

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2009



AKTUELL

„Runter von Gas!“ erzielt erste Erfolge



JOURNAL

Führungswechsel an der Spitze des DVR



IM BLICKPUNKT

Shared Space als Prinzip?



INTERVIEW

Gerold Wucherpfennig

www.dvr-report.de

Neue Internetplattform für Verkehrssicherheitsprogramme

www.verkehrssicherheitsprogramme.de

Unter der neuen Web-Adresse www.verkehrssicherheitsprogramme.de präsentiert der DVR die zahlreichen Verkehrssicherheitsprogramme, die bundesweit und für jeden zugänglich angeboten werden, auf einen Blick. Hier finden sich auch Ansprechpartner für die jeweiligen Programme, Adressen von Anbietern, Downloads und Links zu weiteren interessanten Seiten. Herausgeber sind der DVR, die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

In gedruckter Form und als PDF-Datei zum Download steht eine Begleitbroschüre bereit, die das Online-Angebot als Informationsbasis zum Unfallgeschehen und als kleine „Navigationshilfe“ ergänzt und unterstützt.



...als Printmedium und zum Download ...

Im Doppel ersetzen Broschüre und Internetauftritt das „Handbuch für Verkehrssicherheit“, das seit über 20 Jahren als verlässliche Informationsquelle und praxisnaher Leitfaden für alle Dienste, die sich in der Umsetzung von Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort engagieren.



Die Startseite, hinter der viel Information steckt.

Um den gewachsenen Ansprüchen der unterschiedlichen Zielgruppen gerecht zu werden, sind jetzt alle Inhalte nutzerfreundlich und zeitgemäß in einer Internetplattform zusammengefasst und somit für alle Interessierten jederzeit zugänglich. Neben der Gelegenheit zum Dialog besteht nun auch die Möglichkeit, Informationen um ein Vielfaches schneller zu aktualisieren.

Mit neuer Struktur und den veränderten Online-Bedürfnissen angepasst präsentiert sich auch das gesamte Internetportal des DVR. Unter www.dvr.de sind alle Programme, Aktionen und Kampagnen des DVR jetzt schneller erreichbar und umfangreicher dargestellt.

Bewährtes bleibt: Besucher erhalten umfassende Informationen zu Themen der Verkehrssicherheit

und Unfallprävention. Eine zusätzliche Aufteilung nach Zielgruppen, Verkehrsmitteln und Fachbereichen ermöglicht darüber hinaus schnellen Zugriff auf die gewünschten Inhalte.

Im neuen Bereich Multimedia sind zahlreiche Filme und Spots, CDs und Downloads nun direkt erreichbar. Als weitere Neuerung finden aktuelle Beiträge zur Verkehrssicherheit aus aller Welt Eingang in das Portal und ermöglichen einen Blick über die deutschen Grenzen hinaus.



Internationales Motor- radsymposium in Berlin

Motorisierte Zweiradfahrer haben europaweit ein 18-mal höheres Risiko im Straßenverkehr getötet zu werden als Autofahrer. Sie stellen 16 Prozent aller Verkehrstoten, obwohl ihr Anteil am Verkehrsaufkommen bei nur zwei Prozent liegt.

Egal wo in Europa – die Probleme ähneln sich: „Motorradfeindliche“ Straßen haben überall negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen. Überall sind die technischen Möglichkeiten für die Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit von motorisierten Zweirädern gleichermaßen beschränkt. Und überall gibt es erfahrene und unerfahrene Biker, junge und alte, verantwortungsbewusste und unbelehrbare. Die Fragen, die sich daraus ergeben, sind vielfältig: Was können und müssen Straßenbau, Kraftfahrzeugtechnik, Politik, Gesetzgebung, Verwaltung, Verkehrsaufklärung und Trainings dazu beitragen, dass die Zahl der Unfälle von Motorradfahrern sinkt?

Um diese Frage zu diskutieren, laden der DVR und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in diesem Jahr zu einem Internationalen Motorradsymposium am 21. und 22. September in Berlin ein.

Ziel des Symposiums ist es, europaweit alle wichtigen Gruppen, die sich mit Motorradsicherheit beschäftigen, zusammenzubringen. „Echte“ Probleme der Motorradsicherheit – im Gegensatz zu den wahrgenommenen Problemen – sollen identifiziert und praktische Lösungen diskutiert sowie Maßnahmen erarbeitet werden, um die Sicherheit von Motorradfahrern nachhaltig zu verbessern.

Weitere Informationen sowie das Anmeldeformular sind unter www.udv.de zu finden.



Gestern wie heute: der Schutz des menschlichen Lebens steht im Vordergrund

Der DVR feiert 2009 sein 40-jähriges Bestehen (die Ausgabe 2/09 wird sich speziell diesem Thema widmen). 40 Jahre im Dienst der Verkehrssicherheit, auf die alle Beteiligten – Mitglieder des DVR und weitere Partner – mit Stolz zurückblicken können. Ausgehend von einer dramatischen Situation in der Gründungszeit ist die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten im Laufe der Jahrzehnte erheblich zurückgegangen. Ganz wesentlich ein Verdienst der vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit unter dem Dach des DVR.

Dabei musste der DVR sich mit seinen Mitgliedern immer wieder rasch auf gesellschaftliche Entwicklungen und Veränderungen einstellen, um seine erfolgreiche Präventionsarbeit zu sichern. Der Partnerschaftsgedanke und die Stärkung der Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer standen und stehen dabei im Vordergrund. „Hallo Partner – Dankeschön!“ hieß es bereits sehr erfolgreich in den 70er Jahren, „Runter vom Gas!“ – verbunden mit einer provokanten Ansprache der Verkehrsteilnehmer – lautet die Botschaft derzeit.

Organisationen zusammenbringen, gemeinsame Ziele definieren und diese effektiv öffentlich machen – das ist nach wie vor die ureigene Aufgabe des DVR. Dabei trägt uns seit knapp zwei Jahren die Sicherheitsphilosophie Vision Zero. Das menschliche Leben ist nicht verhandelbar und im Fall von Zielkonflikten lautet für uns die Devise: im Zweifel für die Verkehrssicherheit!

Für die in vier Jahrzehnten geleistete engagierte Verkehrssicherheitsarbeit danken wir allen Mitgliedern des DVR, weiteren Partnern und Unterstützern sehr herzlich!

Wir wollen den erfolgreichen Weg des DVR konsequent fortsetzen. Zukunftsfähige Verkehrssicherheitsarbeit braucht die Unterstützung vieler und einen langen Atem. Dabei gilt heute wie vor 40 Jahren: der Schutz des menschlichen Lebens steht im Vordergrund. Die Vision Zero verstärkt und erweitert dies.

Prof. Manfred Bandmann
ehemaliger Präsident des DVR

Dr. Walter Eichendorf
Präsident des DVR

INHALT

| | |
|---------------|----|
| FORUM | 2 |
| EDITORIAL | 3 |
| AKTUELL | 4 |
| MITGLIEDER | 6 |
| IM BLICKPUNKT | 9 |
| JOURNAL | 12 |
| EUROPA | 17 |
| INTERVIEW | 18 |
| WISSENSCHAFT | 22 |
| IMPRESSUM | 23 |

„Runter vom Gas!“ erzielt erste Erfolge

Bundesweite Kampagne erreicht die Verkehrsteilnehmer



Runter vom Gas!

„ Wir haben unser erstes Ziel erreicht, indem wir eine breite Diskussion in der Öffentlichkeit über Eigenverantwortung im Straßenverkehr und eine angepasste Geschwindigkeit in Gang gesetzt haben.“ So lautet die positive Zwischenbilanz des DVR-Präsidenten Professor Manfred Bandmann über die Kampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR.

Dass der Aufruf „Runter vom Gas!“ die Verkehrsteilnehmer erreicht, bestätigt auch eine von der Bundesanstalt

für Straßenwesen (BASt) und dem Institut für Publizistik der Universität Mainz durchgeführten repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Hier gaben 61 Prozent der Befragten an, von der Kampagne „Runter vom Gas!“ schon gehört zu haben und die Plakate zu kennen. 85 Prozent der Befragten sagten, die Kampagne mache nachdenklich und 20 Prozent haben sich schon mit Freunden, Bekannten oder Verwandten über die Kampagne unterhalten.

Anfang des Jahres stellte Bandmann gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Dr. Hans-Joachim Wolff,

Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), die neue Plakatstaffel der Kampagne vor. Auch diese Motive sollen auf emotionale und drastische Weise auf die möglichen fatalen Folgen unangepasster Geschwindigkeit aufmerksam machen. Sie zeigen Auto- und Motorradwracks, die im Kontrast stehen zu glücklichen Lebenssituationen, die mit Fahrzeugaufklebern wie „ABI“, „Just Married“ und „Baby an Bord“ angedeutet werden.

„Mit den neuen Motiven wollen wir erreichen, dass diese wichtigen Debatten nicht abreißen“, postulierte

Professor Bandmann das weitere Ziel der Kampagne. Die Kampagnenplakate warnen seit einigen Wochen auch in acht Bundesländern auf den Landstraßen vor überhöhter Geschwindigkeit, unterstützt von unzähligen „Runter vom Gas!“-Bannern an Brücken und Gebäuden.

In diesem Jahr stehen die Themen Motorrad, Landstraßen und Junge Fahrer im Fokus der Kampagne. Vieles wurde im ersten Quartal bereits umgesetzt, so etwa die Maßnahmenpakete mit den Bundesländern zu den Bereichen Landstraßen- und Motorradsicherheit. Ende April wurde mit Unterstützung des europäischen Polizeinetzwerkes TISPOL (Traffic Information System Police) in ganz Europa eine Kontrollwoche durchgeführt. In Deutschland wurde die Aktion unter das Motto „Runter vom Gas!“ gestellt. Bei den Verkehrskontrollen verteilten die Polizisten gemeinsam entwickelte Broschüren und Infomaterialien.

Auf den Berliner Motorradtagen nahmen prominente Motorradfahrer aus elf Bundesländern aus den Händen des Parlamentarischen Staatssekretärs im BMVBS, Ulrich Kasparick, und des DVR-Hauptgeschäftsführers Christian Kellner mit „Runter vom Gas!“ bedruckte Schutzwesten entgegen, um sie in den Ländern zu verteilen. „Gerade im Frühjahr, wenn die Motorradfahrer ihre Maschinen aus der Garage holen und nach dem

langen Winter noch ungeübt sind, passieren besonders viele Unfälle. Mit einer neu entwickelten Sicherheitsweste sorgen wir dafür, dass Biker besser gesehen werden. Die Westen sind ein Symbol und ein Plädoyer für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr“, begründete Kasparick diese Aktion. Auch ein TV-Spot zur Motorradsicherheit sowie Aufklärungs-Videos für das Internet wurden in der Hauptstadt vorgestellt. Darin geben Schauspieler Wolfgang Fierek und Ex-Motorradrennfahrerin Katja Poensgen nützliche Tipps zum Start in die Saison.

Gemeinsam mit dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) wurde auf der Automobil International (AMI) in Leipzig im Rahmen der Kampagne ein Verkehrssicherheitsforum unter Beteiligung der Bundesländer veranstaltet. Experten aus den Ländern tauschten hier ihre Erfahrungen zu den Kampagnenschwerpunkten aus. Den Besuchern der AMI präsentierte sich „Runter vom Gas!“ auf einer Fläche von rund 600 Quadratmetern.

Ein voller Erfolg ist der gemeinsam mit der DGUV, CineStar und sueddeutsche.de ausgelobte Filmwettbewerb. Über 120 Einsendungen setzten sich kreativ mit dem Thema unangepasste Geschwindigkeit auseinander. Bei einer feierlichen Preisverleihung im Cinestar-Kino am Potsdamer Platz in Berlin wurden die zehn nominierten

Filme gezeigt und die Sieger gekürt. Der Siegerfilm „Schlusschluss“ des 19-jährigen Zivildienstleistenden Janosch Woschek zeigt die emotionale Wirkung der Spots eindrucksvoll. Ein kleines Mädchen wartet nach dem Unterricht darauf, abgeholt zu werden. Nachdem sie eine Weile ganz allein vor dem Schulgebäude auf und ab geht, versucht sie, ihre Eltern zu erreichen. Dann ist zu sehen: Deren Mobiltelefon liegt auf dem Asphalt und klingelt neben einem abgedeckten Körper. Regisseur und Jury-Mitglied Peter Thorwart sagte in seiner Laudatio zu dem 30-sekündigen Spot: „Janosch Woschek ist sehr früh in seinem Leben etwas geglückt, an dem Filmemacher meist jahrelang arbeiten müssen: Eine Geschichte sehr reduziert erzählen und so den Kern der Sache zu treffen.“ Der Kinopartner des Wettbewerbs, die CineStar-Gruppe, zeigte „Schlusschluss“ fünf Wochen lang im Vorprogramm. Die 10.000 Euro Preisgeld will der junge Preisträger in weitere Filmprojekte investieren.

Auch in diesem Jahr unterstützen zahlreiche weitere Kooperationspartner die Kampagne und ermöglichen so weitere Maßnahmen. Die Neuauflage des Liederheftes „Gebete und Lieder für unterwegs“ der Akademie Bruderhilfe-Familienfürsorge GmbH ist mit einem Einleger über „Runter vom Gas!“ erschienen, mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen wird momentan eine Informationsbroschüre für Transporter-Fahrer entwickelt. Weitere Kooperationspartner und Kampagnenunterstützer sind herzlich eingeladen, sich an der Kampagne „Runter vom Gas!“ zu beteiligen.

Alle erwähnten Materialien sind über die Webseite www.runter-vom-gas.de erhältlich. Dort finden sich außerdem der Motorradspot, die Videocasts mit Wolfgang Fierek, die nominierten Filme des Filmwettbewerbs und Hintergrundinformationen rund um das Thema nicht angepasste Geschwindigkeit.

FOTO > DVR



Prominente Biker als Botschafter für die neuen Sicherheitswesten.

Junge Fahranfängerin erhält Hauptgewinn

Zweite Staffel der Verkehrssicherheitsspots von „U-Turn“ kam gut an

Durch die Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), UCI Kinowelt, der P.AD. Werbeagentur und der Ford-Werke GmbH konnten der Musiksender VIVA und der DVR eine zweite Staffel des erfolgreichen Verkehrssicherheitsformats „U-Turn“ produzieren und ausstrahlen. Acht neue TV-Spots zum Beispiel über Emotionen in der Mobilität junger Menschen, einen teuren Flirt am Steuer, die tödliche Alkoholfahrt und das beschlagnahmte, getunte Auto sahen mehr als 770.000 junge Menschen zu attraktiven Sendezeiten.

Mit den Gewinnspiel-Trailern konnten 2,68 Millionen junge Menschen erreicht werden. Dabei bezogen die jungen Menschen deutlich Stellung zu Fragen einer möglichen Unterstützung der sehr risikoreichen Zeit nach der Führerscheinprüfung und sind teilweise bereit, bis zu 100 Euro für ein spannendes Verkehrssicherheitsevent auszugeben.

Der 19-jährigen Fahranfängerin Sarah Prüß aus Oldenburg in Holstein wurde der Hauptgewinn des Gewinnspiels, ein neuer Ford Fiesta, in den Kölner Ford-Werken durch Olaf Hansen, Werbeleiter der Ford-Werke GmbH, und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner überreicht.

Auch die zweite Staffel der „U-Turn“-Spots kam bei den jungen Leuten sehr gut an. Erneut stand VIVA Live-Moderator Klaas Heufer-Umlauf als Akteur vor der Kamera, um mit charmanter Ironie

zum Nachdenken anzuregen. Über www.jungesfahren.de wird direkt zu den Trailern auf den VIVA-Seiten verlinkt.

„Wie wichtig solche Initiativen und Maßnahmen für junge Fahrerinnen und Fahrer ist, zeigt ein Blick auf die Statistik: alle acht Stunden stirbt ein 18- bis 24-jähriger junger Mensch im Straßenverkehr“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner anlässlich der Preisverleihung. Laut der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ist der Anteil der Getöteten aus dieser Altersgruppe 3,9 mal größer als es nach dem Bevölkerungsanteil her sein dürfte. Deutlich günstiger sieht es zum Beispiel in Schweden, Norwegen und der Schweiz aus.

Das BMVBS und der DVR setzen seit Jahren konsequent auf die kontinuierliche Beeinflussung junger Fahrerinnen und Fahrer mit jugendadäquater Ansprache und geeigneten Maßnahmen, wie beispielsweise der zweiten Fahrausbildungsphase.



Olaf Hansen, Werbeleiter der Ford-Werke GmbH (li.), DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner und die glückliche Gewinnerin Sarah Prüß

FOTO > P.AD. WERBEAGENTUR

ADAC erhält DVR-Qualitätssiegel

Von November 2008 bis Januar 2009 hatten Experten des DVR die Trainingsangebote des ADAC für Motorrad, Pkw, Kleintransporter und Bus unter die Lupe genommen und festgestellt, dass die Angebote die Kriterien des Qualitätssiegels erfüllen.

„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-Präsident Professor Manfred Bandmann bei der Übergabe des Siegels an Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr. Das Gütesiegel ergänzt die bestehenden fahrpraktischen Trainings und Programme „nach Richtlinien des DVR“.

Mit dem „Qualitätssiegel Verkehrssicherheit – anerkanntes und kontrolliertes Training“ dokumentiert der ADAC 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 Bandmann. 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.

Startschuss für die German Safety Tour 2009

Motorrad-Sicherheitstrainings im öffentlichen Straßenverkehr

Nach dem großen Erfolg im vergangenen Jahr startete die German Safety Tour im Mai ins zweite Jahr. An insgesamt zehn Standorten in Deutschland werden spezielle Motorrad-Sicherheitstrainings durchgeführt, die einem neuartigen Konzept folgen: Das Training findet nicht auf einem abgesperrten Trainingsgelände statt, sondern im öffentlichen Straßenverkehr. Neben dem besseren Umgang mit dem Motorrad erfahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer so eine praxisnahe Aufklärung über die Gefahren des Motorradfahrens in konkreten Verkehrssituationen.

Bewerben für die Trainingstermine können sich Biker über zwei Online-Spiele auf der Webseite www.german-safety-tour.de. Nur wer dort besteht, kann einen der hundert zur Verfügung stehenden Plätze ergattern. Wie schon im vergangenen Jahr wird auch Katja Poensgen, Deutschlands erfolgreichste Motorrad-Rennfahrerin, bei der Verkehrssicherheitskampagne mit von der Partie sein. Sie wird die Gewinner der zehn Tourstopps – das German Safety Team 2009 – auf eine viertägige Europa-Tour begleiten.

Die German Safety Tour ist eine Initiative der Unfallforschung der Versicherer (UDV), des DVR und des Reiner H. Nitschke Verlags mit den

Motorradmagazinen „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“ und steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee. Damit reagieren die Initiatoren auf die steigenden Unfallzahlen von Motorradfahrern. Alljährlich sterben hunderte motorisierte Zweiradfahrer

im Straßenverkehr, zehntausende werden zum Teil schwer verletzt.

Weitere Informationen zu der Motorrad-Verkehrssicherheitskampagne, alle Tourdaten und auch die Gewinnspiele sind auf der Website www.german-safety-tour.de zu finden.

DVR-Vorstandsbeschluss: Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße

Zu hohe Geschwindigkeit, Fehler beim Überholen, zu geringer Abstand, Selbstüberschätzung – dies sind immer wieder die Ursachen für schwere Motorradunfälle. Der DVR und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) haben daher mit der German Safety Tour eine Maßnahme entwickelt, die mit Unterstützung der Motorrad-Zeitschriften „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“ in den kommenden drei Jahren Motorradfahrer für die alltäglichen Gefahren sensibilisieren soll.

Ziel ist eine deutliche Ausprägung einer defensiven und kooperativen Fahrweise, auch um das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer auszugleichen. Die Erfahrungen und begleitenden Evaluationen der German Safety Tour haben gezeigt, dass mit dem Konzept eines „Motorrad-Sicherheitstrainings auf der Straße“ die Ziele erreicht werden.

Der DVR-Gesamtvorstand hat daher beschlossen, das Konzept „Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße“, aufbauend auf den Ergebnissen der German Safety Tour, ergänzend zum „Motorrad-Sicherheitstraining auf Plätzen“ als Programm des DVR und seiner Mitglieder zu etablieren. Die entsprechenden Gremien unter Beteiligung der Mitglieder sollten damit befasst werden.

Die Ausbildung von Trainern der Umsetzerverbände des Motorrad-Sicherheitstrainings für das Konzept sollte sehr zeitnah erfolgen, damit das Angebot baldmöglichst der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Das „Motorrad-Sicherheitstraining für die Straße“ sollte parallel zum „Motorrad-Sicherheitstraining auf einem Platz“ angeboten werden.



FOTO > DVR

Shared Space als Prinzip?

Umstrittene Gestaltungsphilosophie für einen partnerschaftlichen Straßenraum

Seit etwa drei Jahren wird das Shared Space-Prinzip von Verkehrsexperten, Politikern und Verkehrsteilnehmern in Deutschland intensiv diskutiert. Denn es verspricht einen neuen Lösungsweg für Verkehrsprobleme in Innenstädten: Durch die Beseitigung der meisten Verkehrsvorschriften soll die Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer gestärkt werden. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sollen ein neues Miteinander im Verkehr erlernen.

Sicher ist es reizvoll, durch den möglichst weitgehenden Abbau von Verkehrsschildern, Straßenmarkierungen und Verkehrsampeln der soviel beklagten Überreglementierung zu begegnen und den „Schilderwald“ zu beseitigen. Mit Shared Space wird versucht, zu einer neuen Gestaltungsphilosophie zu kommen, die mit einem partnerschaftlichen Straßenraum für alle einhergeht.

Aber wie stehen die Chancen, auf diesem Weg der – trotz aller Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der letzten 30 Jahre – immer noch bestehenden Dominanz des Automobils in Städten zu begegnen? Was verbirgt sich hinter dem Konzept Shared Space?

Es geht um einen gemeinsam genutzten Raum, in dem der Mensch mit seinen vielfältigen Aktivitäten in den Mittelpunkt gestellt wird. Der öffentliche Raum soll nicht nur der Mobilität dienen, sondern insbesondere die Aufenthaltsqualität stärken. Ziel ist die bauliche Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte. Auch weiterhin werden Straßen benötigt, die ausschließlich ein schnelles Vorkommen ermöglichen.

Anders als bei verkehrsberuhigten Bereichen bezieht sich Shared Space in erster Linie auf Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, in denen die bisherigen Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt werden. Das Trennungsprinzip, wonach für Radfahrer und Fußgänger möglichst eigene Wege vorgesehen waren, soll aufgehoben werden. Stattdessen gibt es meist nur noch eine Verkehrsebene, auf der sich auch der Autofahrer als Teil eines sozialen Gefüges versteht, in dem er sein Fahrverhalten anpasst.

Professor Jürgen Gerlach von der Universität Wuppertal resümiert: „Im Unterschied zu den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der 80er Jahre

setzt Shared Space nicht auf restriktive Regeln für den Kfz-Verkehr, sondern will eine freiwillige Verhaltensänderung aller Nutzer erreichen.“

Soziale Umgangsformen wichtiger als formale Verkehrsregeln

Grundlegende Voraussetzung hierfür sind gute Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist das Parken von Kraftfahrzeugen im gesamten Shared Space-Bereich nicht mehr möglich. Es gibt auch keine Geschwindigkeitsvorgaben mehr. Es gilt als einzige Regel nur noch „Rechts vor Links“, aber wichtiger ist die Verständigung, wer Vorrang hat oder wem er gegeben wird. Soziale Umgangsformen sollen wichtiger werden als formale Verkehrsregeln. Dies ist nur mit einer langsamen, besonders aufmerksamen Fahrweise möglich.

Shared Space zielt darauf ab, durch das Fehlen formaler Verkehrsregeln und der damit einhergehenden Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer die Sicherheit zu erhöhen.



Bohmte: Die Kreuzung Richtung Süden vor dem Umbau und nachher.



Bremer Straße in Bohmte Richtung Asshorn vor dem Umbau und nachher.

Beim Shared Space-Prinzip wird kein fertiges Gestaltungsrezept angeboten. Damit fehlt eine klare Definition; ebenso gibt es bisher noch keine spezifischen Hinweise zur Anwendung des Prinzips in Deutschland.

Entwickelt wurde Shared Space vom Verkehrswissenschaftler Hans Mondermann in den Niederlanden. Auf eine exakte Festlegung des Prinzips wurde bewusst verzichtet, um möglichst viele Handlungsoptionen zu behalten. Im Rahmen eines EU-finanzierten Verkehrsprojektes wird inzwischen versucht, Shared Space zu konkretisieren. Derzeit beteiligen sich sieben Städte in den Niederlanden, Belgien, Dänemark, England und Deutschland an diesem Modellprojekt. In einer zweiten Stufe ist europaweit die Einrichtung von über 100 Shared Space-Bereichen geplant. Auch mehrere deutsche Städte, darunter Berlin und Hamburg, haben großes Interesse signalisiert.

Modellstadt Bohmte

Für Deutschland ist derzeit die niedersächsische Gemeinde Bohmte Kooperationspartner. Die Ortsdurchfahrt wurde auf circa 400 Meter Länge umgebaut: Seit Mai 2008 fahren nach Einschätzung des Bürgermeisters Klaus Goedejohann die Autofahrer nun „langsamer und aufmerksamer“. Rechts vor Links werde nicht mehr automatisch in Anspruch genommen. Menschen mit Behinderung könnten sich durch die im gesamten Bereich durchgängig

gegebene Barrierefreiheit besser bewegen. Durch die Beseitigung der Verkehrsampel sei die Leistungsfähigkeit der Straße, die täglich von 12.500 Kraftfahrzeugen, darunter rund 1.000 Lkw, durchfahren wird, weiterhin gegeben.

Der Umbau hat 2,35 Millionen Euro gekostet, von denen die EU 576.000 Euro übernommen hat. Umstritten ist aber, wie sicher der Verkehr im Vergleich zur Situation vor dem Umbau ist. Während die Gemeinde Bohmte bisher eine positive Unfallbilanz zieht, wonach es laut Bürgermeister Goedejohann zwar „allerlei Bagatelunfälle“ gegeben habe, diese aber nicht auf Shared Space zurückzuführen seien, interpretiert der Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), Siegfried Brockmann, die Statistik der Polizei aus den ersten Monaten ganz anders (siehe Seiten 10 und 11).

Uneinigkeit unter Verkehrsexperten

Auch im Ausland betonen die Befürworter des neuen Prinzips die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, während die Gegner darauf verweisen, dass bisher noch immer keine seriösen, wissenschaftlich haltbaren Zahlen vorlägen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Shared Space-Konzept in erster Linie die bauliche und optische Gestaltung der Straße verbessern möchte, also nicht primär als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gedacht ist.

Das neue Konzept wird von manchen deutschen Verkehrsplanern als „alter Hut“ bezeichnet. So gäbe es bereits seit vielen Jahren eine Reihe von Regelwerken, innerhalb derer Shared Space umsetzbar sei. So hat die niederrheinische Stadt Kevelaer ihr Zentrum bereits vor Jahren im Sinne von Shared Space umgestaltet, als der Begriff noch nicht bekannt war.

Neu ist am ehesten, dass nun tatsächlich weitgehend auf Beschilderungen verzichtet wird. Aber seit 1997 fordert sogar die Straßenverkehrsordnung im Paragraph 39, dass Verkehrszeichen nur dort stehen dürfen, „wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“. Demnach kann der Schilderwald in Deutschland schon seit längerem gelichtet werden.

In der Praxis habe sich, so die Kritiker, gezeigt, dass in Deutschland bereits die Vorstufe von Shared Space, also die nach dem Mischprinzip organisierten „verkehrsberuhigten Bereiche“, die die Aufenthaltsqualität stärken sollten, auch nach umfangreichen baulichen Maßnahmen nicht richtig funktioniere. Stattdessen gelte weiterhin die Dominanz des Stärkeren: Fast kein Autofahrer halte sich an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit. Auch in Tempo-30-Zonen ließe die Akzeptanz sehr zu wünschen übrig.

Warum sollten im Lichte dieser negativen langjährigen Erfahrungen die Autofahrer ihre Geschwindigkeit in Shared Space-Straßenabschnitten

SHARED SPACE™ – ein Glücksfall für Bohmte

**Von Klaus Goedejohann,
Bürgermeister der Stadt Bohmte**



Der Wunsch der Nutzer nach Veränderung, der Wille zu einem gemeinsamen Prozess mit vielen beteiligten Akteuren und getragen von dem gemeinsamen Ziel, eine für die Menschen als Nutzer des öffentlichen Raumes positive Lösung zu erreichen: kurz zusammengefasst sind dieses die Ausgangsparameter für SHARED SPACE™ in Bohmte.

Im Mai 2008 konnte im Ortsmittelpunkt die neu gestaltete Bremer Straße im Zuge der Landesstraße 81 für den Verkehr freigegeben werden. Nach neun Monaten können noch keine abschließenden Erkenntnisse vorliegen, aber es lassen sich vorläufige Beobachtungen machen. Autofahrer bewegen sich langsamer, aufmerksamer und umsichtiger. Dadurch können Fußgänger und Radfahrer sowie Menschen mit Behinderung diesen öffentlichen Bereich besser und sicherer nutzen. Erstaunlicherweise merken die motorisierten Straßennutzer, dass sie trotz langsamerer Grundgeschwindigkeiten diesen Bereich schneller passieren können, da die Ampeln entfallen sind.

Insgesamt wurde die Aufenthaltsqualität für den Ort und für die umliegende Geschäftswelt wesentlich verbessert. Und auch das Unfallgeschehen hat sich im neu gestalteten Bereich positiv entwickelt. Wurden vor der Neugestaltung 35 bis 40 Unfälle jährlich gezählt, haben sich seit 19. Mai 2008 insgesamt nur zwölf Unfälle ereignet. Dabei waren weder Verkehrsunfälle mit Personenschaden noch Verkehrsunfälle mit Fußgängern beim Überqueren der Fahrbahn zu verzeichnen. Insgesamt wurden vier Fahrtenfälle mit nicht angepasster Geschwindigkeit ohne Fremdbeteiligung, drei Auffahrunfälle, ein Einbiegeunfall bei einer privaten Zufahrt und vier Parkunfälle (Straßenlaterne) verzeichnet. Nach Einschätzung der Polizeistation Bohmte hat sich SHARED SPACE™ hinsichtlich der Unfallzahlen mehr als bewährt.

SHARED SPACE™ in Bohmte wird in ganz Deutschland diskutiert und als möglicher Planungsansatz verfolgt. SHARED SPACE™ ist ein Glücksfall, eine passgenaue Lösung für Bohmte. Die anfängliche Skepsis weicht immer mehr der Erkenntnis, dass ausgehend von der Problemstellung vor der Umgestaltung eine wirkliche Verbesserung stattgefunden hat. Der Verkehr wird aufgrund der örtlichen Strukturen nie aus Bohmte zu verbannen sein. Erreichbarkeit und individuelle Mobilität sind gerade im ländlichen Raum für die Erhaltung attraktiver Ortszentren von zentraler Bedeutung. Deshalb integriert SHARED SPACE™ den Verkehr durch eine auf Bohmte zugeschnittene Gestaltung des öffentlichen Raumes. In der Bevölkerung wird der Wunsch nach weiteren Gestaltungsmaßnahmen im Sinne von SHARED SPACE™ immer lauter. Die Verbesserung der Situation für die Menschen in Bohmte, ohne dass das Verkehrssystem über Gebühr gelitten hat, ist nach meiner Auffassung das beste Ergebnis.

SHARED SPACE™ zeichnet sich gerade dadurch aus, dass es für jede Situation eine maßgeschneiderte Lösung findet, zusammen mit allen Nutzern und Anliegern des öffentlichen Raumes, ob Laie oder Fachmann. SHARED SPACE™ ist keine Konfektionslösung. Schilder weg, Ampeln weg, ein wenig entsprechende Bepflanzung, Ausstattung und Beleuchtung – damit ist es nicht getan. SHARED SPACE™ ist ein langer Prozess, der viel guten Willen aller Beteiligten voraussetzt.

nun im Sinne eines sozial angepassten Fahrstils reduzieren?, fragen die Skeptiker.

Ein weiterer Streitpunkt ist die maximal zu befürwortende Verkehrsbelastung: Betonen die einen die hohe Leistungsfähigkeit des neuen Prinzips, empfehlen die anderen, den Einsatz von Shared Space auf Straßenabschnitte mit maximal 3.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zu begrenzen. Nur dann hätten Fußgänger und Radfahrer die Chance, sich tatsächlich gleichberechtigt zu verhalten.

Mehrere Befragungen von Verkehrsteilnehmern ergaben, dass viele Fußgänger bisher Schwierigkeiten bei der Überquerung der Straße haben. Deshalb wurden bei einigen umgesetzten Shared Space-Projekten Fußgängerüberwege nachgebessert. Auch die grundlegend notwendige Fähigkeit zur Kommunikation wird infrage gestellt. Bei körperlich oder geistig eingeschränkten Personen, aber auch Kindern und älteren Menschen, gilt diese Voraussetzung nur in reduziertem Umfang.

Festzuhalten ist also, dass bei deutschen Verkehrsexperten die Meinungen zu Shared Space bisher weit auseinander gehen. Ein wesentlicher Grund dürfte darin liegen, dass noch zu wenig Praxiserfahrungen vorliegen. Das Prinzip ist noch zu neu, um bereits zum heutigen Zeitpunkt gesicherte Aussagen machen und differenzierte Einsatzempfehlungen geben zu können.

DVR-Vorstandsbeschluss

Deshalb hat der DVR im Herbst 2008 – nach gründlicher Expertenanhörung – einen Vorstandsbeschluss gefasst und an alle Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern geschickt. Sein wesentlicher Inhalt lautet: Um dieses Konzept in ausgewählten Modellstädten mit Aussicht auf Erfolg testen zu können, sollte Shared Space nicht zum Einsatz kommen bei Straßen

► mit hoher Verkehrsbelastung,

- ▶ mit hohem Durchgangs- und Schwerverkehr,
- ▶ mit hohem Parkdruck,
- ▶ im Umfeld von Schulen und Kindergärten,
- ▶ die verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden.

Gleichzeitig muss, um die Effizienz sicherstellen zu können, eine

- ▶ Einbindung der örtlichen Unfallkommission,
- ▶ genaue Analyse des Unfallgeschehens und
- ▶ detaillierte Wirksamkeitsanalyse der durchgeführten Maßnahmen erfolgen.

So ist eine gründliche Auswertung des ersten deutschen Modellversuchs geplant, in der alle Erfahrungen auf den Prüfstand kommen sollen. Der DVR wird diesen Evaluationsprozess begleiten. Sein besonderes Augenmerk wird darauf liegen, ob die umgestaltete Bohmter Ortsdurchfahrt nicht nur schön anzusehen, sondern auch längerfristig als verkehrssicher einzustufen ist.



Die Kreuzung Richtung Westen vor dem Umbau und nachher.

Shared Space – Wunschgedanke oder realistische Option?



Von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Seit einiger Zeit wird in Deutschland eine intensive Diskussion darüber geführt, ob das so genannte Shared Space-Prinzip in Klein-, Mittel- und Großstädten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen kann. Die möglichen Vorteile von Shared Space werden dabei von deren Befürwortern oft in hohem Maß überzeichnet. Zudem werden unterschiedlichste Ansätze undifferenziert unter dem Schlagwort Shared Space zusammengepackt. Dies führt im schlimmsten Fall dazu, dass Shared Space als vermeintliches Allheilmittel für sämtliche innerstädtische Verkehrsprobleme interpretiert und als Maßnahme zur generellen Verbesserung der Verkehrssicherheit angepriesen wird.

Bietet Shared Space wirklich Sicherheit?

Selbsterklärende Straßenräume als wesentlicher Bestandteil von Shared Space sollen das soziale Miteinander der Verkehrsarten fördern und dazu führen, dass sich der motorisierte Verkehr als Gast im Straßenraum fühlt, was zu erhöhter Vorsicht und mehr Sicherheit beiträgt. So die Theorie. Bislang liegen allerdings keine aussagekräftigen Untersuchungen vor, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Shared Space bestätigen. Die immer behaupteten Verbesserungen im Rahmen der einschlägig bekannten niederländischen Projekte halten einer vertieften Betrachtung nicht stand.

In Bohmte, dem einzige EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, zeichnet sich bereits einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung sogar eher eine Verschlechterung ab. Alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau geschahen hier genau so viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) wie ansonsten im gesamten Jahr. Sollte sich der Trend fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte aus Sicht der Verkehrssicherheit als gescheitert angesehen werden. Allerdings ist Bohmte nach Ansicht der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ohnehin kein Vorbild für Shared Space, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist. Von einem Miteinander der Verkehrsarten kann hier nicht gesprochen werden.

Fazit

Die UDV sieht die Gefahr, dass die derzeitige undifferenzierte Diskussion dazu führen könnte, dass öffentlichkeitswirksam von politischer Seite nach Shared Space verlangt wird, ohne dass den Verantwortlichen bewusst ist, was Shared Space eigentlich bedeutet. Die Leidtragenden könnten die schwächeren Verkehrsteilnehmer sein, insbesondere Kinder, Senioren und Sehbehinderte, die auf gesicherte und deutlich erkennbare Verkehrsführungen angewiesen sind.

Die UDV tritt daher dafür ein, die weitgehend emotional geführte Diskussion auf eine sachliche und fundierte Grundlage zu stellen. Dazu ist eine einheitliche Definition von Shared Space erforderlich. Zudem müssen auf Basis ausführlicher Evaluationen weniger ausgewählter Modellgebiete sinnvolle Einsatzkriterien und Randbedingungen benannt werden. Die städtebaulichen Vorteile, die sich durch Shared Space ergeben können, sind dabei insbesondere hinsichtlich der möglichen negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit kritisch zu hinterfragen. Dies zeigt sich nicht zuletzt durch die aktuelle Entwicklung des Unfallgeschehens in Bohmte.

TTD-Konferenz: Elektronische Trainingshilfen auf dem Prüfstand

FOTO > DVR



Simulatoreinsatz: wichtige Maßnahme der Aus- und Weiterbildung

Rund 200 Teilnehmer aus elf Staaten diskutierten auf der 2. Internationalen TTD-Konferenz (Technology based Trainings for Drivers) in Dresden die Umsetzung der EU-Richtlinie 2003/59/EU in nationales Recht unter Einbeziehung von Simulatoren, CBT (computer based Trainings), WBT (web based Trainings) oder e-Learning. Aufbauend auf dem großen Erfolg der ersten TTD-Konferenz im Jahr 2005 haben der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, die Unfallkassen und der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) die Diskussion über den Einsatz von Fahrsimulatoren und elektronisch gestützter Medien in der Aus- und Weiterbildung fortgesetzt. Unter anderem ging es um folgende Fragestellungen:

Welche Erfahrungen existieren bereits bei einem zielorientierten Einsatz von Technologiegestützten Trainingssystemen zum Beispiel bei Berufskraftfahrern, beruflichen Vielfahrern und Einsatzfahrern wie Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdiensten?

Welche methodisch-didaktischen Anforderungen werden an einen zielorientierten Einsatz dieser elektronischen Trainingshilfen gestellt?

Welche Entwicklungen sind zurzeit bei Simulatoren, CBT- oder WBT-Programmen oder e-Learning-Angeboten zu erkennen?

Der Präsident des DVR, Professor Manfred Bandmann, konstatierte in seiner Eröffnungsansprache, dass computer based trainings, Simulatoren und andere Technologiegestützte Maßnahmen der Aus- und Weiterbildung aus der Qualifizierungsarbeit nicht mehr fortzudenken seien. Auch Dr. Walter Eichendorf, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der DGUV, betonte die Notwendigkeit der Aus- und Weiterbildung unter Nutzung von Simulatoren. Er wies insbesondere darauf hin, dass das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz gute Möglichkeiten biete, das Berufsbild des Berufskraftfahrers gesellschaftlich aufzuwerten. Allerdings erfordere dies zwingend qualifizierte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen. Hierbei könnten Simulatoren eine noch größere Rolle spielen.

Nach einem zweitägigen Programm mit interessanten Fachvorträgen und regem Meinungs austausch sowie einem vertiefenden Workshop-Tag waren sich alle Teilnehmer einig, dass die Inhalte der Konferenz den aktuellen Stand der Diskussion widerspiegeln haben. Deutlich wurde auch, dass die Fragen nach Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Simulatoren, CBT oder WBT längst noch nicht abschließend beantwortet sind. Deshalb wünschten sich die Teilnehmer in absehbarer Zeit eine dritte TTD-Konferenz.

„Geblickt? sicher drüber“ machte in vier Städten Station

Jedes Jahr kommt es zu rund 200 Unfällen an Bahnübergängen. Etwa jeder Vierte endet tödlich. Dabei sind viele Unfälle vermeidbar, denn weit über 90 Prozent sind auf Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurückzuführen.

Studien zufolge sind fast 40 Prozent der Autofahrer der Ansicht, dass ein blinkendes Licht am Bahnübergang nur ein Warnhinweis sei und nicht Anhalten bedeute. Und ganze 15 Prozent der Befragten können sich sogar vorstellen, ausnahmsweise eine Halbschranke zu umfahren.

Unkenntnis und Unachtsamkeit sind vermeidbar, daher haben Deutsche Bahn AG, ADAC, die Berufsgenossenschaften Bahnen und der DVR bereits 2002 die Gemeinschaftsaktion „Geblickt? sicher drüber“ entwickelt. Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmer für die Gefahren an Bahnübergängen zu sensibilisieren und über das sichere Verhalten an Bahnübergängen zu informieren.

Erstmals gingen die Partner in diesem Jahr mit einem Show-Truck gemeinsam auf Tour und machten auf den Bahnhofsvorplätzen und Marktplätzen von Dresden, Kiel, Hannover und Mainz Station. Neben Pressekonferenzen und Medienkooperationen wurden vor Ort Expertengespräche, Gewinnspiele, ein Kinderprogramm und Informationen für die interessierten Besucher geboten.



Moderator Ingo Ruff (li.) informierte über Sicherheit an Bahnübergängen.

FOTO > DB / RAINER GARBE

Führungswechsel an der Spitze des DVR



FOTO > DVR

Dr. Walter Eichendorf (rechts) hat zum 1. Juli 2009 als neuer Präsident das Steuer des DVR übernommen. Der DVR-Gesamtvorstand hatte ihn im Mai einstimmig gewählt. Er folgt auf Professor Manfred Bandmann, der seit 1998 die Geschicke des DVR leitete. Bandmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, wurde dreimal in sein Amt gewählt und stellte nun – ein Jahr vor Ablauf seiner regulären Amtszeit – die Weichen für die Zukunft. Für sein ehrenamtliches Engagement im Dienste der Verkehrssicherheit zeichnete ihn Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Jahr 2006 persönlich mit dem Bundesverdienstkreuz aus.

Rückblickend zeigt sich Bandmann zufrieden mit dem positiven Trend stetig sinkender Zahlen bei den Unfallopfern in den letzten Jahren. Gleichzeitig machte er jedoch deutlich, dass es „auch künftig großer materieller und ideeller Anstrengungen“ bedürfe, „diese positive Entwicklung konstant zu halten und sogar noch zu steigern.“

Gerade die hohe Zahl der Schwerverletzten macht uns große Sorgen“. Verkehrssicherheitsarbeit bleibe eine Daueraufgabe. Voraussetzung dafür sei nach wie vor ein solides finanzielles Fundament.

Dr. Eichendorf, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), dankte seinem Vorgänger und erklärte: „Der DVR hat herausragende Leistungen erbracht und zusammen mit seinen Mitgliedern große Erfolge erzielt, auf die Professor Bandmann sehr stolz sein kann. Wir müssen mit dem DVR weiterhin kontinuierlich auf Ballhöhe bleiben und national wie international nach neuen innovativen Ansätzen suchen, um den Stand der Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern. Deshalb setzen wir zum Beispiel jetzt die aus Skandinavien stammende Vision Zero um. Mit Vision Zero soll der Blick noch stärker von Anfang an auf die Vermeidung grundsätzlich aller Unfälle gerichtet werden, zum Beispiel bei der Konzeption von Verkehrswegen,

Verkehrsmitteln, Fahrzeugen und vielen anderen Maßnahmen.“

Eichendorf ist bereits seit 1992 Mitglied des DVR-Vorstandes. Bei der DGUV leitet er den Geschäftsbereich Prävention, zu dem auch die Verkehrssicherheitsarbeit zählt. Der Physiker und Mathematiker ist – nach mehreren Auslandsjahren in der astrophysikalischen Forschung – 1983 zum Hauptverband der Berufsgenossenschaften (HVBG) gekommen. Dort leitete er zuerst die Unfallstatistik, dann ab 1990 die Öffentlichkeitsarbeit und wurde 1998 stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Dieses Amt behielt er nach der Fusion des HVBG mit dem Bundesverband der Unfallkassen (BUK) zur DGUV im Jahr 2007. Seit 2003 ist er zudem Vizepräsident der Sektion Forschung der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherung (IVSS).

Eichendorf wird auch im Vorstand des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) tätig werden und dort deutsche Interessen in Brüssel vertreten.

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Fünfter „Tag der Verkehrssicherheit“ wieder ein großer Erfolg



FOTO > VERKEHRSWACHT DES JERICHOWER LAND E. V.

Im Überschlagsimulator stand nachher so mancher Kopf.

Von Kiel bis Landshut, von Dresden bis Leverkusen informierten sich gemäß des Mottos „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ am 20. Juni 2009, dem „Tag der Verkehrssicherheit“,

Tausende Besucher auf Marktplätzen, Firmengeländen, Schulen oder Werkstätten in ganz Deutschland über sicheres Verhalten im Straßenverkehr.

Neben der Information stand das eigene Erleben im Vordergrund. Vor Ort konnten die Besucher an Fahr-sicherheitstrainings, Fahrzeug-Checks, Gesundheitstests oder Testfahrten in Fahrsimulatoren teilnehmen. Wie sieht ein Auto nach einem Frontal-aufprall mit 30 Stundenkilometern aus? Wie fühlt es sich an, wenn man sich mit seinem Wagen überschlägt? Oder: Wie sieht eine Kurve durch eine Brille aus, die den Blick wie im Alkoholrausch verzerrt? Bei diesen Erfahrungen werden vielen die Risiken des Straßenverkehrs erst richtig bewusst.

Zahlreiche Mitglieder des DVR und weitere Partner beteiligten sich am fünften Tag der Verkehrssicherheit, darunter Automobilclubs, Berufsgenossenschaften, Verkehrswachten, TÜV, DEKRA, die Gesellschaft für technische Überwachung (GTÜ), die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-

FOTO > POLIZEI COCHEM



Viele Verkehrswachten informierten über Verkehrssicherheit.



Wash & Check: sicher unterwegs mit dem richtigen Profil und Reifendruck

Sachverständiger (KÜS) sowie die Polizei.

So lud die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft ins Ringcenter nach Offenbach ein. Dort konnten die Besucher die eigene Fitness testen, Grenzsituationen im Fahrsimulator erfahren oder lernen, wie man Sprit sparend und damit sicherer sowie umweltschonend fährt.

Die Initiative Reifen-Sicherheit des DVR und weiterer Partner war anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit mit der bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion „Wash & Check“ unterwegs. In acht Städten konnten Autofahrer kostenlos die Reifen ihres Fahrzeugs auf Profiltiefe, Luftdruck und Alter prüfen lassen.

Die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg zu verbessern, hatte sich das Verkehrszentrum Stollberger Land e.V. anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit zum Ziel gesetzt. Vom 15. bis 20. Juni 2009 waren täglich Schulweghelfer im Einsatz, um mit dem vereinseigenen Geschwindigkeitsmessgerät Autofahrer auf die Gefahr durch eine unangepasste Geschwindigkeit aufmerksam zu machen.

„Der DVR konnte erneut unter Beweis stellen, dass sehr viel für die Verkehrssicherheit erreicht werden kann, wenn alle Kräfte gebündelt werden“, so DVR-Präsident Professor



Simulierte Erstversorgung von Verletzten

Manfred Bandmann. Doch das Engagement für Verkehrssicherheit dürfe sich nicht nur auf einen symbolischen Tag beschränken. „Wir müssen das Bewusstsein für Verkehrssicherheit in der Bevölkerung so schärfen, dass die Menschen auch tatsächlich im täglichen Leben ihr Verhalten ändern. Deshalb führen wir unsere Arbeit im Dienste der Verkehrssicherheit konsequent fort – am heutigen Tag der Verkehrssicherheit, aber auch an den übrigen 364 Tagen“, machte Bandmann deutlich.

Den Tag der Verkehrssicherheit – traditionell unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers - hatte der DVR mit seinen rund 220 Mitgliedern vor vier Jahren ins Leben gerufen.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 19. Juni 2010 statt.



Auf die richtige Ladungssicherung kommt es an.

MEHR RÜCKSICHT AUF DIE MÄNNER IN ORANGE

An Autobahnbaustellen sind aufmerksame Lkw-Fahrer gefordert

Die Zahl und Schwere von verletzten und getöteten Mitarbeitern im Betriebsdienst und Baustellenbereich macht den Straßenbauverwaltungen seit Jahren zu schaffen. Arbeiter haben auf Autobahnbaustellen ein dreizehnfach höheres Risiko zu verunglücken als anderswo. Eine Studie des Instituts für Straßen- und Eisenbahnwesen der Universität Karlsruhe (TH) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat deshalb Zahlen dazu erhoben, die Ursachen aufgelistet und Empfehlungen ausgesprochen, um die Zahl der schweren Unfälle zu senken.

Die Statistik ist eindeutig: 80 Prozent des von Unfällen betroffenen Personals verunglückt in den orangefarbenen Baustellenfahrzeugen – und zwar ausschließlich durch Fremdverschulden von Lkw. Das heißt: Lkw-Fahrer nehmen eine Dauer- oder Tagesbaustelle trotz aller Warntafeln zu spät wahr und fahren zum Teil ungebremst in die Baustelle. „In der Absicherung der Baustellen sind wir Profis“, berichtet Michael Höhne, Leiter des Stabes Arbeitssicherheit beim Landesbetrieb Straßenbau NRW, „unsere Musterpläne gehen über die Anforderungen der Richtlinie zur Absicherung deutlich hinaus. Trotzdem ereignen sich auch in NRW weiter schwere Unfälle, einer davon pro Jahr mit tödlichen Folgen für das Baustellenpersonal.“

Fahrerassistenzsysteme in Lkw helfen

Laut der BASt-Studie werden 60 Prozent der Unfälle von Lkw-Fahrern verursacht, vor allem, wenn der Standstreifen oder der rechte Fahrstreifen gesperrt sind. Mehr Warnschwellen auf der Fahrbahn könnten hier Verbesserungen bringen. Die Verfasser empfehlen aber vor allem radarbasierte Fahrgeschwindigkeitsregler und Spurassistenzsysteme für die Lkw. „In diesem Punkt sind wir auf die Zusammenarbeit mit der

Lkw-Branche angewiesen“, meint Michael Höhne: „Der auf das Straßenverkehrsgewerbe spezialisierte Versicherer KRAVAG hat zum Beispiel ein Prämiensystem eingeführt, das Spediteure begünstigt, deren Fahrzeuge die Fahrerassistenzsysteme an Bord haben. Das ist ein sehr guter Ansatz.“ Aber die Hersteller sind nicht zum Einbau solcher Systeme verpflichtet.

Passive Schutzsysteme mildern die Unfallfolgen

Bei den Fahrzeugen der Meistereien arbeiten Höhne und seine Kollegen an Verbesserungen in Form passiver Schutzsysteme: Man kann die Kopfstützen mit Nackenairbags ausstatten, um die Folgen eines Aufpralls zu minimieren; man kann akustische Signale einbauen, damit alle Arbeiter in den Fahrzeugen stets den Gurt anlegen, wenn sie einsteigen. Und man kann die Polizei auffordern, im Vorfeld von Baustellen verstärkt Lkw zu kontrollieren, damit weniger übermüdete Fahrer auf die Gefahrenpunkte zusteuern. Diese Präventionsarbeit ist sinnvoll – sie kann aber meist nur die Folgen eines Unfalls mindern und nicht die Ursachen beseitigen.

Mit GPS-Hilfe auf dem neuesten Stand

„Noch nicht im praktischen Einsatz ist ein Verkehrsinformations- und Warnsystem, an dessen Einführung wir zurzeit arbeiten“, berichtet

Michael Höhne. Es funktioniert so: Über GPS-Sender an den Absperrtafeln werden die aktuellen Standorte von Baustellen ermittelt. Mittels Mobilfunktechnologie wandern diese Informationen dann in die Straßeninformationssysteme. Dadurch verfügen beispielsweise die Navigationsgeräte der Pkw- und Lkw-Fahrer schnell und aktuell über alle Baustelleninformationen. „Das hilft, Staus zu minimieren und die Fahrer können sich rechtzeitig auf eine kommende Baustelle auf der Autobahn einstellen.“

Aufmerksamkeit ist das Wichtigste

All diese Anstrengungen sind nötig, denn für eine Entwarnung besteht kein Anlass: Nach allen Prognosen wird der Lkw-Verkehr auf unseren Straßen künftig weiter zunehmen und damit auch die Gefahr für die Arbeiter auf den Autobahnbaustellen. Michael Höhne koordiniert seine Arbeit mit möglichst vielen Akteuren, die ebenfalls an diesem Thema arbeiten, beispielsweise mit den Berufsgenossenschaften oder auch mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL): „Dadurch können wir auf Dauer hoffentlich ein Stück mehr Sicherheit für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Autobahnbaustellen erreichen“. Das wichtigste Ziel ist dabei, das Bewusstsein der Lkw-Fahrer zu schärfen, damit die Arbeit in Autobahnbaustellen sicherer wird.

Gefährlicher Arbeitsplatz Baustelle



FOTO > DVR

Jedes Jahr könnten 600 Kinder auf Europas Straßen gerettet werden

„Road Safety PIN Talk“ zur Verkehrssicherheit von Kindern

Allein auf deutschen Straßen sterben jährlich etwa 100 Kinder im Alter bis 15 Jahre bei Verkehrsunfällen – im Jahr 2008 waren es 102 –, EU-weit sind es über 1.200. Dies ergab der kürzlich veröffentlichte Road Safety PIN-Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) über die Verkehrssicherheit von Kindern. In der gesamten EU könnte die Hälfte der für Kinder tödlich verlaufenden Straßenverkehrsunfälle – rund 600 pro Jahr – verhindert werden, wenn überall so wenige Kinder im Verkehr sterben würden wie zum Beispiel in Schweden. Die Skandinavier weisen die niedrigste Getötetenrate von Kindern im Straßenverkehr in ganz Europa auf.

Die Ergebnisse des PIN-Berichts sowie Maßnahmen, die zur weiteren Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr in Deutschland ergriffen werden müssen, waren Thema des Road Safety PIN Talk, den der DVR und der ETSC in Berlin mit Unterstützung von Toyota Motor Deutschland durchgeführt hat.

„Das Beispiel Schweden und anderer Länder mit besserer Leistungsbilanz wie zum Beispiel Großbritannien liefert uns viele neue Anregungen und Ideen. Wir müssen die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr weiter verbessern“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Um

das Sicherheitsrisiko von Kindern im Straßenverkehr zu verringern, müssten die schulische und außerschulische Verkehrserziehung weiter verstärkt werden. „Eine erfolgreiche schulische Verkehrssicherheitsarbeit braucht eine gesicherte Finanzierung“, so Kellner. Kinder, Eltern, Lehrer und die Polizei müssten eingebunden sein.

„Es ist durchaus realistisch, dass in vielen Ländern – auch in Deutschland – keine Kinder mehr im Straßenverkehr sterben“, sagte Graziella Jost, ETSC PIN-Programmliniererin. „Die Gesellschaft muss die Sicherheit von Kindern als elementares Menschenrecht sicherstellen, dies ist absolut unerlässlich.“

Der ETSC schlägt ein ganzes Maßnahmenpaket vor, das auf EU-Ebene sowie nationalen und kommunalen Regierungsebenen umgesetzt werden sollte. Die Mitgliedsstaaten sollten sich als gesondertes Ziel die Verringerung der Anzahl getöteter Kinder im Straßenverkehr setzen und ihr Bestes tun, um eine sichere Umgebung für Kinder zu schaffen, wie zum Beispiel durch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen oder Tempo-30-Zonen.

Mit Informationskampagnen sollten sie die Nutzung von Kinderrück-

haltesystemen (KRS) fördern und niedrigere Mehrwertsteuersätze für KRS ermöglichen. Ebenso sollten sie für ein größeres Angebot an rückwärtsgerichteten KRS werben, denn viele Experten halten diese für sicherer als vorwärtsgerichtete Sitze. Die EU-Institutionen sollten rückwärtsgerichtete Sitze für Kinder bis vier Jahre sowie den Einbau von ISOFIX-Kindersitzverankerungen als Voraussetzung für die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis verpflichtend einführen.

Das Road Safety Performance Index (PIN) Programm wurde im Juni 2006 ins Leben gerufen, um das Niveau der Verkehrssicherheit in den Ländern Europas zu vergleichen. Zurzeit sind 30 Länder in das Programm eingebunden, darunter auch der DVR für Deutschland. Die schwedische Straßenverkehrsadministration und Toyota Europe unterstützen dieses Programm.

Der PIN Flash 12 „Reducing Child Deaths on EU Roads“ kann unter www.etsc.be/PIN-publications.php heruntergeladen werden. Weitere Informationen sind unter www.etsc.be/PIN zu finden. Die Präsentationen und Vorträge des PIN Talk können unter <http://www.etsc.eu/PIN-events.php> abgerufen werden.

- ≥ 10%
- > 7%
- 5-7%
- < 5%

Average annual percentage reduction in road mortality among children aged 0-14 over the past decade (1998 to 2007)*.

*BG (2001-2007), LT (2005-2007), RO (2000-2007), SK (2003-2007)



GRAFIK > ETSC



FOTOS > SCHEIDEL

„Gravierende Verkehrsverstöße dürfen nicht als Kavaliersdelikte abgetan werden“

Gerold Wucherpfennig

Der Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung und Medien, Gerold Wucherpfennig, über Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und auf europäischer Ebene, schulische Verkehrserziehung sowie die Bedeutung von Überwachung und Kontrolle im Straßenverkehr

DVR-report: Herr Minister, wie beurteilen Sie die Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland?

Wucherpfennig: Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ist sehr gut. Im europäischen Vergleich sind wir auf einem sehr hohen Niveau.

Die positive Entwicklung der Verkehrsunfallstatistik der vergangenen Jahre zeigt, dass die Anstrengungen der Verkehrssicherheitsarbeit auf deutschen Straßen erfolgreich waren und sind. Im Jahr 2008 ist die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer im Vergleich zum Vorjahr um über neun Prozent zurückgegangen. Die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle sind insgesamt ebenfalls rückläufig, gleiches gilt für die Zahl der getöteten Motorradfahrer. Trotzdem: jeder Getötete, jeder Verkehrsunfall ist einer zu viel.

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe,

an der sich viele Ehrenamtliche beteiligen und in diesem Zusammenhang ist auch ihnen besonders zu danken.

DVR-report: Welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit innerhalb Ihres Ressortzuschnitts? Im Namen Ihres Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Medien taucht der Begriff Verkehr nicht auf.

Wucherpfennig: Auch in manch anderen Ressortzuschnitts, zu denen ebenfalls die Aufgabe Verkehr gehört, taucht der Name explizit nicht auf. Im Übrigen umschreibt der Begriff Landesentwicklung zentrale Aufgaben,

und eine der ganz wesentlichen ist der Verkehr. Auch der Bereich Bau hat sehr viel mit Verkehr zu tun und infolgedessen mit Verkehrssicherheitsarbeit.

Das Thema Verkehrssicherheit spielt innerhalb meines Ressorts eine sehr wichtige Rolle. Wir sitzen mit am „Runden Tisch der Länder“ unter dem Dach des DVR, und auf Einladung meines Ministeriums befasst sich der Thüringer Verkehrssicherheitsrat mit der weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit.

DVR-report: Die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR orientiert sich seit mehr als anderthalb Jahren an der Sicherheitsphilosophie Vision Zero. Wie stehen Sie zu diesem Präventionsansatz?

Wucherpfennig: Den begrüße ich, und das habe ich auch schon im Rahmen des Parlamentarischen Abends des DVR und der Deutschen Verkehrswacht in unserer Landesvertretung im Januar 2009 deutlich gemacht. Vision Zero ist eine Sicherheitsphilosophie und nicht unbedingt als Messlatte anzusehen. Es ist eine programmatische Zielvorgabe und somit auch Handlungsvorgabe für unsere Verkehrssicherheitsarbeit.

DVR-report: Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit am „Runden Tisch der Länder“ unter dem Dach des DVR?

Wucherpfennig: Die Zusammenarbeit beurteile ich positiv, denn der „Runde Tisch der Länder“ bietet einen umfassenden Erfahrungsaustausch, von dem wir in der täglichen Arbeit profitieren. Er dient aber auch der wichtigen Vernetzung der beteiligten Akteure.

DVR-report: Seit Januar dieses Jahres sind Sie turnusmäßig für zwei Jahre Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Welche Ziele haben Sie sich für diese Zeitspanne gesetzt?

Wucherpfennig: Einmal die Umsetzung des Masterplans Güterverkehr und Logistik. Dann die Weiterentwicklung und das Monitoring der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG und die Prüfung der Möglichkeiten der Anreizregulierung zur Sicherung

stabiler Trassen- und Stationspreise. Weiterhin die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sowie das Thema Gefahrguttransporte durch Tunnel. Und natürlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit als zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik. Mit Blick auf die Verkehrsministerkonferenz, die im April hier in Erfurt stattgefunden hat, sind das beispielsweise die Themen „Viertes Europäisches Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit“, „Sicherheit von Motorradfahrern“, „Fairness beim Parken“ und „Drogen im Straßenverkehr“.

DVR-report: Die EU nimmt über Verordnungen und Richtlinien zunehmend mehr Einfluss auf die Verkehrspolitik ihrer Mitgliedstaaten. Inwieweit haben die Bundesländer in diesem Zusammenhang noch ausreichenden gestalterischen Einfluss?

Wucherpfennig: Jetzt müsste ich aus meinen umfänglichen Erfahrungen berichten, die ich als Europaminister gesammelt habe und dazu kann ich sagen: Wenn sich in Brüssel erst einmal etwas festgesetzt hat, dann erfordert es manchmal einen sehr, sehr großen Aufwand, um das im Sinne eigener Interessen wieder gerade zu biegen. Im konkreten Fall könnte ich beispielsweise das „Vierte

Europäische Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit“ nennen. Dieses Aktionsprogramm löst das gegenwärtig aktuelle Aktionsprogramm ab und Ziel der EU-Kommission ist es, einen Fahrplan für die kommende Debatte zu erarbeiten und dann auf dieser Basis gesetzgeberische Initiativen einzuleiten. Da muss man ganz früh beteiligt sein. So früh wie möglich die Interessen einbringen, Bedenken äußern, Anregungen und Hinweise geben, umso besser ist letztendlich das Resultat.

DVR-report: EU-weit wird auch über die 25-Meter-Sattelzüge, die so genannten Gigaliner diskutiert. Auch in Thüringen läuft ein Pilotversuch mit diesen überlangen Lkw, den Sie entgegen eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz und trotz einer ablehnenden Haltung der Bundesregierung um ein weiteres Jahr verlängert haben. Warum?

Wucherpfennig: Ich möchte vorausschicken, dass die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz nicht verbindlich sind. Thüringen sowie fünf weitere Länder haben den Beschlussvorschlag aus dem Oktober 2007 nicht mitgetragen.

Und ich würde auch nicht von Gigaliner sprechen, auch nicht von Ökoliner, sondern in unserem Fall von



„Verkehrssicherheit spielt eine wichtige Rolle in meinem Ressort.“

einem Longliner, der ein maximales Gewicht von 40 Tonnen hat und nicht mehr. Wenn wir uns mit so einem Thema beschäftigen, kann man dies natürlich auf einer sehr abstrakten Ebene machen, oder man kann sagen, ich fahre mal einen Pilotversuch. Und genau das machen wir – und zwar mit wissenschaftlicher Begleitung durch die Fachhochschule Erfurt.

Meine Auffassung ist, Stillstand ist Rückschritt und wenn wir eine Fortentwicklung haben wollen, dann müssen wir gelegentlich auch mal was wagen. Das heißt nicht, sofort etwas Neues ungeprüft einzuführen, sondern zunächst erst einmal zu testen. Ich kann nur sagen, nach diesem einem Jahr Testphase ist es so, dass der Longliner nach Aussage des Gutachters sich unauffällig auf den zugewiesenen Streckenabschnitten bewegt hat, keine Unfälle, Gefährdungen und Behinderungen zu verzeichnen sind. Es wurden täglich 600 Kilometer weniger gefahren, um die gleiche Warenmenge zu befördern, die Kraftstoffreduzierung beträgt 152,4 Liter pro Tag – eine Kosteneinsparung von 53.906 Euro pro Jahr.

DVR-report: Kommen wir auf die Situation der Verkehrssicherheit in Thüringen zu sprechen. Wie steht es zum Beispiel mit dem Unterfahrschutz von Motorradfahrern?

Wucherpfennig: Das ist ein wichtiges Thema. Gemeinsam mit dem ADAC haben wir im Thüringer Wald im letzten Jahr vier Streckenabschnitte mit Unterfahrschutz ausgestattet.

Insgesamt haben wir gegenwärtig in Thüringen eine Streckenlänge von 7,5 Kilometern mit Unterfahrschutz ausgestattet. Aber wir arbeiten weiter daran. Wir haben in Thüringen vielfältige und umfangreiche Mittelgebirgslagen und dadurch viele kurvenreiche Strecken.

DVR-report: Wie bewerten Sie allgemein die Arbeit von Unfallkommissionen und die Einrichtung von Sicherheitsaudits?

Wucherpfennig: Beides positiv. Die Unfallkommissionen haben das Ziel, bestehende Sicherheitsdefizite, die sich aus den Unfallstatistiken ableiten lassen, zu beseitigen beziehungsweise zu mindern. In den Unfallkommissionen sind verschiedene Behörden vertreten wie Polizei, Verkehrsbehörden und Straßenbauverwaltungen. Insofern leisten diese einen unschätzbaren Beitrag zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Sicherheitsaudits dienen der Prävention von Sicherheitsdefiziten während der Planung beziehungsweise des Baus von Verkehrsanlagen. Sie sind Aufgabe der Straßenbaulastträger.

Straßenbau ist immer ein Kompromiss verschiedener Interessen. Umwelt- und Naturschutz, die Kostenfrage, aber auch die Interessen der Betroffenen spielen hier eine Rolle. Bei aller Kompromissfähigkeit darf jedoch die Sicherheit nicht zu kurz kommen. Somit dient das Sicherheitsaudit auch dazu, die Belange

der Verkehrssicherheit stärker zu vertreten.

DVR-report: Inwieweit kann Thüringen vom Konjunkturprogramm des Bundes profitieren? Wird es höhere Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur geben, um somit auch einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten?

Wucherpfennig: Die Verkehrssicherheit wird ja schon dadurch erhöht, dass eine Strecke grunderneuert wird. Verkehrssicherheitsarbeit fängt schon bei der Planung an, beim Entwerfen von neuen Straßen, und das ist sehr häufig eine Verbesserung gegenüber der vorherigen Situation. Insofern profitieren wir natürlich erheblich von den Konjunkturpaketen I und II des Bundes. Insgesamt werden wir im Bereich der Straßen 158 Millionen Euro mehr zur Verfügung haben, im Bereich der Schiene sind es 164 Millionen Euro. Da wird einiges passieren, um letztendlich bessere Verhältnisse zu bekommen, geringere Unfallzahlen.

DVR-report: Neben diesen Verbesserungen im Bereich der Straßenverkehrstechnik ist immer wieder ein Thema auch die schulische Verkehrserziehung. Wie kann dieses Thema aus Ihrer Sicht stärker im Schulunterricht verankert werden? Wäre nicht – besonders mit Blick auf die Sekundarstufe I – ein Fach Verkehrserziehung wünschenswert?

Wucherpfennig: Ich denke, man muss so früh wie möglich mit

Zur Person: Gerold Wucherpfennig

Gerold Wucherpfennig, geboren 1957 in Seulingen/Eichsfeld, ist seit dem 8. Mai 2008 Minister für Bau, Landesentwicklung und Medien im Freistaat Thüringen. Zudem ist er seit Januar dieses Jahres turnusmäßig für zwei Jahre Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz.

Nach beruflichen Stationen in den Landkreisen Göttingen und Worbis ging der studierte Architekt 1993 ins Thüringer Kultusministerium. 1999 wurde Wucherpfennig Geschäftsführer der CDU-Fraktion im Thüringer Landtag, bevor er 2003 Chef der Staatskanzlei wurde. Von 2004 bis 2008 fungierte er zusätzlich als Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten.

Wucherpfennig ist verheiratet und hat drei Kinder.



FOTOS > SCHEIDEL



Sven Rademacher im Interview mit Minister Wucherpfennig

Verkehrserziehung anfangen. Das fängt im Elternhaus an, geht dann weiter über die Kindergärten und Grundschulen. Hier wird viel im Bereich der Verkehrserziehung geleistet. Ein spezielles Unterrichtsfach einzurichten, liegt nicht unbedingt im Interesse der Bildungspolitiker, so wie ich es bisher vernommen habe. Ich als Verkehrsminister muss auch ein Interesse haben, dass eine intensive Verkehrserziehung auf allen Ebenen in allen möglichen Einrichtungen geleistet wird und natürlich könnte jeder Fachminister dafür sorgen, dass ein entsprechendes Unterrichtsfach dann auch in der Schule vertreten ist. Aber ich denke, es kommt nicht unbedingt auf das Fach Verkehrserziehung an, sondern wichtiger ist, dass Verkehrserziehung überhaupt stattfindet, egal in welchem Fach, ob es nun in Gemeinschafts- oder Sozialkunde ist. Es gibt vielfältige Möglichkeiten, Verkehrserziehung zu betreiben, in den verschiedenen Fächern und Fächerkombinationen.

DVR-report: Die Schulkinder werden älter und zu motorisierten Verkehrsteilnehmern. Die jungen Fahrer im Alter von 18 bis einschließlich 24 Jahren sind nach wie vor die Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. Neben öffentlichkeitswirksamen Kampagnen gibt es auch konkrete Maßnahmenprogramme. Welche Erfahrungen hat denn das Land Thüringen bislang mit dem begleiteten Fahren ab 17 gemacht?

Wucherpfennig: Wir haben positive Erfahrungen gemacht. Das begleitete Fahren ab 17 gibt es in Thüringen seit dem 1. März 2007. Das Programm wird gut angenommen, jeder vierte Teilnehmer an der Führerscheinprüfung ist 17 Jahre alt. Erste Ergebnisse zeigen, dass sie überdurchschnittlich erfolgreich abschneiden, das heißt also, sie haben sich wesentlich intensiver auf die Führerscheinprüfung vorbereitet.

Auch meine 17-jährige Tochter hat erfolgreich an der Führerscheinprüfung teilgenommen. Bislang hat sie, Gott sei Dank, auch noch keinen Unfall gehabt.

DVR-report: Im Februar dieses Jahres ist der neue Bußgeldkatalog in Kraft getreten. Was erwarten Sie von der Erhöhung der Bußgelder für besonders schwerwiegende Verkehrsdelikte, wie Rasen, Drängeln oder Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss? Glauben Sie, dass dadurch die Verkehrssicherheit erhöht werden kann?

Wucherpfennig: Auf jeden Fall. Ich finde, das ist eine geeignete Maßnahme gewesen, der kann ich inhaltlich voll zustimmen. Es geht ja hier um gravierende Verkehrsverstöße, die nicht als Kavaliersdelikte abgetan werden dürfen. Das habe ich auch immer in der Diskussion hier im Freistaat Thüringen gesagt und dementsprechend habe ich mich auch im Bundesrat gehalten und dafür gestimmt.

DVR-report: Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang für Sie Überwachung und Kontrolle? Immer wieder wird von vielen Autofahrern behauptet, die Radarkontrollen zur Geschwindigkeitsmessung seien Geldschneiderei oder Abzocke.

Wucherpfennig: Die Geschwindigkeitsüberwachung und -kontrollen werden ja nicht ohne Grund gemacht. Es gibt sie, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und weniger Unfälle zu haben. Was nützen rechtliche Bestimmungen, wenn sie nicht kontrolliert werden, wenn sie nicht vollzogen werden? Gar nichts. Dann kann man sie auch weg lassen.

DVR-report: Reicht denn die Überwachung aus, oder müsste mehr kontrolliert werden?

Wucherpfennig: Das ist eine gute Frage. Ich kenne Strecken aus eigener Erfahrung, da sage ich, derjenige der schnell fährt, der ist etlichen Risiken ausgesetzt, der kann ganz schnell mal den Führerschein verlieren. Das geht ganz, ganz schnell und ich weiß von vielen Freunden und Bekannten, dass in vielen Bereichen oft Geschwindigkeitskontrollen und Überwachungen durchgeführt werden, und ich denke, die gegenwärtige Situation ist akzeptabel und die Kontrollen müssen nicht unbedingt ausgeweitet werden.

DVR-report: In Ihrer Funktion sind Sie natürlich auf den Dienstwagen angewiesen, um möglichst schnell von A nach B zu kommen. Wie bewegt sich denn der Thüringer Minister privat am liebsten fort?

Wucherpfennig: Es verbleibt ja nicht viel Zeit für private Dinge. Aber ich bin immer leidenschaftlicher Zugfahrer gewesen. Ich war zehn Jahre Berufspendler mit der Bahn von 1993 bis 2003, ich habe das liebend gern gemacht. Auch in den Wahlkreiswochen oder Parlamentsferien nutze ich gerne die Bahn. In meiner Freizeit fahre ich sehr intensiv mit dem Rad, aber auch auf das Auto möchte ich nicht verzichten.

Interview: Sven Rademacher

Keine Angst vor Erster Hilfe!

Was Sie tun sollten, wenn Sie als Erster bei einem Unfall sind

Niemand wünscht es sich, aber jeder sollte darauf vorbereitet sein, nach einem Verkehrsunfall als erster Helfer am Unfallort zu sein. Und die Möglichkeit, bei rund 320.000 Unfällen mit Personenschaden pro Jahr, einmal Erste Hilfe leisten zu müssen, ist relativ groß. Grundsätzlich gilt: Bewahren Sie einen kühlen Kopf. Und dann? Der DVR gibt Tipps zum richtigen Verhalten nach einem Unfall.

Absichern der Unfallstelle

Mit einem Abstand von zehn Metern zum Unfallort rechts ranfahren, Warnblinkanlage einschalten, vorsichtig aus dem Fahrzeug aussteigen, zur Sicherheit vorher eine Warnweste überziehen, auch wenn das Mitführen für Pkw in Deutschland nicht verpflichtend ist, sich möglichst schnell einen Überblick über die Unfallsituation verschaffen und die Unfallstelle absichern. Das Warndreieck sollte in mindestens 100 Meter Entfernung vor dem Unfallort aufgestellt werden, auf Autobahnen oder unübersichtlichen Strecken sogar mit noch

größerem Abstand (200 Meter). Um kein unnötiges Risiko einzugehen, ist es ratsam, sich stets hinter den Schutzplanken oder nur am Rand des Seitenstreifens zu bewegen. Selbst beim Herbeiwinken von Hilfe sollte ein direktes Betreten der Fahrbahn vermieden werden.

Jetzt sollte die Polizei über die Notrufnummer 110 und der Rettungsdienst über die 112 verständigt werden. Falls kein Telefon zur Hand ist, kann hierfür auf Autobahnen eine der regelmäßig am Seitenrand installierten Notrufsäulen genutzt werden. Die schwarzen Pfeilmarkierungen auf den weißen Leitpfosten am Fahrbandrand weisen dabei den Weg. Bei der Benachrichtigung der Rettungsleitstelle die fünf W's beantworten: Wo ist der Notfallort? Was ist passiert? Wie viele Verletzte gibt es? Welche Art von Verletzung/Erkrankung liegt vor? Warten auf Rückfragen.

Versorgung der Verletzten

Der Unfallort ist gesichert und die Rettungskräfte sind auf dem Weg. Nun müssen Sie sich direkt um die Opfer kümmern. Und zwar zuerst um die, die am schwersten verletzt sind. Zunächst einmal sollte nachgesehen

werden, ob es bewusstlose Verletzte gibt. Um die sollte man sich zuerst kümmern. Zum Freihalten der Atemwege und damit zum Überleben müssen sie unmittelbar in die stabile Seitenlage gebracht werden. Sofern starke Blutungen erkennbar sind, können diese durch einen Druckverband gestillt werden. Hat der Verletzte Zeichen eines Schocks, die zum Beispiel an der Blässe der Haut, Schweißbildung im Bereich des Gesichtes erkennbar sind oder er friert, dann muss er in die Schocklage gebracht werden, das heißt Kopf tief und Beine hoch.

Erste Hilfe rettet Leben

Ein Unfall trifft einen plötzlich. Doch vorbereiten kann man sich trotzdem. Bringen Sie Ihre Erste-Hilfe-Kenntnisse mit einem Auffrischkurs wieder auf Vordermann. Überprüfen Sie Ihre vorgeschriebene Ausrüstung: also den Verbandkasten und das Warndreieck. Zusätzlich können Sie sich mit einer guten Taschenlampe, Warnkleidung, einem Feuerlöscher und einem Abschlepp-Seil wappnen. Damit Sie als Ersthelfer viel Gutes tun können.

Mit Ihrer Ersten Hilfe können Sie den Verletzten möglicherweise sogar das Leben retten. Also haben Sie keine Angst, handeln Sie rasch, beherzt, notfalls auch energisch und beziehen Sie weitere Personen in die Rettungsaktion ein.

Rechtliche Aspekte

Nicht selten kommt es allerdings vor, dass Ersthelfer Angst haben, etwas falsch zu machen oder den Verletzten noch mehr zu schädigen. Hinzu kommt die Befürchtung, für einen entstandenen Schaden einstehen zu müssen oder gar für einen Fehler bestraft zu werden. Dabei besteht laut Paragraph 323 c Strafgesetzbuch eine gesetzliche Verpflichtung zur Hilfeleistung.

FOTO > GWM





Schnelle Erstversorgung kann Leben retten.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) weist darauf hin, dass ein Ersthelfer nach geleisteter Hilfe an einem Unfallort grundsätzlich nicht mit rechtlichen Konsequenzen zu rechnen hat. Vorausgesetzt, er hat die ihm bestmögliche Hilfe geleistet oder so sachgerecht gehandelt, wie er es im Erste-Hilfe-Kurs gelernt hat oder wie es ihm nach bestem Wissen erforderlich schien.

Auch zum Schadenersatz kann der Ersthelfer grundsätzlich nicht herangezogen werden, es sei denn, er handelt grob fahrlässig oder vorsätzlich durch unsachgemäßes Vorgehen, was zum Tod oder zu einer Verschlimmerung der Schädigung führt. Grobe Fahrlässigkeit liegt allerdings nur in

Ausnahmefällen vor, zum Beispiel wenn die Unfallstelle nicht abgesichert wird und dadurch ein anderes Fahrzeug in die Unfallstelle hineinfährt und weiteren Personenschaden verursacht.

Doch egal wie schwer der Unfall auch ist, grundlegend ist eines immer wichtig: den fließenden Verkehr beobachten und auf die eigene Sicherheit achten. Vor allem bei Arbeiten am Auto auf der Fahrbahn zugewandten Seite, beispielsweise beim Retten von Verletzten, ist höchste Vorsicht geboten. Schon der Luftzug eines vorbeifahrenden Lastwagens kann zu einem lebensgefährlichen Sturz auf die Fahrbahn führen.

Zahlen und Fakten

Rund 93 Prozent der Deutschen sind von der Notwendigkeit ausreichender Erste-Hilfe-Kenntnisse überzeugt. Diese Einstellung steht aber im krassen Widerspruch zum tatsächlichen Verhalten der Befragten. Viele Menschen schrecken davor zurück, Erste Hilfe zu leisten. Dabei könnten rund zehn Prozent derer, die an den Unfallfolgen sterben, gerettet werden, wenn Ersthelfer sachgerechte lebensrettende Maßnahmen einleiten würden. Jedoch sind fast ein Drittel der Bundesbürger in Erster Hilfe überhaupt nicht ausgebildet. Untersuchungen der Uni Würzburg haben gezeigt, dass auch bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern die erworbenen Fähigkeiten zur Ersten Hilfe bereits nach zwei Jahren um die Hälfte sinken. Der DVR empfiehlt deshalb, Erste-Hilfe-Kenntnisse regelmäßig aufzufrischen.

Mehr Informationen finden Sie im Internet unter www.dvr.de.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2009, 39. 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

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

DVR, Gebhardt, Scheidel, Stadt Bohmte

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln
ISSN: 0940-9025

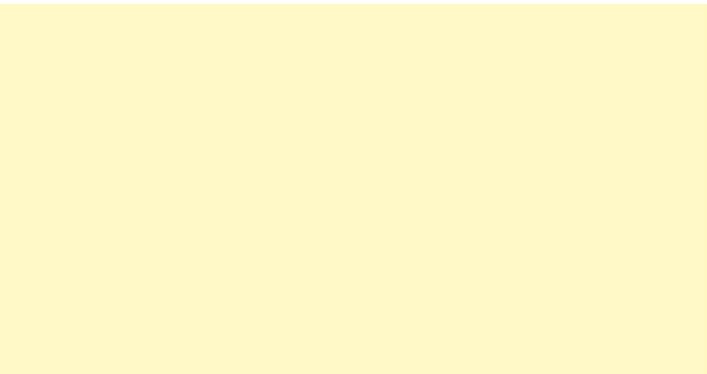
Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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.

G 3169 F

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



Runter vom Gas!

