

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2008



MITGLIEDER

## Kinder-Dummys im Crash-Test



AKTUELL

## Innerorts Raum für alle!?



JOURNAL

## „Sicherer Schulweg“



INTERVIEW

## Prof. Dr. Malte Mienert

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

## Europas erster Schulungs-Tankwagen

Über modernste Technik verfügt der neue Schulungstruck des Berufsbildungszentrums für den Straßenverkehr (BBZ) in Nordhausen. Das neue Fahrzeug ist der europaweit erste Stützradbestückte Tank-Gliederzug mit Drehschemelanhängen für Fahrerschulungen. Der Lkw verfügt über ESP, einen Abstandsregeltempomaten, Spurassistenten, Rollsperrung, Wankregelung und einen Notbremsassistenten sowie zwei Stützräder. Am Anhänger ergänzen eine Reifendrucküberwachung, Achslastanzeige, Rückfahrwarneinrichtung sowie vier Stützräder die hochmoderne Fahrzeugausstattung.

„Mit dem neuen Schulungsfahrzeug komplettieren wir unsere Angebotspalette und setzen in konsequenter Art unsere Firmenphilosophie in der

Verbindung von modernster Technik, aktuellen Lehrgangskonzepten und hoher Mobilität fort“, sagte BBZ-Geschäftsführer Olaf Salomon bei der Vorstellung des neuen Trucks.

Gemeinsam mit zwei Satteltankwagen und einem Ladungssicherungs-Gliederzug ist das BBZ nun in der Lage, insgesamt vier Fahrzeugkombinationen bei der Schulungsarbeit für mehr Verkehrssicherheit einzusetzen.



Der neue Schulungs-Tankwagen im Einsatz

FOTO > BBZ

## Sicherheit beim Autokauf

Laut einer DEKRA-Umfrage unter mehr als 1.900 Autofahrerinnen und Autofahrern nimmt das Sicherheitsbewusstsein der Deutschen beim Autokauf offenbar rapide ab. Ganz vorne stehen nach der Zuverlässigkeit (86,2 Prozent) möglichst günstige Verbrauchs- und Unterhaltskosten (82,7 Prozent). Selbst Ausstattung und Optik sind für viele wichtiger als aktive Sicherheitselemente wie ESP oder andere Fahrerassistenzsysteme. Wurde die Sicherheitsausstattung

vor vier Jahren noch von 63 Prozent der Befragten als einer der wichtigsten Aspekte beim Kauf eines neuen Autos genannt, ist sie heute nur noch jedem Zweiten wichtig (50,6 Prozent). Die Fahrzeugsicherheit landet somit hinter Punkten wie Kofferraum und Beladen, günstiger Kaufpreis und Optik nur noch im Mittelfeld.

Aus Sicht des DVR ein Trend, dem entgegengewirkt werden muss. Das besondere Augenmerk auf günstigen

Verbrauch ist beim Blick auf die Spritpreise sicherlich nicht überraschend. Aber dass umwelt- und spritsparendes Fahren nicht losgelöst von Sicherheitsaspekten zu betrachten ist, zeigt der DVR seit vielen Jahren mit seinen Spritspartrainings. Denn mit entsprechender Fahrweise wie zum Beispiel frühzeitigem Hochschalten und vorausschauendem Fahren sind die Fahrer nicht nur sicherer unterwegs, sondern können auch bis zu 25 Prozent Benzinkosten sparen. Geldbeutel und Umwelt werden geschont.

Darüber hinaus tragen der DVR und weitere Partner mit der Informationskampagne „bester beifahrer“ dazu bei, über das unumstrittene Sicherheitspotenzial elektronischer Fahrerassistenzsysteme aufzuklären. Die im Januar 2007 gestartete Kampagne informiert über Funktionsweise und Wirkung der unsichtbaren Helfer, die einen wichtigen Beitrag zur Unfallprävention und zum Klimaschutz leisten.

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

FOTO > GWM



DEKRA-Umfrage: Sicherheit weniger wichtig als günstiger Verbrauch

## „sicher mobil“ – neues Programm für Ältere

Der DVR hat seine Programme „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“ und „Ältere aktive Kraftfahrer“ überarbeitet. Grundlage dafür waren die Ergebnisse der in den 1990er Jahren durchgeführten Untersuchungen unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die Arbeitsergebnisse einer BASt-Projektgruppe. Die wesentlichen Neuerungen bestehen darin, dass Fußgänger- und Kraftfahrerprogramm zusammengeführt und um die Themen „Radfahren“ und „öffentlicher Personenverkehr“ ergänzt wurden. Das Programm mit dem Titel „sicher mobil“ ist als modulares System aufgebaut und bietet den Moderatoren viel Freiheit bei der Zusammenstellung ihres Angebots. Dadurch soll erreicht werden, dass auf die Bedürfnisse und Wünsche der Teilnehmer besonders intensiv eingegangen werden kann.

Die Moderatoren können die Themen je nach Bedarf als Einzelveranstaltungen oder als Veranstaltungsreihe anbieten.

Ein spezieller Programmbaustein der Deutschen Verkehrswacht soll in „sicher mobil“ integriert werden. Damit soll interessierten Moderatoren künftig die Gelegenheit gegeben werden, auch andere Ansprache- und Veranstaltungsformen in ihre Arbeit mit älteren Verkehrsteilnehmern einzubeziehen. Dies können beispielsweise Informationsveranstaltungen mit der örtlichen Polizei, Demonstrationen mit einem Gurtschlitten oder Sehtests mit ansässigen Optikern sein.

Die Seminare, in denen die Moderatoren in das überarbeitete Programm eingewiesen werden, haben im August dieses Jahres begonnen und sollen bis Mitte des kommenden Jahres abgeschlossen sein. In diesem Zeitraum werden vorübergehend Veranstaltungen nach altem und neuem Programm angeboten.



## Zahl der Verkehrstoten und Verletzten gesunken

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen für die ersten sieben Monate dieses Jahres einen positiven Trend bei den Zahlen der Verkehrstoten und der im Straßenverkehr Verletzten. Von Januar bis Juli 2008 sind 2.612 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben gekommen, 306 oder rund elf Prozent weniger als in den ersten sieben Monaten des Vorjahres. Die Zahl der Verletzten sank in diesem Zeitraum um 7,2 Prozent auf 236.619. Insgesamt registrierte die Polizei in diesem Zeitraum 1,3 Millionen Straßenverkehrsunfälle, ein Rückgang um 3,2 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum, darunter 183.700 mit Personenschaden (- 6,6 Prozent). Setzt sich diese Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres fort, werden erneut weniger Menschen im Straßenverkehr verletzt oder gar getötet als bisher.

Für den Zeitraum Januar bis April 2008 liegen bereits detaillierte Ergebnisse vor. Diese zeigen, dass in den ersten vier Monaten dieses Jahres vor allem wesentlich weniger Menschen auf Motorrädern starben. Von Januar bis April 2008 wurden 98 getötete Motorradbenutzer gezählt, 144 Personen weniger oder ein Minus von 60 Prozent gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Allerdings hatten der milde Winter und der hochsommerliche April des vergangenen Jahres zu einem starken Anstieg geführt.

Insgesamt sind im vergangenen Jahr 807 Motorradfahrer auf deutschen Straßen gestorben. Das sind 17 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten. Grund genug für den DVR, sich weiterhin intensiv der Motorradsicherheit zu widmen. Über die entsprechenden Empfehlungen des DVR-Gesamtvorstands wird in dieser Ausgabe berichtet. Und auch im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ wird die Sicherheit auf dem Motorrad weiterhin groß geschrieben.

Für den DVR und seine Mitglieder bleibt – allen auch noch so positiven Statistiken zum Trotz – die immerwährende Aufgabe, die Verkehrsteilnehmer von mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und partnerschaftlichem Verhalten zu überzeugen, damit deutlich weniger Menschen auf deutschen Straßen getötet oder verletzt werden.

## INHALT

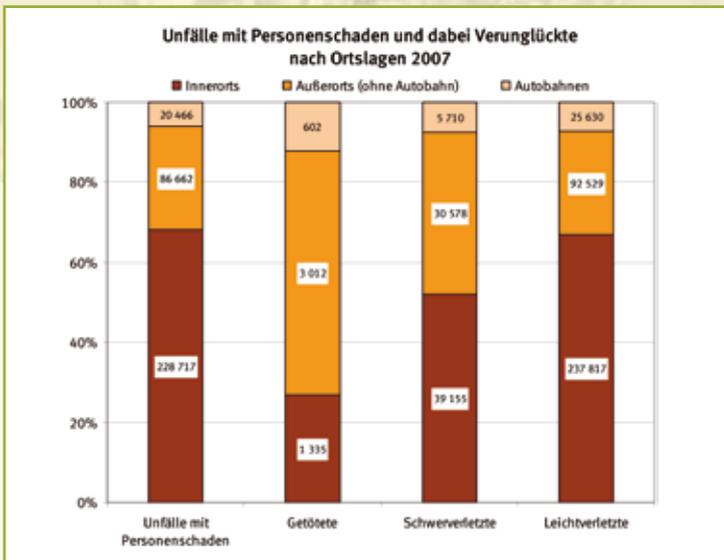
|               |    |
|---------------|----|
| FORUM         | 2  |
| EDITORIAL     | 3  |
| AKTUELL       | 4  |
| MITGLIEDER    | 7  |
| IM BLICKPUNKT | 10 |
| JOURNAL       | 12 |
| INTERVIEW     | 18 |
| EUROPA        | 22 |
| WISSENSCHAFT  | 23 |
| IMPRESSUM     | 23 |

# Innerorts Raum für alle!?



FOTOMONTAGE > GWM

QUELLE > STATISTISCHES BUNDESAMT



Nirgendwo bewegen sich so viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer auf engem Raum wie in Ortschaften: Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Rollstuhlfahrer, Auto- und Lkw-Fahrer, Schienenfahrzeuge, Busse und Motorradfahrer teilen sich diesen Verkehrsraum. Dies führt nicht nur häufig zu Konfliktsituationen, sondern auch zu hohen Unfallzahlen. Über zwei Drittel, nämlich 68 Prozent aller

Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 2007 in geschlossenen Ortschaften. Bei insgesamt 228.717 Unfällen wurden 237.817 Menschen leicht und 39.155 schwer verletzt. 1.335 Menschen wurden dabei getötet. Bieten innerörtliche Straßen wirklich Raum für alle? Wie lässt sich durch intelligente Gestaltung des Verkehrsraums das Miteinander der verschiedenen Gruppen verbessern? Oder brauchen wir mehr Verständnis füreinander? Diese und weitere Fragen diskutierten Wissenschaftler, Planer und Verkehrsexperten mit rund 70 Journalisten und Öffentlichkeitsarbeitern der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen bei einem Presseseminar des DVR in Dresden.

**Dr.-Ing. Reinhold Baier** vom BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung referierte über den Stand bei der Umsetzung der „Richtlinie für die Anlagen in Stadtstraßen“ (RASt 06). „Die Umsetzung in der Praxis ist alles andere als befriedigend“, fasste Dr. Baier die Situation zusammen und bezog sich dabei auf die Ergebnisse zahlreicher Sicherheitsaudits von Ortsdurchfahrten. Vielfach, so Dr. Baier, fehlten geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wie Mittellinien oder Kreisverkehre in Ortseinfahrtbereichen. Des Weiteren vermisse er eine konsequente Abschnittsbildung im Innerortsbereich, etwa durch die Anlage von Überquerungshilfen. „Viele Sicherheitsdefizite ergeben sich bezüglich des Radverkehrs, wobei sich die planerische Unsicherheit über die geeignete Art der Radverkehrsführung zum Teil mit regional äußerst unterschiedlichem Radfahrerverhalten paart. Sichere Lösungen wie zum Beispiel beidseitige ausreichend dimensionierte Gehwege werden aus Finanzierungsgründen häufig nicht umgesetzt.“ Zusammenfassend ließe sich die Situation am besten mit der Parole „Augen zu und durch!“ charakterisieren.

**Professor Dr. Jürgen Gerlach** von der Universität Wuppertal trug unter

dem Titel „Mehr Verkehrssicherheit für alle?“ Thesen zur Gestaltung des innerörtlichen Verkehrsraums vor. Die Reduzierung der Komplexität sei eine Hauptaufgabe künftiger Infrastrukturgestaltung. Ziel künftiger Planung müsse es sein, eine einfache und gut begreifbare Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. „Es gilt, den Verkehrsablauf generell zu vereinfachen“, sagte Prof. Gerlach. Die Verbesserung der Sichtbeziehungen sei wichtiger Bestandteil der Bemühungen um mehr Sicherheit. Die in Städten oft praktizierte Anlage von Längsparkständen in Knotenpunktbereichen oder an Überquerungstellen laufe diesem Ziel zuwider. Auch das nachlässig gehandete widerrechtliche Parken in Gebieten mit hohem Parkdruck führe häufig zu Sichtbehinderungen und fehlenden Sicherheitsabständen. Gleichzeitig stellte Prof. Gerlach bei der Bewilligung von Fördermitteln eine Schiefelage hinsichtlich der Verkehrswege fest: „Gehwege sind die am meisten vernachlässigten Verkehrsanlagen.“ Teilweise würde deren Breite sogar zugunsten der Radwege gefährlich eingeengt. Schließlich müsse es mehr und bessere Querungsmöglichkeiten wie beispielsweise Mittellinien geben. Sicherheitsaudits seien ein wichtiges Instrument bei der systematischen Ermittlung der Sicherheitsdefizite von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Straßen.

Mit der städtischen Verkehrsberuhigung beschäftigte sich **Hagen Schüler** von der Technischen Universität (TU) Dresden. Tempo-30-Zonen seien

nach Schätzung des Umweltbundesamtes mittlerweile für 75 Prozent der innerörtlichen Straßen geplant oder verwirklicht. Trotzdem sei man vom Ziel der Verkehrsberuhigung noch weit entfernt, was an der Unfallsituation von Wohngebieten deutlich werde. Der Verkehrsplaner bemängelte die fehlende Konsequenz bei der Anwendung bekannter und bewährter Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Straßenunterbrechungen sowie der Umordnung des Parkens. Diese Maßnahmen würden auch bei der Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung der Städte helfen.

Über die Probleme älterer Verkehrsteilnehmer in Städten und Gemeinden sprach Professor **Dr. Bernhard Schlag**, der ebenfalls an der TU Dresden lehrt. Ältere Menschen seien nicht die auffälligste Gruppe in der Straßenverkehrsunfallbilanz. Die Entwicklung verlaufe jedoch in den letzten Jahren deutlich ungünstiger als für andere Altersgruppen. „Präventive Maßnahmen zur Minderung der Mobilitäts- und Sicherheitsprobleme müssen auf verschiedenen Ebenen ansetzen: Neben einer bedarfsgerechten Raumplanung und der Anpassung der Verkehrswege an die Belange älterer Fußgänger, Rad- und Autofahrer ist die Verbesserung von Transportalternativen notwendig“, sagte Schlag. Verkehrs- und Geschwindigkeitsregelungen müssten die Möglichkeiten älterer Menschen besser berücksichtigen. Notwendig seien außerdem sichere und unterstützende Fahrzeuge mit entsprechenden Fahrerassistenzsystemen.



Immer noch aktuell: der verkehrsberuhigte Bereich

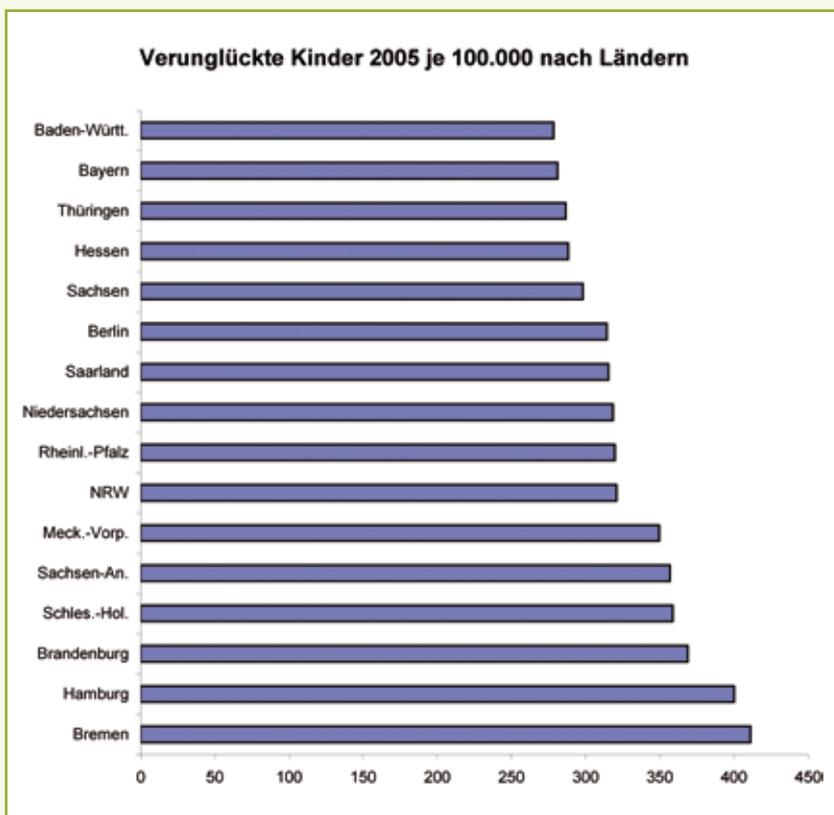
Schließlich sollte es Anreize zur regelmäßigen Überprüfung relevanter psychophysischer und kognitiver Leistungen, Fortbildungs- und Trainingsangebote für ältere Menschen geben.

Die Probleme älterer und mobilitätsbehinderter Menschen waren auch Thema für **Bernhard Kohaupt** vom Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen. Mobilität für alle sei das Leitziel der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Unbehinderte Mobilität für alle Menschen mit Handicap sei ein Aspekt dieses Zieles. „Einrichtungen des Straßenverkehrs werden verschieden wahrgenommen: Für die einen ist die Bordsteinkante ein Schutz vor dem motorisierten Verkehr, für andere sind sie vor allem eine Stufe und ein Hindernis, das überwunden werden muss“, so Kohaupt. Deshalb habe man in Hessen einen gemeinsamen Standard formuliert und insbesondere eine einheitliche Systematik für die Anordnung von so genannten Bodenindikatoren entwickelt. Der Planungsleitfaden „Unbehinderte Mobilität“, der im Dezember 2006 veröffentlicht wurde, fasst die Ergebnisse zusammen und wird seitdem nicht nur vom Land, sondern auch von den meisten Kommunen und Verkehrsverbänden eingesetzt.

**Dr. Carmen Hagemeister** von der TU Dresden widmete ihren Vortrag der Frage, warum Radfahrer Radwege (nicht) lieben. Durch eine Online-Untersuchung, an der 488 Personen teilnahmen, sollte die Frage beantwortet werden, wie Radfahrer Radwege und Radfahrstreifen beurteilen und welche Merkmale ihre Nutzung attraktiv machen. „Die Einschätzung hängt mit verschiedenen Kriterien zusammen: Nur dort, wo man hindernisfrei auf guter Oberfläche fährt, kann man dies zügig, konfliktfrei und gefahrlos tun“, sagte Hagemeister. Als Gründe, Radwege und Radfahrstreifen nicht zu nutzen, wurden am häufigsten Hindernisse und schlechte Oberflächen genannt. Dr. Hagemeister: „Damit Radwege nicht mehr als Hindernisparcours erlebt werden, müssten sie deutlich verbessert werden.“

Über die Erfassung von Kinderunfällen sprach **Nicola Neumann-Opitz** von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Sie stellte den Kinderunfallatlas vor, der die regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland auf Basis der Daten aus den Jahren 2001 bis 2005 darstellt. Diese Information sei wichtig, weil Kinderverkehrsunfälle über die Bundesrepublik Deutschland nicht gleichmäßig verteilt seien, sondern es Regionen mit mehr oder weniger Unfällen gebe. „Die Auswertung zeigt ein deutliches Nord-Süd-Gefälle: Kinder verunglücken nach dieser Analyse im Norden und im Osten der Bundesrepublik häufiger als im Süden. In Nordrhein-Westfalen und in großen

Städten der Bundesrepublik verunglücken Kinder häufig als Fußgänger, dagegen ist die Unfallbelastung für radfahrende Kinder in Schleswig Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg besonders hoch“, meinte Neumann-Opitz. Als Mitfahrer in Pkw verunglückten Kinder besonders häufig in den ländlichen Gebieten Bayerns und in den östlichen Regionen der Bundesrepublik. Der Kinderatlas erlaube es, die spezifische Verkehrssicherheitssituation von Kindern auf Kreis- und Gemeindeebene besser zu analysieren. Maßnahmen ließen sich nun erheblich gezielter und ökonomisch sinnvoller einsetzen.



QUELLE > Bundesanstalt für Straßenwesen

Dem innerörtlichen Straßenverkehr widmet sich auch die gemeinsame Schwerpunktaktion der gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, die **Marion Pieper-Nagel**, Referatsleiterin BG Programme und Umsetzung beim DVR, vorstellte. Unfälle resultierten nicht aus Unkenntnis, sondern aus der falschen Einschätzung der Situation. Hier setze die Schwerpunktaktion an und vermittele Informationen und Tipps für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr - egal ob jung oder alt, auf zwei oder vier Rädern.

Für die Schwerpunktaktion werden klassische Medien wie Info-Faltblätter für die Versicherten, Plakate, Anzeigenvorlagen sowie eine CD-ROM eingesetzt. Sie enthält neben Textdateien auch einen informativen und unterhaltsamen Audio/Grafikteil sowie ein bewährtes Gewinnspiel. Ausführliche Schulungsmaterialien für die betriebliche Fortbildung und die eigene Wissenserweiterung sind hier ebenfalls zu finden. Die BG/UK/DVR-Schwerpunktaktion hat am 1. September begonnen und endet mit dem Einsendeschluss für das Preisausschreiben am 31. März 2009.

## 20 Jahre Deutschlands bester Autofahrer

Deutschlands bester Autofahrer heißt Torsten Kunz. Der 31-Jährige aus dem sächsischen Mildenaue hatte beim 20-jährigen Jubiläum des größten Verkehrssicherheitswettbewerbes Europas von AutoBild, DVR und weiteren Partnern am Ende die Nase vorn. Auf dem Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Lüneburg ließ er im Finale 29 Konkurrenten aus ganz Deutschland hinter sich.

Als beste Autofahrerin konnte sich Ute Walter durchsetzen. Die 34-Jährige aus dem nordbayerischen Kronach belegte in der Gesamtwertung den zehnten Rang. Sie erzielte damit das beste Ergebnis, das eine Teilnehmerin bei „Deutschlands bester Autofahrer“ jemals erreicht hat.



Glücklicher Gewinner: Torsten Kunz



(v.l.n.r.) Ex-Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer, Margret Bandmann, Ingrid Stolpe und DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann

und dessen Amtsvorgänger Manfred Stolpe für die langjährige Unterstützung.

Für „Deutschlands bester Autofahrer 2008“ hatten sich weit mehr als 160.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beworben, 1.800 nahmen an den 30 Vorentscheiden teil.

Die Übungen für „Deutschlands bester Autofahrer“ sind dem Pkw-Sicherheitstraining des DVR entnommen. 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.

Die Finalisten stellten sich fünf Wertungsprüfungen: Neben einer Spritspar-Fahrt, einem Elchtest, einem Handling-Kurs und einem Bremsstest mussten die Teilnehmer erstmals auch auf einem Offroad-Parcours ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee zeigte sich als Schirmherr des Wettbewerbs „Deutschlands bester Autofahrer“ beeindruckt von der Leistung der Sieger und unterstrich die Bedeutung für die Verkehrssicherheit.

DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann bedankte sich bei AutoBild für die 20-jährige Partnerschaft in dieser Aktion sowie bei Tiefensee



DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann (l.) und Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (2.v.r.) mit weiteren Partnern bei der Preisverleihung

FOTOS > AUTOBILD

## Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet



### Crash-Tests der AXA Winterthur und DEKRA zeigen gravierende Unfallfolgen

Mit 60 km/h prallt der Peugeot 206 auf das rund 20 km/h schnelle Trailerbike, ein Kinderfahrrad ohne Vorderrad, das wie ein Anhänger an das Rad des erwachsenen Fahrers angekoppelt wird. Vater und Kind werden auf die Motorhaube, von dort auf die Fahrbahn geschleudert und – eingekleimt im rechten Kotflügel – meterweit über den Asphalt geschleift. Der Kinderfahrradhelm weist durch den sehr heftigen Aufprall starke Beschädigungen auf. Dennoch hat der Helm zur Minderung der Kopfbelastung beigetragen. Zum Glück saßen auf dem Sattel nur Dummies und der schlimme Unfall war nur ein Crash-Test.

Seit mehr als 25 Jahren lassen es die AXA Winterthur und DEKRA im schweizerischen Wildhaus so richtig krachen. In diesem Jahr stand die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr im Fokus. Rund 1.000 Gäste aus 13 europäischen Ländern verfolgten drei Kollisionen mit drastischen Auswirkungen.

Beim zweiten Crash-Versuch wurde ein Kinderdummy, der mit 20 km/h auf Inline-Skates die Straße überquert, frontal von einem Renault Twingo mit Tempo 50 erfasst. Die Fahrzeugfront verletzte Becken, Brust und Kopf des „Kindes“. Es glitt auf die Motorhaube und die Windschutzscheibe, wurde durch die hohe Geschwindigkeit nach vorn geschleudert und schlug hart auf den Boden. Die Eigengeschwindigkeit des Skaters bewirkt eine größere seitliche Wurfbewegung als bei einem laufenden Kind.

Wie wichtig die richtige Kindersicherung im Pkw ist, bewies Crash-Test Nummer drei. Ein 3er BMW Cabrio und ein Opel Omega Kombi kollidierten frontal versetzt mit einer Geschwindigkeit von jeweils 55 km/h. Der zwischen den beiden Vor-



dersitzen stehende Kinderdummy im BMW wurde beim Zusammenprall in die Frontscheibe und auf das Armaturenbrett geschleudert und landete im Fußraum der Beifahrerseite. Im Realfall wären die Überlebenschancen sehr gering. Der Dummy im Kindersitz des Kombis wurde mit der Rückbank, hinter der ungesicherte Getränkeboxen standen, nach vorne gedrückt. Die zweigeteilte Lehne der Rückbank wurde durchbrochen, die Boxen flogen durch den Fahrzeuginnenraum (Aufprallgewicht von 650 Kilogramm auf die Kopfstütze des Fahrers), einzelne Flaschen wurden zu Geschossen.

„Die Mobilität von Kindern braucht Schutz“, fasste Jörg Ahlgrimm, Leiter der DEKRA-Unfallanalyse, abschließend zusammen. Kinder lernten von Vorbildern und die Erwachsenen müssten sich dieser



Ob auf dem Trailerbike (oben), ungesichert beim Frontal-Crash (Mitte) oder auf Inline-Skates: Kinder sind besonders gefährdet



Verantwortung immer bewusst sein. „Unfallvermeidung erfordert, sich in die Erlebniswelt der Kinder hineinzuversetzen“, sagte Ahlgrimm.

Das bestätigte auch Anton Brunner, Leiter Unfallforschung der AXA Winterthur: „Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer – ob auf dem Fahrrad, Inline-Skates oder im Auto. Kein verantwortungsbewusster Mensch lässt sein Kind im dritten Stock eines Hauses am offenen Fenster spielen – zwischen den Vordersitzlehnen eines Autos kann dasselbe Kind aber ungesichert auch bei Autobahntempo herumturnen.“



Gravierende Folgen nach dem Crash mit dem Trailerbike

FOTOS > DEKRA

## „Goldenes R 2008/2009“: Hirschberg Ost erneut beste Raststätte

Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) und der langjährige Kooperationspartner DVR haben zum 13. Mal das „Goldene R“ an die zehn besten bundesdeutschen Raststätten verliehen.

Mit einer Gesamtnote von 1,63 belegte die an der A 9 in Thüringen gelegene Raststätte Hirschberg Ost bereits zum dritten Mal in Folge den ersten Rang. Es folgten auf den Plätzen zwei und drei Fläming West (A 9) und Im Hegau Ost (A 81).

Genau 74.880 Besucher haben die 147 teilnehmenden Rastbetriebe in punkto Sauberkeit und Hygiene, Preis-Leistung, Küche und Service sowie Familienfreundlichkeit kritisch unter die Lupe genommen. Aus der Flut von fast 300.000 Einzelbewertungen ließ der ARCD von einem unabhängigen Institut die Durchschnittsnoten ermitteln.

Für den DVR spielen besonders die Verkehrssicherheitsaspekte dieses Wettbewerbs eine entscheidende Rolle. Mit dem „Goldenen R“ werden Anreize gegeben, die Angebote

in den Raststätten zu verbessern. Die qualitative Ausstattung der Rasthäuser an den deutschen Autobahnen trägt dazu bei, dass die Autofahrer eine Pause als Bereicherung ihrer Urlaubsfahrt ansehen.

Traditionell beteiligte sich der DVR bei der diesjährigen Auflage des „Goldenen R“ wieder mit einem

Verkehrssicherheits-Quiz. Drei Fragen zum Sekundenschlaf, zur Müdigkeit am Steuer und zum anhaltenden Schlafmangel galt es zu beantworten. Hintergrund ist, dass der Faktor Müdigkeit noch immer von vielen unterschätzt wird. Dabei ist klar: Nur wer fit und ausgeruht am Steuer sitzt, kommt entspannt und sicher ans Ziel.



Die besten Raststättenbetreiber wurden in Frankfurt/M. ausgezeichnet

FOTO > ARCD

# Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

## Pilotprojekt in ganz Deutschland



Die Rheinpfalz

### Zeitungsseiten von Schülern rund um die Verkehrssicherheit

Das Thema Verkehrssicherheit stand im Fokus eines gemeinsamen Projekts der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“, des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und

Unfallkassen unter Beteiligung des IZOP-Instituts Aachen. „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ lautete der Titel des Pilotprojekts, an dem sich 34 Schulen aus ganz Deutschland mit 871 Schülerinnen und Schülern beteiligten. Sie hatten die Aufgabe, eine Recherche zum Thema Verkehrssicherheit oder zum partnerschaftlichen Miteinander im Straßenverkehr durchzuführen und eine Themenseite zu verfassen. Redaktionell begleitet wurde das Projekt von zehn Tageszeitungen, die die Recherche-Ergebnisse der Schüler veröffentlichten.

Das Themenspektrum war vielfältig: „Alkohol und Drogen“, „Mit dem Bus zur Schule“, „Mit dem Fahrrad unterwegs“, „Verhalten am Unfallort“, „Das Berufsbild des Kraftfahrers“ sind nur einige wenige Beispiele für den Ideenreichtum der jungen Leute. Sie alle haben sich sehr intensiv mit der Sicherheit im Straßenverkehr auseinandergesetzt. Auch die Resonanz der teilnehmenden Lehrerinnen und Lehrer war durchweg positiv.

Spielt Verkehrs- oder Mobilitäts-erziehung in den Grundschulen noch eine stärkere Rolle, zum Beispiel durch die Fahrradprüfung in der vierten Klasse, lässt das Interesse auf den weiterführenden Schulen in der Regel doch merklich nach. Dort bieten sich zu wenige Freiräume, das Thema Verkehrssicherheit ergiebig behandeln zu können.

„Das Pilotprojekt ‚Vorfahrt für sicheres Fahren‘ hat es den Pädagogen ermöglicht, unterstützt durch die Einbeziehung der lokalen Tageszeitung, das Thema in den Unterricht zu integrieren und die Schüler für dieses wichtige Anliegen zu sensibilisieren“, sagte Dr. Gernot Sittner, Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“.

Aufgrund der erfolgreichen Durchführung dieses Pilotprojekts, der positiven Resonanz bei den Schulen und Zeitungsverlagen sind sich alle Beteiligten einig, „Vorfahrt für sicheres Fahren“ im nächsten Jahr fortsetzen zu wollen.



Frankfurter Rundschau



Mittelbayerische Zeitung



Nordwest-Zeitung

# Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung

## Prominente Unterstützung für die Verkehrssicherheit

FOTOS > P. AD. WERBEAGENTUR



Starteten den Wettbewerb (v.l.n.r.): Klaas Heufer-Umlauf, Ute Hammer, Lena Gercke, Joy Denalane

### Start des bundesweiten Schulwettbewerbs im Rahmen der DVR-Kampagne „Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung“

Im Rahmen der erfolgreichen Verkehrssicherheitskampagne „Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung“ wurde in Hamburg mit den prominenten Unterstützern Topmodel Lena Gercke, Soul-Sängerin Joy Denalane und VIVA-Moderator Klaas Heufer-Umlauf ein bundesweiter Schulwettbewerb gestartet.

Anlässlich des „Drugstop“-Aktions-tages an der Staatlichen Gewerbeschule für Kfz-Technik der Hansestadt warben die drei Prominenten gemeinsam mit Hamburgs Innensenator Christoph Ahlhaus und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer für mehr Verkehrssicherheit.

In diesem Jahr liegt der Schwerpunkt der Kampagne „Hast du die Größe?“ in der schulischen und betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. Ziel ist es, die Unfallzahlen der Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II sowie die der jungen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf ihren täglichen Fahrten zu senken und ihre Risiken im Straßenverkehr zu minimieren. Mit einem didaktischen Leitfaden und einem Wettbewerb

für Berufsschulen, Gymnasien, Abendschulen und Kollegs wird die Zielgruppe der 18- bis 24-Jährigen direkt angesprochen. Sie sollen sich mit den drei Themenschwerpunkten „Reiz der Geschwindigkeit“, „Der junge Fahrer – Gefahren für die Beifahrerin“ und „Gemeinsam unterwegs – der Einfluss der Clique“, beschäftigen. Die drei definierten Situationen werden innerhalb einer Woche gezielt beobachtet. Das gilt sowohl für das eigene als auch das Verhalten der Mitfahrer und anderen Verkehrsteilnehmer. Abschließend wird zu jedem Thema ein Statement formuliert, das in die Bewertung der Jury gelangt. Als Hauptgewinn winkt eine Reise der ganzen Schulklasse zum Nürburgring. „Ziel ist es, mit dem Wettbewerb nicht nur die Schüler zu

verantwortungsvollem Verhalten im Straßenverkehr zu motivieren, sondern auch die Lehrer zu überzeugen, dieses Thema in den Unterricht zu integrieren“, so Ute Hammer.

Events in ganz Deutschland zum Thema ergänzen die Maßnahmenpalette der Verkehrssicherheitskampagne und sollen ebenfalls einen erfolgversprechenden Dialog zum Thema Verantwortungsübernahme initiieren.

Nach wie vor haben jungen Fahrer ein überdurchschnittlich hohes Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von acht Prozent stellen die 18- bis 24-Jährigen 17 Prozent der Unfallbeteiligten und sogar 20 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten dar. Im Jahr 2007 kamen 971 junge Menschen dieser Altersgruppe bei Verkehrsunfällen ums Leben, insgesamt verunglückten über 87.000.

Weitere Informationen zur Kampagne des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums und zum Schulwettbewerb unter:

[www.hast-du-die-groesse.de](http://www.hast-du-die-groesse.de)



Am Kampagnen-Bus informierten sich die Berufsschüler

## DVR-Empfehlungen zur Erhöhung der Motorradsicherheit



Der Gesamtvorstand des DVR empfiehlt Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallrisiken für motorisierte Zweiradfahrer. Anlass sind die besorgniserregenden Zahlen der Motorradunfälle in den letzten drei Jahren. Zehn Prozent aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sind Motorradunfälle, Motorradfahrer haben einen Anteil von 17 Prozent an den im Straßenverkehr Getöteten.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes kamen im vergangenen Jahr 807 Biker auf deutschen Straßen ums Leben. Hauptunfallursachen sind nicht angepasste Geschwindigkeit, mangelnder Sicherheitsabstand und Fehler beim Überholen. Rund 25 Prozent der Motorradunfälle sind so genannte „Alleinunfälle“. Sie passieren ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer. Von allen Unfällen mit Personenschaden, an denen Motorradfahrer beteiligt sind, werden über 50 Prozent durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht. Auffällig ist, dass die getöteten Motorradfahrer überwiegend zur Altersgruppe der 25- bis 55-Jährigen zählen und in der Mehrzahl männlich sind.

Um die Motorradunfälle zu reduzieren, sollten die Maschinen nach Auffassung des DVR mit ABS ausgerüstet sein. Die Fahrausbildung sollte verstärkt auf leistungsschwächeren Fahrzeugen absolviert werden. Motorradfahrer, die nur wenig fahren (unter 1.000 Kilometer pro Jahr) sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass mangelnde Fahrpraxis und Unsicherheiten nach längeren Pausen Unfallrisiken in sich bergen. Wichtig sind auch die richtige Schutzkleidung mit Protektoren sowie Licht und Sichtbarkeit. Noch immer sind Fahrer ohne Licht unterwegs – obwohl dies in der Straßenverkehrsordnung

(StVO) seit 1988 vorgeschrieben ist – und mit dunkler Kleidung. Darüber hinaus empfiehlt der DVR regelmäßige Sicherheitstrainings.

Gefragt ist ein Maßnahmenbündel aus verschiedenen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu zählen Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, verkehrsrechtliche sowie verhaltensbeeinflussende Maßnahmen.

Das Thema Motorradsicherheit greift auch die Kampagne „Runter vom Gas!“ auf. Unter <http://www.runter-vom-gas.de/schwerpunktthemen/motorrad/default.aspx> beschäftigt sich das Schwerpunktthema ebenso mit dem Reiz, der vom Motorradfahren ausgeht, wie auch mit den damit verbundenen Gefahren, zum Beispiel mit einer der häufigsten Unfallursachen: der unangepassten Geschwindigkeit. Neben einem Interview mit Tagesschau-Sprecher und Motorradfan Jan Hofer sowie einer Reportage aus der Unfallklinik Murnau finden sich hier auch nähere Informationen über Fahrsicherheitstrainings und das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken - MVMot 2007“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Das Merkblatt ist speziell auf die Arbeit von Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und Straßenbauverwaltungen sowie die Verkehrsschau- und Unfallkommissionen zugeschnitten. Es hilft bei der Identifikation von Unfallhäufungen auf Landstraßen und gibt den Behörden eine Orientierungshilfe für mögliche Abhilfemaßnahmen.

Darüber hinaus bietet das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) unter [www.ifz.de](http://www.ifz.de) zahlreiche Informationsbroschüren rund um die Sicherheit auf dem Motorrad.



Motorradfahren: Reiz mit Risiko

## „Nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg ist der beste Schulweg!“

### Leser-Telefon-Aktion mit Experten zum Schulanfang

Wenn Kinder in die Schule kommen, legen sie immer mehr Wege alleine zurück. Der Straßenverkehr ist die größte Gefahr, der sie dabei ausgesetzt sind. Das gilt nicht nur für Grundschüler, sondern besonders auch für Kinder an weiterführenden Schulen, wie die Zahlen der Unfallstatistik zeigen: 2006 verunglückten 7.870 Kinder auf dem Weg zu Tageseinrichtungen und zur Grundschule, auf dem Weg zu weiterführenden oder berufsbildenden Schulen waren es sogar 46.518.

Was Eltern alles für einen sicheren Schulweg ihrer Kinder tun können, erfuhren die Leserinnen und Leser bei der DVR-Telefonaktion, an der sich mehr als 30 Tages- und Wochenzeitungen beteiligt haben.

Hier die wichtigsten Fragen der Leser und die Antworten der Experten:

#### In welchem Alter sollte die Verkehrs-erziehung von Kindern beginnen?

**Petra Butterwegge, Unfallforschung der Versicherer:** Mit den ersten Schritten Ihres Kindes! Wann immer Sie mit Ihrem Kind unterwegs sind: Seien Sie ein Vorbild, verhalten Sie sich immer sicher, auch wenn Sie in Eile sind, und sprechen Sie mit ihm über Ihr Verhalten im Straßenverkehr. Kinder lernen am besten in der Situation, durch Nachahmung und durch ständige Wiederholung. Je älter das Kind wird, desto mehr Verantwortung kann es im Straßenverkehr übernehmen. Loben Sie Ihr Kind für richtiges Verhalten und üben Sie schwierige Situationen weiter.

#### Ab wann kann ein Kind den Schulweg alleine zurücklegen?

**Angelika Röhr, Unfallkasse Nordrhein-Westfalen:** Das hängt von der Schwierigkeit des Schulwegs und der Sicherheit des Kindes im Straßenverkehr ab. Eltern haben meistens ein gutes Gefühl für die Fähigkeiten ihres Kindes. Sie sollten Ihr Kind auf jeden Fall so lange begleiten, bis Sie sicher sind, dass es die Aufgabe alleine bewältigt.



Experten am Draht (v.l.n.r.): Petra Butterwegge (GDV), Andreas Bergmeier (DVR) und Angelika Röhr (Unfallkasse NRW).

FOTO > PR. NRW

Danach sollten Sie es von Zeit zu Zeit beobachten: Hält es sich an die Regeln und den verabredeten Schulweg, auch wenn andere Kinder dabei sind?

#### Wie kommen Grundschüler sicher zur Schule?

**Andreas Bergmeier, DVR:** Wichtig ist neben dem sicheren Schulweg auch die Wahl des geeigneten Beförderungsmittels. Grundschüler kommen am besten zu Fuß oder mit dem Schulbus in die Schule. Die Wege zum Bus oder zur Schule sollten gut geplant und geübt werden. Am besten beginnen Sie bereits am Ende der Kindergartenzeit damit. Dabei ist nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg der beste. Viele Schulen verteilen Schulwegpläne, auf denen sichere Wege, geeignete Straßenübergänge und Gefahrenstellen, die unbedingt gemieden werden sollten, eingezeichnet sind.

#### Mein Sohn muss auf seinem Schulweg eine gefährliche Straße überqueren. Wie kann ich erreichen, dass dort ein sicherer Fußgängerüberweg angelegt wird?

**Andreas Bergmeier:** Sie sollten die Straßenverkehrsbehörde, das Bauamt, das Planungsamt und die Polizei um eine gemeinsame Beratung bitten. Bei diesem Gespräch sollte auch ein Vertreter der Schule zugegen sein und Sie können gemeinsam Ihr Anliegen vortragen. Nach Prüfung der Situation kann dann die Straßenverkehrsbehörde entsprechende bauliche Maßnahmen anordnen.

#### Im Schulbus meiner Kinder kommt es häufig zu Rangeläufen. Ich habe von anderen Eltern gehört, dass es

#### Busbegleitungen gibt. Wie kann ich so etwas anregen?

**Angelika Röhr:** Busbegleitungen entstehen häufig aus Elterninitiativen. Wenn Sie sich für die Schule Ihres Kindes eine Busbegleitung wünschen, werden Sie aktiv! Sprechen Sie auf den Elternpflegschaftssitzungen das Thema an und überlegen Sie gemeinsam mit den anderen Eltern, wie eine Begleitung organisiert werden kann. Wenden Sie sich an das Verkehrsunternehmen, die Schulleitung und Verwaltungsstellen. Im Bus selbst können Eltern oder entsprechend ausgebildete ältere Schüler die Verantwortung übernehmen, bei Streit beschwichtigend eingreifen und für ein sicheres Ein- und Aussteigen der Kinder sorgen.

#### Ab wann können Kinder den Schulweg mit dem Rad meistern?

**Petra Butterwegge:** Frühestens ab der fünften Klasse und nach bestandener Radfahrausbildung! Jüngere Kinder sind schlichtweg mit den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs überfordert: treten, lenken, Gleichgewicht halten, schauen und dabei richtig reagieren. Aber auch mit älteren Schulkindern müssen die Wege geübt werden. Das Kind muss in der Lage sein, sich an Gefahrenstellen wie Kreuzungen, unübersichtlichen Ausfahrten, Abbiegesituationen, Einbahnstraßen und plötzlich endenden Radwegen richtig zu verhalten. Denn nach dem zehnten Geburtstag dürfen Kinder nicht mehr auf dem Gehweg Rad fahren; sie müssen jetzt wie die Erwachsenen Radwege oder die Fahrbahn benutzen und daher auch die Verkehrsregeln kennen und beachten.

# WIE VIEL ELEKTRONIK VER

## Erste Verkehrssicherheitstage des Motor-Presse-Clubs über Fahrerassistenzsysteme und deren Nutzen für die Verkehrssicherheit

In 20 Jahren werden die Autos direkt miteinander kommunizieren, um ihre Fahrer und Mitfahrer sicher ans Ziel zu bringen. Diese Vision stand am Ende der 1. Verkehrssicherheitstage des Motor Presse Clubs (MPC) und seiner Kooperationspartner VW, Bosch und DVR. Es waren zahlreiche renommierte Experten aus Wissenschaft, Industrie und Verbänden in die Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften in die Bundeshauptstadt eingeladen, um über elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS) und deren Nutzen für die Verkehrssicherheit zu diskutieren. „Wie viel Elektronik verträgt der Mensch – Fahrer zwischen Assistenz- und Störsystemen“ lautete der Titel des zweitägigen Kongresses.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass die Verantwortung für Verkehrssicherheit alle angeht: die Verkehrsteilnehmer selbst, die Automobilindustrie, die Fahrschulen, die Verbände, die Behörden und die Medien. Die Journalisten wurden aufgefordert, stärker über die komplexen und sehr hilfreichen Möglichkeiten moderner FAS zu berichten.

Nach den überaus guten Erfahrungen mit Rückhaltesystemen, deren gesetzliche Einführung vor nunmehr 32 Jahren heftig umstritten war, nach dem Siegeszug von ABS, das aufgrund einer freiwilligen Selbstverpflichtung des Europäischen Automobil-Verbands (ACEA) seit Juli 2004 in jeden europäischen Pkw

serienmäßig eingebaut wird, müsse nun die weitere Verbreitung des Elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) vordringliches Ziel sein, forderte Björn Dosch vom ADAC.

Dieser unsichtbare Helfer verhindert nachweislich viele gefährliche Situationen, in denen Autos sonst ins Schleudern geraten oder von der Fahrbahn abkommen.

„Viele tausend Menschen haben diesem System bereits ihr Leben zu verdanken“, sagte Professor Dr. Henning Wallentowitz von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen. Deshalb solle ESP vom Gesetzgeber lieber heute als morgen zwingend vorgeschrieben werden, spätestens 2009.

Regierungsdirektor Dr. Frank Albrecht aus dem Bundesverkehrsministerium wies darauf hin, dass solche Verfügungen nur noch auf europäischer Ebene möglich seien. Deshalb müsse man mit einer Frist bis 2012 oder 2013 rechnen.

Dieser späte Einföhrungstermin ist nach Meinung von Professor Gunter Zimmermeyer von der Robert Bosch GmbH besonders bedauerlich, denn schließlich sei dieses wichtige Sicherheitselement in Europa entwickelt worden. Bei Bosch wird es bereits seit 1995 in Serie hergestellt. In den USA wird ESP ab 2011 verbindlich für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben.

Die flächendeckende Ausrüstung aller Neufahrzeuge in den 27 EU-Mitgliedstaaten mit ESP könnte die jährlichen Unfallkosten um zehn bis 16 Milliarden Euro senken.

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer betonte, Sicherheit sei auch eine Marketingaufgabe der Unternehmen. „Die positiven Auswirkungen der Fahrerassistenzsysteme müssen auch in emotionalisierenden Anzeigen dargestellt werden, um mehr Menschen zu erreichen“, forderte sie. ESP müsse weg vom Image eines Luxusartikels im höherpreisigen Fahrzeugsegment, denn gerade in Autos jüngerer Fahrer könne ESP lebenswichtig sein.

Der Vorstandsvorsitzende der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF), Klaus Peter Röske, stellte die Initiative der BGF, des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und der KRAVAG-Versicherungen zur Ausstattung von Lkw und Reisebussen mit elektronischen Fahrerassistenzsystemen vor. Ziel der Kampagne „Sicher. Für dich. Für mich.“ unter der Schirmherrschaft des EU-Industriekommissars Günter Verheugen ist es, die Verbreitung dieser Systeme zu erhöhen, um die Zahl schwerer Unfälle, die durch zu dichtes Auffahren oder Abkommen von der Fahrspur entstehen, zu reduzieren. Die Kampagne unterstützt damit auch die EU-Charta für die Straßenverkehrssicherheit, die vorsieht, die Zahl der

FOTOS > MOTOR PRESSE CLUB



Die Kongressteilnehmer auf dem Berliner Gendarmenmarkt

# TRÄGT DER MENSCH?



Tagungsort: Akademie der Wissenschaften in Berlin

Verkehrstoten in Europa bis 2010 zu halbieren.

In einem Pilotprojekt wurden seit Beginn dieses Jahres 1.000 neue Lkw und Reisebusse von der BGF mit Abstandsregeltempomat, Spurassistent und ESP ausgestattet. Das Fördervolumen beträgt insgesamt zwei Millionen Euro.

Während des Kongresses wurden viele Fragen aufgeworfen. Zum Beispiel, ob elektronische Systeme selbstständig Notbremsungen einleiten dürfen, oder wer bei Systemfehlern die Haftung übernimmt. Kontrovers diskutiert wurde der Aspekt, dass die volle Verantwortung beim Fahrer liegen müsse. Die vielseitig geäußerte Forderung, der Fahrer müsse ein System immer übersteuern können, wurde durchaus in Frage gestellt. Schließlich ginge es gerade um Situationen, in denen der Mensch unterstützt werden müsse, so Professor Dr. Hans-Peter Krüger von der Universität Würzburg. Er wies darauf hin, dass über 90 Prozent der Unfälle durch menschliches Fehlverhalten entstünden.

Darüber hinaus sei das immer wieder an die Wand gemalte Gespenst der Risikokompensation bei zusätzlichen Sicherheitsmerkmalen im Auto

bisher nicht signifikant in Erscheinung getreten. Dass ABS oder ESP die Mehrzahl der Autofahrer dazu verleiten würden, mit riskanter Fahrweise in neue Grenzbereiche vorzustoßen, habe sich nicht bestätigt.

Auch das Thema Übermüdung am Steuer stand auf dem Programm des MPC-Kongresses. Der so genannte Sekundenschlaf ist nach wie vor Ursache vieler Unfälle, aber auch hier kann die Technik unterstützend eingreifen. „Wir können mit entsprechender Sensorik die Kopf- und Augenbewegungen des Fahrers erfassen“, erklärte Dr.-Ing. Matthias Rabe, Leiter Aufbauentwicklung der Volkswagen AG. Auch aus dem Fahrverhalten, zum Beispiel dem Spurhalten, könnten Erkenntnisse gewonnen werden, allerdings müsse die Sensorik hier noch weiterentwickelt werden.

Der Präsident des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), Volker Lange, betonte abschließend die Wichtigkeit der elektronischen Helfer sowie moderner Motorentechnik: „Wer verantwortungsvoll am Verkehr teilnehmen

möchte, sollte sich auch stets um den neuesten Stand der Technik bemühen. Wer Umweltschutz und Verkehrssicherheit fördern will, der kann mit dem Ersetzen von in die Jahre gekommenen Automobilen durch sichere, saubere und sparsame Fahrzeuge dazu einen ganz wesentlichen Beitrag leisten.“ Wünschenswert sei auch, dass die Politik den Einbau von FAS durch steuerliche Anreize unterstütze.

Der erste Vorsitzende des MPC, Jürgen Lewandowski, zog am Ende der Verkehrssicherheitstage ein positives Fazit: „Diese Flut von Informationen, Kommentaren und Analysen zu den Chancen und Risiken von Fahrer-Assistenzsystemen und dazu die überaus lebhaften Diskussionen über Gegenwart und Zukunft der Verkehrssicherheit hat uns alle positiv überrascht. Und ganz klar die Notwendigkeit aufgezeigt, künftig im Jahresrhythmus zu weiteren MPC-Verkehrssicherheitstagen einzuladen.“ Eine interaktive TED-Abstimmung zeigte eine deutliche Zustimmung (81 Prozent) der Teilnehmer zu den Inhalten und dem Verlauf der Tagung.

## Neue Informationsdatenbank zu FAS

Die bundesweit erste Informationsdatenbank zur Verfügbarkeit von Fahrerassistenzsystemen (FAS) hat der DVR online gestellt. Unter [www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de) können Neuwagenkäufer marken- und modellgenau nach verfügbaren Sicherheitssystemen recherchieren. „Mit diesem Angebot machen wir einen wichtigen Schritt hin zu transparenter Aufklärung über Fahrerassistenzsysteme“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner anlässlich der 1. Verkehrssicherheitstage des Motor Presse Clubs in Berlin.

Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ließen sich alleine durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen 70 Prozent der schweren Verkehrsunfälle mit Personenschäden vermeiden. Beim Autokauf kommen solche Aspekte bislang zu kurz. Oft konfrontiert der Autoverkäufer den Kunden lediglich mit schwer verständlichen Abkürzungen wie LCA oder ACC, ohne diese näher zu erläutern. „Das Problem ist: Viele Autohändler wissen selbst nicht genug über die Sicherheitssysteme“, sagte Kellner.

Mit der neuen Datenbank schafft der DVR ein verbraucherfreundliches Informationsangebot, das auf das Sicherheitsbedürfnis vieler Autokäufer reagiert. Das Angebot umfasst nahezu alle gängigen Modelle und wird regelmäßig aktualisiert. Zusätzlich finden sich leicht verständliche Informationen zum Sicherheits- und Komfortpotenzial der einzelnen Fahrerassistenzsysteme. Somit ist jeder potenzielle Autokäufer in der Lage, die für ihn optimale Sicherheitslösung zu finden.

## Sicher unterwegs

### DVR-Trainer schulen BASF-Mitarbeiter

Verkehrssicherheitsarbeit in großem Maßstab – genau richtig für einen Konzern wie die BASF Ludwigshafen mit rund 35.000 Mitarbeitern. Die Vermeidung von Arbeits- und Wegeunfällen ist seit Jahren ein erklärtes Ziel der BASF. In den letzten drei Jahren gab es etwa 65 Wegeunfälle innerhalb der Abteilung Global Personal (GP). Bei einer Anzahl von circa 2.000 Beschäftigten erscheint diese Zahl nicht sonderlich hoch, doch neben den Folgen für den Betrieb verursacht jeder Unfall mit Verletzungen menschliches Leid und Unannehmlichkeiten, die es zu vermeiden gilt. Deshalb haben die Abteilung GP und der DVR mit der Verkehrssicherheitsinitiative 2008 einen wichtigen Schritt hin zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr getan.

In einer bislang einmaligen und umfassenden Aktion wurden 1.850 Mitarbeiter auf informative und anschauliche Weise mit dem Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ konfrontiert. Zu diesem Zweck hatte GP eine Halle angemietet und ausgestattet. Die Verkehrssicherheitsinitiative umfasste die Stationen „Auto fahren“, „Zweirad fahren“, „Gehen und Steigen“ sowie „Sicherheitsbewusstsein“.



Demonstration des Überschlagsimulators

Die pädagogische Konzeption sowie die Displays für die einzelnen Module hat der DVR erarbeitet. Dieser stellte auch die Trainer, um die BASF-Mitarbeiter professionell an die Themen heranzuführen.

Rund 60 Teilnehmer durchliefen die vier Stationen. Dabei wurde darauf geachtet, die Altersgruppen zu mischen. So konnten sowohl die Auszubildenden als auch die erfahreneren Mitarbeiter von ihren unterschiedlichen Erfahrungen und damit verbundenen Einstellungen zum Straßenverkehr profitieren.

Zentraler Bestandteil der Station „Auto fahren“ war der BASF-eigene Rettungssimulator, an dem ein kontrollierter Überschlag mit einem Pkw erlebt werden konnte. Zunächst wurde jedoch an einem Pkw gemeinsam mit den Mitarbeitern die optimale Sitzposition unter den Bedingungen von Sicherheit und Ergonomie im Fahrzeug demonstriert. Die besondere Bedeutung des Sicherheitsgurtes als Lebensretter Nummer 1 konnte dann bei einem „Dreher“ im Simulator erlebt werden. Die Trainer des DVR übten mit den Teilnehmern die eigene Rettung aus der Dachlage. Schließlich wurde durch den Trainer demonstriert, wie man eine bewusstlose Person aus einem auf dem Dach liegenden Pkw fachmännisch rettet. In den Diskussionen wurde deutlich, dass eine solche Ausnahmesituation in der Realität dennoch zum Misslingen führen kann und dass defensives Fahrverhalten ein zentraler Schlüssel zur Vermeidung eines derartigen Ereignisses ist. Die Trainer des DVR gaben hierzu Fahr Tipps und wiesen auf die Bedeutung moderner Fahrdynamikregelungen in Pkw, beispielsweise ESP, hin.

Bei der Station „Zweirad fahren“ stand ein Fahrradparcours im Vordergrund. Hier hatten die Teilnehmer Gelegenheit, ihre Geschicklichkeit mit dem Rad zu testen und



Theoretische Vorbereitung der Sicherheitsschulung



Auch das sichere Gehen und Steigen will gelernt sein

ihre Fahrfertigkeiten zu verbessern. Ein DVR-Trainer zeigte eine Bremsung aus einer Geschwindigkeit von 20 km/h und ergänzte die Praxisübung mit Informationen zu richtigem Bremsverhalten in Gefahrensituationen und unterschiedlichen Bremssystemen an Fahrrädern. Das Thema „Schutzhelm“ außerhalb des Geländes der BASF wurde ebenfalls angesprochen, da trotz der im Werk geltenden Helmpflicht im privaten Bereich die Bereitschaft zum Tragen eines Fahrradhelmes noch vergleichsweise gering ist.

Zum Thema „Motorrad“ wurden wichtige Informationen gegeben zu geeigneter Schutzkleidung vom Helm über Kombi, Handschuhe bis hin zu Stiefeln. Besonderes Augenmerk legten die DVR-Trainer auf den noch nicht weit verbreiteten Rückenprotector, der schwerwiegende Verletzungen der Wirbelsäule bis hin zur Querschnittslähmung verhindern kann. Die geringe Tragebereitschaft von Schutzhandschuhen bei Fahrern von Motorrollern und auch bei den

Fahrern der BASF-eigenen Mofas wurde mit Hilfe einer Schleifmaschine thematisiert, deren Umdrehungsgeschwindigkeit auf 25 km/h eingestellt war. Ein Schleiftest mit Schutzhandschuhen machte das extrem hohe Verletzungsrisiko der bloßen Hände deutlich.

Im Jahr 2007 waren 51 Prozent aller Arbeitsunfälle mit Verletzungen bei der BASF Stolper-, Sturz- und Rutschunfälle. Dennoch erscheint vielen Menschen das Gehen auf zwei Beinen selbstverständlich und banal und sie machen sich in der Regel keine Gedanken darüber. Stürze werden begünstigt durch Hektik und Eile, mangelnde Konzentration und Ablenkung, falsches Schuhwerk oder durch ungünstige Wetterbedingungen. Bei der Station „Gehen und Steigen“ wurde durch anschauliche Übungen und Demonstrationen verdeutlicht, wie wichtig es ist, sich beim Begehen von Treppen Zeit zu nehmen und den Handlauf zu benutzen. Mittels des BASF-eigenen Stolperparcours konnten unterschiedliche Bedingungen auf Treppen und Schrägen begehbar und erlebbar gemacht werden. Schließlich waren der Konsum von Alkohol und die damit verbundenen Beeinträchtigungen – auch als Fußgänger und Radfahrer – ein wichtiger Themenschwerpunkt bei dieser Station. Mittels Rauschbrillen wurden die Teilnehmer in einen Zustand starker Alkoholisierung versetzt und hatten dabei Tätigkeiten aus dem Alltag zu verrichten, wie beispielsweise eine Tür aufzuschließen. Die Fachleute

des DVR ergänzten diese Beiträge mit Informationen über rechtliche Konsequenzen bei „Alkohol im Straßenverkehr“.

Die Station „Sicherheitsbewusstsein“ gab wichtige Informationen zu Reaktionszeiten im Straßenverkehr, zu Anhaltewegen bei unterschiedlichem Tempo und zur Aufprallwucht unseres Körpers bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Durch praxisnahe Übungen und Versuche mittels spezieller Arbeitsblätter aus dem DVR-Programm „Fit unterwegs“ und durch Reaktionstests wurde deutlich, dass die Aufnahmekapazität und Reaktionsgeschwindigkeit eines Menschen begrenzt ist und bei Stress und unter Mehrfachbelastung deutlich leidet. Die Station „Sicherheitsbewusstsein“ gab einerseits eigene Informationen und Impulse zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr, war aber gleichzeitig auch die notwendige „Klammer“, die alle Stationen und alle Themen zueinander in Zusammenhang stellte und sinnvoll miteinander verband.



Wichtiger Schutz:  
der Rückenprotector



Geschicklichkeitstest  
auf dem Fahrradparcours



## „Der Straßenverkehr erlaubt keinen Novizenstatus“

Professor Dr. Malte Mienert

**Der Psychologe Professor Dr. Malte Mienert über die Risiken junger Fahrer, Modelle zur Reduktion der Unfallzahlen und gesellschaftliche Verantwortung für den Nachwuchs am Steuer**

**DVR-report:** Herr Professor Mienert, Ihr Lehrstuhl beschäftigt sich zurzeit mit der Verkehrssicherheit junger Menschen ...

**Prof. Mienert:** Das tun wir. Wir bereiten gerade gemeinsam mit der Deutschen Hochschule der Polizei und dem baden-württembergischen Innenministerium eine große Studie vor, mit der wir die verkehrs- und risikobezogene Einstellung von Jugendlichen weit vor dem Führerschein beobachten wollen. Wir wissen, dass Kinder feste Überzeugungen davon haben, wie sie sich und das Auto sehen, und zwar aus einer

unterlegenen Position heraus. Sie sagen sich: „Ich bin klein, ich habe nur das Fahrrad, die Autos nehmen mir meine Spielplätze weg.“ Und wenn man sie dann fragt, wie es später sein wird, wollen sie alle ab 17 Auto fahren. Und jetzt wird es interessant. Woher kommen diese Einstellungen? Wir starten die ersten Befragungen in Baden-Württemberg und NRW mit Jugendlichen im Alter von 14 Jahren, später befragen wir dann in ganz Deutschland 15- und 16-Jährige. Dieses Forschungsprojekt nennen wir La Wida (Längsschnittliche Wege in der Automobilität). Wir wollen herausfinden, mit welchen Einstellungen die Jugendlichen in die Automobilität hineinwachsen.

**DVR-report:** Im Jahr 2007 sind 971 junge Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr ums Leben gekommen,

insgesamt sind über 87.000 verunglückt. Warum ist das Unfallrisiko für die 18- bis 24-jährigen Fahrer besonders hoch?

**Prof. Mienert:** Neben der Tatsache, dass wir zurzeit Rückgänge bei den Unfallzahlen haben, bietet die aktuelle Statistik immer noch genug Anlass zur Sorge, gerade bei den 15- bis 17-Jährigen. Hier ist ein leichter Anstieg festzustellen.

Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer möchte ich in drei Risikofaktoren unterteilen. Zum einen gibt es ein spezifisches personenbezogenes Risikoverhalten, eine bewusste, risikoreiche verkehrsbezogene Einstellung. Solche Personen sehen den Straßenverkehr gerne als Nervenkitzel und zusätzlichen Erlebnisgewinn. Verkehrsregeln werden als nicht besonders wichtig angesehen. Das ist allerdings nicht besonders

jugendtypisch. Bei bestimmten Gruppen von Autofahrern bestimmt dieses Verhalten ihren gesamten Lebensverlauf.

Zum Zweiten gibt es das Anfängerrisiko. Dieses Risiko tragen alle Neulinge, ob sie 18 Jahre alt sind, 40 oder 60. Das Anfängerrisiko wird bestimmt von einer aktuellen Überforderung im Straßenverkehr, bezogen etwa auf die Einschätzung von Verkehrssituationen und auf das Handling des Fahrzeugs.

Zum Dritten sind junge Fahrerinnen und Fahrer gefährdet, weil sie in jugendtypische Fahrsituationen geraten. Hier denke ich insbesondere an Nachtfahrten, Wochenendfahrten, Gruppenfahrten, Fahrten von einer Disco zur anderen, Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen. Aus diesen Situationen ergibt sich häufig eine besonders risikoreiche Gruppendynamik.

**DVR-report:** Sehen Sie darüber hinaus noch weitere Risikofaktoren, die entwicklungspsychologisch auf das Jugendalter zurückzuführen sind?

**Prof. Mienert:** Aus der Sicht der Entwicklungspsychologie ist das Jugendalter tatsächlich eine sehr interessante Zeit. Sie ist die Zeit des Übergangs und der Bewährung. Der Übergang in die Erwachsenengesellschaft ist verbunden mit den gesamten Anforderungen an das Erwachsenwerden. Der Straßenverkehr bildet da keine Ausnahme. In allen Lebensbereichen, in denen die Jugendlichen in das Erwachsenenalter hinübergehen, wird ihnen zunächst ein gewisser Novizenstatus zugestanden. Sie dürfen sich ausprobieren was ihre Partnerschaften, Freundschaften, Lebensziele und ihr Freizeitverhalten betrifft. Dieses Ausprobieren akzeptieren die Erwachsenen in der Regel großzügig. Doch der Straßenverkehr gestattet den typischen Novizenstatus nicht. In dem Moment, in dem Jugendliche am Straßenverkehr teilnehmen, sind sie gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Wahrscheinlich ist es für viele Jugendliche ein Problem, hier eine Trennung hinzubekommen. In anderen Lebensbereichen gehört das Übertreten der Regeln in gewisser Weise zum Erwachsenwerden, im

Straßenverkehr kann dies selbstverständlich nicht erlaubt werden.

**DVR-report:** Gibt es Erkenntnisse darüber, wie viele der 18- bis 24-jährigen Fahrerinnen und Fahrer besonders gefährdet sind?

**Prof. Mienert:** In der Forschungsliteratur finden sich Angaben über 15 bis 50 Prozent der Jugendlichen. Ich persönlich halte die 50 Prozent für zu hoch gegriffen. Wir gehen bei unseren Untersuchungen von etwa 15 bis 17 Prozent von Jugendlichen aus, die im Straßenverkehr aufgrund ihrer risikobezogenen Einstellungen im Zusammenhang mit ihrem Anfängerrisiko besonders gefährdet sind.

**DVR-report:** Seit 2004 gibt es in der Mehrzahl der Bundesländer das Fortbildungsseminar für Fahranfänger, die so genannte zweite Phase. Hier sollen Fahranfänger sechs Monate nach Erteilung der Fahrerlaubnis ihre ersten Fahrerfahrungen reflektieren. In einigen europäischen Ländern wie Österreich und Finnland ist die Maßnahme obligatorisch und sehr erfolgreich. Wie bewerten Sie diese Maßnahme?

**Prof. Mienert:** Ich bin ein ausgesprochener Freund dieser zweiten Phase, weil sie eine der wenigen Maßnahmen ist, die sich an den verkehrsbezogenen Risikoeinstellungen der Jugendlichen orientiert und ihnen die Chance gibt, diese Einstellungen zu reflektieren. Die Jugendlichen haben Fahrerfahrungen gemacht, reden also nicht mehr über Theoretisches oder über ihre Erlebnisse als Beifahrer. Außerdem können sie in einer Gruppe mit Gleichaltrigen Erfahrungen austauschen und über Situationen reden, in die sie geraten sind und darüber, wie sie sich dabei gefühlt haben.

**DVR-report:** Das zweite Modell, das begleitete Fahren ab 17, wird mittlerweile in ganz Deutschland umgesetzt. Wie fällt Ihr Zwischenfazit aus?

**Prof. Mienert:** Im Gegensatz zur zweiten Phase der Fahrausbildung setzt das begleitete Fahren beim Anfängerrisiko an. Das finde ich ebenfalls sehr sinnvoll. Den Jugendlichen wird eine Verlängerung der Fahrausbildung geboten, sie können vieles

ausprobieren, sind dabei aber in sicherer Begleitung. Die Unfallzahlen zeigen auch einen Rückgang der Unfälle um etwa ein Drittel, zumindest in Niedersachsen. Ich bezweifle aber, ob das begleitete Fahren das Jugendlichkeitsrisiko dann positiv beeinflusst, wenn Jugendliche das Autofahren als eine Möglichkeit der Selbstbeweisung, der Selbstdarstellung und des aggressiven Handelns verstehen. Solche Jugendlichen beteiligen sich wahrscheinlich auch nicht an diesem Modell, sie warten lieber, bis sie 18 sind und fahren dann so, wie sie wollen.

**DVR-report:** Dann werden also mit diesem Modell die besonders risikobehafteten Jugendlichen gar nicht erreicht?

**Prof. Mienert:** Ja, genau das ist meine Vermutung. Es wird wahrscheinlich eine ausgesuchte Gruppe von Jugendlichen sein, die das begleitete Fahren ab 17 wählt, und zwar eine Gruppe, die ohnehin keine oder nur sehr gering risikoreiche Einstellungen mit sich bringt. Es ist zu vermuten, dass sich viele hochrisikoreiche Fahrer nicht für das begleitete Fahren entscheiden. Dennoch finde ich es sehr sinnvoll, die Fahrausbildung zu verlängern und die Möglichkeiten für die Jugendlichen zu schaffen, langsam und unter Begleitung in den automobilen Straßenverkehr hineinzuwachsen.

**DVR-report:** Können Fahrsicherheitstrainings ihren Beitrag dazu leisten, das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer zu reduzieren?

**Prof. Mienert:** Es gibt sicher Menschen, die an Fahrsicherheitstrainings teilgenommen haben und berichten, dass es ihnen viel geholfen hat, indem sie tatsächlich mal eine Vollbremsung machen konnten und so erfahren haben, wie ihr Fahrzeug dabei reagiert hat. Ein Sicherheitstraining könnte bei hochrisikoreichen Fahranfängern aber auch den in der Psychologie bekannten Effekt der subjektiven Sicherheit nach sich ziehen. Diese Personen könnten danach das Gefühl haben, alles im Griff zu haben, was bewirken würde, dass sie anschließend risikoreicher fahren als vorher. Das Gefühl der

subjektiven Sicherheit stimmt dann nicht überein mit den objektiven Fähigkeiten eines jungen Menschen in diesem Altersabschnitt. Es kommt wohl immer darauf an, wie gut und psychologisch anspruchsvoll solche Sicherheitstrainings durchgeführt werden. Skeptisch macht mich auch die Tatsache, dass Jugendliche bei Untersuchungen als administrative Einschränkung einem psychologischen Test zugestimmt haben, und an zweiter Stelle auch einem Sicherheitstraining. Das erlaubt den Hinweis, dass Jugendliche ein Sicherheitstraining nicht wirklich als eine Auflage oder als eine Einschränkung empfinden – das machen sie alle gerne.

**DVR-report:** Wie stehen Sie zu einer gesetzlichen Kennzeichnungspflicht für Fahrzeuge von Fahranfängern?

**Prof. Mienert:** Davon halte ich sehr viel. Wir haben junge Fahrer befragt, welche Einschränkungen sie im

Zusammenhang mit ihrem Führerscheinwerb zu tragen bereit sind. Wir wollten herausfinden, was die normalen und unauffälligen Fahrer akzeptieren und was die potenziellen Risikofahrer auf keinen Fall akzeptieren würden. Das Kennzeichen für Fahranfänger war die Maßnahme, die wirklich am stärksten zwischen den Gruppen unterschieden hat. Alle würden es akzeptieren, nur nicht die potenziellen Risikofahrer. Und damit wird auch die psychische Funktion des Führerscheins deutlich. Der Besitz des Führerscheins ist Teil eines Initiationsritus in unserer Kultur, ihn zu haben ist Ausdruck eines bestimmten Status, ebenfalls ein Fahrzeug mit einer gewissen symbolischen Statusfunktion zu besitzen. Menschen, denen sehr viel an diesem Statusgewinn liegt, wollen es nicht akzeptieren, dass an diesen Statussymbolen gekratzt wird. Ich empfehle es daher sehr, Fahrzeuge von Fahranfängern entsprechend



## Zur Person: Professor Dr. Malte Mienert

Professor Dr. Malte Mienert, geboren 1975 in Görlitz, ist seit Oktober 2004 Juniorprofessor für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie am Fachbereich Human- und Gesundheitswissenschaften der Universität Bremen. Hier leitet er die Abteilung Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie im Institut für Psychologie und Transfer (InPuT).

Von 1994 bis 1999 studierte Mienert an der Humboldt-Universität Berlin Psychologie und Medizin. Bis 2004 arbeitete er am dortigen Lehrstuhl Entwicklungspsychologie als Wissenschaftlicher Mitarbeiter. 2002 promovierte der Wissenschaftler. Seine Dissertation entstand im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit einem Partner der Fahrzeugindustrie und beschäftigte sich mit Risikoverhaltensweisen jugendlicher Autofahrer und der Funktion des Führerscheins für Heranwachsende im Übergang in das Erwachsenenalter.

Für seine Lehrtätigkeit erhielt Mienert 2007 den „Berninghausen-Preis für ausgezeichnete Lehre und ihre Innovation“.

Die Schwerpunkte seiner wissenschaftlichen Forschung liegen in der Untersuchung von Selbstverständnis und Selbstreflexion von Pädagogen, der Erfassung individueller Werthaltungen sowie den Möglichkeiten der Erfassung und Förderung interkultureller Kompetenz bei Heranwachsenden und Erwachsenen. In diesem Jahr hat der Psychologe ein neues Buch veröffentlicht. Unter dem Titel „Total diffus – Erwachsenwerden in der jugendlichen Gesellschaft“ (erschienen im Verlag für Sozialwissenschaften) analysiert er die psychologischen und gesellschaftlichen Besonderheiten des Heranwachsenden in der heutigen Zeit.

zu kennzeichnen, allerdings nicht nur die Fahrzeuge der jungen Fahrer, sondern generell die Autos aller Fahranfänger.

**DVR-report:** Sind elektronische Fahrerassistenzsysteme aus Ihrer Sicht hilfreich für die Fahranfänger oder sollten diese erst einmal lernen, das Fahrzeug ohne die elektronischen Helfer zu beherrschen?

**Prof. Mienert:** Heutzutage gibt es kaum noch ein Fahrzeug ohne ABS. Auch die Fahrschulautos sind in der Regel sehr gut ausgerüstet. Das erste eigene Fahrzeug der Jugendlichen ist jedoch meistens eine „Möhre“. Die meisten jungen Leute müssen also von einem gut ausgestatteten Fahrzeug auf ein relativ schlecht ausgerüstetes Auto umsteigen. Schon das würde dafür sprechen, die Fahrausbildung nicht mit so vielen Assistenzsystemen durchzuführen.

Andererseits gilt auch für Fahranfänger, dass die Verantwortung immer

beim Fahrer bleiben muss. Das muss den jungen Fahrern von Anfang an bewusst sein. Den jungen Fahrern muss immer wieder deutlich gemacht werden, dass Fahrerassistenzsysteme eine zusätzliche Unterstützung bei ihrer Sicherheit sind, ihnen aber das Fahren nicht abnehmen. Fahren ist Handwerk, und ich finde, ein Handwerk muss gelernt werden. Ich gönne jedem ein Unterstützungssystem, aber er muss im Zweifelsfall auch in der Lage sein, sich über die Systeme hinwegzusetzen. Insofern wäre ich dafür: Lerne bitteschön erst mal richtig zu fahren.

**DVR-report:** Wie schätzen Sie die Wirksamkeit von öffentlichkeitswirksamen Kampagnen wie zum Beispiel „Hast du die Größe? Fahr mit Verantwortung“ des DVR, unterstützt vom Bundesverkehrsministerium sowie den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern ein?

**Prof. Mienert:** Die Kampagne ist sehr präsent. Die Plakate sind bekannt, sie bleiben im Gedächtnis haften. Aber: Erreicht die Kampagne die beabsichtigten Effekte? Eine PR-Kampagne hat immer das Problem des Gießkannenprinzips. Manchmal ist es schwierig, die eigentliche Zielgruppe zu erreichen. Speziell bei den Jugendlichen denke ich, dass wir sie teilweise überschätzen. Ist ihnen immer klar, dass sie gemeint sind? Welche konkreten Verhaltensweisen wünschen wir uns denn von ihnen? Ich sehe da mitunter einen erhobenen pädagogischen Zeigefinger. Ich muss dann auch sagen, was ich von dem Verhalten der jungen Fahrer erwarte und nicht nur, welches Verhalten sie nicht zeigen sollen. Zum Beispiel: Wie könnten sie besonnen und sicher Auto fahren und trotzdem cool sein?

Bisher dominiert das Prinzip der Bestrafung bei Fehlverhalten. Ich bin für alle Initiativen dankbar, bei denen gleichzeitig auch gewünschtes Fahrverhalten belohnt wird.

**DVR-report:** Was kann oder muss aus Ihrer Sicht noch getan werden, damit weniger junge Menschen auf unseren Straßen verunglücken?

**Prof. Mienert:** Der Druck, der die Jugendlichen heutzutage in die

Automobilität hineinzwingt, ist sehr groß. Wir müssen ihnen zeigen, dass wir sie dabei nicht allein lassen.

Außerdem werden wir nicht umhinkommen, den Autoverkehr restriktiver denn je zu machen. Die Diskussion über das Tempolimit zeigt, wie schwierig diese Diskussion sein wird, bloß sollten wir sie nicht scheuen.

Dabei geht es nicht darum, das Auto zu verteufeln. Es ist ein etablierter Bestandteil unserer Gesellschaft, aber es muss mehr denn je darauf hingearbeitet werden, einen sinnvollen Fahrzeugmix hinzubekommen und das Auto nicht für jeden Weg zu benutzen. Intelligente Mobilität ist das Stichwort.

**DVR-report:** Wird dem Thema Verkehrserziehung in den Schulen ausreichend Beachtung geschenkt?

**Prof. Mienert:** Es wird immer eine große Last auf die Schulen gepackt. Es ist leicht gesagt, sie sollen die Kinder und Jugendlichen auf alles vorbereiten. Die Schule allein kann das aber nicht leisten. Das berührt wieder den Punkt der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung. Das gilt auch für das Thema Verkehrserziehung.

In der Primarstufe ist Verkehrserziehung sehr präsent. In den Sekundarstufen sieht es dann schon sehr differenziert aus. Vor den Lehrkräften, die Verkehrserziehung in ihren Unterricht integrieren, habe ich höchsten Respekt. Aber das Thema Verkehrssicherheit muss darüber hinaus auch in den Ausbildungseinrichtungen, in den Familien und der öffentlichen Debatte vorkommen.

Wenn in unserer Gesellschaft der Stellenwert des Autos und des Fahrens so hoch ist, dann tun mir die Verkehrslehrer leid, die immer wieder die Spielverderber sein müssen.

**DVR-report:** Stichworte „gesamtgesellschaftliche Aufgabe“ oder „Verantwortung“. Was raten Sie Eltern von Heranwachsenden?

**Prof. Mienert:** Das Jugendalter ist generell eine schwierige Phase der Ablösung vom Elternhaus. Wir müssen uns genau ansehen, welche Funktion die Automobilität von Kindern und Jugendlichen in den Familien hat. Kinder lernen früh, dass das Auto ein relativ sicheres Verkehrsmittel

ist und verlieren gleichzeitig, da sie dauernd befördert werden, den Kontakt zur Realität im Straßenverkehr. Eine Verkettung zweier Umstände: Weil der Straßenverkehr so gefährlich ist, kannst du den Weg nicht allein meistern. Deswegen muss ich dich zu deinem Training oder zur Musikschule fahren.

Es ist wichtig, die Kinder und Jugendlichen an die Verkehrswelt heranzuführen. Sie bei entsprechendem Alter auch Wege allein zurücklegen lassen, sie fit zu machen für das Fahrrad oder den ÖPNV.

Dazu gehört natürlich auch, das eigene Verkehrsverhalten zu reflektieren. Welchen Eindruck hinterlasse ich bei meinen Kindern und welchen Stellenwert hat das Auto?

Darüber hinaus ist es für die Eltern wichtig, Ansprechpartner zu bleiben in guten wie in schlechten Zeiten.

Interview und Fotos:  
Sven Rademacher



## EU-Kommission: Tagfahrlicht wird Pflicht



FOTO > DVR

Bessere Erkennbarkeit mit Tagfahrlicht

Die EU-Kommission hat eine Richtlinie zur Einführung von Tagfahrleuchten vorgeschlagen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Demnach sollen ab Februar 2011 alle neuen Pkw- und Transportermodelle obligatorisch mit Tagfahrlicht ausgerüstet werden. Ab August 2012 soll diese Pflicht auch für alle neuen Nutzfahrzeugtypen gelten.

„Tagfahrlicht macht Pkw, Lkw und Busse besser erkennbar und verbessert damit die Sicherheit im

Straßenverkehr“, begründete der deutsche EU-Industriekommissar Günter Verheugen den Richtlinienentwurf.

Darüber hinaus hätten Länder, in denen diese Regelung bereits gesetzlich vorgeschrieben sei, „gute Erfahrungen“ gemacht. In Deutschland gibt es bisher nur die Empfehlung, auch tagsüber mit Licht unterwegs zu sein.

Auch unter ökologischen Aspekten

sei das Tagfahrlicht sinnvoll, so Verheugen. Es diene nur zur besseren Erkennbarkeit des Fahrzeugs zur Tageszeit und solle nicht die Fahrbahn ausleuchten. Die Tagfahrleuchten verbrauchten daher nur 25 bis 30 Prozent der Energie des Abblendlichts und bei der Verwendung von LED-Lampen sogar nur zehn Prozent.

Die Tagfahrleuchten schalten sich beim Starten des Motors automatisch ein. Wird das Abblendlicht aktiviert, erlischt das Tagfahrlicht.

## DocStop mit 24-Stunden-Hotline

Einen Rund-um-die-Uhr-Service bietet jetzt DocStop, die medizinische Unterwegsversorgung für Fernfahrer. Mit Unterstützung des ADAC TruckService konnte eine 24-Stunden-Hotline eingerichtet werden. Unter der kostenlosen Rufnummer 01805/112024 können sich Lkw-Fahrer, die sich unterwegs unwohl fühlen oder krank geworden sind, über den Standort des nächst gelegenen Arztes informieren. Bereits über 150

Ärzte und Krankenhäuser haben sich DocStop angeschlossen.

„Gesund auf Achse zu sein, bedeutet nicht nur mehr Sicherheit für die Lkw-Fahrer, sondern auch für alle Verkehrsteilnehmer. Die DocStop-Hotline und die weitere Verbreitung von DocStop in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union kann einen massiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten“, sagte einer der Initiatoren und Schirmherr des Projekts, Dr. Dieter-L. Koch, Mitglied des Europäischen Parlaments.

hatte ergeben, dass sich rund 85 Prozent während ihrer Arbeitszeit nicht ausreichend medizinisch versorgt fühlen. „Durch den Termindruck und die Angst vor Jobverlust neigen die Fahrer dazu, Anzeichen ernst zu nehmender Krankheiten zu missachten und zu verschleppen oder sich – oft ohne einen Arzt zu befragen – selbst medizinisch zu versorgen. Nebenwirkungen von Medikamenten werden dabei meist nicht beachtet“, erklärte der zweite DocStop-Initiator und Projektleiter, der pensionierte Polizeihauptkommissar Rainer Bernickel.



Eine bundesweite Umfrage der Autobahnpolizei unter 800 Lkw-Fahrern

[www.docstoponline.eu](http://www.docstoponline.eu)

## ESP noch immer nicht in allen Neufahrzeugen

Auch im Jahr 2008 haben die allermeisten Kleinwagen und Sport Utility Vehicles (SUV) noch immer nicht das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) serienmäßig an Bord. Das geht aus einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) in Berlin hervor, die 278 Modellreihen von 38 Automobilherstellern auf dem deutschen Markt unter die Lupe genommen haben.

Die Untersuchung zeigt allerdings einige Verbesserungen im Vergleich zu den Vorjahren. So ist der Anteil der Modellreihen, die serienmäßig mit ESP ausgerüstet sind, von 58 Prozent im Jahr 2006 über 64 Prozent im vergangenen Jahr auf jetzt 67 Prozent gestiegen. Und nur noch für jede elfte Modellreihe dieses Jahres ist überhaupt kein ESP verfügbar. Vor zwei Jahren war es noch jede fünfte Baureihe.

In der Oberklasse sowie der oberen Mittelklasse steht ESP in jeder Modellreihe zur Verfügung. Deutlich schlechter fällt die Bilanz bei den Kleinwagen aus. Hier weisen sechs Baureihen keinen Schleuderschutz in der Ausstattungsliste auf. Auch SUVs, Vans, Pick-ups sowie leichte Nutzfahrzeuge zeigen größere Lücken.

Derzeit sind laut UDV insgesamt rund 36 Prozent aller Autos auf Deutschlands Straßen mit ESP unterwegs.

Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, appelliert an alle Autofahrer, aus Sicherheitsgründen kein Neufahrzeug, aber auch keinen Gebrauchtwagen mehr ohne ESP zu kaufen. Deshalb hat die UDV jetzt unter [www.schutzengel-esp.de](http://www.schutzengel-esp.de) ein Internetangebot gestartet, das vor allem junge Fahrer und Gebrauchtwagenkäufer mit Informationen, Service und Spaß versorgt. Besonders Fahranfänger sind häufig in gebrauchten Pkw oder in günstigen Kleinwagen unterwegs, die noch die größten Lücken bei der Ausstattung mit ESP aufweisen.

Dabei zeigen nationale und internationale Studien, dass 25 Prozent aller Pkw-Unfälle mit Personenschaden und 35 bis 40 Prozent aller Pkw-Unfälle mit Todesfolge durch ESP positiv beeinflussbar wären. In Deutschland könnten demnach 37.000 Unfälle mit Verletzten und 1.100 Unfälle mit Getöteten vermieden oder zumindest in ihren Folgen abgeschwächt werden.

Alle Ergebnisse der umfangreichen ESP-Untersuchung sind unter [www.udv.de](http://www.udv.de) nachzulesen.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/2008, 38. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

### Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
(DVR), Beueler Bahnhofplatz 16,  
53225 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, TK Techniker Krankenkasse,  
DVR, 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, Unfallkassen, 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.

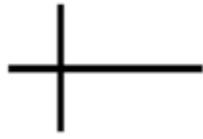
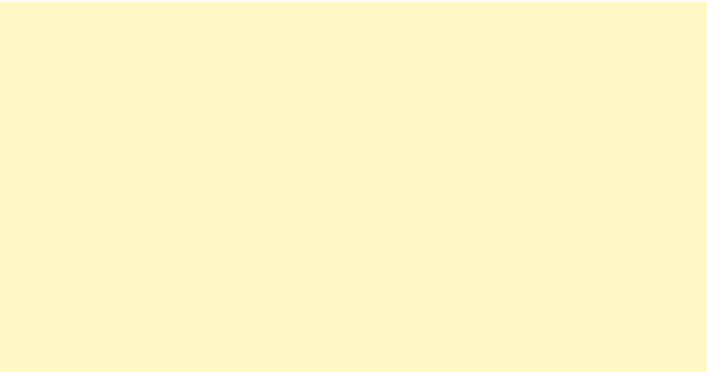
FOTO > DVR



Rund 36 Prozent aller Autos in Deutschland haben ESP an Bord

G 3169 F

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



# Martin, Tim und Lukas

Fahren gerne sportlich.



## Runter vom Gas!