

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/4/2007



WISSENSCHAFT  
**Empfehlungen zu Reifen  
und Fahrerassistenzsystemen**



MITGLIEDER

**Aktion gegen den  
toten Winkel**



AKTUELL

**Wie schnell  
ist sicher?**



INTERVIEW

**Robert Rademacher**

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

## Führerscheinprüfung am PC

Künftig wird die theoretische Führerscheinprüfung am Computer abgelegt. Alle Prüfstellen in Deutschland sollen in den nächsten Jahren flächendeckend mit PCs ausgerüstet werden. Ein entsprechender Bericht des Magazins „Focus“ ist vom Bundesverkehrsministerium bestätigt worden.

Berlin und Brandenburg sind die ersten Bundesländer, die zum 1. Januar 2008 die Fragebögen aus Papier abschaffen werden. Das haben die Prüforganisation DEKRA, die zuständigen Behörden und Fahrlehrerverbände in beiden Ländern beschlossen. „Auswendig lernen, wo das Kreuz vor den möglichen Antworten zu stehen hat, lohnt sich zukünftig nicht mehr“, sagte Dr. Gerd Neumann, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH

in Potsdam. Der Prüfling müsse sich verstärkt mit den Inhalten der Fahrausbildung auseinandersetzen, um die theoretische Prüfung zu bestehen. „Mehr Wissen über die Straßenverkehrsordnung ist ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern und senkt die Unfallzahlen“, so Neumann. Bleiben wird es bei den verschiedenen Antwortmöglichkeiten (Multiple Choice).

Ein neues computergestütztes System soll die Fragen verständlicher machen und besser vor Manipulationen schützen. Auf dem Bildschirm wird jeweils nur eine Frage angezeigt. Das erhöht nach Ansicht von Experten die Konzentration der Fahrschüler. Durch die nötige Anschaffung der Computer erhöhen sich die Kosten für den Führerschein um 60 bis 70 Euro.

Durch die PC-gestützte Prüfung können zukünftig alle Fragen schneller ausgewertet und an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Das Austauschen von Fragen ist dann „per Knopfdruck“ möglich.

In Deutschland werden jährlich rund 1,9 Millionen theoretische Fahrerlaubnisprüfungen durch die Prüforganisationen abgenommen. In ganz Deutschland soll die Führerscheinprüfung am Computer ab dem 1. Januar 2009 eingeführt werden.

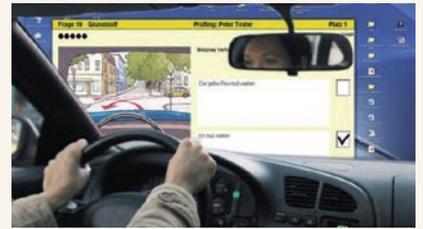


FOTO > WELT

## Auch im Dunkeln den Durchblick behalten

Obwohl insgesamt nur etwa 20 Prozent aller Fahrten in der Nacht stattfinden, sterben über ein Drittel aller Verkehrstoten in der Dunkelheit. Dank moderner Nachtsichtsysteme können Gefahren in der Nacht schneller erkannt und zahlreiche Unfälle verhindert werden.

Unter dem Begriff Nachtsichtsysteme werden alle Fahrerassistenzsysteme zusammengefasst, die das Sehen in der Dämmerung und Dunkelheit ver-

bessern. Dazu gehören neben dem Kurven- und Abbiegelicht auch die Systeme, die das Straßengeschehen zusätzlich abbilden. Auf kurvenreichen Strecken verkürzt sich der ausgeleuchtete Straßenbereich manchmal auf nur wenige Meter. Der Streckenverlauf hinter der Kurve bleibt im Dunkeln. Mit dem Kurvenlicht wird aber sozusagen um die Ecke geleuchtet. So erscheinen zum Beispiel Menschen und Tiere früher im Lichtstrahl. Das Abbiegelicht wird

dem Abblendlicht automatisch und abhängig von der Geschwindigkeit zugeschaltet, wenn der Fahrer den Blinker zum Abbiegen betätigt. Dadurch werden vor allem Fußgänger besser erkannt.

Moderne Nachtsichtsysteme, zum Beispiel „Night Vision“, hingegen helfen dem Fahrer, auch dann den Weitblick zu behalten, wenn das Fernlicht nicht angeschaltet werden kann. Damit wird der Sichtbereich herkömmlicher Scheinwerfer beträchtlich erweitert. Nachtsichtsysteme erfassen das Straßengeschehen mit Infrarot oder als Wärmebild. Dieses kann der Fahrer – eingeblendet in der Frontscheibe oder auf einem Bildschirm – in Echtzeit verfolgen. Vor allem unbeleuchtete Fußgänger oder Radfahrer können so wesentlich früher erkannt werden als mit Abblendlicht. Für Kurven- und Abbiegelicht gibt es Nachrüstätze. Die anderen Nachtsichtsysteme sind in immer mehr Neufahrzeugen auch schon in der Mittelklasse erhältlich.

FOTO > DVR



Moderne Nachtsichtsysteme: bessere Sicht bei Dunkelheit

Weitere Informationen unter:  
[www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de)

## Neue Berufsgenossenschaft für Verkehr

Die Reihe der Fusionen in den gewerblichen Berufsgenossenschaften setzt sich fort. Zum 1. Januar 2009 werden die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) und die See-Berufsgenossenschaft zur gemeinsamen Berufsgenossenschaft für Transport, Verkehr und Logistik verschmelzen. Die Verbände des Verkehrsgewerbes und der Entsorgungswirtschaft, der deutschen Reeder und Fischer heben hervor, dass sich bei dieser Fusion Branchen mit vielen Gemeinsamkeiten zusammenschließen werden: „Zuständig für alles, was rollt, schwimmt und fliegt“.

Für den wichtigen Arbeitsbereich Prävention sollen weiterhin ausgewiesene Fachleute eingesetzt werden.

Für Klaus Peter Röskes, Vorstandsvorsitzender der BGF und selbst Transportunternehmer, ist die Fusion eine günstige Gelegenheit, neue Konzepte für eine intelligente und schnelle Betreuung der Betriebe zu entwickeln: „Den Unternehmer interessiert in erster Linie ein stabiler Beitragssatz, aber wenn es darüber hinaus gelingt, beim Service neue Akzente zu setzen, wissen wir das durchaus zu schätzen.“ Für die Versichertenseite betont Gert Hüfner, Vorstandsvorsitzender der See-Berufsgenossenschaft: „Wir werden die Versicherten nach einem Berufsunfall oder bei einer Berufskrankheit innerhalb der neuen Verkehrs-BG bestmöglich betreuen können, weil Fachwissen und technische Ausstattung gebündelt werden.“

Die neue Verkehrs-Berufsgenossenschaft wird rund 1,4 Millionen Menschen gegen Unfälle bei der Arbeit oder auf dem Weg dorthin versichern und hat etwa 190.000 Mitglieder.

Zum 1. Januar 2008 werden sich auch die Großhandels- und Lager-Berufsgenossenschaft (GroLa BG) und die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel (BGE) zur Berufsgenossenschaft für Handel und Warendistribution (BGHW) zusammenschließen.

## Neues Leitbild der Verkehrssicherheit

Für ein neues Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit spricht sich der DVR aus. Unter dem Stichwort „Vision Zero“ ist in den vergangenen Monaten eine breite Diskussion in den Gremien des DVR geführt worden. Trotz unterschiedlicher Bewertungen einzelner Details ist nunmehr der „common sense“ hergestellt. Das Ziel aller im DVR engagierten Institutionen ist die Gestaltung einer sicheren und am Menschen orientierten Mobilität. Mit diesem Bekenntnis des Vorstandes zu den Inhalten von „Vision Zero“ sind wir jedoch erst am Anfang eines Prozesses. Nun geht es darum, die Eckpunkte und Grundsätze dieser Sicherheitsphilosophie in die konkrete Arbeit des DVR zu übertragen. Auch über den Namen soll noch einmal nachgedacht werden.

Eine wichtige Erkenntnis bei der Etablierung von „Vision Zero“ als gesamtgesellschaftlich getragenes Präventionsziel ist, dass die Politik und der Gesetzgeber dies positiv begleiten und dazu beitragen, dass eine entsprechende Mobilitätskultur entstehen kann.

„Vision Zero“ als politisches Programm setzt Prioritäten. Und diese Priorität muss lauten: Bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen muss die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Mensch, auch wenn er die Verantwortung für sein Tun hat, nicht ohne Fehler ist. Bei der Gestaltung unserer Mobilität und unseres Verkehrssystems muss dieses Faktum immer mit beachtet werden, um zu erreichen, dass Fehler keine fatalen Folgen haben und nicht mit dem Tode bestraft werden.

Die Gestaltung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege muss dieser Erkenntnis entsprechen und die Regelwerke zur Teilnahme am Straßenverkehr sind entsprechend anzupassen. Dies kostet Geld, aber allen, die sich mit Präventionsarbeit beschäftigen, ist klar, dass eine sichere Mobilität nicht zum Nulltarif zu haben ist. Über die Verteilung der Lasten muss ein gesellschaftlicher Diskussionsprozess auch unter Einbeziehung von Parteien und Parlament erfolgen.

## INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
IM BLICKPUNKT	7
MITGLIEDER	10
JOURNAL	13
INTERVIEW	18
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

# Geschwi



## Wie schnell ist sicher?

FOTOS > DVR

**N**icht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden. In der Politik wird die Frage eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit – derzeit wieder heftig diskutiert. Wo die Ursachen für zu schnelles Fahren liegen und mit welchen Mitteln darauf Einfluss genommen werden kann, stand im Mittelpunkt eines Presseseminars, das der DVR Ende November in Bonn veranstaltete.

In seinem Vortrag „Wie schnell ist sicher?“ beschäftigte sich Prof. Dr. Hartmut Topp von der Universität Karlsruhe mit dem Zusammenhang von Geschwindigkeit und Sicherheit. Ausgehend von Zahlen des Statistischen Bundesamtes stellte Prof. Topp fest, dass 2006 insgesamt 2170 Menschen bei Tempo-Unfällen ums Leben kamen. Das seien 43 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten

Personen. Allerdings, so der Unfallforscher, spiegele die Statistik die Rolle der Geschwindigkeit nur teilweise wider, denn auch bei anderen Ursachen sei die Geschwindigkeit oft mit im Spiel. Angepasste Geschwindigkeit trage in mehrfacher Hinsicht zur aktiven und passiven Sicherheit bei: durch einfachere Korrektur von Fehlern, durch Abwendung von Gefahren und durch geringere Unfallfolgen. Zum Beispiel sei die kinetische Energie eines Fahrzeugs bei 180 km/h dreimal so groß wie bei 120 km/h. Sicherheit, so Prof. Topp, sei das Hauptargument für Tempo 130 oder 140 auf trockener und 110 oder 120 auf nasser Straße. „Das Telematik-Argument – variable Limits statt starres Tempolimit – zieht nicht“, sagte der Unfallforscher. „Es geht um ein entspannteres Verkehrsklima mit homogenerem Verkehrsfluss.“ Das erhöhe auch die Straßenkapazität und verringere die Staugefahr. Langsameres Fahren könne durch Aufklärung und Werbung, durch Tempolimits, durch Technik wie zum Beispiel „Intelligent

Speed Adaption“ (ISA) und – insbesondere innerorts – durch die Straßenraumgestaltung erreicht werden. In Städten befürwortete Prof. Topp generell Tempo 30: „Dann dürfte es innerorts so gut wie keine Verkehrstoten mehr geben.“

Auch Prof. Mark Vollrath von der Technischen Universität Braunschweig präsentierte Zahlen, die die Erhöhung des Unfallrisikos durch höhere Geschwindigkeiten belegen. So habe man bereits in den 90er Jahren in Australien ermittelt, dass in der Stadt und auf der Landstraße bei 60 km/h eine Steigerung der Geschwindigkeit um nur fünf km/h mit einer Verdoppelung des Unfallrisikos einhergehe. „Vergleicht man dies mit der Wirkung von Alkohol“, so Prof. Vollrath, „so sind 65 km/h statt 60 km/h so risikoreich wie 0,5 Promille.“ Der Psychologe ging auch darauf ein, warum Fahrer häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs seien: Sie wüssten zwar, dass sie zu schnell fahren, aber weil

# ndigkeit

andere dies auch tun, weil man es eilig habe und weil es ja meistens gut gehe, tue man es trotzdem. Die technischen Möglichkeiten, die Geschwindigkeit von Fahrzeugen von außen streckenangepasst zu regeln, sei mithilfe von Navigationssystemen bereits heute gegeben, zum Beispiel durch ISA. Über eine Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Umwelt könnten in Zukunft auch dynamische Geschwindigkeitsregelungen, zum Beispiel bei Stau oder Unfällen, direkt in die Fahrzeuge gesendet werden. Hinsichtlich des erzielbaren Sicherheitsgewinns zeigte sich Prof. Vollrath jedoch pessimistisch: Da solche Systeme abschaltbar seien, würden sie gerade von den Fahrern, die sie eigentlich am nötigsten brauchen, nicht verwendet. „Es ist heutzutage bereits gut möglich, im Fahrzeug zu wissen, was eine sichere Geschwindigkeit ist“, sagte der Psychologe. „Die Herausforderung wird sein, dies dem Fahrer so zu vermitteln, dass er dieses Wissen auch nutzt“. Vielleicht sei „Technik statt Mensch“ ein Weg, die Sicherheit zu erhöhen: eine Geschwindigkeitsbeeinflussung, die nicht ausgeschaltet werden kann.

Dietmar Lucas und Susanne Laumeier beschäftigten sich mit dem Selbstbild von Mehrfachtätern, die im Verkehrszentralregister in Flensburg mehr als 14 Punkte gesammelt

hatten. In den Interviews, die die beiden Psychologen führten, seien drei Erklärungsmuster zutage getreten: Etwa ein Drittel der Befragten sehe die Taten nicht als eigenes Verschulden („da konnte ich nichts für“), ein weiteres Drittel spiele sie herab („das war gar nicht so wild“). Beim letzten Drittel könne von bewusstem Tun ausgegangen werden, da die Täter offenbar eigenen Regeln gefolgt seien. Besonders bei Verstößen gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen sei häufig argumentiert worden, dass diese ja nur für unübersichtliche Verkehrssituationen oder für unerfahrene Kraftfahrer gälten. „Punktetäter“, so Dietmar Lucas, „folgen beim Autofahren sehr beharrlich inneren Mustern“. Veränderungen in bezug auf die Verhaltensauffälligkeiten könnten erst dann wirksam werden, wenn die Betroffenen Verantwortung für das eigene Verhalten übernehmen. Dies sei häufig erst im Verlauf einer intensiven verkehrstherapeutischen Begleitung zu erwarten.

Helmut Kury, Kriminologe und Professor für Psychologie an der Universität Freiburg, wies darauf hin, dass in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit hinsichtlich der Geschwindigkeitsvergehen ein Ungleichgewicht gegenüber anderen Delikten herrsche. Raser würden immer noch häufig als „Helden“ betrachtet, während zum Beispiel Alkohol am Steuer immer

weniger toleriert werde. Dies zeige sich auch in der Strafzumessung: „Die Sanktionswaage hängt schief“, brachte es Prof. Kury auf den Punkt. Während die Wirkung von Geldbußen gering sei, sähe dies beim Führerscheinentzug anders aus. Insbesondere Intensivtäter müssten härter sanktioniert werden.

Timmo Janitzek vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC – European Transport Safety Council) in Brüssel ging in seinem Vortrag auf die Verkehrsüberwachung in der EU ein. Ausgehend vom „Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit“ von 2003, in dem das ehrgeizige Ziel formuliert wurde, die Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2010 zu halbieren, habe die Europäische Kommission 2004 eine Empfehlung zur Verkehrsüberwachung erlassen. Als zentrales Element, Geschwindigkeitsunfälle zu senken, soll die Kontrollwahrscheinlichkeit erhöht werden. Offenbar mit Erfolg: So habe beispielsweise in Frankreich die Einführung eines umfangreichen Geschwindigkeitsüberwachungssystems seit 2003 zu einem enormen Zugewinn in der Verkehrssicherheit geführt. Mit der Erweiterung mobiler und ortsfester automatisierter Anlagen von zunächst 890 Kameras im Jahre 2004 auf mittlerweile 1950 Anlagen sei ein Rückgang in den gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten im



Straßennetz feststellbar gewesen. Dies gelte als Hauptgrund für den Rückgang der Getötetenzahlen um 42 Prozent innerhalb von fünf Jahren.

Über die Praxis der Verkehrsüberwachung durch die Polizei in Nordrhein-Westfalen berichtete Wolfgang Blindenbacher, leitender Polizeidirektor im Düsseldorfer Innenministerium. Seit mehreren Jahren konzentrierte sich die Polizei in Nordrhein-Westfalen darauf, die Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden zu bekämpfen, das Entdeckungsrisiko zu erhöhen und bei Verkehrsverstößen konsequenter einzuschreiten. Die Polizei halte weiterhin an gezielten Kontrollen mit sofortigem

Anhalten fest. Überprüft werde per Radar- und Laserkontrollen sowie mit Alkohol- und Drogentests, außerdem werde das Anlegen des Sicherheitsgurts kontrolliert. Eindringliche Gespräche mit Verkehrssündern gehörten ebenfalls zum Konzept der Polizei wie das Vorführen von Schock-Videos direkt vor Ort. „Mehr Qualität statt Quantität“, fasste Wolfgang Blindenbacher das Motto zusammen.

Auch mit emotionaler Ansprache kann man offenbar Geschwindigkeiten senken. Rudolf Broer und Jan Stern stellten ein neuartiges Dialog-Display zum Einsatz am Straßenrand vor. Dieses von der RTB GmbH in Bad Lippspringe entwickelte Gerät signalisiert – anders als herkömmliche

Anzeigetafeln – in Abhängigkeit von der gemessenen Geschwindigkeit dem Autofahrer ein grünes, freundliches „Danke“ oder ein mahnendes, rotes „Langsam“. Rudolf Broer, Geschäftsführer der Herstellerfirma, erläuterte den Grundgedanken des Displays: „Unser Hauptziel ist es, die Abkapselung des Fahrers von der Außenwelt zu beenden. Wir wollen die Verantwortung dorthin zurückgeben, wo sie hingehört.“ Mit dem Gerät sei eine dauerhafte Senkung des gefahrenen Tempos zu erzielen, ein Gewöhnungsprozess trete nicht ein. Dies werde durch Untersuchungen in verschiedenen Städten, an denen die Technische Universität Dresden beteiligt war, belegt.

## Motorradfahren: Reiz mit hohem Risiko

Auf dem DVR-Presseseminar beschäftigten sich zwei Vorträge speziell mit der Situation von Motorradfahrern. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund der gestiegenen Zahlen der tödlich verunglückten Zweiradfahrer, die in der ersten Hälfte des Jahres 2007 zu verzeichnen waren. Kai Assing vom Statistischen Bundesamt zeigte die Tendenzen auf. Die in den letzten Jahren gestiegene Bedeutung des Motorradunfallgeschehens für das Gesamtunfallgeschehen beruhe im Wesentlichen auf zwei sich summierenden Entwicklungen: Zum einen sei der Bestand der Motorräder in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, zum anderen sei der Rückgang der Unfallzahlen dieser Fahrzeuge weniger positiv ausgefallen als die Gesamtentwicklung. Eine ähnliche Verbesserung der passiven Fahrzeugsicherheit, wie sie bei den Pkw zu einer Verringerung der Unfallschwere geführt habe, sei bei Motorradunfällen in dem Maße nicht festzustellen.

Motorradfahren in Deutschland sei im Wesentlichen von der Witterung abhängig: Bei gutem Wetter steige die Fahrleistung stark an. Die hohen Getötetenzahlen des ersten Halbjahrs 2007 seien zumindest zu einem Teil auf diesen Umstand zurückzuführen. 52 Prozent der Unfälle mit Personenschaden, an denen Motorräder im Jahr 2006 beteiligt waren, seien nicht durch den Motorradfahrer, sondern durch einen anderen Verkehrsteilnehmer verursacht worden.

Der Psychologe Dr. Hartmut Kerwien ging in seinem Vortrag auf die Motive und Emotionen rund ums Motorradfahren ein. Motorradfahren als Freizeitbeschäftigung sei davon bestimmt, der alltäglichen Routine zu entkommen, Verantwortlichkeiten abzustreifen und Erholung zu finden. Die Motivstruktur einiger Motorradfahrer zeige jedoch auch eine Verwandtschaft zu anderen Risikosportarten, wie Alpinski oder Wildwasserkanufahren, Surfen oder Drachenfliegen. In diesen Sportarten gehe es darum, außergewöhnliche Bewegungsformen erlebbar zu machen. Beim Motorradfahren sei dies das Erleben von Schräglagen in Kurven und das Spüren von Beschleunigung und Geschwindigkeit. Gerade bei sportlichen Tätigkeiten sei das „Immer besser werden wollen“ eine Haupttriebfeder. Dr. Kerwien sah hier einen Ansatzpunkt, durch das Anbieten von Trainingsmaßnahmen Einfluss zu nehmen: Gerade für sportliche Motorradfahrer müssten Gelegenheiten geschaffen werden, ihren Sport so ungefährlich wie möglich trainieren und ausüben zu können.



# Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit

## Innovationen verbessern Wahrnehmbarkeit im Straßenverkehr



FOTO > 3M

Retroreflektierende Konturmarkierungen verbessern die Sichtbarkeit.

Sehen und gesehen werden – im Straßenverkehr wird das mitunter zur Überlebensfrage. Gerade in der dunklen Jahreszeit ist es für alle Verkehrsteilnehmer wichtig, die eigene Sichtbarkeit zu erhöhen. Der DVR und seine Partner setzen sich seit Jahren dafür ein, dass Autofahrer auch tagsüber mit Licht fahren. Schätzungen zufolge könnten in Europa mit dem Fahrlicht am Tage über 5.000 Menschenleben jährlich gerettet werden. Aber nicht nur am Tag sind Verbesserungen der Sichtbarkeit von Fahrzeugen möglich. Wie das Signalbild von Lastkraftwagen und Anhängern in der Nacht verbessert werden kann, stellte 3M, einer der führenden Hersteller retroreflektierender Materialien, bei einer Live-Demonstration in Berlin Parlamentariern und Journalisten vor: Anhand mehrerer Nutzfahrzeuge wurden den Teilnehmern am Busparkplatz des Deutschen Bundestages in Berlin eine retroreflektierende Konturmarkierung sowie die Wirkung retroreflektierender Werbung demonstriert.

Etwa ein Drittel aller Lkw-Unfälle auf Deutschlands Autobahnen ereignen sich bei ungünstigen Witterungsbedingungen, bei Dämmerung und Dunkelheit. Retroreflektierende Konturmarkierungen könnten

die Sichtbarkeit von Fahrzeugen bei ungünstigen Lichtverhältnissen entscheidend verbessern. Bereits heute existieren weltweit in mehr als 20 Ländern Vorschriften, die die retroreflektierende Markierung von Lkw und Anhängern zur Pflicht machen. In Deutschland sind Konturmarkierungen seit längerer Zeit

erlaubt. Pflicht sind sie seit dem 10. Oktober 2007 für neue Typen von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen, wenn diese nach der UN ECE Regelung Nr. 48 zugelassen werden.

Ein Lkw mit Konturmarkierung, so die Experten von 3M, hebt sich auf



FOTO > DVR

Auch tagsüber mit Licht sicher unterwegs



FOTOS > 3M

nächtlicher Autobahn deutlich von den übrigen Verkehrsteilnehmern ab und sei etwa zwei bis drei Sekunden früher wahrzunehmen und als Lastkraftwagen zu erkennen. Auf diese Weise führe die Markierung zu einer verbesserten Einschätzung von Abstand und Geschwindigkeit. Außerdem verbessert die reflektierende Markierung auch die Sichtbarkeit eines am Fahrbahnrand oder auf dem Seitenstreifen stehenden Fahrzeugs. Bei den für die Konturmarkierung eingesetzten retroreflektierenden Folien sorgen Mikroprismen dafür, dass die auftretenden Lichtstrahlen im gleichen Winkel wieder zu ihrer Quelle zurücktransportiert werden.

Als regelrechter Blickfang erwies sich die ebenfalls bei der Live-Demonstration

vorgestellte retroreflektierende Werbung, die auf Lkw und Anhängern angebracht war. Auf Fahrzeughecks ist retroreflektierende Werbung bisher in Deutschland nur über eine Ausnahmegenehmigung erlaubt. Eine Langzeitstudie soll Erkenntnisse über Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Verkehrssicherheit geben.

Nicht nur für Lkw einsetzbar sind die von 3M bei der Live-Demonstration ebenfalls vorgestellten selbstleuchtenden Nummernschilder. Anders als die derzeit üblichen Kennzeichentafeln leuchten die vorgestellten neuen Nummernschilder gewissermaßen „von innen heraus“. Sie bestehen aus einer nur wenige Millimeter starken Flächenleuchte mit Licht emittierenden

Dioden (LED) und dem eigentlichen Kennzeichen aus flexiblem, lichtdurchlässigen Kunststoff mit einer retroreflektierenden Oberfläche. Das selbstleuchtende Nummernschild benötigt deshalb auch keine externe Kennzeichenbeleuchtung. Wird es angestrahlt, verstärkt sich die Wirkung: Gegenüber einem herkömmlichen Kennzeichen sei das neue Nummernschild aus Sicht eines Pkw-Fahrers zu 29,4 Prozent besser sichtbar, aus Sicht eines Lkw-Fahrers sogar um 48,6 Prozent. Deutschland ist das erste Land, in dem die neue Technik eingeführt wird. Das selbstleuchtende Nummernschild ist bei den Schilderprärgern zum Preis von rund 100 Euro erhältlich.



Das selbstleuchtende Nummernschild ist besser zu erkennen.



## Sich sichtbar machen: auch für Fußgänger und Radfahrer lebenswichtig

Auch für die so genannten „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ ist es in der dunklen Jahreszeit wichtig, sich möglichst gut sichtbar zu machen. Besonders wenn zur Dunkelheit noch Nässe hinzukommt, ist die Sicht der Autofahrer aus dem Fahrzeug heraus stark eingeschränkt. Helle Kleidung ist vorteilhaft, reicht aber allein nicht aus: Fußgänger, die nachts unterwegs sind, sollten sich mit retroreflektierendem Material ausstatten. Bei guter Sport- oder Regenkleidung wird dieses Material häufig als Applikation verwendet. Man kann aber auch reflektierende Klettbander an Armen oder Beinen tragen. So ausgerüstet, ist man auch auf dem Fahrrad besser sichtbar. Auf die vorgeschriebenen Reflektoren an den Pedalen, nach vorn und hinten sowie an den Speichen oder Reflexstreifen an den Reifenflanken sollte man als Radfahrer ebenso wenig verzichten wie auf eine gut funktionierende Lichtanlage mit Standlichtfunktion.



## Eindeutige Signale

Der Einsatz von Leuchtdioden macht es möglich: Automobilhersteller haben Bremsleuchten entwickelt, die durch das Leuchtbild signalisieren, wenn eine Notbremsung durchgeführt wird. Dies geschieht entweder durch eine gestufte Leuchtintensität des Bremslichts oder durch ein Blinksignal am Beginn der Notbremsung. Hierdurch kann nachfolgenden Fahrzeugen frühzeitig und eindeutig signalisiert werden, dass der Vorfahrende eine Notbremsung einleitet. Der DVR setzt sich dafür ein, international eine einheitliche Lösung dieser Signalisierung einzuführen.

Außerdem schlägt der DVR vor, das Warnblinklicht zu ändern: Es sollte einen Doppelblink-Impuls erhalten, damit es vom Blinklicht für das Abbiegen unterschieden werden kann, falls eine Fahrzeughälfte verdeckt ist.

## Aktion gegen den toten Winkel

Die Unfallgefahr im toten Winkel von Lkw zu entschärfen, ist Ziel einer bundesweiten Aktion von DEKRA. Gemeinsam mit Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre stellten die DEKRA-Sachverständigen in Magdeburg eine zusammen mit MAN und Mercedes-Benz entwickelte Methode zur korrekten Einstellung der Spiegelsysteme vor.

Mit einer auf dem Boden aufgemalten Schablone können die Spiegel optimal justiert werden. Damit werden die schlecht einsehbaren Bereiche auf ein absolutes Minimum verringert. „Das Kernproblem der Toten-Winkel-Unfälle sind die schwierigen Sichtverhältnisse am Lkw“, erklärte Dr. Gerd Neumann, Mitglied der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH.

Das Rechtsabbiegen von Lkw ist für Fußgänger, Rad- und Mofafahrer eine der gefährlichsten Situationen im Straßenverkehr. Nicht nur Kinder schätzen den Sichtbereich der Lkw-Fahrer falsch ein. Fußgänger und Radfahrer geraten häufig in

die so genannte „Tote-Winkel-Falle“, wenn sie an einer Kreuzung direkt neben dem Lkw halten, wo sie vom Lkw-Fahrer nur schwer oder gar nicht zu sehen sind. Nach Angaben des Europäischen Parlaments kommen in solchen Situationen europaweit jährlich rund 400 Fußgänger und Zweiradfahrer ums Leben.

Nach einer EU-Richtlinie müssen Lkw über 3,5 Tonnen, die nach dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden, bis spätestens April 2009 mit Spiegeln nachgerüstet werden, die das indirekte Sichtfeld des Fahrers erweitern. Für neu zugelassene Lkw gilt die Ausrüstungspflicht bereits seit Ende Januar 2007. „Allerdings verpufft die Wirkung der besten Spiegelsysteme, wenn sie nicht richtig eingestellt sind“, so Neumann.

In den kommenden Monaten wird DEKRA die Verkehrssicherheitsaktion auf Parkplätzen und Autohöfen demonstrieren.

Schwächere Verkehrsteilnehmer sollten dennoch das unmittelbare Umfeld von Nutzfahrzeugen grundsätzlich meiden.



FOTO &gt; DEKRA

Toter Winkel: DEKRA startet Sicherheitsaktion

## „Kavaliere der Straße“: Vorbildliches Verhalten wurde ausgezeichnet

Als die 69-jährige Frau Simon in Durmersheim (südlich von Karlsruhe) zu ihrem auf dem Seitenstreifen abgestellten Wagen ging, blockierte ein quer stehendes Auto den Gehweg. Dadurch war sie gezwungen, auf die viel befahrene Straße auszuweichen. Als sie vorbeiging, fuhr das Auto plötzlich los und Frau Simon wurde etwa 50 Meter mitgeschleift, ohne dass der Fahrer dies bemerkte, obwohl sie laut schrie. Im Gegenverkehr erfasste Bernd Gayer die Situation blitzschnell, stellte seinen Pkw quer auf die Fahrbahn und bremste den ihm entgegenkommenden Verursacher aus. Nur durch seine geistesgegenwärtige Reaktion kam Frau Simon mit Kopfprellungen, Schürfwunden am Rücken und einem Beinbruch am Knie noch relativ glimpflich davon.

Aus dem Kreis der mittlerweile umstehenden Passanten leistete Petra Nientiedt besondere Hilfe bei der Erstversorgung. Sie fuhr mit der Verletzten in Krankenhaus Rastatt und blieb bei ihr, bis alle ärztlichen Untersuchungen abgeschlossen waren.

Für ihren vorbildlichen Einsatz wurden Nientiedt und Gayer gemeinsam mit weiteren 13 Helfern als „Kavaliere der Straße“ ausgezeichnet.

In den 48 Jahren ihres Bestehens hat die Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“ im DVR, in der 35 Tageszeitungen aus ganz Deutschland zusammengeschlossen sind, rund 67.000 Frauen und Männer für ihren besonderen Einsatz im Straßenverkehr geehrt.

„Sie haben Mut bewiesen und Großes geleistet, als Sie nicht weggeschaut haben, als andere Menschen in Not waren, sondern tatkräftig und uneigennützig geholfen haben“, lobte der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Walter Hirche die „Kavaliere“ bei einem Festakt im Oldenburger Staatsarchiv. Mit ihrem Einsatz hätten die ausgezeichneten Verkehrsteilnehmer gezeigt, dass die bewährten gesellschaftlichen Werte noch nicht verkommen seien. „Nicht Egoismus, sondern Verantwortung ist gefragt“, so der Minister.

Die Bedeutung selbstloser Hilfe und verantwortungsvollen Verhaltens im Straßenverkehr unterstrichen auch Oldenburgs Oberbürgermeister Professor Dr. Gerd Schwandner, der Geschäftsführer der Nordwest-Zeitung Ulrich Gathmann und Rainer Freiherr von Schilling als Sprecher der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“.



Niedersachsens Verkehrsminister Walter Hirche (3.v.l.) und Oldenburgs Oberbürgermeister Prof. Dr. Gerd Schwandner (3.v.r.) zeichneten in Oldenburg verdiente Verkehrsteilnehmer aus ganz Deutschland mit Plakette und Urkunde als „Kavaliere der Straße“ aus.

## DVR-Mitgliederversammlung

Auf der DVR-Mitgliederversammlung in Berlin unterstrich DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann in seiner Begrüßung, wie wichtig eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit sei: „Unfallprävention darf nicht erst einsetzen, weil etwas passiert ist, sondern damit nichts passiert. Diese Grundüberzeugung unserer Unfallprävention werden wir auch weiterhin mit allem Nachdruck vertreten.“ Das bedeute natürlich auch, sich schnell auf verändernde Bedingungen einstellen zu können.

Der DVR-Präsident ließ das Jahr 2007 Revue passieren und erwähnte einige Highlights wie die Jugendkampagne mit dem Titel „Hast du die

Größe? Fahr mit Verantwortung“, die ihren Höhepunkt in einer Tagung für 120 junge Leute in Berlin fand. Professor Bandmann erwähnte zudem die Sicherheitskampagne „bester beifahrer“ zur Aufklärung und Information über elektronische Fahrerassistenzsysteme sowie das Engagement des DVR in punkto Verkehrssicherheit und Klimaschutz auf der diesjährigen „grünen“ IAA.

Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW), und Ulrich Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident für Verkehr, wurden auf der Mitgliederversammlung in den Vorstand gewählt. Sie folgen damit ihren jeweiligen Amtsvorgängern Heinz Hardt (DVW) und Dr. Erhard Oehm (ADAC).

## Motorradsicherheit soll erhöht werden



FOTO > DVR

Für rund fünf Millionen Deutsche ist Motorradfahren ein beliebtes Freizeitvergnügen.

Laut einer Prognose der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wird die Anzahl der getöteten Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern 2007 um knapp neun Prozent gegenüber 2006 ansteigen. Die meisten tödlichen Motorradunfälle ereignen sich auf Landstraßen. Im ersten Halbjahr 2007 starben 339 Motorradfahrer außerorts, 86 innerorts. In nahezu der Hälfte aller Fälle werden Motorradfahrer von anderen Verkehrsteilnehmern in einen Unfall verwickelt und sind nicht Hauptverursacher.

Die meisten Todesopfer sind zwischen 25 und 55 Jahren alt. Das Durchschnittsalter der Motorradfahrer liegt derzeit bei 42 Jahren.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung führte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in den Räumen der BASt in Bergisch Gladbach einen Workshop

„Motorradsicherheit“ durch. Neben der Analyse der Unfallsituation für Motorradfahrer wurde auch das neue „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ vorgestellt. Referate über motorradfreundliche Schutzeinrichtungen, den aktuellen Forschungs- und Entwicklungsstand der aktiven und passiven Sicherheitstechnik am Motorrad sowie Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung und Überwachung rundeten das Programm ab.

Der Leiter des FGSV-Arbeitskreises „Motorradunfälle“ Helmut Nikolaus machte deutlich, dass die rund fünf Millionen Motorradfahrer in Deutschland ein acht- bis zwölfmal höheres Unfallrisiko haben als Pkw-Fahrer. Rund 46 Prozent aller Motorradunfälle passierten – übrigens unabhängig vom Alter – im ersten Führerscheinjahr. Nikolaus plädierte für eine stärkere Integration der motorisierten

Zweiradfahrer in das Infrastruktursystem und eine Verbesserung des Straßenzustandes.

Auch der DVR widmet sich mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums verstärkt der Verbesserung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer. Mit unterschiedlichen Maßnahmen soll sowohl unmittelbar die Zielgruppe der Motorradfahrer als auch die breite Öffentlichkeit angesprochen werden, um auch andere Verkehrsteilnehmer für die besonderen Risiken der motorisierten Zweiradfahrer zu sensibilisieren.

Ein praxisnahes Projekt für Motorradfahrer mit einem Online-Gewinnspiel und bundesweiten Motorradtouren startet der DVR in Kooperation mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im Frühjahr 2008.

## „Quer gedacht, aber schief gelaufen“

### Kongress zur Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen

Wie müssen sichere Querungsstellen für Kinder gestaltet sein? Sind diese gemeinsam mit Kindern planbar und, wenn ja, wie? Was können Eltern, Politik und Stadtplaner zur Sicherheit für Kinder in einem urbanen Lebensraum beitragen? Diesen und weiteren Fragen ging der vierte Kongress „Kinder in Bewegung“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. auf der internationalen Fahrradmesse IFMA Cologne 2007 nach. Gefördert und unterstützt wurde der Kongress vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der Stadt Köln.

Dass sich Unfälle vor allem dort ereignen, wo sich Wege kreuzen, ist bekannt. Doch für Häufigkeit und Schwere der Unfälle sind Faktoren verantwortlich, die durchaus beeinflussbar sind. Und diese Faktoren wurden von den Experten unter dem Titel „Quer gedacht, aber schief gelaufen“ vorgestellt.

Dazu gehört die vergleichende Betrachtung unterschiedlicher Quartierstypen, in denen sich Kinder bewegen. Dr. Ulrike Reutter vom Institut

für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen präsentierte Ergebnisse einer Umfrage zum Thema „Kids im Quartier“. Sie stellte fest, dass es Siedlungsstrukturen (Einfamilienhaus-, Zeilenbausiedlung und innenstadtnahes Mischgebiet) gebe, die – bezogen auf altersbedingte unterschiedliche Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an ihr Verkehrs- und Mobilitätsverhalten – anpassungsfähiger seien als andere. Besonders in den innenstadtnahen Mischgebieten müssten die verkehrlichen Belastungen reduziert werden.

Den Fokus auf Schulwegunfälle richtete Sabine Degener, Leiterin des Fachbereiches Verkehrsverhalten und -pädagogik, Unfallforschung der Versicherer, beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Besonders beim Fahrradfahren seien die heranwachsenden Kinder gefährdet. Kinder und Jugendliche zwischen zehn und 15 Jahren verunglücken am häufigsten mit dem Rad (51 Prozent). Das liege zum großen Teil an den Wahrnehmungs- und Bewegungsleistungen, die beim Radfahren erbracht werden müssten. „Radfahrer müssen die Gesamtsituation, die Fahrbahnbeschaffenheit und andere Faktoren wahrnehmen, sie müssen das Gleichgewicht auch bei langsamer Fahrt halten können und bremsbereit sein“.

Auf die Auswirkungen entwicklungspsychologischer Aspekte auf das kindliche Querungsverhalten ging die Verkehrspsychologin Dr. Susann Richter von der Technischen Universität Dresden ein. Sie hob hervor, dass Verkehrserziehung in jedem Lebensabschnitt des Kindes eine besondere Bedeutung habe.

Stadtplanerische und bauliche Faktoren für sichere Querungsstellen besonders für Kinder und Jugendliche standen im Vordergrund der Vorträge von Dr. Carola Bachmann vom Straßenverkehrsamt Darmstadt, Jörg Ortlepp vom Planerbüro Südstadt aus Köln und Ulrich Kalle, Landesgeschäftsführer des ADFC in Nordrhein-Westfalen.

Positive Beispiele, wie Kinder bei der Planung sicherer Querungsstellen mitwirken können, zeigte Dr. Jürgen Götsche vom Planungs- und Umweltamt der Stadt Marl. Spezielle Kinderstadtpläne, kindgerechte Ampeln und Unterrichtsprojekte wie das Marler „Ampelmännchen-Diplom“ sind nur einige Aspekte einer engagierten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche.

Weitere Informationen zum Kinderkongress sind unter [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de) zu finden.

Kinder im Straßenverkehr lassen sich im Spiel mit anderen schnell ablenken.



## DVR-Forum im Zeichen des urbanen Verkehrs

„Urbane Verkehr: Sicherheit erhöhen, Mobilität erhalten, Lebensqualität steigern“ lautete der Titel des 13. DVR-Forums Sicherheit und Mobilität im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München, das auch 2007 wieder mit Unterstützung des ADAC stattfand.

Cornelia Petzold-Schick, Bürgermeisterin der Stadt Ettlingen, stellte den rund 50 Gästen ein Verkehrskonzept vor, bei dem Umweltschutz und Stadtentwicklungspolitik einhergehen. Der Mensch, seine Bedürfnisse und Lebensqualität stehen dabei im

Mittelpunkt der Planungen. Dass Verkehrssicherheit nicht in Konkurrenz zum Umweltschutz stehen müsse, zeige auch das Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung, für das die Stadt Ettlingen vom ADAC ausgezeichnet worden sei, so die Bürgermeisterin. Neben den Auswirkungen des demografischen Wandels ging Franz P. Linder vom Kölner Planerbüro Südstadt auch auf die Herausforderungen für Kommunen ein, wenn sie künftig Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung gewährleisten wollen. In der anschließenden von der Journalistin Dorothea Dietsch moderierten Podiumsdiskussion ging es um Interessenkonflikte und mögliche Lösungsansätze im urbanen Verkehr. Neben den beiden Referenten

diskutierten auf dem Podium Angelika Gasteiner, Stadtbussalzburg AG, Professor Dr. Heinz-Jürgen Kaiser, Psychologe an der Universität Erlangen/Nürnberg, Franz Schwarzer, Bayerisches Staatsministerium des Innern, und Ulrich Syberg, ADFC NRW.

Einig waren sich die Experten darin, dass Visionen und Leitbilder nötig seien, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Mobilität zu erhalten und die Lebensqualität zu steigern. Als mögliches Ziel wurde eine Erhöhung des innerstädtischen Radverkehrs auf 30 Prozent genannt, der Verkehrsraum dürfe nicht nur der Automobilität zur Verfügung stehen. Auch die Sicherheit der schwächeren

## Deutschlands bester Autofahrer



Deutschlands bester Autofahrer heißt Arne Güttner. Der 31-jährige Cottbuser hatte bei der 19. Auflage des größten Verkehrssicherheitswettbewerbes Europas von AutoBild, DVR und weiteren Partnern am Ende die Nase vorn. Im Finale auf dem Eurospeedway/Lausitz in Klettwitz ließ er 35 Konkurrenten aus ganz Deutschland hinter sich. Dort mussten sich die zwölf Frauen und 24 Männer vier Wertungsprüfungen unterziehen: Nach einer Spritspar-Fahrt, einem Brems- und Ausweichtest auf spiegelglatter Fahrbahn, einem Elchtest und einer Fahrt durch den Handling-Parcours qualifizierten sich die drei Besten für die letzte Finalrunde. In zwei weiteren Übungen – Einparken und ein weiterer Handling-Parcours – konnte sich Güttner gegen Uwe Morgner aus Schönbrunn (Sachsen) und Volker Weißhaar aus Wietze (Niedersachsen) durchsetzen. Der glückliche Sieger freute sich über einen Pokal und einen neuen Ford Mondeo Turnier.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bezeichnete als Schirmherr den Wettbewerb „Deutschlands bester Autofahrer“ als gutes Beispiel für erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Der Wettbewerb habe neue Impulse für ein faires Verhalten im Straßenverkehr gegeben: „Wir brauchen solche Aktionen und Partner, die Wert darauf legen, dass in erster Linie Sicherheit im Straßenverkehr Vorfahrt hat.“

Auf dem Weg ins Finale mussten die Teilnehmer zunächst Führerschein-Prüfungsfragen in AutoBild beantworten. Eine unabhängige Jury der Autozeitschrift ermittelte aus den richtigen Einsendungen per Los 1.800 Autofahrer, die in bundesweiten Vorausselektionen ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen mussten.



Millimeterarbeit auf dem Handling-Parcours

FOTO > AUTOBILD

Verkehrsteilnehmer müsse gewährleistet sein und eine Entschleunigung für alle bewirkt werden. Zudem wurde der Wunsch nach einer „Vision Zero“ als Leitbild geäußert.

FOTO > GWM



Die Übungen für Deutschlands beste Autofahrer sind dem Pkw-Sicherheitstraining des DVR entnommen. Zahlreiche Untersuchungen belegen, dass die DVR-Trainings das Risikobewusstsein schärfen und die Teilnahme am Straßenverkehr sicherer machen. Über 30 Institutionen bieten die Sicherheitstrainings des DVR bundesweit und im Ausland auf über 150 Trainingsplätzen an.



## cool fahren sprit sparen

### Junge Fahrer sind clever und umweltschonend unterwegs

Noch intensiver als bisher sollen die Autofahrer – und hier insbesondere die Fahranfänger – zu einer umweltfreundlichen und Kraftstoff sparenden Fahrweise angehalten werden. Der DVR hat deshalb gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) das Programm „Cool fahren – Sprit sparen“ ins Leben gerufen. Es richtet sich an Fahrschüler und Fahranfänger. Im Theorieunterricht, in der praktischen Ausbildung und in der Prüfung lernen die Fahrschüler, gelassen Gas zu geben und so den Überblick zu behalten. Spezielle Trainings sollen Fahranfänger auch nach der Ausbildung ansprechen. Ein Kinospot macht die Zielgruppe auf das Programm aufmerksam.

Auch beim „Begleiteten Fahren ab 17“ sowie in den Aufbau Seminaren im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und der zweiten Fahrausbildungsphase erhält die umweltschonende Fahrweise ihren festen Platz.

Zum Kompendium für die Fahrausbildung gehören unter anderem sechs kurze Video-Spots, die auf unterschiedliche Weise die moderne Fahrweise thematisieren und im Unterricht eingesetzt werden können.

Ein Faltblatt als Hand-out für die Fahranfänger fasst die wichtigsten Tipps zusammen. Auf der Internetseite [www.cool-fahren-sprit-sparen.de](http://www.cool-fahren-sprit-sparen.de) können sich junge Fahrer direkt über die Aktion und die Inhalte informieren. Dort können sie auch Handy-Logos, Bildschirmschoner und E-Cards herunterladen.

Ein Kinospot war bundesweit zu sehen, dazu wurden über 316.000 Gratispostkarten (Freecards) verteilt. In zwei weiteren Freecard-Aktionen sind in 2.500 Schulen mit Sekundarstufe II die derzeitigen und zukünftigen Fahrschüler auf den modernen Fahrstil und das Programm aufmerksam gemacht worden.

In speziellen Fortbildungen erleben und erarbeiten Fahrlehrer und Prüfer, wie sie die jungen Menschen noch zielführender unterstützen können, den modernen Fahrstil dauerhaft beizubehalten. Inzwischen haben bereits über 3.000 Fahrlehrer daran teilgenommen. Und auch die Umweltbilanz des Projektes kann sich sehen lassen: Wenn als Einsparungspotenzial beim Spritverbrauch nur sechs Prozent angenommen wird, ergibt sich daraus bei 190.000 ausgebildeten Fahranfängern innerhalb eines Jahres ein Kraftstoffminderverbrauch von 12 Millionen Litern. Dabei werden 30 Millionen Kilogramm CO<sub>2</sub> vermieden. Hinzu kommt der Gewinn an Sicherheit und Gelassenheit.



FOTO > DVR

Wer cool fährt, kommt umweltbewusst und sicher ans Ziel.

## Auch im Winter sicher auf dem Sattel

### Tipps zum Radfahren in der kalten Jahreszeit

Radfahren macht auch im Winter Spaß. Natürlich sind die Radler dann stärker gefordert, aber wenn Ohren, Hände und Füße gut geschützt sind und das Fahrrad in Schuss ist, lässt sich auch bei minus 15 Grad noch ohne große Probleme in die Pedale treten.

Beim Radfahrer selbst kommt es zunächst auf den passenden Helm an. Er darf nicht im Nacken sitzen und die Stirn freilassen, sondern muss gerade auf dem Kopf sitzen.

Da der Körper beim Radfahren genügend Eigenwärme produziert, empfiehlt sich bei der richtigen Kleidung das „Zwiebelprinzip“. Besser mehrere dünne Schichten anstatt einer dicken. Die erste, unmittelbar auf der Haut getragene Kleidungsschicht, sollte – zur Abwehr von Erkältungen – die Feuchtigkeit von der Haut wegtransportieren. Unterhemd, Hemd, leichter Pullover, winddichte Jacke – das ist besser als ein dicker Mantel, durch den es zieht und mit dem man sich nicht so gut bewegen kann. Zu warm anziehen sollten sich Winter radler nicht. Nach etwa 20 Minuten hat der Körper seine Betriebstemperatur erreicht.

Trikots, Hosen und Jacken sind im Winter oft schon mit Reflektoren ausgestattet. Falls nicht: unbedingt nachrüsten und sich selbst sichtbar machen. Helle Kleidung allein reicht nicht aus.

Bei extremer Kälte sind vor allem dicke Fell-Fäustlinge, ein Schal und eine die Ohren bedeckende Mütze oder ein Stirnband unter dem Helm zu empfehlen. Die Schuhe sollten vor allem winddicht sein und dicke Wollsocken zulassen. Neben Fingern und Hals sind auch andere empfindliche Körperteile zu schützen: Bei längeren Fahrten kann zum Beispiel eine schmerzhaft Blasenentzündung drohen. Wenn bei „gefühlten“ 40-Minus-Graden das Gesicht gefriert: einfach langsamer fahren.

Das Fahrrad muss in einem einwandfreien technischen Zustand sein. Vorgeschriebene Beleuchtung und intakte Bremsen sind das A und O für sicheres Radfahren in der dunklen Jahreszeit. Kaum einer der herkömmlichen Dynamos, die von der Seite auf den Reifen drücken, kommt mit Schnee und Matsch zurecht. Besser ist ein Speichendynamo, der an der Fahrradgabel montiert wird. Noch besser – und in neuen Fahrrädern üblich – sind Nabendynamos. Sie sitzen direkt auf der Radachse und liefern garantiert den nötigen Strom. Eine Zweidraht-Verkabelung, die nicht den Rahmen als so genannte Masse im Stromkreislauf nutzt, wirkt Wunder. Das Optimum sind Leuchten mit eingebauten Kondensatoren, die auch dann noch Licht aussenden, wenn das Rad steht. Dies gilt auch für die zunehmend besser und länger haltende Akku-Beleuchtung. Bei dieser sollte man sich aber sicher sein, dass sie die ganze Fahrt gut durchhält, denn Akkus verlieren bei Kälte schneller an Kapazität.

Vorgeschrieben – und im Winter besonders wichtig – sind gelbe Pedalrückstrahler und Speichenreflektoren oder Reflexstreifen an den Reifen.

Die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) schreibt für Fahrräder als Beleuchtung einen weißen Scheinwerfer und ein rotes Rücklicht vor, die ständig betriebsbereit sein müssen. Scheinwerfer und Rücklicht dürfen nur zusammen einschaltbar sein. Zu ihrer Stromversorgung muss ein Dynamo montiert sein. Die Lichtanlage darf aber stattdessen auch durch Batterien oder Akkus betrieben werden, solange der Dynamo einsatzbereit am Fahrrad verbleibt. Von der Vorschrift ausgenommen sind Rennräder bis elf Kilogramm. Bei denen muss aber eine Batterie- oder Akkubeleuchtung mitgeführt werden.

Im Winter wird es oft schneller dunkel als man denkt. Und bei Wolken oder Regen sollte man möglichst immer mit Licht fahren – zum eigenen Schutz.

Die Bremsen sollten regelmäßig überprüft werden. Die Kette sollte im Winter öfter und sorgfältiger gepflegt werden: Druckfestes Öl wird tröpfchenweise auf jedes einzelne Röllchen gegeben. Das überschüssige Öl muss nach einer gewissen Einwirkungszeit mit einem Lappen abgewischt werden, sonst verklebt es mit dem Straßendreck zu einer regelrechten Schmirgelpaste.

FOTO > GWM



Radfahren macht auch im Winter Spaß.

Das Fahrrad verschmutzt im Winter häufiger und stärker als sonst. Das hat Konsequenzen für die Schaltung. Man sollte vermeiden, dass Schnee und Matsch am Fahrrad festfrieren können. Über Nacht sollte es zum Beispiel in der Garage oder im Fahrradkeller im Warmen stehen, so dass Schnee, Matsch und Nässe abtrocknen können. Bei Frost könnten sonst die Bremszüge und andere bewegliche Teile bei eindringender Feuchtigkeit festfrieren. Dies kann ein gutes Einfetten entsprechender Stellen vor dem Winter verhindern oder zumindest vermindern.

Für guten Fahrbahnkontakt empfehlen sich Reifen mit einem ausgeprägten, weit umgreifenden Profil. Ein stolliges Profil verhilft zu mehr Bodenkontakt bei Schnee und Matsch. Den Reifendruck kann man ebenfalls geringfügig vermindern, um so einen besseren Bodenkontakt zu erreichen. Bei Eis- und Schneeglätte helfen auch Spikes, die es in den üblichen Reifendimensionen gibt. Für Fahrräder sind sie zugelassen.

Im Winter ist bei nassen und glatten Straßen eine umsichtige Fahrweise und ein an den Untergrund angepasstes Tempo lebenswichtig. Um bei rutschigen Straßenverhältnissen im Fall des Falles beide Beine zum Stabilisieren des Fahrrads am Boden rutschend „ausfahren“ zu können, sollte man den Sattel so niedrig stellen, dass man mit beiden Füßen gut den Boden erreichen kann. Wer Schleuderpartien vermeiden will, sollte wohl dosiert bremsen und eher die Hinterrad- als die Vorderadbremse betätigen. Das Vorderrad blockiert bei geringer Bodenhaftung schneller, was einen Sturz zur Folge haben kann. Wird es einmal glatt, sollte man das Fahrrad am besten stehen lassen. Gerät man dennoch unvermutet auf eisigen Untergrund, empfiehlt es sich, das Rad geradeaus rollen zu lassen und bei Sturzgefahr mit abgespreizten Beinen am Boden bremsend zu versuchen, sich und das Fahrrad aufrecht zu halten. Auf keinen Fall sollte man bei Glätte bremsen oder ruckartige Lenkbewegungen machen.

## „DocStop“: Medizinische Hilfe für Lkw-Fahrer



Ärztliche Untersuchung unter Beobachtung von Dr. Dieter-L. Koch (rechts).

Der ärztlichen Versorgung von Lkw-Fahrern auf Achse widmet sich die Initiative „DocStop“, die auch vom DVR unterstützt wird. Ziel ist es, dass sich kranke Fahrer an Raststätten oder Autohöfen über nahe gelegene Ärzte informieren können. Den Transfer dorthin organisieren die Autohöfe. Viele Ärzte in Deutschland haben bereits Interesse signalisiert und sichern den Kraftfahrern zeitnah eine medizinische Behandlung zu.



Ausgehend von Deutschland soll das ärztliche Versorgungsnetz für Brummifahrer in allen Mitgliedstaaten der EU eingerichtet werden.

Eine bundesweite Umfrage unter 800 Truckern hatte ergeben, dass sich 85 Prozent der Fahrer während ihrer Arbeitszeit unzureichend medizinisch versorgt fühlen. Gründe dafür sind nach Auffassung des deutschen Europaabgeordneten Dr.

Dieter-Lebrecht Koch, Initiator und Schirmherr von „DocStop“, „Zeitdruck, logistische Zwänge und die Angst vor einem Jobverlust“. Ernst zunehmende Krankheiten würden ignoriert oder verschleppt, Medikamente ohne ärztlichen Rat eingenommen. Auch auf die Nebenwirkungen werde meist nicht geachtet. Hinzu kommen Sprachprobleme im Ausland und die Schwierigkeit, mit einem Lastzug eine in der Stadt gelegene Arztpraxis anzusteuern.

Die Initiative will das Bewusstsein dafür schärfen, dass kranke Lkw- und Busfahrer eine Gefahr für sich und ihre Umwelt darstellen.

Unterstützt wird „DocStop“ neben dem DVR von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF), dem Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), der International Road Transport Union (IRU), dem Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC), DEKRA, Mercedes-Benz, der Firma Krone, den Schweizer Berufskraftfahrern (Les Routiers Suisses) und der Internationalen Union der Berufsfahrer (UICR).



FOTO > HARALD WENZEL-ORF

FOTO > KRONE



## „Fahrerassistenzsysteme stehen weit oben auf unserer Agenda“

Interview mit Robert Rademacher, Präsident des ZDK

**Der Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes Robert Rademacher über die konjunkturelle Entwicklung der Kfz-Branche, die Wirksamkeit elektronischer Fahrerassistenzsysteme und das Engagement für Verkehrssicherheitsarbeit.**

**DVR-report:** Herr Rademacher, die Konjunkturdaten sind positiv, für dieses Jahr erwarten die Wirtschaftsweisen eine Wachstumsrate von 2,6 Prozent. Anlässlich der 35. Bundestagung des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes im Oktober haben Sie über das „Kfz-Gewerbe zwischen Wachstum und Konzentration“ gesprochen. Wie ist die Situation für das Kraftfahrzeuggewerbe und welche Erwartungen haben Sie an die zukünftige Entwicklung?

**Rademacher:** Handel und Service im Autogeschäft sind in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage. Besonders betroffen ist der Verkauf neuer Pkw. Deren Absatz ist nahe an zweistelligen Minuszahlen. Vor allem lahmert der Privatkundenbereich. Aber es ist nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität des Geschäfts. Die schwache Nachfrage bei vergleichsweise hohen Beständen führt – Marktwirtschaft pur – zu überhöhten Nachlässen. Im Neuwagenbereich wird sich die Branche auf dauerhaft geringere Stückzahlen einrichten müssen. Wachstum indes ist im Verkauf gebrauchter Pkw möglich, weil der Fachhandel im Vergleich zum Privatmarkt einen deutlichen Vorsprung in der Fahrzeugqualität für umweltfreundliche Fahrzeuge hat. Aber auch im Service sind zum Beispiel bei der

Nachrüstung umweltfreundlicher Filtersysteme oder Navigation und Kommunikation, im Geschäftsbereich Oldtimer und Tuning sowie im Reifen- und Batteriegeschäft Wachstumschancen realistisch.

**DVR-report:** Die Anforderungen an die Arbeitnehmer im Kraftfahrzeuggewerbe steigen durch die Zunahme von Technik und Elektronik. Wie sieht die Arbeitsmarkt- beziehungsweise Ausbildungssituation im Kfz-Gewerbe aus?

**Rademacher:** Auto-Berufe sind, wie es auch in unserer Nachwuchskampagne mit den Herstellern heißt, Chancen für Könnler. Dabei gibt es im technischen und im kaufmännischen Bereich eine Karriere-Transparenz, die von der Lehre bis zum Bachelor reicht. Im Mittelpunkt des Service

stand und steht der Kfz-Techniker-Meister. Es ist für unser Gewerbe natürlich höchst erfreulich, dass unsere Berufe nach wie vor ganz oben auf der Wunschliste junger Leute stehen.

**DVR-report:** Wie hoch ist der Anteil weiblicher Fachkräfte?

**Rademacher:** Die so viel zitierte Emanzipation hat auch in unseren Autohäusern und Servicebetrieben stattgefunden. Der Anteil weiblicher Kräfte liegt bei rund einem Drittel, wobei wir im automobilen Service auf niedrigem Niveau (rund zwei Prozent) ein moderates Wachstum registrieren. Die Automobilkauffrau indes ist ein Beruf, der auf erfreuliche Resonanz stößt.

**DVR-report:** Wie beurteilen Sie in Ihrer Funktion als Vize-Präsident des europäischen Kfz-Verbandes Ceca (Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles) die Zusammenarbeit des Kraftfahrzeuggewerbes auf europäischer Ebene?

**Rademacher:** Die Zusammenarbeit zwischen ZDK und Ceca ist ganz ausgezeichnet. Hingegen kann die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen nationalen Händlerverbänden für meinen Begriff noch verbessert werden. Allerdings intensivieren wir seit einiger Zeit den kollegialen Informations- und Erfahrungsaustausch. Der ZDK ist in den Gremien für den Handel und den Service, für die markengebundenen Unternehmer wie für die freien Servicebetriebe gleichermaßen vertreten. Wer das europäische Konzert im gemeinsamen Markt verstehen will, muss weit vorne sitzen. Das tun wir in enger Abstimmung mit Ceca.

**DVR-report:** Was kann ein Autobesitzer heute noch selbst am Fahrzeug reparieren?

**Rademacher:** Die Grenzen für das Do-it-yourself werden bei modernen Fahrzeugen immer enger. Viel mehr als die Prüfung von Luftdruck, Scheibenwaschanlage und Ölstand bleibt für den Laien nicht mehr übrig. Wer am Auto basteln will, muss sich schon einen Oldtimer zulegen. Allerdings sensibilisieren wir die Autobesitzer, übrigens gemeinsam mit dem DVR

und der Reifenwirtschaft, saisonale Risiken durch richtiges Verhalten und durch korrekte Ausrüstung des Fahrzeuges zu minimieren. Also sich um Reifenprofiltiefe, den Zustand der Fahrzeugbeleuchtung oder die Aktualität des Verbandskastens zu kümmern.



FOTOS > ZDK

**DVR-report:** Welche Tipps können Sie den Autofahrern zum Umgang mit dem Reparatur- und Wartungsservice in den Werkstätten geben? Worauf sollte geachtet werden?

**Rademacher:** Wir geben die bekannten „10 Tipps im Umgang mit der Werkstatt“ auch als virtuelle Hinweise unter [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de). Ärger entsteht noch zu oft aufgrund von Missverständnissen. Daher raten wir ab, pauschale Aufträge zu erteilen. Wir empfehlen eine Rufnummer für eventuelle Rückfragen zu hinterlassen. Wo Menschen arbeiten, passieren Fehler. Mit unseren über 120 Schiedsstellen in Deutschland dokumentieren wir zum einen ein sehr hohes Maß an Verbraucherefreundlichkeit, zum anderen sind deren Bilanzen seit vielen Jahren ein Beweis der hohen Arbeitsqualität und Leistungsfähigkeit der rund 40.000 Kfz-Meisterbetriebe.

**DVR-report:** Sind die deutschen Autofahrer eher technikfeindlich oder technikgläubig?

**Rademacher:** Deutsche Autofahrer sind – von Ausnahmen abgesehen – weder das eine noch das andere. Deutsche Autofahrer sind in ihrer Mehrheit technikinteressiert. Als autoaffine Menschen vertrauen sie zu Recht auf moderne Fahrzeugtechnologien.

**DVR-report:** Welche Bereiche des Fahrzeugs werden von den Fahrern besonders vernachlässigt?

**Rademacher:** Wir stellen bedauerlicherweise ein nachlassendes Servicebewusstsein bei Haltern älterer Fahrzeuge fest. Dies geht zu Lasten der Sicherheit und der Umwelt. Dabei geht das vermeintliche Kostenargument ins Leere. Heute gibt es Komplettpreise für saisonale Angebote wie den Wintercheck, es gibt für die so genannten Service-Segmente 3 und 4, Fahrzeuge ab elf Jahren, besonders preisgünstige Leistungen.

**DVR-report:** Immer stärker halten elektronische Fahrerassistenzsysteme Einzug in die modernen Fahrzeuge und stellen die Werkstätten vor neue Herausforderungen. Ist das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe diesen Anforderungen gewachsen?

**Rademacher:** In der Tat werden in diesem Zusammenhang an unsere Betriebe immer größere Anforderungen gestellt. Ein gut geführter Kfz-Meisterbetrieb verfügt aber heutzutage über die erforderlichen Prüfgeräte und entsprechend geschulte Mitarbeiter, um diesen Anforderungen gewachsen zu sein.

**DVR-report:** Ist der Handel in der Lage, die Kunden über die Wirkungsweise der elektronischen Helfer umfassend und verständlich zu informieren?

**Rademacher:** Wenn 100 Prozent das Ziel sind, dann haben wir noch eine gewisse Wegstrecke vor uns. Dies haben wir erkannt. Mit Partnern, zum Beispiel dem DVR und auch dem ADAC, ist das Projekt der Fahrerassistenz-Systeme daher weit oben auf unserer Agenda. Mit den Herstellern und deren Verbänden stehen wir im Dialog, um im Sinne eines „Best Practice“ auf breiter Front alle Berater zu sensibilisieren.

**DVR-report:** Wie schätzen Sie persönlich die Wirksamkeit elektronischer Fahrerassistenzsysteme ein? Sind es die „besten Beifahrer“?

**Rademacher:** Ich halte von den elektronischen Hilfen sehr viel, möchte aber auf dem Beifahrersitz nicht nur Bits und Bytes haben. Am Steuer des Autos und damit am Schalthebel der

Verantwortung sitzt der Mensch. Ihn elektronisch zu unterstützen, ist der richtige Weg.

**DVR-report:** Der ZDK macht Angebote, die über den reinen Werkstatt-Service hinausgehen. Hierzu zählen auch Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit. Welche Aktionen und Maßnahmen gibt es und wo sehen Sie die Vorteile eines solchen Engagements?

**Rademacher:** Ich bin stolz, für unsere Branche eine sehr positive Bilanz des Engagements für Verkehrssicherheit ziehen zu können. Über Jahrzehnte engagieren sich unsere mittelständischen Betriebe geradezu vorbildlich. Bewährte Aktionen, wie den Lichttest, die Initiativen für Reifensicherheit und Winterreifen, gibt es seit Jahren. Unsere aktuelle Maßnahme für die Sicherheit der Kleinsten unter dem Motto „Safety-Cars für Safety-Kids“ ist vielversprechend angelaufen. Neu und aktuell wird unsere Initiative für den Grünen Pfeil sein, der in Deutschland noch nicht so verbreitet ist, wie er es eigentlich im Sinne der anzustrebenden Verflüssigung des Verkehrs sein müsste.

**DVR-report:** Wie ist Ihre Haltung zum Tagfahrlicht? Sind Sie für eine gesetzliche Regelung, die das Fahren mit Licht am Tag vorschreibt?

**Rademacher:** Die Erfahrungen in anderen Ländern sind zwiespältig. Gesetzliche Regelung nur für neue Autos oder auch für den Bestand, lautet die Frage. Denn das Fahren mit Abblendlicht am Tag verursacht einen durchschnittlichen Mehrverbrauch von 0,2 Litern je 100 Kilometer. Bei einem Bestand von 47 Millionen Personenwagen errechnet sich daraus ein jährlicher Mehrverbrauch von über 1 Milliarde Litern Kraftstoff oder ein zusätzlicher Kohlendioxid-ausstoß von 2,8 Millionen Tonnen. Ich bin demzufolge für eine Regelung nur für neue Autos mit stromsparender LED-Technik.

**DVR-report:** Wie beurteilen Sie das Verkehrsklima auf unseren Straßen? Was müsste Ihrer Auffassung nach verbessert werden?

**Rademacher:** Das Klima auf unseren Straßen hat sich nach meiner

Einschätzung im Laufe der Jahre verbessert. So gibt es das früher zu beklagende aggressive Lichthupen auf Autobahnen praktisch nicht mehr. Trotzdem könnte es da und dort noch etwas partnerschaftlicher zugehen, im Sinne des nahezu genialen Slogans des DVR aus den 80er Jahren: Hallo Partner, Danke schön! Nehmen Sie auch die aktuelle Diskussion zum Tempolimit auf Autobahnen. Alle reden über 130, keiner spricht von der seit 1978 empfohlenen Richtgeschwindigkeit. Dabei ist diese Empfehlung eine geradezu ideale Regelung für verantwortungsbewusste Autofahrer!

**DVR-report:** Wie bewegen Sie sich im Straßenverkehr am liebsten fort?

**Rademacher:** Im Straßenverkehr selbstverständlich mit dem Auto. Zumal es in der großen Modellpalette der Volkswagen-Konzernfamilie, der ich beruflich verbunden bin, manches reizvolle Gefährt gibt. Auf kürzeren Strecken bewege ich mich aber auch gerne auf zwei Beinen. Auf längeren Entfernungen versuche ich, den Straßenverkehr zu entlasten, indem ich auf Zug oder Flugzeug umsteige.

Interview: Sven Rademacher



## Zur Person: Robert Rademacher

Seit Mai 2006 ist Robert Rademacher Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK). Von 1972 bis 2005 war er Vorsitzender der Geschäftsführung der Gottfried Schultz GmbH & Co. KG in Ratingen, seitdem ist er Mitglied des Verwaltungsrates.

Bis Ende 2005 fungierte Rademacher zudem viele Jahre als Vorstandsmitglied des Kfz-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen und hatte dort den Vorsitz im Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit inne.

Seine Hauptaufgabe sieht der ZDK-Präsident darin, „die unterschiedlichen Interessen der Verbandsmitglieder intern zu bündeln und nach außen mit einheitlicher Stimme so zu vertreten, dass dem ZDK gegenüber Herstellern, Importeuren und Politik wieder die ihm zustehende Bedeutung zukommt“.

Rademacher ist 68 Jahre alt, verheiratet und hat drei Töchter.

## Güterverkehr soll besser koordiniert werden

Der Güterkraftverkehr auf den Straßen Europas wächst. Wer auf deutschen Autobahnen unterwegs ist, kann das angesichts zunehmender Lkw-Schlangen nur bestätigen. Die Warenströme explodieren, Logistik ist ein gigantischer Wachstumsmarkt. Fast 14 Prozent der Wirtschaftsleistung in der EU gehen auf ihr Konto. Allein die deutschen Logistiker haben im vergangenen Jahr rund 189 Milliarden Euro umgesetzt. Zudem haben sich die Produktions- und Handelsabläufe verändert: Produzenten haben Lagerhallen abgebaut

FOTO > GWM



Der Güterverkehr in Europa nimmt zu.

und ihre Teilelager auf die Autobahn verlegt. Logistikunternehmen liefern „just in time“ benötigte Materialien direkt an die Fertigungslinie.

Die EU-Kommission rechnet bis 2020 mit einer Zunahme des Güterverkehrs in Europa um 45 Prozent im Vergleich zum Jahr 2000. Das würde rund 1,5 Millionen zusätzlicher Lkw bedeuten. Um einem drohenden Verkehrsinfarkt vorzubeugen, hat die Kommission einen Aktionsplan für den Gütertransport in Europa erstellt. Mit dem Plan zielt Brüssel auf eine alle Verkehrsträger verknüpfende Logistik. Der Gütertransport soll

modernisiert, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel verbessert und der Verkehr auf möglichst umweltfreundliche, sicherere und energieeffiziente Verkehrsmittel verlagert werden. „Grüne Transportkorridore“ sollen geschaffen werden. Zu den Lenkungsinstrumenten gehören unter anderem Flottenmanagement, die vollständige Nutzung der Ladekapazitäten und die Vermeidung unnötiger Leerfahrten.

Möglich machen soll dies eine moderne Informations- und Kommunikationstechnik. Die Vision: ein papierloser, elektronischer Informationsfluss, der die Warenströme auf Straße, Wasser, Schiene und in der Luft lückenlos erfasst – ein sogenanntes „Internet for Cargo“, in dem die Transportunternehmen jederzeit Ort und Status der Waren feststellen können.

Der Vorschlag der Kommission zu einem papierlosen Arbeitsumfeld für Zoll und Handel soll so rasch wie möglich umgesetzt werden.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee begrüßt den EU-Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik: „Güterverkehr und Logistik sind entscheidende Faktoren für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft. Handel und Gewerbe sind auf zuverlässige und pünktliche Transporte angewiesen.“ Damit hänge auch nahezu jeder Arbeitsplatz in diesem Bereich direkt oder indirekt von einem funktionierenden Güterverkehrssystem ab.

## EU-Kommission fördert ERIC

Unter der Konsortialleitung des DVR startet ab 2008 das Projekt ERIC (Experiencing CBT Programmes in Road Safety in the European Community) gemeinsam mit dem Verkehrssicherheitsinstitut der Universität Valencia INTRAS, dem österreichischen Institut Gute Fahrt sowie dem Motor Transport Institute IST aus Polen.

Ziel ist es, die computerbasierten Lernprogramme „Müdigkeit“ und „Fahrphysik“ anzupassen und in die entsprechenden Länder zu übertragen.

Die EU-Kommission trägt 50 Prozent der Projektkosten.

## Verkehrsclubs gründen Büro in Brüssel



FOTO > PRESSEPORTAL

Fünf Verkehrsclubs aus Deutschland und Österreich haben sich in Brüssel zu einem neuen Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC) zusammengeschlossen.

Der Verbund wolle von Brüssel aus künftig Einfluss nehmen auf die Verkehrspolitik in Deutschland und Europa, erklärten die Initiatoren anlässlich der Eröffnung ihres gemeinsamen Büros in der belgischen Hauptstadt.

Im EAC sind der ACE Auto Club Europa, der Automobilclub Verkehr (ACV), der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ), der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) sowie der Automobilclub Kraftfahrerschutz (KS) vertreten.

Ziel des Verbundes sei es, die europäische Verkehrsgesetzgebung zu beobachten und bei Bedarf die Meinung der Clubs in der EU-Metropole vorzubringen. „Verkehrspolitik wird in Brüssel gemacht. Die Vorgaben der Kommission müssen dann in der Regel nur noch in nationales Recht umgesetzt werden. Unsere Clubs sind gut aufgestellt, um in Brüssel ein Wort mitzureden“, sagte ACE-Vorsitzender Wolfgang Rose.

Erste Themen, denen sich der EAC widmen wird, sind eCall zur optimierten Versorgung von Verkehrsoffern, eine europaweite Regelung zum Tagfahrlicht, eine Warnwestenpflicht für mehr Verkehrssicherheit sowie Umweltschutz.

## Empfehlungen zu Reifen und Fahrerassistenzsystemen

Die Initiativen PRO Winterreifen und Reifensicherheit des DVR und seiner Mitglieder und Partner informieren bereits seit mehreren Jahren über alles Wissenswerte zur richtigen Bereifung im Sommer wie im Winter.

Jetzt hat der DVR Vorschläge für gesetzgeberische Vorhaben des Europäischen Parlaments und des Rates der EU für Reifensicherheit unterbreitet. Dabei wird ausdrücklich betont, dass bei der Entwicklung von Reifen und deren Beurteilungskriterien die Verkehrssicherheit Vorrang haben muss.

Bei der Diskussion um das Geräuschverhalten und die Rollwiderstandseigenschaften geht es zum Beispiel darum, dass eine umweltrelevante Optimierung von Reifen nicht zu Lasten der Sicherheitseigenschaften vorgenommen werden darf.

Auch für mehr Transparenz setzt sich der DVR bei der EU ein. Die erforderlichen Informationen über zulässige Reifenkombinationen müssten – entsprechend der Vorschriften der EU-Betriebserlaubnis-Richtlinie – für jedermann zugänglich gemacht werden.

Auch beim Thema elektronische Fahrerassistenzsysteme hat sich der DVR mit Empfehlungen an die EU gewandt. Das Ziel der EU-Kommission, ESP in allen Fahrzeugen über 3,5 Tonnen einzuführen, wird unterstützt.



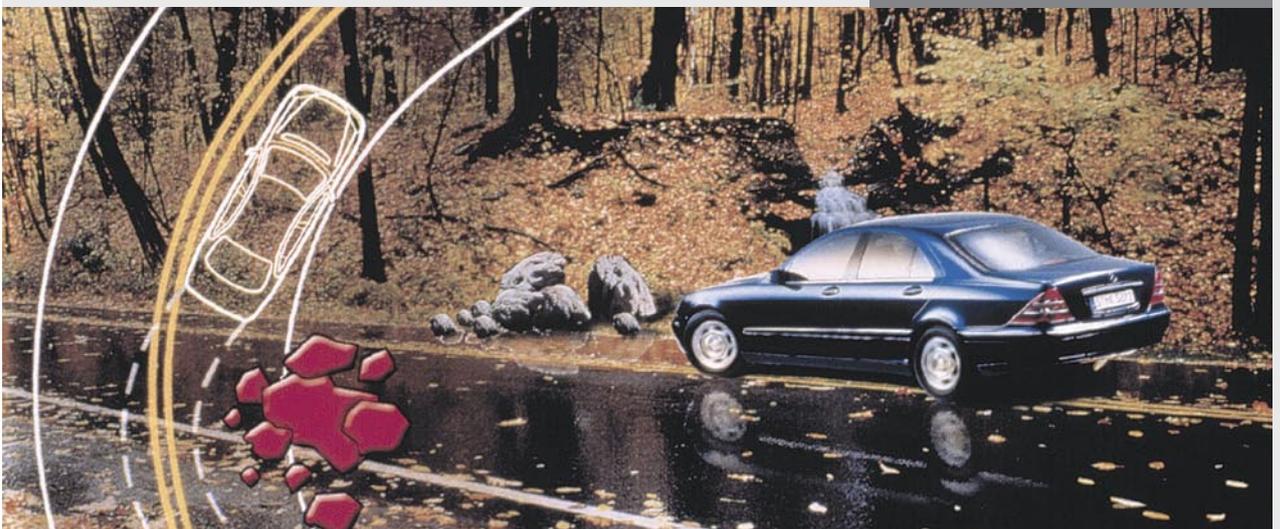
Entwicklung von Reifen: Verkehrssicherheit muss Vorrang haben

Bei schweren Nutzfahrzeugen, bei denen der Einsatz von ESC technisch oder ökonomisch nicht machbar ist, sollen Ausnahmen gemacht werden können.

Für die Umsetzung dieser Pläne gilt das Jahr 2011 als realistisches Ziel. Auch die Spurverlassenswarnung für Lkw sollte aufgrund der potenziell höheren Unfallgefährdung möglichst schnell verpflichtend eingeführt werden.

Unterstützt wird der DVR in seinen Forderungen von einer Entschließung des Bundesrates, der von der Bundesregierung fordert, bis spätestens Oktober 2011 für alle neu zuzulassenden Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht die Ausstattung mit ESP, einem Notbremssystem und Spurassistenten (ab 7,5 Tonnen) vorzuschreiben.

Sicherer unterwegs mit Fahrerassistenzsystemen



## Lkw-Fahrer: Hohe Anforderungen und viel Verantwortung

Fernfahrer haben ein besonderes Verhältnis zu ihrem Beruf und den damit zusammenhängenden Gefahren. Zu diesem Ergebnis kommt Michael Knoll, Absolvent der Technischen Universität (TU) Chemnitz in seiner Diplomarbeit, die mit dem zweiten Studienpreis der Körber-Stiftung ausgezeichnet wurde.

Knoll nahm den Berufsalltag von fünf Brummifahrern unter die Lupe. Die Fahrer gaben an, dass sie auf Maßnahmen, die die Sicherheit der Fahrzeuge erhöhen, mit einer höheren Risikobereitschaft reagieren.

In den umfangreichen Interviews fand der Psychologe heraus, dass sich die Fahrer mit gegensätzlichen Anforderungen konfrontiert sehen und oftmals auf sich allein gestellt sind. Einerseits übernehmen sie viel Verantwortung, andererseits sehen sie sich als letztes Glied einer Kette und unterliegen starken Terminzwängen. Darunter leidet auch das Familienleben, denn sie sind viel auf Achse.

Sie sehen sich selbst als unabhängig, sehr belastbar, männlich, verlässlich und sind zur Selbstaufopferung bereit.

Diese Berufsidentität birgt jedoch laut Knoll auch Risiken: „Häufig sind es aber auch die Fahrer selbst, die, um ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen, Müdigkeit ignorieren und Risiken unterschätzen“, sagt der Chemnitzer Psychologe.

Damit lassen sich aus der Studie, die aufgrund der Fallzahl sicherlich nicht repräsentativ ist, aber dennoch interessante Tendenzen aufzeigt, möglicherweise Schlüsse für die Verkehrssicherheit ziehen. Demnach reicht es nicht aus, noch bessere Fahrzeuge zu bauen und Fahrtzeiten sowie Geschwindigkeiten stärker zu reglementieren. Um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen, müsse sich nach Auffassung von Knoll auch die Berufsidentität der Fernfahrer entscheidend wandeln.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/4/2007, 37. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

### Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
(DVR), Beueler Bahnhofplatz 16,  
53222 Bonn  
Telefon: 02 28/4 00 01-0  
Telefax: 02 28/4 00 01-67

### Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,  
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,  
Geschäftsführerin

### Chefredakteur:

Sven Rademacher

### Titelfotos:

DEKRA, DVR, ZDK

### Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH,  
Obere Wilhelmstraße 30  
53225 Bonn

### Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln

ISSN: 0940-9025

**Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 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. Dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gehören an: das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, Automobilclubs, die Deutsche Verkehrswacht, Länderministerien, Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen, Kirchen, Versicherungen, Wirtschaftsunternehmen, Verbände und zahlreiche sonstige Institutionen. 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.

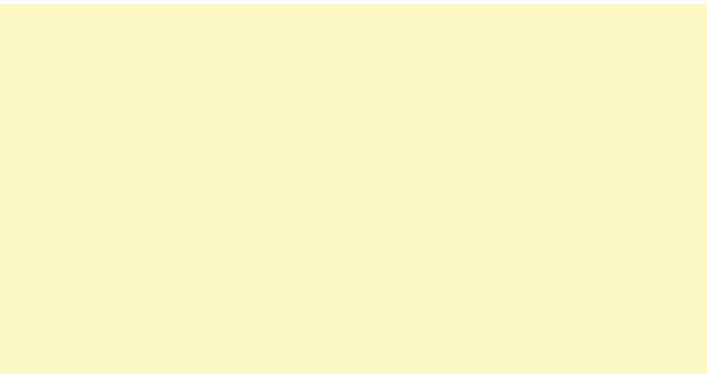
FOTO > DVR



Hoher Stressfaktor für Brummifahrer

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt  
GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH  
Obere Wilhelmstraße 30  
53225 Bonn



**MACHOS SIND  
SO COOL.**

**HAST DU DIE GRÖSSE?**  
FAHR MIT VERANTWORTUNG.

DUWA  
Deutscher  
Wasserversorger e.V.

BG

guv  
unfallklassen

Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung