

**DVR**

# report

4/2020

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

**VISION ZERO.**

Keiner kommt um. Alle kommen an.



## Im Blickpunkt

Wie kann der Fußverkehr  
sicherer werden?

### Rundschau

DVR-Hauptgeschäftsführer  
übergibt das Steuer

### Aktuell

Aktueller Stand der  
StVO-Reform

### Journal

Aufbau Seminare für  
Fahranfänger

## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir stehen am Ende eines außergewöhnlichen Jahres, das uns alle bewegt, belastet und vor große Herausforderungen gestellt hat, unser alltägliches Leben in Zeiten der Pandemie zu meistern. Besonders der erste Lockdown im Frühjahr hat sich auch auf unsere Mobilität ausgewirkt. Diese war besonders in den Monaten März und April deutlich eingeschränkt, was sich auch auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Von Januar bis September 2020 erfasste die Polizei nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt rund 1,68 Millionen Straßenverkehrsunfälle. Das waren 15,4 Prozent weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Darunter waren rund 203.100 Unfälle mit Personenschaden (-11,0 Prozent), bei denen 2.101 Menschen getötet wurden. Damit ging die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Jahres 2019 um 10,3 Prozent beziehungsweise 240 Personen zurück. Die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr sank um 13,7 Prozent auf 251.500.

Coronabedingt sind nicht nur mehr Menschen wieder in ihr Auto gestiegen, um Busse und Bahnen wegen erhöhter Ansteckungsgefahr zu meiden, viele sind auch auf dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs gewesen. Es ist davon auszugehen, dass sich das auch in den Unfallzahlen für 2020 widerspiegeln wird.

Rad- und Fußverkehr waren in diesem Jahr Schwerpunktthemen in der Arbeit des DVR. Das findet sich auch in dieser Ausgabe wieder. Neben dem Blick auf zentrale Aspekte der Zweiradsicherheit, die DEKRA im aktuellen Verkehrssicherheitsreport anschaulich zusammengefasst hat, und wichtige Voraussetzungen in der Infrastruktur, erläutert Radprofessorin Jana Kühl in einem Interview, wie moderne Mobilitätskonzepte umgesetzt und ein besseres Miteinander im Straßenverkehr erreicht werden könnten.

Ferner stellen wir den umfassenden DVR-Beschluss zum Thema „Sicherer Fußverkehr“ vor, der konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Infrastruktur beinhaltet. Das in der letzten Ausgabe für den 3. Dezember 2020 angekündigte DVR-Kolloquium „Sichere Mobilität beginnt zu Fuß – Auf dem Weg zu fußgängerfreundlichen Städten“ ist übrigens aufgrund der pandemischen Entwicklung auf den 5. März 2021 verschoben worden. Es wird rein virtuell stattfinden.

Ich wünsche Ihnen in diesem Jahr ein besonders frohes und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für ein hoffentlich besseres neues Jahr, vor allem beste Gesundheit!

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre, herzlichst, Ihr



Sven Rademacher, Chefredakteur  
[rademacher@vkm-dvr.de](mailto:rademacher@vkm-dvr.de)



# „Gaffer setzen das Leben der Unfallopfer aufs Spiel“

Ein Lkw fährt ungebremst in das Stauende und schiebt mehrere Pkw ineinander. Als wäre ein solch schwerer Unfall nicht schon tragisch genug, erschweren vorbeifahrende Personen, die ihr Handy zücken und Aufnahmen von Verletzten und Rettungskräften machen, die Situation erheblich. In besonders schlimmen Fällen bleiben sie an der Unfallstelle stehen und behindern die lebensrettende Arbeit der Helferinnen und Helfer. „Solche Gaffer sind ein großes Ärgernis für die Polizei und die Einsatzkräfte, denn sie setzen das Leben der Unfallopfer aufs Spiel und missachten deren Persönlichkeitsrechte“, kritisiert DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Sie handelten menschenverachtend und sollten sich zudem klarmachen, dass sie oder ihre Angehörigen selbst einmal Opfer eines Verkehrsunfalls werden könnten.

Darüber hinaus missachten Gaffer die laut Strafgesetzbuch geltende Verpflichtung, Erste Hilfe zu leisten. „Oft behindern oder verzögern sie mit ihrem Verhalten die schnelle Fahrt der Rettungskräfte zum Unfallort. Sie bilden keine Rettungsgasse und blockieren im schlimmsten

Fall sogar die Zufahrt zur Unfallstelle“, erläutert Kellner. Außerdem bremsen Gaffer ihre Autos oder Lkw an der Unfallstelle deutlich ab, um filmen oder fotografieren zu können. Dadurch entsteht ein Rückstau, Rettungsfahrzeuge erreichen den Unfallort verspätet, es können Folge- und Auffahrunfälle verursacht werden. Für die Unfallopfer endet das im schlimmsten Fall tödlich, denn für sie zählt jede Minute. Reanimationen oder die Versorgung stark blutender Wunden müssen schnellstmöglich erfolgen.

Deshalb sollte das Handy nur aus der Tasche genommen werden, um die 112 zu wählen.



Mit ihrem Verhalten erschweren Gaffer die Arbeit der Polizei und Einsatzkräfte. Foto: ©RioPatuca Images - stock.adobe.com

## Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
INTERVIEW	14
IM BLICKPUNKT	16
JOURNAL	20
EUROPA	27
WISSENSCHAFT	28
IMPRESSUM	29

# DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner übergibt das Steuer

Nach 17 Jahren verabschiedet er sich in den Ruhestand



Christian Kellner sieht für den DVR weiterhin viele wichtige Aufgaben. Foto: DVR

Mit dem Jahresende steht im DVR ein Führungswechsel an. Nach 17 Jahren verabschiedet sich DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner in den Ruhestand. Seine Nachfolge tritt zum Januar 2021 der bisherige Leiter des Berliner DVR-Hauptstadtbüros Stefan Grieger an.

Kellner begann seine berufliche Laufbahn nach einem Studium der Erziehungswissenschaften 1983 beim DVR als Projektleiter des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“. Es folgte die Leitung des Programms „Sicherheit auf allen Wegen“ in enger Zusammenarbeit mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften

sowie die Leitung der Referate „Betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit“ und der Abteilung „Verkehrserziehung und Aufklärung“.

Nach zehn Jahren machte sich der Diplom-Pädagoge auf zu neuen beruflichen Ufern, zunächst als Trainer von Führungskräften, Autor und freier Mitarbeiter eines Verlages. Von 1995 bis 1997 fungierte Kellner als Leiter der Öffentlichkeitsarbeit beim Verband Forschender Arzneimittelhersteller in Bonn und Berlin. Anschließend war er Geschäftsführender Gesellschafter einer Kommunikationsagentur in Köln, bevor er 2004 als Hauptgeschäftsführer zum DVR zurückkehrte.

**Zu seiner Bilanz und seinen Zukunftsaussichten haben wir ihn befragt.**

**DVR-report:** Herr Kellner, wenn Sie auf die zurückliegenden Jahre blicken: Welche Herausforderungen, aber auch Erfolge, bleiben Ihnen besonders in Erinnerung?

**Kellner:** Ein besonderer Moment war für mich, als der DVR beschlossen hat, sich für ein Alkoholverbot am Steuer einzusetzen. Dem war eine intensive Diskussion in allen Ausschüssen und im Vorstand vorausgegangen und es wurde intensiv und vehement debattiert. Als Hauptgeschäftsführer besteht die Aufgabe darin, dass sich der Verband durch ein gutes Ergebnis hin zu mehr Verkehrssicherheit profiliert und dass er inhaltlich sauber und transparent arbeitet, aber auch, dass solche Diskussionen fair verlaufen und die Koordination zwischen den Gremien stimmt. Das hatte in diesem Fall gut geklappt. Ein ähnliches Erfolgserlebnis bescherte uns in der Geschäftsführung, die ich ja mit Ute Hammer teilte, der erfolgreich verlaufene Prozess zur Entwicklung des DVR-Leitbilds und – getrennt davon – dass sich der DVR auf die Strategie Vision Zero einigen konnte. Alles drei waren echte Highlights.

Die Diskussion zum Thema „Tempolimits auf Bundesautobahnen“ verlangte uns viel ab; wir arbeiteten fast zwei Jahre in unseren Gremien, in Arbeitsgruppen und natürlich im Vorstand. Auf den Kompromiss, den wir gefunden haben, bin ich stolz, weil er modern ist und unserer Strategie Vision Zero

entspricht. Der Wermutstropfen besteht darin, dass ich dem Ergebnis der Arbeit eine noch größere Mehrheit gewünscht hätte. Aber das ist bei diesem Thema vielleicht nicht anders zu erwarten.

Es ist ebenfalls gut gelungen, dass sich der DVR trotz so vieler Einzelinteressen fokussiert. Dass sich der DVR in seiner Heterogenität auf zehn Top-Forderungen einigen konnte und dabei den Schlüsselfaktor „Geschwindigkeit“ nicht ausspart, finde ich großartig.

**DVR-report:** Wie hat sich der DVR in diesen Jahren verändert?

**Kellner:** Der DVR hat seine Bandbreite vergrößert; er ist noch heterogener geworden. Die Diskussionen in den Gremien sind farbiger und inhaltsreicher geworden. Beschlüsse des Vorstands haben großen Gehalt; sie sind differenziert und bieten eine Fülle an

Anregungen für diejenigen, die gestalten und entscheiden. Es wird oft um Formulierungen gerungen; das ist anstrengend und macht gleichzeitig Freude. Kompromisse sind unser tägliches Brot. Ich würde sagen, der DVR wird immer profilierter, aber dabei nicht einseitiger. Eine besondere Entwicklung tut sich im Bereich der Zusammenarbeit mit den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern: Sie wird immer differenzierter, praxisnaher und effektiver. Hier liegt noch viel Potenzial. Die Zusammenarbeit mit dem BMVI hat sich enorm weiterentwickelt. Das war zu Beginn meiner Dienstzeit spannungsreich und ist jetzt von Vertrauen und Respekt geprägt.

**DVR-report:** Was wünschen Sie dem DVR für die Zukunft?

**Kellner:** Der DVR ist auf einem sehr guten Weg. Natürlich gelingt längst

nicht alles, aber es ist immer wieder schön zu erleben, wie sehr das Ziel – Leben zu retten – alle eint. Ich wünsche dem DVR weiterhin ein gutes Standing. Es gibt so viel zu tun, wenn ich allein an die Technik denke oder an die infrastrukturellen Herausforderungen.

**DVR-report:** Wie werden Sie ab Januar 2021 Ihre persönliche Zukunft gestalten? Gibt es bereits konkrete Pläne?

**Kellner:** Ich freue mich sehr auf deutlich mehr freie Zeit, in der das Lesen und das Klavierspiel einen festen Platz haben werden. Mit einer kleinen Gruppe von Freunden wollen wir den Bootsführerschein machen, um dann gemeinsam zu schippern. Und: Ich werde mich mehr um unseren Familienzuwachs kümmern können.

Interview: Sven Rademacher

## „Roll ohne Risiko!“

### Erste bundesweite Kampagne zum sicheren Fahren mit E-Scootern



Mit der neuen Kampagne „Roll ohne Risiko!“ macht der DVR, mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), auf die Gefahren von Regelverstößen beim Fahren mit E-Scootern aufmerksam.

E-Scooter fahren? Ja! Regeln bekannt? Jein! Eine repräsentative Umfrage\* des Meinungsforschungsinstituts Forsa im Auftrag des DVR zeigt, dass viele E-Scooter-Fahrerinnen und -Fahrer die geltenden Regeln nicht kennen. Gerade einmal die Hälfte der Befragten (49 Prozent) wusste, dass für

E-Scooter-Fahrende die gleichen Promillegrenzen wie für Fahrende anderer Kraftfahrzeuge gelten. Mehr als ein Viertel der Befragten schätzte die Promillegrenze falsch ein, rund 25 Prozent gaben an, sie nicht zu kennen.

Um die Regelkenntnisse zu verbessern und sie und andere Verkehrsteilnehmende vor Unfallrisiken im Straßenverkehr zu schützen, setzt die neue Kampagne „Roll ohne Risiko!“ verstärkt auf Aufklärung. „Die Regelkenntnis der E-Scooter-Fahrenden zu erhöhen, ist unabdingbar, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Nur wer die Regeln kennt und sich an diese

hält, kann Unfälle für sich und andere vermeiden“, sagt DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. Um dieses Ziel zu erreichen, kooperiert die Kampagne auch mit den E-Scooter-Anbietern Tier, Lime, Voi und Bird.

Mehr Informationen zur Kampagne und zur Umfrage unter:

[www.dvr.de/roll-ohne-risiko](http://www.dvr.de/roll-ohne-risiko)

\*Im August 2020 wurden insgesamt 1.003 E-Scooter-Fahrende ab 14 Jahren über das Verhalten und die Erfahrungen bei der Nutzung von E-Scootern befragt. Insbesondere die Kenntnis von Regeln sowie deren Befolgung oder Missachtung standen dabei im Fokus.

# StVO-Novelle – Ein Drama in fünf Akten

## Zähes Ringen um Sanktionen für zu schnelles Fahren



Beim Überholen von Radfahrenden muss laut StVO-Novelle innerorts ein Mindestabstand von 1,5 Metern eingehalten werden.  
Foto: David.Sch - stock.adobe.com

Von Tanja Hohenstein

Eigentlich ist die sogenannte fahrradfreundliche Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) bereits Ende April dieses Jahres in Kraft getreten. Doch Stand Ende November wird wieder der alte Bußgeldkatalog angewendet, während das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Länder um eine gemeinsame Position zu angemessenen Bußgeldhöhen und Fahrverboten bei zu schnellem Fahren ringen – bei Redaktionsschluss ohne jede Aussicht auf Einigung. Der DVR hat diesen Prozess von Beginn an begleitet. Was bisher geschah, wirkt wie ein Drama in fünf Akten.

### 1. Akt: Entstehung der Novelle

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode vom März 2018 wurden

eine Überprüfung der StVO mit dem Ziel der Radverkehrsförderung und gegebenenfalls eine fahrradgerechte Überarbeitung vereinbart. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) begrüßte dieses Vorhaben und gründete die Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Radverkehrspolitik“, die konkrete Vorschläge für eine fahrradfreundliche Novellierung der StVO und der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) erarbeitete. Im Frühjahr 2019 legte die Arbeitsgruppe ihre Ergebnisse vor, auf die sich die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister aller Länder einstimmig geeinigt hatten.

Im Herbst 2019 ging dann der Entwurfstext des BMVI für die StVO-Novelle in die Verbändeanhörung, an der auch der DVR teilnahm. Der Entwurf enthielt einige gute Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit Radfahrender, ging aber nicht so

---

weit wie die Vorschläge der Arbeitsgruppe der VMK. Auch Änderungen im Bußgeldkatalog waren Teil der Novelle. Dazu zählten die Einführung neuer Tatbestände und die Anhebung bestehender Bußgelder. Im Februar 2020 stimmte dann der Bundesrat der StVO-Novelle unter Maßgabe einer Reihe von Änderungen zu. Eine davon war eine Verschärfung der Grenze, ab der Geschwindigkeitsüberschreitungen künftig mit einem Fahrverbot geahndet werden sollten. Ende April trat die StVO-Novelle mit diesen Änderungen in Kraft.

## **2. Akt: Streit um Fahrverbote für zu schnelles Fahren**

Bereits Mitte Mai entbrannte eine heftige Diskussion um die verschärften Fahrverbote: Die eine Seite, zu der auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zählte, erklärte die Fahrverbote bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts für unverhältnismäßig und forderte eine Rücknahme dieser Verschärfung. Dagegen warnte die andere Seite davor, die neuen Sanktionen zurückzunehmen und verwies auf die wichtige Rolle, die zu hohe Geschwindigkeiten für das Unfallgeschehen spielen.

Der DVR wies in der Öffentlichkeit und in zahlreichen politischen Hintergrundgesprächen darauf hin, dass die in Rede stehenden massiven Überschreitungen der höchstens zulässigen Geschwindigkeiten nicht als „lässliche Sünde“ zu betrachten seien, sondern zu erheblichen Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmender mit möglicherweise schwersten gesundheitlichen Folgen führen könnten. Von daher sei es für die Mehrzahl der sich an die Regeln haltenden Verkehrsteilnehmenden absolut plausibel, dass der Ordnungsgeber hier zu schärferen Sanktionen greifen müsse.

## **3. Akt: Höhepunkt des Dramas oder Verletzung des Zitiergebots**

Doch schon kurze Zeit später war die StVO-Novelle wieder in den Schlagzeilen: Anfang Juli stellte sich heraus, dass in der Novelle nicht die Ermächtigungsgrundlage genannt wurde, die für die Regelung der Fahrverbote erforderlich ist. Durch das Fehlen einer einzelnen Ziffer lag nun ein Verstoß gegen das rechtsstaatliche Zitiergebot vor. Damit war die Neuregelung des Bußgeldkatalogs als Teil der StVO-Novelle nichtig.

Daraufhin gingen die Länder dazu über, den Bußgeldkatalog wieder in der Fassung anzuwenden, die vor der Novelle galt. Das führte dann nicht nur zu einer Rückkehr zur bisherigen Regelung zu Fahrverboten bei Tempoverstößen, sondern auch dazu, dass es für Verstöße gegen die neuen Verkehrsregeln in der StVO plötzlich keine anwendbaren Sanktionen mehr im Bußgeldkatalog gab, zum Beispiel für das Überholen Radfahrender mit zu geringem Abstand oder für das Halten auf Schutzstreifen.

## **4. Akt: Suche nach Kompromissen**

Damit gab es nun zwei Baustellen: Die Frage, ob die Verschärfung bei den Fahrverboten gelockert werden sollte, und den Formfehler beim Zitiergebot. Bisher scheiterten zwei Anläufe des Bundesrates, dem BMVI einen Vorschlag vorzulegen, der diese beiden Baustellen beseitigen könnte, in der entscheidenden Abstimmung im Plenum der Länderkammer.

Im September standen dort zwei Vorschläge zur Abstimmung: Derjenige des Umweltausschusses besagte, dass nur der Formfehler geheilt werden, die Novelle sonst aber unverändert bleiben sollte. Der Vorschlag von Verkehrs- und Innenausschuss hätte den Geltungsbereich für Fahrverbote beim ersten Verstoß eingeschränkt: innerorts hätten

sie nur vor Schulen, Kitas oder Pflegeeinrichtungen greifen sollen; außerorts an Autobahnbaustellen. Sonst hätte ein Fahrverbot erst beim zweiten Verstoß innerhalb eines Jahres geffriren. Daneben hätte es eine Erhöhung der Bußgelder geben sollen.

Zuletzt fand im November auch der folgende Kompromissvorschlag, der durch das Saarland vorbereitet worden war, keine Mehrheit: Nahezu eine Verdopplung der Geldbußen für Geschwindigkeitsverstöße, dafür aber eine Anhebung der Geschwindigkeitsüberschreitung, ab der bei einem erstmaligen Verstoß ein Fahrverbot droht. Statt ab 21 km/h Überschreitung innerorts sollte ein Fahrverbot ab 26 km/h greifen; außerorts statt ab 26 km/h Überschreitung erst ab 36 km/h.

## **5. Akt: Katastrophe des Dramas**

Und wie geht es nun weiter? Wir haben eine StVO-Novelle, mit der insbesondere die Verkehrssicherheit von Radfahrenden erhöht werden sollte. Doch für die neuen Regelungen können aktuell gar keine Verwarn- und Bußgelder verhängt werden. Für die Sicherheit Radfahrender hat sich kaum etwas verändert und das Vertrauen der Verkehrsteilnehmenden in den Ordnungsgeber dürfte deutlich gelitten haben. Eine Einigung von Bund und Ländern auf eine gemeinsame Lösung noch in der laufenden Legislaturperiode scheint sehr unwahrscheinlich. Auch eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO steht noch aus, die Anwendungsfragen der neuen Regelungen beantworten soll. So kommt man nicht umhin, Bertolt Brecht zu zitieren: „Wir stehen selbst enttäuscht und sehn betroffen/Den Vorhang zu und alle Fragen offen“ (Der gute Mensch von Sezuan).

*Die Autorin ist Referentin Public Affairs – Rad- und Fußverkehrspolitik beim DVR.  
thohenstein@dvr.de*

# Verkehrsklima 2020 – Corona beeinflusst grundsätzliche Einstellungen kaum

UDV-Studie zum Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr



Ein gelassener Fahrer lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Foto: DVR

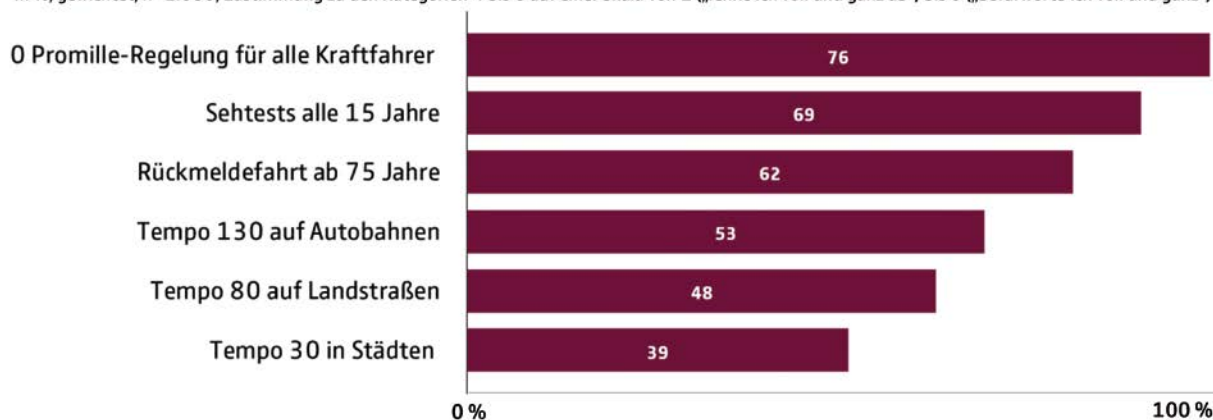
Das geringere Verkehrsaufkommen in Zeiten des Corona-Lockdowns hat das Sicherheitsempfinden der Deutschen im Straßenverkehr geringfügig verbessert: 58 Prozent der in der Studie „Verkehrsklima 2020“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) Befragten gaben Mitte des Jahres an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen. Das war eine Steigerung um vier Prozentpunkte zu den Werten am Ende des Jahres 2019. Dazu gehören auch leicht günstige Veränderungen bei Begriffen wie „stressig“ oder „erfordert Aufmerksamkeit“. Auf der anderen Seite wird bei den Kategorien „zu schnelles Fahren“ und „Aggressivität“ bei der Wahrnehmung anderer Verkehrsteilnehmender eine Verschlechterung gesehen. Bei der Beurteilung des eigenen Verhaltens gaben demgegenüber drei Viertel aller Befragten an, dass sich durch Corona nichts verändert habe. Diese Diskrepanz zwischen Selbst- und

Fremdwahrnehmung zieht sich auch durch die gemessenen Werte zu aggressiven Verhaltensweisen vor den Corona-Maßnahmen.

Für die Studie wurden Ende 2019 rund 2.000 Personen und Mitte 2020 von diesen noch einmal 1.300 Personen repräsentativ befragt. „Diese unterschiedliche Selbst- und Fremdwahrnehmung war auch schon in den vorherigen Studien klar erkennbar“, erläutert UDV-Leiter Siegfried Brockmann. So hätten 92 Prozent der Befragten zu dichtes Auffahren, um ein Einscheren eines anderen Fahrzeugs zu verhindern, bei anderen gesehen, aber nur jeder Vierte gibt an, dies gelegentlich auch selbst zu tun. „Strafandrohungen oder Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung laufen so ins Leere, da die Adressaten sich gar nicht angesprochen fühlen“, skizziert Brockmann das Problem.



in %, gewichtet, n=2.080, Zustimmung zu den Kategorien 4 bis 6 auf einer Skala von 1 („lehne ich voll und ganz ab“) bis 6 („befürworte ich voll und ganz“)



Welche Maßnahmen unterstützen die Deutschen? *Quellenangabe: Verkehrsklima in Deutschland 2020, Unfallforschung der Versicherer (UDV)*

### Aggressives Verhalten

Insgesamt haben sich die Werte zu aggressivem Verhalten gegenüber den Vorgängerstudien nicht gravierend verändert, sind aber nach wie vor besorgniserregend: Fast die Hälfte der Autofahrenden gab an, sich sofort abreagieren zu müssen, wenn sie sich ärgern. Das geschieht offenbar häufig über das Gas geben, da 47 Prozent der Befragten sagen, dass sie bei Ärger viel schneller fahren als erlaubt. Angesichts der Gefährlichkeit des Verhaltens ist es auch keine Beruhigung, wenn nur jeder Vierte gelegentlich Gas gibt, wenn er überholt wird.

Auf den ersten Blick hat die öffentliche Debatte über das zu enge Überholen von Radfahrenden gewirkt: 96 Prozent der Autofahrenden sagt von sich selbst, dass sie besonders viel Rücksicht nehmen, wenn sie Radfahrende überholen. Allerdings scheint auch das eher eine sozial erwünschte Antwort zu sein. Gleichzeitig beobachten nämlich 93 Prozent bei anderen ein zu enges Überholen.

### Nutzung des Smartphones

Auf die Frage, in welchen Situationen sie das Smartphone nutzen, gaben 35 Prozent der Befragten an, wenn sie an einer roten Ampel warten, 27 Prozent,

wenn sie im Stau stehen oder im Stop-and-go-Verkehr unterwegs sind.

### Alkoholverbot und Tempolimit

Die UDV wollte auch wissen, welche Maßnahmen die Deutschen für sinnvoll halten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Drei Viertel aller Befragten halten danach Alkohol am Steuer für sehr gefährlich und wünschen sich ein absolutes Alkoholverbot. Mehr als zwei Drittel der Deutschen sprechen sich für einen verpflichtenden Sehtest alle 15 Jahre aus. Gut die Hälfte der Befragten hält ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen für richtig (53 Prozent), knapp die Hälfte auch ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen (47 Prozent). Tempo 30 in Städten würden dagegen nur 39 Prozent unterstützen.

Im Kontrast zu den gewünschten Maßnahmen zeigt sich bei den selbst

berichteten Regelverstößen beim Thema Fahren unter Alkoholeinfluss eine seit Jahren positive Tendenz: Inzwischen sagen 93 Prozent der Befragten, dass sie nicht unter Alkoholeinfluss fahren würden. Dies ist besonders bemerkenswert, als die gefühlte Entdeckungswahrscheinlichkeit zurückgegangen ist. „Hier zeigt sich die große Wirkung einer sozialen Norm“, sagt UDV-Chef Brockmann. Fahren unter Alkohol sei zunehmend von der Gesellschaft nicht mehr toleriert. Das müsse bei anderen Delikten, vor allem beim Thema Geschwindigkeit, auch gelingen.

Die „Verkehrsklima“-Studie der UDV wird seit 2008 in regelmäßigen Abständen wiederholt und ist eine repräsentative Querschnittsbefragung zur wahrgenommenen Verkehrssicherheit und dem Verkehrsverhalten in Deutschland.



Unterschiedliche Bewertung von Tempolimits *Grafik: VKM*

# Der Mensch bleibt im Fokus der Sicherheitsforschung

## Ergebnisse der 13. Internationalen Motorradkonferenz



Erstmals wurde die Internationale Motorradkonferenz rein virtuell durchgeführt. Fotos: ifz

Von der sicheren Ausstattung über Fahrtrainings und elektronische Assistenzsysteme bis hin zur Unfallanalyse, intelligenten Verkehrssystemen und Aspekten der Elektromobilität reichte die Bandbreite der 13. Internationalen Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz). Über 3.700 Interessierte aus mehr als 90 Nationen hatten sich an der Veranstaltung beteiligt, die diesmal pandemiebedingt rein virtuell durchgeführt wurde. Unter dem Titel „Future Mobility“ sorgten 27 wissenschaftliche Beiträge und eine konzentrierte Online-Expertendiskussion dafür, neueste Erkenntnisse aus der Forschung zur Motorradsicherheit zusammenzutragen.

### Neue Technologien

Das zeigen zum Beispiel die neuen Ansätze zur Unfallvermeidung. „Das große Thema hier ist die Crash-Erkennung beziehungsweise -Vermeidung im Vorfeld, bei der digitale Technologien, wie Radar und Fahrzeugvernetzung, die quasi um die Ecke gucken

können, das beschränkte Wahrnehmungsfeld des Fahrers beträchtlich erweitern und ihn damit frühzeitig vor einer Kollisionsgefahr warnen“, erläutert ifz-Forschungsleiter Matthias Haasper. Attraktivität und Akzeptanz solcher Systeme hingen dabei auch von der klugen Gestaltung der Schnittstelle zwischen Assistenzsystem und Mensch ab. So deuteten beispielsweise Befragungen und Feldversuche mit Motorradfahrenden darauf hin, dass es hinsichtlich der Übermittlung der Gefahrenwarnungen unterschiedliche Vorlieben gibt. Genannt werden hier in erster Linie das Vibrationsarmband und das Head Up-Display, aber auch das Smartphone im Cockpit wird als geeignet angesehen.

Noch einen Schritt weiter bei der Kollisionsvermeidung gehen Bemühungen, die Fahrenden in Gefahrensituationen nicht nur zu warnen, sondern sie bei einer unmittelbaren Gefährdung durch regelnde Eingriffe zu unterstützen. So seien etwa Bemühungen, die im Automobilsektor bereits etablierten Notbremsassistenten auf motorisierte Zweiräder zu übertragen, technisch bereits weit fortgeschritten.

### Digitale Unfall-Risiko-Karten

Ein weiterer vielversprechender Ansatz bestehe in der Erstellung von digitalen Unfall-Risiko-Karten, in denen durch Testfahrende ermittelte fahrdynamisch anspruchsvolle oder gefährliche Streckenverläufe sowie Unfallschwerpunkte abgespeichert sind. Hier zeichne sich laut Haasper eine ebenso einfache wie funktionale Präventionslösung ab, die den Motorradfahrenden

zum Beispiel in ihre jeweiligen Navigationsgeräte eingespielt werden kann.

Flankiert werden diese Ansätze von Konzepten, die bei der Verkehrsinfrastruktur ansetzen, um auch diese sicherheitstechnisch weiterzuentwickeln. Eine Idee dabei seien sogenannte „Safestrips“. Dabei handelt es sich um sensorbestückte Messstreifen, die in die Fahrbahn eingelassen werden. Diese können dann vorab definierte Gefährdungsszenarien erkennen (zum Beispiel Geisterfahrer, wetterbedingt verschlechterte Straßenzustände, beschädigte Straßenbeläge) und Motorradfahrenden eine entsprechende audiovisuelle Nachricht/Warnung via App übermitteln.

„Ungeachtet der rasch voranschreitenden Entwicklung neuer Technologien stehen aber weiterhin auch die Motorradfahrerinnen und -fahrer im Fokus der Sicherheitsforschung“, betont Haasper. Die Bandbreite der Experimente und Untersuchungen reiche dabei von der Analyse des Fahrstreifenwechsels von Motorrädern über Messungen der Lenkmomente, die für eine Richtungsänderung benötigt werden, bis hin zu dem Versuch, der Schräglagenschwelle auf die Spur zu kommen, die Motorradfahrende auch in Gefahrensituationen aus Angst nicht überschreiten und damit das mögliche (und womöglich entscheidende) Schräglagenpotenzial nicht ausnutzen.

Weitere Informationen zur 13. Internationalen Motorradkonferenz unter: [www.ifz.de](http://www.ifz.de)

# Hohes Unfallrisiko auf zwei Rädern

## DEKRA präsentiert Verkehrssicherheitsreport 2020



Präsentierten den DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2020: der Vorstandsvorsitzende Stefan Kölbl (rechts) und Vorstandsmitglied Clemens Klinke (links). Foto: DEKRA

Ob motorisiert oder nicht: Mit dem Zweirad unterwegs zu sein, ist bei vielen Verkehrsteilnehmenden beliebt. Begleitet wird die Mobilität auf zwei Rädern allerdings von einem deutlich erhöhten Risiko schwerer Unfälle. „Um nachhaltig gegenzusteuern, gibt es eine ganze Reihe von Ansatzpunkten“, sagte Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2020.

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2020 betone zu Recht die Bedeutung von menschlichem Fehlverhalten bei Unfällen mit Zweirädern, sagte EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean in einer Videobotschaft. „In der Tat spielen solche Fehler eine große und oftmals tragische Rolle. Aber wir müssen bedenken, dass es menschlich ist, Fehler zu machen. Fehler sollten nicht zum Tod oder schweren Verletzungen führen“, betonte sie die Bedeutung von sicherer Infrastruktur und Fahrzeugtechnik. „Wir dürfen nicht nachlassen, bis wir unser Ziel erreichen: Null Verkehrstote und null Schwerverletzte auf den Straßen der EU bis 2050.“

### Mobilität auf zwei Rädern nimmt zu

Weltweit machen seit Jahren die Fahrenden von motorisierten und nicht motorisierten Zweirädern rund 25 Prozent der getöteten Verkehrsteilnehmenden aus. Ähnlich ist die Situation in der EU, wobei 2019 zum Beispiel in Deutschland etwa ein Drittel der Verkehrstoten bei Unfällen mit dem Fahrrad oder dem Kraftrad zu verzeichnen waren. Schon diese wenigen Zahlen zeigen nach Auffassung von DEKRA, dass beim Thema Verkehrssicherheit von Zweiradfahrenden nach wie vor großer Handlungsbedarf besteht, zumal die Mobilität auf zwei Rädern in den nächsten Jahren tendenziell noch weiter zunehmen werde. Das gelte für Krafträder – ob als Freizeitgefährt oder für den Weg zur Arbeit – und vor allem auch für Fahrräder und Pedelecs.

### Verantwortungsbewusstes Verhalten

Für Unfälle von und mit Zweiradfahrenden sind mangelndes Risikobewusstsein, Missachtung der Verkehrsregeln, überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, Ablenkung und

mangelnde Rücksichtnahme in hohem Maße mitverantwortlich. Durch verantwortungsbewusstes Verhalten, Interaktion und Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie die richtige Einschätzung der eigenen Fähigkeiten lasse sich hier effizient gegensteuern.

Ein zentraler Sicherheitsfaktor sei zudem das Tragen eines geeigneten Helms, insbesondere auch für Radfahrende.

### Assistenzsysteme und Infrastruktur

Speziell bei motorisierten Zweirädern rücken auch Systeme der aktiven Sicherheit immer stärker in den Fokus. Schon seit 2017 darf EU-weit kein Motorrad ohne Antiblockiersystem (ABS) mehr neu zugelassen werden. Inzwischen gibt es auch schon technische Weiterentwicklungen der ABS-Technik für Motorräder in Richtung einer elektronischen Stabilitätskontrolle.

Neben der Fahrzeugtechnik und dem Faktor Mensch trägt auch die Infrastruktur einen großen Teil zur Verkehrssicherheit bei. Optimierungspotenzial bieten etwa die Entschärfung von Gefahrenstellen, ein verkehrssicherer Zustand der Fahrbahndecke, gezielte Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallschwerpunkten, die Installation geeigneter Schutzplanken, der Ausbau von Radwegen und vieles mehr.

Der aktuelle DEKRA Verkehrssicherheitsreport steht online unter [www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com) zum Download zur Verfügung.

# ADFC: Wir brauchen den schnellen Infrastrukturausbau

## Drastischer Anstieg der Pedelec-Unfälle im ersten Halbjahr 2020



Hohes Unfallrisiko auf Fahrrad und Pedelec Foto: DVR

Die Sicherheit für Radfahrende hat sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) im ersten Halbjahr 2020 weiter verschlechtert. Besonders drastisch ist die Zahl der Pedelec-Unfälle angestiegen. Der Fahrradclub ADFC warnt vor diesem Hintergrund vor wachsenden Unfallrisiken durch überkommene Fahrradinfrastruktur. Er appelliert an die Kommunen, die Radwegenetze schnell dem gestiegenen Bedarf entsprechend auszubauen.

„Die seit der Corona-Krise neu entfachte Begeisterung für das Rad- und Pedelecfahren darf nicht in Rekord-Unfallzahlen münden. Rad fahren darf kein Risikosport sein – es muss komfortabel und sicher für Menschen aller Altersgruppen und Fitnesslevel werden“, sagt ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork. Der Ausbau der Radinfrastruktur gehe quälend langsam voran, weil Politik meist insgeheim weiter am Ideal der auto-optimierten Stadt festhalte. Fahrrad fahren sei gesund und solle es auch bleiben. „Die Fahrradnation in spe kann nicht zehn Jahre auf zeitgemäße Radwegenetze warten – wir brauchen den

schnellen Infrastrukturausbau jetzt“, fordert Stork.

### 48 Prozent mehr Pedelec-Unfälle

Laut Destatis ist die Zahl der Unfälle mit Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung im ersten Halbjahr geringfügig von 34.858 auf 33.343 gesunken,

die Zahl der Pedelec-Unfälle aber hat sich drastisch erhöht: von 4.252 im ersten Halbjahr 2019 auf 6.227 in diesem Jahr, das bedeutet eine Zunahme von 48 Prozent. Während bei allen anderen Verkehrsarten die Anzahl der Getöteten sank, kamen 2020 fast sieben Prozent mehr Pedelecfahrerinnen und -fahrer ums Leben als zuvor. Bei den Schwerverletzten nahm die Zahl sogar um 50 Prozent zu.

### Viele Neuaufsteiger auf dem Pedelec

Nach Einschätzung des ADFC ist die Zunahme der Pedelec-Unfälle auch im Zusammenhang mit den stark angestiegenen Verkaufszahlen seit der Corona-Krise zu sehen. Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) ist der Verkauf sogenannter E-Bikes im ersten Halbjahr um 16 Prozent gestiegen.

### Die meisten Schulwegunfälle passieren mit dem Rad

Laut Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) ereigneten sich 2019 rund 62.000 Schulwegunfälle im Straßenverkehr. Rund die Hälfte davon (29.960) waren Unfälle mit dem Fahrrad. Damit liegen Radunfälle weit vor anderen Formen der Verkehrsbeteiligung wie Pkw-Fahrten (10.165), zu Fuß gehen (5.680), Fahrten mit dem Tretroller, Inline-Skates etc. (3.606), mit dem motorisierten Zweirad (3.435), mit dem Schulbus (3.137) oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (1.205).

Vor diesem Hintergrund appellieren DGUV und DVR an alle Eltern, das Rad gemeinsam mit ihren Kindern auf seine Verkehrstüchtigkeit zu prüfen und stets einen Fahrradhelm zu tragen. Zudem sollte der Schulweg eingeübt und über Risiken gesprochen werden. Dazu gehöre auch der Hinweis, Smartphone und Kopfhörer beim Fahren nicht zu benutzen. Zudem sollten die Kinder nicht überschätzt werden: Oft sehe es danach aus, als ob die Kleinen sich ganz sicher auf dem Fahrrad bewegen. Aber der Straßenverkehr erfordert eine besondere Aufmerksamkeit. Es sei deshalb ratsam, Kinder nicht vor Abschluss der Fahrradprüfung in der vierten Klasse selbstständig den Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen zu lassen.

# ADAC: Jeder dritte Radweg zu schmal

## Radrouten in zehn Großstädten untersucht

Der ADAC hat in einer Stichprobe geprüft, ob bestehende Radwege den immer größer werdenden Radverkehrsströmen gewachsen sind. Das Ergebnis: Jeder dritte Radweg ist zu schmal und erfüllt nicht einmal die Mindeststandards.

Untersucht hatte der ADAC 120 Routen in zehn deutschen Großstädten. Als Maßstab dienten die geltenden Standards für Regel- und Mindestbreiten, die in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) festgelegt sind. Nach den Empfehlungen sollen zum Beispiel Radwege, die nur in einer Richtung befahren werden dürfen, mindestens 1,6 Meter breit sein, im Regelfall zwei Meter.

### Kiel mit einer guten Gesamtnote

Über alle Radwege hinweg konnten im ADAC-Test 36 Prozent nicht einmal die jeweilige Mindestbreite erfüllen. Die Regelbreiten erreichte oder überschritt sogar nur jeder fünfte Radweg. Nur Kiel konnte ein gutes Gesamturteil aufweisen. Hier sei keine der befahrenen Routen durchgefallen, knapp die Hälfte war nach ADAC-Angaben



Nicht zurückgeschnittenes Grün macht es für den Radverkehr gefährlich. Fotos: ADAC

„sehr gut“ oder „gut“. Anders in Mainz und Hannover: Beide Städte fielen mit „Mangelhaft“ durch den Test. In Mainz waren 70 Prozent der Routen mangelhaft oder sehr mangelhaft, in Hannover 58 Prozent. Die weiteren Städte im Test (Bremen, Dresden, Erfurt, München, Saarbrücken, Stuttgart und Wiesbaden) erhielten die Testnote „ausreichend“.

### Mehr Sicherheit durch breitere Radwege

Breitere Radwege erhöhen die Sicherheit für den immer stärker wachsenden Radverkehr. Neben dem klassischen

Fahrrad sind auch breite Lastenräder oder Anhänger und seit vergangenem Jahr auch E-Scooter auf den deutschen Radwegen unterwegs. „Daher sollte nach Ansicht des ADAC beim Bau neuer Radwege auf die Einhaltung der Regelbreiten geachtet werden und die Mindestbreite nur eine Ausnahme sein“, sagt ADAC-Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand. Für viel genutzte Radwege sollten bei der Planung außerdem Breitenzuschläge eingerechnet werden, um etwa sicheres Überholen auch breiterer Fahrzeuge zu ermöglichen.



Vorübergehend und dennoch lästig: Mülltonnen verengen den Raum für Radfahrende.

Neben oft unzureichend breiten Radwegen stellten die Tester des ADAC beim Abfahren der Strecken auch andere Behinderungen fest: In einigen Städten werden Radfahrende durch falsch geparkte Autos, wuchernde Pflanzen, Bäume, Masten oder schlecht angebrachte Verkehrsschilder behindert. Auch hier liege es an den Städten und Kommunen, auf frei befahrbare Radwege zu achten und Verstöße zu ahnden.

# „Die Sicherheit ist ein Kern der Radverkehrsförderung“

Radprofessorin Jana Kühl über Verkehrsmanagement, moderne Mobilitätskonzepte und das Miteinander im Straßenverkehr



„Wenn ein Tempolimit dazu beitragen kann, die Gefahr von Unfällen zu reduzieren, sollte man es einführen.“ Foto: Privat

INTERVIEW

**DVR-report:** Frau Kühl, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Berufung. Sie sind die Eine unter insgesamt sieben Radprofessoren in Deutschland. Ihr Schwerpunkt lautet Radverkehrsmanagement. Was genau verbirgt sich dahinter?

**Prof. Kühl:** Radverkehrsmanagement ist eine neue Wortschöpfung. Dahinter verbirgt sich Mobilitätsmanagement mit einem Schwerpunkt auf der Radverkehrsförderung. Unter Mobilitätsmanagement versteht man die Frage, wie man Menschen dazu bewegen kann, sich künftig umweltfreundlich fortzubewegen. Dazu zählen neben dem Radverkehr auch der Fußverkehr und der ÖPNV.

**DVR-report:** Welche Rolle spielt dabei die Verkehrssicherheit?

**Prof. Kühl:** Die Sicherheit ist ein Kern der Radverkehrsförderung. Wenn ich mich unsicher fühle, steige ich nicht aufs Rad. Das absolute Basic ist

deshalb, dass neben der objektiven auch die subjektive Sicherheit gegeben ist. Dabei muss man beachten, dass diese bei jedem Menschen unterschiedlich ausgeprägt ist. Viele Menschen haben zum Beispiel Schwierigkeiten, den Straßenverkehr in komplexen Situationen wie Kreuzungen zu überblicken. Wichtig ist es dann, Verkehre zu separieren.

Ein anderes Beispiel: Wenn ein Tempolimit dazu beitragen kann, die Gefahr von Unfällen zu reduzieren, sollte man es einführen. Es ist meiner Meinung nach überkommen, erst einmal nachweisen zu müssen, dass eine Situation gefährlich ist, bevor sie entschärft wird.

Sicherer wird der Verkehr auch, wenn sich die Wahrnehmung des Radverkehrs ändert. Radfahrende sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende, die ihren Platz im Straßenverkehr beanspruchen dürfen. Dadurch kann und darf es auch

zu einer Neuaufteilung des Straßenraums kommen.

**DVR-report:** Wie kann Ihre Professur dazu beitragen, dass wir im Straßenverkehr ein stärkeres Miteinander statt ein Gegeneinander erleben?

**Prof. Kühn:** Mehr Miteinander im Straßenverkehr ist für mich ein großes Anliegen. Dadurch, dass der Radverkehr an der Ostfalia Hochschule in unterschiedlichen Kontexten thematisiert wird, kann es gelingen, dass wir den Radverkehr als legitime Verkehrsform stärker in die Köpfe bringen. Das ist Teil des Prozesses, der dazu führen kann, dass wir von den gegenseitigen Vorwürfen wegkommen.

Ich möchte den Blick für verschiedene Optionen der Mobilität öffnen. Mobilität kann auch vom ÖPNV, dem Rad- oder Fußverkehr aus gedacht werden.

Ich bin sicher, dass es viele Menschen gibt, die sich nicht an diesem Gegeneinander beteiligen, sondern primär ein Interesse daran haben, gut und sicher von A nach B zu gelangen. Sie würden auch das Rad nutzen, wenn man ihnen die Möglichkeit dazu gibt.

**DVR-report:** Was empfinden Sie persönlich als größte Herausforderung, um in Städten eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten herzustellen?

**Prof. Kühn:** Ich habe das Gefühl, dass wir immer wieder über die Konflikte sprechen, die sich durch eine Verkehrswende ergeben. Wir sprechen noch nicht genug über die Lösungen und den Gewinn, wenn wir Mobilität anders denken. Mobilität vom ÖPNV, Rad- und Fußverkehr aus gedacht, würde eine Verbesserung der Lebensqualität – gerade in den Städten – bedeuten.

Wir sprechen auch immer wieder von den Gefahren des Autoverkehrs. Es ist für uns selbstverständlich, uns daran anzupassen und zum Beispiel regelkonform den Gehweg zu nutzen.

Meine und unsere Aufgabe ist es, das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass

Städte durch eine neue Nahmobilität anders aussehen können, dass durch eine geringere Verkehrsbelastung mehr Ruhe einkehrt, zum Beispiel wie bei verschiedenen Neubaugebieten in Freiburg im Breisgau, die autoarm gehalten wurden und mehr Spielraum für Kinder bieten. Das hat Wert und Qualität.

**DVR-report:** Häufig wird das niederländische Kreuzungsdesign als besonders sicher hervorgehoben. Sollten wir unsere Infrastruktur nun so gestalten wie in den Niederlanden?

**Prof. Kühn:** Nein, wir können nicht alles genauso tun. Die Anforderung, das zu tun, wäre zwar ein konsequenter Weg, würde uns aber überfordern.

Hinzu kommt, dass Kreuzungen unterschiedliche Bedingungen haben. Sie unterscheiden sich im Platzangebot, wie stark sie frequentiert werden. Deshalb gibt es auch nicht die Lösung für Kreuzungen.

Bei Straßen, die weniger frequentiert werden, helfen vielleicht schon kleinere Maßnahmen wie farbliche Markierungen. Das ist ohnehin die allererste Möglichkeit, wie man die Sicherheit steigern kann. Das kann jede Kommune tun.

Darüber hinaus muss man manchmal Lösungen auch erst suchen. Wichtig ist aber, dass wir Maßnahmen ausprobieren, die die Infrastruktur sicher gestalten und nicht warten. Natürlich müssen diese Maßnahmen dann evaluiert und

gegebenenfalls auch nachjustiert werden. Infrastruktur ist kein statisches Konstrukt, sie lässt sich durchaus anpassen, wie man am Beispiel der Pop-up-Radwege sieht. Aber sichtbare Zeichen sind das Wichtigste, um Menschen auch zu ermutigen, alternative Mobilitätsformen zum Auto zu wählen.

**DVR-report:** Was wünschen Sie sich für die Zukunft des Radverkehrs in Deutschland in zehn Jahren?

**Prof. Kühn:** Ich wünsche mir, dass wir das Thema konsequent angehen und insbesondere auf kommunalpolitischer Ebene nicht die Köpfe einziehen, wenn es mal Gegenwind gegen infrastrukturelle Maßnahmen für den Radverkehr gibt.

Argumente, dass wir den Autoverkehr für den Einzelhandel brauchen, sind althergebracht. Wir brauchen die Offenheit, den Gegenbeweis erbringen zu dürfen, die Offenheit, einfach loszulegen. Das bedeutet nicht, dass alle sofort Fahrrad fahren sollen. Dieser Prozess benötigt Zeit. Aber wir brauchen das Zugeständnis, dem Radverkehr eine Chance zu geben, seine Potenziale sichtbar zu machen.

Eine längere Fassung dieses Interviews gibt es unter:

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Interview: Julia Fohmann

#### Zur Person: Prof. Dr. Jana Kühn

Jana Kühn, 1984 in Lübeck geboren, studierte Geografie an der Universität Kiel und promovierte an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund. Von 2017 bis 2020 war sie am Geografischen Institut der Universität Kiel tätig. Hier untersuchte sie die Akzeptanz autonom fahrender Busse im ÖPNV. Gegenwärtig widmet sie sich in ihrer Postdoc-Forschung den Potenzialen des Radverkehrs zur Transformation gesellschaftlicher Mobilität. Dabei betrachtet sie die Wirkung von Infrastrukturmaßnahmen auf die Veränderung von Mobilitätspraktiken sowie die gesellschaftliche Wahrnehmung des Radverkehrs als Mobilitätsform. Im November 2020 hat sie eine Professur für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule Salzgitter angetreten.

# Wie kann der Fußverkehr sicherer werden?

DVR-Beschluss mit Verbesserungsvorschlägen



Sichere Mobilität beginnt zu Fuß. Foto: Pixabay / B\_Me

Zu Fuß unterwegs zu sein, ist die natürlichste Form der Mobilität und momentan – genau wie das Radfahren – sehr beliebt. Die meisten Menschen nehmen täglich zu Fuß am Straßenverkehr teil, sei es auf dem Weg zur nächsten Haltestelle, vom Parkplatz zum Ziel oder bei einem Spaziergang.

Der DVR empfiehlt in einem aktuellen Beschluss konkrete Maßnahmen, um die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern.

## Unfälle beim Überqueren verhindern

Um Straßen sicher überqueren zu können, sei es notwendig, ausreichend sichere Querungshilfen einzurichten. Das könnten zum Beispiel Ampeln, Fußgängerüberwege (Zebrastrifen), Mittelinseln oder vorgezogene Fahrbahnränder sein. Wo immer es möglich sei, sollten Mittelinseln mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden.

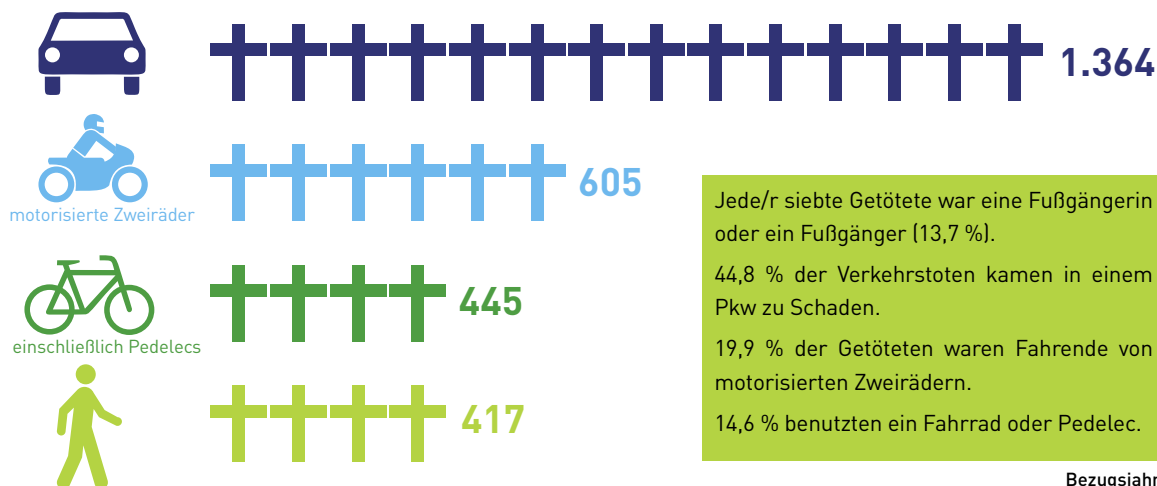
Querungsmöglichkeiten seien so zu gestalten, dass auch geh- oder sehbehinderte Menschen sicher die Straßenseite wechseln können. Hierzu gehörten der Einbau von taktilen Elementen, Bordsteinabsenkungen und eine kontrastreiche Verkehrsraumgestaltung. An Ampeln sollten ergänzend akustische Signalgeber installiert und mindestens die langsamere Gehgeschwindigkeit für ältere Menschen bei der Ampelschaltung berücksichtigt werden.



**Alle 21 Stunden wurde 2019 ein/e Fußgänger/in getötet.**



## Anteil der zu Fuß Gehenden an den Getöteten



Bezugsjahr 2019

### Ampelschaltung sicherer gestalten

An Ampeln sollte zudem der Fußverkehr möglichst konfliktfrei mit eigenen Signalphasen geführt werden; insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf Fußgängerinnen und Fußgänger nicht freigehalten werden können, zum Beispiel bei Häuservorsprüngen, häufigem Abbiegeverkehr

oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten sowie zweispurigem Abbiegen.

### Sichtbeziehungen verbessern

Für bessere Sichtbeziehungen und zum Schutz des Fußverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen müsse der Bereich ausgeweitet werden, in dem nicht geparkt werden darf. Statt der aktuell vorgesehenen acht Meter sollte

er mindestens zehn Meter zum Schnittpunkt der Fahrbahnkanten betragen.

Sichthindernisse müssten an Querungsstellen entfernt und das Halten von Fahrzeugen verboten und entsprechend konsequent überwacht werden. Das Haltverbot könnte durch baulich vorgezogene Seitenräume oder Poller unterstützt werden.

### Statistik-Booklet zu Unfällen im Fußverkehr 2019

Mit einem neuen Format informiert der DVR kompakt und anschaulich über wichtige Kennzahlen des Jahres 2019 zu Unfällen im Fußverkehr.

Insgesamt kamen im vergangenen Jahr 417 Fußgängerinnen und Fußgänger auf unseren Straßen ums Leben, das entspricht einem Anteil von 13,7 Prozent an allen im Straßenverkehr Getöteten. Insgesamt gab es 31.312 Fußgängerunfälle. Dabei verunglückten 34.815 Menschen, 7.341 wurden schwer verletzt. Mit 56 Prozent war über die Hälfte der Getöteten, die zu Fuß unterwegs waren, 65 Jahre und älter. 308 Personen verloren bei Unfällen innerorts ihr Leben. Auffällig war, dass in den Monaten November, Dezember und Januar durchschnittlich rund ein Drittel mehr Fußgängerinnen und Fußgänger verunglückten als im Schnitt des übrigen Jahres, mehr als die Hälfte starben bei Unfällen bei Dämmerung und Dunkelheit. Mit Abstand die meisten von ihnen verunglückten bei Zusammenstößen mit Pkw tödlich, am häufigsten waren dabei Fehler beim Abbiegen.

Mit Blick auf das Fehlverhalten der Fußgängerinnen und Fußgänger fällt auf, dass falsches Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, der häufigste Fehler war. Aber auch Alkoholeinfluss bei zu Fuß gehenden Personen war in 584 Unfällen mit 44 Getöteten und 237 Schwerverletzten ursächlich. Weitere zahlreiche schwere Unfälle ereigneten sich durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen beim Überschreiten der Fahrbahn.



### Nur wer sichtbar ist, ist sicher

Besonders in der dunklen Jahreszeit sind Fußgängerinnen und Fußgänger gefährdet, sie sind bei schlechten Sichtverhältnissen durch Regen, Nebel oder Schnee oft erst spät erkennbar.

Mit der richtigen Bekleidung können sie, genauso wie Radfahrende, ihre Sichtbarkeit erhöhen. Am besten sind Fußgängerinnen und Fußgänger mit retroreflektierenden, möglichst großen Flächen entweder auf der Kleidung oder auf Taschen und Rucksäcken zu sehen.



Beim Kauf sollte darauf geachtet werden, dass die Kleidungsstücke den europäischen EN-Normen (ISO 20471 für Bekleidung und Warnwesten) entsprechen. Sie sorgen dafür, dass Personen bereits aus 150 Metern Entfernung erkannt werden.

Dabei gilt es, auf den Unterschied zwischen fluoreszierendem und reflektierendem Material zu achten. Fluoreszierendes Material wandelt unsichtbares in sichtbares Licht um. Auch bei trübem Wetter leuchtet deshalb eine Warnweste heller. Bei Dunkelheit ist diese Funktion aber nicht gegeben.

Dagegen wirft sogenanntes retroreflektierendes Material – ebenfalls großflächig in Streifen auf Warnwesten enthalten – Lichtstrahlen in die Richtung zurück, aus der sie kommen. Reflektormaterial an Jacken oder Rucksäcken schützt so im Dunkeln besonders gut, weil es für Autofahrende im Scheinwerferlicht aussieht, als ob es leuchtet.

Darüber hinaus sollten Querungsstellen und Gehwegbereiche angemessen beleuchtet werden.

### Verkehrsberuhigung

Niedrige Fahrgeschwindigkeit könne laut DVR helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren. In Bereichen mit vielen Personen, die zu Fuß unterwegs sind, sollten deshalb

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

Damit die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gefährdet sei, müssten Verkehrsverstöße konsequent überwacht und geahndet werden.

### Forschung zur Vorrangregelung

Es sollten Forschungsprojekte initiiert werden, um zu überprüfen, ob die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen durch Veränderung der Vorrangregelung für Fußgängerinnen und Fußgänger entlang übergeordneter

## Beteiligte zu Fuß Gehende an Unfällen mit Personenschaden nach Monaten

In den Monaten November, Dezember und Januar verunglückten durchschnittlich rund ein Drittel mehr zu Fuß Gehende als im Schnitt des übrigen Jahres.

Januar – Dezember



32.602

Ø 2.717/Monat

November – Januar



9.920

Ø 3.307/Monat

Februar – Oktober



22.682

Ø 2.520/Monat

Bezugsjahr 2019

Straßen verbessert werden kann. Derzeit müssen nur Fahrzeuge, die von der bevorrechtigten in eine untergeordnete Straße abbiegen, dem Fußverkehr Vorrang einräumen. Der Fußverkehr hat aber, anders als der Radverkehr, keinen Vorrang gegenüber den aus der untergeordneten Straße einbiegenden oder den hier kreuzenden Fahrzeugen.

### Rolle der Fahrzeugtechnik

Auch die Fahrzeugtechnik könne einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des Fußverkehrs leisten. Bereits durch die Anforderungen der General Safety Regulation (GSR) werden die Hersteller verpflichtet, ihre Neufahrzeuge zukünftig mit einer Vielzahl neuer Fahrerassistenzsysteme (FAS) auszustatten. Darin enthalten sind beispielsweise automatisierte Notbremssysteme für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge inklusive der Erkennung von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden, Abbiegeassistenzsysteme und Anfahr-Warnsysteme für Lkw und Omnibusse sowie die Überwachung des

rückwärtigen Verkehrsraums für alle Fahrzeugkategorien.

Passive Schutzmaßnahmen der Fahrzeugfronten von Pkw bieten bereits heute einen umfassenden Schutz für ungeschützte Verkehrsbeteiligte und werden zukünftig durch höhere Anforderungen der GSR erweitert. Die Wahrnehmbarkeit leiser Elektrofahrzeuge und von Plug-in-Hybriden wird bereits seit 2019 gesetzlich sichergestellt.

### Mobilitätserziehung

Nicht nur für den sicheren Weg zur Kita oder Schule zu Fuß sei die Mobilitäts- und Verkehrserziehung von elementarer Bedeutung. Länder und Kommunen werden aufgefordert, diese Mobilitäts- und Verkehrserziehung für alle flächendeckend sicherzustellen.

An alle Eltern richtet sich der Appell, gemeinsam mit den Kindern die sichere Teilnahme am Verkehr zu Fuß zu üben und, wo es möglich ist, auf das Eltern-taxi zu verzichten, wenn sie sicher sind,



Sicher auf dem Schulweg  
Foto: manu - stock.adobe.com

dass die Kinder den Weg zu Fuß alleine bewältigen können.

Um die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen, sollte in allen Städten über 100.000 Einwohnern eine ausschließlich für den Fußverkehr verantwortliche Stelle eingerichtet werden.

### „Jetzt Straßen für alle schaffen“

„Es ist grotesk, dass wir einen Fußverkehrskongress durchführen, ohne einen Fuß vor die Tür zu setzen“, sagte der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann zur Begrüßung der rund 1.200 Teilnehmenden des 3. Fußverkehrskongresses, der diesmal coronabedingt rein digital stattfinden musste. Tagungsort wäre eigentlich die Landeshauptstadt Stuttgart gewesen.

Der begeisterte Wanderer Kretschmann sprach sich für breite Gehwege und barrierefreie Möglichkeiten des Fußverkehrs aus, weil damit soziales Leben gefördert werden könnte.

Den Stellenwert des Fußverkehrs zu erhöhen, forderte auch der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann. „Fußgänger dürfen nicht das Gefühl haben, auf einem Hindernisparcours unterwegs zu sein oder auf Wegen, die im Nirwana enden“, stellte Hermann klar. Das sei auch das einstimmige Votum aller Verkehrsministerinnen und -minister. Er erwähnte die Initiativen des Landes Baden-Württemberg, unter anderem ein Projekt zur Schaffung fußgänger- und fahrradfreundlicher Ortsmitten. Bis

2030 sollen 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen werden.

Auch der Bund habe die Förderung des Fußverkehrs klar im Blick, erläuterte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Derzeit werde in seinem Ministerium eine Fußverkehrsstrategie erarbeitet, die unter anderem vorsehe, sichere Schnittstellen zum Beispiel zwischen Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Insgesamt stehe eine gerechtere Verteilung des Straßenraums im Fokus.

Es gebe bereits gute Beispiele in den Kommunen, es müssten aber noch viel mehr werden. Vorteilhaft sei der Aufbau eines Best-Practice-Netzwerks.

Weitere Themen des Kongresses waren Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, sicheres Queren, Flächenaufteilung, die besondere Rolle von Kindern und Jugendlichen im Fußverkehr sowie Barrierefreiheit, rechtliche Fragen rund um die Straßenverkehrsordnung (StVO) und verkehrspolitische Diskussionen.

# „Aufbauseminar für Fahranfänger“ – ein Erfolgsmodell

Zwei Jahrzehnte Unterstützung nach Auffälligkeit im Straßenverkehr



18- bis 24-Jährige tragen nach wie vor das höchste Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken. Fotos: DVR

Von Kay Schulte

Mit Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe zum 1. November 1986 haben der DVR, der damalige HUK-Verband und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) gemeinsam das Konzept für den „Nachschulungskurs für Fahranfänger“, das auf dem Programm „Kurse für junge Fahrer“ basierte, das im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des DVR wissenschaftlich entwickelt und begleitet wurde, zur Verfügung gestellt. Wie der Name schon sagte, ging man damals davon aus, dass bei auffällig gewordenen Fahranfängerinnen und Fahranfängern noch Nachbesserungsbedarf bestünde, um sie zur sicheren Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu befähigen. Hierfür mussten im Straßenverkehr auffällig gewordene Fahranfängerinnen und Fahranfänger vier Seminare à 135 Minuten und eine Fahrprobe in Gruppen à drei Personen durchlaufen, um ihre Fahrerlaubnis behalten zu dürfen.

## Anfangsrisiken

Junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren zählen immer noch zu der Gruppe von Verkehrsteilnehmenden mit dem höchsten Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, leider auch tödlich. Die Zahlen sprechen eine eindeutige Sprache: Im Jahr 2018 wurden 22 junge Frauen und 91 junge Männer auf eine Millionen Einwohner ihrer Altersgruppe getötet. Sieht man sich diese Zahlen für alle Verkehrsteilnehmenden an, starben je eine Millionen Einwohner 19 Frauen und 61 Männer im Straßenverkehr.<sup>1</sup> Daran wird auch deutlich, dass junge Männer nicht nur ein deutlich höheres Risiko haben, tödlich zu verunglücken als Männer in anderen Altersgruppen, sondern, dass junge Männer ein vierfach höheres Risiko aufweisen als junge Frauen. Insgesamt verunglückten 60.976 junge Menschen in dieser Altersgruppe im Jahr 2018 im Straßenverkehr, von denen 369 getötet wurden. Das Tötungsrisiko in dieser Altersgruppe war im Jahr 2018 fast eineinhalb Mal so hoch wie in der Gesamtbevölkerung.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> DESTATIS „Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2018“

<sup>2</sup> DESTATIS „Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2018“



Strategien zur Vermeidung kritischer Situationen müssen entwickelt werden.

Warum weisen junge Menschen in dieser Altersgruppe immer noch ein derart hohes Unfallrisiko auf? Zumal wir in Deutschland eine europaweit anerkannte, sehr professionelle und gut strukturierte Pflichtfahrausbildung und mit dem „Begleiteten Fahren ab 17“ (BF17) ein hoch wirksames Modell des Fahrerfahrungsaufbaus unter dämpfenden Bedingungen zur Verfügung haben. Gerade in der Altersgruppe von 18 bis 24 Jahren ist die Zeit des Weiterlernens nach dem Fahrerlaubniswerb davon geprägt, dass es zu einer hochbrisanten Kombination aus „Anfängerrisiko“ und des „in der Jugendlichkeit begründeten Risikos“ kommt. Das erklärt zum Beispiel auch die Unterschiede zwischen jungen Männern und jungen Frauen. Zwar wird mit dem BF17 das Anfängerrisiko sehr deutlich minimiert, aber der Einfluss der Peer-Group und damit des in der Jugendlichkeit begründeten Risikos ist weiterhin vorhanden.

### **Veränderte pädagogische Ausrichtung**

Derartige Erkenntnisse waren bereits Ende der 1990er Jahre bekannt und führten dazu, dass das Konzept einer „Nachschulung“ überdacht wurde. Es galt Strategien zu entwickeln, dass die jungen Menschen erkennen, was zu kritischen Situationen und Unfällen führt und wie sie diese vermeiden können. Mit der Änderung des Fahrerlaubnisrechts und der damit verbundenen Einführung der verlängerten Probezeit nach Auffälligkeit im Jahr 1999 haben der DVR, die BVF und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrerlehrausbildungsstätten (BAGFA) mit Unterstützung der BAST und Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums das Konzept des „Aufbauseminars für Fahranfänger“ (ASF) entwickelt und Ende 1999/Anfang 2000 flächendeckend eingeführt.

Mit diesem Konzept wurde der pädagogische Ansatz vertreten, dass junge

Menschen, die auffällig geworden sind, dadurch gestärkt werden müssen, dass sie vor allem erkennen, dass sie selbst bei kritischen Situationen die entscheidenden Faktoren sind, die Einfluss nehmen und Situationen entschärfen können. Dabei gilt es auch zu verdeutlichen, wie es zu kritischen Situationen kommt und welchen Einfluss Lernprozesse (negativ wie positiv) haben. Hier stehen Modelle, wie die Homöostasie-Theorie von Wilde (1978/1982), das „Drei-Ebenen-Modell“ von Rasmussen (1983), das „Drei-Ebenen-Modell“ von Donges (1982) und nicht zuletzt vor allem die „Risikoverhaltenstheorie“ von Trimpop (1994) im Hintergrund zur Verfügung und liefern notwendige Erklärungen. Letztlich wurden diese entscheidenden Einflüsse durch die in 2011 im EU-ECOWILL-Projekt und 2014 im CIECA-RUE-Projekt weiter adaptierte GDE-Matrix deutlich beschrieben und aufgearbeitet und für die Fahrausbildung zur Verfügung gestellt.

## Qualitätssicherung und Optimierung

Mit Einführung der Überwachung der Aufbaueminare in den Ländern Brandenburg, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg nach DVR-Konzept hat der DVR eine begleitende Befragung der Seminarleiterinnen und Seminarleiter sowie der beauftragten Sachverständigen im Zeitraum 1. Januar 2004 bis 30. Juni 2007 durchgeführt, um Hinweise zur Überwachung einerseits und die Durchführung der Seminare andererseits zu erhalten. Der 2009 veröffentlichte Evaluationsbericht mit den Ergebnissen aus diesen drei Bundesländern führte zu Optimierungen im Seminarkonzept. Im Rahmen der Qualitätssicherung hat der DVR in Abstimmung mit der begleitenden Projektgruppe 2011 ein Gutachten bei der Jacobs University Bremen – Lehrstuhl „Lifelong Learning“ (Prof. Christian Stamov Roßnagel) zu den DVR-Aufbaueminaren in Auftrag gegeben. Dabei sollte geklärt werden, ob das Seminarkonzept und die daraus abgeleiteten Inhalte und Vermittlungsformen geeignet sind, das Fahrverhalten der Seminarteilnehmenden in Richtung regelkonformen Fahrens dadurch zu beeinflussen, dass auch fahrbezogene Einstellungen nachhaltig verändert werden. Die Jacobs University Bremen bediente sich zur Klärung der Fragestellungen unter anderem der Bewertungskriterien der BAST zur Anerkennung der §70-Kurse (Schmidt & Pfafferott 2006), obwohl diese strengere Bewertungsmaßstäbe als notwendig anlegen, da sie auch die besonderen Aufbaueminare für Fahrer mit Alkoholauffälligkeiten einschließen. Im Ergebnis heißt es im Gutachten, dass das auf Moderationsmethoden und strukturierter Selbstreflexion aufbauende Vermittlungsformat als fundiert, vollständig und konsistent bewertet wurde. Es wurde kein Grund zu einer Modifikation einzelner Elemente oder gar einer generellen Revision des



Auffällig gewordene junge Fahrerinnen und Fahrer können mit den Aufbaueminaren sicherheitsfördernde Strategien entwickeln. Foto: DVR

Vermittlungsformats gesehen. Dennoch wurde vorgeschlagen, zusätzlich Techniken zur Stärkung einer affektiven Verankerung und Möglichkeiten der Ressourcenaktivierung zu integrieren. Diese Empfehlungen sind 2013 in das DVR-Konzept des ASF eingeflossen. Aufgrund der Beobachtung, dass es zu Veränderungen von Zuweisungsgründen von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe kam, wurden im Jahr 2016 sieben weitere Themenbausteine entwickelt und 2017 als Modulsystem in das Konzept integriert, damit Seminarleiterinnen und Seminarleiter noch binnendifferenzierter vorgehen können.

### Ablauf eines Seminars

Im Rahmen des ASF gilt es im ersten Schritt, erlebte kritische Situationen zu sammeln, die authentisch und nachvollziehbar sind, also persönlich erlebt und damit ausreichend geschildert werden können. Hierbei werden die Zuweisungsgründe (Auffälligkeiten), Eindrücke aus der Beobachtungsfahrt und sonstige kritische Erlebnisse an einer „Erfahrungswand“ gesammelt und dienen als Stoff für die weitere Betrachtung. Zusätzlich werden unter dem Aspekt „Was eine gute Fahrer/

einen guten Fahrer ausmacht“ von den jungen Menschen Kriterien festgelegt, die für eine sichere Verkehrsteilnahme unabdingbar sind.

Im zweiten Schritt werden beispielhaft ein bis zwei der erlebten Situationen von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausgewählt, um sie genauer zu analysieren. In diesen Musteranalysen geht es darum, aufzuzeigen, wie kritische Situationen entstehen und welche alternativen Verhaltensweisen zu einer Entschärfung und Gefahrenminimierung beitragen können. Dabei muss unbedingt vermieden werden, den Nachweis über die Schuldhaftigkeit der Situation zu führen.

Mit dieser Vorgehensweise werden Instrumente zur Verfügung gestellt, mit denen die Teilnehmenden selbst ihre Erlebnisse kritisch hinterfragen und Alternativen für die Zukunft erarbeiten (Selbstreflexion) und in einem dritten Schritt mit den anderen Teilnehmenden diskutieren und auswerten können.

In einem vierten Schritt werden – orientiert an den in der Erfahrungswand vorhandenen Erlebnissen – bekannte

Ursachen für kritische Situationen genauer betrachtet und gemeinsam so aufgearbeitet, dass sicherheitszuträgliche Strategien für die Zukunft abgeleitet werden können. Das vorhandene Modulsystem stellt dafür folgende Themen zur Verfügung, aus denen für Gruppe drei passende Bereiche ausgewählt werden: „Nächtliche Freizeit-Unfälle“, „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“, „Gründe für Regelverstöße“, „Fahrermotive“, „Nebentätigkeiten beim Fahren“, „Das Smartphone als ständiger Begleiter“, „Mit Mitfahrenden unterwegs“, „Mit Radfahrenden klar kommen“, „Wenig Fahrende“, „Im Ausland unterwegs“.

### **Ressourcen aktivieren**

Im fünften Schritt finden die Ressourcenaktivierung und die affektive Verankerung von Sicherheitsstrategien für zukünftiges Verhalten statt, indem nach individuellen Beispielen und Vorgehensweisen gesucht wird, mit denen schon andere schwierige Aufgaben im noch jungen Leben gemeistert wurden und Bereiche definiert werden, in denen man noch besser werden möchte. Dazu suchen die jungen Menschen nach Personen in ihrem Lebensumfeld, die sie sich in dieser Hinsicht als „Vorbild“ nehmen können und begründen ihre Entscheidung. Damit haben die Teilnehmenden eine positive, mit eigener Erfahrung untermauerte Strategie für zukünftiges Verhalten.

### **Wirkungsnachweis des Seminars**

Zwar konnte bis heute noch keine direkte Wirksamkeitsuntersuchung des ASF, aufgrund des Umfangs und der Kosten, zum Beispiel durch die BAST durchgeführt werden. Aber der DVR und die gesetzlichen Unfallversicherungsträger konnten mit vergleichbaren Konzepten entsprechende wissenschaftliche Wirkungsnachweise liefern, die Rückschlüsse auf die Wirkung des DVR Konzepts ASF ermöglichen,

zulassen und aufzeigen. Das erprobte Konzept von „Work & Drive Profiler“, das sich im beruflichen Kontext mit jungen Beschäftigten, die sich in der Ausbildung befinden, hinsichtlich einer sicheren Verkehrsteilnahme auseinandersetzt, setzt vergleichbare Elemente, Methoden und Vorgehensweisen ein. Dieser Seminartyp beinhaltet drei Gruppenseminare mit einer Dauer von jeweils 180 Minuten sowie eine Feedbackfahrt. Somit entspricht der zeitliche und methodische Ansatz dem ASF-Konzept des DVR. Die gewählten Inhalte sind vergleichbar. Die begleitende Evaluation mit 170 Probanden, durchgeführt von der Leuphana Universität Lüneburg, konnte unter anderem mit einem Vorher-Nachher-Vergleich von Fahrdaten der Umsetzung im Jahr 2010 zeigen, welche signifikante Veränderungen im Fahrverhalten und bei den Einstellungen bei den jungen Menschen nachgewiesen wurden.

Auch die Evaluation des Konzepts „Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“, das sich seit 2017 im Auftrag der gesetzlichen Unfallversicherungsträger in der unmittelbaren Umsetzung in Unternehmen befindet, zeigt entsprechende Ergebnisse. In diesem Konzept werden junge Beschäftigte, in der Regel Führerscheinneulinge, angesprochen. Das Seminarkonzept besteht aus einer Präsenzphase mit einer Dauer von 135 Minuten, einer Selbstlernphase und einer anschließenden Präsenzphase mit einer Dauer von 90 Minuten. Inhaltlich wird hier auf das Erkennen von Gefährdungen auf den täglichen Wegen im Umfeld eines Unternehmens sowie Einstellungs- und Verhaltensänderungen eingegangen. Die begleitende Evaluation der Umsetzung im Jahr 2017 beinhaltete folgende wissenschaftlichen Fragestellungen:

- Entwicklung von Fahrsicherheitskompetenzen (Abschlussbericht UNIQSCI 2018)

- Fahrdatenerhebung Vorher-Nachher (Abschlussbericht Universität Ulm 2018)
- Entwicklung des Wissensstands und der Risikobereitschaft (Abschlussbericht RWTH Aachen 2019)

Dabei konnten positive Entwicklungen im Signifikanzniveau nachgewiesen werden, die deutlich für die Implementierung der Maßnahmen sprechen.

### **Resümee**

Junge Menschen sammeln nach dem Fahrerlaubniswerb unterschiedliche Erfahrungen. Teilnehmende am BF17 haben hier deutliche Vorteile durch die Minimierung des Anfängerrisikos. Dennoch unterliegen alle jungen Menschen noch dem in der Jugendlichkeit begründeten Risiko, das fatale Folgen im Straßenverkehr haben kann. Diejenigen, die auffällig wurden, haben seit zwanzig Jahren durch das ASF die wichtige Unterstützung neue, sicherheitszuträgliche Strategien zu entwickeln und damit ihren zukünftigen Fahralltag unter sichereren Bedingungen zu meistern. Dabei wird von Seiten des DVR und seiner Mitglieder sichergestellt, dass für diese Maßnahme ein Monitoring existiert, um auf Veränderungen in den Auffälligkeiten beziehungsweise Bedingungen zu reagieren, damit diese Maßnahme wissenschaftlich und inhaltlich immer auf Höhe der Zeit ist. Zwar existiert noch kein direkter Wirksamkeitsnachweis des ASF, jedoch zeigen alle begleitenden Evaluationen aus dem Bereich der Präventionsarbeit der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, dass die gewählte Didaktik erfolgreich ist und junge Menschen für ihre Zukunft so unterstützen kann, damit sie im Straßenverkehr zukünftig die richtigen, sicheren Entscheidungen treffen.

*Der Autor ist Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR.  
[kschulte@dvr.de](mailto:kschulte@dvr.de)*

# Spurhalteassistent und Co. in der Fahrschule

Automatisierte Fahrfunktionen in die Fahrausbildung integrieren



Der Einparkassistent im Einsatz ... Fotos: DVR

Der DVR spricht sich dafür aus, grundsätzliche Anforderungen zu Fahrerassistenzsystemen (FAS) in den rechtlichen Rahmenbedingungen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu verankern. FAS und automatisierte Fahrfunktionen, die die Längs- und Querverführung aktiv und kontinuierlich übernehmen, müssten obligatorischer Bestandteil der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung sein. Hierzu gehören die „Adaptive Geschwindigkeitsregelanlage“ (AGR) sowie der Spurhalteassistent mit Lenkeingriff und der aktive Spurwechselassistent. Zudem sollten auch alle anderen sicherheitsrelevanten aktuellen FAS behandelt werden. Dabei sei das Wissen um Einsatzzweck, Einsatzbedingungen, Systemgrenzen und Anforderungen hinsichtlich der

Bedienung, Nutzung und Überwachung der Systeme zu betrachten.

## FAS im Prüfungsfahrzeug nutzen

Der DVR empfiehlt, dass im Prüfungsfahrzeug verfügbare Assistenzsysteme

während der praktischen Fahrerlaubnisprüfung genutzt werden dürfen. Die manuelle Bewältigung der Fahraufgabe sollte dennoch vom Fahrprüfer oder der Fahrprüferin gefordert werden dürfen.



... gelenkt wird wie von Geisterhand.



Außerdem müssten die thematisierten FAS aufgrund ihrer zunehmenden Vielfalt und schnellen Weiterentwicklung kontinuierlich hinsichtlich ihrer Bedeutung für Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung bewertet werden.

Um die Ausbildungsfahrzeuge hinsichtlich des notwendigen Einbaus von FAS anzupassen, seien entsprechende Übergangsfristen festzulegen.

### **Anpassung an technische Entwicklung**

„Die zunehmende Integration von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen in moderne

Kraftfahrzeuge wird die Fahraufgabe für menschliche Fahrerinnen und Fahrer neu strukturieren, automatisierte Fahrzeuge werden in der Lage sein, eigenverantwortlich Fahrmanöver durchzuführen, aber auch darauf angewiesen sein, dass die Person hinter dem Steuer in kritischen Situationen den Überblick behält und bei Bedarf korrigierend eingreift“, erläutert DVR-Präsident Prof. Walter Eichendorf den DVR-Beschluss. Erst bei voll automatisiert agierenden Fahrzeugen im spezifischen Anwendungsfall sei keine fahrende Person mehr erforderlich. Insofern gelte es den Weg der technischen Entwicklung und Anforderung

an Fahrende angemessen in den Fahrerschulunterricht und die Fahrerlaubnisprüfung zu integrieren.

Die Bundesregierung hat mit ihrer „Strategie zum automatisierten und vernetzten Fahren“ Leitlinien auf den Weg gebracht, um den Straßenverkehr der Zukunft zu gestalten. Im vorliegenden Abschlussbericht wird mit Blick auf die Fahranfängervorbereitung empfohlen, sowohl die manuelle Fahrzeugführung als auch die Nutzung von FAS als obligatorische Inhalte in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zu berücksichtigen.

### **Fahrausbildung mit Automatikgetriebe**

Ein weiterer DVR-Beschluss befasst sich mit der Fahrausbildung in Autos mit Automatikgetriebe. Die zunehmende Verbreitung innovativer Fahrzeugkonzepte und alternativer Antriebe, wie zum Beispiel die Elektromobilität, müssten auch in der Fahrausbildung mit geeigneten Mitteln begleitet werden. Da diese Fahrzeugkonzepte in der Regel Automatikgetriebe vorsehen, entstehe nach den geltenden Regelungen der Fahrerlaubnisprüfung für diejenigen, die ihre Prüfung mit einem alternativen Antrieb (Automatikfahrzeug) ablegen wollen, aufgrund der Beschränkung, im Anschluss daran nur Automatikfahrzeuge führen zu dürfen, ein Nachteil. Dies führe dazu, dass Fahrschulen moderne Fahrzeugkonzepte im Fahrschulbetrieb eher nicht einsetzen.



Auch bei einer Automatikausbildung sollte die Schulung der Schaltkompetenz ermöglicht werden. Foto: Seifert

### **Gleichstellung ermöglichen**

Aus Sicht des DVR ist es notwendig, die Fahrausbildung und deren Regelungen zu modernisieren. Insofern sei die vorhandene Automatikregelung zu überprüfen und so anzupassen, dass eine vergleichbar sichere Fahrt nach erfolgreicher Prüfung auf einem Automatikfahrzeug auch in einem Auto mit manueller Schaltung gewährleistet sei. Unter dieser Voraussetzung sollte eine Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Automatikfahrzeuge entfallen und eine Gleichstellung innerhalb der Fahrerlaubnisklasse möglich sein.

### **Mindeststandards der Schaltkompetenz**

Dafür sollten bestimmte Kriterien erfüllt sein. Die notwendige Schaltkompetenz und die Mindestanforderungen zur Vermittlung der notwendigen Schaltkompetenz für das Führen eines Fahrzeuges mit Schaltgetriebe sollten auf wissenschaftlicher Basis definiert und entsprechende Vorgaben für die besondere Schulung der Schaltkompetenz im Rahmen einer Automatikausbildung erlassen werden. Die Integration dieser besonderen Schulung der Schaltkompetenz sei über die gesamte (Automatik-)Fahrausbildung (Grundausbildung und besondere Ausbildungsfahrten) im Rahmen eines integrativen Konzepts zu ermöglichen.

Es sollten zudem Regelungen gefunden werden, die im Sinne der 3. EU-Führerscheinrichtlinie einen Test zur Schaltkompetenz im Fahrschulbetrieb erlauben, ohne eine zusätzliche (Fahr-)Prüfung einzuführen.

Durch eine begleitende Evaluation sei sicherzustellen, dass eine derartige Änderung der rechtlichen Regelungen nicht zu negativen Auswirkungen im Unfallgeschehen führt.

# Baden-Württemberg an der Spitze

## Bundesländerindex Mobilität offenbart große Unterschiede



Verkehrssicherheit als eine Kategorie des Bundesländerindex Mobilität Foto:www.pd-f.de / Sebastian Hofer

Die 16 Bundesländer liegen bei der Nachhaltigkeit im Verkehr weit auseinander. Das ermittelte das Forschungsinstitut Quotas im Auftrag von Allianz pro Schiene, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und dem DVR im aktuellen Bundesländerindex Mobilität und Umwelt, der alle zwei Jahre anhand der fünf Kategorien Klimaschutz, Luftqualität, Verkehrssicherheit, Lärminderung und Flächenverbrauch ermittelt wird.

### Auch die Spitzenreiter weisen Mängel auf

Baden-Württemberg erreichte in dem Ranking mit relativ guten Werten bei Verkehrssicherheit, Lärm und Flächenverbrauch den ersten Platz. Mit 65 von 100 möglichen Punkten lässt Baden-Württemberg das zweitplatzierte Thüringen knapp und Rheinland-Pfalz auf Rang drei deutlich hinter sich. Allerdings weisen auch die Spitzenreiter bei zentralen Umweltschutz- und Sicherheitsthemen große Defizite auf. Bayern landete mit nur 39 Punkten

auf dem 16. und letzten Rang, noch hinter Schleswig-Holstein und Hamburg. Der Freistaat ist intransparent bei den verkehrsbedingten Klimabelastungen und schneidet auch bei Luftqualität und Flächenverbrauch schlecht ab.

### Verkehrssicherheit: Vorbild Baden-Württemberg

Bei der Verkehrssicherheit sticht Baden-Württemberg positiv hervor. Eine erfreuliche Entwicklung zeigt sich nicht nur bei den Getöteten im Straßenverkehr. Auch die Zahl der Schwerverletzten pro eine Million Einwohner sank zwischen 2014 und 2019 von 890 auf 730. Das entspricht einer Reduzierung um 18 Prozent und stellt die größte Verbesserung aller Länder dar. Keinerlei Fortschritte erreichte schließlich Sachsen, das inzwischen mit 1.005 Schwerverletzten pro eine Million Einwohner den dritthöchsten Wert unter allen Bundesländern vermeldet.

„Auch wenn die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr

seit 2018 weiter zurückgegangen ist, zeichnet der DVR eine gemischte Bilanz. Deutschland hatte sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der getöteten Unfallopfer von 2010 bis 2020 um 40 Prozent zu senken; dieses Ziel ist für fast alle Länder kaum noch zu erreichen“, bewertet DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner die Ergebnisse. Lediglich Bremen und ganz knapp auch das Saarland lägen im Bereich des Zielkorridors. Zudem sei die Zahl der Schwerverletzten von bundesweit 65.000 immer noch viel zu hoch. Aber er sieht auch Zeichen der Hoffnung: „Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass sich viele Bundesländer eigene Sicherheitsziele gesetzt haben, die zum Teil über denen des Bundes liegen. Und der vom DVR geforderten Vision Zero haben sich inzwischen auch nahezu alle Länder angeschlossen.“

Weitere Informationen unter: <https://www.dvr.de/presse/pressemittelungen/bundeslaenderindex-mobilitaet-2020>

### Platzierungen in den Themenbereichen

	Verkehrssicherheit	Lärminderung	Flächenverbrauch	Klimaschutz	Luftqualität
Spitzengruppe	1 Baden-Württemberg	1 Baden-Württemberg	1 Rheinland-Pfalz	1 Hamburg	1 Thüringen
	2 Thüringen	2 Rheinland-Pfalz	2 Baden-Württemberg	2 Sachsen	2 Sachsen
	3 Nordrhein-Westfalen	3 Brandenburg	3 Sachsen-Anhalt	3 Berlin	3 Brandenburg
	4 Bremen	4 Hessen	4 Berlin	4 Bremen	4 Saarland
	5 Rheinland-Pfalz	5 Mecklenburg-Vorp.	5 Niedersachsen	5 Thüringen	5 Sachsen-Anhalt
Mittelfeld	6 Berlin	6 Sachsen	6 Bremen	6 Nordrhein-Westfalen	6 Bremen
	7 Mecklenburg-Vorp.	7 Schleswig-Holstein	7 Hessen	7 Saarland	7 Berlin
	8 Bayern	8 Sachsen-Anhalt	8 Sachsen	8 Sachsen-Anhalt	8 Baden-Württemberg
	9 Niedersachsen	9 Thüringen	9 Hamburg	9 Baden-Württemberg	9 Mecklenburg-Vorp.
	10 Sachsen-Anhalt	10 Niedersachsen	10 Saarland	10 Rheinland-Pfalz	10 Schleswig-Holstein
Schlussgruppe	11 Hamburg	11 Bayern	11 Thüringen	11 Mecklenburg-Vorp.	11 Nordrhein-Westfalen
	12 Saarland	12 Saarland	12 Brandenburg	12 Schleswig-Holstein	12 Niedersachsen
	13 Brandenburg	13 Berlin	13 Bayern	13 Hessen	13 Rheinland-Pfalz
	14 Hessen	14 Nordrhein-Westfalen	14 Nordrhein-Westfalen	14 Brandenburg	14 Bayern
	15 Schleswig-Holstein	15 Bremen	15 Schleswig-Holstein	15 Niedersachsen	14 Hessen
	16 Sachsen	16 Hamburg	16 Mecklenburg-Vorp.	15 Bayern	16 Hamburg

Quelle: Allianz pro Schiene

# Kräfte und Kompetenzen bündeln

## ETSC PIN Talk: Die Mitwirkung unterschiedlicher Akteure in Verkehrssicherheitsprogrammen

Von Jacqueline Lacroix

Effiziente Verkehrssicherheitsarbeit benötigt genug „Player“, die dazu beitragen, die Anzahl und Schwere der Unfälle zu reduzieren. Welche Erfahrungen auf internationaler Ebene mit einer breit aufgestellten Verkehrssicherheitsarbeit gemacht werden, stand im Fokus einer virtuellen Veranstaltung des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC. Er hatte gemeinsam mit dem DVR und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor dem Hintergrund der deutschen EU-Ratspräsidentschaft und der Entwicklung eines neuen Verkehrssicherheitsprogramms dazu eingeladen.

Dr. Tamara Zieschang, Staatssekretärin im BMVI, betonte, dass neben wissenschaftlich fundierter Begleitung effiziente Maßnahmen notwendig seien, um langfristig das Ziel der Vision Zero zu erreichen.

ETSC-Präsident Hermann de Croo verwies auf die erfolgreiche Zusammenarbeit der unterschiedlichen Fachleute im Rahmen des PIN-Programms\*, das ländervergleichend seit 2006 Verkehrssicherheitsthemen adressiert. Ferry Franz, Direktor der Konzernrepräsentanz von Toyota in Berlin, begründete das Engagement im PIN-Programm mit der Firmenphilosophie, die den Schutz von Mensch und Natur sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit zum Ziel hat.

### Partnerschaft auf allen Ebenen

Matthew Baldwin, Europäischer Koordinator für Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität, unterstrich die Notwendigkeit einer „auf allen Ebenen stattfindenden Partnerschaft“, die Kompetenzen bündelt. Die EU-Kommission lege dabei für die Entwicklung von Maßnahmen

\*Das PIN-Programm wird vom schwedischen Verkehrsministerium, der norwegischen Straßenverkehrsbehörde, dem International Motor Vehicle Inspection Committee CITA sowie vom DVR und Toyota Motor Europe unterstützt.

eine „Philosophie der Offenheit“ zugrunde. Die EU-Charta für Verkehrssicherheit, die seit 2004 über 3.500 Unterzeichner aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen zusammenführt, solle künftig noch stärker als Plattform für Erfahrungsaustausch und Inspiration gelten.

Kai Assing, stellvertretender Referatsleiter „Verkehrssicherheit“ im BMVI, erläuterte die künftige Verkehrssicherheitsstrategie für Deutschland: Für die Entwicklung des Verkehrssicherheitsprogramms 2021-2030 beteilige der Bund von Beginn an die Länder, Kommunen und Gemeinden sowie Verbände und Organisationen, die mit der Sicherheit auf den Straßen in Berührung stehen. In einem kontinuierlichen Dialogprozess sollen Erfahrungen ausgetauscht werden, beispielsweise durch regelmäßige Verkehrssicherheitskonferenzen.

Wie der DVR die unterschiedlichen Akteure zusammenbringt, erläuterte der Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf anhand konkreter Beispiele: Der „Runde Tisch der Länder“, der für die Zusammenarbeit zwischen dem DVR und den Bundesländern eine zentrale Rolle spielt, die Umsetzung der Zielgruppenprogramme mit Mitgliedern des DVR, die Kampagnenarbeit sowie die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften und schließlich die Gremienarbeit der Vorstandsausschüsse des DVR, die in die politische Arbeit mündet.

Abschließend stellten ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso, Mike Rowlands von der irischen Verkehrssicherheitsbehörde, Ulrich Malburg vom Verkehrsministerium NRW sowie Dr. Thomas Linz von der Bayer AG Berlin jeweils ihre Maßnahmen und Prozesse vor, die dazu dienen, unterschiedliche Akteure erfolgreich einzubinden.

*Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.* [jlacroix@dvr.de](mailto:jlacroix@dvr.de)

# Mobilität in der Stadt: Miteinander oder in der Quere

## Innovative Instrumente für eine konfliktvermeidende Planung



Herausforderungen im täglichen Miteinander begegnen  
Foto: BASt

Der Verkehrsraum in unseren Städten ist ein knappes und oftmals umkämpftes Gut. Ein kombinierter Geh- und Radweg, eine Bushaltestelle, an der Radfahrende vorbeiflitzen: Schnittstellen zwischen den Mobilitätsformen gibt es viele – und nicht wenige sind gefahrenträchtig. Wie die Verkehrsräume unserer Städte angelegt werden können, damit man sich weniger „in die Quere“ kommt, ist die Leitfrage des jetzt gestarteten Verbundprojekts „Cape Reviso“ (Cyclists And PEdestrians on REal and Vrtual Shared rOads).

Den Projektpartnern Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Höchstleistungsrechenzentrum Stuttgart (HLRS) und Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) geht es um eine methodisch neuartige Bestandsaufnahme sowie um innovative Instrumente für eine konfliktvermeidende Stadtplanung.

### Konflikte reduzieren

„Neben Faktoren wie Kosten und Wegzeit hängt die Wahl des Verkehrsmittels davon ab, ob Mobilität als angenehm oder unangenehm empfunden wird“, sagt Dr. Peter Zeile vom Institut für Entwerfen von Stadt und Landschaft (IESL) des KIT.

Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) geförderte Projekt begegnet diesem Problem zunächst mit einer methodisch neuartigen Bestandsaufnahme: Mit

Abstandssensoren ausgestattete Radfahrende identifizieren jene Stellen, an denen Autofahrende beim Überholen die vorgeschriebenen Sicherheitsdistanzen unterschreiten. An diesen Hotspots erfasst und analysiert dann ein vom HLRS entwickeltes KI-gestütztes Kamerasystem das komplexe Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

### Faktor Emotion

In der von KIT-Forscher Zeile mit ins Leben gerufenen „Urban Emotions“-Initiative ermitteln der Stadtplaner und sein Team, wie die Probanden des Projekts – Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrradfahrende – sich im alltäglichen Verkehrsgeschehen fühlen. Die Abstandsmessungen verknüpfen die Karlsruher Wissenschaftler mit Daten aus Stresssensoren und GPS-Trackern sowie aus Befragungen. Ihr Ziel ist es, diese zunächst ganz unterschiedlichen Erhebungen mittels einer App zu Visualisierungen mobilitätsbedingter Emotionen, sogenannten Heatmaps, zusammenzuführen.

### Virtuelle Realität

In einem zweiten Handlungsstrang des Projekts werden die Befunde der Bestandsaufnahme in Anwendungen erweiterter und virtueller Realität überführt. In einer interaktiven virtuellen Umgebung des HLRS wollen die Forschenden herausfinden, wie die zuvor identifizierten Reibungspunkte entschärft werden können – etwa durch das Anlegen von geschützten Radfahrstreifen oder eine generelle Veränderung der Verkehrsführung.

### Erprobung vor Ort

In seiner Schlussphase schwenkt das Projekt ins reale Verkehrsgeschehen zurück. Dabei funktionieren die Projektpartner ausgewählte Areale in baden-württembergischen Städten zu „Living Labs“ um, unter anderem in der Landeshauptstadt Stuttgart. Dort sollen die virtuell entwickelten Ideen für ein konfliktfreieres Miteinander vor Ort erprobt werden.

# Trotz Corona: Deutsche wünschen sich zukunftsweisende Mobilität

Wie wirkt sich die Corona-Krise auf das Mobilitätsverhalten der Deutschen aus? Der Mobilitätsmonitor 2020, eine Untersuchung des Instituts für Demoskopie (IfD) Allensbach im Auftrag von acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, liefert Antworten auf diese Frage. Die repräsentative Bevölkerungsumfrage, die bereits zum zweiten Mal nach 2019 durchgeführt wurde, lässt erkennen, dass Bürgerinnen und Bürger von gravierenden Veränderungen im Mobilitätssystem ausgehen.

„Im Mobilitätsmonitor 2020 haben wir vor allem danach gefragt, ob sich das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in diesem Corona-Krisenjahr verändert hat. Bestätigt hat sich, dass der Mobilitätsradius deutlich enger geworden ist“, erläutert Renate Köcher, Geschäftsführerin des Instituts für Demoskopie Allensbach und acatech-Senatorin.



Zunahme des Radverkehrs Foto: Ortlieb.l pd-f

Die Deutschen haben ihr Mobilitätsverhalten krisenbedingt verändert: Knapp die Hälfte (48 Prozent) der Bevölkerung unternimmt in diesem Jahr weniger Reisen, 40 Prozent verzichten gänzlich auf Auslandsreisen und 39 Prozent auf Flugreisen. Der Mobilitätsradius hat sich im Krisenjahr verringert, wovon vor allem das Fahrrad profitiert: Der

Anteil der Bevölkerung, der täglich das Fahrrad nutzt, ist gegenüber 2019 von 17 auf 22 Prozent angestiegen. Und diese Verhaltensänderung möchten die Deutschen auch beibehalten: Während sie sich mit Blick auf Flugreisen eine schnelle Rückkehr zur alten Normalität wünschen – nur zehn Prozent der Befragten wollen auch nach Corona keine Flugreisen mehr unternehmen –, möchten 27 Prozent der Deutschen nach der Krise weiterhin öfter mit dem Fahrrad fahren.

Der Pkw bleibt dennoch der Deutschen beliebtestes Fortbewegungsmittel: Neun von zehn Befragten nutzen regelmäßig einen Pkw, 52 Prozent – und damit genauso viele wie im Vorjahr – nutzen ihn täglich. Entsprechend ziehen drei Viertel (74 Prozent) der Befragten die Bilanz, dass der Pkw für sie unverzichtbar ist.

Weitere Informationen zur Studie unter:  
[www.acatech.de/mobilitätsmonitor2020](http://www.acatech.de/mobilitätsmonitor2020)

Impressum



DVR-report  
Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 4/2020, 50. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. – DVR  
Auguststraße 29  
53229 Bonn  
T +49 (0)228 40001-0  
F +49 (0)228 40001-67  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Hauptgeschäftsführer:  
Christian Kellner

Chefredakteur:  
Sven Rademacher

Titelfoto:  
Pixabay / B\_Me

Konzeption und Gestaltung:  
VKM · Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH  
Auguststraße 29  
53229 Bonn

Druck:  
Druckerei Flock  
50858 Köln  
ISSN: 0940-9025

Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten. Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR-report“ wird kostenlos abgegeben.

Adressänderungen:  
Per E-Mail: [report@vkm-dvr.de](mailto:report@vkm-dvr.de)  
Per Fax: Adressaufkleber und Änderungswunsch an +49(0)228 42172-27



**RUNTER  
VOM GAS**



Bundesministerium  
für digitale Infrastruktur



BfE  
Bundesagentur für  
Energie



UKIBG

**FINGER WEG VOM HANDY!**