

JAHRESBERICHT 2013

Kommunikation

Technik

Mensch

Europa



DVRS

Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

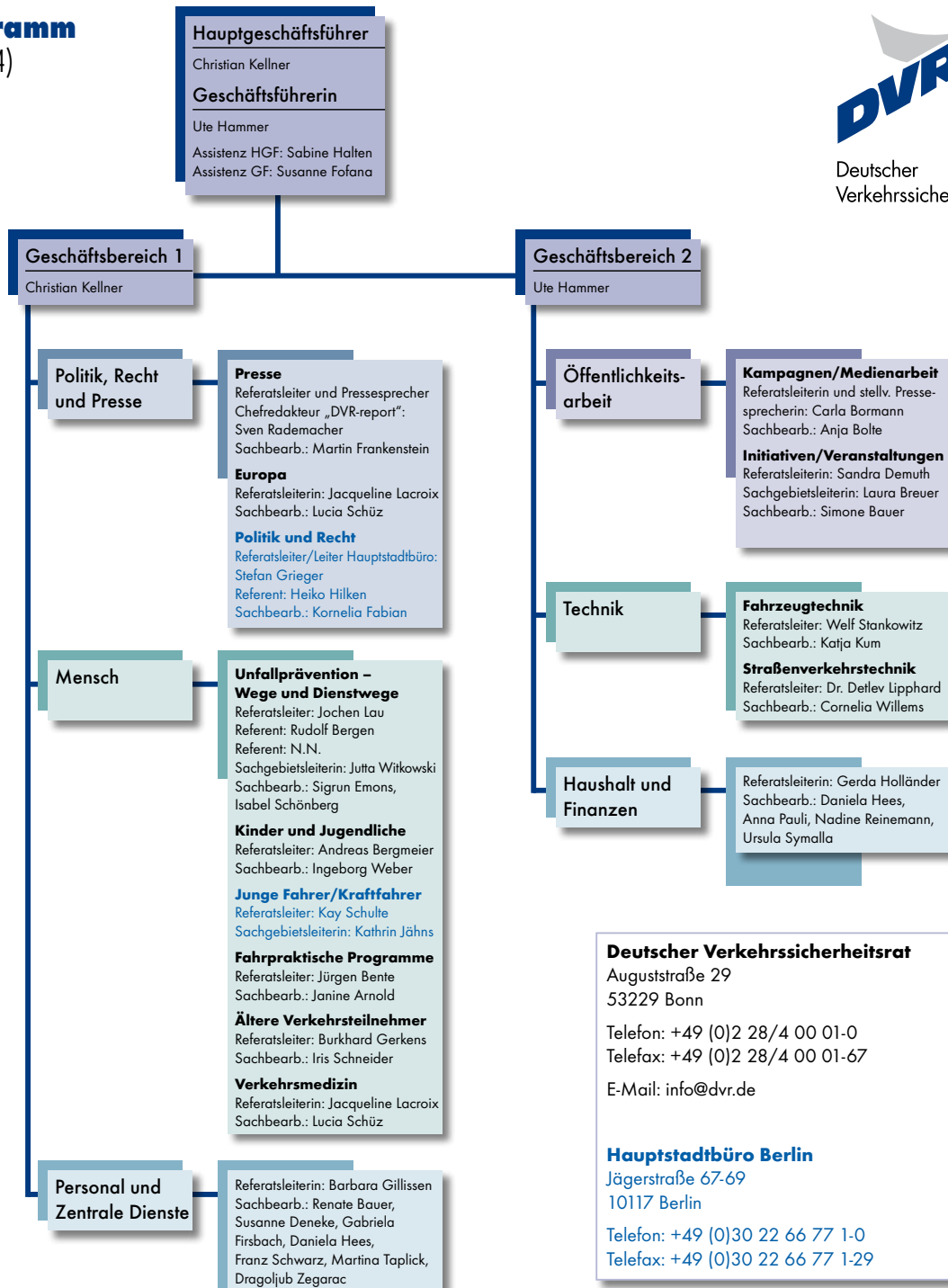
VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Organigramm

(Stand: Mai 2014)



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Auguststraße 29
53229 Bonn
Telefon: +49 (0)2 28/4 00 01-0
Telefax: +49 (0)2 28/4 00 01-67
E-Mail: info@dvr.de

Hauptstadtbüro Berlin
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
Telefon: +49 (0)30 22 66 77 1-0
Telefax: +49 (0)30 22 66 77 1-29

Herausgeber

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
Auguststraße 29
53229 Bonn
Fon 0228 40001-0
Fax 0228 40001-67
Internet www.dvr.de

Verantwortlich für den Inhalt

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer
Ute Hammer, Geschäftsführerin

Konzept, Redaktion, Gestaltung

Carla Bormann, DVR
GWM-Bonn.de

Abbildungen Quellenverzeichnis

BMVI, CARROUX.COM, www.pd-f.de, DVR, DVW, Fotolia, Marc Frankenhauser, Jürgen Gebhardt, GWM, Jürgen Leupold - DSV, Martin Perscheid, TK Techniker Krankenkasse

Vorwort 4 - 5

Positionen 6 - 11

TOP-Maßnahmen zur Umsetzung der Vision Zero	6
Vorstandsbeschlüsse des DVR	8

Kommunikation 12 - 21

„Runter vom Gas“	12
Freiwilliger Gesundheitscheck	15
Tag der Verkehrssicherheit	16
DVR-Kolloquium „Automatisiertes Fahren“	17
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	18
Dialog und Politik	21

Technik 22 - 25

Verkehrstechnik	22
Fahrzeugtechnik	24
Initiative Reifenqualität	25
Kampagne „bester beifahrer“	25

Mensch 26 - 36

Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit	26
Kind und Verkehr	30
Ältere Verkehrsteilnehmer	31
Junge Fahrer	32
Motorradfahrer	34
Fahrpraktische Sicherheitsprogramme	35
Verkehrsmedizin	36

Europa 37

Internationale Verkehrssicherheitsarbeit	37
--	----

Summary 38 - 41

Annual Report 2013 of the German Road Safety Council	38
--	----

Anhang 42 - 59

Unfallstatistiken	42
Jahresübergreifende Angebote (Zielgruppenprogramme)	43
DVR-Vorstand	45
DVR-Vorstandsausschüsse	46
DVR-Geschäftsstelle	51
DVR-Mitglieder	52
DVR-Haushaltsübersicht	57
DVR-Satzung	58



W. Eichendorf

**Dr. Walter
Eichendorf**

Präsident Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



C. Kellner

Christian Kellner

Hauptgeschäftsführer
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Vision Zero umsetzen – TOP-M

Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr hat im Jahr 2013 einen weiteren Tiefstand erreicht. Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes ist die Zahl der Todesopfer im vergangenen Jahr um 7,3 Prozent auf 3.338 gesunken. Bei den Verletzten ist eine Abnahme um annähernd 2,7 Prozent auf 374.000 zu verzeichnen. Damit setzte sich die positive Entwicklung des Vorjahres fort. Der langfristige Trend des kontinuierlichen Rückgangs der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen ist also nach dem „Einbruch“ im Jahr 2011 wieder hergestellt.

Aber ist damit alles „in Ordnung“? Keineswegs. Dass im Jahresdurchschnitt täglich neun Menschen bei Verkehrsunfällen getötet werden, darf nicht hingenommen werden. Über eintausend Verletzte jeden Tag sind nicht zu akzeptieren. Bedenklich stimmt zudem die Zunahme der Todesopfer auf Autobahnen: Hier gab es einen Anstieg um über acht Prozent. Offenbar spielen hier schwere Auffahrunfälle eine besondere Rolle. Die bundesweite Zunahme der Verkehrstoten auf Autobahnen hängt sicherlich auch mit „unangepasster Geschwindigkeit“ bzw. starken Differenzgeschwindigkeiten zusammen. Laut einer DVR-Berechnung auf Basis der Unfallzahlen 2011 gibt es auf den Strecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung im Schnitt über 25 Prozent mehr Verkehrstote als auf Abschnitten mit Tempolimits. Maßnahmen zur Reduzierung von Geschwindigkeiten sind also nach wie vor aktuell.

Positiv ist die Entwicklung bei den Unfällen unter Beteiligung von Kindern und jungen Fahrerinnen und Fahrern. Bei beiden Gruppen nahm die Zahl der Getöteten um über 20 Prozent ab.

Der DVR hat sich bereits 2007 die Sicherheitsstrategie Vision Zero zu Eigen gemacht. Durch im Oktober 2012

beschlossene TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit hat der DVR seine Vorgehensweise bei der Umsetzung der Vision Zero konkretisiert. Im Mittelpunkt stehen 14 Maßnahmen, mit denen die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten nachhaltig beeinflusst werden können. Diese TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit bilden seit 2013 eine Richtschnur für die Arbeit des DVR: Dort, wo noch DVR-Beschlüsse zu einem Sachverhalt fehlen, werden die betreffenden Themen in den DVR-Vorstandsausschüssen erörtert und die Ergebnisse dem Vorstand vorgelegt werden. Bei anderen Themen wird die Umsetzung der Vorstandsbeschlüsse weiter vorangetrieben oder es werden Maßnahmen im Sinne des entsprechenden TOP-Themas entwickelt. Wie dies geschieht, soll im Folgenden an einigen Beispielen verdeutlicht werden, die in engem Zusammenhang mit dem „Killer Nr. 1 – überhöhte Geschwindigkeit“ stehen.

Überwachung gezielt verstärken

Das Thema „Überwachung“ steht bei den 14 TOP-Maßnahmen der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit aufgrund der übergreifenden Bedeutung an erster Stelle. Die Federführung bei der Bearbeitung liegt beim Vorstandsausschuss Recht unter Mit-Beratung der Vorstandsausschüsse Verkehrstechnik und Erwachsene Verkehrsteilnehmer. International machen Experten auf die Notwendigkeit der Intensivierung der Geschwindigkeitskontrolle als wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufmerksam. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Überwachung der Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr eines der wichtigsten Instrumente auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit ist. Denn nur mit einer umfassenden Geschwindigkeitskontrolle lässt sich eine nachhaltige Verkehrssicherheit erreichen. Gremien aus Verkehrsexperten und Unfallforschern prüfen

Maßnahmen verwirklichen

und bewerten die speziellen Anforderungen auf den Straßen. Sie stellen sicher, dass Geschwindigkeitsmessanlagen und Verkehrsschilder nicht willkürlich aufgestellt werden, sondern unfallträchtige Straßen innerorts und außerorts nachhaltig entschärfen.

Geschwindigkeitskontrollen werden derzeit punktuell durchgeführt, das heißt, die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs wird an einem festgelegten Punkt überprüft. Dabei kann naturgemäß nicht erfasst werden, wie schnell das Fahrzeug davor und danach unterwegs war. Mit der abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsmessung, der Section Control, gibt es ein vielversprechendes Instrument, mit dem der Effekt der Geschwindigkeitseinhaltung auf den gesamten überwachten Abschnitt ausgedehnt werden könnte. In Deutschland gibt es hierzu noch keine Erfahrungen. Die Wirksamkeit der Section Control sollte daher unbedingt durch einen Modellversuch erprobt werden. Dies wurde auch schon vor Jahren vom Verkehrsgerichtstag gefordert. Wir werden daher mit den Bundesländern weitere Gespräche führen, um die Realisierung eines solchen Modellversuchs zu ermöglichen und setzen uns dafür ein, dass die hierzu notwendigen Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Das Arbeitsprogramm des DVR beinhaltet darüber hinaus die Entwicklung von Aufklärungsmaterialien im Rahmen von Kampagnen zur Unterstützung der polizeilichen Arbeit, die auch bei den Kontrollen zur persönlichen Ansprache der Verkehrsteilnehmer genutzt werden können. Diskutiert werden muss auch über die Halterhaftung. Zur Zeit reicht

der Hinweis, man sei nicht gefahren, um sich einer Sanktion zu entziehen. Die Ermittlung des tatsächlichen Fahrers stellt die Behörden dann oft vor schwierige, manchmal unlösbare Probleme. Durch ein entsprechendes Gutachten wollen wir die Diskussion an diesem Punkt weitertreiben.

Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Zu schnell wird nicht nur außerorts gefahren. Für viele Autofahrer ist Stadtverkehr gleichbedeutend mit Tempo 50 – sofern man nicht durch den fließenden Verkehr oder Staus gebremst wird. Dies hat seinen Ursprung in der seit Jahrzehnten geltenden Regelung des § 3 der Straßenverkehrsordnung, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h begrenzt. Dass diese Geschwindigkeit in vielen Situationen zu hoch ist, steht außer Frage. Man hat daher in den letzten Jahren zahlreiche Straßenabschnitte und Zonen eingerichtet, in denen Tempo 30 gilt – eine Geschwindigkeit, die in Wohngebieten angemessen ist und zu mehr Rücksicht auf Kinder, ältere Menschen und Radfahrer führt. Der wissenschaftliche Beirat beim BMVI hat sich in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ dafür ausgesprochen, Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit anzustreben. Dies bedeutet keineswegs, dass es nicht auch Straßen gibt, auf denen schneller gefahren wird – nur muss dies entsprechend begründet werden. Im Oktober 2013 hat der DVR dazu einen Vorstandsbeschluss gefasst und sich für die

Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs ausgesprochen. Es soll u.a. herausgefunden werden, wie sich die Umkehrung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf die Unfallentwicklung und auf den Verkehrsfluss auswirkt.

Die hier beschriebene Thematik macht wieder einmal deutlich: Vision Zero ist ein politisches Programm, das Prioritäten setzt. Bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen muss die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle stehen. Leben ist nicht verhandelbar. Um die Grundgedanken der Vision Zero stärker in das Bewusstsein der Allgemeinheit zu rücken, wird der DVR von so genannten „Testimonials“ unterstützt. Persönlichkeiten, die sich in besonderer Art und Weise für die Vision Zero engagieren, geben der Sicherheitsstrategie ein Gesicht. In ihren Statements beschreiben sie, wie sie die Vision Zero in ihrer Organisation umsetzen. Die Statements sind auf der DVR-Website zu finden. Einer alten Erkenntnis zufolge beginnt auch die weiteste Reise mit einem ersten Schritt. Die ersten Schritte zur Vision Zero sind getan. Wenn wir die TOP-Maßnahmen gemeinsam und mit Entschlossenheit umsetzen, kommen wir der Vision Zero näher, so dass sie mehr und mehr Gestalt annehmen wird.

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.



TOP-Maßnahmen zur Umsetzu

Der Vorstand des DVR hat am 30. Oktober 2012 einstimmig die 14 wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Vision Zero beschlossen. Diesem Beschluss waren intensive Vorarbeiten in den Vorstandsausschüssen, in der Geschäftsstelle und im Hauptausschuss vorangegangen.

Die übergreifenden Maßnahmen Nummer 1 „Überwachung“ und Nummer 14 „Verhaltensbeeinflussung“ rahmen die übrigen Maßnahmen ein. Eine Bewertung ist mit der Reihenfolge nicht verbunden.

Und dies sind die 14 TOP-Maßnahmen:

1. Überwachung gezielt verstärken inklusive entsprechender finanzieller Ausstattung der Polizei und Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen

Die Polizei braucht die Ausstattung und das Personal für die Durchführung entsprechender Kontrollen, und sie benötigt geeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit. Diskutiert werden muss, wie die Kontrolldichte erhöht werden kann, welchen Beitrag Section Control leisten kann, welche Rolle die Fahrer-Identifikation spielen soll und ob eine Ausdehnung der Halterhaftung sinnvoll ist.

2. Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Die Verbesserung des Straßennetzes hin zur fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Straße ist ein wichtiges Mittel zur Reduzierung der Zahl der Verunglückten. Dabei ist die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu berücksichtigen. In den Ausschüssen wird nun zu beraten sein, ob Tempo 100 als bisherige generelle Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen zu hoch ist und ob es besondere Maßnahmen für Landstraßen mit einem schmalen Querschnitt geben soll.

3. Baumunfälle verhindern

Die verbindliche Einführung und Umsetzung der „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“ (ESAB) in allen Bundesländern wäre ein wichtiger Schritt nach vorn. Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein nationales Programm für passive Schutzeinrichtungen könnte einen bedeutenden Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten.

4. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) umsetzen

Der Zustand der Straße und des Straßenumfelds hat einen großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrern. Ein hohes Sicherheitspotenzial liegt daher in der konsequenten Umsetzung des MVMot, das bisher in drei Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

5. Sicherheitsaudits weiter durchsetzen; Qualität und finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen verbessern

Mit den Sicherheitsaudits für Straßen steht ein wirkungsvolles Instrument zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung, das in die Breite getragen werden muss. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten und müssen ausgebaut werden.

6. Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVI hat sich in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten



ng der Vision Zero

zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ dafür ausgesprochen, Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit anzustreben. Diese Maßnahme ist nicht unumstritten. Der DVR wird in dieser wichtigen Debatte Stellung beziehen.

7. Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen

An Kreuzungen und Einmündungen außerorts wie innerorts begegnen sich motorisierte Verkehrsteilnehmer, Radfahrer und Fußgänger. Alle umzusetzenden Maßnahmen müssen daher verkehrsteilnehmerübergreifend geplant werden. Das nötige Wissen zur Verbesserung der Situation ist meist vorhanden. Der DVR will darauf hinwirken, dass dieses Wissen auf die Straße kommt.

8. Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent durchsetzen

Zu diskutieren ist, wie die weitere Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen – auch auf europäischer Ebene – erfolgen kann, wobei man sich auf diejenigen Systeme konzentrieren sollte, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen. Zudem geht es um die schrittweise Einführung des automatisierten Fahrens.

9. Alkoholverbot am Steuer durchsetzen

Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat sich der DVR im Jahr 2011

für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Diese Regelung würde Unklarheiten in Bezug auf verschiedene Promillegrenzen beseitigen und ein klares Zeichen setzen: Wer fährt, trinkt nicht.

10. Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

Angesichts des hohen Anteils der Radfahrer an der Gesamtzahl alkoholisierter Unfallbeteiligter ist zu diskutieren, ob es einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss geben soll und bei welcher Promillezahl die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern anzusetzen ist.

11. Sichtbarkeit von Fußgängern, Fahrrad-, Pedelec- und Motorradfahrern verbessern

Fußgänger und Zweiradfahrer sind besonders darauf angewiesen, dass man sie sieht. Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Wahrnehmbarkeit von Fußgängern, Motorrad-, Rad- und Pedelecfahrern zu verbessern und insbesondere Dunkelheitsunfälle zu vermeiden.

12. Tragen von Helmen von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern fördern

Es ist zu klären, wie das Tragen von Helmen von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern weiter gefördert werden kann und ob eine gesetzliche Helmtragepflicht für Radfahrer sinnvoll ist. Auch ist zu prüfen, ob die technische

Spezifikation derzeitiger Fahrradhelme ausreichend ist. Im Hinblick auf schnellere Pedelecs (bis 45 km/h) ist eine Weiterentwicklung der DIN EN 1078 auf jeden Fall erforderlich.

13. Obligatorische Lernzeitverlängerung mit protektiven Maßnahmen einführen

Der DVR tritt dafür ein, auf Basis vorhandener Evaluationsergebnisse sowie internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängern zu erarbeiten und zu implementieren.

14. Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung weiterentwickeln

Auch wenn der Einfluss verhaltensbeeinflussender Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind.

Die dargestellten TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit wurden am 11. Dezember 2012 der Mitgliederversammlung des DVR vorgestellt. Die Vorstandsausschüsse sind beauftragt, diese Maßnahmen – sofern noch kein aktueller Vorstandsbeschluss hierzu vorliegt – zu diskutieren und dem Vorstand ihre Vorschläge vorzulegen. Die beschlossenen Maßnahmen haben höchste Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR.

Vorstandsbeschlüsse des DVR

Optimierung der Fahranfängervorbereitung

Im Januar 2013 hat sich der 51. Deutsche Verkehrsgeschichtstag im Arbeitskreis VII unter dem Titel „Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?“ intensiv mit der Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung auseinandergesetzt und zielführende Empfehlungen verabschiedet. Diese sehen u.a. eine Effizienzsteigerung der Fahrschulausbildung, die Optimierung des „Begleiteten Fahrens“ sowie neue Maßnahmen für die Hochrisikophase vor. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat begrüßt in seinem Vorstandsbeschluss vom 30. April 2013 ausdrücklich die Empfehlungen des Arbeitskreises und empfiehlt vor dem Hintergrund der vorliegenden Erkenntnisse die intensive Bearbeitung folgender Aspekte:

1. Effizienzsteigerung der Fahrschulausbildung durch zeitnahe Erarbeitung und verbindliche Einführung eines Referenzcurriculums mit Lernstandserfassung und -kontrollen
2. Verbesserte Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer sowie Qualitätssicherung des Fahrschulunterrichts auf Basis bestehender und weiter zu entwickelnder wissenschaftlich begründeter Standards – auch zwecks der Dokumentation der Ausbildungsqualität gegenüber den Kunden
3. Ausbau des „Begleiteten Fahrens“ durch Erweiterung des Alterskreises (z.B. Absenkung des Eingangsalters auf 16 Jahre, Konzeption und Einführung unterstützender Begleiterregelungen)
4. Zeitnahe Erarbeitung und verbindliche Einführung einer Monitoring-Phase nach Fahrerlaubniserhalt (standardisierte, vergleichende Rückmeldungen zur Fahrkompetenz)

5. Zeitnahe Berücksichtigung des Einsatzes von (elektronischen) Feedbacksystemen (Begleiter) und Einführung von Schutzvorkehrungen (z.B. Fahranfängerkennzeichen)

Verkehrsbeeinflussungsanlagen verbessern Sicherheit und Qualität des Verkehrs auf Autobahnen

Am 30. April hat sich der DVR-Vorstand mit Verhaltensbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen befasst. Auf Seiten der Verkehrspolitik besteht gegenüber der Verkehrstelematik eine sehr hohe Erwartungshaltung. Bereits Mitte der 1970er Jahre wurden die ersten Streckenbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen in Deutschland errichtet. Dabei gilt es im Hinblick auf Zielsetzung und Wirkungsmechanismus verschiedene Anlagen zu unterscheiden:

Anlagen zur Netzbeeinflussung sorgen mit Hilfe von dynamischen Wegweisern für eine gleichmäßige und verträgliche großräumige Lenkung und ggf. Verlagerung des Verkehrs. Sie dienen der Vermeidung von Staus und staubedingten Unfällen. Anlagen zur Streckenbeeinflussung regeln die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und aktivieren Lkw-Überholverbote, Fahrstreifensperrungen und Gefahrenwarnungen. Sie zielen auf die Harmonisierung des Verkehrsflusses, maximieren die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und können Unfälle verhindern, indem sie beispielsweise vor Staus und widrigen Witterungsverhältnissen warnen. Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe stellen kurzfristig zusätzliche Streckenkapazität bei angepasster Betriebsgeschwindigkeit zur Verfügung. Anlagen zur Knotenbeeinflussung teilen Fahrstreifen variabel zu oder regeln den Zufluss an Anschlussstellen. Hierdurch soll eine Anpassung der Streckenkapazitäten an die Verkehrsnachfrage und eine Stabilisierung des Verkehrsflusses auf hoch belasteten Streckenabschnitten erreicht werden. Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind



überwiegend für den automatisierten Betrieb ausgelegt. Durch geeignete Sensorik werden die aktuelle Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität sowie Umfelddaten erfasst. Komplexe Algorithmen sorgen für die Steuerung der Anlagen. Neben der automatischen Steuerung sind auch manuelle Eingriffe möglich und notwendig, insbesondere für die Netzsteuerung, die Fahrstreifensperrung, die Warnung vor Unfällen und die temporäre Freigabe des Seitenstreifens.

Die Wirksamkeit solcher Anlagen wurde im Rahmen diverser Untersuchungen belegt. Dennoch wird aus zahlreichen Meinungsäußerungen von Kraftfahrern (z.B. von Automobilclubmitgliedern) deutlich, dass die Verständlichkeit und damit auch die Akzeptanz der dynamischen Anzeigen für die Verkehrsteilnehmer noch nicht optimal gelöst sind. Die Kritik, die aus Nutzersicht vor allem die Streckenbeeinflussungsanlagen betrifft, richtet sich auf fehlende Transparenz sowie auf Zweifel an der Sinnhaftigkeit der jeweiligen Regelungen, die im Detail nicht immer nachvollzogen werden könne. Zudem sind Verkehrsteilnehmer unsicher, welche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einem Streckenabschnitt gelten und befürchten, dass sie bei Verstößen, die ihnen vorgeworfen werden, keinen Beweis für das wahrgenommene Schaltbild vorlegen können.

Aus Sicht der Experten treten weitere Kritikpunkte hinzu: Zum Beispiel ist die überregionale, auch länderübergreifende und transnationale Zusammenarbeit in der Verkehrsinformation und Verkehrsbeeinflussung noch ausbaufähig. Dies gilt sowohl für die eher kleinräumige Streckenbeeinflussung als auch die großräumige

Netzsteuerung. Erfahrungen der Länder zur Qualitätssicherung werden bundesweit zu wenig genutzt und die technischen Regelwerke haben nicht mit der Entwicklung in der Informations- und Kommunikationstechnik Schritt gehalten.

Im Vorstandsbeschluss vom 30. April 2013 wird festgehalten, dass Verkehrsbeeinflussungsanlagen nachweislich einen großen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität auf Autobahnen haben. Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass weitere kritische Autobahnabschnitte mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgestattet werden. Der DVR empfiehlt, parallel dazu auch die Qualität der bereits bestehenden Anlagen zu überprüfen und auf den heutigen Stand der Technik anzuheben. Dementsprechend müssen auch die Regelwerke angepasst werden. Der DVR begrüßt, dass im Rahmen des Projektplans Straßenverkehrstelematik auch gezielt die Optimierung der Bestandsanlagen gefördert wird. Hierbei sind länderübergreifende Erfahrungen auszutauschen und im Sinne der Qualitätssicherung optimal zu nutzen. Der DVR fordert, zur Qualifizierung der Operatoren in den Verkehrsrechnerzentralen Mindestanforderungen an die fachliche Ausbildung – insbesondere in verkehrstechnischer Hinsicht – zu formulieren sowie eine geregelte Fortbildung sicherzustellen und empfiehlt, parallel zu prüfen, wie die Informationsdarbietung insbesondere in den Streckenbeeinflussungsanlagen und die Vernetzung mit Navigationssystemen weiter optimiert werden können. Beim Betrieb von Streckenbeeinflussungsanlagen ist auf die Widerspruchsfreiheit (Konsistenz), die Nachvollziehbarkeit (Kohärenz) und damit die

Verständlichkeit der Anzeigen aus Nutzersicht verstärkt zu achten.

Anerkennung und Zertifizierung der Ausbildungsstellen „Erste Hilfe“ gemäß § 68 Fahrerlaubnisverordnung

In dem am 30. April 2013 gefassten Beschluss spricht sich der Vorstand des DVR dafür aus, die Kompetenzen der Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe bei der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft für das System der Anerkennung nach § 68 Fahrerlaubnisverordnung zu nutzen und ersucht das BMVI, die Qualitätssicherungsstelle als bundeseinheitliche Anerkennungsstelle zu ernennen. Bisher wurden die Anbieter für die Ausbildung in Erster Hilfe durch die für das Fahrerlaubniswesen oder das Gesundheitswesen zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Stelle anerkannt. Die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft hat die Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe der gesetzlichen Unfallversicherungsträger eingerichtet. Sie führt sowohl das Ermächtigungsverfahren als auch die Beurteilung des laufenden Lehrbetriebs in betrieblicher Erste Hilfe im Auftrag der Unfallversicherungsträger durch. Eine bundeseinheitliche Umsetzung der Voraussetzungen für alle Anbieter von Kursen in „Lebensrettende Sofortmaßnahmen“ als auch in „Erste Hilfe“ garantiert einen einheitlichen Standard der Ausbildungsanbieter, ein qualitätsgesichertes Angebot von Ausbildungsinhalten und damit einen hohen Standard der Ausbildung im deutschen Rettungswesen.



Angemessene praktische Einweisung bei Einschluss der Klasse AM in Klasse B

Mit Wirkung zum 19. Januar 2013 wurden die nationalen Fahrerlaubnisklassen M (Kleinkrafträder) und S (sog. Microcars, Quads u.a.) zur neuen harmonisierten EU-Führerscheinklasse AM zusammengeführt. Die Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) schließt die Fahrerlaubnis der Klasse AM ein, ohne dass dafür eine gesonderte Ausbildung zu absolvieren ist. Daher ist es möglich, dass Inhaber der Klasse B motorisierte Zweiräder der oben bezeichneten Ausgestaltung fahren dürfen, ohne je eine Ausbildung durchlaufen zu haben. Dies betrifft auch Teilnehmer am Fahrerlaubniszugang „Begleitetes Fahren ab 17“, die Kraftfahrzeuge der Klasse AM ohne Begleitung führen dürfen. Der DVR empfiehlt in seinem Beschluss vom 30. April 2013, dass der Einschluss der Klasse AM für Kleinkrafträder in die Klasse B nur dann erfolgen soll, wenn der Bewerber der Klasse B im Rahmen der Fahrausbildung der Klasse B mindestens in einer angemessenen, theoretischen und praktischen Einweisung mit den fahrphysikalischen Besonderheiten eines Zweirads vertraut gemacht wurde. Die theoretische Einweisung sollte die Teilnahme

am klassenspezifischen Unterricht von zwei Doppelstunden beinhalten. Die praktische Einweisung soll neben Übungen zur Sicherheitskontrolle auch Übungen zur Fahrzeugbeherrschung beinhalten und durch einen Fahrlehrerlaubnisinhaber der Klasse A erfolgen.

Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen, hier: Umkehrung der Regelgeschwindigkeit

Dieser Beschluss, der am 29. Oktober 2013 gefasst wurde, entspringt einer der DVR-TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit. Es wurde die Umkehrung der Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften erörtert. Bei diesem Vorschlag geht es darum, die Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h festzulegen und nur für bestimmte Straßen eine höhere Geschwindigkeit zuzulassen. Für eine solche Umkehrung hatte sich auch der wissenschaftliche Beirat beim BMVI in seiner Expertise ausgesprochen. Im Sinne von Vision Zero müssen alle denkbaren Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden. Da die Unfallschwere mit der Geschwindigkeit korreliert, ist zu erwarten, dass durch eine abgesenkte Regelgeschwindigkeit die Unfallschwere und





auch die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert werden kann. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit würde zu mehr Rücksicht insbesondere auf schwächere Verkehrsteilnehmer, auf Kinder und Ältere führen. Gleichwohl muss dabei beachtet werden, dass die Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße einer solchen Regelung entgegenstehen kann. Verlagerungseffekte auf andere Straßen mit den entsprechenden Nachteilen auf die Unfallentwicklung und ungünstige Emissionsentwicklungen wären denkbare negative Folgen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat spricht sich daher in seinem Beschluss für die Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs aus, um zu gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der festgelegten Wirkungen, der Reduktionspotenziale von Unfällen und deren Übertragbarkeit zu gelangen.

Reifen

Mit den Eigenschaften von Reifen beschäftigt sich der Vorstandsbeschluss vom 29. Oktober 2013. Als Bindeglied zwischen Fahrzeug und Fahrbahn sind die Reifen sicherheitsrelevante Bauteile des Kfz. Die Reifen-Kennzeichnungsverordnung (das so genannte „Reifenlabel“) beinhaltet daher neben den Kriterien des Rollwiderstandes und der Geräuschemission auch die Nasshaftung, die dem Kunden Auskunft über die Bremseigenschaften des Reifens auf nasser Straße gibt. Nach Beobachtung des DVR hat die Einführung des Reifenlabels dazu geführt, dass Reifenhersteller bei der Entwicklung neuer Reifen besonders auf das Sicherheitskriterium der Nassbremsung Wert gelegt haben, so dass heute eine Vielzahl neuer Reifen bessere Bremseigenschaften aufweisen als vor wenigen Jahren. Zum

Schutz der Verbraucher soll eine effektive Marktüberwachung durchgeführt werden.

Während das Reifenlabel darauf abzielt, dem Verbraucher eine Bewertung der Reifen in bestimmten Klassen zu ermöglichen, werden die Mindestanforderungen an Reifen unter anderem in den Regelungen Nr. 30 und 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) sowie in der Verordnung Nr. 661/2009 des Europäischen Parlamentes (EP) geregelt. Mit dieser Verordnung wurde erstmals ein bestimmter Nasshaftungsgrenzwert G für normale Straßen- bzw. Winterreifen für die Kategorie C1 (Reifen für Pkw) als Untergrenze festgelegt. Der DVR hält diesen Grenzwert für zu niedrig. Für die Zulassung von Reifen für

leichte und schwere Nutzfahrzeuge (C2 bzw. C3) existieren bisher noch keine Nasshaftungsgrenzwerte.

Der DVR empfiehlt daher in seinem Vorstandsbeschluss, in der genannten Verordnung sowie der Regelung Nr. 117/02 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) für normale Pkw C1-Straßenreifen (Sommerreifen) den Nasshaftungsgrenzwert G bei $\geq 1,25$ festzulegen. Auch für C2-Reifen (leichte Nutzfahrzeuge), C3-Reifen (schwere Nutzfahrzeuge und Busse) sowie für Winterreifen der genannten Fahrzeuggattungen empfiehlt der DVR die Festlegung von Nasshaftungsgrenzwerten und macht dazu konkrete Vorschläge.





Kampagne „Runter vom Gas“

Seit 2008 macht die BMVI-/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ mit unzähligen Aktionen, PR-Maßnahmen und Kooperationen auf die Gefahren unangepasster Geschwindigkeit aufmerksam. Ab 2011 richtet die Kampagne ihr Augenmerk nicht mehr allein auf die Hauptunfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“, sondern auch auf weitere Risiken im Straßenverkehr: Ablenkung, gefährliches Überholen, rücksichtsloses Drängeln oder das Fahren unter Alkoholeinfluss – insbesondere auf Landstraßen. Zudem wirbt die Kampagne für das Anschnallen in Kraftfahrzeugen und das Tragen von Fahrradhelmen. Auch die Tonalität der Kampagne wurde variiert. Statt konfrontierender Stilmittel („Plakate Todesanzeigen“) wurde nun verstärkt mit einer emotional positiven Ansprache im Sinne des Mottos „Fahr vorsichtig. Denn das Leben ist schön.“ an die Verantwortung der Verkehrsteilnehmer appelliert.

Was haben Star-Coiffeur Udo Walz und ein Fahrradhelm gemeinsam? Beide stehen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Denn im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ machte Berlins bekanntester Haarkünstler Mitte August deutlich, dass Sicherheit vor Eitelkeit geht und ein Fahrradhelm und eine schicke Frisur sich nicht ausschließen. Der prominente Haarkünstler stellte in seinem Salon in Berlin klar: „Beim Radfahren gehört ein Helm auf den Kopf.“ Welche Frisuren auch mit dem Helm perfekt sitzen, führte Walz an Models vor. Die BILD Zeitung und RTL waren live dabei. Und viele weitere Medien griffen das Plädoyer für den Fahrradhelm ebenfalls auf. Übrigens fährt auch Udo Walz immer „oben mit“: „Jeder Fahrradfahrer sollte einen Helm tragen. Sonst ist im dümmsten Fall nicht nur die Frisur hin“, so der Haarexperte.

Eine äußerst medienwirksame „Runter vom Gas“-Aktion fand im November gemeinsam mit dem Deutschen Fußballbund (DFB) statt. Wolfgang Hochfellner, Busfahrer der deutschen Nationalmannschaft, zeigte Rasern die rote Karte. Mit an Bord: der langjährige Nationalspieler Arne Friedrich, Bundesverkehrsminister a.D. Dr. Peter Ramsauer und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Gemeinsam warben sie besonders bei jungen Menschen für mehr Fairness und Verantwortung im Straßenverkehr. Ziel der Fahrt durch Berlin war der Vorplatz des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung. Dort war der Mannschaftsbus ein Blickfang und sorgte für Vorfreude auf die anstehende Fußballweltmeisterschaft 2014 in Brasilien. Eindrucksvoll vermittelte Wolfgang Hochfellner, was er in 20 Jahren als DFB-Busfahrer auf Deutschlands Straßen erlebt hat und fasste zusammen: „Unangepasste





Geschwindigkeit, waghalsige Überholmanöver oder dichtes Auffahren sind für mich tabu – nicht nur wegen meiner Jungs im Bus. Auch junge Fahrer sollten diese Regeln beachten. Denn sonst gefährden sie nicht nur ihr eigenes Leben, sondern auch das ihrer Mitfahrer und aller anderen Verkehrsteilnehmer.“ Arne Friedrich, langjähriger Fußballnationalspieler, betonte: „Wie auf dem Fußballplatz gilt auch im Straßenverkehr: Fairness und Verantwortung gehen vor. Das Leben ist zu schön, um es leichtfertig aufs Spiel zu setzen.“

Auf der Internationalen Automobilausstellung 2013 war „Runter vom Gas“ mit einem interaktiven Gemeinschaftsstand der Kampagneninitiatoren sowie der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) präsent. Die rund 900.000 Messebesucher konnten im Überschlagsimulator das „Aussteigen“ aus einem verunfallten Auto üben und im Fahrsimulator schwierige Fahraufgaben meistern. Ein Konzentrationstest verdeutlichte anschaulich, dass Ablenkung zu Fehlern führt. Auch beim Tag der Offenen Tür im Bundesverkehrsministerium präsentierte sich die Kampagne im August mit einem unterhaltsamen Programm rund um die Verkehrssicherheit.

Mit dem Handball-Profi Volker Zerbe machte „Runter vom Gas“ im Herbst 2013 auf das Thema „Sichtbarkeit“ aufmerksam. Beim Fahrrad-Check des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club in Berlin zeigte Zerbe – einmal ohne und einmal mit reflektierender Warnweste – , wie wichtig die Sichtbarkeit für „schwächere Verkehrsteilnehmer“ ist. Das Bildmaterial wurde für eine umfangreiche Pressearbeit zu dem Thema genutzt.

Um vor allem junge Verkehrsteilnehmer auf die Risiken von Alkohol am Steuer anzusprechen, war „Runter vom Gas“ im Sommer 2013 auf den Musik-Festivals Melt!, Hurricane und Southside mit einem Stand und Bannern präsent. Mit dem Motto „Vollgas feiern, nüchtern fahren“ und verschiedenem Informationsmaterial machte die Kampagne zielgruppengerecht auf sich und ihre Sicherheitsbotschaften aufmerksam. Die Besucher konnten sich in einer Foto-Box „blitzen lassen“ und erhielten ein Foto mit Argumenten gegen Alkohol und Drogen am Steuer. Auch ein Schminkekit „Fahr pink, gelb, grün, aber nicht blau“ kam gut bei den jungen Musikfans an. Zusätzlich lief der „Runter vom Gas“-Kinospot auf den Großleinwänden der Festival-Hauptbühnen. Die jungen Menschen zeigten sich interessiert und begeistert von der Aufklärungsaktion „ohne erhobenen Zeigefinger“. Umfassend berichteten auch Radiosender über das Engagement von „Runter vom Gas“. Zudem war die Kampagne in allen Festival-Websites und auf Facebook präsent.

Zu den Themenschwerpunkten „Sichtbarkeit im Straßenverkehr“ und „Kein Alkohol am Steuer“ haben die Initiatoren der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ gemeinsam mit den Bundesländern Aktionspakete konzipiert, die ab dem Sommer 2013 zum Einsatz kamen. „Bremen macht sich sichtbar“ – unter diesem Motto riefen z.B. Innen- und Sportsenator Ulrich Mäurer, die Polizei und die Kampagne „Runter vom Gas“ am 1. September 2013 die Teilnehmer und Zuschauer des Radrennens „Bremen Challenge“ auf, sich in der dunklen Jahreszeit so sichtbar wie möglich

zu machen. Viele Radfahrer verunglücken, weil sie im Verkehr nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Innensenator Mäurer sensibilisierte dafür, freiwillig Helme und fluoreszierende, reflektierende Kleidung oder Zubehör zu tragen. Die Kampagnenmaterialien – Postkarten, Flyer „Mach Dich immer sichtbar“ und Reflektorbänder – kamen bei Sportlern und Besuchern gleichermaßen gut an. Für besondere Aufmerksamkeit sorgten bei einigen der bundesweiten Veranstaltungen auch prominente Botschafter. So unterstützte Moderatorin Nandini Mitra beispielsweise die Aktion bei der Polizeishow in Hamburg; Miss Germany 2013 Caroline Noeding engagierte sich beim Aktionstag Fahrradsicherheit zum Erstsemesterauftakt in Göttingen und Schauspielerin Julia Jäger bei einer Aktion im Stadtzentrum von Lehrte. Auch bei vielen weiteren Veranstaltungen, beispielsweise beim Aktionstag „Senioren Sicherheit“ in Cuxhaven, war „Runter vom Gas“ mit einem Infocounter und Materialien zum Thema „Sichtbarkeit“ präsent.

„Nein!“ zu Alkohol am Steuer hieß es Anfang September 2013 in Bremerhaven. Im Rahmen von Alkohol- und Drogenkontrollen führten die Polizei Bremerhaven und die Kampagne „Runter vom Gas“ eine Aktion mit dem Fokus auf junge Beifahrer/innen durch. Die Aktion „Mein Fahrer muss nüchtern sein“ bestärkt die Zielgruppe darin, auch im Freundeskreis „Nein!“ zu sagen. Das vorbildliche Verhalten sollte selbstverständlich auch die Fahrer davon überzeugen, sich nicht alkoholisiert hinter das Steuer zu setzen. Die gezielte Ansprache der jungen Fahrer/innen stieß auf gute Resonanz. Durch die Verteilung



von Flyern und Thermobechern „Mein Fahrer muss nüchtern sein“ entwickelten sich erfolgreiche Aufklärungsgespräche, die junge Menschen für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisierten. Die vor allem bei jungen Menschen durch das TV-Format „Germany’s Next Topmodel“ bekannte und beliebte Anna M. Damm setzte sich bei zahlreichen Veranstaltungen engagiert gegen Alkohol am Steuer ein und konnte die jungen Fahrer hervorragend überzeugen – auf dem Landes-Tag der Verkehrssicherheit in Baden-Württemberg ebenso wie beim Aktionstag des Albert-Schweitzer-Gymnasiums in Dillingen oder auf dem Göttinger Weihnachtsmarkt.

Niemand kann authentischer und emotionaler vor den Gefahren leichtsinnigen Verhaltens im Straßenverkehr warnen als diejenigen, die tagtäglich mit den Folgen konfrontiert sind und ihr Bestes geben, um Menschenleben zu retten.

„Runter vom Gas“ machte daher 2013 reale Lebensretter auf den Autobahnplakaten zu Botschaftern der Kampagne: Benjamin Maley, Rettungsassistent bei den Maltesern, Frank Scholz, freiwilliger Feuerwehrmann, und Unfallärztin Dr. Insa Matthes (siehe Titelseite). Sie richteten sich mit klaren Appellen an die Verkehrsteilnehmer: „Fahr immer nüchtern!“, „Schnall dich immer an!“ und „Lass die Finger vom Handy!“. Mit der Plakatstaffel würdigten BMVI und DVR einerseits das außergewöhnliche – oft freiwillige – Engagement aller Lebensretter und regten andererseits dazu an, über das eigene Verhalten im Straßenverkehr nachzudenken. Am 31. Mai 2013 wurden die großformatigen Plakate für Autobahnen und Rastplätze an der Raststätte Hochfelln Süd vom Bundesverkehrsminister und vom DVR-Präsidenten im Beisein der drei Testimonials enthüllt. Die Lebensretter zeigten einschlägige Wirkung: Bundesweit berichteten zahlreiche Tageszeitungen,

Fachmedien, Onlineportale sowie Hörfunk- und TV-Sender ausführlich über die Protagonisten bzw. ihre Motivation zur Unterstützung der Kampagne. Laut Evaluation der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) äußerten sich 72,8 Prozent der Bevölkerung positiv über die „Runter vom Gas“-Autobahnplakate.

Im Dezember 2013 präsentierten der ehemalige Bundesverkehrsminister Ramsauer und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner auf einer Pressekonferenz im Verkehrsmuseum München die nächste „Runter vom Gas“-Plakatstaffel. Die drei Motive zeigen fröhliche, unbeschwerte Szenen im Auto mit Freunden, Familie oder Partnern. Doch die Texte brechen mit der „scheinbar schönen Welt“: „Einer rast, zwei sterben“, „Einer drängelt, drei sterben“, „Einer ist abgelenkt, vier sterben“. Auch diese Motivserie wurde wieder bundesweit entlang der Autobahnen und an Rastplätzen plakatiert. Dabei ist neu, dass mittlerweile in nahezu allen Bundesländern moderne Autobahnplakatträger für noch mehr Aufmerksamkeit für die Verkehrssicherheit sorgen. Die veralteten Holzständer wurden mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) seit Anfang 2013 sukzessive ausgetauscht.

Weitere Informationen zur Kampagne gibt es unter www.runter-vom-gas.de.



**Einer drängelt,
drei sterben**



Freiwilliger Gesundheitscheck

Fahrtüchtigkeit ist keine Frage des Alters, sondern der individuellen Fähigkeiten und der Gesundheit. Mit dem Alter stellen sich jedoch häufig viele Gesundheitsbeeinträchtigungen ein - und das meist schleichend. Auch Medikamente, die von vielen Senioren kontinuierlich eingenommen werden, können einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben. Deshalb sollte jeder Autofahrer schon frühzeitig beginnen, seinen Gesundheitszustand regelmäßig ärztlich überprüfen zu lassen. Werden Defizite festgestellt, können diese in vielen Fällen durch gezielte Maßnahmen behoben oder verbessert werden. Manchmal ist eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens sinnvoll, ein vollständiger Fahrverzicht ist nur bei schwerwiegenden gesundheitlichen Einschränkungen oder Einschränkungen der geistigen Leistungsfähigkeit notwendig.

Durch den demografischen Wandel werden in Zukunft immer mehr Senioren mit dem Auto im Straßenverkehr unterwegs sein. Das statistische Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, steigt erst ab einem Alter von 75 Jahren stark an. Doch wenn ein älterer Verkehrsteilnehmer in einen Unfall verwickelt ist, ist sein Risiko, dabei schwer verletzt oder gar getötet zu werden besonders hoch. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der Senioren an allen Verunglückten 11,6 Prozent, bei den Getöteten lag er bei 27,6 Prozent.

Der DVR hat im Jahr 2013 die „Aktion Schulterblick“ mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) weitergeführt. Mit Anzeigen in Apothekenzeitschriften, Umfragen, Pressemitteilungen und umfangreichen Hintergrundtexten wurde für

das Thema Fahrtüchtigkeit im Alter sensibilisiert. In den Beiträgen wurde auch erklärt, welche Untersuchungen wie häufig durchgeführt werden sollten, welche weiteren Unterstützungsangebote es gibt, etwa Trainings und Seminare, und es wurden Tipps zu einem veränderten Mobilitätsverhalten gegeben. In Kooperation mit Tageszeitungen konnten sich Interessierte in Telefonsprechstunden von Ärzten, Fahrlehrern und Mobilitätsexperten individuell beraten lassen. Radio- und TV-Sender erhielten Sendematerial für ihre Berichterstattung. Die DVR-Broschüre „Fit und Auto-mobil“ wurde über Ärzte, Verkehrswachen und weitere Kooperationspartner verteilt. Ein Online-Selbsttest bot die Möglichkeit einer ersten Auseinandersetzung mit der eigenen Leistungsfähigkeit. Der Selbsttest ist auf der Webseite des DVR zu finden, zahlreiche Mitglieder des DVR, Partner und Online-Medien haben den Test für ihre Webseiten übernommen.

Auf dem gemeinsamen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) in Heringsdorf wandte sich die „Aktion Schulterblick“ an Ärzte und Psychologen. Die Mediziner sollten motiviert werden, das Thema Fahrtüchtigkeit bei ihren Patienten anzusprechen. Denn aus Angst, durch altersbedingte Gesundheitseinbußen ihre Selbstständigkeit zu verlieren, scheuen sich viele ältere Menschen davor, ihre Ärzte auf Probleme anzusprechen und erhalten deshalb auch keine Unterstützung.

Die „Aktion Schulterblick“ richtete sich auch an Angehörige und Freunde älterer Verkehrsteilnehmer. Denn die nächsten Angehörigen sehen es häufig als Erste, wenn sich bei Familienmitgliedern

allmählich Beeinträchtigungen beim Fahren einschleichen. Sie sind deshalb besonders gefragt, die Betroffenen darauf aufmerksam zu machen und sie auf die damit verbundenen Risiken hinzuweisen. Das ist nicht leicht, denn viele sensible Themen werden berührt, zum Beispiel die Selbstbestimmung bzw. Angst vor Abhängigkeit. Der Flyer „Sicher mobil im Alter. Tipps für Angehörige und Freunde“ bietet hier Unterstützung. Dort wird beispielsweise auch empfohlen, gemeinsam ein Fahrsicherheitstraining zu absolvieren. Der Trainer gibt wichtige Rückmeldungen über die Einschätzung der Fahrtüchtigkeit, und nach einem solchen gemeinsamen Erlebnis fällt Angehörigen ein Gespräch über eventuelle Probleme und Unsicherheiten am Steuer bestimmt leichter.

In Kooperation mit den regionalen Tageszeitungen Rheinische Post Grevenbroich, Esslinger Zeitung, Hannoversche Allgemeine Zeitung, Sächsische Zeitung, Kieler Nachrichten, Freie Presse, Neue Westfälische, Bonner Generalanzeiger, Thüringer Allgemeine, Rhein Zeitung und Leipziger Volkszeitung wurden eintägige Fahrsicherheitstrainings für ältere Verkehrsteilnehmer und jeweils einen Angehörigen verlost. Durch die ausführliche Berichterstattung über das Training wurden die Leserinnen und Leser der Zeitungen auch über den Themenkomplex „Fahren im Alter“ informiert.

Prominente Unterstützung erhielt die „Aktion Schulterblick“ aus der Politik. In Filderstadt besuchte der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann die Aktion. Nach einem Gespräch mit den Teilnehmern setzte er sich selbst ans Steuer, um seine Reaktion beim Ausweichen und Bremsen auf glatter Fahrbahn zu testen.



Tag der Verkehrssicherheit

Am 15. Juni 2013 fand der bundesweite Tag der Verkehrssicherheit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates zum neunten Mal traditionell am dritten Samstag im Juni statt. Unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ haben sich 2013 wieder rund hundert Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen und soziale Einrichtungen beteiligt. Sie sprachen tausende Interessierte auf Marktplätzen, in Einkaufszentren, Fahrsicherheitszentren oder Werkstätten an und boten „Verkehrssicherheit zum Anfassen“. Diese Aktionen verdeutlichen, dass Unfallprävention alle Verkehrsteilnehmer angeht und jeder Einzelne dazu beitragen kann, die Unfallzahlen zu senken. Die Plattform www.tag-der-verkehrssicherheit.de bietet Checklisten, Logos und bebilderte Dokumentationen der vergangenen Verkehrssicherheitstage. Es besteht die Möglichkeit, eigene Verkehrssicherheitsaktionen zum Tag der Verkehrssicherheit anzumelden und darzustellen.

Auf welche Art und Weise die Botschaften transportiert werden, blieb den Partnern und Mitstreitern überlassen. Nicht nur große Publikumsveranstaltungen erzielen eine Wirkung: auch kleine Aktionen wie das einfache Aufhängen eines Banners erzeugen Aufmerksamkeit und regen zum Nachdenken an. Um das Thema „Verkehrssicherheit“ spannend und erlebbar zu vermitteln, setzte der Großteil der Partner wieder auf Aktionen zum Mitmachen oder Zuschauen.

Mit dem Schauspieler Bernhard Bozian, bekannt geworden durch Serien wie „Marienhof“ oder „Anna und die Liebe“, rief der DVR anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit 2013 die Verkehrsteilnehmer auf, rücksichtsvoll und gelassen zu fahren. Außerdem warb eine Foto-Aussendung

mit dem beliebten Schauspieler dafür, sich im Pkw immer korrekt zu sichern.

Das Deutsche Institut für Qualitätsförderung e.V. (DIQ) hat sich anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit in einer deutschlandweiten Aktion an die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer gewandt. Die Aktion endete mit einem Fahrsicherheitstraining auf dem Nürburgring.

In Nördlingen wurde der 5. Bayerische Verkehrssicherheitstag des Auto Club Europa (ACE) durchgeführt. An 24 Stationen konnte das Thema Verkehrssicherheit getestet und spielerisch erlebt werden. Ein Höhepunkt war die Rettungsübung der Freiwilligen Feuerwehr Nördlingen und des Bayerischen Roten Kreuzes.

Wie schon im Vorjahr, widmete sich die Kreisverkehrswacht Oschersleben im Landkreis Börde dem Thema „Fahrradsicherheit“ und organisierte einen Familientag mit vielfältigen Angeboten, etwa einem Geschicklichkeitsparcours, einer Fahrradreaktionsampel, Bausteinen zu Sichtbarkeit, einem Helmtest und einer mobile Fahrradwerkstatt.

Am zweiten landesweiten Verkehrssicherheitstag in Oldenburg machten sich zahlreiche Besucher ein Bild von der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort. Ob Überschlagsimulator, Rauschbrillenparcours, Dunkeltunnel oder moderierte Unfallsimulation zwischen einem Pkw und einem Fahrradfahrer: Die Mitarbeiter/innen der Polizeidirektion Oldenburg machten Verkehrsprävention erlebbar.

Das Einkaufszentrum huma in Schwabach hat unter dem Motto „Mobil - ohne Sprit“ eine bunte

Vielfalt rund um das Thema Verkehrssicherheit geboten. Beim Bayerischen Roten Kreuz konnten die Besucher ihr Wissen über richtige Hilfe bei Verletzungen auffrischen und bei der Freiwilligen Feuerwehr Schwabach erfuhren sie etwas über die Gefahr des toten Winkels und worauf man als Radfahrer oder Fußgänger ganz besonders achten sollte. Auch Spaß und Unterhaltung kamen nicht zu kurz dank Kunst-Zweirad- oder Einrad-Vorführungen, einer musikalischen Reise „Max mischt mit im Straßenverkehr“ und einer Puppenbühne.

Völlig demolierte Autos, Brems Spuren und jede Menge Blaulicht: Die Bilanz des „Aktionstages Junge Fahrer“ am Oberstufenzentrum in Bernau liest sich erschreckend. Aber sie war nur ein Teil der Show, die den Jugendlichen zeigen sollte, was sie auf den Straßen erwarten könnten. Neben Bremstests, einem Parcours mit Rauschbrille und einem Überschlagsimulator bildete ein ausrangierter Opel Corsa, der mit Hilfe eines Krans den Weg in die Höhe fand und mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h wieder auf dem Boden aufprallte, den Höhepunkt des Tages.

Große, auf technische Verkehrssicherheitsaspekte ausgerichtete Unternehmen wie der TÜV Rheinland und DEKRA nahmen den Tag der Verkehrssicherheit wieder zum Anlass, kostenlose Sicherheitschecks anzubieten.

Zahlreiche weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen, Projektstage in Kitas oder Tage der offenen Tür sorgten am Tag der Verkehrssicherheit dafür, das Thema Verkehrssicherheit ins Bewusstsein vieler kleiner und großer Verkehrsteilnehmer zu rücken. Der Tag der Verkehrssicherheit wird am 21. Juni 2014 bereits zum zehnten Mal stattfinden.



DVR-Kolloquium „Automatisiertes Fahren“

Unter dem Titel „Braucht uns das Auto noch? Automatisiertes Fahren und die Folgen“ lud der Deutsche Verkehrssicherheitsrat im Dezember 2013 zum DVR-Kolloquium nach Bonn ein. Unterstützt wurde die Veranstaltung von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD). Was beim Autopilot im Flugzeug von allen hingenommen wird, schürt bei der Übertragung auf den Pkw Skepsis und Ängste. Die Kontrolle der „Maschine Pkw“ zu überlassen – diese Vorstellung bereitet vielen Fahrern Unbehagen. Wer haftet, wenn es zum Unfall kommt? Was genau ist teil- und vollautomatisiertes Fahren? Und: Wollen wir das eigentlich? Diesen und weiteren Fragen rund um das automatisierte Fahren widmeten sich die rund 130 Experten aus Politik, Wissenschaft und Forschung sowie Industrie und Verbänden. Die Bedeutung des automatisierten Fahrens für die Verkehrssicherheit stand dabei im Fokus.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf stellte schon in seiner Begrüßungsrede fest, dass es weniger die Frage sei, ob das automatisierte Fahren komme, sondern ab wann es möglich sei. Ministerialdirigent Christian Weibrecht, Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), betonte in seinem Grußwort, dass die Politik gemeinsam mit der Industrie die Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren schaffen müsse. Eine Mitgliederbefragung zum automatisierten Fahren präsentierte ARCD-Präsident Wolfgang Dollinger. Danach konnten sich 32 Prozent der befragten ARCD-Mitglieder vorstellen, mit einem vollautomatisierten Fahrzeug unterwegs zu sein. 34 Prozent gaben das zumindest für bestimmte

Strecken an, ebenfalls 34 Prozent lehnten vollautomatisiertes Fahren ab. Perspektiven der Automobilindustrie zeigte Hans-Thomas Ebner, Abteilungsleiter Technik des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf. Der Technikexperte stellte die verschiedenen Stufen des automatisierten Fahrens vor: Vom assistierten und teilautomatisierten Fahren, das es bereits in Serie gebe, über hochautomatisiertes und vollautomatisiertes Fahren bis hin zum fahrerlosen Fahren, das noch erforscht und entwickelt werden müsse. Der Psychologe Tobias Rutke von der Universität Jena schlüpfte in die Rolle des „Mahners“, der den Einfluss auf das Verhalten der Fahrer beleuchtete.

In der anschließenden von Marco Seiffert (Radio Eins, Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion ging es um die Frage, wie weit das automatisierte Fahren gehen wird. Einig waren sich die Experten Tobias Rutke, Hans-Thomas Ebner, Dr. Matthias Kühn, Unfallforschung

der Versicherer (UDV), Jürgen Bönninger, FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH, und Christian Theis, Leiter des Referates „Fahrzeugtechnik“ im BMVI, dass das Kriterium aller Entwicklungen in diesem Bereich das Sicherheitsniveau sein müsse. Die Vision Zero sei die Richtschnur. Zudem müsse die Akzeptanz der Fahrer für technische Systeme und verständliche Bedienung berücksichtigt werden.

Dr. Eichendorf fasste abschließend zusammen, dass man vom vollautomatisierten Fahren noch sehr weit entfernt sei, allerdings sei hochautomatisiertes Fahren auf der Autobahn in einigen Jahren durchaus möglich. Zuvor müsse aber eine Fülle an technischem Forschungsbedarf und juristischen Fragestellungen geklärt werden. Der DVR werde diesen Prozess kontinuierlich unterstützen und begleiten sowie die Verkehrsteilnehmer informieren.





Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Medienarbeit

Über sein Fachmagazin „DVR report“, Presse-seminare, Leser-Telefon-Aktionen, repräsentative Umfragen, Foto-Text-Aussendungen, Info-Grafik-Dienste, Hörfunkbeiträge und Pressemitteilungen hat der DVR 2013 vielfältige Themen öffentlichkeitswirksam vermittelt. In zahlreichen Hörfunk- und TV-Interviews standen die Expertinnen und Experten des DVR als kompetente Gesprächspartner Rede und Antwort. Darüber hinaus beantwortete die DVR-Pressestelle zahlreiche Medienanfragen zu aktuellen Anlässen und lieferte wichtige Hintergrundinformationen. Zudem wurden Vorstandsbeschlüsse, Stellungnahmen und Forderungen des DVR medienwirksam aufbereitet.

Darüber hinaus wurden Foto-Text-Aussendungen zu den Themen „Sicherer Start in die Motorradsaison“, „Tipps zum sicheren Verhalten auf Landstraßen“, „Mehr Sicherheit durch Fahrzeugpflege“ und „20 Jahre Sicherungspflicht im Pkw“ veröffentlicht.

In den veröffentlichten Hörfunkbeiträgen ging es um die Themen „Kopfhörer im Straßenverkehr“, „Fitness am Steuer“, „Fahrradhelm“, „Stress am Steuer“, „Blinkmuffel“ und „Sauberes Auto = Sicheres Auto“. Dabei wurden Tagesreichweiten von 2,6 bis 7,5 Millionen Hörern erreicht.

Presseseminare

Die Mobilität junger und älterer Fahrer stand im Vordergrund des Presse-seminars „Jung und Alt am Steuer“ am 6. und 7. Juni 2013 in Dipperz (Fulda). Beide Gruppen weisen spezifische Risikofaktoren, verschiedene Lebensstile und unterschiedliches Fahrverhalten auf. Die Experten

gingen auf Möglichkeiten ein, die Unfallrisiken für beide Altersgruppen zu reduzieren – sei es durch persönliche Ansprache ohne erhobenen Zeigefinger, durch professionelle Fahrtrainings oder auch intelligente Fahrzeugtechnik. Junge und ältere Fahrer müssten möglichst gut befähigt werden, sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können.

Wie wirken sich Stress und unterschiedliche Emotionen auf das Autofahren aus? Wird das Verkehrsklima in Deutschland wirklich rauer? Was kann der Gesetzgeber unternehmen, um Rücksichtslosigkeit und Aggression im Verkehr zu reduzieren? Warum diskutieren wir in Deutschland das generelle Tempolimit auf Autobahnen so gefühlsgeladen? Was bewirken emotionale Unfallberichte und Unterrichtskonzepte bei der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppe der jungen Fahrer? Welche Strategien verfolgen Verkehrssicherheitskampagnen und wie wirksam sind sie? Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt des DVR-Presse-seminars „Emotionen im Straßenverkehr“ am 7. und 8. November 2013 in Bad Breisig. Emotionen und Motive regen zum Handeln an und bestimmen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer maßgeblich. Je nach Art oder Ausprägung können Angst, Langeweile oder Stress eine entscheidende Rolle beim Zustandekommen von Verkehrsunfällen spielen. Die Fachreferenten diskutierten mit rund 70 Journalisten aktuelle Erkenntnisse sowie mögliche Maßnahmen, um das durch Emotionen verursachte Unfallrisiko zu senken. Nachdem am ersten Tag über Emotionen im Straßenverkehr geredet wurde, konnten die Teilnehmer am zweiten Tag Emotionen hautnah erleben. Ein Team der Polizei Köln präsentierte den Crash Kurs

NRW, eine Kampagne, um die Zahl schwerer Verkehrsunfälle zu verringern, an denen junge Fahrerinnen und Fahrer beteiligt sind. Das Präventionskonzept richtet sich an Jugendliche der 10. und 11. Jahrgangsstufe sowie an Berufsschüler und stellt Erfahrungsberichte von Betroffenen, Unfallfotos und Videos in den Mittelpunkt. Sie zeigen authentisch die Folgen auf und machen den Jugendlichen deutlich, dass sie verletzlich und sterblich sind.

Leser-Telefon-Aktionen

Ungesicherte Tiere oder Ladung im Pkw führen immer wieder zu schweren Unfallfolgen, die vermeidbar wären. Guten Rat zur korrekten Sicherung von Tieren, Gepäck und schwerem Transportgut wussten die Experten der Leser-Telefon-Aktion „Richtige Ladungssicherung im Pkw“, an der sich 23 Zeitungen und sechs Online-Portale beteiligten. Insgesamt konnte mit 36 Veröffentlichungen eine Auflage von 6,9 Millionen erreicht werden.

Die individuelle Fahrfitness ist keine Frage des Alters, sondern der individuellen Fähigkeiten und der Gesundheit. Aber: Viele gesundheitliche Beeinträchtigungen stellen sich mit dem Alter ein – und das meist schleichend. Was hilft Senioren, die eigene Fahrtüchtigkeit realistisch einzuschätzen? Lässt sich die Fahrfitness im Alter trainieren? Was gilt es im Falle chronischer Erkrankungen und der Einnahme von Medikamenten zu beachten? Und wann ist es Zeit, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen? Die Experten der Leser-Telefon-Aktion „Tipps für ältere Verkehrsteilnehmer“ standen den Anrufern beratend zur Verfügung. An der Aktion beteiligten sich 28 Zeitungen und sechs Online-Portale, insgesamt



konnte mit 48 Veröffentlichungen eine Auflage von 8,1 Millionen erzielt werden (siehe auch „Aktion Schulterblick“, Seite 15).

Repräsentative Umfragen

Jeder fünfte befragte Radfahrer (20,2 Prozent) gab im Rahmen einer repräsentativen Umfrage zum Thema „Fahrrad fahren und Alkoholkonsum“ an, dass er nach drei oder mehr Gläsern Bier noch mit dem Fahrrad nach Hause fahren würde. Bei den Männern war der Anteil mit 28,5 Prozent sogar noch höher. Knapp 28 Prozent würden sich nach ein bis zwei Gläsern Bier noch auf den Sattel schwingen. Die Frage, ob es auch für Fahrradfahrer eine Promillegrenze gebe, bejahten 63 Prozent aller befragten aktiven Radler. Allerdings konnten nur zwölf Prozent von ihnen die Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit, die laut gängiger Rechtspraxis bei 1,6 Promille liegt, richtig benennen.

Bei einer zweiten Umfrage zu „Gefahren durch Geschwindigkeit“ waren rund 38 Prozent der Befragten der Meinung, dass die Gefahr eines tödlichen Unfalls durch Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit bzw. einer nicht angepassten Geschwindigkeit auf Autobahnen und Landstraßen gleich hoch sei. Etwa jeder Dritte (37 Prozent) hielt die Gefährdung auf Landstraßen für größer, jeder Vierte (24 Prozent) sah die größeren Gefahren auf der Autobahn.

Bei beiden repräsentativen Umfragen wurden jeweils 2.000 Verkehrsteilnehmer ab 14 bzw. 16 Jahren befragt. Die zentralen Umfrageergebnisse wurden in zwei Info-Grafiken für die Medien aufbereitet.

www.dvr.de

Der Internetauftritt des DVR, in dem alle Programme, Aktionen und Kampagnen sowie zahlreiche weitere Informationen zur Verfügung gestellt werden, wurde weiterentwickelt. Für das Jahr 2013 konnten rund 5,4 Millionen Seitenaufrufe und ein Gesamtdatenumsatz von zwei Terabyte der knapp 600.000 Besucher verzeichnet werden. Durchschnittlich verweilen die Nutzer elf Minuten auf den DVR-Webseiten.

Die Zahl der Seitenaufrufe für den YouTube-Kanal des DVR lag bei rund 27.000, die Wiederholungszeit betrug 1.542 Stunden.

Das elektronische Medienarchiv wurde von 25.500 Nutzern besucht, die rund 40 Gigabyte an Datenvolumen umgesetzt haben. Knapp 8.000 Personen sind im Medienarchiv registriert.

Das Internetportal www.verkehrssicherheitsprogramme.de wurde ebenfalls ausgebaut und die optische Darstellung wurde auch für mobile Endgeräte angepasst. Über diese Webadresse bekommen die Verkehrsteilnehmer einen Überblick über bundesweite Verkehrssicherheitsprogramme, aber auch Maßnahmen und Projekte mit einem regionalen Bezug. Herausgeber sind neben dem DVR die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Rücksicht im Straßenverkehr

Im Mai hat das BMVI auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Münster die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ für alle deutschen Städte freigegeben. Sie wurde 2012 in den Pilotstädten Berlin und Freiburg gestartet.

Projektpartner war neben dem BMVI der DVR mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Ziel der Kommunikationskampagne ist die Verbesserung des Verkehrsklimas mit einem besonderen Fokus auf den Radverkehr. Es soll nicht nur das Miteinander im Straßenverkehr gefördert, sondern auch die Zahl der Unfälle gesenkt werden. Es ist nun allen Städten und Kommunen in Deutschland möglich, die Kampagne zu übernehmen. Als erste Städte erhielten Bonn und Trier auf dem Nationalen Radverkehrskongress symbolisch einen Werkzeugkoffer der Kampagne zur Umsetzung vor Ort. Während Trier sich in der Planungsphase befindet, startete „Rücksicht im Straßenverkehr“ in Bonn bereits auf dem RadAktionsTag im September. Der DVR ist Koordinator für die bundesweite Kampagne und steht interessierten Kommunen beratend zur Seite.

25 Jahre „Deutschlands bester Autofahrer“

Bereits zum 25. Mal wurde „Deutschlands bester Autofahrer“ gekürt. Der beliebte Wettbewerb, der von AutoBild, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und weiteren Kooperationspartnern unter der Schirmherrschaft des amtierenden Bundesverkehrsministers durchgeführt wird, ist mittlerweile Europas größte Fahrsicherheitsaktion. Die 1.500 Teilnehmer der Vorrunden wurden aus über 100.000 Bewerbern ausgelost. Um den begehrten Titel im Jahr 2013 zu erlangen, stellten im Finale im ADAC-Sicherheitszentrum Berlin Linthe 30 Frauen und Männer ihr theoretisches Wissen und fahrpraktisches Können unter Beweis. Die Praxisübungen orientieren sich an Fahrsicherheitstrainings nach Richtlinien des



DVR. Zuvor wurden auf sechs Fahrsicherheitsparcours in ganz Deutschland gemeinsam mit Ford, dem BMVI, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bridgestone, DEKRA, Schaeffler und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) die Vorrunden durchgeführt.

Das Jubiläumsjahr wurde mit zwei Sonderaktionen gewürdigt. Der diesjährige Gewinner und die Gewinner der vergangenen 24 Jahre traten erneut zum Wettbewerb an, um den „Millennium-Champion“ zu küren. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt boten AutoBild, DVR und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Zusatzwettbewerb „IAA-Challenge“ an, der vom damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer als Schirmherr, dem stellvertretenden Chefredakteur von AutoBild, Joachim Walther und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf eröffnet wurde. Die IAA-Challenge bestand aus theoretischen Fragen und fahrpraktischen Aufgaben. Neben AutoBild, BMVI, DGUV und DVR unterstützten der Automobilclub von Deutschland (AvD), Bridgestone, DEKRA und Mercedes-Benz die „IAA Challenge“.

„Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2013“

Christian J. Börner wurde auf dem 8. DEKRA-Symposium für „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ in Klettwitz für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2013“ geehrt. In den 32 Jahren seiner beruflichen Laufbahn, unter anderem als stellvertretender leitender technischer Aufsichtsbeamter

bei der damaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (heute Geschäftsbereich Prävention der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft) und Leiter des Ausschusses „Verkehr“, wirkte er mit stets hohem Engagement erfolgreich für die nachhaltige Verbesserung der Sicherheit von gewerblich genutzten Fahrzeugen. Der Preis wurde bereits zum 24. Mal von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), DEKRA und dem DVR verliehen.

DVR-Forum Sicherheit und Mobilität

Das nach wie vor hohe Unfallrisiko von Motorradfahrern nahm der DVR zum Anlass, auf dem 19. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ am 25. Juni 2013 in Mainz über Möglichkeiten zu diskutieren, die Motorradsicherheit zu erhöhen. Im Vordergrund standen das Zusammenspiel von Mensch, Fahrzeug- und Straßenverkehrstechnik sowie die Potenziale von Assistenzsystemen, Schutzkleidung und Infrastrukturmaßnahmen. Unterstützt wurde das DVR-Forum, das in die rheinland-pfälzische Verkehrssicherheitswoche eingebettet war, vom ADAC und von DEKRA.

In seiner Begrüßungsrede erinnerte DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff an die hohe körperliche Belastung, der ein Motorradfahrer ausgesetzt sei. Neben einer guten Fitness sei auch Wissen und Können gefragt. Die regelmäßige Teilnahme an speziellen Sicherheitstrainings für Motorradfahrer sei jedem Motorradfahrer zu raten. Frank Leimbach, Bereichsleiter Technology Center DEKRA, ging in seinem Grußwort auf aktive und passive Schutzsysteme für Mensch und Maschine ein. Der Impulsvortrag

von Felix Deissingner, BMW, informierte über Fahrerassistenzsysteme für Motorräder. Heinrich Bergerbusch vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen gab einen Überblick über straßenbautechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Motorradsicherheit.

Gemeinsam mit dem rheinland-pfälzischen Minister des Innern, für Infrastruktur und Sport Roger Lewentz besuchten die rund 60 Gäste des Forums eine Vorführung der Motorradstaffeln der Polizei Rheinland-Pfalz und des ADAC. Manolito Leyeza, Björn Steiger Stiftung, stellte ein eCall-System speziell für Motorradfahrer vor.

In der anschließenden von Michael Pfeiffer, Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“, moderierten Podiumsdiskussion machten die Experten deutlich, dass bei der Frage, wie die Sicherheit für Motorradfahrer erhöht werden kann, gegenseitige Schuldzuweisungen von Auto- und Motorradfahrern nicht weiterhelfen. An der Diskussionsrunde nahmen Heinrich Bergerbusch, Felix Deissingner, Siegfried Brockmann, Unfallforschung der Versicherer (UDV), Dr. Achim Kuschevski, Institut für Zweiradsicherheit (ifz), Rolf „Hilton“ Frieling, Biker Union und Rainer Wendt, Deutsche Polizeigewerkschaft, teil.

In seinem Schlusswort betonte Ulrich Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident Verkehr, dass es auch künftig für alle Beteiligten darauf ankomme, weiterhin alles zu unternehmen, die Gruppe der Motorradfahrer besser zu schützen. Mit Blick auf das Unfallgeschehen sei weitere Ursachenforschung notwendig, um daraus gezielte Verbesserungen für Mensch, Maschine und Straße abzuleiten.



Dialog und Politik

„Sind die jungen Fahrer noch zu retten?“ – Diese Frage lag den Teilnehmern des Parlamentarischen Neujahrsempfangs, der den öffentlichen Auftakt der politischen Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrats 2013 bildete, am Herzen. In der Vertretung des Landes Schleswig-Holstein beim Bund diskutierten Experten aus den Niederlanden, Österreich, Schweiz und Deutschland, wie das Fahrverhalten von jungen Fahrern verbessert werden könnte. Dabei legten sie die Empfehlungen des 51. Verkehrsgerichtstages 2013 (VGT) zugrunde. Dessen Teilnehmer hatten erst wenige Wochen zuvor einstimmig gefordert, die Unterrichtskonzepte in Fahrschulen inhaltlich und methodisch weiterzuentwickeln, wissenschaftlich begründete Standards (Referenzcurriculum) zu setzen sowie Lernstandfassung und -kontrolle in der Ausbildung von Fahrschülern einzuführen. Mehr als 150 Gäste aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Medien und Verbänden verfolgten das Geschehen auf dem Podium des Parlamentarischen Abends von DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und tauschten sich im Anschluss zu möglichen Hilfestellungen für die Zielgruppe der jungen Fahrer aus.

Seine Rolle als zentraler Akteur in der Verkehrssicherheitspolitik nahm der DVR auch im Jahr 2013 im Rahmen von öffentlichen Anhörungen des Deutschen Bundestages wahr. Während sich DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bei der Anhörung zur Reform des Verkehrszentralregisters in die leidenschaftlich geführte Debatte einbrachte, wirkte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner als Verkehrssicherheitsexperte an der Anhörung zum Nationalen Radverkehrsplan mit. Die politische Arbeit rund um die Bundestagswahl im September bildete einen weiteren Schwerpunkt des Jahres 2013. Da die Verkehrssicherheit auch weiterhin ihren Platz auf der politischen Agenda behalten sollte, entwickelten die Referenten des Hauptstadtbüros Wahlprüfsteine. Diese wurden im Vorfeld der Wahl den verkehrspolitischen Sprechern der im Deutschen Bundestag vertretenen politischen Parteien vorgelegt. Die Wahlprüfsteine halfen, die spezifischen Interessenlagen der Parteien bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit auszuloten. So konnte der DVR seine Positionen, die in der aktuellen Wahlperiode auf politischer Ebene vorangetrieben werden sollen, präzisieren und unterstützend bei der

Erarbeitung von Wahlprogrammen tätig werden. Die verkehrspolitischen Sprecher äußerten sich im „DVR report“ zu den Wahlprüfsteinen und weiteren vom DVR gesetzten Themen. Die Zielgruppe der jungen Fahrer begleitete die politische Arbeit des DVR während des gesamten Jahres. So gelang es, bei den Unterhändlern des Koalitionsvertrages Verständnis für die Forderungen des DVR bezüglich dieser Hauptrisikogruppe zu wecken. Im Koalitionsvertrag von CDU, SPD und CSU vereinbarten die Parteien, die Ausbildung der Fahranfänger verbessern und die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer erhöhen zu wollen.

Auch suchten die Akteure des DVR den konstruktiven Dialog mit Politikern und Vertretern der Ministerien und der Verbände, um DVR-Positionen – wie die vom Vorstand beschlossenen TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit – zu kommunizieren und die Sensibilität für die Bedeutung dieser gesellschaftlich relevanten Themen zu erhöhen. Präsident Dr. Eichendorf, Hauptgeschäftsführer Kellner sowie Mitarbeiter des Hauptstadtbüros führten im Laufe des Jahres zahlreiche Gespräche mit Mitgliedern des Deutschen Bundestages sowie Verantwortlichen der Bundesministerien und anderer Institutionen. Zudem standen die Mitarbeiter des Referats Politik und Recht jederzeit für Fragen der Referenten der Bundestagsabgeordneten zur Verfügung. Auch auf Länderebene konnte der DVR als Expertenorganisation für verkehrssicherheitspolitische Belange unterstützen. So beteiligte sich der DVR als Berater an der Erarbeitung des Verkehrssicherheitskonzepts in Baden-Württemberg und des Verkehrssicherheitsprogramms in Brandenburg.





Verkehrstechnik

Die Umsetzung der vom DVR-Vorstand beschlossenen 14 TOP-Maßnahmen stand 2013 im Mittelpunkt der Tätigkeiten im Bereich Verkehrstechnik. Insbesondere bei den Themen innerörtliche Höchstgeschwindigkeit, Motorradsicherheit, Unfallkommissionen, Audits und Überwachung ist die Diskussion ein gutes Stück vorangekommen.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten?

Nach detaillierter Abwägung setzte sich der DVR 2013 für einen wissenschaftlich begleiteten Modellversuch ein. Denn es fehlt noch an gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der Wirkungen von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf die Verkehrssicherheit. Deshalb hat der DVR Kontakt mit den Bundesländern aufgenommen und ist zuversichtlich, fundierte Antworten zu finden: Welche Potenziale könnte die Umkehrung der Regelgeschwindigkeit hinsichtlich Unfallschwere und Unfallzahl haben? Welche Verlagerungseffekte auf andere Straßen könnten auftreten? Wie wäre die Akzeptanz für eine solche Neuregelung? Und welche Straßen sollten davon ausgenommen werden? Sicher ist jedenfalls: Im Sinne von Vision Zero müssen alle möglichen Potenziale ausgeschöpft werden. Der Anhalteweg ist bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 nur etwa halb so lang.

Die Landstraße der Zukunft

Lange erwartet und seit Frühjahr 2013 endlich eingeführt: die neuen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Der Bundesverkehrsminister schreibt sie für alle um- oder neuzubauenden Bundesstraßen vor und empfiehlt nachdrücklich, sie auch für alle anderen Landstraßen anzuwenden. Jahr für Jahr sind auf Landstraßen etwa

60 Prozent der Verkehrstoten zu beklagen. Die 220.000 Kilometer Landstraßen sind wichtige Verbindungsadern, aber auch ein risikoreiches Pflaster: Überholen ist oft lebensgefährlich, Baumunfälle haben fast immer schwerwiegende Folgen, Vorfahrtsunfälle wegen der zumeist hohen Geschwindigkeiten ebenfalls. Deshalb sollen zum Beispiel für stark befahrene Landstraßen drei Fahrstreifen Standard werden – abwechselnd je Richtung steht so immer ein Streifen zum sicheren Überholen zur Verfügung.

Wesentlichen Anteil an guten Planungen haben die Sicherheitsauditoren, die Baumaßnahmen vorab unabhängig und unvoreingenommen prüfen. Aufgrund ihres Erfolges sind Audits in Deutschland seit inzwischen mehr als zehn Jahren eingeführt und in einigen Bundesländern auch Pflicht. Auf Basis von ab 2002 durchgeführten DVR-Informationseminaren führen die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der DVR seit 2005 alljährlich im Frühjahr Symposien an der Bauhaus-Universität Weimar und der Bergischen Universität Wuppertal durch. Auch in diesem Jahr nutzten erneut mehr als 300 Auditoren diese Veranstaltungsreihe zur Weiterbildung und Information.

Am ersten Tag wurden die Teilnehmer umfassend über neuere Entwicklungen zu aktuellen Themen wie Befahrbarkeit innerörtlicher Knotenpunkte mit Fahrzeugen des Schwerverkehrs, Sicherheit an Querungsstellen von Straßenbahnen durch Fußgänger bzw. Radfahrer und Maßnahmen zur Vermeidung entwässerungsschwacher Zonen auf Autobahnen informiert. Am zweiten Tag wurde die Möglichkeit genutzt, im Rahmen von

Workshops über eingereichte Audit-Beispiele aus der Praxis eingehend zu diskutieren. Aufgrund der großen Resonanz ist auch für die Folgejahre die Durchführung zweier Symposien fest eingeplant. Außerdem wird derzeit das Instrument Bestandsaudit entwickelt, welches zukünftig das Sicherheitsaudit ergänzen wird.

Die BASt hat im Herbst 2013 ein Expertengespräch zur umfassenden Konzeption „Straße im 21. Jahrhundert“ durchgeführt, das der DVR für den Schwerpunkt „Die sichere und verlässliche Straße“ mit konkreten Beiträgen unterstützt hat.

Sichere Motorradstrecken

Noch immer ist der Anteil getöteter Motorradfahrer an allen Verkehrstoten mit etwa 16 Prozent hoch. Dabei ist in den letzten Jahren viel passiert, um Motorradstrecken sicherer zu machen. So wurde in einer Vielzahl von Unfallkurven unter den bereits vorhandenen Schutzplanken ein zusätzlicher Unterfahrschutz montiert. Die Unfallfolgen sind dadurch weniger gravierend, oft können schwere Verletzungen vermieden werden. Dies hat sich herum gesprochen, zumal der hohe Nutzen mit relativ geringen Kosten einhergeht. Die Entschärfung einer Unfallkurve kostet etwa 5.000 Euro. Im „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken – MVMot“ sind eine Reihe weiterer bewährter Maßnahmen beschrieben. Leider ist dieses Regelwerk bisher nur in wenigen Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt, wie der DVR bei einer Befragung der Ministerien im September 2013 festgestellt hat.

Als Mittel der letzten Wahl werden auch quer zur Fahrbahn liegende Rüttelstreifen empfohlen.



Zur Entschärfung einer Haarnadelkurve hat die Unfallkommission des Erzgebirgskreises genau darauf zurückgegriffen. Denn in den Jahren 2006 bis 2009 ereigneten sich hier zwölf Motorradunfälle, bei denen zehn Personen schwer und neun leicht verletzt wurden. Nach Umsetzung der Maßnahme gab es keinen einzigen Unfall mehr mit Personenschaden. Die Unfallkommission begleitete das Projekt mit einer bürger-nahen Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer. Damit hat die Unfallkommission eine Unfallhäufungsstelle wirksam, innovativ und kostengünstig entschärft. Deshalb hat sie den von der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft entwickelten und vom DVR unterstützten Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2013“ erhalten. Der Preis für die Unfallkommissionen wurde bereits zum zwölften Mal verliehen.

Abzocke durch Blitzer?

Immer noch hält sich hartnäckig das Vorurteil, die Geschwindigkeitsüberwachung diene vor allem dem Füllen leerer öffentlicher Kassen. Rasen ist aber kein Kavaliersdelikt. Tempokontrollen sind ein wesentlicher Bestandteil von Verkehrssicherheitsprogrammen, um die Unfallbilanz zu verbessern. Der DVR spricht sich für eine deutlich stärkere Geschwindigkeitsüberwachung aus. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und die Firma Jenoptik haben mit DVR-Unterstützung in mehreren Bundesländern Fachtagungen zur kommunalen Überwachung durchgeführt. Geschwindigkeitskontrollen sind keine Abzocke. Wer die Regeln einhält, hat nichts zu befürchten, und der Sicherheitsblitz dient allen. Polizei und Kommunen richten ihre Messungen vorrangig

nach geschwindigkeitsbedingten Unfallhäufungen aus. Auch der Schutz von Kindergärten, Schulen oder Seniorenheimen vor Rasern steht im Mittelpunkt der Überwachung.

Radverkehr im Fokus

Entgegen dem Trend ist die Zahl der getöteten Radfahrer 2012 mit 406 um etwa zwei Prozent angestiegen. Der Handlungsbedarf zugunsten einer besseren Radinfrastruktur bleibt hoch, zumal es erklärtes Ziel des Bundesverkehrsministers ist, den Anteil der mit dem Rad zurück gelegten

Wege in diesem Jahrzehnt um 50 Prozent zu steigern. Deshalb hat der DVR mit professioneller Unterstützung durch die Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik seit 2010 mittlerweile 22 Seminare zum Thema „Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten“ durchgeführt. Diesmal konnten sich die Städtereionen um Minden, Kaiserslautern, Eisenach, Wuppertal, Greifswald und Chemnitz über wertvolle Informationen freuen. Aufgrund des großen Zuspruchs wird diese Veranstaltungsreihe 2014 an sechs weiteren Orten durchgeführt.



Fahrzeugtechnik

Ausnahmeregelung von der Gurtpflicht für Taxifahrer

Noch immer gibt es für Taxifahrer Ausnahmeregelungen von der Pflicht, sich anzugurten. Erhebungen haben jedoch nachgewiesen, dass die Gefährdung für Taxifahrer durch das Nichtangurten wesentlich höher ist als die Gefährdung, angegurtet zu sein und bei einem eventuellen Übergreif durch Passagiere nicht fluchtartig das Auto verlassen zu können. Der DVR unterstützte daher gemeinsam mit anderen Verbänden das Ziel, die Gurtanlegepflicht auch auf Taxifahrer auszudehnen.

FRAMES – Frühwarnsystem zur adaptiven Mensch-Fahrzeug-erkennung

Bei der Car-to-X-Communication denkt man häufig an die Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, z.B. Lichtsignalanlagen. Für das Unfallgeschehen wichtig wäre jedoch auch, wenn Radfahrer oder Fußgänger in die Kommunikation mit Fahrzeugen einbezogen würden. Ein Autofahrer könnte so auch einen verdeckten Fußgänger, der auf Kollisionskurs ist, erkennen und rechtzeitig gewarnt werden. Andererseits könnte auch der Radfahrer oder Fußgänger einen Warnton z.B. durch das Handy erhalten, wenn er akut gefährdet ist. Der DVR arbeitet bei diesem Forschungsprojekt der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) im Beratergremium mit.

Anforderungen an Reifen

Die besten Systeme wie ABS, ESP, Notbremsassistent oder der Antisclupfregler sind hilflos, wenn sie ihre Fähigkeiten nicht auf der Straße zur Wirkung bringen können. Erst der gute Kontakt des Reifens mit der Fahrbahn gewährleistet deren Funktion und macht das Fahren sicherer.

Je besser die Brems- und Seitenführungskräfte von den Reifen beherrscht werden können, desto weniger bricht ein Fahrzeug in Kurven aus und desto kürzer wird der Bremsweg.

Die Mindestanforderungen für die Zulassung von Reifen werden durch die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) bestimmt. Bis vor einigen Jahren gab es keine Mindestanforderungen für Reifen hinsichtlich ihrer Bremsfähigkeit. Die vor wenigen Jahren eingeführten Mindestwerte, speziell für die Bremswege bei Nässe, sind jedoch so niedrig, dass es zu Bremswegunterschieden bei Pkw mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 80 km/h zwischen guten und gerade noch zugelassenen Reifen von bis zu 18 m kommen kann. Während das Fahrzeug mit guter Bereifung schon steht, hat das andere eine Restgeschwindigkeit von ca. 40 km/h.

Daher setzt sich der DVR dafür ein, dass die Nasshaftungsgrenzwerte für die Zulassung von Pkw- und Nutzfahrzeug-Reifen erhöht werden. Auch für Winterreifen sollen sichere Grenzwerte bei Nässe eingehalten werden. Der DVR befürwortet auch die Regelungen zum Reifenlabel, das die Käufer über spezielle Qualitäten von Reifen informiert.

Event-Data-Recorder EDR (Unfalldatenschreiber)

Seit den 90er Jahren diskutiert man den Einbau eines Unfalldatenschreibers in Fahrzeuge. Dieser soll die wichtigsten Bewegungs- und Einstellungsarten eines Fahrzeuges kurz vor und nach einem Unfall aufzeichnen. In den letzten Jahren wurden von Seiten der Bundesregierung als auch der Europäischen Kommission Überlegungen zur

Einführung eines Unfalldatenschreibers auf europäischer Ebene angestellt.

Der DVR-Ausschuss Fahrzeugtechnik hat in Zusammenarbeit mit dem DVR-Rechtsausschuss und dem DVR-Ausschuss Erwachsene Verkehrsteilnehmer einen Beschluss vorbereitet, über den der Vorstand im Frühjahr 2014 beraten hat. Der DVR empfiehlt zur verbesserten Unfallforschung, Unfallaufklärung und Unfallanalyse den Einbau von EDR in Kraftfahrzeuge sowie eine international harmonisierte Regelung. Dabei müssen die Datenschutzbelange der Betroffenen berücksichtigt werden und gleichzeitig die Unfallanalyse und Unfallforschung in die Lage versetzt werden, die Daten eines EDR effektiv zu nutzen.

Forschungsprojekt „Erkennbarkeit von Warnkleidung“

„Ich habe ihn nicht gesehen!“, ist häufig die Aussage, wenn ein Fußgänger oder Radfahrer bei Dunkelheit überfahren wurde. Die bessere Sichtbarkeit der schwächeren Verkehrsteilnehmer in der Nacht ist ein wichtiges Thema für den DVR. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) und der DVR unterstützen Forschungsprojekte, die die Erkennbarkeit aktueller Kleidung und zukünftiger Materialien untersuchen. Dabei werden unterschiedliche Formen und Materialien der retroreflektierenden Stoffe analysiert. Es wird besonders auf die realen Bedingungen im Straßenverkehr Wert gelegt. Die ersten Ergebnisse sind vielversprechend und zeigen u.a., dass Warnkleidung noch verbessert werden kann. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich 2014 veröffentlicht.



Initiative Reifenqualität

Reifenqualität – „Ich fahr auf Nummer sicher!“ ist eine Initiative des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Partner. Die Initiative beschäftigt sich mit der Produktqualität im Hinblick auf Bremsweg oder Nasshaftung, der Qualität der Wartung (Sicherheitsprofiltiefe, korrekter Luftdruck) und der qualitativen Beratung im Fachhandel.

Die Profiltiefe der Reifen ist ein wichtiges Kriterium für die Sicherheit im Straßenverkehr. Dennoch fahren viele Autofahrer mit Reifen, die weniger Profiltiefe haben als die von Experten empfohlenen drei Millimeter bei Sommer- bzw. vier Millimeter bei Winterreifen. Um Autofahrer für die

hohe Bedeutung einer ausreichenden Profiltiefe zu sensibilisieren, rief die Initiative Reifenqualität den „Reifenmonat März“ ins Leben. Bei der Aktion wurden Autofahrer, die im März 2013 bei den Kooperationspartnern DEKRA, TÜV Rheinland oder Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS) die Hauptuntersuchung durchführen ließen, über die Sicherheitsrisiken abgefahrter Reifen informiert. Anschauliches Informationsmaterial zeigte, wie man schnell und einfach die Profiltiefe seiner Reifen überprüfen kann, welche Profiltiefe bei Sommer- und Winterreifen empfehlenswert und welche weiteren Sicherheitskriterien bei Reifen zu beachten sind.

Im Herbst wurde erneut die Aktion „Wash & Check“ mit bundesweit 187 Waschstraßen durchgeführt. Beim Besuch dieser Waschstraßen wurden kostenlos die Reifen überprüft. Rund 130.000 Autofahrer wurden 2013 bei dieser Aktion erreicht. Qualitätskriterien wie die Profiltiefe, der Luftdruck oder Einfahrschäden wurden überprüft und die Autofahrer gleichzeitig über das Thema Reifensicherheit aufgeklärt. Die Initiative Reifenqualität informiert das ganze Jahr mit Aktionen und umfangreicher Pressearbeit über sichere Reifen.

Kampagne „bester beifahrer“

Die Kampagne „bester beifahrer“ des DVR und seiner Partner informiert unter dem Motto „Schlaue Autos kommen besser an“ über die Funktionsweise und Unfallvermeidungspotenziale von Fahrerassistenzsystemen (FAS).

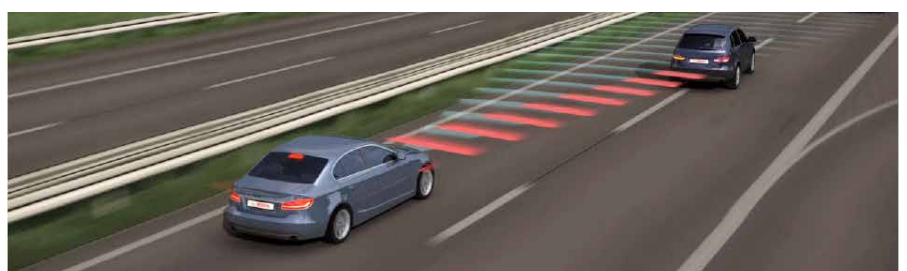
Dieses Ziel verfolgten die Initiatoren auch auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2013. Dazu präsentierte die Kampagne eine neue Applikation für Mobiltelefone. Sie bietet einen Fahrerprofiltest sowie eine FAS-Datenbank und erläutert die Funktionsweise der Systeme. Die Messebesucher konnten an den Ständen von Bosch, Continental, Gesellschaft für technische Überwachung mbH (GTÜ), DEKRA und Valeo sowie beim DVR und bei einem Promotion-Team die App direkt vor Ort testen. Sie ist für alle mobilen Endgeräte verfügbar (IOS und Android) und kann im App- oder Playstore

sowie über die Kampagnenwebsite heruntergeladen werden (www.bester-beifahrer.de). Auch die anderen Kampagnenelemente wurden in die bestehenden Messeauftritte der einzelnen Partner der Kampagne integriert. Ein Gewinnspiel und Werbung auf dem Messegelände sorgte für weitere Aufmerksamkeit.

Die Kampagne „bester beifahrer“ stellte Verkehrsteilnehmern und Multiplikatoren auch bei weiteren Gelegenheiten umfassendes

Informationsmaterial zur Verfügung und war beispielsweise bei den Aufsichtsratswahlen der Deutschen Post DHL mit einem Informationsstand vertreten.

Die Kampagne wird vom DVR gemeinsam mit seinen Partnern Bosch, Continental, DEKRA, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), GTÜ, Hella und Valeo durchgeführt. Die Aktivitäten auf der IAA wurden von eSafety-Aware! unterstützt.





Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit

„Sicherheit auf allen Wegen“

„Sicherheit auf allen Wegen“ ist seit über 30 Jahren das gemeinsame Verkehrssicherheitsprogramm der Unfallversicherungsträger und des DVR. Ziel ist es damals wie heute, Wege- und Dienstwegeunfälle zu verhindern und die Unfallzahlen zu senken. Von Anfang an war dieses Programm langfristig angelegt und ist längst fester Bestandteil der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. „Sicherheit auf allen Wegen“ beruhte zunächst auf drei Säulen: betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, berufsgenossenschaftliche Aus- und Weiterbildung und werbliche Maßnahmen.

Im Jahre 2007 fusionierten die Dachverbände der Berufsgenossenschaften (HVBG) und der Unfallkassen (BUK) zur Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Mit der Fusion hat sich die Zielgruppe des Verkehrssicherheitsprogramms um die Versicherten der Unfallkassen erweitert, neue Wege und Möglichkeiten der Präventionsarbeit für neue Zielgruppen wurden eröffnet.

Das Medienangebot wurde von Beginn an ständig erweitert, stärker branchen- und unternehmensspezifisch gestaltet und zunehmend um computergestützte Lernformen wie moderne Simulatortechnik und interaktive Programme bereichert. Heute können Betriebe aus einem umfangreichen Angebot erprobter Maßnahmen diejenigen auswählen und kombinieren, die für die jeweiligen Bedingungen vor Ort am besten geeignet sind. Auch die Beratung von Betrieben wurde intensiviert mit der Folge, dass mehr Seminare und Aktionen realisiert werden konnten.

Im Rahmen der Kooperation mit der BG Holz und Metall (BGHM) wird seit mehr als 20 Jahren in unterschiedlichen Seminaren für verschiedene Zielgruppen für die Verkehrssicherheit geworben. Gemeinsam stimmen BGHM und DVR die Entwicklung neuer Seminarinhalte und -programme bis hin zur Qualifizierung der Referenten ab.

Eine neue Aufgabe seit 2013 ist die Koordination des Expertenkreises „Mobilität, Transport und Verkehr“ im Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit e.V. (FV PASiG) mit dem Ziel, die betriebsbedingte Teilnahme am Straßenverkehr, sei es auf dem Weg von und zur Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte, oder als Berufsfahrer, auf Dienstfahrten oder auch im Polizeieinsatz sicherer zu gestalten. Arbeitsschwerpunkt ist dabei, die wissenschaftlichen und praktischen Aspekte der Problemerkennung und Diagnose (z. B. Gefährdungsbeurteilung Verkehr), der Maßnahmen und Interventionen (z.B. Trainings und Verkehrssicherheitszirkel), der Wirksamkeitsmessung und der Kommunikation voranzutreiben. Insbesondere geht es darum, eine Brücke zwischen der Prävention über Arbeits- und Organisationsgestaltung (z. B. durch veränderte Fahrzeiten, Stressreduktion, Ergonomie) und der Verhaltensprävention (z.B. Risikobereitschaft, Aufmerksamkeit, Motivation) herzustellen. Denn oftmals berücksichtigt betriebliche Präventionsarbeit nur die Organisation oder nur den Menschen, nicht jedoch die Wechselwirkung zwischen beiden inklusive des Privatlebens.

Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität (GUROM)

2013 wurde unter Leitung des DVR die Arbeit am Projekt GUROM fortgeführt. GUROM bietet erstmals die Möglichkeit, eine Gefährdungsbeurteilung für den Verkehr sowohl auf individueller als auch auf Organisations- und Branchenebene durchzuführen. Untersuchungsschwerpunkt sind Umfeldfaktoren, die beispielsweise Zeitdruck und Stress, Ablenkung oder Überforderung begünstigen, wodurch wiederum Unfälle entstehen können. Dabei geht es nicht nur um Arbeits- und Dienstwegeunfälle, sondern auch um die Sicherheit von Schüler/innen, Studierenden und Ehrenamtlichen.

In mehreren Stufen werden unterschiedliche Gefährdungsfelder in die Erhebungen integriert. Das erste Untersuchungsmodul sind die Arbeitswege, also Wege zur Arbeit und zurück nach Hause. Dieses Modul ist unter www.gurom.de bereits kostenfrei verfügbar. Als weitere Module folgten Schulwege sowie Dienst- und Betriebswege. Ziel von GUROM ist es, Gefährdungen für einzelne Personen zu ermitteln, entsprechende Rückmeldung zu geben und passende Präventionsmaßnahmen zu empfehlen. Betriebliche Akteure können die Gefährdungslage ganzer Abteilungen und des Betriebes aufgezeigt bekommen. Der zirkuläre Prozess der Gefährdungsbeurteilung Verkehr ermittelt dabei fahrzeugbezogene, technische und wegstreckenbezogene Daten, organisationale Bedingungen und personenbezogene Faktoren. GUROM kann im Ergebnis dazu beitragen, eine Balance zwischen Verhaltens- und Verhältnisprävention herzustellen. Inzwischen wurde auch ein Kurzscreening



(5 - 10 Min.) entwickelt. GUROM ist auf dem DGUV Marktplatz Forschung vorgestellt und mit dem Fachpublikum diskutiert worden.

Verleihung des DVR-Förderpreises 2013

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR wurde am 29. Mai 2013 im DVR-Hauptstadtbüro vergeben. Den ersten Preis erhielt Antonio Kuna von der Hochschule für angewandte Wissenschaften in München. Im Fachbereich Fahrzeugtechnik/Unfallrekonstruktion untersuchte er tödliche Lkw-Unfälle. Kuna kategorisierte unterschiedliche Unfalltypen, Verletzungsarten und Sterbekriterien ebenso wie straßenbauliche Klassifikationen. Untersucht wurden 57 tödliche Lkw-Unfälle in Bayern in den Jahren 2004 und 2005. Wichtigste Ergebnisse: Waren die Lkw-Fahrer Unfallverursacher, handelte es sich meist um Unfälle beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Gravierend dabei war an erster Stelle die Fehleinschätzung des toten Winkels. Bei der Verursachung von Lkw-Unfällen durch den Unfallgegner waren primär zu hohe Geschwindigkeit, falsches Verhalten von Fußgängern und schlechte Straßenverhältnisse Auslöser für den Unfall. Alkoholisierung bei mindestens einem Unfallbeteiligten war in 21 Prozent der Fälle gegeben. Ausgehend von dieser Analyse konzipierte der Nachwuchswissenschaftler entsprechende Präventionsmaßnahmen.

Über den zweiten Platz freute sich Karel Bachmann, ebenfalls von der Hochschule für angewandte Wissenschaften in München, Fachbereich Fahrzeugtechnik/Unfallrekonstruktion. Seine Arbeit untersucht auf der Basis von 97 tödlichen Fahrradunfällen in Bayern in den Jahren

2003 bis 2008 Faktoren, die an der Entstehung des Unfalls beteiligt waren sowie Eigenschaften der Unfallbeteiligten.

Die dritte Preisträgerin, Marita Menzel von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, hat in ihrer Arbeit im Fachbereich Psychologie das durch Müdigkeit bedingte Unfallrisiko von Lkw-Fahrern untersucht. Sie stellte in einer umfassenden Literaturanalyse fest, dass bis zu 40 Prozent der Lkw-Unfälle Müdigkeit als entscheidenden Einflussfaktor für das Unfallgeschehen aufweisen. Ursachen sind schlechte Schlafqualität, krankheitsbedingter Schlafmangel, Nacharbeit, Monotonie sowie lange Lenk- und Arbeitszeiten.

UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion

Die jährliche Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates startete am 1. Juni 2013 unter dem Titel: ABGELENKT? ...bleib auf Kurs! Das Thema Ablenkung im Straßenverkehr betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Besonders Autofahrer lassen sich leicht von Dingen ablenken, die nicht direkt mit der Fahraufgabe verbunden sind. In einer repräsentativen Befragung gab mehr als die Hälfte der Autofahrer an, durch Ablenkung schon in brenzlige Situationen geraten zu sein. Bei jedem vierten schweren Unfall, so schätzen Unfallforscher, spielt Unaufmerksamkeit oder Ablenkung eine Rolle. Häufig wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ in der öffentlichen Diskussion auf den Handygebrauch am Steuer reduziert. Doch auch das Gespräch mit Beifahrern, laute Musik oder Alltagshandlungen wie Essen oder Trinken können eine ablenkende Wirkung auf den Fahrer haben. Sowohl motorische Ablenkung - etwa beim

Freiwischen einer Scheibe - als auch visuelle Ablenkung - etwa durch einen längeren Blick auf ein Navigationsgerät - stellen ein erhöhtes Unfallrisiko dar.

Auch Radfahrer und Fußgänger gehen durch Ablenkung im Straßenverkehr ein hohes Risiko ein, zum Beispiel durch mentale Ablenkung in Form von Gesprächen oder Gedanken. Musik, Telefonate oder Hörbücher per Kopfhörer bedeuten nicht nur eine Ablenkungsgefahr, sondern bergen auch das Risiko, Warnsignale zu überhören.

Zentrales Element der Schwerpunktaktion ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Themen Wahrnehmung und Multitasking liefert und unterschiedliche Ursachen für Ablenkung im Straßenverkehr sowie mögliche Folgen näher beleuchtet. Drei begleitende Flyer liefern jeweils kompakte Informationen für die Fahrer/-innen von Lkw und Transportern, Pkw und Motorrad sowie für Radfahrer und Fußgänger. In kurzen Videoclips wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ aus unterschiedlichen Blickwinkeln dargestellt. Ein Autofahrer, ein Mofafahrer und eine Fußgängerin zeigen auf humorvolle Weise typische Ablenkungsursachen und ihre Folgen. Experten aus Wissenschaft, Polizei, Berufsgenossenschaften und Unfallkassen berichten aus ihrer Arbeit zum Thema Ablenkung und liefern Tipps, wie die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen gerichtet bleiben kann. Einsendeschluss für ein Gewinnspiel zur Aktion war der 28. Februar 2014. Insgesamt beteiligten sich ca. 30.000 Personen per Internet und 11.300 per Post daran. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.abgelenkt.info.



UK/BG/DVR-Jugendaktion

Nach der erfolgreichen Umsetzung der BG/UK/DVR-Jugendaktion mit dem Titel „Kooorrek - Check Dein Fahrzeug“ konnten in 2013 insgesamt 10 Schulklassen der SEK I und SEK II Preise und Sonderpreise erzielen. Neben Filmproduktion, physikalischen Testreihen und Fahrzeugchecks in den Schulen wurden äußerst kreative Arbeiten aus allen Schultypen eingereicht.

Die Jugendaktion 2013/2014 mit dem Titel „Multitasking nicht auf der Straße“ beinhaltet Projektarbeitsvorschläge und Unterrichtsmaterialien zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr. Gerade Smartphones und das Hören von Musik spielen heutzutage eine wesentliche Rolle im Zusammenhang mit der Mobilität junger Menschen. In Kooperation mit der Schülerzeitschrift „SPIESSER“ konnte das Thema „Texting im Verkehr“ als achtseitiger Spezialartikel veröffentlicht werden. Genau zu diesem Zeitpunkt kam auch in Europa eine Kampagne aus den USA mit dem Titel www.itcanwait.de in die Diskussion. Mit der Zeitschrift „SPIESSER“ wurde ein Wettbewerb zum Thema „Texting“ ausgeschrieben und Kurzgeschichten, Songtexte oder Gedichte gesucht. Die Anzahl der eingereichten Beiträge und die hohe Qualität haben den DVR veranlasst, ein Buch zum Thema „Texting im Straßenverkehr“ zu veröffentlichen, das u.a. im Rahmen des theoretischen Unterrichts von Fahrlehrern genutzt werden kann.

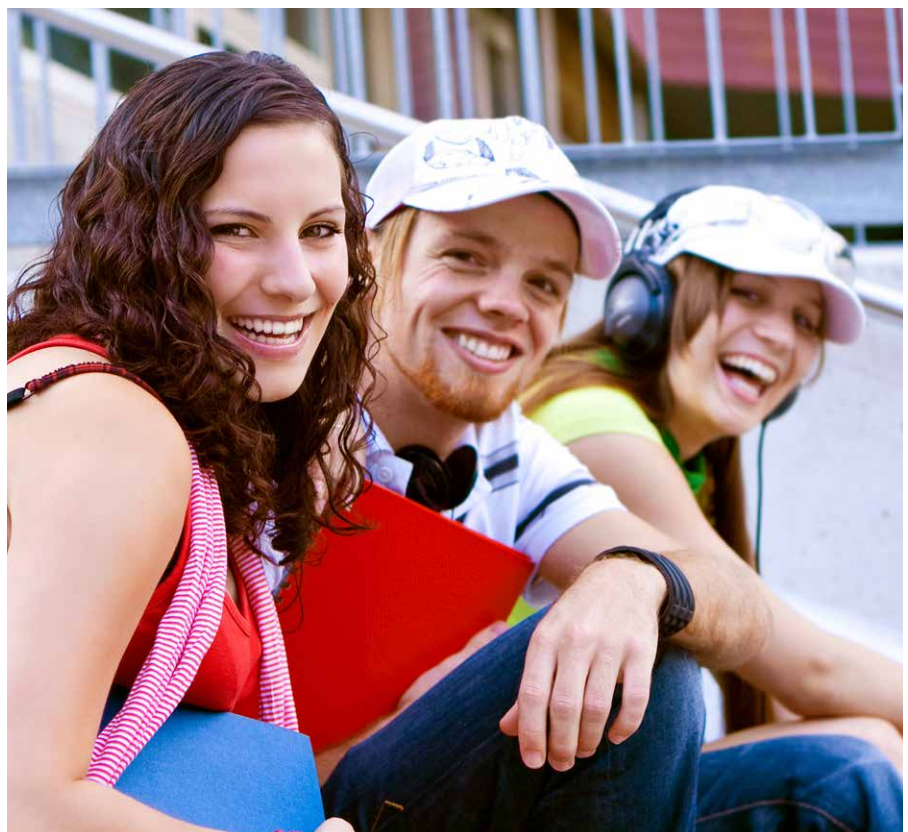
Zielgruppenspezifische Seminare in der Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2013 wurden im Bereich der Aus- und Weiterbildung zahlreiche Maßnahmen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen durchgeführt. Darunter befanden sich viele bewährte Seminare und Trainings, etwa das Seminar „Alles im Griff?“ für junge Straßenverkehrsteilnehmer, das vornehmlich in Betrieben, Bildungsstätten der Unfallversicherungsträger und Berufsschulen umgesetzt wurde, sowie das Seminar „Sicherheit für den Radverkehr“ und das simulatorgestützte Seminar für Einsatzwagenfahrer. Neben

diesen bewährten Veranstaltungen wurden auch individuell angepasste Seminare, Trainings und Vorträge zu den unterschiedlichen Themen der Verkehrssicherheit durchgeführt, gegebenenfalls ergänzt durch praktische Übungen.

Auch in Kooperation mit verschiedenen Unfallversicherungsträgern wurden Seminare für die jeweiligen Versicherten angeboten, teils im Betrieb, teils in Bildungsstätten.

Die 2011 begonnene umfassende Neuausrichtung der Aus- und Weiterbildungskonzepte und -medien wurde im Jahr 2013 fortgesetzt. Erscheinen werden die ersten Medien Anfang





des Jahres 2014 im Rahmen des neuen Medienkonzeptes des DVR.

Ein besonderes Highlight ist die Integration des Themas „Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit“ in Ausbildung und Prüfung der Masterstudenten im Studiengang „Management Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ der Dresden International University. Das Thema Verkehrssicherheitsarbeit ist ebenfalls in der Aus- und Fortbildung der Aufsichtspersonen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung integriert.

Fahren wie ein Profi – Sicheres Fahren in Beruf und Freizeit

Die erfolgreichen Angebote zum sicheren und wirtschaftlichen Fahren sind ein fester Bestandteil der Präventionsarbeit bei ExxonMobil, EON-Hanse, Unilever und Gasunie. Besonders das vom DVR konzipierte Kurzzeittraining (Short-Duration-Training) aus dem europäischen ECOWILL Projekt hat die beteiligten Unternehmen als praktisches Element im Modulsystem überzeugt und ist integraler Bestandteil ihrer Präventionsangebote. Ebenso wurde das Kurzzeittraining in die Präventionsarbeit von Dow Chemical überführt, nachdem der Pretest sehr erfolgreich bewertet wurde.

Aufgrund der Erfahrungen bei ExxonMobil wurde für die Esso Deutschland GmbH das Kurzzeittraining mit zwei standardisierten Feedbackfahrten im Abstand von drei bis fünf Monaten nach dem Training konzipiert und in einer Pilotphase getestet. Dies führte mit dazu, dass das Konzept bei ExxonMobil mit standardisierten Feedbackfahrten unter Anwendung der Coachingmethode überarbeitet wurde und in die

Sicherheitsarbeit des Betriebes 2014 integriert wird.

Abgeschlossen wurde auch die begleitende Untersuchung bei ExxonMobil und Unilever durch die Friedrich-Schiller-Universität in Jena. Beide Umsetzungsvarianten des Trainings erreichen die Ziele eines sicherheitsorientierten Fahrens im beruflichen Kontext.

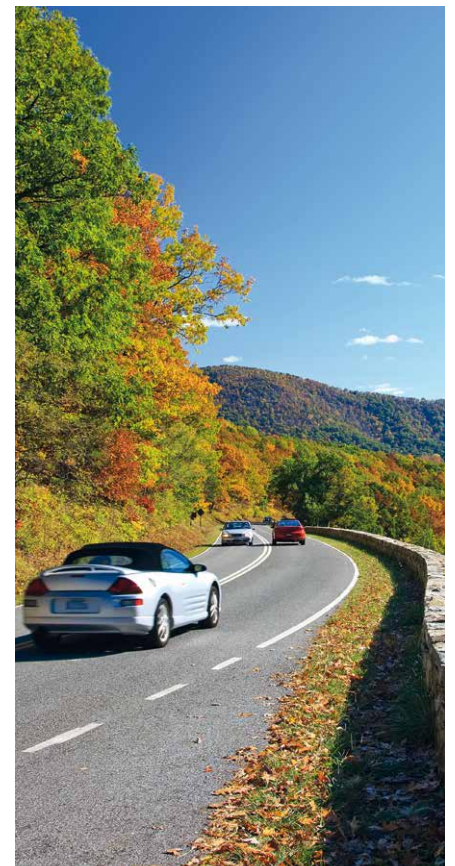
Risikoobservatorium und Verkehrssicherheit

Der DVR arbeitet im Rahmen des Risikoobservatoriums (RIBEO UV) der DGUV mit, um Trends, die sowohl Einfluss auf die Sicherheit und Gesundheit von Versicherten in Betrieben/Einrichtungen als auch im Verkehr (inklusive innerbetrieblichem Transport und Wegesicherheit) haben können, frühzeitig zu erkennen und geeignete Präventionsangebote zu entwickeln. Der DVR übernimmt die Trendsuche für RIBEO UV für den Bereich Verkehrs- und Wegesicherheit und unterstützt das Institut für Arbeitssicherheit (IFA) bei der Literaturrecherche zu den Entwicklungen im Bereich Verkehrs- und Wegesicherheit.

ECOWILL

Das Projekt ECOWILL unterstützt europäische Initiativen und Programme für sichere spritsparende Trainings im Realverkehr. Das Projekt wurde 2013 erfolgreich beendet. Der Fokus des Projekts liegt in der Markteinführung und Qualitätssicherung von effizienten Kurztrainings („Short Duration Trainings“). Angesprochen sind Fahrer/innen von Pkw und Kleintransportern, die durch eine moderne Fahrweise sicherer und umweltbewusster fahren und den Kraftstoffverbrauch ihres Automobils senken wollen. Gleichzeitig unterstützt ECOWILL

die Integration von Ecodriving in die Fahrausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisklasse B. Der DVR war als Partner im EU-Projekt „ECOWILL“ verantwortlich für das „Work Package 4 – Train the Trainer“ in den 13 Partnerländern sowie die Erstellung der dafür notwendigen Schulungsmaterialien und Medien. Hierfür hat der DVR das didaktische Konzept entwickelt und die beiden Handbücher erstellt, die von den Partnern in die jeweilige Landessprache übersetzt wurden. Die Trainer in den Partnerländern setzen jetzt das didaktische Konzept zum sicheren und spritsparenden Umgang mit Pkw und Kleintransporter bei ihren Teilnehmern um.





Kind und Verkehr

Auch wenn die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder weiter zurückgeht – nach wie vor sind sie als Verkehrsteilnehmer stark gefährdet. Kinder werden mit Anforderungen konfrontiert, denen sie noch nicht gewachsen sind, denn sie haben zur Bewältigung des Straßenverkehrs nur begrenzte Fähigkeiten. Daher wendet sich das Programm „Kind und Verkehr“ vor allem an Erwachsene. Als Autofahrer, als Eltern und als Vorbilder liegt es in ihrer Hand, Kinder im Straßenverkehr vor Schaden zu bewahren.

Inhaltlich hat sich das Programm auf die Interessen junger Eltern eingestellt. Das Modulsystem ermöglicht den bundesweit tätigen Moderatoren, die Veranstaltungsinhalte gemeinsam mit den Erzieherinnen und Erziehern in Kindergärten sowie mit den teilnehmenden Müttern und Vätern abzustimmen.

Als Ergänzung zu den Elternveranstaltungen wurden für „Kind und Verkehr“ Projekte zur Verkehrssicherheit entwickelt, die Moderatoren und Erzieherinnen gemeinsam mit den Kindern durchführen können. Zur Unterstützung dieser Projektarbeit steht das entsprechende Projekthandbuch „Kind und Verkehr“ zur Verfügung. Im Jahr 2013 haben weitere 18 Moderatoren an einem Seminar teilgenommen, das zur Umsetzung der direkten Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern berechtigt.

Die Umsetzung dieser neuen Anspracheform hat sich weiterhin äußerst positiv entwickelt. In 2013 haben knapp 400 Projekte direkt mit den Kindern stattgefunden; das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um ca. 20 Prozent.

Um eine kontinuierliche Durchführung aller „Kind und Verkehr“-Veranstaltungsangebote sicherzustellen, wurden im Jahr 2013 in drei Ausbildungseminaren 36 neue Moderatoren auf ihre Tätigkeit vorbereitet. Die Teilnehmer haben zuvor ein Bewerbungsverfahren durchlaufen und sich zur Durchführung von mindestens 15 Veranstaltungen in 36 Monaten verpflichtet.

Auch im Jahr 2013 war das Thema „Sicherung von Kindern im Pkw“ ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit für diese Zielgruppe. In Kooperation mit dem Verein „Mehr Zeit für Kinder“ beteiligte sich der DVR bundesweit an acht Verbrauchermessen. Dort konnten sich interessierte Besucher über die richtige Sicherung von Kindern im Pkw informieren und beraten lassen.

Die AG „Schulische Verkehrssicherheitsarbeit“ hat 2013 ihre Arbeit fortgesetzt. Mit Unterstützung der AG wurde ein Projekt zum sicheren

Radfahren bei Kindern und Jugendlichen zwischen 10 und 14 Jahren entwickelt. Die Internetseite www.schulbusprojekte.de ist seit Oktober 2011 freigeschaltet und stellt zahlreiche Maßnahmen und Aktionen zur sicheren Beförderung von Kindern vor. Sie bietet darüber hinaus entsprechende Hintergrundinformationen für Lehrer, Eltern, Schüler und Verkehrsbetriebe an.

Auch die Verkehrssicherheitsarbeit wird immer stärker von Netzwerkitiativen geprägt. In vielen Städten und Gemeinden haben sich Kinderunfallkommissionen gebildet, die sich zentral nur um die Auswertung der Kinderunfälle und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen kümmern. Der DVR unterstützt die regelmäßigen Zusammenreffen der aktiven Kinderunfallkommissionen, die gemeinsam mit der BAST, der Unfallkasse NRW und der Koordinierungsstelle „Sichere Städte und Gemeinden NRW“ beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg vorbereitet und durchgeführt werden.



Ältere Verkehrsteilnehmer

Die heutigen Senioren sind mobiler als früher. Ihr Gesamtanteil an der Bevölkerung wird steigen, der Anteil der Jüngeren wird sinken. Steigende Lebenserwartung, medizinischer Fortschritt und eine niedrige Geburtenrate sind die wesentlichen Ursachen hierfür. Gleichzeitig wird die Anzahl der Gesamtbevölkerung sinken. Welche Auswirkungen diese Entwicklung auf den Straßenverkehr hat, lässt sich noch nicht genau absehen.

Fest steht allerdings, dass Mobilität heute ein wesentlicher Faktor zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ist. Die DVR-Programme für die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmer richten sich deshalb vor allem daran aus, die Mobilität der älteren Menschen möglichst lange und unfallfrei zu erhalten.

Schwerpunkt der DVR-Aktivitäten bleibt das Programm „sicher mobil“, das sich an ältere aktive Verkehrsteilnehmer wendet: Pkw-Fahrer, Fußgänger, ältere Radfahrer und Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln sind in gleicher Weise Zielgruppe dieses Veranstaltungsangebotes. Das Programm wird als Modulsystem für alle Verkehrsteilnahmearten angeboten. Das Thema „Leistungsfähigkeit“ bildet einen Schwerpunkt in den teilnehmerorientierten Gesprächskreisen. Angeboten und umgesetzt wird das Programm von den DVR-Mitgliedern Autoclub Europa (ACE), Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Deutschen Verkehrswacht (DVW), dem Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) sowie der Instruktorbörse aus Thüringen. Insgesamt konnten 2013 ca. 8.000 Veranstaltungen mit durchschnittlich 14 Teilnehmern

durchgeführt werden. Um die Moderatoren sowohl inhaltlich als auch methodisch auf dem Laufenden zu halten, wurden auch 2013 wieder Fortbildungen angeboten. Als neuen Inhalt für diese Fortbildungen wurde der „Praxisbaustein für Fußgänger“ entwickelt, der es den Veranstaltungsteilnehmern erlaubt, kleine „Stadterkundungen“ unter dem Gesichtspunkt der Fußgängersicherheit durchzuführen oder Probleme für Fußgänger mit Rollatoren zu meistern. Die Durchführung dieses Programmbausteins lief in diesem Jahr erfolgreich an, wobei vor allem der „Rollatorparcours“ von den Teilnehmern gut angenommen wurde. Erstmals wurden 2013 „Praxisbesuche“ bei den Veranstaltungen durchgeführt. Dadurch soll ein möglichst ungefiltertes Bild der vor Ort laufenden Veranstaltungen gewonnen werden. Die auf standardisierten Beobachtungsbögen festgehaltenen Ergebnisse werden ausgewertet und sollen dazu beitragen, das Programm - wenn notwendig - zu überarbeiten.

Darüber hinaus wurde das gemeinsam mit den Umsetzern des Pkw-Sicherheitstrainings entwickelte „Senioren-Training“ erstmals umgesetzt. Dieses Angebot für ältere Kraftfahrer stellt im Gegensatz zum Standard-Sicherheitstraining die spezifischen Probleme älterer Fahrer in den Mittelpunkt und soll die Teilnehmer auf einem Trainingsplatz gefahrlos erfahren lassen, wie fit sie noch als Pkw-Lenker sind. Das Programm wird zurzeit - trotz positiver Rückmeldungen der Teilnehmer - noch wenig nachgefragt. Es soll 2014 durch den DVR noch stärker beworben werden.

Auf acht großen Verbrauchermessen verteilt über ganz Deutschland wurde erfolgreich versucht, die Zielgruppe der älteren Verkehrsteilnehmer

anzusprechen. Mittels eines kleinen Quizspiels und eines anschließenden Fachgesprächs wurden die älteren Besucher auch mit den Angeboten des DVR vertraut gemacht.

Die Arbeitsgruppe „Ältere Arbeitnehmer“ aus Vertretern der Berufsgenossenschaften, der gesetzlichen Unfallkassen und des DVR hat zudem ein simulatorgestütztes Programm entwickelt, das älteren Arbeitnehmern über größere Betriebe angeboten werden soll. Vorteil dieses Angebots ist es, dass die Zielgruppe, die häufig Probleme mit komplexen Verkehrssituationen hat, diese Situationen gefahrlos und reproduzierbar am Simulator üben kann. Das Programm wurde 2013 in einem ersten Pilotseminar erfolgreich getestet und soll den versicherten Betrieben künftig über die Berufsgenossenschaften angeboten werden.

Eine enge Zusammenarbeit gab es 2013 mit der „Aktion Schulterblick“, die ältere Pkw-Fahrer mittels intensiver Öffentlichkeitsarbeit anregen soll, sich regelmäßigen Gesundheitschecks bei ihrem Hausarzt zu unterziehen.





Junge Fahrer

Im Forschungsprojekt LAWIDA (Längsschnittliche Wege in die Automobilität), das der DVR in Zusammenarbeit mit der Deutschen Hochschule der Polizei durchführt, geht es um eine langfristige Beeinflussung junger Fahrerinnen und Fahrer, verbunden mit einer Ausdehnung des Lernzeitraums sowie einer gezielten Beeinflussung noch vor und nach der eigentlichen Fahrausbildung. 2013 wurde die vierte Befragung durchgeführt. Auf die geplante Fahrverhaltensbeobachtung wurde wegen der geringen Probandenanzahl verzichtet, zumal die Aussagekraft der ermittelten Ergebnisse völlig ausreichend ist. 2014 ist mit einem vorläufigen Abschlussbericht zu rechnen, auf dessen Basis Elemente zur frühzeitigen Beeinflussung für den Zeitraum vor der Fahrausbildung entwickelt werden sollen.

Basierend auf den Diskussionen zum BAST-Projekt „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung“ sowie dem DVR/ADAC/GDV-Konzept „Kompetenzentwicklung beim Fahren nach der Prüfung“ führten intensive Diskussionen beim 51. Verkehrsgerichtstag in Goslar zu weitreichenden Empfehlungen. Diese beinhalten u.a. die Notwendigkeit weiterer neuer Maßnahmen zur Absenkung der Unfallbelastung von Fahranfängern. Hierzu haben DVR und DVW im Februar 2013 die Ideen während eines parlamentarischen Abends intensiv diskutiert. Gleichzeitig hat der Vorstand des DVR im April 2013 die Empfehlung „Optimierung der Fahranfängervorbereitung“ abgegeben. Im Juli 2013 wurde im Auftrag des BMVI eine weitere Arbeitsphase zum Rahmenkonzept begonnen. Dabei wurden von Seiten des DVR zahlreiche wissenschaftliche Erkenntnisse aus dem In- und Ausland eingebracht. Gleichzeitig wurde eine

Projektgruppe eingerichtet, die geeignete Vorschläge für die Hochrisikophase entwickeln soll. Eine erste Zusammenkunft ist für Februar 2014 geplant. Hierbei sind die Einführung einer Monitoring-Phase (standardisierte Rückmeldung zur Verbesserung der Selbsteinschätzung) sowie der Einsatz von elektronischen Begleitern und von Schutzvorkehrungen vorgesehen. Gleichzeitig soll die Fahrschulausbildung durch wissenschaftliche Weiterentwicklung der Unterrichtskonzepte sowie durch Einführung von Standards (Rahmencurriculum) und eine Verbesserung der Fahrlehrerausbildung und -weiterbildung noch wirkungsvoller werden.

Die CIECA (International Commission for Driver Testing) hat im Mai 2013 zur Mitwirkung im Projekt „Road User Education“ aufgerufen, das dazu dient, die Europäische Kommission in der Vorbereitung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie zu unterstützen. Der DVR, die Europäische Fahrlehrerassoziation, das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit und MOVING (Vereinigung der Fahrschulfachverlage) haben zu diesem Projekt einen Optimierungsvorschlag eingebracht, der eine ganzheitliche Betrachtung der Fahrausbildung vorsieht. Dieser Optimierungsvorschlag wurde vom BMVI sowie der RSA (Irland) und der DSA (Großbritannien) unterstützt und am 15. und 16. Oktober beim CIECA Workshop eingehend diskutiert. Im Rahmen dieser Entwicklung hat der DVR die Leitung der Working Group 2 „Entwicklung eines Blueprints für ein europäisches Curriculum für die Fahrausbildung“ übernommen und bereits eine Struktur für ein Ausbildungsmodell vorgelegt. Die Mitglieder der CIECA begrüßten die Struktur. Inhaltlich werden, basierend auf der GDE-Matrix (Goals of Driver Education)

Mindestkompetenzen beschrieben, die im Rahmen der Fahrausbildung herangebildet werden müssen. Eine Konkretisierung der Inhalte wurde Mitte Februar unter Beteiligung von Vertretern aus 10 europäischen Staaten in Berlin vorangetrieben. Ein Gedankenaustausch mit der Europäischen Kommission diente zur Klärung der Frage, ob ein ganzheitlicher Ansatz befürwortet und als zielführend angesehen wird. Dabei wurde deutlich, dass die Europäische Kommission Ergebnisse bis Mitte 2016 erwartet, damit diese in die 4. EU-Führerscheinrichtlinie einfließen können.

Ebenfalls auf Basis des DVR-Vorstandsbeschlusses hat sich der DVR intensiv in das BAST-Projekt OFSA (Optimierung der Fahrausbildung) eingebracht und zum Inhaltsbereich Fahrstreifenwechsel eine umfangreiche Ausarbeitung zugeliefert, die verdeutlicht, wie Ausbildungsschritte aufbauend konzipiert werden müssen und eine Verzahnung zwischen Theorie und Praxis sichergestellt wird bzw. wie Ausbildungssequenzen der GDE-Matrix und dem Stufenmodell zuzuordnen sind. Dazu wurden die unterschiedlichen Ausbildungseinheiten konzipiert und detailliert beschrieben.

Mit den Ergebnissen des Gutachtens der Jacobs University Bremen zu den DVR-Aufbauseminaren für Fahranfänger (§ 2a StVG) und für Punktauffällige (§ 4 StVG) hat sich die beim DVR angesiedelte projektbegleitende Arbeitsgruppe umfassend auseinandergesetzt. Bei den Programmen wurde bescheinigt, dass sie auf aktuellem lerntheoretischen Hintergrund basieren und die gewählte Vorgehensweise zielführend ist. Dennoch wurden für beide Programme Optimierungsvorschläge unterbreitet. Durch die Reform des Verkehrszentralregisters



und die damit verbundene Einführung eines Fahrerignungsseminars wurde nur die Optimierung des Aufbau-seminars für Fahranfänger in Angriff genommen. Das aktualisierte Handbuch wurde mit dem Gutachten den Bundesländern übergeben. Die neuen Inhalte sind in die Fortbildung der Lehrgangseleiter integriert worden. Für die Seminarleiter wurde eine Ergänzungslieferung bereitgestellt.

Für die Einführung des neuen Fahrerignungsseminars zum 1. Mai 2014 hat der DVR mit seinen Partnern auf Basis der Ende August 2013 veröffentlichten rechtlichen Rahmenbedingungen didaktische Umsetzungshilfen für das Fahrerignungsseminar, die Lehrgangseleiterausbildung und -fortbildung sowie die Seminarleiterausbildung und -fortbildung entwickelt. Das verkehrspädagogische Konzept wurde mit dem verkehrspsychologischen Konzept der DEKRA verbunden. Damit steht ein ganzheitlicher Ansatz für das Fahrerignungsseminar zur Verfügung, das ab dem 1. Mai 2014 bundesweit eingeführt wird. Für sämtliche Materialien wurde in verschiedenen Bundesländern die Anerkennung beantragt. Unabhängig von den Anerkennungsverfahren hat der DVR zusätzlich eine wissenschaftliche Überprüfung des Ansatzes bei der Pädagogischen Hochschule Karlsruhe in Auftrag gegeben, um für die anstehende Evaluation alle wichtigen Kriterien zu liefern, die einen Erfolg sicherstellen. Ein begleitender Internetauftritt soll dazu beitragen, dass Interessierte die notwendigen Informationen erhalten und die bereit gestellten Umsetzungshilfen nutzen können.

Nachdem die Erkenntnisse aus der Evaluation zum Projekt „Work & Drive - PROFILER“ bereits

in das BAS-Projekt „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung“, insbesondere zu den Feedbackfahrten eingeflossen sind, wurden alle am Projekt beteiligten Coaches intensiv in die Gutachteninterpretation eingeführt und zertifiziert, damit das Projekt inklusive einer Gefährdungsanalyse „Junge Fahrerinnen/Fahrer“ den Betrieben angeboten werden kann.

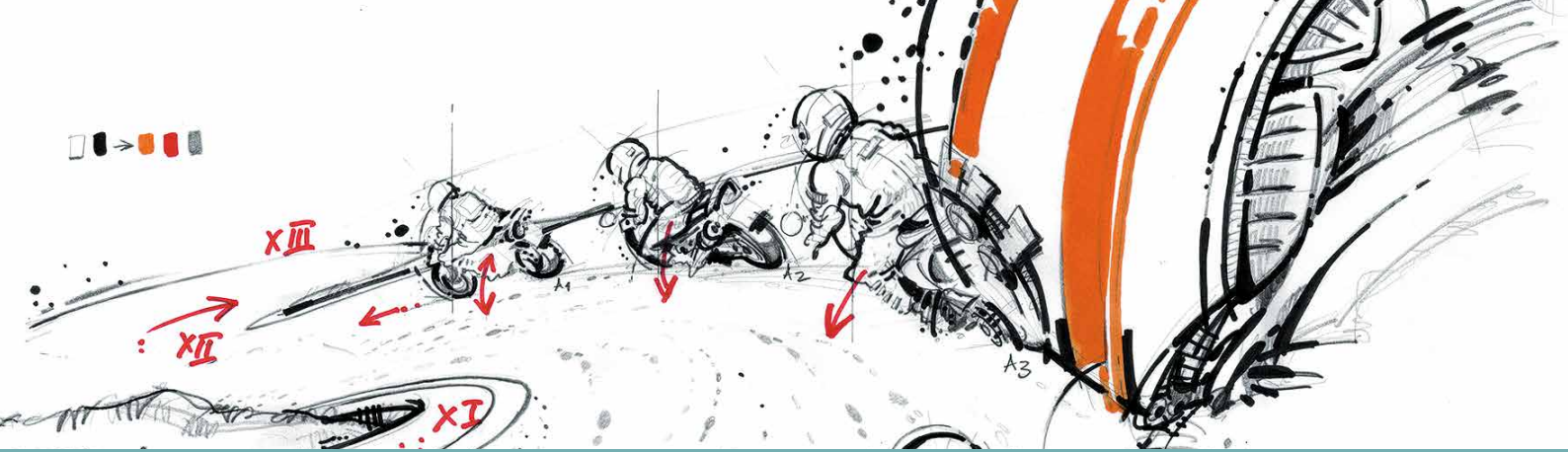
Auch die Datenbank und das Marketing für das Projektangebot wurden aufgebaut. Gleichzeitig wurde das Coachingsystem im Pilotprojekt mit dem Bildungszentrum Energie, Halle, noch um den Baustein zur Arbeitssicherheit erweitert und in die Pilotphase überführt. Nunmehr kann der DVR im Rahmen seiner Präventionsarbeit für Auszubildende auf eine evaluierte, speziell auf junge Menschen zugeschnittene Gefährdungsanalyse zurückgreifen, Gutachten über deren Risiken erstellen und geeignete Unterstützung zum Ausbau der notwendigen Kompetenzen für sicheres Fahren mittels Coaching anbieten.

Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

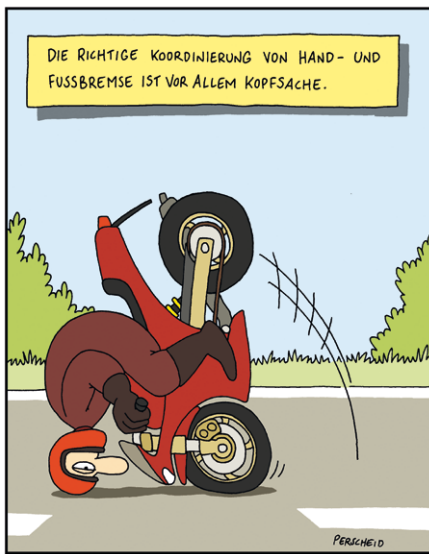
Das Gemeinschaftsprojekt „Vorfahrt für sicheres Fahren - Jugend übernimmt Verantwortung“ des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ in Zusammenarbeit mit dem Institut zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren (IZOP) etabliert sich in zunehmendem Maße an den Schulen. Als Redakteure publizieren Schüler/innen ganzseitige Artikel zum verantwortungsvollen Handeln im Straßenverkehr.

2013 wurden sechs Schulklassen aus Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen für ihre Veröffentlichungen im Jahr 2012 ausgezeichnet. Die Klasse 8a des Trifels-Gymnasiums in Annweiler gewann mit einer Zeitungsseite in „Die Rheinpfalz“ zum Thema Sicherheit auf Radwegen. Die 8a der Mittelschule St. Georg im niederbayerischen Vilshofen hat sich dem Verhalten im und am Schulbus gewidmet, veröffentlicht in der „Passauer Neuen Presse“. Ebenfalls Achtklässler des Privaten Litauischen Gymnasiums aus Lampertheim-Hüttenfeld haben sich intensiv mit der Verkehrssituation in ihrem Stadtteil beschäftigt und einen vergleichenden Blick nach Litauen geworfen. Ihre Ergebnisse wurden in „Südhessen Morgen“ präsentiert. Schülerinnen und Schüler der 11b der Theo-Koch-Schule aus dem hessischen Grünberg haben in der „Gießener Allgemeinen“ ein wichtiges Thema für ihre eigene Altersgruppe bearbeitet: Fahrausbildung und Verkehrssicherheit. Das Thema Alkohol im Straßenverkehr stand für die Elftklässler des Gymnasiums Fridericianum in Rudolstadt im Fokus. Die Themenseite wurde in der „Osthüringer Zeitung“ veröffentlicht. Zehntklässler der Theodor-Litt-Schule in Gießen befassten sich mit speziellen Risiken für junge Fahranfänger. Berichtet wurde darüber in der „Gießener Allgemeinen“.

Im Jahr 2013 beteiligten sich insgesamt 30 allgemeinbildende und berufsbildende Schulen mit zehn Tageszeitungen an „Vorfahrt für sicheres Fahren“, u.a. zu den Themen: Umgang mit Einsatzfahrzeugen, Lebenslanges Lernen, Jung und Alt im Straßenverkehr oder Moderne Drogen.



Motorradfahrer

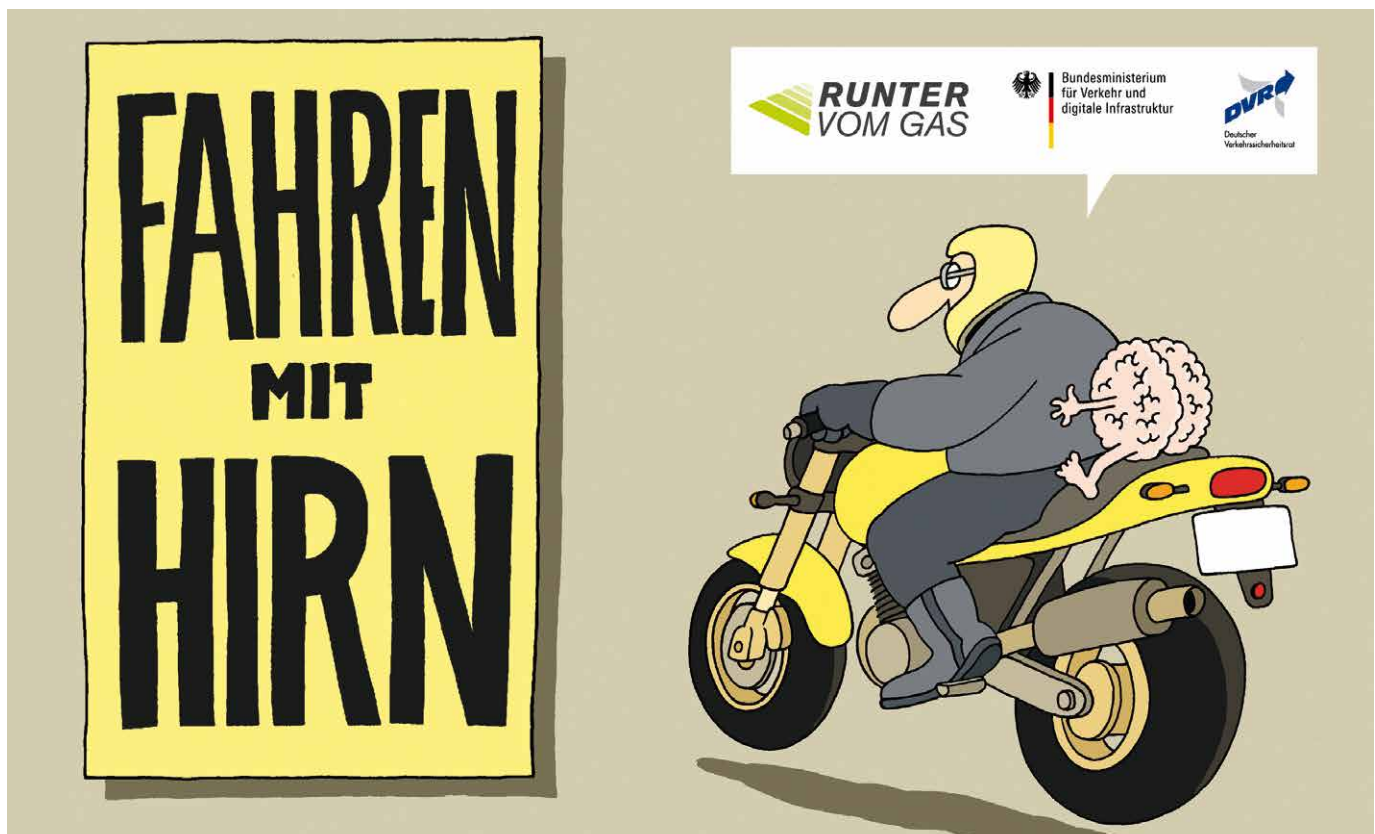


Gegenüber dem Vorjahr war 2013 ein Rückgang der tödlich verunglückten Zweiradfahrer von mehr als zehn Prozent zu verzeichnen. Dennoch bleiben die Motorradfahrer eine besondere Risikogruppe im Straßenverkehr, da sie ohne „Knautschzone“ auskommen müssen und von anderen motorisierten Verkehrsteilnehmern leicht übersehen werden. Statistisch betrachtet fallen in den letzten Jahren vor allem „Wiedereinsteiger“ durch Motorradunfälle auf.

Im Jahr 2012 wurden die konzeptionellen Arbeiten für einen Internetauftritt für Motorradfahrer abgeschlossen und die Homepage gestartet: www.ready-to-ride.de. Sie bietet sowohl

Wiedereinsteigern als auch Motorrad-Anfängern zielgruppengerechte Tipps, etwa zu den Themen Sichtbarkeit oder Verhalten bei Gruppenfahrten. Zudem beinhaltet die Webseite eine Auflistung unterschiedlicher Motorradtrainings. 2013 wurde eine interaktive Applikation für Smartphones entwickelt. Mittels einer Befragung wird mit dem so genannten Typ-Konfigurator ermittelt, welche Maschine zu welchem Fahrertyp passt. Anfang 2014 sollen weitere begleitende Maßnahmen konzipiert werden.

Die Sicherheit von Motorradfahrern war auch immer wieder Gegenstand der BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“.



Fahrpraktische Sicherheitsprogramme

Bereits seit Anfang der 70er Jahre übernimmt der DVR seine satzungsgemäße Koordinierungsfunktion im Bereich der fahrpraktischen Sicherheitsprogramme. Neben dem Pkw-Sicherheitstraining gibt es Angebote für fast alle Fahrzeuge bzw. Zielgruppen. Der DVR stellt Trainingsangebote bereit für Fahrerinnen und Fahrer von Motorrädern, Transportern, Geländewagen, Lkws, Einsatzfahrzeugen und Tankwagen sowie Reise- und Linienbussen.

Die Arbeit des DVR umfasst dabei die Programmentwicklung, die Ausbildung und Weiterbildung der in den unterschiedlichen Programmen eingesetzten Trainer/Moderatoren und die Qualitätssicherung.

Die Weiterentwicklung dieser Sicherheitsprogramme ist ein fortlaufender Prozess, den der DVR steuert und koordiniert. Die Programme unterliegen einem einheitlichen Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2008. Die Optimierung erfolgt unter Einbeziehung der an der Umsetzung beteiligten DVR-Mitglieder sowie externer Fachleute und Experten. Die Mitglieder des DVR, die o.g. Trainings und Programme auf Grundlage dieses QM-Systems durchführen, können in der Außenwerbung den zwischenzeitlich etablierten Begriff „ein Programm nach Richtlinien des DVR“ verwenden.

Neben der Programmentwicklung übernimmt der DVR auch die Bewerbung der Programme. Dieses geschieht im Internet durch einen einheitlichen Auftritt sowie auf Messen durch gezielte Aktionen, aber auch über Kooperationen, beispielsweise mit der Zeitschrift AutoBild. Der bekannte Wettbewerb „Deutschlands bester

Autofahrer“ basiert auf Bausteinen des DVR-Fahrsicherheitstrainings.

Qualitätssiegel – Anerkanntes und geprüftes Training

Neben den Trainingsangeboten „nach Richtlinien des DVR“ gibt es auch selbstentwickelte Produkte von unterschiedlichen Anbietern, welche vom DVR über ein festgelegtes Verfahren überprüft und ständig überwacht werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, Kunden eine Orientierungshilfe zu geben, dass es sich bei dem jeweiligen Training um ein Projekt handelt, bei dem das Thema Verkehrssicherheit im Vordergrund steht. Für alle Angebote, die über den DVR qualitativ gesichert werden, dient das Qualitätssiegel als ein nach außen sichtbares Zeichen für ein qualitativ hochwertiges Angebot.

Hat's geklickt

Die bereits im September 2002 gestartete DVR-Gurtanlegekampagne „Hat's geklickt?“ konnte auch im Jahr 2013 gute Ergebnisse vorweisen. Die Informationskampagne, an der sich insgesamt 22 Partner beteiligen, wirbt bei Lkw-Fahrern

für das Anlegen des Gurtes und hat erreicht, dass die Gurtanlege-Quote bei dieser Zielgruppe mittlerweile deutlich angestiegen ist.

Beim Start der Kampagne betrug die Gurtanlege-Quote bei Fahrern gewerblich eingesetzter Fahrzeuge zur Güterbeförderung lediglich ca. 15 Prozent. Bei den Fahrern schwerer Nutzfahrzeuge über zwölf Tonnen lag die Gurtanlege-Quote sogar unter zehn Prozent. Nach Beobachtung der Polizei, der DEKRA sowie der Unfallforschung von Mercedes-Benz fahren inzwischen mehr Fahrer angeschnallt als nicht angeschnallt.

Seit der Internationalen Automobil-Ausstellung 2012 kommt bei Kampagnenauftritten auch ein speziell entwickelter Abstandssimulator zum Einsatz, um den Fahrern den zu geringen „Sicherheitsabstand“ zu verdeutlichen. Neben dem Thema „Selbstschutz - Anschnallen“ ist der Sicherheitsabstand besonders wichtig, da mangelnder Abstand beim Lkw eine der häufigsten Unfallursachen ist.



Verkehrsmedizin

Ausbildung in Erster Hilfe

Derzeit bedürfen die Stellen für die Ausbildung in Erster Hilfe gemäß § 68 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) der amtlichen Anerkennung durch die für das Fahrerlaubniswesen oder das Gesundheitswesen zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Institution.

Der DVR schlägt eine Überprüfung der Antragsteller in Analogie zur Anerkennung der Erste-Hilfe-Ausbildung bei den Berufsgenossenschaften vor, um eine einheitliche und qualitativ konforme Vermittlung der Lehrinhalte zu garantieren.

In dem Vorstandsbeschluss vom 12. April 2013 empfiehlt der DVR daher, die Kompetenzen der Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe bei der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft für das System der Anerkennung nach § 68 FeV zu nutzen und ersucht das BMVI, die Qualitätssicherungsstelle als bundeseinheitliche Anerkennungsstelle zu nennen.

Unfallschwerekategorien

Die EU-Kommission veröffentlichte im Februar 2013 das Arbeitspapier „Erste Schritte hin zu einer Reduzierung der Verletzungsschwere“, in dem die Definition für die Unfallschwerekategorie

„Schwerverletzte“ als Ergebnis der Konsultationen und der Zustimmung durch die High Level Group Road Safety des Verkehrsministerrates festgelegt wurde. Die EU-Mitgliedsländer haben sich darauf geeinigt, einen Schwerverletzten als eine Person zu definieren, die einen Verletzungsschweregrad ab MAIS 3 aufweist. Als Schwerverletzte werden in Deutschland Unfallopfer definiert, die mindestens 24 Stunden stationär im Krankenhaus aufgenommen worden und nicht innerhalb von 30 Tagen verstorben sind. Das Bestreben des DVR ist, neben dem medizinischen Verletzungsschweregrad MAIS 3+ als zusätzliches Kriterium des Merkmals „Verletzungsschwere“ die „intensivmedizinische Behandlung“ in der bundeseinheitlichen Unfallanzeige aufzunehmen, damit auch „lebensgefährlich Verletzte“ erfasst werden können.

DGVP/DGVM-Symposium

Das 9. gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) befasste sich schwerpunktmäßig mit der Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Der DVR beteiligte sich an dieser zweitägigen Veranstaltung in Heringsdorf mit einer Präsentation zur „Aktion Schulterblick“ und als Aussteller.

ITMA-Kongress

Die International Traffic Medicine Association führte 2013 eine Konferenz in Hamburg durch, an der sich der DVR als Aussteller beteiligte. Neueste Erkenntnisse aus Verkehrsmedizin und Forschung wurden einem Fachpublikum präsentiert.





Internationale Verkehrssicherheitsarbeit

Ergänzend zum Ziel der Halbierung der Verkehrstotenzahl bis zum Jahr 2020 möchte die EU auch ein Ziel für die Reduzierung der Anzahl der Verletzten festlegen. Dafür ist eine gemeinsame Definition des Begriffs „Schwerverletzte“ notwendig, die in diesem Jahr von den Mitgliedsländern vereinbart wurde. Die EU-Definition für Schwerverletzte beruht auf der medizinischen Verletzungsschwereskala MAIS. Daten zu Schwerverletzten ab einem MAIS 3 sollen von 2014 an erhoben oder geschätzt werden. Dafür sollen die EU-Mitgliedsländer Polizei- und Krankenhausdaten miteinander abgleichen oder aber diese Daten zusammenführen. Als Alternative können auch Schätzungen vorgenommen werden. Erst wenn die Dimension dieser Unfallfolgen erfasst wird, kann eine konkrete Zielvorgabe vorgeschlagen werden. Der DVR beteiligte sich an der Diskussion um die Definition, die im Rahmen der EU-Verkehrssicherheitskonferenz in Dublin geführt wurde.

Der DVR unterstützt die Verbesserung der Sicherheit auf europäischen Straßen nicht nur durch Austausch von Informationen und Erfahrungen im Rahmen von internationalen Konferenzen und Symposien. Die direkte Kontaktpflege mit Vertretern europäischer Institutionen und Verbände gehört ebenso dazu wie die aktive Mitwirkung an Konsultationen, Projekten und Netzwerkarbeit. So nahm der DVR an dem 5. Europäischen Tag der Verkehrssicherheit am 6. Mai 2013 in Brüssel teil, der in die UN-Woche für Sicherheit im Straßenverkehr eingebettet war. Hier stand die Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern innerorts im Vordergrund. Mit dem „Long Short Walk“, einem Rundgang durch das Brüsseler EU-Viertel, an dem Vertreter der EU-Kommission und



des EU-Parlaments teilnahmen, wurde darauf aufmerksam gemacht, dass rund die Hälfte aller Verkehrstoten weltweit Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer sind.

Im Jahr 2013 feierte der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) sein 20-jähriges Bestehen. Das Gründungsmitglied DVR richtete aus diesem Grund in Berlin die „ETSC Transport Safety Lecture“ aus, die sich mit der Notwendigkeit ausreichender und präziser Daten für die Formulierung von wirksamen Verkehrssicherheitspolitiken und -maßnahmen befasste. Neben hochrangigen Vertretern der EU-Kommission und anerkannten Verkehrssicherheitsexperten aus dem In- und Ausland nahmen rund 120 Gäste aus 21 Ländern an der Lesung teil. Im Rahmen einer Abendveranstaltung wurde die Bedeutung des ETSC für die Meinungsbildung in Europa hervorgehoben.

Das vom ETSC koordinierte Projekt PRAISE (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) wurde 2013 fortgeführt. Dabei unterstützen der DVR, die Fundación Mapfre und das Institute Belge pour la Sécurité Routière die Sammlung und Verbreitung von Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen

Verkehrssicherheit. Das Interesse an den Projektergebnissen geht über die europäischen Grenzen hinaus. So hatte der DVR Gelegenheit, bewährte Praktiken der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen einer Seminarreihe, die von der Fundación Mapfre organisiert wurde, in Panama, Ecuador und Peru vorzustellen.

Das Projekt BIKEPAL des ETSC, welches ebenfalls von der EU-Kommission, der Fundación Mapfre und dem DVR unterstützt wird, befasst sich mit der Sicherheit der Fahrradfahrer. Studenten aus unterschiedlichen europäischen Ländern reichten selbst erarbeitete Vorschläge zur Verbesserung der Radfahrersicherheit ein.

Die langjährige Mitgliedschaft des DVR bei der International Road Traffic Database (IRTAD) der OECD bzw. des International Transport Forums ermöglicht kontinuierliche Beziehungen zu anderen Verkehrssicherheitsorganisationen und Institutionen in und außerhalb Europas. Anlässlich der IRTAD-Konferenz in Buenos Aires, die gemeinsam mit der iberoamerikanischen Beobachtungsstelle für Verkehrssicherheit organisiert wurde, gab der DVR Einblicke in die Verkehrssicherheit der Bundesländer und in die Diskussion über die Definition von schwer-, schwerst- und lebensgefährlich Verletzten in Deutschland und Europa.

Als Beitrag zum Jahrzehnt der Verkehrssicherheit der Vereinten Nationen (2011-2020) hat der DVR mit Unterstützung der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie eine Neuauflage des Buchs „Jeden kann es treffen“ herausgebracht, in dem die Auswirkungen von Unfällen aus der persönlichen Perspektive von unterschiedlichen Zeugen und Betroffenen beschrieben werden.



Vision Zero

The implementation of the DVR TOP measures by which the Vision Zero Safety Strategy will be continued, was given the highest priority also through 2013. After thorough discussions within the DVR Board Committees, trend-setting resolutions were taken on several issues. So, for instance, the DVR Executive Board issued a recommendation on enhancing the preparation of novice drivers in its resolution of 30th April. This resolution includes increasing the efficiency of driving school training by means of developing within a narrow time frame and the mandatory introduction of a reference curriculum, improved initial and further training of driving instructors and quality assurance of the driving lessons based on standards developed out of scientific evidence, the expansion of the accompanied driving scheme, development and mandatory introduction of a monitoring phase after receipt of the driving licence, and the timely introduction of (electronic) feedback systems and of the appropriate protective measures, such as novice drivers licence plates. Another topic on the agenda was reducing speed limits inside urban areas. The DVR Board has advocated on 29th October to perform a pilot project including scientific monitoring to explore the effects of reversing the recommended speed limits inside urban areas. This measure aims at defining the general urban speed limit at 30 km/h and to permit higher speeds only on certain urban roads. Since there is a correlation between accident severity and

speed, it is expected that both the accident severity and the number of accidents can be significantly reduced by setting lower speed limits.

Other Major Board Resolutions

Moreover, DVR has adopted a number of important Board Resolutions in 2013. Various road traffic management systems are in use on German motorways since the 1970s. These issue, for instance, traffic-dependent route guidance (TDRG), regulate speed limits and overtaking bans for trucks, allocate lanes in accordance with traffic conditions or provide additional lane capacity within short notice. A Board Resolution explicitly welcomed the idea to equip more of the critical motorway sections with such systems, to check in parallel the quality of existing systems and also to raise the technological level of these systems.

In another resolution, DVR advocates the idea of setting up a central office for the recognition and certification of "First Aid" training within the scope of driving licence issuing, and of locating this office within the Administrative Employers' Liability Insurance (Verwaltungs-Berufsgenossenschaft VBG). So far, there have been different regulations of this issue in the individual Federal States. A federal level regulation of conditions to be complied by all providers of such courses guarantees a uniform standard of training providers, quality-assured training content and thus a high standard of training within the German rescue system.

In the upcoming integration of the German national licence classes M (mopeds) and S (so-called microcars, quads, etc.) into a new harmonised EU licence category AM, holders of Class B driving licences are allowed to ride on motorized two-wheelers, without ever having had any specific training as a holder of a licence of this class. DVR therefore recommends that category AM licences for mopeds should be included in category B only on condition of prior adequate theoretical and practical training and that the candidate was made familiar with the specific characteristics of driving physics of a two-wheeler. In another Resolution, DVR has advocated raising the wet grip index for normal car tyres and also to define wet grip indexes for light and heavy commercial vehicles and for snow tyres of said vehicle types in the corresponding technical regulations of the United Nations for Europe (UN/ECE).

Annual Focus Campaigns

The "Runter vom Gas!" (Slow down!) campaign launched by the Federal Ministry of Transport and the German Road Safety Council (DVR) was continued. Since 2012, the campaign no longer addresses solely the main cause of accidents, which is "inappropriate speed", but also additional road traffic risks. Moreover, the campaign approach has been changed: Instead of using a confronting style, now people are addressed in a more and more positive and emotional way. The new motto "Fahr vorsichtig. Denn das Leben ist schön." (Drive carefully. Because life is beautiful.)



uses a very emotional approach to appeal to the responsibility of road users. The new roadside motorway billboards show "real life savers", i.e. rescue workers warning against the dangers of a careless behaviour. Among them are a paramedic, a volunteer fireman and an emergency doctor launching a clear and unambiguous message to the road users. In December 2013, the motives of the next "Slow Down" poster series were presented. They show cheerful scenes in a car in an easy-going atmosphere among friends, family members or partners. But the texts are in sharp contrast to the seemingly beautiful world which we see, they read, "One is speeding, two die", "One tailgates, three die", "One is distracted, four die." In the summer of 2013, the "Slow Down" campaign had information booths, disseminated information material and presented spots at several music festivals. Their intention was to address particularly young road users and warn them against the risks associated with alcohol use and driving on the road. Another "Slow Down" activity was held jointly with the German Football Association (Deutscher Fußballbund DFB) in November. The professional handball player Volker Zerbe and "Slow Down" made cyclists aware of "Visibility", i.e. the importance of being perceived while on the road. For the topics of "Visibility on the road" and "No drinking and driving", several action packages have been designed and put into practice in collaboration with the individual Federal States.

The "Aktion Schulterblick" (Have a look over your shoulder) was continued. It addresses elderly drivers and their relatives making them aware of the issue of "Driving Ability in Elderly Age." The target group was addressed by advertisements published in print media and by telephone consultations with medical doctors in cooperation with local newspapers. All those who participated were able to win specific driving safety courses for elderly road users. The campaign had an information booth at the joint symposium held by the German Society of Association for Traffic Medicine (DGVM) and the German Society of Traffic Psychology (DGVP).

The German national Road Safety Day again in 2013 was a major event of traffic accident prevention. People were able to attend numerous events which were very well received by the broad public all over Germany.

Press and Public Relations

Through its extensive press and media activities, DVR in 2013 presented important issues of road safety to the public in radio and TV interviews, experts from DVR were glad to answer lots of questions and give expert advice on many topics. Two press seminars were held: The topic dealt with on 6th and 7th June in Dipperz near Fulda was "Young and elderly drivers behind the wheel". The second press seminar on November 7th and 8th in Bad Breisig focussed on "Emotions in traffic". In two call-in programmes carried out in

cooperation with numerous newspapers, experts answered questions from readers on the correct way of securing loads in passenger cars and gave elderly people useful advice on how to use the road safely. Both programmes allowed the newspapers to reach over 8 million readers.

The page views of the DVR website www.dvr.de showed a very positive trend with again over 5 million clicks registered in 2013. The www.verkehrssicherheitsprogramme.de portal has also been expanded. The competition "Germany's best driver" celebrated its 25th anniversary in which 1,500 participants out of over 100,000 candidates were drawn who then competed with one another in various disciplines.

Dialogue and Politics

DVR continued to exercise its role as a central player in road safety policy during public hearings of the German Bundestag and by giving its opinion on the reform of the Central Traffic Register and the National Cycling Plan. In connection with the general elections in Germany, DVR developed benchmarks or criteria for road safety action fields helping the voters to make up their minds for one of the parties. The spokespersons of the political parties then formulated their party's position on this issue. DVR was able to arouse understanding of the DVR demands relating to the main group at risk - which are the young drivers - among the negotiators of the coalition agreement. Numerous conversations were held with members of the Bundestag and responsible



persons within the federal ministries and other institutions on the TOP measures envisaging the implementation of Vision Zero. Moreover, DVR was involved as a consultant in the elaboration of the road safety concept in Baden-Wuerttemberg and of the road safety programme in Brandenburg.

Technology

DVR participated in research projects on early warning systems for adaptive human/vehicle recognition and the recognition of high visibility warning clothing. In addition, DVR was particularly committed to promoting the activities of the local accident prevention committees and of road safety audits as well as improving infrastructure for cyclists. Within the "Reifenqualität" (tyre quality) campaign, DVR and its partners launched the "Reifenmonat März" (Month of March - Month of Tyres) campaign and used numerous events and extensive press activities throughout the year to inform motorists on quality criteria of tyres. The "bester beifahrer" (best co-driver) campaign informed again road users about the safety-enhancing effect of driver assistance systems. The campaign presented a new application ("app") for mobile phones and had information booths at numerous trade fairs.

DVR organised the DVR Colloquium in December 2013 in Bonn which dealt with the issue "Does the car still need us? Automated driving and inherent consequences (Braucht uns das Auto noch? Automatisiertes Fahren

und die Folgen)". Both the organization of the German Social Accident Insurance DGUV and the Car and Travel Club Germany ARCD supported the event. More than 130 experts from politics, science and research, industry and associations discussed the topic. DVR will continue to address the issue.

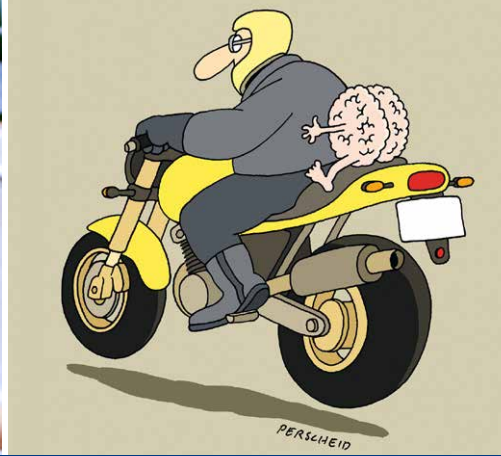
Work-Related Road Safety Activities

"Sicherheit auf allen Wegen" (Safety on all roads) is the joint programme of the German Social Accident Insurance (DGUV) and of DVR. In 2013 it focused again on the prevention of accidents at work, business travel accidents and commuting accidents. A new task in 2013 was coordinating the expert group on "Mobility, Traffic and Transportation" within the Psychology of Occupational Safety and Health Association that was established with a view to make driving for work safer. The activities within the GUROM prevention project were continued. GUROM stands for "risk assessment and risk evaluation of company related mobility". Employees of ExxonMobil, EON Hanse, Unilever and Gasunie were successfully offered training on safe and economical driving methods. These courses have developed into an integral part of the prevention activities within these companies. The short-term training, which was conceived by DVR, became part of Dow Chemical's prevention activities. An accompanying study was carried out by the Friedrich-Schiller-University Jena within both ExxonMobil and Unilever

and was successfully completed. The joint focus campaign of Public Sector Accident Insurers, Statutory Accident Insurances and DVR dealt with the topic of "distraction" and informed employees about the dangers resulting from distracted driving. "Distraction" has also been put into the focus of young drivers by the 2013/2014 Youth Action by Public Sector Accident Insurers, Statutory Accident Insurances and DVR, the motto of which is "No multitasking on the road". The comprehensive reorientation of basic and advanced training concepts and of media to be used for road safety activities had begun in 2011 and was continued in 2013. The first media will be published in mid-2014.

Children and Traffic

DVR wanted to make sure that the events offered around the issue of "Kind und Verkehr" (Children and Traffic) programme are continued. To this effect, in 2013, 36 new moderators were trained in three seminars with a view to enable them to impart their knowledge in the respective courses. 18 more moderators were trained to provide the practical implementation of the programme in childcare centres. 400 projects were put into practice in direct interaction with children in 2013. DVR also supports local Accident Prevention Commissions for the Prevention of Children's Accidents, which have been formed in many cities and towns with a view to have a central organisation to take care of children's accidents and of the preventive measures that are needed.



Elderly road users

DVR activities in this field continue focussing on the "Sicher mobil" (Safe and Mobile) programme. It is offered as a modular system which is applicable to all kinds of traffic participation modes. The "Training Module for Pedestrians" was developed to serve as a new training content for the moderators. Here, some small-scale "city exploration tours" from the standpoint of pedestrian safety took place, and participants learnt how to cope with walker-roller problems. In addition, the "Training for Elderly Drivers" which was developed jointly with the instructors of safety training courses, was implemented for the first time. The working group on "Elderly workers" which is composed of representatives of the Employers' Liability Insurance Associations, the Public Sector Accident Insurers and DVR has also developed a simulator-based training programme for elderly workers.

Young Novice Drivers

DVR is involved in various committees in the development and/or optimization of the instruction of novice drivers. These include measures which novice drivers will have to undergo both before and after issuing the driving licence. In view of the launch of the new "Fitness to Drive Seminars" on May 1st, 2014, DVR and its partners have developed didactic guides to provide the trainers assistance with the implementation of the driver fitness seminars and for the basic and advanced training of instructors leading courses and seminars. To this effect, the Karlsruhe University of Education was

commissioned to do a scientific review of the approach. The evidence gained from the evaluation of the "Work & Drive - PROFILER" project has already been incorporated into the Federal Highway Research Institute's "Framework concept on enhancing the preparation of novice drivers in Germany" project. Thereafter, all instructors involved in the project have been extensively introduced and certified in the field of interpretation of the expert opinions. At the same time, a pilot project was launched to extend the coaching system by the project module "safety at work". A total of 30 general education and vocational schools participated in the joint project "Think for safe driving - Youth accepts responsibility". Ten daily newspapers, which also participated in the project, published the features prepared by the young people.

Motorcyclists

The new website www.ready-to-ride.de started in 2012, and in 2013, an interactive application for smart phones was developed in this context. More accompanying measures will be developed in early 2014.

Practical driving safety programmes

The development of safety programmes is an ongoing process controlled and coordinated by DVR. The programmes are subject to a uniform quality management system according to ISO 9001:2008. DVR is responsible for the programme development and also cares for the promotion of the programmes.

In addition to these programmes, which are implemented according to the "DVR Guidelines", DVR also supports other high-quality services by granting its quality seal.

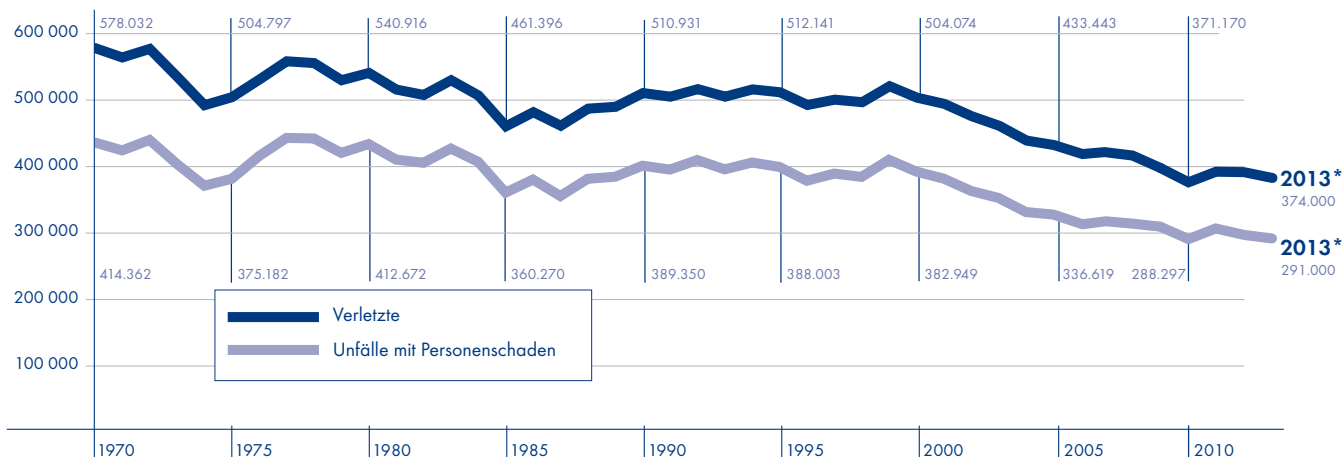
Traffic Medicine

DVR strongly advocates nominating the Quality Assurance Body for First Aid issues (Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe) to be located within the Administrative Employers' Liability Insurance as a nationwide certification authority for First Aid Training and Education. Moreover, it deals with the definition of accident severity categories and participates in numerous symposia and conferences on Traffic Medicine Issues

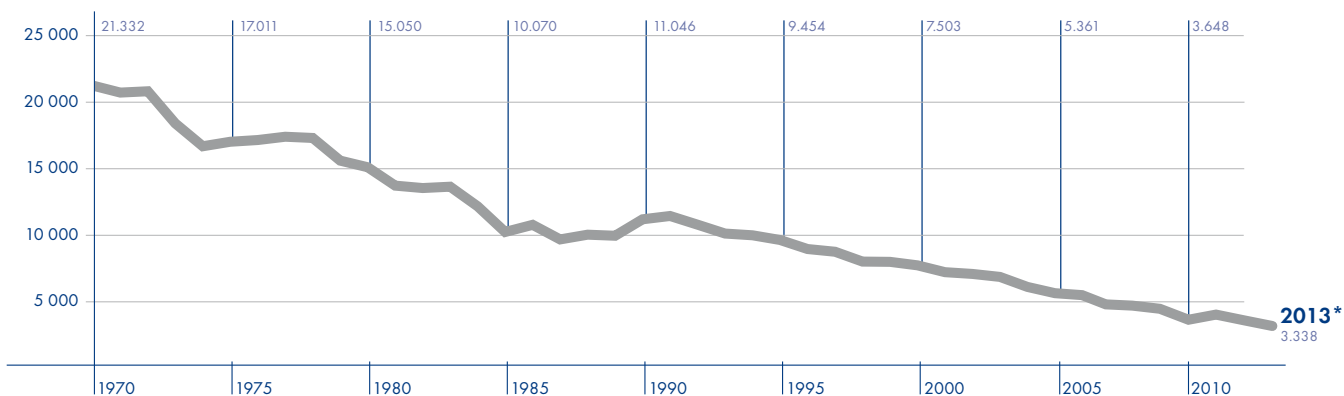
International Road Safety Activities

DVR supports the improvement of road safety at European level in many ways: by exchange of information and experience, by maintaining contacts with representatives of European institutions and organizations, by participating in European public consultations and in international projects and by networking. So, for instance, DVR attended the 5th European Road Safety Day on May 6th in Brussels which focussed on the safety of pedestrians and cyclists. For the 20th anniversary of the European Transport Safety Council (ETSC), DVR as a founding member hosted the "ETSC Transport Safety Lecture" in Berlin. DVR supports ETSC's BIKEPAL project which deals with bicycle safety.

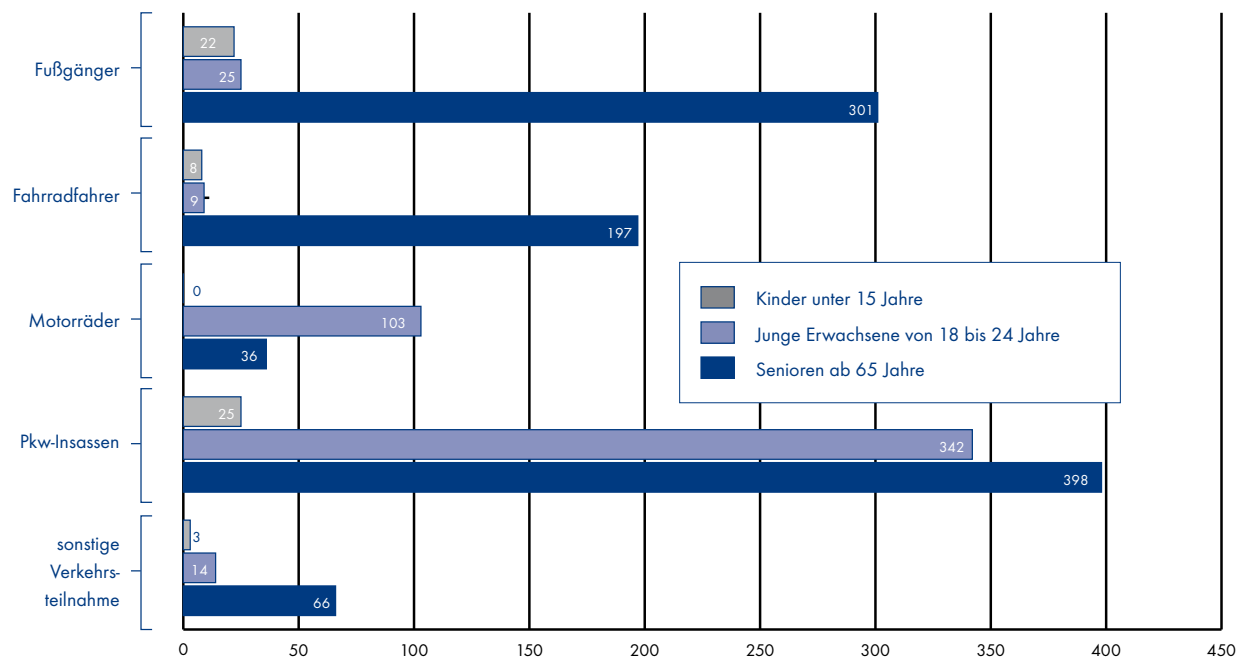
Anzahl der Verletzten und Unfälle mit Personenschaden



Anzahl der Getöteten



Getötete bei Straßenverkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung*: Kinder, junge Erwachsene und Senioren



* vorläufige Zahlen 2013 (Stand: 05/2014)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Fahrpraktische Sicherheits- trainings und -programme

Ziel

Das zentrale Ziel ist die Förderung von verantwortungsbewusster Teilnahme am Straßenverkehr. Rechtzeitiges Erkennen von Gefahrensituationen, Erlernen von Vermeidungs- und wenn nötig Bewältigungsstrategien, Fahrzeugbeherrschung und angepasste Fahrweise sind Inhalte der Sicherheitstrainings und -programme nach DVR-Richtlinien.

Zielgruppen

Alle die privat oder beruflich Kraftfahrzeuge bewegen.

Umsetzung

Eintageskurse durchgeführt von ausgebildeten Moderatoren auf festen Plätzen sowie auch auf geeigneten anderen Flächen als auch mobiles Training.

Anbieter

Alle Trainings und Programme die den Qualitätsbegriff „nach Richtlinien des DVR“ tragen, werden über die unterschiedlichsten DVR-Mitgliederorganisationen und Verbände angeboten und durchgeführt. Diese stehen in einem speziellen Vertragsverhältnis zum DVR und bieten diese Kurse im eigenen Namen für die Endverbraucher an.

Qualitätssicherung für Anbieter nach Richtlinien des DVR

Die Programmentwicklung sowie die Aus- und Fortbildung der eingesetzten Trainer/ Moderatoren und deren fortlaufende Überwachung unterliegen einem QM-System nach ISO 9001:2000. Alle Anbieter erkennen dieses QM-System als verbindlich an. Für die Bewerbung und Außendarstellung dürfen Sie mit dem Begriff „Ein Programm nach Richtlinien des DVR.“ werben.

Qualitätssiegel

Neben den o. g. Angeboten gibt es auch das DVR-Qualitätssiegel. Dabei handelt es sich um Angebote, die von der jeweiligen Organisation selbst entwickelt werden, die

aber einer externen Überwachung durch den DVR unterliegen. Dieses wird nach außen durch das verliehene Qualitätssiegel dokumentiert, welches auch für die Außenwerbung genutzt werden kann.

Die aktuelle Liste der Anbieter „nach Richtlinien des DVR“ sowie die Anbieter, die über ein Qualitätssiegel verfügen ist unter www.dvr.de/sht einzusehen.

Zahlen

Moderatoren: über 1.000
Teilnehmer: über 314.000
Veranstaltungen: ca. 32.000

Sicher fahren in der Land- und Forstwirtschaft

Ziel

Fahrer und Halter über die spezifischen Gefahrenquellen informieren und zu einer sicheren Fahrweise motivieren.

Zielgruppe

Halter und Fahrer land- und forstwirtschaftlicher Maschinen, Fuhrparkleiter sowie Leiter und Mitarbeiter von landwirtschaftlichen Gewerbebetrieben.

Umsetzung

ADAC, Landesverkehrswacht, Deula-Lehranstalten sowie die Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau setzen das Programm um. Angebote im Rahmen des Programms „Sicherheit auf allen Wegen“ werden von den zuständigen Berufsgenossenschaften unterstützt.

Zahlen

Moderatoren: 90
Teilnehmer: 8.141
Veranstaltungen: 369

Sicher mobil – ein Programm für ältere Verkehrsteilnehmer

Ziel

Einstellungs- und Verhaltensänderungen durch aktive Auseinandersetzung mit individuellen Problemen im Straßenverkehr.

Zielgruppe

Alle älteren Verkehrsteilnehmer, egal ob sie zu Fuß, mit dem Pkw, dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Umsetzung

Ausgebildete Moderatoren der DVR-Mitglieder ACE, ADAC, ARCD, Deutsche Verkehrswacht, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und Instruktorbörse organisieren die Veranstaltungen und führen sie durch.

Zahlen

Moderatoren: ca. 550
Teilnehmer: ca. 110.700
Veranstaltungen: ca. 8.300

Aufbauseminare für Fahranfänger (ASF)

Ziel

Erhöhung des Risikobewusstseins, Förderung eines angepassten, sicheren Fahrverhaltens, Strategieentwicklung.

Zielgruppe

Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe (Fahranfänger), die erhebliche Zuwiderhandlungen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften innerhalb der zweijährigen Probezeit begangen haben.

Umsetzung

In Fahrschulen, deren Fahrlehrer Inhaber der entsprechenden Seminarerlaubnis (§ 31 FahrLg) sind und in das Programm eingewiesen wurden. (www.aufbauseminare.com)

Zahlen

Seminarleiter: ca. 5.000
Teilnehmer: 45.555

Aufbaueminare für Punkteauffällige (ASP)

Ziel

Vermeidung weiterer Verkehrsauffälligkeiten.

Zielgruppe

Kraffahrern, die nicht mehr als 8 Punkte haben, werden als Belohnung für die Teilnahme an einem Aufbauseminar 4 Punkte abgezogen. Kraffahrern mit 9 bis 13 Punkten werden nur noch 2 Punkte abgezogen. Wer 14 oder mehr Punkte hat, muss teilnehmen und erhält dann keinen Punkteabzug mehr.

Umsetzung

In Fahrschulen, deren Fahrlehrer die entsprechende Seminarerlaubnis nach § 31 FahrlG besitzen und in das Seminarprogramm eingewiesen wurden. (www.aufbaueminare.com)

Zahlen

Seminarleiter: ca. 5.000
Teilnehmer: 26.114

Sicherheit auf allen Wegen

Ziel

Senkung der Arbeits-, Wege- und Dienstwegeunfälle, Verstärkung der betrieblichen und schulischen Verkehrssicherheitsarbeit, Abbau von Informationsdefiziten, Motivation zu partnerschaftlichem und sicherem Verhalten.

Zielgruppe

Berufstätige, Schüler und Auszubildende in Betrieben, Ausbildungsstätten und Schulen unter besonderer Berücksichtigung von Risikogruppen; Führungskräfte und Multiplikatoren der Unfallversicherungsträger und aus Betrieben.

Inhalte

Alle relevanten Themen der Verkehrssicherheitsarbeit; mit dem Ziel der Information der Verkehrsteilnehmer, Anstoß zur Reflexion des eigenen Verhaltens und Motivation zu sichererem Verhalten.

Umsetzung

Beratung, Seminare, Trainings, Veranstaltungen und Informationsmaterial in Zusammenarbeit mit Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung, Betrieben und DVR-Mitgliedern. Ausbildung von Multiplikatoren, Zusammenarbeit mit Presse, Funk und Fernsehen.

Zahlen

Moderatoren: 45
Kontakte: ca. 60 Mio.

Kind und Verkehr

Ziel

Erhöhung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer.

Zielgruppe

Kinder im Vorschulalter, Eltern von Vorschulkindern, Erzieherinnen und Erzieher, Kraffahrer, Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung.

Umsetzung

Ausgebildete Moderatoren der DVR-Mitglieder ACE, ADAC, ARCD, Deutsche Verkehrswacht, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände führen Veranstaltungen durch.

Zahlen

Moderatoren: ca. 650
Teilnehmer: ca. 80.000
Veranstaltungen: ca. 4.000

Fahren wie ein Profi – Sicheres Fahren in Beruf und Freizeit

Ziel

Vermittlung einer sicheren und wirtschaftlichen Fahrweise im Realverkehr mit dem Ziel der Vermeidung von Unfällen und Risikosituationen sowie der Senkung von Kosten durch den Ausbau einer sicherheitsrelevanten Fahrkompetenz.

Zielgruppe

Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen als betriebliche Vielfahrer und als Autofahrer.

Umsetzung

Die praktischen Training im öffentlichen Straßenverkehr werden als Kurzzeitrainings für Einzelpersonen, als Halb- oder Tagestrainings für Gruppen oder als Kombitrainings bundesweit angeboten. Im Rahmen eines Modulsystems (DD-Trainings) sind sie auch mit anderen Maßnahmen verknüpft in die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit integriert. Kernelement sind standardisierte Feedbackfahrten in Verbindung mit darauf aufbauenden Trainingssequenzen unter Nutzung der Coaching-Methode. Die Umsetzung erfolgt ausschließlich durch zertifizierte Trainer (vgl. www.fahrenwieeinprofi.de)

Zahlen

Trainer: 125
Teilnehmer: ca. 30.000

Vorstand

Präsident

Dr. **Walter Eichendorf** */**
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Vizepräsidenten

Kurt Bodewig */**
Bundesminister a.D.
Präsident
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

Clemens Klinke */**
Dipl.-Ing.
Mitglied des Vorstands
DEKRA SE

Dr.-Ing. **Hans-Joachim Wolff** */**
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Mitglieder

Dr. jur. **Thomas Almeroth**
Geschäftsführer
Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V. – VDIK
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Recht

Rainer Armbruster *
Leiter der Abteilung Arbeitsschutz/Soziales
Deutsche Post AG

Ulrich Klaus Becker *
Rechtsanwalt
Vizepräsident für Verkehr
ADAC

Dr. **Peter Biesenbach**
Direktor
Leiter Zentralabteilung Außenangelegenheiten,
Regierungs- und Politikbeziehungen
Robert Bosch GmbH

Jürgen Bönninger
Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Fahrzeugtechnik

Siegfried Brockmann
Leiter Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. – GDV

Dr. **Jochen Dobring**
Präsident
Automobil-Club Verkehr – ACV

Wolfgang Dollinger
Dipl.-Ing.
Präsident
Auto- und Reiseclub Deutschland – ARCD

Dr.-Ing. **Ulrich Eichhorn** ***
Geschäftsführer Technik und Umwelt
Verband der Automobilindustrie e.V. – VDA

Dr. **Wolfgang Franz**
Vorsitzender der Landessektion Sachsen-Anhalt
Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e.V. – B.A.D.S.

Claudia Horn
MinDirig
Leiterin der Abteilung Landverkehr
Bundesministerium für Verkehr und
digitaler Infrastruktur – BMVI

Dr. **Lothar Kaufmann** */**
MinDirig
Leiter der Abt. 7 Verkehr und Straßen
Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur
des Landes Rheinland-Pfalz
Vertreter der Verkehrsministerkonferenz

Hanka Knoche
Dipl.-Ök.
Vorstand
BAHN-BKK

Roger Lewentz
Innenminister Rheinland-Pfalz
Vertreter der Innenministerkonferenz

Peter Markus Löw
Geschäftsführer
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH

Ulrich Meesmann
Mitglied der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische
Industrie – BG RCI

Jürgen Menge
Ministerialrat
Leiter des Referats Verkehrssicherheit, Straßen-
verkehrsordnung, Fahrzeugzulassungen,
Fahrerlaubnisrecht, Gefahrgut
Ministerium des Innern für Sport und
Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrstechnik

Beate Pappritz
Leiterin VSP-Verkehrssicherheitsprogramme
ADAC Zentrale
Vorsitzende des DVR-Vorstandsausschusses
Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer

Dr. **Albert Platz**
Vorsitzender der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall –
BGHM

Henriette Reinsberg
Dipl.-Ing.
Industrieverband Straßenausstattung e.V. – IVSt

Thomas Rieth
Institut für angewandte Verkehrspädagogik e.V.
avp

Klaus Peter Röskes *
Vizepräsident
Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und
Entsorgung e.V. – BGL

Hilmar Schmidt-Kohlhas
Vorstand i.R.
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft - VBG

Horst Schneider **
Dipl.-Ing.
Vorstand Mobilität TÜV SÜD AG
Verband der Technischen Überwachungs-
Vereine e.V. – VdTÜV

Dr. **Udo Schöpf**
Vorsitzender der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Handel und
Warendistribution – BGHW
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Erwachsene Verkehrsteilnehmer

Marina Schröder
Vorsitzende des Vorstands
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Prof. Dr. med. **Peter Sefrin** *
Vorsitzender des Vorstands
Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen
Notärzte e.V. – agbn
Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses
Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen

Pierre-Enric Steiger *
Präsident
Björn Steiger Stiftung

Stefan Strick ***
Präsident und Professor
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Prof. Dr. med. **Johannes Sturm**
Geschäftsführer der Akademie der
Unfallchirurgie – AUC
Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie e.V.

Gerhard von Bressendorf
Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände
e.V. – BVF

Christian Weibrecht ****
MinDirig
Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr
Bundesministerium Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Ingo Wortmann ***
Dipl.-Ing.
Geschäftsführer SWU Verkehr GmbH
Vizepräsident
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV

Ehrenpräsidenten

Prof. **Manfred Bandmann**
Ehemaliger Geschäftsführer
Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Murnau
Ehemaliges Mitglied der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft – BGBau

Dr. **Gerhard Schork**
Ehemaliger Direktor der Berufsgenossenschaft
Nahrungsmittel und Gaststätten – BGN

* Mitglied des Hauptausschusses
** Mitglied des Finanzausschusses
*** ständiger Gast des Vorstands
**** nur Mitglied des Finanzausschusses

**DVR-Vorstandsausschuss
Erwachsene Verkehrsteilnehmer**
Vorsitzender
Dr. Udo Schöpf

Mitglied der Geschäftsführung
Berufsgenossenschaft Handel und
Warendistribution – BGHW

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle

Kay Schulte

Schulpädagoge
Referatsleiter Junge Fahrer/Krafffahrer
DVR-Büro Berlin

Mitglieder
Rüdiger Babic

Dipl.-Ing.
Aufsichtsperson
Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische
Industrie – BG RCI
Branchenprävention Bergbau

Michael Bahr

Dipl.-Soz.-Wiss.
Referat U4
Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt

Wolfgang Blindenbacher

Leitender Polizeidirektor a.D.
Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB

Ulrich Chiellino

Dipl.-Psych.
Referent Verkehrspsychologie
ADAC e.V.

Dr. Don M. DeVol

Leiter Institut für Verkehrssicherheit des
TÜV Thüringen
Verband der TÜV e.V. - VdTÜV

Dr. Tina Gehlert

Referentin Bereich Fahrzeugsicherheit
Abteilung Unfallforschung
Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. – GDV

Matthias Haasper

Dipl.-Päd.
Forschungsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e.V. – ifz
Klaus Hardt
Vorstand
ADAC Saarland e.V.

Rainer Hillgärtner

Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
ACE Auto Club Europa e.V.

Reinhold Klama

Journalist
Pressesprecher
Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik
Deutschland e.V. – ACV

Wolfgang Klein

Dipl.-Ing.
Bereichsleiter Verkehrssicherheit TÜV
TÜV Rheinland Akademie GmbH
TÜV Rheinland Group

Rainer Knittel

Wege- und Verkehrsunfallprävention
Unfallkasse Hessen

Dr. Jörg Kubitzki

Dipl.-Psych.
Verkehrssicherheitsforscher
AZT Automotive GmbH

Dr. Gudrun Langer

Direktorin Kommunikation Deutschland,
Österreich, Schweiz
Michelin Reifenwerke AG

Michael Lübeck

Rechtsanwalt
Präsidiumsmitglied
Auto- u. Reiseclub Deutschland – ARCD

Angelika Maurer

Sachbearbeiterin Verkehrssicherheit
Unfallkasse Post und Telekom – UK PT

RA Burkhard Nipper

Geschäftsführender Direktor
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Hans-Dieter Otto

Aufsichtsratsmitglied
KRAVAG-SACH Versicherung des
Deutschen Kraftverkehrs VaG

Heidi Palatinusch

Aufsichtsperson
Referentin für Verkehrserziehung
Abt. Prävention
Unfallkasse Baden-Württemberg – UK BW

Hans-Joachim Reimann

Chefredakteur
Degener Verlag GmbH

Barbro Rönsch-Hasselhorn

Dipl.-Volksw., Dipl.-Päd.
Eugen-Otto-Butz-Stiftung
Forschungsstelle Mensch-Verkehr
Institut ASER e.V.

Olaf Salomon

Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
gGmbH – BBZ

Norbert Schneider

Dipl.-Ing.
Technischer Aufsichtsbeamter
Abteilung Prävention Aufsicht und Beratung
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Prof. Dr. rer.nat. Wolfgang Schubert

Leiter Fachbereich Verkehrspsychologie
DEKRA Automobil GmbH

Udo Schüppel

Fachreferent Unfallforschung und
Projektkoordination
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Wolfgang Stern

Assessor des Lehramts
2. Vorsitzender
Institut für angewandte Verkehrspädagogik e.V.
avp

Manfred Stoll

Dipl.-Ing.
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

Dr. Sven Timm

Stabsbereich Prävention
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Peter Tschöpe

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
BVF

Hans-Jürgen Vogt

Geschäftsführer
Verkehrswacht Hamburg e.V.

Paul Woywod

Vizepräsident
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Cornelia Zieseniß

Dipl.-Rel. Päd. (FH)
Geschäftsführerin
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

DVR-Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik

Vorsitzender

Jürgen Bönninger

Dipl.-Ing.
Geschäftsführer
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle
Welf Stankowitz
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Fahrzeugtechnik

Mitglieder

Jörg Ahlgrimm

Dipl.-Ing.
Leiter Analytische Gutachten
DEKRA Automobil GmbH

Neofitos Arathymos

Dipl.-Ing. (FH)
Geschäftsführer Abteilung Technik, Sicherheit, Umwelt
Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe e.V. - ZDK

Rolf Bergmann

Dipl.-Ing.
Fahrzeugsicherheit
Global Safety Affairs
Volkswagen AG

Thomas Berner

Sachbearbeiter Referat 41
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg

Dr. Jürgen Bräuninger

Referent Technical Regulatory Affairs (C/AGT)
Robert Bosch GmbH

Harald Brockmann

Ing.
Präsident
Bundesverband der freiberuflichen und
unabhängigen Sachverständigen
für das Kraftfahrzeugwesen e.V. - BVSK

Jens Bummel

Sachbearbeiter Referat 43
Thüringer Ministerium für Bau,
Landesentwicklung und Verkehr

Olaf Dietz

Geschäftsführer
Auto Dietz GmbH

Christoph Diwo

Dipl.-Ing.
Technischer Leiter
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. - KÜS

Hans-Thomas Ebner

Dipl.-Ing.
Leiter der Abteilung Technik
Verband der Automobilindustrie e.V. - VDA

Dr. rer. nat. Jost Christian Gail

Referatsleiter „Aktive Fahrzeugsicherheit,
Emissionen, Energie“
Abteilung Fahrzeugtechnik
Bundesanstalt für Straßenwesen - BAST

Uwe Gawel

Dipl.-Ing.
Manager, Safety & Ergonomics - Europe
Ford-Werke GmbH

Prof. Dr.-Ing. habil. Dr. h.c.

Egon-Christian von Glasner

Präsident
Europäische Vereinigung für Unfallforschung
und Unfallanalyse - EVU

Dr. rer. nat. Dipl.-Ing. Johann Gwehenberger

Leiter Unfallforschung
AZT Automotive GmbH
Allianz Zentrum für Technik

Oliver Helfrich

Dipl.-Ing.
Referent Technik/Kundendienst/Umwelt
Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V. - VDIK

Heiner Hunold

Head of Legal Regulations &
Public Affairs
Continental Division Chassis & Safety

Martin Jost

Dipl.-Ing. (FH)
Mitglied des Vorstands
Landesverkehrswacht
Baden-Württemberg e.V.

Andreas Keßler

Dipl.-Ing. (FH)
Vorstandsmitglied
Verband der Motorjournalisten e.V. - VdM

Prof. Dr.-Ing. Reinhard Kolke

Leiter Test und Technik
ADAC e.V.

Tobias Kothy

Referent Recht/Wirtschaft
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e.V. - bdo

Jost Krüger

Dipl.-Chem.
Leiter Referat Technik und Umwelt
Caravanning Industrie Verband e.V. - CIVD

Dr.-Ing. Matthias Kühn

Leiter Fachbereich Fahrzeugsicherheit
Abt. Unfallforschung
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. - GDV
Unfallforschung der Versicherer - UDV

Dr.-Ing. Achim Kuschefski

Institutsleiter
Institut für Zweiradsicherheit e.V. - ifz

Dr. Maximilian Lang

KMK/Test, Technik, Sicherheit
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und
Touring Club - ÖAMTC

Peter Lehnerer

Dipl.-Ing.
TÜV SÜD Auto Service GmbH

Reinhard Manlik

Beirat Verkehr
ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.

Dr.-Ing. Joachim Neubauer

Leiter für Normen, Regelungen und Vorschriften
Deutschland, Österreich und Schweiz
Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA

Prof. Dr. rer. biol. hum. Dipl.-Ing.

Steffen Peldschus

Professor / Leiter Biomechanik
Hochschule Furtwangen/
Ludwig-Maximilians-Universität München

Dr.-Ing. Erwin Petersen

Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Klaus Pietsch

Dipl.-Ing.
Referatsleiter Typgenehmigungen
Referat 42
Kraftfahrt-Bundesamt - KBA

Heinz Poggenpohl

Dipl.-Ing.
Siv. Technischer Leiter
Abteilung Technik
Gesellschaft für Technische Überwachung mbH
GTÜ

Dr.-Ing. Klaus Ruff

Siv. Leiter des Geschäftsbereichs Prävention
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft - BG Verkehr

Gert K. Schleichert

Dipl.-Ing.
Abteilungsleiter Auto und Verkehr
Auto Club Europa e.V. - ACE

Stefan Schlesinger

Leiter Servicepartner/Assistance
Fahrzeugtechnik/Fuhrpark
Automobilclub von Deutschland e.V. - AvD

Norbert Schneider

Dipl.-Ing.
Technischer Aufsichtsbeamter
Abteilung Prävention Aufsicht und Beratung
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Dieter Schoch

Dipl. rer. pol.
Manager
Global Regulatory Strategy
Emission & Safety Commercial Vehicles,
HPC F403
Daimler AG

Dr.-Ing. Joachim Scholten

Entwicklung Ausland, Typzulassung und
Verkehrsmanagement
Bayerische Motorenwerke AG – BMW

Roger Schwarz

Dipl.-Ing.
Leiter Technik
Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung e.V. – BGL

Christian Theis

Referatsleiter LA 20
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Dietmar Zänker

Prokurist
Bereichsleiter Cars, Truck und Training
Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
gGmbH – BBZ

DVR-Vorstandsausschuss Recht**Vorsitzender****Dr. jur. Thomas Almeroth**

Geschäftsführer
Verband der Internationalen
Kraftfahrzeughersteller e.V. – VDIK

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle

Ass. jur. Stefan Grieger

Leiter des Hauptstadtbüros
Referatsleiter Politik und Recht

Mitglieder**Ass. jur. Renate Bartelt-Lehrfeld***

Regierungsdirektorin
Leiterin des Referats Straßenverkehrsrecht,
Fahrlehrerrecht
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Detlef Otto Bönke

Ministerialrat
Leiter des Referats Verkehrsstrafrecht,
Internationale Kriminalprävention
Bundesministerium der Justiz – BMJ

Gerhard von Bressendorf

Vorsitzender
Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände
e.V. – BVF

Dr. Markus Brohm

Referent für Bauen und Wohnen, Raumordnung
und Landesplanung, Verkehr,
Land- und Forstwirtschaft
Deutscher Landkreistag – DLT

Simon Crauser

Regierungsrat
Bayerisches Staatsministerium des Innern, für
Bau und Verkehr

Dr. jur. Peter Dauer

Leitender Regierungsdirektor
Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten
des Straßenverkehrs
Behörde für Inneres und Sport
Freie und Hansestadt Hamburg

Ulrich Dilchert

Rechtsanwalt
Geschäftsführer Recht, Steuern, Tarife
Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe – ZDK

Klaus Droxler

Richter am Amtsgericht
Direktor
Amtsgericht Bretten
Mitglied des Vorstandes
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg – e.V.

Elko Erkens

I. Vorsitzender
Bundesarbeitsgemeinschaft der
Fahrlehrer-Ausbildungsstätten e.V. – BAGFA

Elmar Fuchs

Rechtsanwalt
Geschäftsführer
Bundesverband der freiberuflichen und
unabhängigen Sachverständigen für das
Kraftfahrzeugwesen e.V. – BVSK

Carsten Hansen

Leiter des Referats für Wirtschaft, Tourismus und
Verkehr
Deutscher Städte- und Gemeindebund

Mag. Martin Hoffer*

Leiter der Abteilung Rechtsdienste,
Konsumentenschutz,
Mitgliederinteressen und Kommunikation
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und
Touring Club – ÖAMTC

Marcus Hussing

Stv. Leiter der Abteilung Sicherheit und Gesundheit
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – DGUV

Günter Karneth

Ministerialrat
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Michael Laßok

Stellv. Geschäftsführer
Unfallkasse Berlin

Volker Lempp

Rechtsanwalt
Leiter der Rechtsabteilung
ACE Auto Club Europa e.V.

Anke Leue*

Regierungsdirektorin
Leiterin des Referats Ordnung des
Straßenverkehrs
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Ass. jur. Benedikt Liefänder

Bereichsleiter Notfallvorsorge
Generalsekretariat
Malteser Hilfsdienst e.V.

Kurt Rüdiger Maatz

Richter am BGH a.D.
Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr – B.A.D.S.

Dr. jur. Jörg Meyer

Ehrenpräsident
Landesverkehrswacht Rheinland-Pfalz e.V.

Martin Mönninghoff

Polizeidirektor
Polizeipräsidium Münster
Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Kay Nehm

Generalbundesanwalt a. D.
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag e.V.

Ass. jur. Annette Porkristl

Verantwortliche Leiterin
Institut für angewandte
Verkehrspädagogik e.V. – avp

Axel Przybilla

Automobil-Club Verkehr Deutschland – ACV

Dr. Markus Schäpe

Rechtsanwalt
Leiter des Fachbereichs Verkehrsrecht
ADAC e.V.

Dr. jur. Ralf Scheibach

Leiter der Abteilung Recht und Versicherungen
Verband der Automobilindustrie e.V. – VDA

Dr. jur. Alex Schindler

Leiter des Referats Rechts- und Versicherungsfragen
Bundesverband Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung e.V. – BGL

Karl-Heinz Schodorf

Vizepräsident
Bundesverband der
Berufskraftfahrerschulen e.V. – BBKS

Klaus Schütte

Regierungsdirektor
Leiter des Sachgebietes Verkehrspolizeiliche
Aufgaben
Referat 31
Sächsisches Staatsministerium des Innern

Christoph Waibel

Leiter des Referats Selbstverwaltung,
Recht und Organisation
Berufsgenossenschaft Energie Textil
Elektro Medienerzeugnisse – BG ETEM

Daniel Wollenberg LL.M.

Leiter der Bußgeldstelle
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft – BG Verkehr

Dorothee Zobel

Rechtsanwältin
Leiterin Rechtsabteilung (in Elternzeit)
Automobilclub von Deutschland e.V. – AvD

* alternierende Teilnahme

DVR-Vorstandsausschuss Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer

Vorsitzende**Beate Pappritz**

Leiterin VSP-Verkehrssicherheitsprogramme
ADAC e.V.

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle

Andreas Bergmeier

Dipl.-Päd.
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Mitglieder**Thomas Adrian**

Oberregierungsrat
Behörde für Inneres und Sport
Freie und Hansestadt Hamburg

Dr. Dagmar von Braunschweig

Ministerium des Innern, für Sport und
Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz

Hans-Jürgen Feldhusen

Vorstand für Verkehr und Technik
ADAC Schleswig-Holstein e.V.

Dr. Michael Geiler

Leiter Sachgebiet Verkehrssicherheit
Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und
Gastgewerbe – BGN

Peter Glowalla

Stellv. Vorsitzender
Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände e.V. – BVF

Anja Hänel

Referentin für Verkehrssicherheit und
Mobilitätserziehung
Verkehrsclub Deutschland e.V. – VCD

Renate Hanstein

Ressort Verkehrssicherheit
ACE Auto Club Europa e.V.

Thomas Hummel

Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. – GDV

Jürgen Koglin

Dipl.-Verwaltungswirt
Bundesvorstand des Automobil-Clubs Verkehr
ACV

Andreas Kosel

Leiter des Referats „Sport und Bewegungs-
förderung“ Unfallkasse Rheinland-Pfalz

Lothar Lamb

Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW

Gerd-Peter Lehmann

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV

Thomas Maier

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH

Hans-Georg Marmit

Leiter Presse
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. – KÜS

Dr. Nicola Neumann-Opitz

Dipl.-Päd.
Oberregierungsrätin
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Susanne Osing

Dipl.-Päd.
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Matthias Schröter

Pressesprecher, Referent Wirtschaft und
Kommunikation
Bundesverband Deutscher Omnibusunterneh-
men e.V. – bdo

Marion Seidenberger-Wutzel

Verkehrspsychologin
Österreichischer Automobil-, Motorrad-
und Touring Club – ÖAMTC

Katja Seßlen

Aufsichtsperson
Kommunale Unfallversicherung Bayern – KUVB

Michael Taupitz

Prävention und Arbeitsschutz
Unfallkasse Nord

Peter Wagner

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtent-
wicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen

Claudia Wiechmann

Dipl.-Betriebswirtin
Sales Manager Germany
Visibility and Insulation Products
3M Deutschland GmbH

Thomas Wittschurky

Geschäftsführer
Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen – FUK

Christian Wolf

Stellv. Generalsekretär
Auto- und Reiseclub Deutschland – ARCD

Siebert Wucherer

Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Dr. Ingo Zakrzewski

Leiter Unterabteilung Bildung und Qualifizierung
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV

Ulrich Zilz

Hauptabteilung Ausbildung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

DVR-Vorstandsausschuss Verkehrstechnik

Vorsitzender**Jürgen Menge**

Ministerialrat
Ministerium des Innern, für Sport und
Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz

Ausschussreferent

DVR-Geschäftsstelle

Dr. rer. soc. **Detlev Lipphard**
Referatsleiter Straßenverkehrstechnik

Mitglieder**Dr. Werner Andres**

Abteilungsleiter Verkehrssicherheit
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung e.V. – BGL

Gregor Becker

Dipl.-Ing.
Leiter Fachabteilung Verkehrszeichen
Industrieverband Straßenausstattung e.V. – IVST

Andreas Böhm

Geschäftsführer
BZ Bildungszentrum GmbH

Rudolf Broer

Geschäftsführer
RTB GmbH & Co. KG

Dr. Timo Czech

Manager Public- and Government Relation
3M Deutschland GmbH

Dr.-Ing. Andrea David

Leiterin Interessenvertretung Verkehr
ADAC e.V.

Helmut Ehnes

Dipl.-Ing.
Leiter der Prävention
Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische
Industrie – BG RCI

Oliver Fischer

Dipl.-Ing.
Branche ÖPNV/Bahnen
Verwaltungs-Berufsgenossenschaft – VBG

Joachim General

Dipl.-Ing.
Verband der Motorjournalisten (General Mar-
keting Consulting) – VdM
Region Nord

Wulf Hoffmann

Deutsche Polizeigewerkschaft – DPoG

Dr. rer. nat. Sandra Jacobi

Oberregierungsrätin
Referat V3 – Umweltschutz
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Hubert Kerzel

Polizeibeamter a. D.
Deutscher Jagdschutz-Verband – DJV

Reinhard Kleine

Dipl.-Ing.
Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft – BG
BAU

Matthias Knobloch

M.A.
Abteilungsleiter Verkehrspolitik - Hauptstadtbüro
Auto Club Europa e.V. – ACE

Holger Kunz

Projects Economy & Transportation
External Affairs
Daimler AG

Ulrich Malburg

Dipl.-Ing.
Ministerialrat
Leiter des Referates III A2, Mobilitätssysteme,
Mobilitätsmanagement, Nahmobilität,
Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung
Ministerium für Bauen, Wohnen
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Klaus Manns

Vorsitzender
ADAC Mittelrhein e.V.

Roland Menze

Dipl.-Ing.
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH

Karl-Heinz Niebuhr

Mitglied im Geschäftsführenden Vorstand der
Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.

Jörg Ortlepp

Dipl.-Ing.
Leiter Fachbereich Verkehrsinfrastruktur
Unfallforschung der Versicherer – UDV
Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. – GDV

Markus Schneider

Dipl.-Ing.
Teamleitung Technik, Test, Sicherheit,
Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen
und Kommunikation
Österreichischer Automobil-, Motorrad-
und Touring Club - ÖAMTC

Gerhard Scholl

Ministerialrat
Referat 74
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des
Landes Baden-Württemberg

Dr. Volker Schott

Referent Abteilung Verkehr
Verband der Automobilindustrie - VDA

Benno Schrief

Dipl.-Betriebswirt
Projektleitung Geschäftsentwicklung
JENOPTIK Robot GmbH

Manfred Silvanus

Dipl.-Ing.
Baudirektor
Leiter des Referats StB11
Dienststelle Bonn
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI

Roland Thomas

Hauptreferent
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-West-
falen

Michael Ziesack

Bundesvorsitzender
Verkehrsclub Deutschland e.V. - VCD

Prof. Dr. Gunter Zimmermeyer

Vizepräsident
Deutsche Verkehrswacht e.V. – DWW

N.N.

Vorstandsressort Technik, Systemverbund
und Dienstleistungen Betriebssicherheit und
Notfallmanagement
Deutsche Bahn AG

DVR-Vorstandsausschuss Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen

Vorsitzender

Prof. Dr. med. **Peter Sefrin**
Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen
Notärzte e.V. – agbn

Ausschussreferentin

DVR-Geschäftsstelle
Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Mitglieder

Dr. med. **Martina Albrecht**
Oberregierungsrätin
Referat U3
Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST

Dr. med. **Kerstin Auerbach**
Regierungsrätin
Referat U3
Bundesanstalt für Straßenwesen - BAST

Prof. Dr. **Thomas Daldrup**
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr e.V. - B.A.D.S.

Frank Drescher
Regionalgeschäftsstelle Bayern/Thüringen
Malteser Hilfsdienst GmbH

Werner Hartmann

Vizepräsident
Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.

Dr. Wolfram Hell

Institut für Rechtsmedizin
Ludwig Maximilians Universität München

Dr. Tobias Kees

Björn Steiger Stiftung

Dr. med. Gerhard Kraus

Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro
Medienerzeugnisse – BG ETEM

Dr. Axel Malczyk

Unfallforschung der Versicherer - UDV
Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. – GDV

Dr. med. Georg Meyer

BAD Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstech-
nik GmbH

Dr. med. Birger Neubauer

Geschäftsbereich Prävention
Hauptabteilung Gesundheitsschutz
Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft – BG Verkehr

Prof. Dipl.-Ing. **Dietmar Otte**
Verkehrsunfallforschung
MHH Medizinische
Hochschule Hannover

Heinz-Walter Rößler
Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.

Dr. med. **Sigfried Sandner**
Internationale Angelegenheiten
Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und
Wohlfahrtspflege - BGW

Dr. **Uli Schmucker**
Akademie der Unfallchirurgie e.V. - AUC

Dr. **Almut Schönermarck**
Fachreferentin Verkehrsmedizin
ADAC e.V.

Eckard Steffin
Leiter des Netzwerkes Gesundheit
Bahn-BKK

Prof. Dr. med. **Johannes Sturm**
Akademie der Unfallchirurgie e.V. - AUC

Roland Trocha
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
BGHM

Prof. Dr. Dr. **Reinhard Urban**
Institut für Rechtsmedizin der Johannes
Gutenberg Universität Mainz

Dr. med. **Renate Zunft**
Medizinisch-Psychologisches Institut
TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

Geschäftsführung und Geschäftsbereiche

Geschäftsführung

Christian Kellner
Dipl.-Päd.
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer
Dipl.-Psych.
Geschäftsführerin

Politik, Recht und Presse

Stefan Grieger
Ass. jur.
Referatsleiter Politik und Recht
Leitung Hauptstadtbüro Berlin

Heiko Hilken
Politologe M.A.
Referent Public Affairs
Hauptstadtbüro Berlin

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Sven Rademacher
Politologe M.A.
Referatsleiter Presse und Pressesprecher
Chefredakteur „DVR-report“

Öffentlichkeitsarbeit

Carla Bormann
Historikerin M.A.
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit
Kampagnen/Medienarbeit
stellv. Pressesprecherin

Sandra Demuth
Germanistin M.A.
Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit
Initiativen/Veranstaltungen

Mensch

Jürgen Bente
Referatsleiter
Fahrpraktische Programme

Rudolf Bergen
B. Sc. Verkehrswirtschaftsingenieur
Referent Verkehrssicherheitsmarketing
in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen

Andreas Bergmeier
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

Burkhard Gerkens
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Ältere Verkehrsteilnehmer

Jacqueline Lacroix
Dipl.-Geographin
Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin

Jochen Lau
Dipl.-Päd.
Referatsleiter Unfallprävention-
Wege und Dienstwege

Kay Schulte
Schulpädagoge
Referatsleiter Junge Fahrer/Kraftfahrer
Hauptstadtbüro Berlin

Technik

Dr. rer. soc. **Detlev Lippard**
Referatsleiter Straßenverkehrstechnik

Welf Stankowitz
Dipl.-Ökonom
Referatsleiter Fahrzeugtechnik

Personal & Zentrale Dienste

Barbara Gillissen
Ass. jur.
Referatsleiterin Personal und Zentrale Dienste

Haushalt und Finanzen

Gerda Holländer
Referatsleiterin Haushalt und Finanzen

Hauptstadtbüro Berlin

Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

Angeschlossene Gesellschaften

Gesellschaft für Weiterbildung und
Medienkonzeption mbH - GWM
Auguststraße 29
53229 Bonn

Verkehrssicherheits-, Werbe- und
Vertriebs GmbH - VVV
Auguststraße 29
53229 Bonn

Michael Heß
Dipl.-Päd.
Geschäftsführer GWM und VVV

A

AachenMünchener Versicherung AG
AachenMünchener-Platz 1
52064 Aachen

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Straße 227
70374 Stuttgart

ACE Wirtschaftsdienst GmbH
Schmidener Straße 227
70374 Stuttgart

ACV Automobil-Club Verkehr
Bundesrepublik Deutschland
Theodor-Heuss-Ring 19-21
50668 Köln

ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil
Club e.V.
Hansastraße 19
80686 München

ADAC Hansa e.V.
Amsinckstraße 39/41
20097 Hamburg

ADAC Hessen-Thüringen e.V.
Lyoner Straße 22
60528 Frankfurt

ADAC Mittelrhein e.V.
Hohenzollernstraße 34
56068 Koblenz

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.
Lübecker Straße 17
30880 Laatzen

ADAC Nordbaden e.V.
Steinhäuserstraße 22
76135 Karlsruhe

ADAC Pfalz e.V.
Europastraße 1
67433 Neustadt

ADAC Saarland e.V.
Am Staden 9
66121 Saarbrücken

ADAC Südbaden e.V.
Am Karlsplatz 1
79098 Freiburg

ADAC Württemberg e.V.
Am Neckartor 2
70190 Stuttgart

ADAC-Verkehrssicherheitskreis Bayern e.V.
Äußere Sulzbacher Straße 98
90491 Nürnberg

ADAC-Verkehrssicherheitskreis
Nordrhein-Westfalen e.V.
Luxemburger Straße 169
50939 Köln

ADAC-Verkehrssicherheitskreis
Schleswig-Holstein e.V.
Saarbrückenstraße 54
24114 Kiel

ADFC - Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.
Friedrichstraße 200
10117 Berlin

Allianz Deutschland AG
Dieselstraße 6
85774 Unterföhring

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

AOK-Bundesverband GbR
Rosenthaler Straße 31
10178 Berlin

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen
„Kavalier der Straße“ im DVR e.V.
Postfach 330746
80067 München

ARCD - Auto- und Reiseclub Deutschland
Oberntiefer Straße 20
91438 Bad Windsheim

ARCD Verkehrssicherheits GmbH
Oberntiefer Straße 20
91438 Bad Windsheim

Audi AG
Abteilung EB-G4
85045 Ingolstadt

Audimax GmbH
Bildung & Events
Pastor-Niemöller-Platz 12
13156 Berlin

auto, motor und sport Driving Center
Groß Dölln GmbH
Zum Flugplatz
17268 Templin OT Groß Dölln

auto, motor und sport Fahrsicherheitszentrum
am Nürburgring GmbH & Co. KG
53520 Nürburg/Eifel

Autobahn Tank & Rast GmbH
Andreas-Hermes-Straße 7-9
53175 Bonn

Autostadt GmbH
Stadtbrücke
38440 Wolfsburg

AvD - Automobilclub von Deutschland e.V.
Lyoner Straße 16
60528 Frankfurt

B

B.A.S. Verkehrstechnik AG
Hoher Holzweg 44
30966 Hemmingen

Bahn-BKK Netzwerk Gesundheit
Franklinstraße 54
60486 Frankfurt

BASF SE
GUS/W Personen- und
Veranstaltungsschutz
67056 Ludwigshafen

Bayerische Motoren-Werke AG
Petuelring 130
80788 München

Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr
GmbH - BBZ
Gerhart-Hauptmann-Straße 2
99734 Nordhausen

Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft
BG BAU
Hildegardstraße 29/30
10715 Berlin

Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro
Medienerzeugnisse - BG ETEM
Gustav-Heinemann-Ufer 130
50968 Köln

Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und
Wohlfahrtspflege - BGW
Pappelallee 35-37
22089 Hamburg

Berufsgenossenschaft Holz und Metall-
BGHM
Wilhelm-Theodor-Römheld-Straße 15
55130 Mainz-Weisenau

Berufsgenossenschaft für Transport und
Verkehrswirtschaft - BG VERKEHR
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Berufsgenossenschaft Handel und
Warendistribution - BGHW
Hauptverwaltung
M5, 7
68161 Mannheim

Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel
und Gastgewerbe - BGN
Dynamostraße 7-11
68165 Mannheim

Berufsgenossenschaft Rohstoffe und
chemische Industrie - BG RCI
Kurfürsten-Anlage 62
69115 Heidelberg

Berufsgenossenschaftliche Schulungsstätte
Linowsee e.V.
Linowsee 1
16831 Reinsberg OT Linowsee

Biker Union e.V.
Fuchstanzweg 19
65760 Eschborn

Björn Steiger Stiftung
Stiftung bürgerlichen Rechts
Petristraße 12
71364 Winnenden

Robert Bosch GmbH
Postfach 106050
70049 Stuttgart

BAVC-Bruderhilfe e.V.
Karthäuserstraße 3a
34117 Kassel

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk
Provinzialstraße 93
53127 Bonn

Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrer-
Ausbildungsstätten e.V. – BAGFA
Münsterstraße 241
40470 Düsseldorf

Bundesarbeitsgemeinschaft für Sicherheit und
Gesundheit bei der Arbeit e.V. – BASI
Alte Heerstraße 111
53757 Sankt Augustin

Bund gegen Alkohol und Drogen im
Straßenverkehr e.V. – B.A.D.S.
Arnold-Heise-Straße 26
20249 Hamburg

Bundeselternrat
Geschäftsstelle
Bernauer Straße 100
16515 Oranienburg

Bundesländer:

- ◆ Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Hauptstädter Straße 67
70178 Stuttgart
- ◆ Freistaat Bayern
Bayerisches Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
Odeonsplatz 3
80539 München
- ◆ Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII D4
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

- ◆ Brandenburg
Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

- ◆ Freie Hansestadt Bremen
Senat für Inneres und Sport
Contrescarpe 22-24
28203 Bremen

- ◆ Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Johanniswall 4
20095 Hamburg

- ◆ Hessen
Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

- ◆ Mecklenburg-Vorpommern
Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung
Schlossstraße 6-8
19053 Schwerin

- ◆ Niedersachsen
Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover

- ◆ Nordrhein-Westfalen
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

- ◆ Rheinland-Pfalz
Ministerium des Innern, für Sport
und Infrastruktur
Schillerplatz 3-5
55116 Mainz

- ◆ Saarland
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie
und Verkehr
Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken

- ◆ Freistaat Sachsen
Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit
und Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

- ◆ Sachsen-Anhalt
Ministerium für Landesentwicklung
und Verkehr
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

- ◆ Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Technologie
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

- ◆ Freistaat Thüringen
Ministerium für Bau, Landesentwicklung
und Verkehr
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur – BMVI
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bundesverband der
Berufskraftfahrerschulen e.V. – BBKS
Eisenstraße 1
58135 Hagen

Bundesverband der freiberuflichen und
unabhängigen Sachverständigen für das
Kraftfahrzeugwesen e.V. – BVSK
Menzelstraße 5
14467 Potsdam

Bundesverband der Motorradfahrer e.V. –
BVDM
Claudius-Dornier-Straße 5b
50829 Köln

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e.V. – BDO
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik
und Entsorgung e.V. – BGL
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

Bundesvereinigung der Deutschen
Arbeitgeberverbände – BDA
Breite Straße 29
10178 Berlin

Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände e.V. – BVF
Alboinstraße 56
12103 Berlin

G

Car-Pro Akademie GmbH/
Verkehrsfachschule Fahrschule Bayer
Schlesische Straße 5
02828 Görlitz

Caravaning Industrie Verband e.V. – CIVD
Königsberger Straße 27
60487 Frankfurt

Continental AG
Büttnerstraße 25
30165 Hannover

D

Daimler AG
Mercedes Straße 137
70332 Stuttgart

Degener Verlag GmbH
Ikarusallee 34
30179 Hannover

DEKRA SE
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart

Deutsche Bahn AG
Sicherheit (TQs)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt

Deutsche Beamtenversicherung AG
c/o AXA Konzern AG
Colonia-Allee 10 - 20
51067 Köln

Deutsche Gesellschaft für
Unfallchirurgie e.V. - DGU
Straße des 17. Juni 106-108
10623 Berlin

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.
c/o Institut für Rechtsmedizin
der Universität Ulm
Prittitzstraße 6
89075 Ulm

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DGUV
Mittelstraße 51
10117 Berlin

Deutsche Hochschule der Polizei - DHPol
Zum Roten Berge 18-24
48165 Münster

Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB - DPoIG
Bundesleitung
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin

Deutsche Post AG
Charles-de-Gaulle-Straße 20
53113 Bonn

Deutsche Verkehrswacht e.V. - DVW
Budapester Straße 31
10787 Berlin

Deutsche Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft e.V. - DVWG
Agricolastraße 25
10555 Berlin

Deutscher Gewerkschaftsbund - DGB
Bundesvorstand
Abt. Sozialpolitik
Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

Deutscher Jagdschutz-Verband e.V. - DJV
Friedrichstraße 185/186
10117 Berlin

Deutscher Kinderschutzbund e.V. - DKSB
Bundesgeschäftsstelle
Schöneberger Straße 15
10963 Berlin

Deutscher Landkreistag
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Deutscher Städte- und Gemeindebund
Dezernat für Wirtschaft und Verkehr
Marienstraße 6
12207 Berlin

Deutscher Städtetag
Gereonstraße 18-32
50670 Köln

Deutscher Verkehrsgerichtstag
Deutsche Akademie für
Verkehrswissenschaft e.V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg

Deutsches Institut für Qualitätsförderung e.V. - DIQ
Bismarckstraße 37
66121 Saarbrücken

Dittmeier Versicherungsmakler GmbH
Kaiserstraße 23
97070 Würzburg

3M Deutschland GmbH
Carl-Schurz-Straße 1
41460 Neuss

DWA Racing GmbH & Co.KG
Bramstedter Kirchweg 80
27211 Bassum

E

ECCLESIA Versicherungsdienst GmbH
Klingenbergsstraße 4
32758 Detmold

Eisenbahn-Unfallkasse
Salvador-Allende-Straße 9
60487 Frankfurt

etropolis Motorsport Arena
Oschersleben GmbH
Motopark Allee 20-22
39387 Oschersleben

Eugen-Otto-Butz-Stiftung
Krabbenburg 3
40723 Hilden

Europäischer Verein für Unfallforschung
und Unfallanalyse e.V. - EVU
Ländergruppe Deutschland
Am Flugplatz 4
23560 Lübeck

EvoBus GmbH
Vaihinger Straße 131
70546 Stuttgart

F

Fahrlehrerversicherung Verein a. G.
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart

Fahrschule und Sicherheitstraining
Bodensee Wiener
Charlottenstraße 49
88045 Friedrichshafen

FAZ Fahrtechnik und Ausbildungszentrum GmbH/
TFR Fahrtechnik Akademie GmbH
Straße zur Försterei
15806 Zossen OT Kallinchen

Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen - FUK
Bertastraße 5
30159 Hannover

forum fahrsicherheit - LGVF
Oderstraße 6
49509 Recke

Ford-Werke GmbH
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln

Fraport AG
Frankfurt Airport
60547 Frankfurt

FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

G

Generali Versicherung AG
Adenauerweg 7
81737 München

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e.V. - GDV
Wilhelmstraße 43/43 G
10117 Berlin

Gewerkschaft der Polizei - GdP
Stromstraße 4
10555 Berlin

GTÜ - Gesellschaft für Technische
Überwachung mbH
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart

H

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
Kurfürstenstraße 129
10785 Berlin

HDI Direkt Versicherung AG
Im Hause der Talanx AG
Riethorst 2
30659 Hannover

Heiko Rödel GbR
Rothleitener Weg 30
95180 Berg

HUK-Coburg
Bahnhofplatz
96450 Coburg

I

Industrieverband Straßenausstattung e.V. - IVSt
Wielandstraße 6
37441 Bad Sachsa

Institut für angewandte
Verkehrspädagogik e.V. - avp
Offenbornstraße 1
58840 Plettenberg

Institut für Rechtsmedizin der
Universität München
Nußbaumstraße 26
80336 München

Institut für Zweiradsicherheit e.V. - ifz
Gladbecker Straße 425
45329 Essen

Instruktoren-Börse Drive & Ride
Pferdemarkt 2
99994 Schlotheim

J

JENOPTIK Robot GmbH
Opladener Straße 202
40789 Monheim am Rhein

K

Kath. Auslandssekretariat
Kath. Ref. f. Verkehrsfragen d. Deutschen
Bischofskonferenz
Kaiserstraße 161
53113 Bonn

Kommunale Unfallversicherung Bayern - KUVB
Ungererstraße 71
80805 München

Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation
freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. - KÜS
Zur Küs 1
66679 Losheim am See

KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen
Kraftverkehrs VaG
Heidenkampsweg 102
20097 Hamburg

L

Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e.V.
Kesselstraße 38
70327 Stuttgart

Landesverkehrswacht Hamburg e.V.
Großmannstraße 210
20539 Hamburg

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.
Arndtstraße 19
30167 Hannover

Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V.
Friedenstraße 21
40219 Düsseldorf

Logistikkommando der Bundeswehr
Militärisches Kraftfahrwesen
Hardter Straße 9
41179 Mönchengladbach

M

Malteser Hilfsdienst e.V.
Kalker Hauptstraße 22-24
51103 Köln

MAN Nutzfahrzeuge AG
Dachauer Straße 667
80995 München

Maxtower GbR
In de Stroot 3
21640 Neuenkirchen

Mecklenburgische Versicherungs-
gruppe
Platz der Mecklenburgischen 1
30625 Hannover

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA
Michelinstraße 4
76185 Karlsruhe

Motor Presse Club e.V. - MPC
Im Mühlgarten 6
63589 Linsengericht

Motorsport Events
Tommy Strohmayer GmbH
Talhausstraße 4
68766 Hockenheim

MÜNCHENER VEREIN
Allgemeine Versicherungs-AG
Pettenkoflerstraße 19
80336 München

O

Österreichischer Automobil-, Motorrad-
und Touring Club - ÖAMTC
Generalsekretariat
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

ADAM OPEL AG
65423 Rüsselsheim

P

Provincial Rheinland Versicherung AG
Die Versicherung der Sparkassen
Provincialplatz 1
40591 Düsseldorf

R

RTB GmbH & Co. KG
Schulze-Delitsch-Weg 10
33175 Bad Lippspringe

R+V Allgemeine Versicherungen AG
Tanusstraße 1
65193 Wiesbaden

S

Saarland Versicherungen
Mainzer Straße 32-34
66111 Saarbrücken

Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat VSR
Effingerstraße 8
CH-3001 Bern

SIGNAL IDUNA Gruppe
Joseph-Scherer-Straße 3
44139 Dortmund

Spitzenverband der landwirtschaftlichen
Sozialversicherung
Weißensteinstraße 70-72
34131 Kassel

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt

T

Thüringer Fahrsicherheitszentrum GmbH
Am Ofenstein 26
99817 Eisenach

TOTAL Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin

TOYOTA Deutschland GmbH
Toyota-Allee 2
50420 Köln

TÜV Rheinland Akademie GmbH
Alboinstraße 56
12103 Berlin

U

Unfallkasse Baden-Württemberg - UKBW
Augsburger Straße 700
70329 Stuttgart

Unfallkasse Berlin
Culemeyerstraße 2
12277 Berlin

Unfallkasse des Bundes - UK BUND
Weserstraße 47
26382 Wilhelmshaven

Unfallkasse Hessen - UKH
Leonardo-da-Vinci-Allee 20
60486 Frankfurt

Unfallkasse Nord - UK Nord
Seekoppelweg 5a
24113 Kiel

Unfallkasse Nordrhein-Westfalen - UK NRW
Heyestraße 99
40625 Düsseldorf

Unfallkasse Post und Telekom - UK PT
Europaplatz 2
72072 Tübingen

Unfallkasse Rheinland-Pfalz - UK RLP
Orensteinstraße 10
56626 Andernach

Unfallkasse Saarland - UKS
Beethovenstraße 41
66125 Saarbrücken

Unfallkasse Sachsen-Anhalt
Käspersstraße 31
39261 Zerbst/Anhalt

V

VA Verkehrsakademie Holding
GmbH & Co. KG
Am Goldenen Feld 19
95326 Kulmbach

Valeo Schalter und Sensoren GmbH
Laiernstraße 12
74321 Bietigheim-Bissingen

Vattenfall GmbH
Chausseestraße 23
10115 Berlin

VBZ Nord GmbH
Verkehrs- und Berufsbildendes Zentrum
Hildesheimer Straße 223
30519 Hannover

Verband der Automobilindustrie e.V. - VDA
Behrenstraße 35
10117 Berlin

Verband der Internationalen
Kraffahrzeughersteller e.V. - VDIK
Kirdorfer Straße 21
61350 Bad Homburg

Verband der Motorjournalisten e.V. - VdM
Neidlinger Straße 51
73760 Osfildern-Kemnat

Verband der Technischen
Überwachungs-Vereine e.V. - VdTÜV
Friedrichstraße 136
10117 Berlin

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen - VDV
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

Verband für Sicherheit, Gesundheit und
Umweltschutz bei der Arbeit e.V. - VDSI
Schiersteiner Straße 39
65187 Wiesbaden

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

Verein Deutscher Revisions-Ingenieure e.V. -
VDRI
c/o BG BAU
Hildesheimer Straße 309
30519 Hannover

Vereinigte Hannoversche Versicherung a.G.
VHV-Platz 1
30177 Hannover

Verkehrsclub Deutschland e.V. - VCD
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin

Verlag Heinrich Vogel
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81644 München

Versicherungskammer Bayern
Maximilianstraße 53
80530 München

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft - VBG
Deelbögenkamp 4
22297 Hamburg

VGH Versicherungsgruppe Hannover
Schiffgraben 4
30140 Hannover

Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg

W

Wabco Fahrzeugsysteme GmbH
Am Lindener Hafen 21
30453 Hannover

Z

Zentralverband Deutsches
Kraffahrzeuggewerbe e.V.
Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

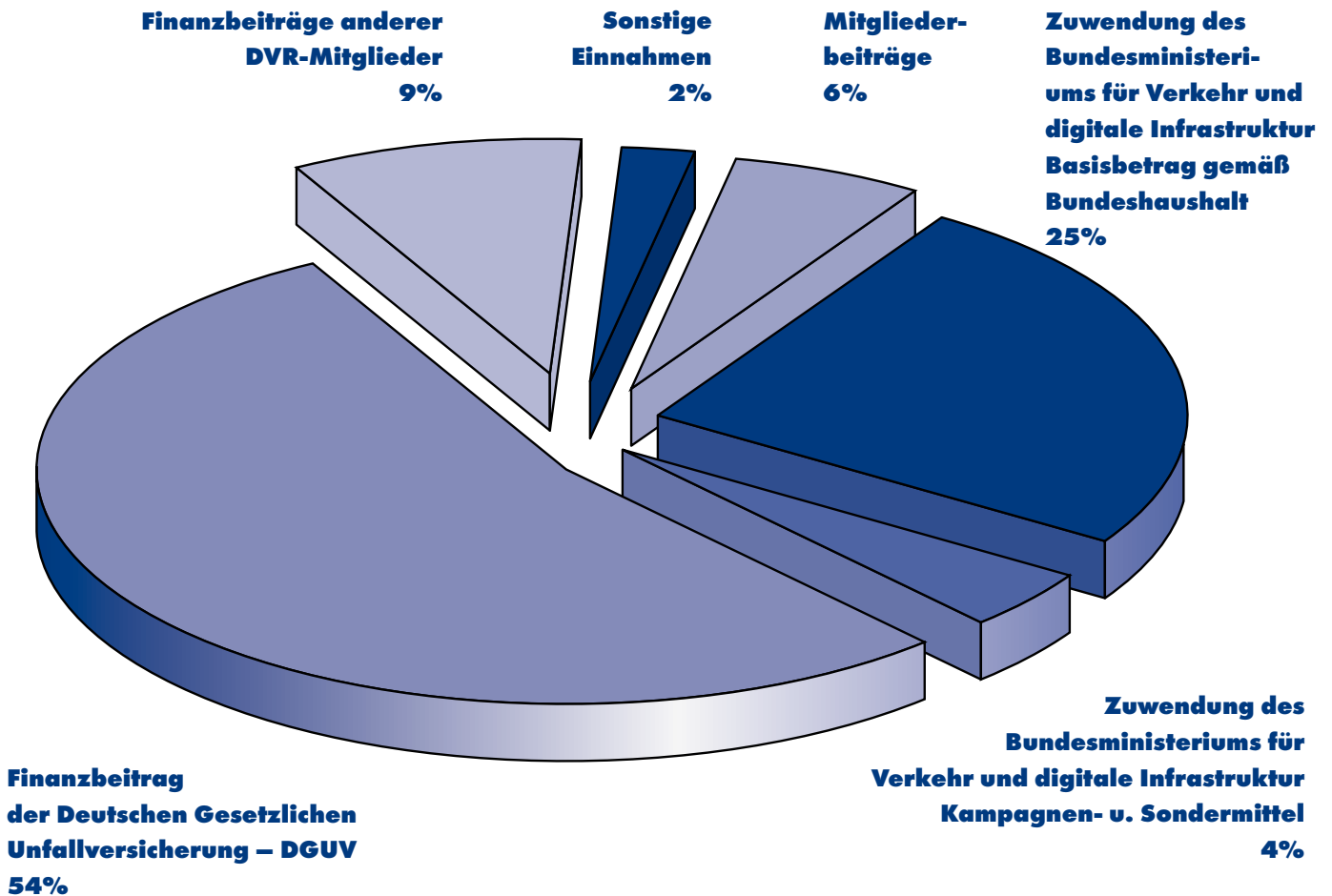
Zurich Beteiligungs-AG (Deutschland)
Solmstrasse 27-37
60486 Frankfurt

Einnahmen 2013

Mitgliederbeiträge	686.275,00 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Basisbetrag gemäß Bundeshaushalt	2.949.345,00 €
Zuwendung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Kampagnen- u. Sondermittel	526.154,00 €
Finanzbeitrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung - DGUV	6.467.593,00 €
Finanzbeiträge anderer DVR-Mitglieder	1.024.964,00 €
Sonstige Einnahmen	236.062,00 €
insgesamt	11.890.393,00 €

Ausgaben 2013

Arbeitsprogramm einschließlich Referatskosten	10.910.617,00 €
Zuwendung an andere	15.000,00 €
Verwaltung	964.776,00 €
insgesamt	11.890.393,00 €

Einnahmen 2013 in Prozent

§ 1 Name, Sitz, Eintragung, Geschäftsjahr

1. Der Verein führt den Namen „Deutscher Verkehrssicherheitsrat“.
2. Der Verein hat seinen Sitz in Bonn.
3. Der Verein ist in das Vereinsregister eingetragen.
4. Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck des Vereins

1. Zweck des Vereins ist die Förderung der Unfallverhütung und der Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden sowie allen an dieser Zielsetzung interessierten Vereinigungen, Organisationen und sonstigen Stellen.
2. Der Verein sieht seine besondere Aufgabe in der Zusammenfassung der Bemühungen aller beteiligten Stellen, deren Selbständigkeit und Initiative nicht beeinträchtigt werden sollen, zu einem gemeinsamen, sinnvollen und wirksamen Handeln.
3. Der Verein befasst sich in diesem Rahmen insbesondere mit Fragen der Verkehrserziehung und -aufklärung, der Verkehrstechnik, des Verkehrsrechts, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsmedizin. Eine seiner Hauptaufgaben sieht der Verein darin, für eine Harmonisierung der Maßnahmen in diesen Bereichen zu wirken. Außerdem gibt er finanzielle Unterstützung im Rahmen des § 58 Nr. 2 Abgabenordnung, wo es notwendig und sinnvoll ist. Eigene Aktionen betreibt er nur aus besonderem Anlass. Er sieht bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben die Wechselwirkungen zu anderen berührten Belangen, insbesondere zu regionalen, sozialen und zu Umweltfragen. Der Verein widmet sich auch der Forschung im Aufgabenbereich der Straßenverkehrssicherheit.

§ 3 Gemeinnützigkeit

1. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. mit Sitz in Bonn verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
2. Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
3. Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.
4. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Vereins fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

§ 4 Mitgliedschaft

1. Mitglieder können alle an den Zielen des Vereins interessierten Behörden, Unternehmen, juristische Personen oder im Rechtsverkehr anerkannte nicht rechtsfähige Personenvereinigungen werden.
2. Über Aufnahmeanträge, die schriftlich zu stellen sind, entscheidet der Hauptausschuss. Seine Entscheidung ist dem Antragsteller schriftlich bekannt zu geben. Gegen die Entscheidung des Hauptausschusses kann die Mitgliederversammlung angerufen werden.
3. Die Mitgliederversammlung kann Persönlichkeiten, die sich im Sinne der Zielsetzung des Vereins

besonders verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern ernennen.

§ 5 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Vereinsmitgliedschaft wird durch Tod, Austritt oder Ausschluss beendet.
2. Der Austritt aus dem Verein ist nur zum Schluss eines Geschäftsjahres möglich. Die Austrittserklärung muss spätestens sechs Monate vor Ablauf des Geschäftsjahres in schriftlicher Form erfolgen.
3. Ein Mitglied kann durch Beschluss des Vorstands ausgeschlossen werden, wenn es:
 - a) gegen die Bestimmungen dieser Satzung verstößt,
 - b) das Ansehen des Vereins oder seiner Organe gröblich schädigt oder den Zwecken des Vereins zuwiderhandelt.

Der Ausschluss ist dem Mitglied schriftlich mitzuteilen. Binnen vier Wochen nach Zustellung des Ausschlussbescheides kann das Mitglied durch eingeschriebenen Brief Einspruch bei der Mitgliederversammlung einlegen. Über den Einspruch entscheidet die Mitgliederversammlung mit der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

§ 6 Beiträge

1. Alle Mitglieder mit Ausnahme der Ehrenmitglieder haben einen Jahresbeitrag zu leisten, dessen Höhe die Mitgliederversammlung festsetzt. Über Anträge auf Beitragsbefreiung in begründeten Ausnahmefällen entscheidet der Hauptausschuss. Mitglieder, denen der Hauptausschuss vollständige oder teilweise Beitragsbefreiung gewährt, haben in der Mitgliederversammlung bei der Beschlussfassung über den Haushalt, bei der Genehmigung des Jahresabschlusses und bei der Festsetzung des Jahresbeitrages kein Stimmrecht. Vertreter dieser Mitglieder können nicht in den Vorstand gewählt werden.
2. Zur Deckung der für die Durchführung der Vereinsaufgaben entstehenden Kosten, soweit diese nicht aus Mitteln nach Abs. 1 gedeckt sind, leisten die Mitglieder dem Verein jährliche Finanzbeiträge.
3. Der Bund leistet anstelle eines Finanzbeitrages im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen nach Maßgabe des Haushaltsplanes des Bundes und der haushaltsrechtlichen Bestimmungen.

§ 7 Organe des Vereins

Die Organe des Vereins sind

- a) die Mitgliederversammlung (§ 8);
- b) der Vorstand (§ 9);
- c) das Präsidium (§ 10);
- d) der Hauptausschuss (§ 11).

§ 8 Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung ist mindestens einmal im Jahr vom Präsidenten (§ 9 Abs. 3) einzuberufen. Sie muss einberufen werden, wenn mindestens ein Zehntel der Mitglieder dies schriftlich verlangt.
2. Zu ihren Aufgaben gehören
 - a) die Wahl der Mitglieder des Vorstands, soweit sie nicht gemäß § 9 Abs. 1 benannt werden;
 - b) die Entgegennahme des Jahresberichts;
 - c) die Genehmigung des Jahresabschlusses, der zuvor von einem Wirtschaftsprüfer zu prüfen ist;

- d) die Entlastung des Vorstands;
 - e) die Festsetzung der Jahresbeiträge (§ 6 Abs. 1);
 - f) die Genehmigung des Haushaltsplans für das kommende Geschäftsjahr (§ 9 Abs. 8);
 - g) die Entscheidung über die Aufnahmeanträge neuer Mitglieder bei ablehnender Haltung des Hauptausschusses (§ 4 Abs. 2);
 - h) die Entscheidung über die Berufung eines Mitgliedes gegen den Ausschlussbescheid des Vorstands (§ 5 Abs. 3);
 - i) die Beschlussfassung über Satzungsänderungen (Abs. 7);
 - k) die Beschlussfassung über die Auflösung des Vereins (Abs. 7);
 - l) die Wahl von zwei Rechnungsprüfern.
3. Die Einladungen zur Mitgliederversammlung sind den Mitgliedern schriftlich unter Beifügung der Tagesordnung vier Wochen vor der Versammlung zu übersenden.
- Anträge zur Tagesordnung oder Ergänzungen der Tagesordnung müssen mindestens zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung in der DVR-Geschäftsstelle eingehen. Nicht fristgerecht vorgelegte Anträge zur Tagesordnung oder Ergänzungen der Tagesordnung können nur behandelt werden, wenn zwei Drittel der anwesenden Mitglieder zustimmen.

- Anträge auf Satzungsänderung müssen zwei Monate vor der Mitgliederversammlung in der DVR-Geschäftsstelle eingehen. Sie sind in die Tagesordnung aufzunehmen.
4. Die Vertretung eines Mitglieds in der Mitgliederversammlung durch ein anderes, mit einer schriftlichen Vollmacht versehenes Mitglied ist zulässig.
 5. Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel sämtlicher Mitglieder anwesend oder vertreten ist. Bei Beschlussunfähigkeit ist vom Präsidenten binnen 30 Kalendertagen eine zweite Mitgliederversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
 6. Jedes Mitglied mit Ausnahme der Ehrenmitglieder hat eine Stimme. Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; Stimmenthaltungen oder ungültige Stimmen gelten als nicht abgegeben.
 7. Beschlüsse über Satzungsänderungen und die Auflösung des Vereins bedürfen einer Mehrheit von drei Vierteln aller in der Mitgliederversammlung anwesenden oder vertretenen Mitglieder.
 8. Den Vorsitz der Mitgliederversammlung führt der Präsident oder einer der Vizepräsidenten (§ 9 Abs. 3). Über die Versammlung ist eine Niederschrift anzufertigen und vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen.

§ 9 Vorstand

1. Der Vorstand soll aus 25 gewählten Personen zuzüglich der Vorsitzenden der Vorstandsausschüsse nach § 13 Abs. 4 und zuzüglich der benannten Mitglieder bestehen. Die Zahl der Mitglieder des Vorstands kann durch Beschluss der Mitgliederversammlung über die Zahl von 25 gewählten Personen hinaus erweitert werden, wenn die Entwicklung der Mitgliederzahl

des Vereins dies nahelegt.

Je ein Mitglied wird durch die Konferenz der Verkehrsminister der Länder und durch die Konferenz der Innenminister der Länder benannt. Zwei Mitglieder benennt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung.

2. Mit Ausnahme der gemäß Abs. 1 benannten Mitglieder wählt die Mitgliederversammlung die Mitglieder des Vorstands für die Dauer von jeweils 4 Jahren, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung. Die Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung. Dabei hat jedes in der Mitgliederversammlung anwesende oder vertretene Mitglied maximal so viele Stimmen, wie Mitglieder des Vorstands zu wählen sind, wobei jedoch jeweils nur eine Stimme pro Kandidat vergeben werden kann. Gewählt sind diejenigen Kandidaten, die die meisten Stimmen erhalten. Hierbei reicht die relative Mehrheit der Stimmen aus.
3. Der Vorstand wählt aus seiner Mitte den Vorsitzenden und drei Stellvertreter, von denen einer ein von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung benanntes Mitglied ist.
Der Vorsitzende des Vorstands führt die Bezeichnung „Präsident“.
Die Stellvertreter des Vorsitzenden führen die Bezeichnung „Vizepräsident“.
4. Der Vorstand entscheidet mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Stimmberechtigt sind die gewählten Vorstandsmitglieder (Abs. 2) und die benannten Vorstandsmitglieder (Abs. 1 S. 3).
5. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn zwei Fünftel seiner stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind.
Bei Beschlussunfähigkeit ist innerhalb von vier Wochen eine neue Sitzung mit gleicher Tagesordnung einzuberufen, die ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig ist; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
6. Scheidet ein gewähltes Mitglied des Vorstands während seiner Amtsperiode aus, so kann die Mitgliederversammlung einen Nachfolger wählen. Sofern es sich um ein benanntes Mitglied des Vorstands handelt, kann nach Maßgabe des Abs. 1 ein Nachfolger benannt werden.
7. Die Haftung des Vorstands ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt.
8. Der Vorstand hat die Aufgabe, über die grundsätzlichen Maßnahmen zu beschließen, die für die Erreichung der Zwecke des Vereins (§ 2) erforderlich sind.
Insbesondere obliegen dem Vorstand
 - a) die Aufstellung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms;
 - b) die Beschlussfassung über die Verwendung der dem Verein zur Verfügung stehenden Mittel,
 - c) die Bildung des Hauptausschusses;
 - d) die Berufung und Abberufung des Hauptgeschäftsführers und des Geschäftsführers auf Vorschlag des Hauptausschusses;
 - e) die Berufung der Vorstandsmitglieder, ihrer Vorsitzenden und ihrer Mitglieder;
 - f) die Entscheidung über die Empfehlungen der Vorstandsmitglieder, soweit der Hauptausschuss nach Maßgabe von § 11 Abs. 5 nicht oder nicht abschließend entscheidet, sowie die weiteren ihm

vorbehaltenen Pflichten nach Maßgabe dieser Satzung.

- Bei Beschlüssen über Zuwendungsmittel des Bundes ist dessen Zustimmung erforderlich und darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Verwendung nach den im Zuwendungsbescheid vorgegebenen Voraussetzungen zu erfolgen hat. Bei Beschlüssen über Zuwendungsmittel der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung oder anderer Geldgeber ist deren Zustimmung erforderlich.
9. Ständige Gäste sind der Leiter der zuständigen Fachabteilung des für den Straßenverkehr zuständigen Bundesministeriums sowie der Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen.
Der Vorstand kann weitere ständige Gäste berufen. Ständige Gäste nehmen an den Sitzungen des Vorstands mit beratender Stimme teil.

§ 10 Präsidium

Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB besteht aus dem Präsidenten und den drei Vizepräsidenten. Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich jeweils durch zwei Mitglieder des Präsidiums gemeinsam vertreten.

§ 11 Hauptausschuss

1. Der Vorstand bildet aus seiner Mitte den Hauptausschuss, der aus neun stimmberechtigten Personen und einem Vertreter der Ausschussvorsitzenden, den diese aus ihrer Mitte benennen, besteht. Ihm müssen der Präsident, die Vizepräsidenten und eines der von den Bundesländern benannten Mitglieder des Vorstands (§ 9 Abs. 1 S. 3) angehören.
Der Präsident ist Vorsitzender des Hauptausschusses, die Vizepräsidenten vertreten ihn.
2. Die Amtsdauer des Hauptausschusses entspricht derjenigen des Vorstands (§ 9 Abs. 2 S. 1).
3. Der Hauptausschuss ist beschlussfähig, wenn fünf seiner stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind. Die dem Hauptausschuss angehörenden benannten Mitglieder des Vorstands können sich durch das jeweils andere benannte Mitglied (§ 9 Abs. 1 S. 3) vertreten lassen.
Scheidet ein gewähltes Mitglied des Hauptausschusses oder der dem Hauptausschuss angehörende Ausschussvorsitzende während seiner Amtsperiode aus, so beruft der Vorstand einen Nachfolger. Handelt es sich bei dem Ausscheidenden um ein benanntes Mitglied (§ 9 Abs. 1 S. 3), so benennt die zuständige Stelle einen Nachfolger.
4. Der Hauptausschuss hat die Aufgabe, die Entscheidungen zu treffen, die für die laufende Arbeit der Geschäftsstelle als Grundlage notwendig sind. Vorbehaltlich weiterer Aufgabenübertragungen durch den Vorstand gehören hierzu insbesondere
 - a) die Entscheidung über die Empfehlungen der Vorstandsmitglieder, soweit es sich um dringliche Angelegenheiten handelt;
 - b) erforderliche Umschichtungen im Rahmen des beschlossenen Haushalts;
 - c) die Entscheidung über die Aufnahmeanträge gemäß § 4 Abs. 2;
 - d) die Entscheidung über die Anträge auf Beitragsbefreiung gemäß § 6 Abs. 1;
 - e) die Vorbereitung der Bestellung bzw. Abberufung

des Hauptgeschäftsführers und des Geschäftsführers.

Darüber hinaus bereitet der Hauptausschuss die Sitzungen des Vorstands vor.
Er trifft im Einzelfall kurzfristig erforderliche Entscheidungen, über die er den Vorstand in dessen nächster Sitzung informiert.

§ 12 Finanzausschuss

1. Der Vorstand bildet aus seiner Mitte einen Finanzausschuss, der in der Regel von dem von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung benannten Vizepräsidenten geleitet wird.
2. Dem Finanzausschuss gehört eine von dem Leiter der für den Straßenverkehr zuständigen Fachabteilung des zuständigen Bundesministeriums benannte Person als Mitglied an.
3. Der Finanzausschuss bereitet die Beratung des Vorstands über den Haushalt vor. Der Vorstand kann den Finanzausschuss ermächtigen, den Wirtschaftsplan des DVR zu verabschieden.

§ 13 Weitere Vorstandsmitglieder

1. Der Vorstand bildet für die Dauer seiner Amtszeit (§ 9 Abs. 2) zur Vorbereitung der Beschlüsse und zur fachlichen Beratung des Vorstands und des Hauptausschusses Vorstandsmitglieder, die nach Bedarf zu ihrer Beratung sachverständige Persönlichkeiten hinzuziehen können.
2. Die Vorstandsmitglieder dienen dazu, besondere fachliche Expertise bereit zu stellen.
3. Die Vorstandsmitglieder geben sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung des Vorstands bedarf.
4. Die Vorsitzenden der Vorstandsmitglieder gemäß Abs. 1 werden durch ihre Berufung zu Mitgliedern des Vorstands mit beratender Stimme.

§ 14 Hauptgeschäftsführer

1. Der Hauptgeschäftsführer führt die Beschlüsse der Mitgliederversammlung, des Vorstands und des Hauptausschusses aus, leitet die Geschäftsstelle und führt die laufenden Geschäfte des Vereins. Hierzu gehören auch die Einstellung und Entlassung von Mitarbeitern.
2. Der Hauptgeschäftsführer wird durch den Geschäftsführer vertreten.

§ 15 Auflösung

Bei Auflösung oder Aufhebung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder eine andere steuerbegünstigte Körperschaft zwecks Verwendung zur Förderung der Unfallverhütung.
Der Beschluss über die Auswahl der Körperschaft bedarf der Zustimmung des Bundesministers der Finanzen und darf erst nach Einwilligung des zuständigen Finanzamtes ausgeführt werden.



www.dvr.de