten
Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 2: Genehmigung des Protokolls der Hauptversammlung 2022
- TOP 3: Bericht des Präsidiums zum Geschäftsjahr 2022
- TOP 4: Jahresabschluss 2022
- TOP 5: Aussprache zu TOP 3 und 4
Entlastung des Präsidiums und des Vorstands
- TOP 6: Anträge
- A1: „Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften“
- A2: „Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen“
- A3: „Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen“
- A4: „Grünpfeil für Radfahrende – Weitere Möglichkeiten schaffen“
- TOP 7: Anträge gem. § 9 Abs. 5 der Satzung – Dringlichkeitsanträge
- TOP 8: Ort und Zeitpunkt der DVW-Jahreshauptversammlung 2024
- TOP 9: Verschiedenes

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022
Gewinn- und Verlustrechnung

	Geschäftsjahr		Vorjahr	
	€	€	T€	T€
1. Umsatzerlöse		1.906.580,89		1.280
2. sonstige betriebliche Erträge				
a) Erträge aus öffentlich geförderten Projekten	4.170.607,95		3.441	
e) Sonstige betriebliche Erträge	106.904,01	4.277.511,96	146	3.587
3. Personalaufwand				
a) Löhne und Gehälter	875.912,38		813	
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	220.544,46	1.096.456,84	209	1.022
4. Abschreibungen				
a) auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen		113.453,69		119
5. sonstige betriebliche Aufwendungen		5.156.559,46		4.010
6. Erträge aus Beteiligungen		280.000,00		230
7. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		236,12		0
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		2.700,00		3
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-14.848,20		12
10. Ergebnis nach Steuern		110.007,18		-69
11. sonstige Steuern		0,00		0
12. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		110.007,18		-69

Bilanz zum 31.12.2022

	31.12.2022	31.12.2021
	€	T€
Aktiva		
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	37.578,00	122
II. Sachanlagen	29.726,00	36
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	620.841,21	621
2. Rückdeckungsansprüche aus Lebensversicherungen	253.699,00	267
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte	3.780,00	5
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.071.905,21	138
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0,00	35
3. Sonstige Vermögensgegenstände	158.080,47	87
III. Kassenbestand, Bankguthaben	242.423,07	703
C. Rechnungsabgrenzungsposten	15,69	0
Bilanzsumme	2.418.048,65	2.014
	31.12.2022	31.12.2021
	€	T€
Passiva		
A. Eigenkapital		
I. Vereinskaptal	262.223,00	262
II. Rücklagen	437.013,63	437
III. Mittelvortrag	-124.306,87	-55
IV. Jahresüberschuss /-fehlbetrag	110.007,18	-69
B. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	253.699,00	267
2. Sonstige Rückstellungen	103.867,71	80
C. Verbindlichkeiten		
1. erhaltene Anzahlungen	120,00	0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	1.111.466,46	458
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	200.000,00	273
4. sonstige Verbindlichkeiten	61.068,73	358
D. Rechnungsabgrenzungsposten	2.889,81	3
Bilanzsumme	2.418.048,65	2.014

1 **Antrag A1: Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften**

2 **Antragsteller: DVW-Präsidium**

3

4

5 **Beschlussempfehlung**

6 Die Deutsche Verkehrswacht fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu
7 schaffen, dass Kommunen vor Ort entscheiden können, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit
8 auf ausgewählten Straßen oder in größeren Bereichen anordnen zu können, wo sie es für
9 notwendig halten.

10 Die Neuregelung sollte begleitet werden von einem Forschungsprojekt, dass die
11 Auswirkungen der Neuregelung insbesondere auf die Rad- und Fußverkehrssicherheit, auf
12 den ÖPNV sowie auf das nachgeordnete Netz untersucht.

13

14

15 **Begründung**

16 Derzeit sind den Kommunen enge Grenzen für die Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten
17 gesetzt. Für Tempo 30 beschränken sich diese auf Wohngebiete mit hoher Fahrrad- und
18 Fußverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, zudem auf das Umfeld sozialer
19 Einrichtungen wie Kitas und Schulen. Sie dürfen keine Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen
20 sowie sonstige Vorfahrtsstraßen betreffen. Verkehrssicherheitsaspekte können bei der
21 Anordnung ursächlich sein, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass
22 geschwindigkeitsbedingte Unfälle häufig aufgetreten sind – eine vorausschauende Anordnung
23 aufgrund erwarteter Unfallgefahren ist damit nicht möglich.

24 Die Anordnung von Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit auf ausgewählten Strecken kann
25 positive Effekte auf die innerörtliche Verkehrssicherheit haben. Sie hat damit das Potential, die
26 Lebensqualität in Innenstädten zu erhöhen. Aus diesem Grund sollten die Bewohnerinnen und
27 Bewohner vor Ort, und damit die Kommunen, über die Ausweisung von Tempo-30-Bereichen
28 weitgehend eigenständig entscheiden können.

29 Die Deutsche Verkehrswacht unterstützt mit diesem Beschluss das parteiübergreifende
30 Städtebündnis „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ aus 742 Städten, Gemeinden und
31 Landkreisen (Stand 25.5.2023).

1 **Antrag A2: Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen**

2 **Antragsteller: DVW-Präsidium**

3

4

5 **Beschlussempfehlung**

6 1. Die Deutsche Verkehrswacht fordert zur Reduzierung schwerer Unfälle die
7 Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen auf 80 km/h. Begleitend sind
8 Ausnahmeregelungen zu definieren, so dass entsprechend ausgebaute oder
9 ertüchtigte Straßen weiterhin etwa für Tempo 100 freigegeben werden können.

10 2. Zugleich sollte die Regelgeschwindigkeit für Lkw auf 80 km/h erhöht werden, um den
11 Überholdruck auf Landstraßen zu reduzieren. Auch hier sind Ausnahmen zu definieren,
12 um etwa bei schlechter Straßenqualität eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit
13 anordnen zu können. Die Auswirkungen dieser Neuregelung sollte durch ein
14 Forschungsprojekt engmaschig begleitet werden.

15

16

17 **Begründung**

18 Die meisten Straßenverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten ereignen sich auf
19 Landstraßen. Die Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen muss im Rahmen der Vision
20 Zero deshalb Priorität haben. Eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten hätte
21 dabei einen signifikanten Effekt – ca. 70 Prozent der Landstraßenunfälle geschehen bei einer
22 zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 80 km/h (UDV 2022). Derzeit sind die
23 Möglichkeiten, von der Regelgeschwindigkeit 100 km/h abzuweichen, sehr eingeschränkt. Die
24 StVO erlaubt Ausnahmen nur dort, wo es „auf Grund der besonderen Umstände zwingend
25 geboten ist“, was in aller Regel Unfallhäufungen betrifft, die damit schon geschehen sein
26 müssen.

27 Eine wichtige Unfallursache auf Landstraßen besteht in Überholvorgängen. Die aktuelle
28 Regelung (Lkw 60 km/h, Pkw 100 km/h) führt zu hohem Überholdruck. Auch eine einseitige
29 Herabsetzung der Pkw-Höchstgeschwindigkeit würde die Situation nicht aufheben, vielmehr
30 durch die geringere Geschwindigkeitsdifferenz noch erschweren. Technische Entwicklungen
31 in der aktiven Lkw-Sicherheit, etwa bei den Bremssystemen, tragen dazu bei, die höheren
32 Geschwindigkeiten zu erlauben.

33 Die DVW folgt mit diesem Beschluss den Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags.

1 **Antrag A3: Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen**

2 **Antragsteller: DVW-Präsidium**

3

4

5 **Beschlussempfehlung**

6 Die Deutsche Verkehrswacht fordert die Einführung eines generellen Tempolimits von 130
7 km/h auf Bundesautobahnen.

8

9

10 **Begründung**

11 Die Verpflichtung zur Vision Zero fordert, sämtliche Maßnahmen zu prüfen und zu ergreifen,
12 die geeignet sind, die Zahl der Verkehrsunfälle und ihre Auswirkungen zu mindern. Ein
13 Unfallreduktionspotential durch ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ist vorhanden und
14 in Anbetracht der weiteren Auswirkungen verhältnismäßig.

15 Im internationalen Vergleich ist Deutschland das einzige Land in der EU, in dem keine
16 allgemeine, auf dem gesamten Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung gilt. Die
17 Festlegung auf 130 km/h ist in der Bevölkerung als Autobahn-Richtgeschwindigkeit bekannt
18 und akzeptiert, zudem ist sie das europaweit am meisten verbreitete Tempolimit.

1 **Antrag A4: Grünpfeil für Radfahrende – Weitere Möglichkeiten schaffen**

2 **Antragstellerin: Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen**

3

4

5 **Beschlussempfehlung**

6 Die DVW fordert das Bundesverkehrsministerium auf, die StVO sowie die VwV-StVO
7 dahingehend zu ändern, dass das VZ 721 (Grünpfeil mit Beschränkung auf den Radverkehr)
8 auch mit einer Variante für die Geradeausrichtung sowie ggf. mit Varianten für weitere
9 Fahrrichtungen vorgesehen wird.

10

11

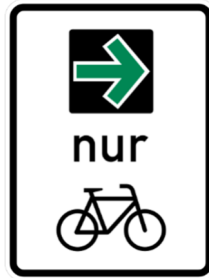
12 **Begründung**

13 Durch die StVO-Novelle 2020 ist das VZ 721 (Grünpfeil mit Beschränkung auf den
14 Radverkehr) regelhaft eingeführt worden. Es erlaubt das Rechtsabbiegen für Radfahrende
15 bei roter Ampel nach einem Halt. Die Anwendungsvoraussetzungen sind in der VwV-StVO
16 geregelt.

17 Eine zusätzliche Möglichkeit, den Radverkehr zu fördern und die Leichtigkeit des Verkehrs
18 zu verbessern, besteht jedoch in vergleichbarer Weise auch für andere Kreuzungsbereiche
19 mit Lichtzeichenanlagen. So kann insbesondere für die Geradeausfahrt an T-Kreuzungen,
20 bei denen nur von Links eine Straße einmündet, die Geradeausfahrt für Radfahrende mit
21 einem entsprechenden Hinweisschild an der Lichtzeichenanlage auch bei „Rot“ gewährt
22 werden. Vergleichbare Beschilderungen gibt es in Frankreich (Zeichen M12), in Belgien
23 (Zeichen B22/B23) und in Österreich.

24 Die DVW soll sich beim Bund dafür einsetzen, die notwendige Anpassung der StVO und der
25 VwV-StVO zu einer bedarfsgerechteren Einsetzbarkeit des Grünpfeils nach dem Vorbild des
26 europäischen Auslands zeitnah vorzunehmen.

Anlage



VZ 721 (Grünpfeil mit Beschränkung auf den Radverkehr)



Grünpfeil für Radfahrende aus Österreich

Exemplarische Kreuzungssituationen für den Einsatz vom „Geradauspfeil für Radfahrende“:

