

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2008



IM BLICKPUNKT

Runter vom Gas!



JOURNAL

**Kindersicherheit
im Pkw**



AKTUELL

**Motorradfahren –
Reiz mit Risiko**



INTERVIEW

Kurt Bodewig

www.dvr-report.de

DVR-Kampagne „Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung“ geht auf Deutschland-Tour

Sechs Prominente setzen sich für Verkehrssicherheit ein

Bundesweit sind sie auf zahlreichen Veranstaltungen zu sehen – die sechs prominenten Unterstützer der erfolgreichen Verkehrssicherheitskampagne „Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung“. In diesem Jahr

präsentiert die Kampagne des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Unfallkassen mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) humorvolle Verkehrsaufklärungsfilme.

Mit der Soul-Sängerin Joy Denalane, Lena Gercke (Siegerin der ersten Staffel von „Germany’s Next Topmodel“) und VIVA-Moderator Klaas Heufer-Umlauf konnten drei neue Prominente für die Fortsetzung der Kampagne gewonnen werden. Aber auch die bisherigen prominenten Unterstützer, die TV-Moderatorinnen Collien Fernandes

und Sarah Kuttner sowie Fußball-Nationalspieler Philipp Lahm setzen sich weiterhin für die Verkehrssicherheitsaktion ein. Sie spielen die Hauptrollen in den Filmen.

Ziel der breit angelegten, nunmehr betrieblichen Kommunikationsstrategie ist es, die Unfallzahlen der jungen Arbeitnehmer auf ihren täglichen Fahrten zu senken und die Risiken dieser Gruppe im Straßenverkehr zu minimieren. Mit den Aufklärungsfilmen, Gratispostkarten, Plakaten und einem didaktischen Leitfaden für Berufsschulen wird die Zielgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahrerinnen und Fahrer direkt angesprochen und bei Events in ganz Deutschland zum Thema Verantwortungsübernahme in einen Dialog geführt.

www.hast-du-die-groesse.de



Joy Denalane zeigt, was sie von Rasern hält.

Sicher auf dem Sattel

Mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beantwortet der DVR in einer aktuellen 20-seitigen Broschüre Fragen zur verkehrssicheren technischen Ausstattung eines Fahrrades. Unter dem Titel „Das sichere Fahrrad“ informiert der Ratgeber unter anderem über die richtige Beleuchtung und sichere Bremsen: unter dem Stichwort „Sicher zum Stehen kommen“ wird über die Wirkungsweise klassischer Seilzugbremsen in ihrer modernsten Form (V-Brake) sowie hydraulische Felgenbremsen informiert.

Das Thema Sichtbarkeit steht im Abschnitt „Sehen und gesehen werden“ im Vordergrund. Neben dem, was die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) an Beleuchtung und Reflektoren am Rad vorschreibt, kann der Radler selbst noch mehr tun, um im Dunkeln gut erkannt zu werden. Etwa durch eine Jacke mit reflektierenden Streifen oder anderen rückstrahlenden Elementen.

Bei den Scheinwerfern und Rückleuchten hat moderne LED-Technik Einzug gehalten. Vorteil: An Ampeln und Kreuzungen brennt das Standlicht weiter, das Fahrrad ist auch stehend von den anderen Verkehrsteilnehmern gut zu erkennen.

Auch Nabendynamos gehören zur Grundausstattung neuer Fahrräder. Im Gegensatz zu den Seitenläuferdynamos, die bei Nässe wegen durchrutschender Laufrollen oft Schwächen zeigen und wenig Leistung bringen, sind Nabendynamos immer verfügbar und funktionieren witterungsunabhängig.

Ergonomische Aspekte, das heißt die professionelle Fahrrad-„Anprobe“ beim Fachhändler, werden ebenfalls erläutert. Sitzhöhe und Haltung müssen optimal und individuell auf die Körpermaße abgestimmt werden, um komfortabel unterwegs sein zu können. Die Sitzhöhe stimmt, wenn die Ferse auf das nach unten zeigende Pedal gestellt werden kann und das Bein dann fast ganz gestreckt ist.

Tipps für die Auswahl des passenden Fahrradhelms, zur Diebstahlsicherung sowie zur Pflege und Wartung runden den Inhalt des Ratgebers ab.

Eine übersichtliche Checkliste fasst noch einmal alle wichtigen Tipps für ein sicheres Fahrrad zusammen. Die Broschüre kann über den DVR bestellt werden.



Garant für Verkehrssicherheit

Rainer Freiherr von Schilling gestorben

FOTO > MANNHEIMER MORGEN



Der langjährige Mitherausgeber des „Mannheimer Morgen“, Rainer Freiherr von Schilling, ist tot. Er starb bereits im Dezember 2007 im Alter von 72 Jahren.

Seine journalistische Karriere begann der in Witten geborene von Schilling 1965 beim „Mannheimer Morgen“. Von 1976 bis 2004 fungierte er als Herausgeber der Tageszeitung. Darüber hinaus engagierte sich von Schilling in vielfältiger Weise für die gemeinsamen Interessen der Zeitungsbranche und machte sich insbesondere mit seinem Engagement für die Pressefreiheit auch international einen Namen. In der Folge übertrug ihm die UNESCO (UN-Sonderorganisation für Erziehung, Wissenschaft und Kultur) mehrfach Aufgaben als Experte im Medienbereich.

Neben seiner Tätigkeit als Medienunternehmer leistete er durch sein Engagement als Sprecher der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen ‚Kavalier der Straße‘ im DVR“ über viele Jahre einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In dieser Funktion wirkte er wenige Monate vor seinem Tod noch bei der Auszeichnung der „Kavaliere der Straße“ des Jahres 2007 in Oldenburg mit.

Verkehrssicherheitsarbeit bleibt Daueraufgabe

Die vorläufigen Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2007 sind ambivalent zu betrachten. Zwar ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 2,4 Prozent auf 4.970 – und damit erstmals unter 5.000 – gesunken, dennoch ist auch diese Zahl nicht akzeptabel. Bei den Verletzten ist leider ein Anstieg um 2,2 Prozent auf 431.500 gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Insgesamt musste die Polizei rund 2,3 Millionen Unfälle aufnehmen, 2,7 Prozent mehr als 2006. Darunter waren 335.900 Unfälle mit Personenschaden (+ 2,4 Prozent) und 115.500 schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (+ 0,1 Prozent).

Eines machen diese Zahlen deutlich: Verkehrssicherheitsarbeit bleibt eine Daueraufgabe, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten nachhaltig zu reduzieren.

Ein aktuelles Beispiel für öffentlichkeitswirksame Verkehrssicherheitsarbeit ist die Kampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR. Mit der Kampagne soll der Hauptunfallursache – nicht angepasste Geschwindigkeit – begegnet werden. Doch neben werblicher Aktivitäten bedarf es weiterer Maßnahmen in den Bereichen Straße, Fahrzeug und Mensch:

Der Vorstand des DVR hat bereits im Oktober 2007 eine grundlegende Entscheidung für seine weitere Verkehrssicherheitsarbeit getroffen, indem er sich für die Sicherheitsphilosophie von „Vision Zero“ ausgesprochen hat. Diese Grundsätze sollen der koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit des DVR zugrunde gelegt werden. Damit ist ein Prozess in Gang gesetzt worden, „Vision Zero“ nunmehr auch in der konkreten Verkehrssicherheitsarbeit umzusetzen. Kern der Philosophie ist ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Ziel von „Vision Zero“ ist es, die Mobilität lebenswert zu sichern und unfallfrei zu gestalten und dadurch das Sicherheitsbedürfnis der Menschen zu befriedigen.

INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
IM BLICKPUNKT	4
AKTUELL	8
MITGLIEDER	12
INTERVIEW	16
JOURNAL	20
EUROPA	22
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

Runter vom Gas!

Aktuelle Verkehrssicherheitskampagne von Bundesverkehrsministerium und DVR



FOTO > DEUTSCHE TELEKOM

Wir wollen mit der Kampagne ‚Runter vom Gas!‘ endlich ein Zeichen gegen diesen Verdrängungsprozess setzen. Wir wollen den Zahlen ein Gesicht geben, deshalb konzentriert sich die Kampagne auf das menschliche Leid, das solche Unfälle verursacht“, sagte Tiefensee bei der Startpressekonferenz am 18. März in Berlin.

Die Zahl der Verkehrstoten ist in Deutschland im Zeitraum von 2000 bis 2006 um durchschnittlich 5,6 Prozent pro Jahr zurückgegangen. Diese erfreuliche Tendenz scheint sich jedoch abzuschwächen. Das Statistische Bundesamt verzeichnete für das Jahr 2007 mit 2,4 Prozent nur noch einen leichten Rückgang. Für das vergangene Jahr waren 4.970 im Straßenverkehr Getötete zu verzeichnen. Und bei der Zahl der Verletzten gab es sogar einen Anstieg um 2,2 Prozent auf 431.504. „Bei der Förderung der Verkehrssicherheit hat Deutschland europaweit eine Vorreiterrolle übernommen“, so Tiefensee. „Wir wollen die Zahl der Verkehrstoten von 2000 bis 2010 halbieren. Mit der Kampagne wollen wir dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Wir wollen damit eine gesellschaftliche Debatte über Verkehrssicherheit in Deutschland führen.“ Darüber hinaus

„Runter vom Gas!“ lautet der Titel der neuen Kampagne zur Verkehrssicherheit, die Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann vor wenigen Wochen gestartet haben. Die Opfer von Verkehrsunfällen stehen dabei im Vordergrund. Aufgrund der Tatsache, dass nicht angepasste Geschwindigkeit nach

wie vor Unfallursache Nummer eins auf deutschen Straßen ist, sollen die Folgen dieses unverantwortlichen Handelns im Straßenverkehr deutlich gemacht werden. Fast ein Drittel aller schweren Unfälle passieren, weil das Tempo zu hoch ist.

„Die Folgen falschen Verhaltens auf der Straße werden allzu oft verdrängt.



FOTO > DVR

kündigte der Verkehrsminister drastische Erhöhungen der Bußgelder an. Für zu schnelles Fahren sowie Alkohol und Drogen am Steuer sollen die Geldstrafen verdoppelt werden. Tiefensee bat die Länder um Unterstützung durch verstärkte Verkehrskontrollen.

DVR-Präsident Bandmann erläuterte, worauf es ihm bei der neuen Kampagne besonders ankommt: „Jeder einzelne Verkehrsteilnehmer kann und muss durch sein Verhalten zu mehr Sicherheit auf deutschen Straßen beitragen.“ Gleichzeitig warb er für ein breites Engagement möglichst vieler Partner: „Für die neue Kampagne sollen so viele gesellschaftliche Akteure wie möglich aktiv werden. Denn nur durch vielfältige Unterstützung und Zusammenarbeit der DVR-Mitglieder kann ein effektiver Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit geleistet werden, auch über die Öffentlichkeitsarbeit hinaus.“

Der werbliche Auftakt der mehrjährigen Kampagne umfasst Anzeigen, Plakate, Fernseh-, Kino- und Radiospots. Die Autobahnplakate wurden mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), weitere Rastplatzplakate mit der Deutschen Telekom AG und der Autobahn Tank & Rast GmbH realisiert.

Die Bundesländer und die übrigen DVR-Mitglieder werden über die

Kampagne und Beteiligungsmöglichkeiten ausführlich informiert.

Die Kampagnenmotive zeigen glückliche und sorglose Momentaufnahmen von Familien, Paaren oder Freunden. Diese Bilder stehen im Kontrast zu den Todesanzeigen und den damit verbundenen Gefühlen von Trauer und Unglück. Jedes Motiv greift alltägliche Gründe auf, die zum schnellen Fahren verleiten haben und stellt damit die häufigsten Anlässe für Fehlverhalten dar. „Zu schnell in die Kurve“, „Motorradleistung unterschätzt“ oder „Wollten schnell nach Hause“ lauten die Beschreibungen. Die abgebildeten Personen stehen symbolisch für das Leid Tausender Opfer.

„Die Kampagne soll aufrütteln und die Verkehrsteilnehmer emotional ansprechen. Sie soll Rückenwind für weitere Maßnahmen geben und jeden daran erinnern, einen Beitrag zu leisten, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu reduzieren“, sagte Bandmann.

Die Anzeigen- und Plakatmotive sind an tatsächliche Unfallsituationen angelehnt, zeigen aber selbstverständlich keine echten Verkehrsoffer. Die Darsteller, die auf den Motiven und in den Kampagnenspots zu sehen sind, wurden im Ausland gecastet und sind über Inhalt und Erscheinungsbild der Kampagne informiert.

Professor Dr. Axel Ekkernkamp, Präsident der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie e.V. und Ärztlicher Direktor des Unfallkrankenhauses Berlin, wies bei der Präsentation der Kampagne darauf hin, „dass über 90 Prozent der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind“. Eine sich stetig verbessernde Fahrzeugsicherheit habe die Unfallfolgen für Verletzte zum Teil gemildert. Im Bereich der passiven Sicherheit, also der Maßnahmen, welche die Folgen eines Unfalls minimieren, seien die Möglichkeiten fast gänzlich ausgeschöpft. Seine Schlussfolgerung: „Es gilt also, Unfälle von vornherein zu vermeiden.“

Dafür plädierte auch Ina Kutscher, Unfallopfer und Initiatorin des Projektes „Jeden kann es treffen“ (www.jeden-kann-es-treffen.de). Als Betroffene weiß sie, wie sehr ein Unfall das Leben der Beteiligten nachhaltig verändert. Das der Opfer und Angehörigen genauso wie der Täter, der Polizisten, Rettungskräfte, Ärzte und Seelsorger. Ina Kutscher forderte eindringlich, im Straßenverkehr kein Risiko einzugehen, sich an Verkehrsregeln zu halten und rücksichtsvoll miteinander umzugehen. Sie unterstützt die neue Kampagne, die aus ihrer Sicht auf den Punkt bringt, worum es geht: „Du kannst Menschen das Leben nehmen, aber du kannst es ihnen nicht zurückgeben.“

www.runter-vom-gas.de

FOTO > DVR



IM BLICKPUNKT

DVR-report 1/2008

AMI 2008: DVR ging „runter vom Gas“

Messebesucher konnten Verkehrssicherheit selbst erleben

Die aktuelle Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ wurde den Besuchern der diesjährigen Automobil International (AMI) in Leipzig vom 5. bis 13. April 2008 auf dem gemeinsamen Messestand des DVR, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) präsentiert.

Darüber hinaus konnte auf dem Messestand im Gurtschlitten und im Überschlagsimulator ein Aufprall oder Überschlag selbst erlebt werden. In Pkw- und Motorradsimulatoren konnten die Messebesucher realitätsnah ihr Fahrverhalten testen. Erfahrene Moderatoren begleiteten die Besucher in simulierten unterschiedlichen Verkehrssituationen, von der Fahrt im dichten Stadtverkehr bis hin



Die aktuellen Plakate wurden auf der AMI präsentiert.



Bei seinem Messerundgang besuchte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (links) auch den gemeinsamen Stand von DVR, BMVBS und DVW.

zur Tour auf der Landstraße bei Nebel oder plötzlich einsetzendem Schneefall. Auch die Wirkung des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) konnte im Simulator im wahrsten Sinne des Wortes erfahren werden.

In guter Tradition wurde auch wieder die AMI-Spritsparstunde des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) und des DVR durchgeführt. Hier wurde den Messebesuchern vermittelt, worauf es beim kosten- und umweltbewussten Fahren ankommt. Dafür standen Testfahrten in Begleitung professioneller Trainer in aktuellen Modellen verschiedener Aussteller auf den

Straßen der Sachsenmetropole auf dem Programm. Die Messebesucher konnten so das Sparpotenzial moderner Fahrzeuge mit optimierten konventionellen und alternativen Antriebstechnologien kennen lernen. Unter der Schirmherrschaft des Bundesumweltministers Sigmar Gabriel beteiligten sich in diesem Jahr 23 Hersteller an der AMI-Spritsparstunde.

Auf dem Außengelände präsentierte der DVR Fahrsicherheitstrainings für Pkw und Transporter. Im Aktionszelt gab die Initiative Reifensicherheit des DVR sowie weiterer Mitglieder und Partner nützliche Tipps zum Umrüsten auf Sommerreifen.



Zahlreiche Messebesucher informierten sich über Verkehrssicherheit.



Gemächlich und ruhig rollt der Pkw durch den städtischen Verkehr. Allen äußeren Widrigkeiten und Unannehmlichkeiten des hektischen Straßenverkehrs zum Trotz bleibt der Fahrer im Inneren der Mercedes E-Klasse die Ruhe selbst. Selbst als ein unvorsichtiger Fahrradkurier am stehenden Fahrzeug den Stern nach hinten verbiegt, zeigt er keine Regung.

Für den 40-sekündigen TV-Spot „Die Ruhe selbst“ wurde Mercedes-Benz im Rahmen der Automobilmesse International (AMI) in Leipzig mit dem Preis „1 PS für Sicherheit“ des DVR ausgezeichnet.

Nach Auffassung der Jury ist es mit dem Spot gelungen, gelassenes, defensives und damit sicheres Fahrverhalten sehr anschaulich darzustellen. „Mit zunehmendem Zeit- und Termindruck im Berufsleben sowie im privaten Alltag ist es umso wichtiger, im Straßenverkehr gelassen und ruhig zu handeln, sich nicht von Hektik

und Stress anstecken zu lassen“, betonte DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann. Dies verdeutlichte der prämierte Fernseh-Spot sehr eindrucksvoll. Innere Gelassenheit sei eine wichtige Voraussetzung für sicheres Verhalten im Straßenverkehr. „Gelassen läuft’s“, sagte Bandmann in Anlehnung an den Titel einer früheren Schwerpunktaktion des DVR gemeinsam mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften und dem Bundesverkehrsministerium.

„Wir freuen uns sehr, dass wir zum zweiten Mal in Folge vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat geehrt werden“, so Dr. Olaf Göttgens, Vice President Brand Communications Mercedes-Benz Cars. „Mercedes-Benz steht für Komfort, Qualität und

innovatives Design – und natürlich ganz besonders für automobiler Sicherheit. Unser E-Klasse Spot ‚Die Ruhe selbst‘ veranschaulicht dies.“

Mit seinem Preis zeichnete der DVR bereits zum fünften Mal auf der AMI vorbildliche und sicherheitsfördernde Werbung der Automobil- und Automobilzubehörindustrie aus. Der Jury gehörten in diesem Jahr Vertreter des Automobilclubs von Deutschland, der Bild am Sonntag, der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, der Süddeutschen Zeitung, des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. sowie der Zeitschrift für Verkehrssicherheit an.



Bei der Preisverleihung: DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann und Jessica Leymann, Marketingchefin von Mercedes-Benz Leipzig.

FOTO > DVR

Motorradfahren

DVR-Umfrage: Gefahren für Biker w

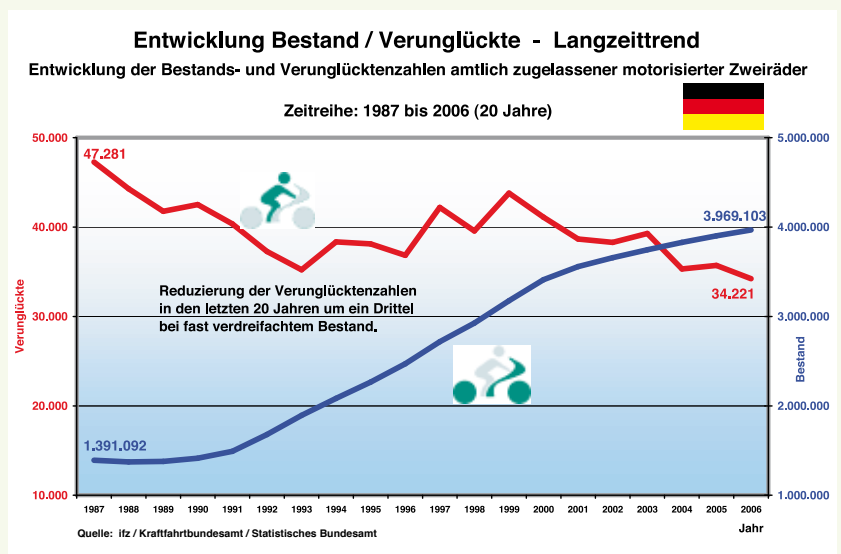


FOTO > GWM

„ Drastische Zunahme bei den Motorradunfällen“, „Zahl der bei Unfällen getöteten Motorradfahrer gestiegen“ – das waren Meldungen, die im Frühjahr 2007 durch die Presse gingen. Mittlerweile liegen die Zahlen für den weiteren Verlauf des Jahres vor: Nachdem in den Monaten März bis April, in denen außergewöhnlich warme Temperaturen die Biker in Scharen auf die Straßen lockten, zunächst ein erheblicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war, hat sich dies im weiteren Jahresverlauf relativiert. Dennoch blieb eine Zunahme bei den Personenschäden: Im Zeitraum von Januar bis Oktober 2007 war bei den Verletzten gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg von 4,8 Prozent und bei den Getöteten ein Plus von 5,3 Prozent zu verzeichnen. Für Matthias Haasper, Forschungsleiter beim Institut für Zweiradsicherheit (ifz) in Essen, stellt dies keine Trendwende

dar: „Betrachtet man den Langzeitrend der verunglückten Motorradfahrer, so haben sich die Zahlen innerhalb der letzten 20 Jahre um ein Drittel reduziert, während sich der Bestand verdreifacht hat. Hierbei unterliegen die Unfallzahlen natürlich

zwischenzeitlichen Schwankungen. Im Vergleich zu 2006, dem historischen Tiefstand in der Entwicklung der Verunglücktenzahlen, ist das Unfallgeschehen der Motorradfahrer in 2007 zwar leicht erhöht, liegt aber immer noch im Trend.“



- Reiz mit Risiko

werden unterschiedlich eingeschätzt

Etwa vier Millionen Motorräder bewegen sich zurzeit auf Deutschlands Straßen, hinzu kommen knapp zwei Millionen Kleinkrafträder. Motorradunfälle haben einen Anteil von zehn Prozent an allen Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, Motorradfahrer stellen 17 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten Personen. Etwa ein Viertel der Motorradunfälle sind Alleinunfälle. Dabei spielt die nicht angepasste Geschwindigkeit eine wichtige Rolle, die in mehr als

Kollisionen zwischen Pkw und Motorrädern untersucht. Dabei wurden inner- wie außerorts Kreuzungssituationen, die Begegnung mit Linksabbiegern sowie die Kollision mit wendenden Fahrzeugen als besonders gefahrenträchtig ermittelt. Außerorts kommt es auch im Kurvenbereich sowie beim Überholen zu Kollisionen. Die Erkenntnisse sind in die Broschüre „Gefährliche Begegnungen“ eingeflossen, die das ifz jüngst in einer neuen, überarbeiteten Auflage herausgegeben hat.

die größten Gefahren für Motorradfahrer?“ lautete die Frage, die sowohl Auto- als auch Motorradfahrern gestellt wurde. Etwas mehr als die Hälfte, nämlich 57 Prozent der Motorradfahrer glaubt, dass die Gefahrenquellen im Straßenverkehr von den Motorradfahrern selbst ausgehen. Bei den Fahrern anderer Fahrzeuge glauben dies fast drei Viertel (72 Prozent). Umgekehrt sieht sich jeder zweite Motorradfahrer (46 Prozent) durch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Von den Fahrern anderer Verkehrsmittel sieht diese Gefahr nur jeder Vierte (27 Prozent). Man kann also durchaus sagen, dass die Gefahrenreinschätzung der Motorradfahrer in Bezug auf motorradspezifische Unfallursachen eher der Realität entspricht als die der Autofahrer.

Offenbar nehmen Auto- und Motorradfahrer Gefahren des Straßenverkehrs unterschiedlich wahr. Dies zeigt eine vom DVR in Auftrag gegebene repräsentative Befragung von 2.000 Bundesbürgern: „Wo liegen

FOTO > DVR



Besonders gefährlich: nasse Fahrbahn

der Hälfte aller Alleinunfälle von der Polizei als Unfallursache angegeben wird. Knapp ein weiteres Viertel der Motorradunfälle sind solche, die vom Motorradfahrer verursacht werden und an denen andere Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. Neben nicht angepasster Geschwindigkeit werden hier mangelnder Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Überholen als häufigste Ursachen genannt. Etwas mehr als die Hälfte der Unfälle mit Personenschaden, die von der Polizei aufgenommen werden, wird nicht vom Motorradfahrer, sondern von einem anderen Verkehrsteilnehmer verursacht. Ursachen sind in erster Linie die Missachtung der Vorfahrt sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- oder Anfahren.

Im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hatten Unfallforscher bereits vor einigen Jahren in einer Studie

Was sind die größten Gefahrenquellen für Motorradfahrer?

	Befragte Motorradfahrer Angaben in Prozent	Andere Verkehrsteilnehmer Angaben in Prozent
Gefahren durch Motorradfahrer	57,4	72,3
unangepasste Geschwindigkeit	37,5	54,9
Selbstüberschätzung	12,7	9,5
Fehler beim Vorbeifahren, riskante Überholmanöver	6,8	15,1
Gefahren durch andere Verkehrsteilnehmer	46,0	26,8
Von Autofahrern übersehen werden	22,1	15,0
anderes Fehlverhalten (geschnitten werden, Unachtsamkeit)	19,2	7,4
Umwelteinflüsse	52,7	44,1
Straßenverhältnisse (Straßenglätte, verschmutzte Fahrbahn)	43,0	29,2
Witterungseinflüsse	13,0	16,4



FOTO > GWM

selbst auf nasser Fahrbahn Verzögerungswerte bis über acht m/s^2 erreichen. Ein Wert, den kaum ein Viertel aller Motorradfahrer ohne ABS-Unterstützung bei Trockenheit schafft. Mittlerweile haben die meisten Hersteller Modelle mit ABS in ihrer Modellpalette. Schätzungen gehen davon aus, dass jedes fünfte neu zugelassene Motorrad mit dieser Technik ausgerüstet ist. Für den Auto Club Europa (ACE) geht das nicht weit genug: der ACE forderte jüngst die serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit ABS.

Interessant auch, dass nur jeder dritte Autofahrer in Straßenglätte oder Schmutz große Gefahren für Motorradfahrer sieht (bei den Zweiradfahrern sind es über 40 Prozent). Bei der Gestaltung von Straßen dürfen die Belange von Motorradfahrern nicht vergessen werden: ungünstige Kurvenverläufe, Sichtbehinderungen, Frostaufbrüche, Bitumenflickstellen und nicht entschärfte Leitplanken können für Motorradfahrer schwerwiegende Folgen haben. Unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und unter Mitwirkung von Motorradfahrerorganisationen hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein neues Merkblatt für die Gestaltung von Motorradstrecken entwickelt, das diese Punkte ausführlich darstellt und den Straßenverkehrsbehörden zur Verfügung stellt.

Motorradfahren ist anders als Autofahren. Der Balanceakt auf zwei Rädern, das direkte Spüren der Fahrdynamik, die unmittelbare Begegnung mit der Natur und der Witterung macht für viele Menschen den besonderen Reiz dieses Fahrzeugs aus. Motorradfahren kann Entspannung sein. Für manche ist es jedoch auch eine Herausforderung. Dr. Hartmut Kerwien, Diplom-Psychologe und Moderatorenausbilder beim DVR, sieht bei Motorradfahrern durchaus Motive, wie man sie auch von

anderen Risiko-Sportarten wie Bergsteigen, Wildwasser-Kanu oder Drachenfliegen kennt: „Für diese Fahrer gehören das Meistern schwieriger Situationen sowie das Austesten der fahrphysikalischen und persönlichen Leistungsgrenzen unbedingt zum Erlebnis Motorrad.“

Hinzu kommt, dass bei Motorrädern eine Verbesserung der passiven Sicherheit anders als im Pkw-Sektor kaum festzustellen ist. Zwar wurden positive Ergebnisse mit der Gestaltung optimierter Motorradverkleidungen oder dem experimentellen Einsatz von Airbags gemacht. Dennoch sind in erster Linie Helm und Schutzbekleidung die Knautschzone des Motorradfahrers. Umso wichtiger, hier den Motorradfahrern die nötigen Kenntnisse zugänglich zu machen. In der neuen Broschüre des ifz „Von Kopf bis Fuß“ werden die Fakten rund um die Schutzkleidung anschaulich präsentiert.

Einen positiven Effekt versprechen sich Unfallforscher auch von der zunehmenden Verbreitung des Motorrad-ABS. Nach Ansicht des ADAC könnten rund 100 getötete Motorradfahrer pro Jahr in Deutschland noch leben, wenn ihr Motorrad mit ABS ausgestattet gewesen wäre. Auch viele Unfälle mit Verletzten und Sachschäden könnten so vermieden werden. Dank ABS lassen sich heute

Motorisierte Zweiräder werden auch für den Arbeitsweg benutzt. Bei den meldepflichtigen Straßenverkehrsunfällen sind sie nach Auskunft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) mit 7,5 Prozent beteiligt, bei den neuen Renten mit fast 15 Prozent. Dies liegt deutlich über dem Anteil, den motorisierte Zweiräder am Berufsverkehr haben. Somit sind Motorradfahrer auch eine wichtige Zielgruppe für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit. Um den Unfallzahlen entgegenzuwirken, präsentierte die Bergbau-Berufsgenossenschaft 2007 gemeinsam mit ihren Partnern bereits zum dritten Mal das „Faktor 7-Festival“: Mit Vorführungen, Informationen und Aktionen werden im Zwei-Jahres-Rhythmus jeweils zum Saison-Auftakt Motorradfahrer für das Thema Sicherheit sensibilisiert. Dabei werden auch Auto-, Radfahrer und Fußgänger angesprochen. „Man kann immer etwas dazulernen, um das persönliche Verhalten im Straßenverkehr zu optimieren“, erklärt Heinz Rütjes, Sicherheitsexperte der Bergbau-Berufsgenossenschaft. Mittlerweile sind neben dem DVR auch die Berufsgenossenschaften Einzelhandel, Maschinenbau, BAHNEN, Bergbau, Steinbruch sowie die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft mit im Boot. Im Rahmen von „Faktor 7“ werden den Versicherten auch spezielle Sicherheitstrainings angeboten, zum Teil in Kombination mit einer geführten Ausfahrt über Landstraßenstrecken, um so zweiradspezifische Gefahrenpunkte unmittelbar in Augenschein zu nehmen.



Freizeitvergnügen Motorradfahren – aber sicher

Solche Ideen kommen an, denn Sicherheit steht bei Motorradfahrern hoch im Kurs. Dies belegt auch die Trainingsbroschüre, die mit Unterstützung des Verkehrsministeriums gemeinsam von DVR und ifz herausgegeben wird. Bei Vertragshändlern oder als Download im Internet können sich Biker hier bundesweit über das Trainingsangebot informieren. Über 2.500 Kurse bei insgesamt etwa 80 Anbietern, die sich an den Richtlinien des DVR zum Motorrad-Sicherheitstraining orientieren, werden hier übersichtlich aufgelistet. Die Broschüre erweist sich somit als Erfolgsmodell, nachdem sie vor 15 Jahren in der ersten Auflage mit 700 verzeichneten Terminen gestartet war. Auch weiterhin sind noch viele Anstrengungen nötig, damit der Reiz des Motorradfahrens erhalten, das Risiko aber minimiert werden kann.

FOTO > DVR

DVR: Maßnahmen zur Reduzierung der Motorradunfälle

Zu hohe Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen, zu geringer Abstand, Selbstüberschätzung – es sind immer wieder dieselben Ursachen, die zu Motorradunfällen führen. Dagegen wollen der DVR und die Unfallforschung der Versicherer (GDV) etwas tun. Mit Unterstützung der Fach-Zeitschriften „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“ wurde für die kommenden drei Jahre die „German Safety Tour“ ins Leben gerufen. Schirmherr der Kampagne ist Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Der Startschuss für das erste Training erfolgt am 17./18. Mai 2008 in Dortmund. Ziel der Verkehrssicherheitskampagne ist es, die steigende Zahl der Motorradunfälle zu verringern. Für die wirksame Bekämpfung der häufigsten Unfallursachen ist es dringend erforderlich, sicheres und vorausschauendes Fahren im Straßenverkehr zu üben. Dazu wird die „German Safety Tour“ pro Jahr in zehn deutschen Städten Station machen und jeweils zehn Biker im Realverkehr schulen. Die Teilnahme wird über ein Online-Spiel ausgelobt. Zum Abschluss werden aus allen Teilnehmern der Sicherheitstour Gewinner ermittelt. Sie bilden das „German Safety Team“ und nehmen an einer mehrtägigen Erlebnistour in Südeuropa teil.

Mit der sehr erfolgreichen ehemaligen Motorradrennfahrerin Katja Poensgen wird die Verkehrssicherheitskampagne zudem prominent und kompetent unterstützt.

Darüber hinaus führt der DVR – gefördert durch das Bundesverkehrsministerium – mehrere Maßnahmen durch, um den gestiegenen Motorradunfällen entgegenzuwirken. In Kinos und Gaststätten werden Gratispostkarten verteilt, die auf das Unfallrisiko von Motorradfahrern aufmerksam machen. Eine Webseite bietet eine Plattform für Hintergrundinformationen und Sicherheitstipps. In Kooperation mit dem Institut für Zweiradsicherheit (ifz) und der Zeitschrift „Motorrad“ wurde eine informative Broschüre mit dem Titel „Motorradfahren – gut und sicher“ entwickelt, die als Beilage über die Zeitschrift verteilt wird. Die Broschüre liefert nützliche Tipps für den Alltag, von der Fahrtechnik über das richtige Bremsen und die sichere Bekleidung von Kopf bis Fuß bis hin zu Fahrsicherheitstrainings, und kann in Einzelexemplaren gegen Übernahme der Versandkosten über den DVR bestellt werden.



www.german-safety-tour.de

www.zweiradsicherheit.de



DVR-Qualitätssiegel: Mehr Verkehrssicherheit durch kontrolliertes Training

Berufsgenossenschaft Druck und Papierverarbeitung und die Ecclesia-Gruppe bekamen grünes Licht für Zertifizierung

Die Berufsgenossenschaft Druck und Papierverarbeitung (BGDP) mit 773.000 Versicherten in über 54.000 Unternehmen und das Berufsbildungszentrum (BBZ) Straßenverkehr in Nordhausen sowie die Ecclesia-Gruppe, mit rund 1.300 Beschäftigten einer der größten Versicherungsmakler Deutschlands, haben das neue Qualitätssiegel des DVR für ihre Fahrsicherheitstrainings erhalten.

Im November 2007 hatten Experten des DVR die Fahrsicherheitstrainings begutachtet. Unter dem Motto „Gut und sicher fährt, wer nicht in Risikosituationen gerät“ legt der untersuchte Trainingsbaustein der BGDP „defensives Fahren“ Wert auf die Sensibilisierung der Teilnehmer bezüglich ihres eigenen Verhaltens im Straßenverkehr. Ziel ist ein nachhaltiges Fahrverhalten, bei dem das Erkennen, Vermeiden und Bewältigen brenzlicher Situationen im Vordergrund steht. Die Teilnehmer lernen in Theorie und Praxis Unfallursachen kennen und können daraus Strategien für einen sicheren Fahrstil ableiten. Das Sicherheitstraining ist von der BGDP gemeinsam mit dem BBZ Nordhausen entwickelt worden.

Fahren und sparen mit Know-how – unter diesem Titel steht das Fahrseminar der Gesellschaft für Risiko-Beratung mbH (GRB) im Verbund der Ecclesia-Gruppe. Einparken, Rangieren und Wenden auf engstem Raum gehören ebenso zum Programm wie sanftes Bremsen sowie vorausschauendes und spritsparendes Fahren. Die Trainingsteilnehmer lernen Unfallursachen kennen und können daraus Strategien für einen sicheren Fahrstil ableiten.

Lohnend ist ein Sicherheitstraining auch aus wirtschaftlicher Sicht. Unfallschäden sind für Unternehmen mit großem Fuhrpark ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor. Und die beste Unfallvermeidung ist sicheres Fahren. Bis zu 30 Prozent der variablen Fuhrparkkosten lassen sich durch diese wichtige präventive Maßnahme einsparen.

Mit dem „Qualitätssiegel Verkehrssicherheit – anerkanntes und kontrolliertes Training“ dokumentieren die BGDP und die Ecclesia-Gruppe ihre hohen Fahrsicherheitsstandards. „Das Qualitätssiegel des DVR, der über eine fast 40-jährige Erfahrung in der Entwicklung fahrpraktischer Sicherheitstrainings verfügt, ist sichtbarer Ausdruck eines hohen Sicherheitsniveaus“, sagte DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer bei der Übergabe des

Siegels an Michael Boettcher, Hauptgeschäftsführer der BGDP, und Olaf Salomon, Geschäftsführer des BBZ. Das Gütesiegel ergänzt die bestehenden fahrpraktischen Trainings und Programme „nach Richtlinien des DVR“.

Um das Qualitätssiegel verwenden zu können, werden der Inhalt des Trainings, die angewendete Methode, das System der Trainerausbildung und -fortbildung sowie die Kontrolle und Aspekte der Qualitätssicherung beurteilt.

„Das Qualitätssiegel zeigt, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt, das neueste Erkenntnisse zur Durchführung fahrpraktischer Trainings berücksichtigt“, so Hammer. Als einfach zu erkennendes Zeichen soll es den Kunden als Orientierungshilfe dienen, qualitativ hochwertige Angebote auf den ersten Blick zu erkennen. Es macht das Kernziel des Angebots deutlich, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Passend zur Übergabe des DVR-Qualitätssiegels wurde auch ein neuer Schulungstruck auf dem Nordhäuser Autodrom in Betrieb genommen. Der neue Auflieger ist mit einem Pkw-Simulator bestückt und kann bei Bedarf in ein hochmodernes, mobiles Schulungszentrum für Verkehrssicherheit verwandelt werden. Mit diesem Pilotprojekt des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und des BBZ soll die Wirksamkeit von Simulatoren in der Verkehrssicherheitsarbeit erprobt werden.

Trainings und Schulungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr führt das BBZ Nordhausen bereits seit 1993 durch. 1997 entstand für diese Angebote mit „Cars, Trucks & Training“ (CTT) ein eigenständiger Bereich, der sämtliche Fahrsicherheitsbereiche nach DVR-Standard abdeckt.

www.dvr.de/qualitaetssiegel



FOTO > BBZ Nordhausen

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer überreichte das Qualitätssiegel an Olaf Salomon (Mitte) und Michael Boettcher.



Fit und ausgeruht am Steuer

FOTO > TANK & RAST



(v.l.n.r.) Markus Hamer, Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Service-Qualität; Tim Lobinger; Dr. Karl-H. Rolfes, Vorsitzender der Geschäftsführung von Tank & Rast; DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner; Lothar Szych, alternierender Vorstandsvorsitzender der DGUV; Kathrin Hillgärtner, Leiterin der Geschäftsstelle Frankfurt der Deutschen Olympischen Gesellschaft und Peter Markus Löw, Generalbevollmächtigter von Tank & Rast setzen sich für mehr Service und Verkehrssicherheit ein.

Bundesweite Initiative Deutscher Servicetag gestartet

Mehr Bewusstsein für die Bedeutung von Service und eine stärkere Serviceorientierung in Deutschland will die neue Initiative Deutscher Servicetag schaffen. Der Zusammenschluss von Unternehmen, öffentlichen Institutionen, Vereinen und prominenten Unterstützern wurde von Serways, der neuen Dienstleistungsmarke von Autobahn Tank & Rast, gegründet.

Die Initiative plant zahlreiche Service-Aktionen für das Jahr 2008. So wird es Veranstaltungen zu den Schwerpunktthemen Gesundheit und Fitness, Kinder und Familie sowie Aktionen im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft 2008 geben. Höhepunkt des Jahres ist der Deutsche Servicetag, der im September bundesweit öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema Service schaffen soll.

„Gemeinsam ist man immer stärker. Für uns ist zunächst einmal klar: entspannte und ausgeruhte Autofahrer fahren besser und sicherer als andere. Guter Service auf der Autobahn ist damit ein wichtiger Beitrag zur

Verkehrssicherheit. Wir sehen es als unseren speziellen Servicebeitrag an, bei den verschiedenen Aktionen der Initiative zusammen mit unseren Partnern die Eigenverantwortung der Menschen zu stärken und damit präventiv die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu fördern“, erklärte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner zur gemeinsamen Beteiligung von DVR und Deutscher Gesetzlicher Unfallversicherung (DGUV).

Auch Lothar Szych, alternierender Vorstandsvorsitzender der DGUV, wies auf den Zusammenhang von Pausenservice und Verkehrssicherheit hin: „Unser Ziel ist es, durch Präventionsangebote wie Kampagnen, Schulungen oder Verkehrssicherheitstrainings zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer beizutragen und so die Zahl der Verkehrsunfälle weiter zu senken. Aus diesem Grund freut es mich besonders, gemeinsam mit den Partnern die größte Verkehrssicherheitsinitiative auf bundesdeutschen Raststätten zum Thema Service und Sicherheit an den Start zu bringen.“

Unterstützt wird die Initiative von Tim Lobinger, Deutscher Hallenmeis-

ter 2008 und Hallenweltmeister von 2003 im Stabhochsprung. „Als Stabhochspringer weiß ich wirklich, was eine Benchmark ist, und finde es sehr gut, dass auch in Sachen Service die Latte inzwischen immer höher gelegt werden kann“, sagte der Leichtathlet, der sich an der Aktion „Bleib fit! – Die gesunde Pause an der Autobahn“ beteiligt.

Zu den Gründungsmitgliedern der Initiative gehören der ADAC, die Deutsche Olympische Gesellschaft sowie als Partner für den Bereich Unfallprävention der DVR gemeinsam mit der DGUV. Darüber hinaus wird die Initiative bei einzelnen Aktionen unterstützt von Intersport sowie dem Tessloff Verlag.

www.deutscher-servicetag.de

Nächste Termine der Initiative:

**21. Mai 2008 „Hallo Kids!“
Serways Raststätte Augsburg,
10.00 bis 18.00 Uhr**

An diesem Tag sind Kinder und Familien das zentrale Thema. Die Initiative Deutscher Servicetag unterbreitet Familien auf Reisen besondere Serviceangebote, beispielsweise zum Thema Kindersicherung. Clowns und Animatoren unterhalten die Kinder, während die Eltern sich entspannen können. Mit dabei in Augsburg auch Willi Weitzel, Moderator von Kindersendungen im Fernsehen. Die „Hallo Kids!“-Aktion macht im Anschluss an zehn weiteren Serways-Raststätten Station.

**September 2008
„Deutscher Servicetag“**

Am Deutschen Servicetag werden Reisende an vielen Raststätten und anderen Orten unter prominenter Beteiligung mit besonderen Angeboten überrascht. Kunden bekommen Massagen, das Auto wird gewaschen, Kleidung gebügelt. Weitere Aktionen (so auch zum Thema Reifensicherheitsprüfungen) sind in Planung.

Unfallfolgen: Nebenwirkungen unserer Mobilität?

Spitzenvertreter der Verkehrssicherheitsarbeit sprechen sich für „Vision Zero“ aus

Unfallopfer und Unfallfolgen standen im Fokus des Parlamentarischen Neujahrsempfangs des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) in Berlin. „Bei 30 Milliarden Euro Kosten für Unfall-



FOTO > DVR

Staatssekretär Ulrich Kasparick (rechts) im Gespräch mit DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann (2.v.r.), Dr. Hans-Ulrich Bieler (Amtschef Landesvertretung Rheinland-Pfalz) und DVW-Präsident Kurt Bodewig (links).

folgen pro Jahr müssen wir uns über den Preis für die Mobilität unterhalten“, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Ulrich Kasparick vor den rund 90 Gästen aus Politik, Verbänden, Wirtschaft und Medien in den Räumen der Landesvertretung Rheinland-Pfalz. „Jeder Tote und Schwerverletzte ist einer zu viel. Null Tote muss unser Leitbild sein“, ergänzte der Staatssekretär.

Auch DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann und DVW-Präsident Kurt Bodewig sprachen sich für „Vision Zero“ als Leitbild aus. Bandmann berichtete, dass der Vorstand des DVR im Oktober 2007 beschlossen habe, die Grundsätze der Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ seiner koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit zugrunde zu legen.

Darüber hinaus machte Bandmann deutlich, dass „die Folgen unserer Mobilität oft etwas stiefmütterlich behandelt werden“. Dabei sei es eine wichtige Aufgabe, Opfern und deren Angehörigen nach einem Unfall adäquate Hilfe anzubieten.

DVW-Präsident und Bundesminister a.D. Kurt Bodewig wies darauf hin, dass Mobilität ein menschliches Grundbedürfnis sei, das gerade auch die individuelle Freizeitgestaltung deutlich bestimme. „Daher ist es mir besonders wichtig, dass die Spitzenverbände der Verkehrssicherheitsarbeit

gemeinsam und präventiv darauf hinarbeiten, die individuelle Mobilität sicherer zu machen und die Zahl der Unfallopfer zu reduzieren.“

Das menschliche Leid, aber auch die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen standen im Vordergrund des Vortrages von Professor Dr. Axel Ekkernkamp, Professor in Greifswald und Ärztlicher Direktor des Unfallkrankenhauses Berlin (ukb). „Rund 1,3 Millionen Unfalltote und etwa 50 Millionen Unfallverletzte sind weltweit jedes Jahr zu beklagen“, sagte Ekkernkamp. Diese dramatischen Zahlen seien auch unter volkswirtschaftlichem Blickwinkel bemerkenswert. Der Unfallchirurg und amtierende Präsident der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie e. V. machte deutlich, dass das Unfallereignis kein schicksalhaftes Phänomen sei, sondern auf kausalen Zusammenhängen beruhe, die es zu erkennen gelte. „Wenn man klare Erkenntnisse über die Ursachen von Unfällen hat, dann kann man sehr konkret in die Prävention einsteigen.“ Die wissenschaftliche Erforschung von Unfallursachen, die am ukb in Berlin und in der Abteilung für Unfallchirurgie des Klinikums der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald mit großem Erfolg betrieben werde, habe fundierte Ergebnisse hervorgebracht, betonte Ekkernkamp.

Über Rettungsdienste im Einsatz referierte Professor Dr. Peter Sefrin, stellvertretender Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Notärzte Deutschlands und Vorsitzender des DVR-Fachausschusses Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen. Über die 1.100 Notarztstützpunkte und 80 Luftrettungszentren in Deutschland rückten die Notärzte zu rund zwei Millionen Einsätzen pro Jahr aus.

Ein Problem sieht der Notfallmediziner in den momentanen Kosteneinsparungen, die der adäquaten Versorgung auf dem möglichen notfallmedizinischen Niveau entgegenstehen. „Der Rettungsdienst kann nicht allein durch die Kostenbrille betrachtet werden.“

Zudem wies der „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr“, der 2007 veröffentlicht wurde, auf deutliche Verschlechterungen der Notfallversorgung hin. „Die Ergebnisse der Leistungsanalyse sind alarmierend. Die Zeit bis zum Eintreffen des Notarztes hat sich in den Jahren 2004 und 2005 im Vergleich zu 2000/2001 um 2,2 Minuten auf 10,9 Minuten verlängert“, erläuterte Sefrin. Dadurch komme es zu einer Verschlechterung der Wiederherstellungschancen, nachdem diese wissenschaftlich nachweisbar zeitabhängig seien. Dies sei medizinisch nicht vertretbar.

Fahrer und Fahrzeuge – mit Sicherheit in Bewegung

„protect“-Foren der Steinbruchs- und Bergbau-Berufsgenossenschaft

Wie neueste Entwicklungen und Erkenntnisse der Fahrsicherheit von Unternehmern erfolgreich in die Praxis umgesetzt werden, erfuhren die rund 600 Teilnehmer zweier „protect“-Foren der Steinbruchs- und Bergbau-Berufsgenossenschaft (StBG/BBG) in Bad Wildungen.

Unter dem Motto „Fahrer und Fahrzeuge – mit Sicherheit in Bewegung“ standen nicht nur Vorträge und Diskussionen, sondern auch praxisnahe Übungen an vier Experimentierstationen mit Unterstützung des DVR auf dem Programm. Im Überschlagsimulator konnten die Teilnehmer testen, wie man aus dem Auto wieder herauskommt, wenn es sich überschlagen hat. Ein Aufprallsimulator machte

deutlich, mit welcher Wucht die Fahrzeuginsassen schon bei geringer Geschwindigkeit in die Sicherheitsgurte gedrückt werden. Besonders beliebt war der Pkw-Fahrsimulator des DVR, in dem widrige Wetterverhältnisse wie starker Wind, Schnee oder überfrierende Nässe ebenso dargestellt werden können wie Fahrten bei Dunkelheit, scharfe Kurven oder weitere brenzlige Situationen, bei denen zum Beispiel unvermittelt Fußgänger auf die Fahrbahn treten.

Darüber hinaus konnten die Teilnehmer ihr Reaktions- und Sehvermögen testen lassen und auch die interaktiven Lernprogramme zur Ladungssicherung, Fahrphysik und Müdigkeit wurden intensiv genutzt.

Helmut Ehnes, Leiter des gemeinsamen Geschäftsbereiches Prävention

der StBG/BBG, wies auf das Ziel hin, Fahrsicherheitsstandards immer weiter zu verbessern und das sicherheitsbewusste Verhalten der Fahrer zu fördern. „Insbesondere im Hinblick darauf, dass die Verhütung von Verkehrsunfällen bei der Arbeit, aber auch auf dem Weg zur Arbeit Teil der Präventionsarbeit sind, bleibt Verkehrssicherheit ein immer aktuelles Thema“, sagte Ehnes.

Bei den Fachvorträgen wurde eine bunte Palette interessanter Themen präsentiert: Von Müdigkeit im Verkehr über Eignungsuntersuchungen für Fahrzeugführer, elektronische Fahrerassistenzsysteme und richtige Ladungssicherung bis hin zur Optimierung betrieblicher Verkehrssicherheit.

FOTO > StBG/BBG



Drei Fragen an ...

**Helmut Ehnes,
Leiter des
Gemeinsamen
Geschäftsbereiches**

Prävention der StBG/BBG

Herr Ehnes, welche Beweggründe waren es, die protect-Foren „Fahrer und Fahrzeuge – mit Sicherheit in Bewegung“ durchzuführen?

Wichtig war uns, aktuelle Erkenntnisse aus der Forschung mit der Praxis zusammenzuführen und einen Dialog zwischen Experten und betrieblichen Praktikern zu ermöglichen. Mit dem Veranstaltungskonzept setzen wir auch auf unsere Erfahrung, dass Erleben und Anwenden immer wirksamer ist als die reine Theorie; deshalb haben wir verschiedene Exponate integriert, mit denen die Teilnehmer Sicherheit „live“ erleben konnten. Die hohe Beteiligung und insbesondere die Rückmeldungen der Teilnehmer bestätigen, dass das Konzept aufgegangen ist.

Welchen Stellenwert messen Sie der Präventionsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit bei?

Einen sehr hohen, da Fahrzeugeinsatz, Transportaufgaben und natürlich auch Fahrten jeglicher Art auf öffentlichen Straßen und innerbetrieblich in unseren Branchen von großer Bedeutung sind. Die damit verbundenen Risiken sind erheblich, wie sich aus der Unfallbilanz ablesen lässt. Als Unfallversicherer decken wir diese Risiken ab – also müssen wir die Prävention zur Förderung der Verkehrssicherheit intensivieren. Das ist konsequent und notwendig! Dabei ändern sich die Umgebungsbedingungen: steigende Anforderungen an die Mobilität des einzelnen, Termindruck und Zeitverdichtung führen in Verbindung mit zunehmender Verkehrsdichte zu neuen Risiken. Neue Techniken wirken sich unterschiedlich aus – während Fahrerassistenzsysteme die aktive Sicherheit verbessern, verleiten elektronische Geräte wie Telefone und Navigationssysteme auch zur Ablenkung. All diesen Faktoren müssen wir heute Rechnung tragen.

Welche Maßnahmen der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit haben Sie als nächstes geplant?

Unter anderem werden wir Sicherheitstrainings als bewährtes Instrument für das sicherheitsbewusste Verhalten der Fahrer fortführen. Zudem unterstützen wir mit unserem Prämiensystem neben den Trainings auch Investitionen zur Markteinführung neuer Fahrerassistenzsysteme, wie zum Beispiel Bremsassistenten oder Rückraum-Überwachungssysteme. Zudem wollen wir in Zukunft den Betrieben deutlich machen, welche Chancen ein intensivierter innerbetrieblicher Dialog zwischen Unternehmensleitung und Belegschaft, gerade auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit, bietet. Mit Unterstützung des DVR haben wir das Instrument „Zirkelarbeit“ im Rahmen von Pilotprojekten erfolgreich getestet und suchen jetzt nach Wegen, dieses Instrument allen Mitgliedsunternehmen anzubieten. Wir setzen damit auf einen aktiven sozialen Dialog und erhoffen uns hieraus neue Impulse für die Prävention und für die Bereitschaft, eigenes Verhalten zu verändern.



„Vision Zero ist die richtige Antwort auf viele Fragen der Verkehrssicherheit“

Interview mit Kurt Bodewig, MdB,
Präsident der Deutschen Verkehrswacht e.V.

Der Präsident der Deutschen Verkehrswacht Kurt Bodewig über ehrenamtliches Engagement, Schwerpunkte präventiver Verkehrssicherheitsarbeit und die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“

DVR-report: Herr Bodewig, seit knapp einem Jahr sind Sie Präsident der Deutschen Verkehrswacht. Wie fällt ein erstes Zwischenfazit Ihrer bisherigen Amtszeit aus?

Bodewig: Es bereitet mir Vergnügen und Befriedigung, ehrenamtlich für eine gute Sache einzutreten, die mit positiven Visionen und zukunftsfähigen Botschaften verbunden ist. Die

Schaffung von mehr Verkehrssicherheit auf unseren Straßen ist ganz zweifelsfrei eine solche Zielsetzung, mit zahlreichen ganz unterschiedlichen Ansatzpunkten, um sich zu engagieren. Die Deutsche Verkehrswacht ist ein vorbildlich aktiver Verband, die jedem eine Plattform zum Mitmachen bietet. Ich habe schon eine Reihe von Landesverkehrswachten besucht und mich mit ihnen über ihre Schwerpunkte unterhalten, das fügt sich in der Gesamtschau zusammen wie ein Mosaik, das sich über das ganze Land zieht – alle haben die gleichen Interessen und ziehen an einem Strang, doch findet man re-

gional bedingt andere Schwerpunkte. Darüber hinaus befindet sich die Deutsche Verkehrswacht derzeit in einer Phase, in der wir für eine neue Generation in der Verkehrssicherheitsarbeit werben. Wir haben mit den Schülerlotsen eine gute Basis, übrigens auch dafür, die Eltern zu aktivieren und darüber eine Verjüngung unseres Verbands zu erreichen.

DVR-report: Wie funktioniert aus Ihrer Sicht die Zusammenarbeit mit den Landesverbänden und den vielen ehrenamtlichen Helfern?

Bodewig: Die DVW ist in jedem Bundesland vertreten und besteht neben

der Geschäftsstelle in Bonn und den 16 Landesverbänden aus mehr als 630 Ortsverkehrswachten. Ihre rund 70.000 ehrenamtlichen Helfer sind eine der großen Stärken der Deutschen Verkehrswacht – ich spreche nicht von passiven Mitgliedern, sondern von Aktiven, ohne die die Landesverbände oder die Verkehrswachten vor Ort ihre Arbeit nicht tun könnten. Nur mit unseren hauptamtlichen Strukturen wäre die flächendeckende und vielfältige Arbeit nicht zu bewältigen, die Zielgruppenprogramme, die Verkehrssicherheitstage und andere Veranstaltungen, die wir ausrichten oder an denen wir uns beteiligen. In meinen Augen lebt die DVW von und mit ihren Ehrenamtlichen, sie ist von Anfang an als Mitmach-Verband aufgebaut, und ich möchte das mit meinem Engagement unterstützen. Die Arbeit mit den Landesverkehrswachten ist ausgezeichnet und ich habe mir vorgenommen, in meiner Amtszeit jede Landesverkehrswacht zu besuchen und so viele örtliche Termine wahrzunehmen, wie mein Terminkalender es zulässt – ich bin beruflich ja sehr stark in andere Themen eingebunden und dafür auch sehr viel unterwegs.

DVR-report: Wie bewerten Sie die Zukunft des Ehrenamtes in Deutschland? Gibt es Vergleichbares in Europa?

Bodewig: Da sind wir natürlich bei einem Thema angelangt, das weit über die Verkehrssicherheitsarbeit hinausgeht. Wir haben in Deutschland ein hohes ehrenamtliches Engagement, es engagiert sich ungefähr jeder Dritte ehrenamtlich. In Zahlen gesprochen sind das rund 27 Millionen Menschen, die in ihrer Freizeit einen persönlichen Beitrag für das Allgemeinwohl leisten. Aber wir stellen fest, dass es immer schwieriger wird, jüngere Menschen zu motivieren, sich längerfristig an eine Organisation zu binden. Temporäre Mitarbeit ist bei vielen jungen Menschen selbstverständlich, doch bietet die breite Palette an ehrenamtlichen Möglichkeiten eben auch viel Abwechslung, die gerade Jugendliche nutzen: Sie sind vielleicht einige Jahre sozial engagiert, dann verschiebt sich ihr Interesse auf einen Sportverein und

wieder eine Zeit später findet ein ökologisches Projekt ihre Aufmerksamkeit. Was wichtig ist, da darf ich mich wiederholen, ist die langfristige Bindung an eine Organisation oder an ein Thema. Hier brauchen wir für eine feste Basis im Ehrenamt Menschen, die ihre Lebenserfahrung und Überzeugungen einbringen. Auch das geht nicht ohne Überzeugungsarbeit, und die versuche ich zu leisten. Wenn ich die Situation in Europa sehe, dann besetzt Deutschland ein gutes Feld im ehrenamtlichen Engagement. Doch können wir von anderen Ländern auch lernen, wenn es darum geht, bürgerschaftliches Engagement als Querschnittsaufgabe zu verankern und engere Strukturen zwischen Gesellschaft, Wirtschaft und Politik zu schaffen.

DVR-report: Wie sieht es mit dem Nachwuchs in der Deutschen Verkehrswacht aus, etwa bei den Schülerlotsen?

Bodewig: Auf unsere Schülerlotsen bin ich sehr stolz, genauso übrigens wie auf die „Buslotsen“, die auch immer mehr werden. Die Hauptmotivation geht von den jeweiligen Schulen und Schülern aus, und das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung. Wir haben auch eine Jugendarbeit initiiert, die etwa bei Großveranstaltungen verkehrssichernd tätig ist. Aber ich sehe daneben als eine andere große Aufgabe die Ansprache der Eltern, und sehe in den 30- bis 40-Jährigen die neue Generation der Deutschen Verkehrswacht: Viele Eltern sind engagiert, wollen etwas für ihre Kinder

tun. Wir glauben, dass im Rahmen des Ganztagsunterrichts neue Arbeitsmöglichkeiten gegeben sind und versuchen Eltern anzusprechen, sich hier für Verkehrssicherheit zu engagieren.

DVR-report: Wo liegen die Schwerpunkte der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit der Deutschen Verkehrswacht und welche Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit liegen Ihnen persönlich besonders am Herzen?

Bodewig: Die Deutsche Verkehrswacht arbeitet entlang von Zielgruppen, die jeweils spezifische Gefährdungspotenziale haben. Wir setzen Zielgruppenprogramme um, um diese Gefährdungen deutlich zu machen und abzubauen. Eines der ganz großen Programme heißt „Aktion junge Fahrer“ (AjF), wir arbeiten hier mit der Hochrisikogruppe der Verkehrsteilnehmer: Jeder fünfte Verletzte und Getötete gehört in die Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen, obwohl nur jeder zwölfte der Gesamtbevölkerung zu dieser Gruppe gehört. Die jungen Leute sind in einer Situation, in der sie Anleitungen brauchen. Es fehlt ihnen Fahrpraxis und Erfahrung in der Einschätzung von Verkehrssituationen. Anstelle eines vorausschauenden Fahrstils pflegen viele einen risikoreichen Fahrstil, das Auto ist Symbol für eine neue Freiheit und wird im wahrsten Sinn des Wortes „voll ausgefahren“. Bei AjF wollen wir mit Hilfe von Alkoholbrillen, Fahr- und Überschlagsimulatoren, Gurtschlitten und anderen

ZUR PERSON: KURT BODEWIG

Kurt Bodewig, geboren am 26. April 1955 in Rheinberg, ist seit Mai 2007 Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW). 1998 zog der Sozialdemokrat in den Deutschen Bundestag ein. Von März 2000 bis November 2000 fungierte Bodewig als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, anschließend übernahm er selbst das Ministeramt und blieb bis Oktober 2002 für das Verkehrsressort verantwortlich.

In den Jahren 2001 bis 2008 leitete er das Forum „Nachhaltigkeit, Energie und Mobilität“ beim SPD-Parteivorstand. Seit 2002 ist der Parlamentarier zudem stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union im Deutschen Bundestag.

Kurt Bodewig ist verheiratet und hat zwei Söhne.

zum Teil spektakulären Aktionen den Jugendlichen in spannender Weise ernste Inhalte vermitteln. Ich sehe im Zusammenhang mit jungen Autofahrern das „Begleitete Fahren ab 17“ als vorbildlich an, wir haben das ja auch als Verkehrswacht deutlich gefördert. Es ist ein gutes Signal dafür, dass – wenn das Eigeninteresse stimmt – auch junge Menschen dazu bereit sind, sich vorsichtig in den Verkehr einzufügen.

Ein weiterer Punkt, der mir am Herzen liegt, ist die Arbeit mit Senioren. Wir dürfen ältere Menschen mit ihren Problemen, die sich aus nachlassender körperlicher Fitness ergeben – also nachlassende Sehkraft, verringertes Hörvermögen, langsamere Reaktionen – nicht alleine lassen. Mir ist es sehr Ernst damit, dass der Verkehrsraum ein sozialer Kommunikationsraum ist, in dem sich alle Menschen selbstständig und sicher bewegen können.

Solche Zielgruppenprogramme wollen wir weiterentwickeln. Es bleibt nach wie vor der Schwerpunkt bei der Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen, aber darüber hinaus benötigen wir die Aufklärung spezifischer Zielgruppen, die besonders gefährdet sind.

DVR-report: Wenn Sie auf Ihre frühere Tätigkeit als Bundesverkehrsminister zurückblicken: Hat sich Ihr Blickwinkel auf die Verkehrssicherheitsarbeit – auch mit Bezug darauf, was politisch durchsetzbar ist – als

DVW-Präsident geändert?

Bodewig: Als Bundesverkehrsminister habe ich damals das Verkehrssicherheitsprogramm auf den Weg gebracht. Ich glaube, das war für Deutschland schon ein besonderer Schritt nach vorn und ich fühle mich diesem Programm nach wie vor verpflichtet. Als Präsident der Deutschen Verkehrswacht sehe ich es jetzt aus einer anderen Richtung: Was kann eigentlich die Politik noch tun, um die ehrenamtliche Arbeit, die vor Ort geleistet wird, weiter zu unterstützen?

DVR-report: Gibt es konkrete Forderungen von Ihrer Seite an die politischen Verantwortlichen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?

Bodewig: Es gibt in Deutschland eine gute Debatte über Verkehrssicherheitsmaßnahmen, mit denen wir versuchen, ganz konkrete Fortschritte in der Unfallprävention zu erzielen. Aber es geht auch darum, dass für Verkehrssicherheitsarbeit entsprechende Gelder zur Verfügung stehen. Die Haushaltsansätze des Bundes sind uns willkommen, aber ein Mehr wäre nicht schlecht.

DVR-report: Inwieweit helfen Ihnen als Mitglied des Deutschen Bundestages die direkten Kontakte über kurze Wege – zum Beispiel im Plenarsaal oder auf den Fluren des Reichstagsgebäudes –, um bestimmte Themen oder Forderungen in punkto Verkehrssicherheitsarbeit bei den politischen Entscheidungsträgern zu platzieren?

Bodewig: Verbandsarbeit ist auch Netzwerkarbeit. Wenn man Abgeordneter ist, und wenn man so wie ich auch das zuständige Haus gut kennt, dann ist das, so glaube ich, immer von Vorteil. Es bedingt sowohl kurze räumliche Wege als auch kurze Informationswege, und das ist wichtig in einer Gesellschaft, in der ja jeden Tag eine neue Nachricht die politische Diskussion bestimmt. Umso wichtiger ist es deshalb, sehr nachhaltig für ein Thema einzutreten. Das Thema Verkehrssicherheit liegt mir wirklich am Herzen, insofern passt das gut zusammen.

DVR-report: Wie bewerten Sie das Verkehrsklima auf unseren Straßen, etwa in punkto Rücksichtnahme oder Gelassenheit?

Bodewig: Eine stärkere Verkehrsdichte führt selbstverständlich auch zu mehr Frustrationen im Straßenverkehr. Ich plädiere nach wie vor für „Gelassen läuft’s“. Lieber mal durchatmen und eine Sekunde nachdenken, statt lautstark über den anderen zu schimpfen. Verkehrspolitik bedeutet aber auch, dass wir eine ganze Reihe von Maßnahmen auf den Weg bringen müssen, um Belastungen im Straßenverkehr zu minimieren. Dazu gehören der Infrastruktur-Ausbau, natürlich auch verkehrlenkende Systeme und nicht zuletzt technische Lösungen wie Fahrerassistenzsysteme.

DVR-report: Blicken wir auf die Entwicklung der Unfallzahlen 2007. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten



Bodewig plädiert für Gelassenheit im Straßenverkehr.



ist erstmals unter 5.000 auf 4.970 gesunken. Die Zahl der Verletzten ist dagegen angestiegen. Wie bewerten Sie die aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes?

Bodewig: Die aktuellen Zahlen sind erst einmal ein gutes Signal dafür, die Zahl der Getöteten auch langfristig unter 5.000 zu bekommen. Wir haben hier eine „magische Grenze“ unterschritten. Das ist schon ein besonderer Ansporn. Es hat aber eine leicht gegenteilige Entwicklung bei der Zahl der Verletzten gegeben. Diese sind ja angestiegen, und das zeigt einfach sehr deutlich, dass die Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit nicht nur über Tote definiert werden dürfen – Getötete wollen wir natürlich verhindern –, sondern dass wir auch sagen müssen, welche Form von Gefährdungen wir ausschließen wollen, um auch die Zahl der Verletzten zu mindern. Wir unterstützen das europäische Ziel, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren. Das ist ein sehr großes Ziel, dessen sich auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ganz bewusst annimmt. Als Deutsche Verkehrswacht werden wir ihn in seinen Bemühungen deutlich unterstützen.

DVR-report: Der Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, dem Sie angehören, hat im Oktober 2007 beschlossen, die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ seiner koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit zugrunde zu legen. Wie stehen Sie persönlich zu dieser Philosophie?

Bodewig: Ich persönlich glaube, dass „Vision Zero“ die richtige Antwort auf

viele Fragen der Verkehrssicherheit ist. Unser Bemühen muss sein, im Straßenverkehr bei den Getöteten auf Null zu kommen, wobei jeder weiß, dass dies kein Tagesziel ist, welches wir morgen erreichen können, sondern ein Bestandteil ganz beharrlicher Arbeit. Wenn man zurückdenkt: In den siebziger Jahren verschwand bildlich gesprochen Jahr für Jahr eine Kleinstadt von etwa 20.000 Einwohnern als Verkehrstote. Heute liegen wir bei unter 5.000 – und es wird immer schwieriger, das Ziel „Vision Zero“ zu erreichen. Dennoch muss es eine Vision sein, die uns anspricht, mit einer großen Anzahl von unterschiedlichen Maßnahmen voranzukommen, sei es mit Verhaltensänderungen oder auch mit technologischen Innovationen. Ich teile die Hoffnung auf das Ziel „Vision Zero“, aber ich weiß, es darf nicht dazu führen, dass man den Bundesverkehrsminister täglich an der Erreichung dieses Ziels misst. „Vision Zero“ bedeutet vielmehr, dass alle an der Mobilität beteiligten Akteure zusammenwirken müssen, um auf dieses Ziel hinzuwirken – Tag für Tag.

DVR-report: Herr Bodewig, welche Ziele haben Sie sich für die noch vor Ihnen liegende Zeit und Arbeit als Präsident der Deutschen Verkehrswacht gesetzt?

Bodewig: Mir ist daran gelegen, die ehrenamtlichen 70.000 aktiven Menschen in ihrer alltäglichen Arbeit zu unterstützen. Ich teile mit diesen Menschen ein Ziel, nämlich mehr Verkehrssicherheit herzustellen und mehr Schutz, gerade für besondere

Zielgruppen wie Kinder, Behinderte oder Senioren. Auch der Stellenwert, welcher der ehrenamtlichen Arbeit beigemessen wird, muss in unserer Gesellschaft verbessert werden. Darüber hinaus modernisieren wir gerade die Deutsche Verkehrswacht, sowohl im Bereich der Informationstechnologie als auch – und vor allem – durch die Entwicklung eines Leitbildes, das für die nächsten zehn Jahre tragen soll.

DVR-report: Welches Verkehrsmittel bevorzugt der DVW-Präsident in seiner Freizeit?

Bodewig: Ich bin begeisterter Radler. Ich finde, dass Fahrradfahren zu den erholsamsten Tätigkeiten gehört, die man ausüben kann. Man hat einen anderen Blick, auch auf Landschaften, und deswegen macht es einfach Vergnügen, in der Freizeit – gerade jetzt, im Frühling – mit meiner Frau und unseren beiden Söhnen sonntags oder am Wochenende schöne Touren zu machen. Darüber hinaus habe ich mich einer Gruppe von Radsportlern angeschlossen, mit denen ich für ein Ziel werbend in die Pedale trete. Wir unterstützen mit unseren Aktionen die DKMS deutsche Knochenmarkspenderdatei und wollen unter dem Titel „Wir spenden Leben“ mehr Menschen dazu bewegen darüber nachzudenken, ob sie zu einer Knochenmarkspende bereit wären. Es gibt ja leider immer noch viel zu wenig potenzielle Spender, aber eine Knochenmarkstransplantation ist bei einer Leukämieerkrankung manchmal die letzte Chance für einen Erkrankten.



FOTOS > GEBHARDT

In seinem Berliner Abgeordnetenbüro stellte sich Kurt Bodewig den Fragen von Sven Rademacher.

Sicher sitzen: Neuregelung erhöht den Schutz von Kindern

Seit April nur noch Modelle mit aktueller Norm zulässig

Zur Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen müssen amtlich genehmigte und für das Kind geeignete Rückhalteeinrichtungen verwendet werden. So steht es im Gesetz. Ob ein Sitz "amtlich genehmigt" ist, erkennt man am ECE-Zeichen und der mehrstelligen Prüfnummer, die als Aufnäher oder Aufdruck am Sitz angebracht sind. Seit dem 8. April 2008 gibt es hier eine wichtige Neuerung: Es dürfen nur noch Sitze verwendet werden, die den aktuellen Versionen der ECE-Norm, nämlich ECE 44-04 oder 44-03 entsprechen. Rückhalteeinrichtungen, die lediglich den älteren Fassungen ECE 44-02 und 44-01 entsprechen, dürfen nicht mehr benutzt werden. Bei Zuwiderhandlung muss mit einem Bußgeld von 30 Euro gerechnet werden. Die Sitze und Sitzschalen, die nun aus dem Verkehr gezogen werden müssen, sind zum Teil über 13 Jahre alt. Sie entsprechen in wichtigen Punkten nicht mehr den aktuellen Standards.

Aber auch wenn man sich an der neuen Norm orientiert, ist es für Eltern und Großeltern gar nicht so leicht, den richtigen Sitz für das Kind zu finden.

Grundsätzlich kommt man mit drei verschiedenen Sitzgruppen aus: Babys bis zu einem Körpergewicht von 13 Kilogramm müssen in einer Babyschale gesichert werden. Wenn der Scheitel des Kindes an den Rand der Schale heranreicht, ist es Zeit, den Sitz zu wechseln. Für Kinder bis etwa vier Jahre sind Sitze mit Hosenträgergurt oder Fangkörpersystem zu empfehlen. Bis zum Alter von zwölf Jahren sind dann die Sitze mit Sitzerrhöhung und stabiler Kopf- und Rückstütze die richtige Wahl. Kombisitze, die mehrere Alters- beziehungsweise Gewichtsgruppen abdecken, sind ein Kompromiss. Sie kommen oftmals dann zum Einsatz, wenn Kinder - etwa von den Großeltern - nur gelegentlich mitgenommen werden.



FOTO > GWM

Richtig gesichert im modernen Sitz – lebenswichtige Voraussetzung für Kinder im Auto

Zu den wesentlichen Aspekten der Kindersicherheit im Auto gehört nicht nur der optimale Schutz bei Frontalkollisionen, sondern auch beim Seitenaufprall. Daher sollen auch die großen Kinder bis zu einer Körpergröße von 150 Zentimetern mit vollwertigen Kindersitzen, die über eine Rückenlehne und Kopfstütze verfügen, gesichert werden. Von der Verwendung einfacher Sitzerrhöher, Sitzkissen und ähnlicher Produkte ohne Rückenlehne und Kopfstütze raten Experten ab.

Aber auch beim Umgang mit den Kindersitzen werden häufig Fehler gemacht. Es sollte darauf geachtet werden, dass der Sitz sicher befestigt wird, er darf nicht kippen oder rutschen. Kinder sollten immer so straff und eng angegurtet sein, dass nicht mehr als eine flache Hand zwischen Kind und Gurt passt. Der Gurtverlauf und die Kopfabstützung müssen an das wachsende Kind angepasst wer-

den. Bei Sitzen mit Fangkörper darf das Fangelement auf keinen Fall weggelassen werden.

Interessant sind Sitze mit so genanntem ISOFIX-System. Hier wird der Sitz über spezielle Befestigungselemente direkt mit der Fahrzeugkarosserie verbunden, was die Sicherheit erhöht. Eine fehlerhafte Bedienung wird so weitgehend ausgeschlossen. Dazu müssen allerdings im Fahrzeug spezielle ISOFIX-Verankerungen vorhanden sein. Wünschenswert wäre, wenn mehr Fahrzeuge ISOFIX-Systeme serienmäßig eingebaut hätten.

Eltern, die die Anschaffung eines Sitzes planen, können sich auf der Internetseite www.sicher-im-auto.com, die vom ADAC und dem Automobilhersteller Toyota unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums eingerichtet wurde, umfassend informieren.

Lkw-Parken in Deutschland

FOTO > GWM



Für Brummis wird es auf Rastplätzen und Autohöfen oftmals eng.

Fehlende Stellplätze sind ein Problem für die Verkehrssicherheit

Viele Brummifahrer kennen das Problem: Nach Stunden konzentrierter Fahrt rollen sie zur vorgeschriebenen Ruhezeit auf die Autobahn-Raststätte und finden keinen Parkplatz. Nicht selten bestimmt die lange Suche nach einem sicheren Stellplatz den Arbeitsalltag der Fahrer. Besonders zu Stoßzeiten montags bis donnerstags in den Abend- und Nachtstunden wird es eng auf den Lkw-Parkplätzen. Die Folgen: Die Fahrzeuge parken in Fahrgassen, in Einfahrtsbereichen und auf Pkw-Parkplätzen. Oder sie werden in abseits gelegenen Industrie- und Gewerbegebieten oder nahegelegenen Ortschaften abgestellt.

Die Gefahren für die Verkehrssicherheit liegen auf der Hand. In den Einfahrten zu den Tank- und Rastanlagen abgestellte Lkw werden von anderen Fahrern zu spät gesehen und können schwere Unfälle verursachen. Weitere Unfallgefahren entstehen durch übermüdete Fahrer, die ihre Lenkzeiten überschreiten, weil sie keinen Parkplatz finden. Und die Probleme nehmen durch den ständig steigenden Güterfernverkehr dramatisch zu. Die prognostizierten Zahlen sind alarmierend: Im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr erwartet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bis 2025 eine Zunahme von 84 Prozent.

Das BMVBS hat 1995 für zunächst zehn Jahre ein Ausbauprogramm auf den Weg gebracht und in dieser Zeit 220 Millionen Euro investiert.

4.100 zusätzliche Parkplätze sind in dieser Zeit geschaffen worden. Das Programm ist um weitere zehn Jahre verlängert worden, 250 Millionen werden bis 2015 zur Verfügung gestellt. Allein für das Jahr 2008 hat der Bund zusätzliche Finanzmittel in Höhe von zehn Millionen Euro in den Haushalt eingestellt. Seit Oktober 2007 befasst sich eine „Task Force“ im BMVBS speziell nur mit diesem Thema. Bis 2015 sollen 11.000 neue Lkw-Stellplätze geschaffen werden. Das wäre ein Zuwachs von circa 50 Prozent. Aber auch der Ausbau moderner telematischer Leitsysteme soll vorangebracht werden.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee machte sich im März selbst ein Bild und sprach mit den Fahrern

und Kontrolleuren des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) über die Parkplatznot. Er machte deutlich, dass nur ausgeschlafene und reaktionsschnelle Fahrer auch sichere Fahrer sind: „Lkw-Fahrer haben einen harten Job. Sie müssen ihre Waren pünktlich liefern und stehen unter enormem Stress. Umso wichtiger ist es, dass sie sich stets ausgeruht ans Steuer setzen.“

Auf Initiative des BMVBS wurde Anfang März bundesweit die aktuelle Parkplatzsituation für Lkw auf Rastanlagen der Bundesautobahnen sowie auf Autohöfen erhoben. Damit soll eine solide Grundlage geschaffen werden, den Parkplatzbedarf zu ermitteln.

LKW-PARKEN IN DEUTSCHLAND

Fakten – Zahlen – Daten

- **Anzahl ausgewiesener Lkw-Parkplätze auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen:**
circa 21.000
- **Anzahl bewirtschafteter Rastanlagen auf Bundesautobahnen:**
insgesamt 429 Standorte, davon 372 Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH
- **Anzahl unbewirtschafteter Rastanlagen auf Bundesautobahnen:**
circa 1.520 Standorte
- **Anzahl Autohöfe entlang der Bundesautobahnen:**
170 mit rund 18.500 Stellplätzen
(durchschnittlich 108 Plätze je Autohof)
- **Hauptlast der Zunahmen im Straßengüterfernverkehr:**
in erster Linie die Bundesautobahnen 1 bis 9
- **Investitionen des Bundes in das Bundesfernstraßennetz (Finanzplanung bis 2011):**
2008: 4,925 Milliarden Euro 2009: 4,580 Milliarden Euro
2010: 4,526 Milliarden Euro 2011: 4,516 Milliarden Euro

Quelle: ADAC und BMVBS

FOTO > DVR

JOURNAL

DVR-report 1/2008

Avenoso neuer ETSC-Geschäftsführer

Antonio Avenoso heißt der neue Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council). Er hat zum 1. Februar 2008 die Nachfolge von Dr. Jörg Beckmann angetreten, der fünf Jahre für den ETSC in verantwortlicher Position tätig war. Den ETSC kennt Avenoso sehr gut. Bereits seit sieben Jahren ist der Diplom-Politologe in Brüssel tätig,

seit zwei Jahren als stellvertretender ETSC-Geschäftsführer. In dieser Zeit war er mitverantwortlich für die Entwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen auf europäischer Ebene und betreute verschiedene Forschungsprojekte wie zum Beispiel „Alkohol und Straßenverkehr“. Der ETSC-Vorstand, dem auch der DVR angehört, votierte einstimmig für den 33-jährigen Italiener.



FOTO > ETSC

Antonio Avenoso

Europaabgeordneter Koch: eCall rettet Menschenleben

FOTOS > WOLFGANG VON BRAUCHITSCH



Dr. Dieter-L. Koch

Für die gesetzliche Einführung des satellitengestützten elektronischen Rettungssystems eCall sowie des Elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) spricht sich der deutsche Europaparlamentarier Dr. Dieter-L. Koch aus.

In einem offenen Brief an die für die Informationsgesellschaft und Medien zuständige EU-Kommissarin Viviane Reding und den Kommissar für Verkehr und Vizepräsidenten der EU-Kommission Jacques Barrot weist Koch darauf hin, dass zehn EU-Staaten die Absichtserklärung zur freiwilligen Einführung von eCall noch immer nicht unterzeichnet hätten. Dies hätte bis Ende 2007 erfolgen sollen, um bis 2010 den serienmäßigen Einbau des Rettungssystems zu realisieren. Seine Kritik an Ländern wie Großbritannien, Frankreich und Polen fällt harsch aus: „Da sich diese Staaten weiterhin gegen das Projekt stellen und die Erklärung

nicht unterzeichnen wollen, verhindern sie nicht nur, dass von Seiten der Automobilindustrie ernsthafte Bestrebungen stattfinden, eCall in alle Neuwagen serienmäßig einzubauen, sondern sie haben auch zu verantworten, dass jährlich über 2.500 Menschenleben nicht gerettet werden können.“ Auch eine Mehrheit von 70 Prozent der EU-Bürger hätte sich bereits vor zwei Jahren für eCall ausgesprochen.

Unter keinen Umständen seien weitere Verzögerungen mehr hinnehmbar, so Koch. Er fordert Reding und Barrot auf, dafür zu sorgen, dass die noch fehlenden EU-Mitgliedstaaten die Vereinbarung unterschreiben, damit der Einbau noch in diesem Jahr beginnen kann. Anderenfalls erwarte er von den beiden EU-Kommissaren, einen Verordnungsvorschlag vorzulegen.

Darüber hinaus fordert der Thüringer Europaabgeordnete, neue Pkw ab 2011 mit ESP auszurüsten sowie mit einem Bremsassistenten zu versehen. Ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden werde durch Schleudern verursacht. Mit ESP könne die Anzahl der Schleuderunfälle um rund 80 Prozent verringert werden.

Das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen der EU bis 2010 um die Hälfte auf 25.000 zu reduzieren, sei bei Weitem noch nicht erreicht. „In vier Jahren können wir erst eine Verringerung der Anzahl der Todesopfer um 17,4 Prozent verzeichnen. Jede Verzögerung der flächendeckenden Einführung von eCall und des serienmäßigen Einbaus der notwendigen Fahrerassistenzsysteme kostet Menschenleben“, macht Koch deutlich.



Das Europäische Parlament in Brüssel

Keine Wirkung ohne Nebenwirkung – Medikamente und Straßenverkehr

Tabletten, Tropfen und Co. schluckt man, damit es einem besser geht. Neben der erwarteten positiven Wirkung haben viele Mittel aber auch unerwünschte Nebenwirkungen, die besonders im Hinblick auf den Straßenverkehr problematisch sein können. Welcher Art die Nebenwirkungen sind und wie stark sie auftreten, ist von Mensch zu Mensch verschieden. Als Faustregel gilt: je stärker ein Medikament, desto eher ist mit Nebenwirkungen zu rechnen.

Bei welchen Medikamenten ist besondere Vorsicht angebracht? Generell gilt, dass Arzt oder Apotheker die Ansprechpartner sind, wenn Zweifel über die Auswirkungen eines Medikaments auf die Fahrtüchtigkeit bestehen.

Bei Beruhigungsmitteln ist wegen ihrer dämpfenden Wirkung eine Einschränkung der Fahrtüchtigkeit zu erwarten. Das gilt auch für die Betäubungsspritze beim Zahnarzt. Nach der Einnahme von Schlafmitteln gilt striktes Fahrverbot. Vorsicht gilt auch noch am Morgen danach: einige Präparate können noch nach acht Stunden Schlaf Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit beeinträchtigen.

Schmerzmittel bekommt man oft auch ohne ärztliches Rezept in der Apotheke. Hier liegt die Gefahr vor allem in einer möglichen Überdosierung.

Auch Grippe- und Erkältungsmittel sind oft nicht so harmlos, wie sie

scheinen. Sie können Kodein und manchmal auch Alkohol enthalten. Beides beeinflusst das Fahrverhalten negativ. Allergiemittel, die zum Beispiel auch bei dem gerade im Frühjahr verbreiteten Heuschnupfen eingesetzt werden, können dämpfend auf das zentrale Nervensystem wirken, aber auch Erregungszustände verursachen. Vorsicht ist auf jeden Fall zu Beginn einer Behandlung geboten. Auch Präparate, die zusätzlich Koffein enthalten, sind riskant. Die belebende Wirkung kann nach kurzer Zeit ins Gegenteil umschlagen und die dämpfende Wirkung des Allergiemittels verstärken.

Bei Diabetikern kann der gestörte Zuckerspiegel die Fahrfähigkeit bis hin zu einem so genannten Zuckercoma beeinträchtigen. Durch Medikamente und eine angepasste Ernährung können die meisten Patienten die Auswirkungen ihrer Krankheit so weit kontrollieren, dass eine Teilnahme am Straßenverkehr möglich ist. Vor allem jedoch in der Einstellphase kann es durch Unter- oder Überzuckerung zu Sehstörungen und anderen Beeinträchtigungen kommen.

Ähnlich verhält es sich bei Bluthochdruck. Die hier zur Anwendung kommenden blutdrucksenkenden Mittel können die Verkehrstauglichkeit erheblich herabsetzen, da sie die Konzentrationsfähigkeit stören. Dies gilt besonders bei der Kombination mit weiteren Medikamenten. In jedem Falle ist eine Absprache mit dem behandelnden Arzt notwendig.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2008, 38. 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:

Klaus Gabbert/dpa, Gebhardt, GWM

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.

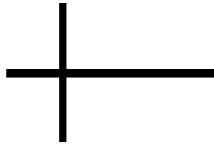


FOTO > GWM

Medikamente können die Fahrleistung beeinträchtigen.

G 3169 F

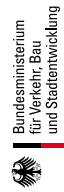
Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt
GWM · Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH
Obere Wilhelmstraße 30
53225 Bonn



Jan und Lisa

Die beiden wollten schnell in ihren ersten Urlaub.
In einer Kurve gab Jan zu viel Gas.

Jährlich sterben in Deutschland rund
5000 Menschen bei Verkehrsunfällen. runter-vom-gas.de



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Runter vom Gas!