

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2008



AKTUELL

## Sicherheit von Nutzfahrzeugen



IM BLICKPUNKT

### Runter vom Gas!



JOURNAL

### Mehr Sicherheit für Einsatzfahrer



INTERVIEW

### Prof. Dr. Hans-Peter Krüger

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

## DVR-Arbeitsprogramm 2009: Motorradfahrer, junge Fahrer und Landstraßen im Fokus

Einstimmig verabschiedeten die rund 90 anwesenden Mitglieder auf der DVR-Mitgliederversammlung das Arbeitsprogramm für das kommende Jahr. Im Mittelpunkt wird 2009 die Fortsetzung der nationalen Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ stehen. Besonders im Fokus: Motorradsicherheit, junge Fahrerinnen und Fahrer sowie die Unfallgefährdungen auf Landstraßen.

DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann hob in seinem Rückblick auf das ablaufende Jahr hervor, dass der Diskussionsprozess um die Etablierung der neuen Verkehrssicherheitsphilosophie „Vision Zero“ intensiviert wurde.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Ulrich Kasparick, dankte dem DVR für die geleistete Arbeit: „Der DVR ist ein maßgeblicher player für die Verkehrssicherheitsarbeit. Wir brauchen Ihren Sachverstand, um eine sichere Mobilität zu organisieren.“ Er betonte,

dass auch für das BMVBS die Motorradsicherheit besonders wichtig sei. Hier müssten alle gemeinsamen Anstrengungen und kreativen Ideen gebündelt werden.

Die für die Jahre 2010 und 2011 vorgesehene Dachkampagne mit dem Arbeitstitel „Sicher fahren und transportieren“ der Deutschen Gesetzlichen

Unfallversicherung (DGUV) stellte der stellvertretende DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Walter Eichendorff vor. Dem DVR und seinen Mitgliedern böten sich vielfältige Möglichkeiten der Mitarbeit. Als Ziele nannte er beispielhaft, Verkehrssicherheit in die Gefährdungsbeurteilung zu implementieren, Schulwegunfälle zu reduzieren, Ladungssicherung zu verbessern und Unfällen beim innerbetrieblichen Transport vorzubeugen.



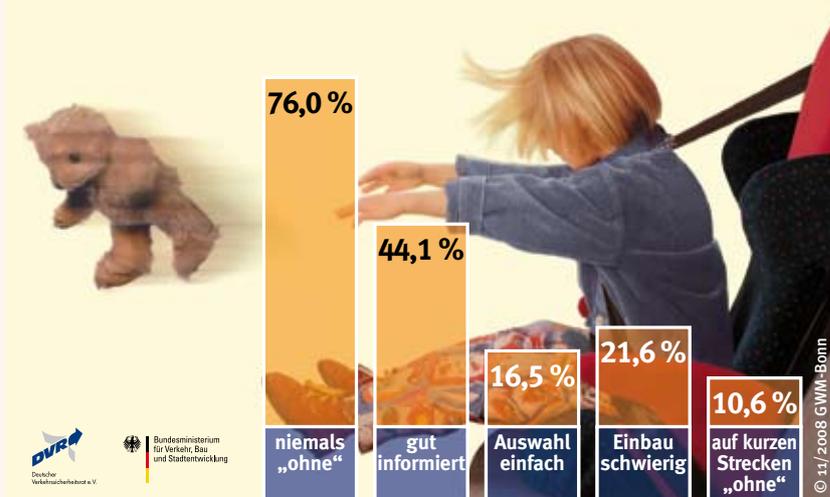
DVR-Mitgliederversammlung im Bonner Hotel Königshof

FOTO > DVR

## Geschnallt?

### Das denken Autofahrer über Kindersitze

GRAFIK > GWM



Drei Viertel der befragten Autofahrerinnen und Autofahrer sichern Kinder unter zwölf Jahren immer mit einem passenden Kindersitz. Dies ergab

eine repräsentative Befragung von 2.000 Verkehrsteilnehmern, die im September 2008 im Auftrag des DVR durchgeführt wurde.

Unsicherheiten bestehen hinsichtlich der Auswahl und des korrekten Einbaus der Sitze: Weniger als die Hälfte der Befragten (44,1 Prozent) fühlt sich gut informiert über die Kindersicherung im Auto. Nur 16,5 Prozent der Befragten finden die Auswahl des richtigen Sitzes einfach. Jeder Fünfte (21,6 Prozent) schätzt die Befestigung im Auto als mitunter schwierig ein.

Bedenklich stimmt auch, dass jeder Zehnte glaubt, dass es auf kurzen Strecken manchmal auch ohne Kindersitz geht. Der DVR appelliert an alle Autofahrerinnen und Autofahrer, bei der Mitnahme von Kindern unter zwölf Jahren, die kleiner als 1,50 Meter sind, stets geeignete Kindersitze zu verwenden. Die Gesundheit und das Leben der Kinder sollten es wert sein.

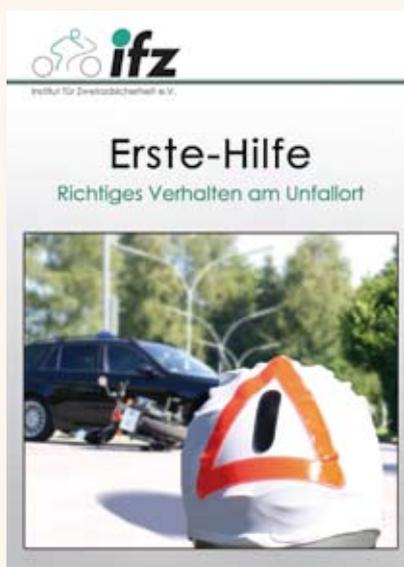
## Kleines Erste-Hilfe-Einmaleins

Alles Wissenswerte rund um das Thema Unfallrettung fasst die komplett überarbeitete Ausgabe des kleinen Erste-Hilfe-Einmaleins des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) zusammen. Nicht alle Verkehrsteilnehmer wissen zum Beispiel, dass bewussten Motorradfahrern immer der Helm abgenommen werden muss oder sind sich bewusst, dass sie zur Ersten Hilfe gesetzlich verpflichtet sind.

Die kompakte Broschüre ist ein interessanter Leitfaden für alle Verkehrsteilnehmer, ob Fußgänger oder Lkw-Fahrer. Begleitet wird sie von einem Film, der die wichtigsten Handgriffe anschaulich erklärt. Der Film wendet sich in erster Linie an Fahrschulen und Organisationen, die Lehrgänge für Sofortmaßnahmen am Unfallort und Erste-Hilfe-Kurse anbieten. Der Film hat eine Gesamtlänge von rund 20 Minuten, ist in bester DVD-Qualität und besitzt ein Menü, so dass auch nur einzelne Sequenzen präsentiert werden können.

Broschüre und Film sind beim ifz erhältlich.

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



### Gemeinsam auf dem Weg in eine sichere mobile Zukunft

Ein ereignisreiches Jahr neigt sich dem Ende. Die Finanzmarktkrise und ihre Auswirkungen auf die Realwirtschaft wirbeln durch die Medien. Davon nicht unbeeindruckt bleibt auch die deutsche Automobilindustrie.

Bei dieser Nachrichtenlage geht fast unter, dass sich auch in diesem Jahr der positive Trend sinkender Unfallzahlen fortsetzen wird. Der DVR und seine Mitglieder haben 2008 ihre Bemühungen und ihr Engagement für mehr Verkehrssicherheit in vielfältiger Form erfolgreich fortgesetzt. Beispielhaft ist hier die bundesweite Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ zu nennen, die in aller Munde ist. Eine ausführliche Zwischenbilanz wird in diesem Heft gezogen.

Erfreulich ist auch, dass der so genannte „Runde Tisch der Länder“ im DVR durch die Kampagne neue Bedeutung erfahren hat. Die Vertreter der Verkehrs- und Innenministerien sowie Senatsverwaltungen haben unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums einen neuen Anlauf zur Koordination einer länderübergreifenden Verkehrssicherheitsarbeit gestartet.

Die Diskussion um die neue Verkehrssicherheitsphilosophie „Vision Zero“ wurde in diesem Jahr ebenfalls intensiviert. Deutlich wurde in diesem Prozess, dass das Ziel, „Vision Zero“ in der konkreten Arbeit umzusetzen, auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen verbessert und befruchtet.

Für die gemeinsam in diesem Jahr geleistete engagierte und verantwortungsvolle Arbeit ist allen Mitgliedern und weiteren Partnern des DVR ausdrücklich zu danken. Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass wir erfolgreich sind, wenn das Gemeinsame gesucht und dabei das Eigenständige bewahrt wird, neue Überlegungen geprüft und in bewährte Programme und Maßnahmen integriert werden. Dies ist nahezu vier Jahrzehnte lang gelungen und soll auch im kommenden Jahr fortgesetzt werden.

Im Jahr 2009 werden wir das 40-jährige Gründungsjubiläum des DVR feiern. Also, auf die nächsten 40 Jahre! Auf die Fortsetzung des gemeinsamen Weges in eine sichere und mobile Zukunft für alle Verkehrsteilnehmer!

### INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
JOURNAL	7
MITGLIEDER	13
IM BLICKPUNKT	16
INTERVIEW	18
EUROPA	22
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

# „Die Unternehmen müssen sensibilisiert werden“

FOTOS > GWM



**U**nregelmäßige Arbeitszeiten, lange Fahrzeiten, Zeitdruck, unzureichende Erholung, wenig und zu kurzer Schlaf, Nachtfahrten, Schichtarbeit, Fahrten auf monotonen Strecken: Die Belastungen und Beanspruchungen im Berufsalltag eines Lkw-Fahrers sind vielfältig und groß.

Inwieweit diese Faktoren zu Aufmerksamkeitsdefiziten und zur Müdigkeit von Fahrern führen können,

erläuterte **Claudia Evers** von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beim Presseseminar des DVR im November 2008 in Mühlhausen/Thüringen.

Im Rahmen einer dreimonatigen bundesweiten Datenerhebung wurden verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle (mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person) auf Bundesautobahnen untersucht. In insgesamt 19 Prozent aller Unfälle wurde Übermüdung als

Unfallursache festgestellt. War der Hauptverursacher ein Lkw-Fahrer, lag der Anteil bei 16 Prozent, war der Pkw-Fahrer Hauptverursacher, betrug der Anteil 24 Prozent. Bei 16 Prozent aller Hauptverursacher und bei 12 Prozent der Lkw-Fahrer, die einen Unfall verursacht haben, geht die Polizei davon aus, dass der Fahrer schläfrig oder sogar eingeschlafen war. Die Studienergebnisse belegen weiterhin den Zusammenhang zwischen Tageszeit und müdigkeitsbedingten Unfällen. Von den Nachtunfällen

wurden etwa 42 Prozent, von den Unfällen zwischen 14 und 17 Uhr etwa elf Prozent ursächlich auf Übermüdung zurückgeführt. Für die Hälfte der registrierten Unfälle konnte die Polizei Einschätzungen des Aufmerksamkeitsstatus des Hauptverursachers vornehmen. Demnach wurde rund jeder siebte Hauptverursacher als „abgelenkt“ oder „in Gedanken abwesend“ eingestuft. Werden der Aufmerksamkeitsstatus und die Unfallursachen gemeinsam herangezogen, steht etwa ein Drittel (32 Prozent) der untersuchten Unfälle mit Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit am Steuer im Zusammenhang. Das in der Untersuchung festgestellte Ausmaß von Müdigkeitsunfällen, so Claudia Evers, deckt sich mit Befunden aus der Literatur und weicht deutlich von der Häufigkeit der in der amtlichen Unfallstatistik berichteten Unfallursache „Übermüdung“ (14 Prozent) ab. Darüber hinaus wurde bei 14 Prozent der von Lkw über 7,5 Tonnen verursachten Unfälle mindestens ein Verstoß gegen die Sozialvorschriften festgestellt, in der Hälfte dieser Fälle wurde „Übermüdung“ als Unfallursache angegeben.

Die Belastungssituation der Lkw-Fahrer erläuterte **Dr. Birger Neubauer** von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF). Bei den versicherten Betrieben passierten 2007 insgesamt 121 tödliche Arbeitsunfälle, davon 78 im Straßenverkehr, 24.602 meldepflichtige Unfälle wurden im Güterkraftverkehr registriert, davon 1.922 im Straßenverkehr. Neben den eingangs berichteten Problemen der Fahrer ergänzte der Fachmann der BGF noch die physikalischen Belastungen beim Be- und Entladen, die Zwangshaltung bei der Fahrtätigkeit sowie Stürze und Verletzungen bei Fahrzeugkontrollen, bei der Fahrzeuginstandhaltung, beim Auf- und Abstieg in das Fahrzeug sowie beim Laden und Kuppeln. „Der hohe Konkurrenzdruck für die Fuhrbetriebe und der daraus – sowie aus dem wirtschaftlichen Wert des Fahrzeuges und der Ladung und der

Kundenerwartung – entstehende Verantwortungsdruck ist für manchen Fahrer eine starke psychische Belastung“, so Dr. Neubauer. Ungünstige Ernährungsbedingungen seien sozusagen das negative „i-Tüpfelchen“ auf dem Fahreralltag. Bei den sozialen Belastungen, so Dr. Neubauer, sei besonders die soziale Isolation der Lkw-Fahrer zu bedenken sowie die eingeschränkte Möglichkeit, hausärztliche Kontakte aufzubauen. „Typische Beanspruchungsreaktion bei den Fahrern sind Muskelverspannungen, Ermüdungen, Verdauungsstörungen sowie Übergewicht mit der Gefahr von Folgeerkrankungen“, sagte der Arbeitsmediziner.

Die BGF hilft mit ihrem Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“ den Fahrern und Betrieben, mit diesen vielfältigen Belastungen und Beanspruchungen umzugehen oder sie zu vermeiden. Das Seminarbaustein-System kann von Betrieben je nach Bedarf und Problemlage zusammengestellt werden. Es wird von ausgebildeten Moderatoren durchgeführt und deckt große Teile der auf Sicherheits- und Gesundheitsschutz bezogenen Lernziele des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes ab. Dieses Gesetz schreibt vor, welche Kenntnisbereiche im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern vermittelt werden sollen.

**Dr. Wolfgang Fastenmeier** vom Institut für Angewandte Psychologie in

München nahm diesen Gedanken auf und bestätigte, dass Weiterbildungs- und Trainingsangebote für die Fahrer notwendig seien. Angesichts der schweren Erreichbarkeit der Fahrer, der kleinbetrieblichen Struktur des Transportgewerbes und der mangelhaften Sicherheits- und Gesundheitsschutzorganisation erschien ihm aber eine Sensibilisierung von Unternehmern, Disponenten und Verladern noch vielversprechender.

„Der ältere Lkw-Fahrer ist ein Thema der Zukunft“, so Dr. Fastenmeier. Der Anstieg beim Unfallrisiko sei aber erst ab dem 65. Lebensjahr markant. Aufschlussreicher sei das Bild bei einer Differenzierung nach Unfallarten beziehungsweise nach Unfallursachen. Ältere Lkw-Fahrer fallen vermehrt in komplexen Anforderungssituationen auf. Dies sind vor allem Fahraufgaben an Knotenpunkten, bei deren Bewältigung Informationen aus verschiedenen Richtungen aufgenommen, zu einem stimmigen Gesamtbild der Situation zusammengesetzt und schnell in Handlungen umgesetzt werden müssen. Weniger Probleme haben die älteren Fahrer im kreuzungsfreien Längsverkehr. So verhalten sie sich bei der Abstands- und Geschwindigkeitwahl meist vorsichtig und kompensieren damit erfolgreich ihre langsamere Reaktionsfähigkeit. Bedeutsam ist das vollständige Umkippen dieses Befundes bei Dunkelheit. Hier fahren ältere Lkw-Fahrer häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit und zu dicht auf. Offensichtlich



DVR-Presseseminar „Sicherheit von Nutzfahrzeugen“



Demonstration fachgerechter Ladungssicherung

seien sie nicht mehr in der Lage Abstände und Geschwindigkeiten in der Nacht korrekt einzuschätzen, so Dr. Fastenmeier. „Anders aber als ältere Pkw-Fahrer können Lkw-Fahrer aufgrund ihrer Arbeitssituation potenzielle optische Leistungsver-schlechterungen strategisch nicht ausgleichen und beispielsweise vermehrt unter Tageslichtbedingungen fahren“, sagte der Psychologe. Angesichts der Nachwuchssorgen bei den Speditionen, wonach viele jüngere Menschen die Ausbildung zum Berufskraftfahrer aufgrund der belastenden Arbeitsbedingungen und des zu erwartenden unterdurchschnittlichen Einkommens scheuen, sieht Dr. Fastenmeier eine zunehmende Überalterung bei den Fahrern und somit auf die Bundesrepublik Deutschland als Transitland ein größeres Problem zukommen.

„Mehr Sicherheit auf deutschen Straßen“ verspricht der Praxisversuch mit derzeit verfügbaren Fahrerassistenzsystemen, der auf Initiative der BGF zurzeit durchgeführt wird. Zusammen mit vielen Partnern aus Verbänden, Versicherern und Fahrzeugherstellern fördert die BGF die Ausstattung von neuen schweren Nutzfahrzeugen und Reisebussen mit Fahrerassistenzsystemen, kommuniziert die Kampagne in der Öffentlichkeit und im Gewerbe und begleitet den Praxisversuch wissenschaftlich bis Ende 2010.

Laut **Dr. Klaus Ruff** von der BGF müssen für eine Förderung die Neufahrzeuge mit Abstandsregeltempomat, Spurassistent und Elektronischem Stabilitätsprogramm

(ESP) ausgerüstet sein. Eine eigens eingerichtete Webseite ([www.fahrerassistenzsysteme.de](http://www.fahrerassistenzsysteme.de)) berichtet laufend über die Kampagne und liefert Hintergrundinformationen.

Dass trotz zunehmender technischer Sicherheit der Fahrzeuge noch einiges im Argen liegt, stellte **Uwe-Peter Schieder** vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) fest. Er beschrieb eine Vielzahl von Schäden, die auf teilweise katastrophale Ladungssicherung auf Lkw-Ladeflächen zurückzuführen seien. Häufig fänden sich zwar Gurte auf den Fahrzeugen, die gegebenenfalls auch eingesetzt würden, aber oft nur zur Niederzurrung. Dies sei eine „gute Sicherung gegen Wegfliegen nach oben“, verfehle aber ihre Wirkung bei starken Lenk- und Bremsmanövern. Gut 50 Prozent aller Ladungen, die einer Sicherung bedürfen, seien nicht oder vollkommen falsch gesichert. Immer noch passierten rund 2.500 Unfälle allein wegen schlechter oder nicht vorhandener Ladungssicherung und immer noch würden Menschen

durch mangelhaft gesicherte Ladung verletzt oder getötet. Der GDV fordere deshalb für Verlager, Frachtführer/ Halter und für Fahrer, dass die Ausbildung zur Ladungssicherung in Theorie und Praxis Pflicht werden müsse. Darüber hinaus sollten die föderalen und zentralen Kontrollinstanzen ebenfalls einheitlich ausgebildet werden, damit die Kontrollen auf einem qualitativ hochwertigen und gleichen Niveau erfolgen können.

**Hans-Gerhard Pernutz** vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) informierte die Journalisten darüber, dass Mindestkontrollquoten bei Straßen- und Betriebskontrollen in allen EU-Staaten zukünftig den einheitlichen Kontrollstandard gewährleisten sollen. Die Berücksichtigung der Ahndung eines Verstoßes in einem anderen Mitgliedstaat und die Möglichkeit der Sanktion eines in einem anderen Mitgliedstaat begangenen Verstoßes seien ebenso neu wie die künftige Einführung eines Risikoeinstufungssystems. Dies seien wichtige Schritte auf dem Weg zu einer Harmonisierung des Straßenkontrollrechtes in Europa.

Trotz widriger Wetterbedingungen erlebten die 60 eingeladenen Journalisten beim DVR-Presseseminar neben der Theorie auch den Lkw-Überschlagsimulator, den Gurtschlitten, den Abstandsimulator live und erfuhren von den Herstellern Mercedes-Benz, IVECO und MAN, welche Fahrerassistenzsysteme welchen Vorteil für die Lkw-Fahrer und für alle Verkehrsteilnehmer versprechen.



Fahrerassistenzsysteme in Theorie und Praxis

## Kontrollen mit Wirkung

FOTO > DVR



Nicht angepasste Geschwindigkeit zählt nach wie vor zu den Hauptunfallursachen in Deutschland. Verkehrskontrollen tragen maßgeblich dazu bei, dass Autofahrer nur erlaubte und angepasste Geschwindigkeiten wählen. Doch was ist, wenn keine Kontrollen zu erwarten sind? Auch die Starenkästen bringen begrenzten Erfolg, denn sie reduzieren die Geschwindigkeiten auf nur etwa 300 Metern.

Besseren Erfolg, zum Beispiel bei Unfallschwerpunkten auf Autobahnen, versprechen Langstreckenkontrollen,

auch „Section Control“ genannt. Die Fahrzeuge und Kennzeichen werden zu Beginn der Kontrollstrecke erfasst, die Fahrzeit wird über mehrere Kilometer ermittelt. Das Durchschnittstempo am Ende der Fahrtstrecke darf das vorgeschriebene Tempolimit nicht überschreiten.

Wer zu schnell gefahren ist, dem drohen Punkte in Flensburg, eine Geldstrafe oder sogar der Entzug der Fahrerlaubnis. Wer allerdings mit zu hoher Geschwindigkeit in die Kontrollstrecke eingefahren ist, hat die Chance, so "schnell" zu fahren,

dass er am Ende der Strecke mit einer erlaubten durchschnittlichen Geschwindigkeit gemessen wird.

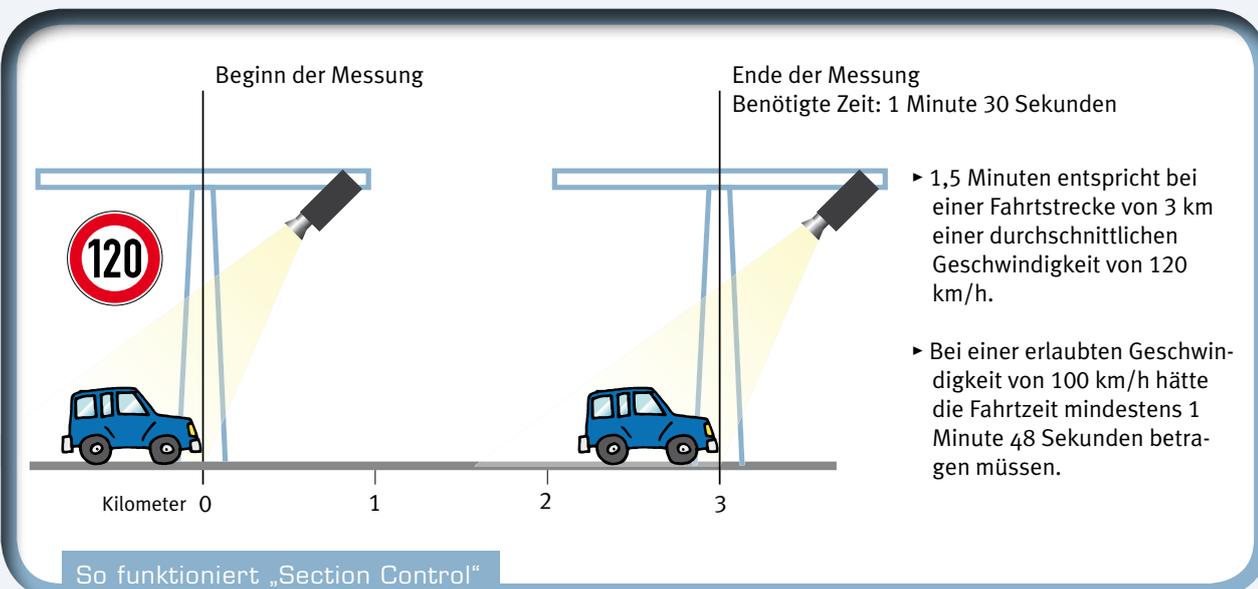
„Section Control“ gibt es bereits in Österreich, den Niederlanden und in Großbritannien – mit großem Erfolg. Im Bereich des Kaisermühltunnels in Österreich beispielsweise hat sich das Unfallrisiko durch dieses Kontrollinstrument um 42 Prozent verringert. Auch auf anderen Strecken wurden Erfolge gemessen. Wenn Unfälle passierten, dann verliefen sie in der Regel glimpflich.

In Deutschland gibt es „Section Control“ noch nicht, obwohl es deutliche Vorteile gegenüber punktuellen Kontrollen gibt.

Den Kritikern an „Section Control“ geht es vorrangig um den Datenschutz. Alle Autokennzeichen müssen zu Beginn der Kontrollstrecke gespeichert werden. Diese Speicherung, so ihre Kritik, sei ohne Verdachtsmomente nicht erlaubt.

Der nächste Verkehrsgerichtstag in Goslar im Januar 2009 wird sich des Themas „Section Control“ annehmen. Eine Lösung des Problems im Sinne der Verkehrssicherheit könnte sein, dass Daten der Autofahrer, die sich an die Durchschnittsgeschwindigkeit gehalten haben, sofort gelöscht werden.

GRAFIK > GWM



**„Auch frei verkäufliche Arzneien können die Fahrtüchtigkeit erheblich**



Informierten über Risiken und Nebenwirkungen (v.l.n.r.): Prof. Thomas Daldrup (Uni Düsseldorf), Dr. med. Martina Albrecht (BAST) und Ralf Sanner (ACV).

**Leser-Telefon-Aktion „Medikamente im Straßenverkehr“**

Im Schnitt greift jeder Bundesbürger drei Mal täglich zu einem Medikament. Was viele nicht wissen: Ein großer Teil der Arzneimittel hat Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit und kann sogar ursächlich für einen Unfall verantwortlich sein. Neben der Gefahr für Leib und Leben kann das Fahren unter Medikamenteneinfluss auch rechtliche Konsequenzen haben. Dabei schützt Unwissenheit nicht vor Strafe.

Andererseits stellen viele Medikamente die Fahrtüchtigkeit überhaupt erst wieder her. Alles zu diesem wichtigen Thema erfuhren die Leserinnen und Leser von 23 beteiligten Zeitungen bei der DVR-Telefonaktion. Sieben Stunden lang standen ihnen die Experten Rede und Antwort.

Hier die wichtigsten Fragen und Antworten zum Nachlesen:

**Welche Medikamentengruppen sind besonders kritisch im Straßenverkehr?**

**Prof. Thomas Daldrup, Institut für Rechtsmedizin an der Uni Düsseldorf:** Es gibt einige Arzneimittelgruppen, die in besonderem Maße die Fahrtüchtigkeit negativ beeinflussen. Dazu gehören Schlafmittel, Beruhigungsmittel und Psychopharmaka, blutdrucksenkende Mittel, Diabetes-Medikamente sowie Präparate gegen Erkältungskrankheiten und Allergien. Besonders kritisch sind immer Medikamente, nach deren Einnahme der Blutzucker oder der Blutdruck stark absinken können oder die Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sein kann. Auch Gefühlsschwankungen und Persönlichkeitsveränderungen sind kritische Nebenwirkungen. Generell gilt aber: Fragen Sie bei jedem verordneten Medikament Ihren Arzt nach Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit und lesen Sie sich immer aufmerksam die Packungsbeilage durch. Und beurteilen Sie selbstkritisch Ihren Gesundheitszustand vor Fahrtantritt!

**Sind auch frei verkäufliche Arzneien gefährlich?**

**Prof. Daldrup:** Ja, durchaus. Es gibt viele frei verkäufliche

Medikamente, nach deren Einnahme man das Auto unbedingt stehen lassen sollte. So finden sich beispielsweise in vielen rezeptfreien Beruhigungsmitteln beziehungsweise Hustenstillern und Erkältungsmedikamenten die Wirkstoffe Doxylamin oder Diphenhydramin beziehungsweise Dextrometarphon, die müde machen. Gerade bei selbst verordneten Medikamenten sollten Sie daher den Apotheker nach unerwünschten Nebenwirkungen am Steuer fragen und Warnhinweise im Beipackzettel unbedingt beachten.

**Was ist, wenn ich mehrere Medikamente gleichzeitig einnehmen muss?**

**Marion Pieper-Nagel, Referentin beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) in Bonn:** Dann ist besondere Vorsicht geboten! Medikamentencocktails können unberechenbare Nebenwirkungen entfalten, die Sie in keinem Beipackzettel finden. Wenn Sie mehrere Medikamente gleichzeitig einnehmen, sollten Sie sich ohne ärztlichen Rat grundsätzlich nicht ans Steuer setzen.

**Ich habe Parkinson und muss dauerhaft Medikamente einnehmen. Darf ich noch Auto fahren?**

**Dr. Martina Albrecht, Bundesanstalt für Straßenwesen in Bergisch Gladbach:** Sowohl die Parkinson-Erkrankung an sich als auch die verordneten Medikamente können die Fahrtauglichkeit beeinflussen. Sprechen Sie mit Ihrem Arzt über dieses Thema. Ob Sie noch Auto fahren dürfen, hängt ganz wesentlich davon ab, wie gut Sie die Medikamente vertragen und wie gut die Krankheit eingestellt ist. Wenn Sie trotz gravierender körperlicher oder geistiger Mängel Auto fahren, machen Sie sich strafbar – egal ob die Erkrankung oder die Medikamente diese Mängel verursachen.

**Sind ein paar Züge am Joint wirklich so schlimm?**

**Prof. Daldrup:** Auch nach ein paar Zügen am Joint ist Autofahren tabu! Denn die Dosierung von Cannabis ist unberechenbar. Die wirksame Dosis schwankt zum Beispiel je nach Person oder Tagesform; außerdem hängt die aufgenommene Dosis von der Qualität der Zubereitungen ab. Mögliche Folgen des Cannabiskonsums können Euphorie, Konzentrations-, Wahrnehmungs- und Reaktionsstörungen sein. Wer trotzdem Auto fährt, riskiert Strafen. Nach dem Straßenverkehrsgesetz ist das Fahren unter Cannabiseinfluss generell verboten – und zwar unabhängig von der Dosis.

**Ist es in Ordnung, wenn ich ein Schmerzmittel eingenommen und ein Bier getrunken habe und mich dann ans Steuer setze?**

**Dr. Albrecht:** Nein, auf keinen Fall! Bereits kleine Mengen an Alkohol können die Wirkungen von Arzneimitteln unberechenbar verstärken. Auch wenn Sie ein Mittel an sich gut vertragen, kann es in Kombination mit Alkohol erhebliche Auswirkungen auf Ihre Fahrtüchtigkeit haben.

## beeinträchtigen!“

Nach Bier und Schmerzmitteln sollten Sie das Auto stehen lassen.

**Mein Mann ist schwer krank und muss starke Medikamente einnehmen. Meiner Meinung nach ist er nicht fahrtüchtig, sieht das aber nicht ein. Was kann ich tun?**

**Dr. Albrecht:** Grundsätzlich liegt die Verantwortung für mögliche Folgen einer Fahruntüchtigkeit infolge der Medikamenteneinnahme bei Ihrem Mann. Sie sollten zuerst in einem Gespräch versuchen, ihn davon zu überzeugen, das Thema mit seinem Arzt zu besprechen. In sehr gravierenden Fällen besteht die Möglichkeit, die zuständige Fahrerlaubnisbehörde zu verständigen, die dann eine Untersuchung anordnet.

**Darf ich nach der Spritze beim Zahnarzt Auto fahren?**

**Ralf Sanner, Generalsekretär des Automobil-Club Verkehr Deutschland:** Nein, ich rate davon dringend ab. Es gibt Studien, die zeigen, dass es nach lokalen Betäubungen schon zu schweren Unfällen gekommen ist. Zumindest sollten Sie so lange warten, bis die lokale Wirkung der Betäubung vollständig abgeklungen ist. Wenn Sie auf der sicheren Seite sein wollen, lassen Sie das Auto 24 Stunden stehen.

**Wenn ich unter Medikamenteneinfluss einen Unfall verursache, kann das auch Auswirkungen auf den Kfz-Versicherungsschutz haben?**

**Ralf Sanner:** Ja, das kann sogar erhebliche Auswirkungen haben! Wenn die eingenommenen Medikamente zu den berauschenden Mitteln gehören, der Fahrer deshalb nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und hierdurch einen Unfall verursacht oder mit verursacht, droht in der Haftpflichtversicherung eine Rückforderung von bis zu 5.000 Euro. In der Kaskoversicherung kann der Verlust des kompletten Versicherungsschutzes die Folge sein. Daneben drohen Bußgelder, Fahrverbote und sogar Freiheitsstrafen.

## Abschluss der „German Safety Tour 2008“



Abschluss der „German Safety Tour 2008“ auf Sardinien.

Sardinien war Schauplatz der letzten Etappe der „German Safety Tour 2008“. Bereits seit Mai dieses Jahres war die „German Safety Tour“ in Deutschland unterwegs. An insgesamt zehn Standorten wurden dabei spezielle Motorrad-Sicherheitstrainings durchgeführt, und zwar nicht auf einem abgesperrten Trainingsgelände, sondern im öffentlichen Straßenverkehr.

Die Teilnahme an den Touren in Deutschland wurde über ein Online-Spiel auf der Webseite [www.german-safety-tour.de](http://www.german-safety-tour.de) ausgelobt. Als Abschluss und Höhepunkt wurden unter den Tour-Teilnehmern die Gewinner ermittelt, die gemeinsam das „German Safety Team“ bildeten und an der Erlebnistour auf Sardinien teilnahmen. Begleitet wurden sie von der ehemaligen Motorradrennfahrerin Katja Poensgen, die die Verkehrssicherheitskampagne unterstützt.

Die „German Safety Tour“ soll auch im kommenden Jahr fortgesetzt werden. Die Sicherheitstrainings im Realverkehr sollen allen Bikern angeboten werden. Um dieses Angebot zu realisieren, werden Sicherheitsrouten erarbeitet und Instrukturen zertifiziert. Das DVR-Gütesiegel soll für die Durchführung entsprechender Trainings

zukünftig eine Grundvoraussetzung sein.

Mit dem Startschuss für die „German Safety Tour 2009“ werden Unfallforschung der Versicherer (UDV) und DVR also gleichzeitig ein deutschlandweit ganz neues Sicherheitsangebot realisieren. Für die zweite Etappe der „German Safety Tour“ wird es wieder zehn Tour-Stops geben, für die man sich online qualifizieren kann.

Detaillierte Informationen zu den Inhalten der „German Safety Tour“ und zur Abschlusstour auf Sardinien finden sich unter [www.german-safety-tour.de](http://www.german-safety-tour.de) und in den entsprechenden Ausgaben der Fachzeitschriften „Motorradfahrer“ und „Tourenfahrer“.

Die „German Safety Tour“ ist eine Initiative der UDV, des DVR und des Reiner H. Nitschke-Verlags (Herausgeber der Zeitschriften „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“). Die Initiatoren reagieren mit dieser Aktion auf die negative Entwicklung der Unfallzahlen von Motorradfahrern. So starben im vergangenen Jahr 807 Motorradfahrer im Straßenverkehr, insgesamt verunglückten knapp 35.000 Biker. Beim Motorradfahren ist das Unfallrisiko – bezogen auf den Fahrzeugbestand – nach wie vor am höchsten.

FOTO > P. AD. WERBEAGENTUR

JOURNAL

DVR-report 4/2008



# Mehr Sicherheit für Einsatzfahrer

DVR entwickelt neues simulatorbasiertes Schulungsprogramm



FOTO > DVR

Immer wieder wird in den Medien über dramatische Unfälle bei Einsatzfahrten unter Sondersignalen berichtet. Alle drei Minuten kommt es während einer Fahrt zu relevanten kritischen Situationen. Der Arbeitsplatz in einem Polizei-, Feuerwehr-, oder Rettungswagen birgt ein großes Gefährdungspotenzial.

Einsatzfahrten sind Ausnahmesituationen im Straßenverkehr, die multiple Anforderungen an die Fahrer stellen. Der Stress des Einsatzes, das Verkehrsgeschehen, der Funkverkehr, die Kommunikation mit dem Beifahrer und der Geräuschpegel des Martinshorns führen zu einer großen Beanspruchung des Fahrers. Und dies bei einem Einsatz, dessen Erfolg über Leben und Tod entscheiden kann. Will man dieses Gefährdungspotenzial entschärfen, helfen Ge- und Verbote nicht weiter. Vielmehr muss es darum

gehen, Kenntnisse über die besondere Belastungssituation und Handlungsstrategien zu deren Vermeidung oder Beherrschung zu vermitteln.

Der DVR hat deshalb ein simulatorbasiertes Seminarskonzept entwickelt. Ziel des Schulungsprogramms ist es, das Kompetenzprofil der Einsatzfahrer besonders hinsichtlich der Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungskompetenz zu verbessern und zu trainieren.

„Der Einsatzfahrer ist nicht Opfer, sondern aktiver Teil der Verkehrssituation“, lautet das Credo. Diese Einsicht, warum das so ist und was man dagegen tun kann, sind wesentliche Inhalte des Seminars. Methodisch kommen neben speziell entwickelten Simulatorfahrten geeignete Moderations- und Visualisierungstechniken zum Einsatz.

Weiterhin zielt das Seminar darauf ab, die diskutierten Belastungsaspekte und die zu deren Vermeidung beziehungsweise Abschwächung erarbeiteten Handlungsstrategien erfahrbar zu machen. Dazu wird ein Fahrsimulator eingesetzt, der entsprechende Verkehrsszenarien bietet.

Simulatoren besitzen im Bereich der Aus- und Weiterbildung von Einsatzfahrern besondere Vorteile. Gefährdungssituationen wie Mehrfachbelastungen oder Funkverkehr können standardisiert dargestellt und realitätsnah trainiert werden.

Das entwickelte Schulungskonzept kombiniert klassische Seminararbeit mit Ausbildungsteilen am Simulator. Für typische Unfallschwerpunkte werden Übungsszenarien entwickelt, die die typischen Belastungsarten enthalten. Der Fahrer muss die Situation durch Anwendung der erlernten Handlungsstrategien bewältigen und soll zur Einsicht kommen, dass er seiner Verpflichtung nur nachkommen kann, wenn er sicher am Einsatzort ankommt.

Ergänzend zum Training der Einsatzfahrer muss aber auch über eine verstärkte Berücksichtigung der Thematik „Einsatzfahrt unter Wege- und Sonderrechten“ bei der Ausbildung zum Erwerb der allgemeinen Fahrerlaubnis nachgedacht werden.

## Richtiges Verhalten in Rettungsgassen

In einem Vorstandsbeschluss widmet sich der DVR der nach wie vor verbreiteten Unsicherheit vieler Autofahrer, wenn sich ein Fahrzeug mit Sondersignal nähert. Größte Schwierigkeit bereitet dabei die Bildung der vorgeschriebenen Rettungsgasse. Durch falsches Verhalten gehen wertvolle Minuten verloren, die eine rechtzeitige Rettung in Frage stellen. Daher wird die Notwendigkeit gesehen, Autofahrer über das richtige Verhalten bei Einsatzfahrten von Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei zu informieren.

Laut Paragraph 11 der Straßenverkehrsordnung (StVO) muss für Rettungsfahrzeuge auf zweistreifigen Autobahnen die Rettungsgasse in der Mitte zwischen den beiden Fahrstreifen gebildet werden. Bei einer dreistreifigen Fahrbahn muss die Rettungsgasse immer zwischen dem linken und mittleren Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

# DVR-Qualitätssiegel zum ersten Mal im Ausland verliehen

## Driving Camp Vorarlberg wird für seine Fahrsicherheitstrainings ausgezeichnet

Das Driving Camp im österreichischen Vorarlberg hat als erstes Fahrsicherheitszentrum im Ausland das Qualitätssiegel des DVR erhalten.

Im Juni 2008 hatten Experten des DVR die Pkw- und Lkw-Intensivtrainings auf dem Übungsgelände des Driving Camps in Röthis begutachtet und festgestellt, dass beide Angebote die Kriterien des Qualitätssiegels erfüllen.

Ob es sich um die richtige Sitzposition und Lenkradhaltung, das richtige

Bremsen und Ausweichen oder das Abfangen eines schleudernden Fahrzeugs handelt – in den unterschiedlichen Qualitätsdimensionen konnten die Angebote des Driving Camps überzeugen.

„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-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner bei der Übergabe des Siegels an

Fritz-Peter Winkler, Geschäftsführer des Driving Camps. Das Gütesiegel ergänzt die bestehenden fahrpraktischen Trainings und Programme „nach Richtlinien des DVR“.

Mit dem „Qualitätssiegel Verkehrsicherheit – anerkanntes und kontrolliertes Training“ dokumentiert das Driving Camp Vorarlberg seine hohen Fahrsicherheitsstandards. 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 Kellner. 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.

FOTO > AD PITCH

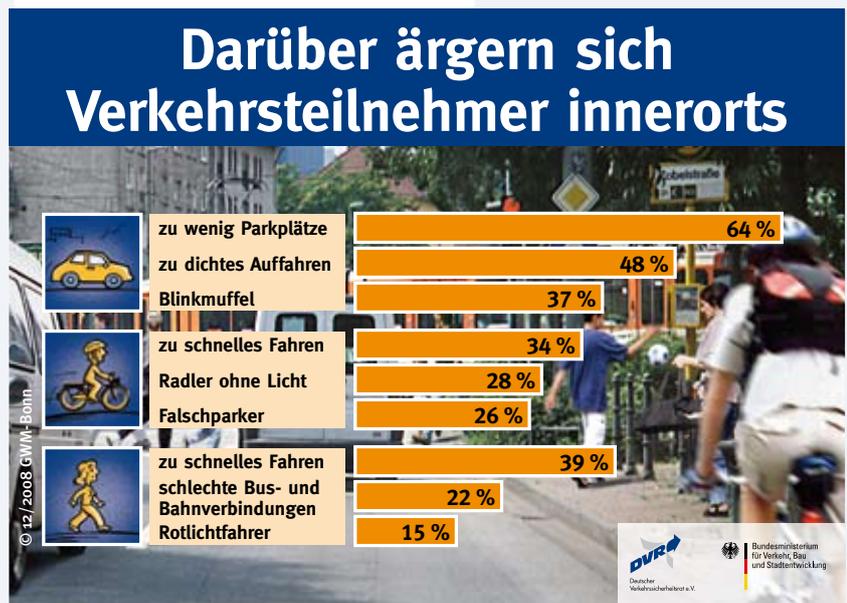


DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (l.) überreicht Fritz-Peter Winkler (Driving Camp) das Qualitätssiegel.

Fast zwei Drittel der Autofahrer ärgern sich im innerstädtischen Straßenverkehr am meisten über zu wenig Parkplätze – Radfahrer (34 Prozent) und Fußgänger (39 Prozent) über zu schnelles Fahren. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Befragung, die im Auftrag des DVR im November 2008 unter 2.000 Personen durchgeführt wurde.

An zweiter Stelle der Ärgernisse rangieren bei den Autofahrern mit 48 Prozent zu dichtes Auffahren, bei den Radfahrern Radler ohne Licht (28 Prozent) und bei den Fußgängern die schlechten Bus- und Bahnverbindungen (22 Prozent).

Platz Nummer drei bei den Ärgernissen im innerstädtischen Straßenverkehr belegen bei Autofahrern



mit 37 Prozent die Blinkmuffel, bei Radfahrern mit 26 Prozent verboten

geparkte Fahrzeuge und bei Fußgängern Rotlichtfahrer (15 Prozent).

GRAFIK > GWM

## BAST und BAG mit neuer Leitung

Dr.-Ing. Peter Reichelt heißt der neue Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, führte ihn in sein Amt ein und verabschiedete den bisherigen Amtsinhaber, Professor Dr.-Ing. Josef Kunz, der bereits seit Februar 2008 die Abteilung Straßenbau und Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium (BMVBS) leitet.

Der studierte Bauingenieur Kunz trat 1990 zum ersten Mal seinen Dienst im BMVBS an. Von 1995 bis 1997 war er stellvertretender Leiter des Referats „Telematik im Verkehr“. Von 1998 bis 2002 leitete er das Referat „Investitionen in öffentliche Fernverkehrssysteme, Grundsatzfragen der Infrastrukturfinanzierung“. 2002 übernahm er das Amt des Präsidenten der BAST.

Sein Amtsnachfolger, Dr.-Ing. Peter Reichelt, ist ebenfalls studierter Bauingenieur. Er nahm auch 1990 seinen Dienst im BMVBS auf. 1994 wechselte er als Bereichsleiter „Straßen- und Brückenbau“ zur BAST. Nach einer Umorganisation wurde Reichelt zum Abteilungsleiter „Straßenbautechnik“ ernannt, seit 1996 war er Vertreter des Präsidenten der Bundesanstalt.

Einen Wechsel gab es auch an der Spitze des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Der bisherige

Präsident Ernst Vorrath wurde vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMVBS Achim Großmann in den Ruhestand verabschiedet. Als BAG-Präsident folgt ihm Andreas Marquardt aus dem BMVBS nach.

Die berufliche Laufbahn führte den Diplom-Volkswirt Vorrath 1975 in die damalige „Bundesanstalt für Güterfernverkehr“. 1983 begann seine Tätigkeit im Bundesverkehrsministerium, in dem er ab 1990 die Büros der drei Bundesminister Dr. Friedrich Zimmermann, Professor Günter Krause und Matthias Wissmann leitete. Seit dem 1. August 1994 fungierte er als Präsident des BAG.



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit dem neuen BAST-Präsidenten Dr. Peter Reichelt (r.) und dessen Amtsvorgänger Prof. Josef Kunz.

FOTO > Bundesanstalt für Straßenwesen

## SafetyCheck 2008 – mehr als 25.000 Mängel

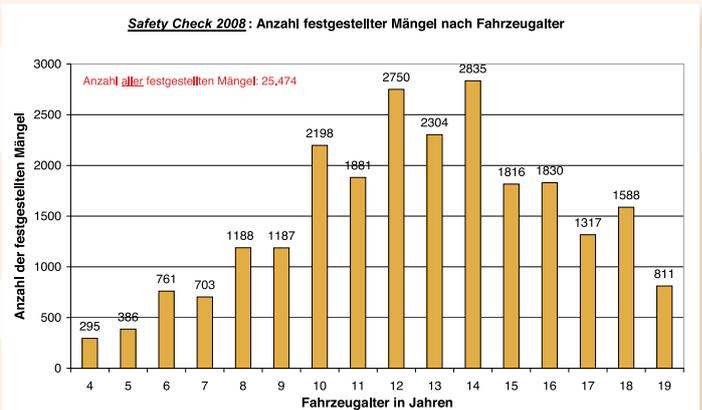


Beim SafetyCheck 2008 von DEKRA sind an über 10.000 geprüften Autos mehr als 25.000 Mängel festgestellt worden. Der Altersdurchschnitt der Fahrzeuge ist im Vergleich zum Vorjahr von 10,8 auf 11,1 noch einmal gestiegen. Die durchschnittliche Laufleistung lag bei rund 121.000 Kilometern (2007: 115.000 Kilometer). 74 Prozent der jungen Erwachsenen fuhren einen Pkw, der acht Jahre oder älter war. Bei diesen Autos lag die Mängelquote auf dem erschreckend hohen Niveau von rund 87 Prozent. Besonders betroffen waren sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsanlage, Fahrwerk und Reifen sowie Elektrik, Elektronik und Licht. Hinzu kommt, dass knapp die Hälfte (46 Prozent) der Fahrzeuge weder über Fahrerairbag noch ABS oder ESP verfügten.

Im Sommer konnten junge Fahrerinnen und Fahrer ihren Pkw an allen

rund 400 DEKRA-Prüfstationen in ganz Deutschland zum wiederholten Male einem kostenlosen Sicherheits-Check unterziehen.

Unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee wird die Aktion „SafetyCheck“ vom DVR und der Deutschen Verkehrswacht unterstützt.



GRAFIK > DEKRA

## Lkw als fahrende Notrufsäulen

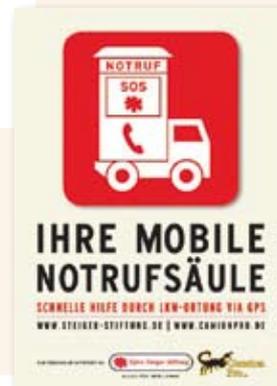
Ein Notruf kann Leben retten: nach einem Unfall gewährleistet erst ein rascher Notruf die Versorgung vor Ort durch Rettungsdienst und Notarzt, den Transport und die schnelle Behandlung in einer Unfallklinik. Meist ist jedoch die genaue Lokalisierung der Unfallstelle schwierig, gerade auf Fernstraßen und Autobahnen. Die Björn-Steiger-Stiftung, Camion Pro e.V. und der Berufsverband für die Transportbranche setzen ein neuartiges GPS-Ortungssystem ein. Damit lassen sich Notrufende mit Handy von 110- und 112-Leitstellen in ganz Europa in Sekundenschnelle bis auf wenige Meter genau orten.

Lkw-Fahrer können sich auf der Internetseite von Camion Pro e.V. für das Projekt registrieren. Die einzige Voraussetzung zur Teilnahme an der

Aktion ist ein GPS-Handy. Wer ein solches bereits besitzt, wird von Camion Pro e.V. kostenlos bei der Björn-Steiger-Stiftung registriert. Wer noch kein GPS-Handy hat, kann sich auf dem Anmeldeformular das passende Gerät mit günstigen Sonderkonditionen auswählen, die sonst so auf dem Markt nicht erhältlich sind.

„Durch zahlreiche vorhergehende Projekte haben wir gesehen, wie hoch die Motivation und Professionalität der Lkw-Fahrer ist, wenn es um Hilfeleistung geht. Wir sind uns sicher, dass die neue Aktion ‚Lkw als fahrende Notrufsäule‘ zu einem Erfolg wird. Unser Ziel ist es, an die 10.000 Lkw-Fahrer als GPS-Trucks auf die Straßen zu bringen“, so Andreas Mossysch, Vorstand von Camion Pro e.V.

Pierre-Enric Steiger, Vorstand der Björn-Steiger-Stiftung: „Wir freuen uns, dass zukünftig viele Lkw-Fahrer nicht nur engagiert im Job sind, sondern sich auf ihren oft langen Fahrten auch als Ersthelfer engagieren können und dafür sorgen, dass Rettungskräfte Verunfallte schneller finden können.“



## „safety stars 2008“: Vanessa Großmann ist Deutschlands beste Fahranfängerin

Vanessa Großmann aus Neuss darf sich „Deutschlands beste Fahranfängerin 2008“ nennen. Die 19-Jährige ließ im spannenden zweitägigen Finale in Berlin 15 Konkurrenten hinter sich und gewann den ersten Preis beim bundesweiten Wettbewerb „safety stars – Deutschlands beste Fahranfänger“. Sie ist jetzt stolze Besitzerin eines neuen Renault Clio. Platz zwei belegte Mark Schümann (20) aus Hamburg, der einen Renault Modus gewann. Tim Bodenstab (18), ebenfalls aus Hamburg, erreichte Platz drei und freute sich über einen Renault Twingo.

Im Finale des bundesweiten „safety stars“-Wettbewerbs mussten die 16 jungen Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren auf Orientierungsfahrten durch Berlin verschiedene theoretische und praktische Aufgaben meistern: Erste-Hilfe-Übungen, ein Geschicklichkeitssparcours und Sicherheits-Checks am Fahrzeug standen auf dem Programm.

Ziel des Wettbewerbs ist es, die jungen Fahrerinnen und Fahrer zu einem sicheren und verantwortungsvollen Verhalten am Steuer zu animieren. Junge Fahranfänger sind nach wie vor die mit Abstand am stärksten gefährdete Gruppe im Straßenverkehr. Statistisch betrachtet verunglückte 2007 alle sechs Minuten ein junger Mensch im Straßenverkehr, alle neun Stunden starb ein 18- bis 24-Jähriger an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Insgesamt verunglückten über 87.000 junge Menschen dieser Altersgruppe, 971 kamen ums Leben.

In diesem Jahr veranstaltete Renault den "safety stars"-Wettbewerb bereits zum sechsten Mal. Kooperationspartner sind die Zeitschrift stern, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) und der DVR. Schirmherr des Wettbewerbs ist Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Seit Beginn des Wettbewerbs im Jahr 2003 bewarben sich mehr als 20.000 junge Menschen um den Titel des besten Fahranfängers.



Glückliche Gewinner: die „safety stars 2008“

FOTO > RENAULT DEUTSCHLAND AG

MITGLIEDER

DVR-report 4/2008

## Europäischer Sicherheitspreis für Lennart Svenson

Lennart Svenson, langjähriger Leiter der Lkw-Unfallforschung bei Volvo ist auf dem 6. Internationalen DEKRA Symposium „Sicherheit von Nutzfahrzeugen“ für sein Lebenswerk mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden. Der Preis wird von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), dem DVR und DEKRA für eine herausragende technische Innovation oder zur Krönung eines Lebenswerks vergeben. Geehrt werden international renommierte Experten, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit der Nutzfahrzeuge verdient gemacht haben.

„Der Preisträger wird von uns für sein Lebenswerk ausgezeichnet, mit dem er sich in besonderer Weise weltweit um die Sicherheit der Nutzfahrzeuge verdient gemacht hat“, sagte EVU-Präsident Professor Dr.-Ing. Egon-Christian von Glasner in seiner Laudatio.

Jürgen Bente vom DVR betonte bei der Preisverleihung, dass sich der



Prof. Egon-Christian von Glasner (l.), Jürgen Bente (DVR) und DEKRA-Geschäftsführer Werner von Hebel (r.), gratulieren Lennart Svenson.

FOTO > DEKRA

DVR mit seinen Mitgliedern vehement dafür einsetze, die Unfallzahlen und Unfallfolgen weiter zu reduzieren. Die speziell auf Berufskraftfahrer zugeschnittenen Sicherheitsprogramme des DVR und seiner Mitglieder zielten ferner darauf ab, Kosten, die durch Unfallfolgen verursacht werden, zu senken. Rund 12.000 Lkw-Fahrer beteiligen sich pro Jahr an den Sicherheitsprogrammen.

Der 66-jährige Lennart Svenson war von 1966 bis 2002 bei der Volvo Truck Corporation in Göteborg tätig. Hauptsächlich beschäftigte er sich mit der Erforschung des realen Unfallgeschehens, der Analyse von Unfalldaten und der Definition von Sicherheitszielen. Dabei entwickelte er in Zusammenarbeit mit der Test- und Entwicklungsabteilung auch neue Testmethoden für die Sicherheit von Lkw.

## Helfer in der Not

Aus ungeklärter Ursache stürzt eine 38-jährige Autofahrerin mit ihrem Pkw bei Hauzenberg im Landkreis Regensburg in einen Weiher und droht zu versinken. Martin Schwarzfischer, der den Unfall zufällig beobachtet, hält mit Helmut Huber einen weiteren Helfer an. Gemeinsam mit einer Polizeibeamtin springt Huber sofort in das nur fünf Grad kalte Wasser, um die bewusstlose Fahrerin zu befreien. Das gelingt zunächst nicht. Geistesgegenwärtig schlagen sie mit einem Hammer die Scheibe des Wagens ein und können die Frau bergen. Hätte Martin Schwarzfischer den Unfall nicht wahrgenommen, wäre das Fahrzeug, von dem nur noch das Dach aus dem Weiher ragte, vielleicht gar nicht oder zu spät entdeckt worden, sagte später ein Polizeisprecher. Schwarzfischer und Huber wurden für diese lebensrettende Hilfeleistung vom Verleihungsausschuss der

Mittelbayerischen Zeitung mit der Auszeichnung „Kavalier der Straße“ ausgezeichnet.

Weitere 13 Frauen und Männer, die mutig und beherzt Menschen aus Notlagen gerettet haben, wurden im Rittersaal des Mannheimer Schlosses anlässlich des Festaktes zur Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ im DVR gewürdigt.

Baden-Württembergs Innenminister Heribert Rech zeigte sich in seiner Festrede froh und dankbar, dass es Menschen gibt, die so vorbildhaft

reagiert haben. „Wir brauchen noch mehr Kavalier, für ein besseres Verkehrsklima und als Vorbild für unsere Kinder“, sagte er.

Auch DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer lobte Tatkraft und Zivilcourage der Kavalier: „Ihr Verhalten hat Vorbildcharakter und soll anderen Menschen Mut machen, es Ihnen gleichzutun. Der DVR hat in seiner Arbeit von Anfang an auf Eigenverantwortlichkeit, gegenseitige Rücksichtnahme und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr gesetzt. Sie haben bewiesen, dass das möglich ist.“



„Kavalier der Straße“ im Rittersaal des Mannheimer Schlosses

FOTO > DVR

## Der Sieger steht fest: Winterreifen

### Auftaktveranstaltung zum FIS Skilanglauf-Weltcup mit der Initiative PRO Winterreifen

Die Initiative PRO Winterreifen des DVR, seiner Mitglieder und Partner präsentierte sich zum Auftakt des Skilanglauf-Weltcups des Internationalen Skiverbands (FIS) in Düsseldorf. Profis des ACE Auto Club Europa demonstrierten auf zwei unterschiedlich bereiften Audis auf dem Burgplatz der Landeshauptstadt die Vorteile von Winterreifen: Das Fahrzeug mit Winterreifen kam bei allen Demonstrationen früher zum Stehen.

Auch DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann und Skilanglauf-Bundestrainer Jochen Behle testeten ihre Fahrkünste auf der 40 Meter langen Schneefläche.

Mit von der Partie waren Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers und Olympia-Silbermedaillengewinner Peter Schlickerrieder. Ein Rennen auf

Schneemobilen zwischen den Teams Bandmann/Schlickerrieder auf Skiern und Elbers/Behle (ohne Skier) zeigte, dass man mit der korrekten

Ausrüstung, ob auf zwei Brettern oder vier Rädern, auf jeden Fall sicherer in der Spur bleibt.



(v.l.n.r.): Jochen Behle, Prof. Manfred Bandmann, Dirk Elbers und Peter Schlickerrieder.

FOTO > DVR

## Stefanie Hofert ist die „Subaru Allrad-Lady 2008“

FOTO > MICHAEL PIETSCH



Strahlende Siegerin: Stefanie Hofert (l.) mit Jens Becker (Subaru), Ute Hammer (DVR) und Claudia Schiffer (ZDK).

Die 28-jährige Stefanie Hofert aus Neustrelitz in Mecklenburg-Vorpommern ist die „Subaru Allrad-Lady 2008“. Sie setzte sich im Finale gegen elf Konkurrentinnen aus ganz Deutschland durch.

Im Finale auf dem Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Weilerswist mussten die „Ladys“ ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen. Dabei galt es, einen Slalom auf Zeit, einen Handlingkurs sowie einen Allrad-Parcours zu absolvieren.

Beim abschließenden Gala-Abend nahm die überglückliche Siegerin aus den Händen von Jens Becker, Geschäftsführer der Subaru Deutschland GmbH, ihren Preis entgegen, einen Subaru Forester „Lady“.

Bereits zum sechsten Mal suchte Subaru gemeinsam mit dem Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe und dem DVR Deutschlands beste und sicherste Allrad-Fahrerin.

# Runter vom Gas!

## Nationale Kampagne setzt deutliche Zeichen gegen Verdrängung

„Sie ist in den Köpfen vieler Verkehrsteilnehmer angekommen.“ So lautet die positive Zwischenbilanz von DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann nach knapp einjähriger Laufzeit der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“. Das Medienecho spricht für sich: Rund 25 Millionen Fernsehzuschauer haben redaktionelle Beiträge gesehen, die Veröffentlichungen in den Printmedien liegen insgesamt bei einer Auflage von circa 37 Millionen. Hinzu kommen Hörfunkbeiträge, zahlreiche Berichterstattungen in online-Medien sowie viele Hintergrundberichte auf der Kampagnen-Webseite [www.runter-vom-gas.de](http://www.runter-vom-gas.de) mit zum Teil sehr tragischen Erlebnisschilderungen. Außerdem wurde der emotionale TV-Spot bundesweit gesendet.

Darüber hinaus haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DVR mit Anzeigen, Plakaten und weiteren öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen intensive Aufklärungsarbeit geleistet. Ein Gottesdienst im Berliner Dom zum Thema Verkehrsoffer und die Teilnahme am Motorradgottesdienst Mogo in Hamburg zählt ebenso dazu wie Kooperationen mit zahlreichen Feuerwachen, die am Tag der Verkehrssicherheit bundesweit „Runter vom Gas!“-Banner präsentierten. Am Tag der Offenen Tür der Bundesregierung in Berlin im August dieses Jahres war die Kampagne mit einem großen Info-Stand vertreten. Bei einer Journalistenreise zum Thema „angepasste Geschwindigkeit“ standen der Besuch in der Unfallklinik Berlin-Marzahn, ein Crash-Test und eine Polizeikontrolle auf dem Programm.

## Beteiligung der Bundesländer

Auch die Bundesländer unterstützen die Kampagne auf unterschiedliche Weise. Während die Polizei bundesweit bei Verkehrskontrollen und der Präventionsarbeit Infomaterialien der Kampagne nutzt, verlinken die Ministerien, wie zum Beispiel das Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt, ihre Webseiten mit der Kampagnenwebseite und hängen in ihren Häusern Banner und Plakate auf. Zahlreiche Behörden, Kreisverwaltungen und Bußgeldstellen versehen ihre Post mit einem „Runter vom Gas!“-Aufdruck. Demnächst werden die „Todesanzeigen-Plakate“ der Kampagne in Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Rheinland-Pfalz, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Thüringen auch an Landstraßen zu sehen sein.

Begleitet werden die Aktionen durch regionale Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesländer. Das Verkehrsministerium Rheinland-Pfalz startete seine Beteiligung der Kampagne mit einer Pressekonferenz, in

Mannheim war „Runter vom Gas!“ mit einem Infostand beim Landtag Verkehrssicherheit Baden-Württemberg vertreten. Weitere Kooperationen mit den Bundesländern, wie eine bundesweite „Woche der Verkehrskontrolle“, Banner an Brücken oder Aktionen zur Motorradsicherheit werden momentan gemeinsam mit den Ländern ausgearbeitet.

## Sicherheit für Kinder – auch im Taxi!

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) starteten das BMVBS und der DVR anlässlich des Weltkindertages am 20. September am Berliner Hauptbahnhof die Info-Tour „Mein Thron für jede Fahrt. Nie ohne Kindersitz – auch im Taxi“. Die Tour machte an zehn Bahnhöfen und Flughäfen deutscher Großstädte Station und beriet Eltern sowie Reisende mit Kindern über die richtige Sicherung der kleinen Passagiere im Taxi und Pkw.

„Die zentrale Botschaft der Aktion lautet: Egal wie kurz die Fahrt mit Kindern in einem Auto auch ist, die Kleinen müssen stets richtig gesichert werden“, fasst DVR-Präsident Bandmann den Sinn dieser Aktion zusammen. Nur so seien sie bei möglichen Unfällen optimal geschützt. Sicherheit gehe vor, auch im Taxi. Hier gelten jedoch besondere Regelungen: So brauchen Kinder bis zu einer Körpergröße von 1,50 Metern oder bis zum Alter von zwölf Jahren seit 1998 auch im Taxi eine geeignete Sicherung, die vom Fahrer



FOTO > MWVLW RHEINLAND-PFALZ

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering (l.) und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner präsentieren die Dialog-Displays mit der „Runter vom Gas!“-Erinnerung.

# auf dem richtigen Weg

FOTO > DVR



Schauspielerin Anne-Sophie Briest sichert ihre Tochter auch im Taxi.

bereitgehalten werden muss. Eine Sicherung für Säuglinge und Kleinkinder sollten Eltern, die mit ihren Kindern reisen, vorsorglich selbst mitbringen.

Unterstützt wurde diese Aktion von der zweifachen Mutter und Schauspielerin Anne-Sophie Briest („Keinohrhasen“), die oft mit ihren Kindern unterwegs ist: „Meine Tochter Faye ist fünf Jahre alt und braucht einen Kindersitz. Deshalb kündige ich immer gleich am Telefon an, dass wir ein 'Kindertaxi' benötigen.“

## Ausblick 2009

Die erfolgreiche Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ wird im kommenden Jahr mit weiteren Maßnahmen fortgesetzt. Unter dem Motto „30 Sekunden gegen das Rasen“ ruft Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee als Schirmherr Filmemacher und Kreative auf, das Motto der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ filmisch umzusetzen. „Ich setze auf Ihre Kreativität, um Rasern eindrucksvoll den Spiegel vorzuhalten. Also rauf auf den Regiestuhl und runter vom Gas“, so die Aufforderung des Ministers. Unterstützt wird der Filmwettbewerb

von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der Kinokette CineStar, als Medienpartner wurde sueddeutsche.de gewonnen.

In Kurzfilmen sollen sich Filmemacher, Regisseure und Studenten kreativ mit dem Motto der Kampagne „Runter vom Gas!“ auseinandersetzen. „Junge Fahrer sind eine besonders gefährdete Gruppe im Straßenverkehr und ein Schwerpunkt unserer Kampagne. Mit dem bundesweiten Wettbewerb und dem Gewinnerfilm wollen wir genau diese Zielgruppe erreichen und sie für verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr sensibilisieren“, sagte Tiefensee.

Eine Jury mit Vertretern aus Politik, Verkehrssicherheit, Medien- und Filmbranche wählt die drei besten Einsendungen aus. Jury-Mitglied Regisseur Peter Thorwarth: „Ich bin gespannt, wie die jungen Filmemacher den Kampagnen-Claim ‚Runter vom Gas!‘ interpretieren. Wenn durch die präventive Wirkung der Spots auch nur ein Unfall verhindert werden kann, ist der Wettbewerb ein voller Erfolg.“ Für die Wettbewerbsjury unter Vorsitz von Bundesminister Wolfgang Tiefensee konnten neben DVR-

Präsident Professor Manfred Bandmann und Regisseur Peter Thorwarth („Bang Boom Bang“), DGUV-Presse Sprecher und Leiter Kommunikation Gregor Doepke, sueddeutsche.de-Chefredakteur Hans-Jürgen Jakobs sowie CineStar-Marketingleiter Jens Thomsen gewonnen werden.

Der Filmwettbewerb ist mit 17.500 Euro dotiert (1. Platz: 10.000 Euro, 2. Platz: 5.000 Euro, 3. Platz: 2.500 Euro). Der Gewinnerspot wird im Frühjahr 2009 bundesweit im Vorprogramm von CineStar-Kinos laufen und beim Medienpartner sueddeutsche.de präsentiert. Die Teilnahme am Wettbewerb steht allen Interessierten offen. Einsendeschluss für die maximal 30-sekündigen Kurzfilme ist der 28. Februar 2009. Teilnahmeunterlagen und ausführliche Informationen sind unter [www.runter-vom-gas.de/filmwettbewerb](http://www.runter-vom-gas.de/filmwettbewerb) abrufbar.

Besonders im Fokus werden 2009 die Themen Motorradsicherheit, junge Fahrer und die Unfallgefährdungen auf Landstraßen stehen. Neue Plakatt motive für die Autobahnen und Rastplätze werden zurzeit entwickelt. Sie lösen die Aufsehen erregenden Motive in Todesanzeigen-Optik ab. Flyer und Postkarten für die Polizei zum Einsatz bei Geschwindigkeitskontrollen werden ebenfalls vorbereitet. Weiterhin ist ein ökumenischer Gottesdienst zum Tag der Verkehrssicherheit am 20. Juni 2009 geplant, das Maßnahmenbündel zum Auftakt der Motorradsaison umfasst unter anderem einen TV-Spot und Videocasts.

DVR und BMVBS laden alle am Thema Verkehrssicherheit interessierten Organisationen herzlich ein, sich an „Runter vom Gas!“ zu beteiligen.

[www.runter-vom-gas.de](http://www.runter-vom-gas.de)

IM B L I C K P U N K T

DVR-report 4/2008



## „Fahrerassistenzsysteme müssen vom Fahrer immer beherrschbar bleiben“

Prof. Dr. Hans-Peter Krüger

**Der Verkehrspsychologe Professor Dr. Hans-Peter Krüger über Alkohol, Drogen und Medikamente am Steuer, den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen und die Wirksamkeit von Überwachung im Straßenverkehr**

**DVR-report:** Herr Professor Krüger, an welchen Forschungsprojekten arbeitet Ihr Institut derzeit?

**Prof. Krüger:** Wir sind thematisch sehr breit aufgestellt. Zum einen geht es um Auswirkungen von Alkohol und zunehmend auch von Drogen und Medikamenten im Straßenverkehr.

Ein anderer Bereich ist Training, zum Beispiel im Hinblick auf Fahrer von Einsatzfahrzeugen. Hier wird die Fahrsimulation als Trainingsmittel eingesetzt.

Im Bereich Fahrzeugtechnik beschäftigen wir uns insbesondere mit der Kontrollierbarkeit neuer technischer Systeme, etwa von ESP oder von Spurhalte- oder Abstandswarnsystemen. Diese Systeme müssen einerseits vom Fahrer verstanden werden und zum anderen im immer möglichen Falle eines Fehlers auch vom Fahrer beherrscht werden. Das ist ein ganz großes Thema der Zukunft. Welche Fehler, welche Systemgrenzen können Fahrer überhaupt verarbeiten? Ein neues Gebiet ist die Frage Telematik, die car-to-infrastructure- oder die car-to-car-Kommunikation. Da gibt es mit SIM-TD (sichere, intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) ein neues Leuchtturmprojekt der Bundesregierung. Im Rhein-Main-Gebiet werden neue telematische Werkzeuge ausprobiert und über die nächsten vier Jahre auch evaluiert.

Hinsichtlich der Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssystemen spielen auch Zusammenhänge mit dem Zustand des Fahrers, mangelnde Aufmerksamkeit oder Müdigkeit eine wichtige Rolle in unserer Forschungsarbeit.

**DVR-report:** Mit Bezug auf die zurzeit laufenden Medikamentenstudien des Interdisziplinären Zentrums für Verkehrswissenschaften: Welche Erwartungen knüpfen Sie an dieses Projekt?

**Prof. Krüger:** Die Medikamentenstudien müssen im Zusammenhang mit dem Problem von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr betrachtet werden. Angefangen hat die Problematik berauschender Mittel im Straßenverkehr mit dem Alkohol. Da haben wir in der Zwischenzeit eine über 50-jährige Geschichte von

Maßnahmen gegen Fahren unter Alkoholeinfluss. Es begann damit, dass in den 1960er Jahren Promillegrenzen eingeführt wurden, die dann über die Jahre hinweg ständig angepasst beziehungsweise abgesenkt wurden. Ich denke, heute haben wir einen sehr guten Stand, was den Umgang mit diesem Problem betrifft.

Seit circa 20 Jahren spielt zunehmend die Drogenproblematik eine wichtige Rolle. Hier kommt es auf zwei entscheidende Punkte an: Zum einen will man natürlich jedwede Gefährdung durch Drogen im Verkehr ausschließen. Andererseits will man natürlich auch die Droge bekämpfen, will heißen: Man setzt das Verkehrsrecht dazu ein, um einen Kampf gegen Drogen zu führen. Das führt dazu, dass mit der geltenden Null-Toleranz-Regel im deutschen Recht jedweder Nachweis von Drogen bereits geahndet wird, obwohl in den Studien bei niedrigen Konzentrationen noch gar keine Effekte gefunden werden.

Auch die Frage, wie sich Medikamenteneinnahme auf den Fahrerzustand auswirkt, gewinnt an Bedeutung. Das hängt auch mit der demografischen Entwicklung zusammen, so dass wir vor der Frage stehen: Wie gehen wir künftig damit um, wenn sehr viel mehr ältere Menschen im Straßenverkehr unterwegs sind, die Medikamente einnehmen, die zumindest einen Warnhinweis haben? Das ist ein Problem, zumal niemand verlangen kann, älteren Verkehrsteilnehmern ihre motorisierte Mobilität zu nehmen. Man wird hier also noch sehr viel mehr wissen müssen, was man erlauben kann und was nicht. In dem Zusammenhang sind dann also auch unsere Medikamentenstudien zu sehen, in denen geprüft wird, inwieweit diese Medikamente Einfluss auf die Fahrsicherheit haben.

**DVR-report:** Bleiben wir noch beim Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Sind aus Ihrer Sicht die zurzeit geltenden Grenzwerte für Alkohol und Drogen am Steuer ausreichend und sinnvoll?

**Prof. Krüger:** Zunächst stellt sich für mich die Frage: Welches Kriterium ziehen wir heran? Ich denke, das einfachste und einleuchtendste

Kriterium ist die Zahl der Alkoholunfälle und die Zahl der durch solche Unfälle Verunglückten. Da haben wir in Deutschland stetig sinkende Zahlen. Wir sind in einer wirklichen Vorreiterrolle, nicht nur in Europa, sondern auch in der Welt. Das heißt, es kann so falsch nicht gewesen sein, was rechtlich geregelt wurde.

Insgesamt haben wir es hier mit einem komplexen Rechtsgefüge zu tun. Wir haben für Fahranfänger das absolute Alkoholverbot, dann die strafrechtlich relevante Grenze ab 0,3 und die offizielle 0,5-Promille-Grenze. Aber diese – manche Ausländer sagen sehr deutsche Betrachtungs- oder Vorgehensweise – scheint ja zumindest im Effekt nicht schlecht gewesen zu sein.

**DVR-report:** Wäre dann ein allgemeines Alkoholverbot aus Ihrer Sicht eine Lösung, um alle diese rechtlichen Kompliziertheiten zu beseitigen?

**Prof. Krüger:** Ja, rechtlich wäre es sicherlich einfacher, wenn man das prinzipiell verbieten würde. Die Frage ist aber, was man faktisch damit erreichen würde. Ein absolutes Alkoholverbot würde die Zahl der Alkoholunfälle nicht bemerkenswert reduzieren. Paradebeispiel ist die DDR, in der es ein absolutes Alkoholverbot gab. Trotzdem hatten sie dort in etwa gleich viele Alkoholunfälle wie im Westen, will heißen: Der Erfolg solcher Maßnahmen hängt nur zum Teil an der Promillegrenze oder am Strafmaß, das sind eigentlich gar nicht die entscheidenden Kriterien, sondern eher die Frage der Überwachung. Wie effektiv findet Überwachung statt? Da hat sich sicherlich in vielen europäischen Ländern und auch in Deutschland eine Menge getan, insbesondere durch die Einführung der Atemalkohol-Analyse, die eine flächendeckende Überwachung möglich macht.

Auch im Bereich der Drogen ist die Überwachungstechnik besser geworden. Es zeigt deutliche Wirkung, dass die Polizisten geschult werden. Nachholbedarf gibt es noch bei den Medikamenten. Wie soll man damit umgehen? Nehmen Sie zum Beispiel das Phänomen „Angst“, also einen Angstpatienten. Wenn der nun ein beruhigendes Mittel bekommt, ist

der wahrscheinlich der bessere Fahrer, als wenn er kein Medikament bekommen hätte. Würde aber das gleiche Medikament von einem gesunden Fahrer eingenommen, hätte dieser erhebliche Beeinträchtigungen. Hierüber wissen wir noch viel zu wenig, das ist ein ganz schwieriges Gebiet.

Ein rechtliches Kriterium, das bei uns noch am wenigsten erfüllt ist, ist die Frage der Schnelligkeit der staatlichen Reaktionen. Wie schnell wird auf ein Delikt reagiert? Da ist sicherlich noch einiges zu tun. Bis bei uns ein Verfahren abgeschlossen ist, dauert es sehr lange.

**DVR-report:** Heißt das, dass es Medikamente gibt, die dazu führen, dass die Fahrleistung tatsächlich besser wird?

**Prof. Krüger:** Davon gibt es eine ganze Reihe. Zum einen natürlich Psychopharmaka, die insgesamt sedierend wirken, oder Medikamente gegen Bluthochdruck, die auch Nebenwirkungen im Bereich Aufmerksamkeit haben können. Aber mir ist lieber, ich begegne auf der Straße einem behandelten Hochdruckpatienten als einem unbehandelten. Das gleiche gilt für die wirklich sehr häufigen Herz-Kreislauf-Erkrankungen, bei deren Behandlung Beta-Blocker gegeben werden, die den Patienten stabilisieren, so dass er mit hoher Wahrscheinlichkeit besser mit kritischen Situationen umgehen kann als ohne Medikation.

Wie gesagt, das ist ein ganz schwieriges Feld, auf dem sicherlich noch eine Menge getan werden muss, vor allem mit Blick darauf, dass der Medikamentenkonsum der Verkehrsteilnehmer zunehmen wird.

**DVR-report:** Stichwort Überwachung und Kontrolle. Im nächsten Jahr wird ein neuer Bußgeldkatalog in Kraft treten, der sich besonders den schweren Verkehrsverstößen widmet, wie zum Beispiel Alkohol und Drogen am Steuer oder überhöhte Geschwindigkeit. Welchen Stellenwert messen Sie den Faktoren Überwachung und Kontrolle in der Verkehrssicherheitsarbeit bei?

**Prof. Krüger:** Es ist ein eindeutiger Befund, dass Überwachung sehr

wichtig ist. Sie können Strafen einführen ohne Ende, Sie können die Höchstsätze verdoppeln, verdreifachen, das ist alles wirkungslos, so lange nicht kontrolliert wird. Effektiver als permanent an der Finanzschraube zu drehen, ist es, die Überwachung zu erhöhen. Das bringt mit Sicherheit deutlich mehr.

Ich muss aber auch sagen, dass so eine Erhöhung der Bußgelder für die Politiker eine feine Sache ist, denn sie kostet nichts und man hat wieder etwas getan, während die Überwachung schlicht Geld kostet.

**DVR-report:** Sie haben mit Ihren „road side surveys“ internationale Beachtung erfahren. Was genau steckt dahinter und welche Vorteile gibt es gegenüber anderen Untersuchungsmethoden?

**Prof. Krüger:** Wenn Sie wissen wollen, ob eine Substanz, sei es Alkohol oder Medikamente oder eine Droge, gefährlich ist, dann sind „road side surveys“ der beste Maßstab zu untersuchen, ob bei vergleichbaren Bedingungen unter Einwirkung der Substanz mehr Unfälle passieren als ohne die Substanz. Eine notwendige

Größe dazu: Sie müssten wissen, wie viele Menschen fahren unter diesen Medikamenten, unter Drogen oder unter Alkohol, ohne dass ein Unfall passiert. Das ist die Ausgangsgröße, die ich kennen muss. Wenn nun beispielsweise zehn Prozent der Unfälle durch Alkohol bedingt sind und man wüsste, dass fünf Prozent der Fahrer immer unter Alkohol fahren, dann hätte man so eine Risikoerhöhung. Wenn nun aber zehn Prozent der Fahrer unter Alkohol fahren, dann hätte man keine Risikoerhöhung, beide Prozentsätze wären ja gleich. Deswegen ist es ja so wichtig zu wissen, wie viele fahren ohne Alkohol und die wichtigste anerkannte Methode dafür sind die „road side surveys“. Dabei werden die Fahrer nach wissenschaftlichen Untersuchungsplänen im Verkehr angehalten und verdachtsfrei auf Alkohol oder auf die jeweilige Substanz überprüft, so dass Sie ein unverzerrtes Bild davon bekommen, wie viele fahren da draußen unter welcher Konzentration. Wir haben zum Beispiel über 20.000 Fahrer angehalten, diese pusten lassen und hatten dann am Schluss 500 bis 600, die unter Alkohol gefahren sind.

Das heißt, bei solchen Verfahren untersuchen Sie unglaublich große Zahlen von Fahrern, um die paar relevanten zu finden. Das wird natürlich noch schwieriger beim Thema Drogen am Steuer, da der Anteil derer, die unter Drogen fahren, noch geringer ist. Wenn Sie dann in Richtung Medikamente untersuchen, werden es noch weniger, dann ist dieses Verfahren fast nicht mehr anwendbar. Aber es ist die beste Schätzmethode für Risiken, die wir haben.

**DVR-report:** Welchen Stellenwert haben Monotonie und Müdigkeit auf das Unfallgeschehen? Immer wieder liest man die Zahl, dass 20 bis 25 Prozent aller Unfälle auf den Faktor Müdigkeit zurückzuführen sind. Woher kommt eigentlich diese Zahl beziehungsweise können Sie diese so bestätigen?

**Prof. Krüger:** Ja, es ist wirklich erstaunlich, wie groß die Varianz der Zahlen ist, von ein, zwei Prozent bis 20 und 30 Prozent. Niemand weiß das so genau. Das sind grobe Schätzungen. Die Frage ist, wie wichtig ist diese Zahl? Was wir vor allen Dingen wissen wollen, ist: was können wir dagegen tun? Wenn man wüsste, Müdigkeitsunfälle sind vor allem durch Abkommen von der Fahrbahn gekennzeichnet, dann müsste man Spurverlassenswarner oder aber entsprechende Querverführungssysteme einführen. Insoweit sind die Unfallzahlen dann doch brauchbar, weil sie einem Hinweise darauf geben, was das Kennzeichen dieser Unfälle ist und was ich daraus ableiten kann. Hinzu kommt, dass nie gesagt wird, in welchem Kontext diese Zahlen erhoben worden sind. Beim Müdigkeitsunfall gibt es zwei typische Varianten: Die eine ist das Verlassen der Fahrbahn, die zweite das ungebremste Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge. Das sind zwei Unfalltypen, die vor allem auf der Autobahn auftreten und folglich dort zu höheren Unfallzahlen führen als im Stadtverkehr. Hinzu kommt: Wer schreibt eigentlich auf, welche die Unfallursache ist? Es ist der Polizist, der zur Unfallstelle kommt und die Unfallursache herausfinden muss. Wenn der Fahrer sagt, er sei aufgefahren oder in den Graben gefahren, wird dies als

## Zur Person: Prof. Dr. Hans-Peter Krüger

Hans-Peter Krüger ist Universitätsprofessor für Psychologische Methodenlehre und Verkehrspsychologie am Institut für Psychologie der Universität Würzburg. Er ist Mitbegründer und Vorsitzender des Interdisziplinären Zentrums für Verkehrswissenschaften (IZVW) in Würzburg. Das IZVW ist heute die größte verkehrspsychologische Universitätseinrichtung in Deutschland mit über 30 wissenschaftlichen Mitarbeitern. Krüger ist Mitbegründer des Virtuellen Instituts „Humane Automation“, zusammen mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und dem Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen (ika). Er arbeitet als verkehrspsychologischer Gutachter für nationale und internationale Zeitschriften und für Gerichte bis zum Bundesverfassungsgericht und ist Rapporteur général (Generalberichterstatte) des Europarats für Fragen von psychotropen Substanzen und Fahrtüchtigkeit.

Themen- und Forschungsschwerpunkte: Psychologisch-ergonomische Gestaltung der Mensch-Fahrzeug-Umwelt-Interaktion, Gestaltung von Informations-, Warn- und Assistenzsystemen, Straßengestaltung, Begutachtung und Fahreignung, Training und Rehabilitation des Fahrverhaltens, Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr, ältere Verkehrsteilnehmer, Krankheit und Verkehrssicherheit, Aggressionen im Straßenverkehr, Müdigkeit und Ermüdung, Methoden der verkehrspsychologischen Forschung, Simulation als Forschungs- und Trainingsinstrument. Autor von etwa 150 Publikationen in Fachzeitschriften und Büchern, Herausgeber der beiden Bände „Verkehrspsychologie“ in der „Enzyklopädie der Psychologie“ (Hogrefe-Verlag),

Müdigkeitsunfall festgehalten. Wenn Sie also auf einer Autobahn morgens um vier Uhr von der Straße abkommen, dann kommen Sie auf Zahlen von 40 bis 50 Prozent Müdigkeitsunfälle. Wenn Sie den Gesamtverkehr nehmen, weiß niemand so genau, wie viel das ist, denn spätestens bei der Kontrolle ist der Fahrer wieder hellwach.

**DVR-report:** Können elektronische Fahrerassistenzsysteme hier helfen? Bedeuten diese unsichtbaren Helfer automatisch mehr Sicherheit für den Fahrer oder besteht nicht auch die Gefahr der Überforderung?

**Prof. Krüger:** Schlimmer noch, eher die Gefahr der Unterforderung!

Die Assistenzsysteme haben eine ganz interessante Geschichte. Die Ideen dazu gibt es ja schon lange, sie sind schon in den 1980er Jahren geboren worden. Die wurden lange Zeit – auch aus rechtlichen Gründen – immer als Komfortsysteme gesehen. Also: der Fahrer soll immer Herr des Fahrgeschehens bleiben, es soll nur alles besser, schöner, angenehmer gemacht werden. Von Sicherheit war da noch nicht die Rede. Das war so bis zum vielzitierten „Elchtest“, der dann zur Einführung von ESP geführt hat. Ein hervorragendes System, bei dem zum ersten und einzigen Mal gezeigt werden konnte, wie effektiv ein solches System sein kann. Mit ESP kann die Zahl tödlicher Unfälle, besonders Kurvenunfälle, gemindert werden. Alle waren begeistert davon und das zu Recht. Das hat sich ein Stück weit übertragen auf alle anderen Systeme, so dass Fahrerassistenz heute prinzipiell als Sicherheitserhöhung gesehen wird. Diese Systeme werden jetzt vornehmlich unter Sicherheitsgesichtspunkten betrachtet. ESP gilt dabei als leuchtendes Beispiel.

Für viele andere Fahrerassistenzsysteme ist der Sicherheitsgewinn so noch nicht nachgewiesen. Das bleibt eine Aufgabe der Zukunft.

**DVR-report:** Wo liegen für Sie die Grenzen bei den Assistenzsystemen?

**Prof. Krüger:** Das sind technische Grenzen. Es wird in der ganzen Assistenz euphorie, in der wir gerade leben, in der ein Hersteller nach

dem anderen immer wieder mehr und mehr auf den Markt bringt, auch schon vom automatischen Fahren geredet. Ingenieure sind ja optimistisch. Und das automatische Fahren wäre dann praktisch der Höhepunkt der Assistenzentwicklung. Irgendwann muss ich dann gar nichts mehr tun, dann kann ich mich auf die Rückbank setzen. Ich halte so lange nichts davon, so lange solche Systeme Fehler haben können. Und bis jetzt ist mir noch kein technisches System untergekommen, das fehlerfrei arbeiten würde, so dass ich also den Übergang von Assistenz hin zur Automation so nicht sehe. Das ist noch ein ganz großer Schritt. Wir werden noch sehr lange den Fahrer brauchen. Und wenn wir ihn brauchen, dann müssen wir ihn auch befähigen, die Anforderungen, die notfalls auf ihn zukommen, zu bewältigen.

**DVR-report:** Mit Bezug auf Ihre Forschungsarbeit stellt sich die Frage nach dem Einsatz von Simulatoren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Welche Vorteile gibt es aus Ihrer Sicht beim Einsatz von Simulatoren hinsichtlich des Erkenntnisgewinns, was Veränderungen von Verhalten, Einstellungen angeht?

**Prof. Krüger:** Die Standardantwort kennen Sie: Man kann gefahrlos Gefährliches üben. Das wäre schon einmal viel wert, wenn man das tun kann. Nur man muss sehr sorgfältig darüber nachdenken, was ein Simulator wirklich trainieren kann. Wenn Sie da eine Grobunterscheidung machen und sagen, das eine ist die

Beherrschung von Fahrdynamik, also wie beschleunige ich, wie bremsen ich, wie lenke ich, wie weiche ich aus, dann ist die Fahrdynamik etwas, was ein Fahrer zu bewältigen hat beziehungsweise was er lernen muss.

Die heutigen Simulatoren, vor allem die, die in der Ausbildung verwendet werden, sind nicht die teuersten. Sie sind nicht in der Lage, die Fahrdynamik realistisch darzustellen. Das heißt, im schlimmsten Fall könnte es sein, dass sie dem Fahrer etwas Falsches beibringen. Deshalb sind wir in der Fahrausbildung weiterhin auf das Real-Fahrzeug angewiesen. Hierher gehören auch die vom DVR normierten Fahrertrainings. Das sind alles sehr vernünftige, gut gemachte Bausteine und die sollten zumindest für heutige Verhältnisse auch im Realfahrzeug bleiben.

Das andere sind Verkehrssituationen, also an Kreuzungen heranfahren, das Verhalten anderer Fahrzeugführer einschätzen, vorausschauend fahren, all diese Dinge, die mehr die komplexeren Situationen betreffen. Hier können bereits einfache Simulatoren, besser natürlich High Fidelity-Simulatoren mit sehr guten Sichtsystemen, teilweise auch mit Bewegung, eine Menge leisten. Hier kann man lernen, den Verkehr zu verstehen, kann gezielt Szenarien herstellen, in denen diese Fertigkeiten trainiert werden können. Auch hier hat der DVR mit seinen mobilen Simulatoren wichtige Arbeit geleistet.

Interview: Sven Rademacher



## Europäischer Tag der Verkehrssicherheit



Jacqueline Lacroix, Referatsleiterin Europa und Sonderaufgaben beim DVR, präsentierte in Paris EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani und der Leiterin des Referates Straßenverkehrssicherheit der EU-Kommission Isabelle Kardacz (r.) die aktuelle Schwerpunktaktion „Innerorts – Raum für alle!“.

„Verkehrssicherheit in unseren Städten“ lautete das Thema des zweiten „Europäischen Tages der Verkehrssicherheit“, den die EU-Kommission in Paris durchgeführt hat. Aus diesem Anlass präsentierten der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften

und Unfallkassen die aktuelle gemeinsame Schwerpunktaktion „Innerorts – Raum für alle!“.

EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani wies darauf hin, dass zwei Drittel aller Verkehrsunfälle und ein Drittel

aller Unfälle mit Todesfolge in Städten passierten. Er habe deshalb eine Reduzierung dieser Zahlen zu einer seiner Prioritäten erklärt.

Darüber hinaus wurde in der französischen Hauptstadt erörtert, wie der Pkw- und Lkw-Verkehr in den Städten sicherer und umweltfreundlicher gemacht werden kann. Durch kluge Transportlogistik für Lieferwagen sollten staugeplagte Straßen entlastet werden.

Weitere Kernpunkte der Expertendiskussion waren die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer sowie der bessere Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Dazu hat die EU-Kommission in einem Grünbuch zum Stadtverkehr bereits Ideen entwickelt und Rechtsvorschriften auf den Weg gebracht wie die Richtlinie zur Minimierung des toten Winkels von Lkw-Spiegeln oder den Richtlinienentwurf zur Einführung von Tagfahrleuchten für alle Fahrzeugklassen.

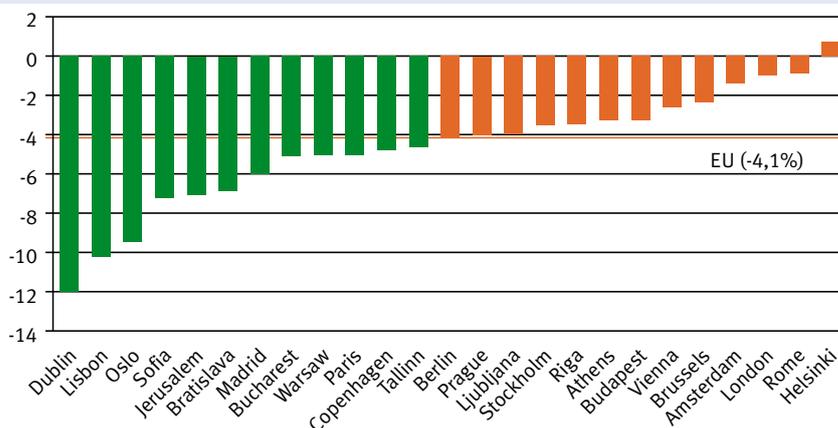
Insgesamt zeigten 40 Aussteller am „Europäischen Tag der Verkehrssicherheit“ ihre wichtigsten Initiativen zur Verringerung von Unfallrisiken.

## Europäische Hauptstädte werden sicherer

In den 27 Hauptstädten der Europäischen Union leben nahezu 40 Millionen Menschen, das sind acht Prozent der Bevölkerung. In den letzten zehn Jahren starben bei Verkehrsunfällen in diesen Hauptstädten etwa 24.000 Menschen, allein im letzten Jahr 1.560.

Neben diesen erschreckenden Zahlen gibt es auch Positives zu berichten. In nahezu allen Hauptstädten hat sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge reduziert, in Dublin etwa um zwölf Prozent, in Lissabon um zehn Prozent und in Oslo um neun Prozent. In Sofia, Dublin und Oslo

konnte das Unfallrisiko mit Todesfolge deutlicher gesenkt werden als im Rest des jeweiligen Landes. Diese und weitere Daten weist der Road Safety Performance Index (Oktober 2008) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC - European Transport Safety Council) aus.



Durchschnittliche jährliche Veränderung bei Straßenverkehrsunfällen mit Todesfolge bezogen auf 100.000 Einwohner in den Jahren 1997 – 2007

## Telefonieren am Steuer

Die Verfügbarkeit von Telekommunikation während des Autofahrens ist mittlerweile selbstverständlich und wird sich in Zukunft durch die Nutzung weiterer Geräte noch ausweiten. Die damit einhergehende Beanspruchung des Fahrers wird in ähnlicher Weise zunehmen. Dies ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisch zu betrachten, denn Schätzungen zufolge sind rund 25 Prozent aller Autobahnunfälle auf Unaufmerksamkeit zurückzuführen. Darauf weist das BGAG - Institut Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) in Dresden mit Bezug auf einen Fachartikel in der Review of Research (Ausgabe 7/2006) hin.

Bezogen auf 2005 sei von einem Handy-Nutzungsgrad zwischen zwei und sechs Prozent aller Verkehrsteilnehmer auszugehen. Mit zunehmendem Alter steige der Verbreitungsgrad von Freisprecheinrichtungen. 30 Prozent wählen und telefonieren während der Fahrt, wobei allein aus dem Wählvorgang gefährliche Spurabweichungen resultieren können.

„Ein Gespräch führt bereits zu einer individuell unterschiedlich starken Beeinträchtigung des Fahrverhaltens. Ein wesentlicher Parameter ist dabei der Schwierigkeitsgrad des Gesprächs beziehungsweise seines

Inhalts. Analog ist anzunehmen, dass dies auch für Gespräche mit emotionalen Bezügen gilt“, sagt Dr. Jürgen Wiegand vom BGAG. Bemerkenswert sei der Vergleich eines Telefonats mit einem Beifahrergespräch. „Das Gespräch scheint einerseits aufmerksamer geführt zu werden, gleichzeitig findet aber eine fließende Aufmerksamkeitslenkung auf das Verkehrsgeschehen statt, das heißt, das Beifahrergespräch wird in schwierigen Situationen unterbrochen, um dem Verkehrsgeschehen mit mehr Aufmerksamkeit folgen zu können. Bei einem Telefongespräch findet diese Kompensation nicht oder nur verzögert statt“, fasst Dr. Wiegand zusammen. Die Reaktionszeiten nähmen bei beiden Gesprächsformen zu, jedoch verpassten die Fahrer während des Telefonierens viermal häufiger die Ausfahrt. Freisprecheinrichtungen führten lediglich zu einer besseren Fahrzeugkontrolle, die kognitive Belastung für den Fahrer bleibe hoch.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Telefonieren am Steuer die Fahrleistung beeinträchtigt und zwar stärker als das Gespräch mit dem Beifahrer oder die Bedienung des Radios, Essen oder Trinken. Das Sicherste ist, auf einen kurzen Stopp zu warten oder eben kurz rechts ran zu fahren.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 4/2008, 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  
www.dvr.de

### Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,  
Hauptgeschäftsführer  
Ute Hammer,  
Geschäftsführerin

### Chefredakteur:

Sven Rademacher

### Titelfotos:

GWM, von Brauchitsch, DVR

### 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.

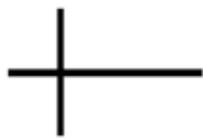
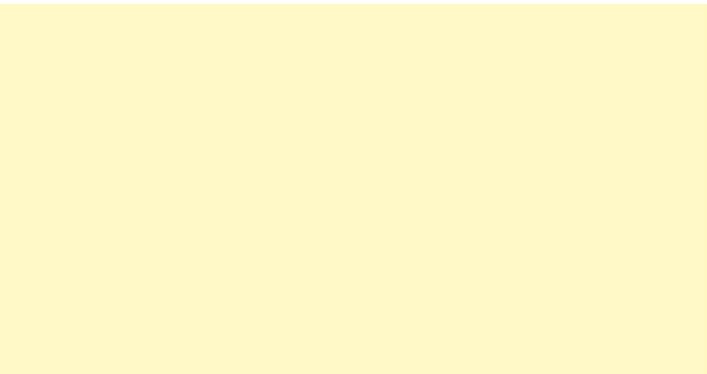
FOTO > DVR



Verboten und gefährlich: Telefonieren während der Fahrt

G 3169 F

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



# Gabi, Frank, Mia und Max T.

Wollten schnell nach Hause.



## Runter vom Gas!