

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2009



MITGLIEDER  
**Die Lenker müssen sich  
der Risiken bewusst werden**



JOURNAL

**Internationales  
Motorradsymposium**



IM BLICKPUNKT

**Arbeit der Unfall-  
kommissionen**



INTERVIEW

**Dr. Walter  
Eichendorf**

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

## Subaru Allrad-Lady 2009

Subaru suchte die Allrad-Lady – und das bereits zum siebten Mal. Auch in diesem Jahr war die Resonanz groß und die Bewerberinnen lieferten sich einen harten Wettkampf. Mitveranstalter des deutschlandweiten Fahrersicherheitswettbewerbes waren der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der DVR.

Siegerin des diesjährigen Wettbewerbes ist die 33-jährige Pfälzerin Sandra Michel aus Kaiserslautern. Sie nahm auf der Preisverleihung im Düsseldorfer Meilenwerk die Schlüssel für einen nagelneuen Subaru Forester 2.0D „Lady“ von Jens Becker, Geschäftsführer Subaru Deutschland GmbH, DVR-Referent Jürgen Bente und ZDK-Pressesprecher Ulrich Köster entgegen. Außerdem wird sie ein Jahr lang Subaru Deutschland auf verschiedenen Veranstaltungen repräsentieren.

Die Testkriterien und -aufgaben im Wettbewerb um den begehrten Titel „Allrad-Lady 2009“ waren auch in



v.l.: Allrad-Lady Sandra Michel, Jens Becker (Subaru), Jürgen Bente (DVR) und Ulrich Köster (ZDK)

diesem Jahr wieder anspruchsvoll und verlangten von den Teilnehmerinnen hohes fahrerisches Können.

In mehreren Runden und abschließend in einem spannenden Finale hatte sich die Diplom-Sportwissenschaftlerin und Profi-Snowboarderin

Michel durchgesetzt. Fähigkeiten wie Slalomfahren auf Zeit, Handlingkurse und das Bremsen und Ausweichen in unterschiedlichen Situationen standen auf dem Programm der Vorrunden, während im Finale zusätzlich auch eine Offroad-Übung zu absolvieren war.

## Mangelndes Regelverhalten

Um die Verkehrsmoral ist es in Deutschland nicht gut bestellt. Massenhaft werden Stopp-Schilder und rote Ampeln missachtet. So lautet das Fazit einer Studie des ACE Auto Club Europa zum Regelverhalten im Straßenverkehr.

Die Ergebnisse beruhen auf bundesweiten Verkehrsbeobachtungen von mehr als 320.000 Fahrzeugen unter dem Motto „DENK DRAN. HALT AN!“. Danach spielen Radfahrer an Stopp-Schildern mit 62,2 Prozent und an roten Ampeln mit 14,9 Prozent Regelverstößen eine besonders unrühmliche Rolle.

Aber auch Kraftfahrer verhalten sich in hohem Maße regelwidrig. In zahlreichen Städten quert laut ACE jeder zweite Autofahrer die Haltelinie eines Stopp-Schildes, ohne zuvor dort anzuhalten. Die durchschnittliche

Quote der Verkehrsübertretungen an Stopp-Schildern liegt der Studie zufolge bei rund 46,5 Prozent.

Der Anteil der Rotlichtverstöße liegt im Bundesdurchschnitt bei 2,6 Prozent. Bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern liegen die Fahrer von Transportern mit einem Anteil von 3,2 Prozent vor den Motorradfahrern (drei Prozent), Bus- und Lkw-Fahrern

(2,6 Prozent) und Pkw-Fahrern (1,9 Prozent).

Werden die vom ACE registrierten Gelb- und Rotlichtverstöße zusammengerechnet, liegt die Quote der Verstöße an Ampeln bei über acht Prozent.

Weitere Informationen zur Studie unter [www.ace-online.de/aktion2009](http://www.ace-online.de/aktion2009).



Stopp-Schild und rote Ampel werden zu oft missachtet.

## Änderung der StVO



Neues Verkehrszeichen: durchlässige Sackgasse

Zum 1. September 2009 sind Änderungen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in Kraft getreten, die auch wesentliche Erleichterungen und Verbesserungen für den Fahrradverkehr bedeuten.

So gilt in Fahrradstraßen künftig Tempo 30 für alle. Einbahnstraßen können einfacher für Radfahrer geöffnet werden und die Städte erhalten größeren Entscheidungsspielraum beim Bau von Radverkehrsanlagen. Radfahrstreifen auf der Straße verbessern die Sichtbarkeit von Radfahrern für Autofahrer, besonders im Kreuzungsbereich. Benutzungspflichtige Radwege dürfen nach der neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts sind dies insbesondere Vorfahrtsstraßen mit starkem Auto- und Lkw-Verkehr. Auf Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung können Radfahrer im Mischverkehr geführt werden. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden auf das aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich gebotene Maß zurückgeführt.

Die vereinfachte Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist möglich, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt und die Straße ausreichend breit ist. Zudem müssen der Streckenverlauf, Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.

Die Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer und Fußgänger wird mit einem Piktogramm deutlicher gekennzeichnet. Das Straßennetz wird dadurch durchlässiger, Umwege werden vermieden.

## Sichere Mobilität für die Zukunft gestalten

Seit einigen Wochen ist die neue Bundesregierung im Amt, Dr. Peter Ramsauer ist der neue Bundesverkehrsminister. Im Sinne einer sicheren, effizienten, sozialen und ökologisch vertretbaren Mobilität ist zu hoffen, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland erfolgreich fortgesetzt wird.

Dabei wird es in den kommenden Jahren verstärkt auf das gute Zusammenspiel von Verkehrssicherheit und Ökologie ankommen. Eine Zukunftsvision ist die intelligente und bedarfsgerechte Nutzung sicherer Verkehrsmittel, ob Fahrrad, Auto, Bus oder Bahn, die nachhaltig die Umwelt schonen und auch nachfolgenden Generationen eine Mobilität garantieren, die sicher, flexibel und bequem ist. Das gilt mit Blick auf die demografische Entwicklung auch für unsere immer älter werdende Gesellschaft. Der Anteil der über 60-Jährigen nimmt zu, von denen übrigens immer mehr einen Führerschein besitzen. Darauf werden sich die Gestalter unseres Verkehrssystems mehr und mehr einstellen müssen. Ältere Menschen werden zukünftig viel mobiler sein als heute – darauf müssen wir reagieren, ohne ihnen unsinnige Einschränkungen aufzuerlegen.

Wichtig ist darüber hinaus, weitere Fortschritte im Sinne der Vision Zero zu erzielen. Dafür ist natürlich auch politische Unterstützung notwendig. Aber auch seitens der Wirtschaft sind weitere Impulse wünschenswert. Der DVR erfährt viel Unterstützung rund um die Projekte zur Information über Fahrerassistenzsysteme, über Reifensicherheit oder das Thema Licht und Sicht. Wohl wissend, dass in Zeiten der Wirtschaftskrise eine finanzielle Unterstützung solcher Maßnahmen erschwert ist, gilt der Appell: Von einer wirkungsvollen Verkehrssicherheitsarbeit profitieren wir alle – die Wirtschaft an vorderster Front. Vision Zero muss künftig eine allgemein bekannte und anerkannte nationale Leitlinie unserer Verkehrspolitik werden!

Interessante Mobilitätsentwicklungen liegen also vor uns. Wir freuen uns weiterhin darauf, Akteure aus Politik, Industrie, Forschung, Vereinen und Verbänden zusammenzuführen, die Verkehrssicherheitsarbeit zu koordinieren und ihr eine Bühne zu geben.

## INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	10
JOURNAL	14
INTERVIEW	19
EUROPA	22
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

# Neue Autobahnplakate zeigen drastische Unfallfolgen

BMVBS und DVR setzen mit „Runter vom Gas!“-Motiven weiter auf Emotionalität

Mit einer neuen, emotionalen Plakatserie der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ fordern das Bundesverkehrsministerium und der DVR zu angepasster Geschwindigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr auf. Die Plakate zeigen trauernde Menschen, die ein Foto mit Trauerflor in der Hand halten. Es sind Fotos von ihren Verwandten oder Freunden, die ihr Leben bei einem Verkehrsunfall verloren haben. „Wir bleiben unserer erfolgreichen Kampagnenstrategie treu: Auch die neuen Plakate zeigen drastisch die Folgen falschen Verhaltens im Straßenverkehr. Die Motive sollen aufrütteln und zum Nachdenken über das eigene Fahrverhalten im Straßenverkehr anregen. Wir haben mit ‚Runter vom Gas!‘ schon viel erreicht,

aber es sterben täglich immer noch durchschnittlich zwölf Menschen auf deutschen Straßen. Das ist unerträglich. Für die Angehörigen und Hinterbliebenen ist das damit verbundene Leid immens“, sagte der scheidende Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in Berlin.

Die neuen Motive knüpfen an die Emotionalität der vorherigen Plakate in Form von „Todesanzeigen“ und Unfallwracks an. Die auf den Plakaten abgebildeten Personen stehen symbolisch für das Leid tausender Opfer sowie das ihrer Angehörigen und Hinterbliebenen. Menschen, die den mit einem Verkehrsunfall verbundenen seelischen Schmerz erfahren mussten: Kinder, die ihre Eltern verloren haben, Lebenspartner

und Familien, die durch einen Unfall getrennt wurden und Menschen, die um ihre Freunde und Bekannten trauern. Es sind selbstverständlich keine echten Verkehrstopfer, sondern Darsteller, die im nichteuropäischen Ausland gecastet wurden und über Inhalt und Erscheinungsbild der Kampagne informiert sind.

„Wir hoffen, dass sich weiterhin so viele Akteure aus allen gesellschaftlichen Bereichen unter dem Dach der Kampagne für die Sicherheit auf Deutschlands Straßen engagieren. Für das bisherige Engagement gilt allen unser herzlicher Dank. Mit der Fortsetzung der emotionalen Ansprache möchten wir die intensiven Diskussionen in der Gesellschaft über Verkehrssicherheit aufrechterhalten



Präsentierten die neuen Plakate: Karin und Steffen Kießling, Angehörige eines tödlich verunglückten Motorradfahrers, Wolfgang Tiefensee und Christian Kellner

FOTO > DVR



Ein Motiv der neuen Plakatstaffel

und ausbauen“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner, der die neuen Plakate gemeinsam mit Tiefensee vorstellte.

Bis Ende des Jahres spricht „Runter vom Gas!“ mit weiteren Aktionen vor allem die besonders gefährdete Zielgruppe junger Fahrer an. In Kooperation mit den Landesverbänden des Deutschen Fußball-Bundes (DFB), der DEKRA und dem Bundesverband deutscher Discotheken und Tanzbetriebe (BDT) sollen junge Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren mit gezielten Aktionen für ein verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Zudem erscheint im Internet eine Reihe von Präventionsspots, bei denen verunfallte Jugendliche ihre Altersgenossen auf authentische Weise zu Eigenverantwortung und Rücksichtnahme auffordern.

Mehr zur Verkehrssicherheitskampagne unter [www.runter-vom-gas.de](http://www.runter-vom-gas.de).

## „Runter vom Gas!“ gewinnt Goldenen Effie

Die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ hat bei den renommierten Effie-Awards 2009 in der Kategorie „Gesellschaftliche Projekte“ gewonnen – und vom Gesamtverband Kommunikationsagenturen (GWA) den „Goldenen Social Effie“ in Berlin verliehen bekommen.

Die Kampagne „Runter vom Gas!“ hat eine Diskussion über das Thema Verkehrssicherheit ausgelöst, Millionen von Menschen über Plakate an den Autobahnen sowie über die Medien erreicht – und konnte auf diese Weise einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit auf Deutschlands Straßen leisten.

Zu diesen Erfolgen der Verkehrssicherheitskampagne kommt nun eine wichtige Branchenauszeichnung. Der GWA hat die Initiatoren und die betreuende Agentur Scholz & Friends mit dem Goldenen Effie in der Kategorie „Gesellschaftliche Projekte“ ausgezeichnet. Das Bundesverkehrsministerium sowie der DVR hatten die Anfang 2008 gestartete Kampagne bei der Berliner Kommunikationsagentur in Auftrag gegeben.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zeigt sich zufrieden mit den Ergebnissen: „Die Kampagne hat innerhalb kürzester Zeit enorm viele Menschen bewegt“, sagt er. „Die Auszeichnung der GWA bestätigt uns auf unserem neueingeschlagenen Weg in der Verkehrssicherheitskommunikation: Mit einer emotionalen Ansprache möchten wir die Verkehrsteilnehmer für das Risiko überhöhter Geschwindigkeit sensibilisieren“, so Eichendorf weiter. „Runter vom Gas!“ sei die erfolgreichste Verkehrssicherheitskampagne, die es in Deutschland bislang gegeben hat.

Die Effie-Jury konnte sich in der „Runter vom Gas!“-Bewerbung von den starken Resultaten überzeugen. Der Bekanntheitsgrad ist laut einer Umfrage überragend: Mehr als 50 Millionen Deutsche kennen die Kampagne und jeder fünfte hat schon mit Freunden oder Bekannten über sie gesprochen.

Außerdem ist die Kampagne in den Medien überaus präsent. Mehr als 250 Mal haben allein Presse und Rundfunk explizit über sie berichtet. Im Fernsehen wurde in allen großen Nachrichtensendungen, von der Tagesschau bis zu RTL aktuell, über „Runter vom Gas!“ berichtet.

Die Effies 2009 wurden aus 130 Einsendungen in 15 Kategorien ausgewählt. Die Jury bestand aus Vertretern von werbungstreibenden Unternehmen, Medien, Agenturen und Marktforschungsinstituten.

## Präventionskampagne „Risiko raus!“

Die Präventionskampagne „Risiko raus!“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und ihrer Mitglieder (den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen), der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung, der Bundesländer sowie Partnern wie dem DVR wird im Januar 2010 starten und bis 2011 fortgeführt. Sie besetzt zahlreiche Themen rund um das Thema „Sicher fahren und transportieren“. Die Präventionskampagne wird aus einer gemeinsamen Dachkampagne aller beteiligten Institutionen sowie aus zielgruppenspezifischen Kampagnen der Träger bestehen.

Sie soll maßgeblich zur Erhöhung der Arbeits- und Verkehrssicherheit im innerbetrieblichen Transport und Verkehr, auf Arbeits-, Dienst- und Schulwegen sowie auf Wegen von und zur Arbeit im öffentlichen Straßenverkehr beitragen. Die Eigenverantwortung und die Verantwortung für andere sowie das Verantwortungsbewusstsein von Unternehmern und Führungskräften sollen gestärkt werden. Sicherheitskonforme Kompetenzen, Einstellungen und Verhaltensweisen sollen propagiert und gefördert werden.



Warm up-Veranstaltung: (v.l.) Ernst-Friedrich Pernack (LASi), Christian Kellner (DVR), Rita Janning (BMAS), Dr. Walter Eichendorf (DGUV/DVR), Martin Hartenbach (LSV)

FOTO > DGUV

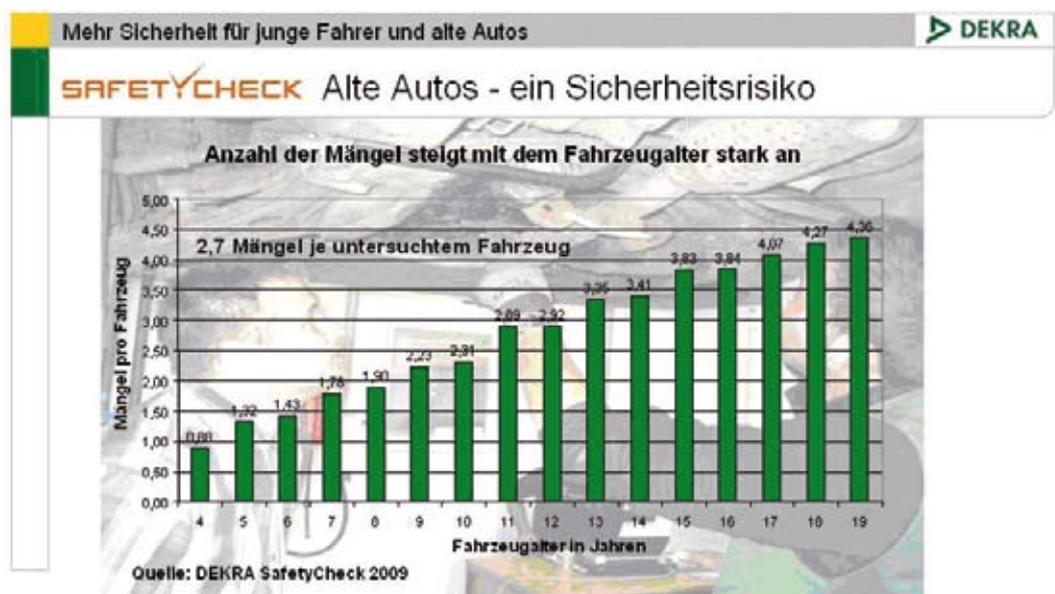
## SafetyCheck 2009: Ältere Fahrzeuge mit Mängeln

Rund 15.500 junge Autofahrerinnen und -fahrer ließen bei der Aktion „SafetyCheck 2009“ ihr Fahrzeug kostenlos auf Herz und Nieren prüfen. DEKRA ermittelte insgesamt mehr als 42.000 Mängel. Jeder zweite Pkw wies Schäden an Fahrwerk, Reifen oder Karosserie auf.

72 Prozent der jungen Erwachsenen fuhren einen Pkw, der acht Jahre oder älter war. Mit steigendem Fahrzeugalter nahm die Zahl der Mängel zu: Bei Pkw im Alter von acht Jahren oder mehr wurden über 88 Prozent der Fahrzeuge beanstandet.

Im Schnitt waren die untersuchten Fahrzeuge elf Jahre alt und hatten rund 126.000 Kilometer auf dem Tacho. Bei mehr als jedem dritten Fahrzeug fehlten wichtige Sicherheitseinrichtungen wie Fahrerairbag, ABS oder ESP. 43 Prozent der Fahrzeuge waren mit Mängeln an der Bremsanlage unterwegs.

Das Unfall- und Verletzungsrisiko für junge Fahrer in alten Autos steigt laut DEKRA jedoch nicht nur aufgrund der hohen Mängelquote, sondern auch infolge fehlender Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge, mangelnder Wartungsmoral und der Neigung zu Do-it-yourself-Reparaturen.



GRAFIK > DEKRA



Applaus für den glücklichen Gewinner Stefan Laudien



Das Expertenteam der Trainer

Wer ist Deutschlands bester Autofahrer? Um diese Frage zu beantworten, luden AUTO BILD und der DVR gemeinsam mit ihren Aktionspartnern zum Höhepunkt von Europas größter Fahrsicherheitsaktion ein. Austragungsort des spannenden Finales war das ADAC-Fahrsicherheitszentrum in Lüneburg.

Den begehrten Titel und damit den ersten Preis, einen fabrikneuen Ford Kuga, gewann der 39-jährige Stefan Laudien aus dem unterfränkischen Eisingen. Während des anspruchsvollen siebenstündigen Wettbewerbs waren die Teilnehmer in unterschiedlichen Kategorien aufgefordert, ihr Fahrgeschick unter Beweis zu stellen. Neben dem ungebremsten Spurwechsel, auch als „Elchtest“ bekannt, einem Offroad-Parcours, dem Ausweichen mit Bremsen auf Nässe und

einem Handling-Kurs mit Anfahren an einer Steigung wartete auch eine Verbrauchsfahrt auf die 40 Finalisten. Zehn Frauen und 30 Männer hatten sich in Vorentscheiden unter 1.500 Mitbewerbern qualifiziert, die zuvor per Losverfahren aus über 100.000 interessierten Autofahrerinnen und

-fahrern ermittelt wurden. Auf sechs Fahrsicherheitsparcours in ganz Deutschland hatte AUTO BILD gemeinsam mit Ford, dem DVR, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bridgestone, DEKRA, LuK und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) die Vorrunden veranstaltet.

Die Aktion „Deutschlands bester Autofahrer“ findet im kommenden Jahr zum 22. Mal statt und bereits jetzt freuen sich die Veranstalter AUTO BILD und DVR auf eine große Beteiligung.



Hier waren Könner gefragt: Fahrzeug-Handling auf nasser Fahrbahn

# „Die Lenker müssen sich der Risiken bewusst werden“



FOTOS > DEKRA

## AXA und DEKRA zeigen Crashtests von typischen Landstraßenunfällen

Außerorts fühlen sich viele Verkehrsteilnehmer sicherer als in der Stadt oder auf der Autobahn – eine trügerische Sicherheit, wie die Unfallzahlen belegen. Welches Verletzungspotenzial bei Landstraßenunfällen entsteht, belegten eindrucksvoll mehrere Crashtests, die Unfallforscher der AXA Versicherungen gemeinsam mit der DEKRA bei einer Veranstaltung in

ist der Stoß weicher. Bei einer hohen Aufprallgeschwindigkeit kann besonders der Sozius auch über das entgegenkommende Fahrzeug hinweg auf die Fahrbahn geschleudert werden. Im Pkw werden die Airbags ausgelöst – die Insassen erleiden leichte Verletzungen. Durchbricht jedoch einer der Motorradfahrer die Windschutzscheibe, ist das Verletzungsrisiko auch für den Fahrer und Beifahrer des Pkw höher.

besteht so gut wie keine Überlebenschance – trotz Sicherheitsgurt und Airbag.

**3. Abkommen von der Fahrbahn:** Ein Personenwagen gerät mit hoher Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab, überschlägt sich und prallt an einen Baum. Schlägt das Fahrzeug seitlich oder mit dem Dach auf, ist dies für die Insassen besonders gefährlich, da dort keine Knautschzone vorhanden ist. In diesen Fällen wird die



Wildhaus/Schweiz vorführten. Dabei wurden drei typische Szenarien umgesetzt:

### 1. Frontalkollision Pkw-Motorrad:

Ein schweres Motorrad überholt mit circa 60 km/h ein langsames Auto. Dabei prallt es frontal mit einem entgegenkommenden Personenwagen zusammen, welcher mit 30 km/h unterwegs ist. Beim Aufprall werden Fahrer und Sozius des Motorrads über Tank und Lenker auf das entgegenkommende Fahrzeug geschleudert. Treffen sie dabei auf die A-Säule oder die Dachkante des Pkw, werden sie hart abgebremst. Prallen sie hingegen auf die Windschutzscheibe,

### 2. Seitenkollision mit landwirtschaftlichem Fahrzeug:

Ein Traktor mit zwei beladenen Anhängern überquert eine Landstraße, um von einem Feld ins nächste zu gelangen. Ein Personenwagen stößt ungebremst mit circa 80 km/h in den zweiten Anhänger. Landwirtschaftliche Zugmaschinen und Anhänger verfügen in der Regel über keinen Unterfahrschutz. Der Motorraum des Pkw unterfährt deshalb die Ladekante des Anhängers, so dass die Knautschzone keine Wirkung hat. Die volle Aufprallenergie muss von den A-Säulen und der Windschutzscheibe aufgenommen werden. Daher wird das Dach nach hinten abgeschert. Für die Insassen

Fahrgastzelle so stark eingedrückt, dass die Insassen kaum eine Überlebenschance haben.

Bei allen Fortschritten, die in der aktiven und passiven Sicherheit erreicht worden sind, bleibt der Fahrer das zentrale Glied in der Kette. „Um die Unfallschwere zu verringern, müssen sich die Lenker der Risiken bewusst werden und ihre Fahrweise entsprechend anpassen“, sagte Anton Brummer, Leiter der Unfallforschung der AXA Winterthur Schweiz. Darüber hinaus seien auch straßenbauliche Maßnahmen notwendig, wie zum Beispiel die Entfernung von festen Hindernissen außerhalb der Fahrbahn.



## „PROFILER“: Persönliche Stärken im Straßenverkehr ausbauen

Obwohl die 18- bis 24-Jährigen nur rund acht Prozent der Bevölkerung stellen, liegt ihr Anteil an den Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr bei 20 Prozent. Junge Fahrerinnen und Fahrer haben somit ein sehr viel höheres Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken. Hinzu kommt, dass es eine Gruppe junger Erwachsener gibt, die besonders ausgeprägt Risikosituationen aufsucht.

Vor diesem Hintergrund erproben der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen mit „PROFILER“ derzeit ein Verfahren, das es ermöglicht, Fahrer mit einem vermeintlich höheren Unfallrisiko im Straßenverkehr zu identifizieren. Es handelt sich um ein neues Programm zur Analyse und zum Ausbau persönlicher Stärken im Straßenverkehr.

Die jungen Auszubildenden nehmen zunächst auf freiwilliger Basis an einem so genannten Potenzialtest teil, mit dem persönliche Charaktereigenschaften ermittelt werden. Diese lassen wiederum Schlussfolgerungen auf die Fahrweise zu. In

vertraulichen Gesprächen werden anschließend die Ergebnisse ausgewertet und die jungen Fahrer können sich bewusst mit ihren Potenzialen auseinandersetzen. In der Praxis hilft eine Coaching-Fahrt unter fachkundiger Anleitung DVR-zertifizierter Trainer, das eigene Verhalten am Steuer hin zu mehr Gelassenheit und Rücksichtnahme zu verändern. Und das ohne erhobenen Zeigefinger.

Im Ausbildungsverbund der „bildungszentrum energie GmbH“ (bze) ist mit der envia Mitteldeutsche Energie AG (RWE-Gruppe) und der MITGAS GmbH sowie weiteren 26 Verbundunternehmen im vergangenen Jahr ein „PROFILER“-Pilotprojekt mit fundiertem pädagogischen Hintergrund für ihre Auszubildenden im ersten und zweiten Ausbildungsjahr gestartet worden. Nunmehr liegen erste Zwischenergebnisse vor, die in Osterburg (Sachsen-Anhalt) präsentiert wurden.

224 junge Menschen sind beteiligt, davon wurden 37 Prozent als Risikofahrer eingestuft, 18 Prozent zeigten

eine Tendenz zum Risikofahrer, während die verbliebenen 45 Prozent ein übliches Verkehrsrisiko aufwiesen. Zehn Prozent der Teilnehmer hatten bereits vor Beginn der Trainingsmaßnahmen einen Unfall verschuldet. Nach der ersten von drei Trainingseinheiten und Gruppencoachings konnte der Anteil der Risikofahrer auf 24 Prozent gesenkt werden. Zudem hat keiner der 224 jungen Verkehrsteilnehmer seit Beginn des Pilotprojekts einen Unfall verschuldet. „Das beweist sehr deutlich, dass der mit diesem Projekt eingeschlagene Weg richtig und erfolgreich ist“, freute sich bze-Geschäftsführer Bernd Koller.

Carolin Schulz, angehende Bürokauffrau, und Oliver Mohring, Auszubildender zum Industriekaufmann (beide im dritten Lehrjahr), gehören zu den ersten „Versuchskaninchen“ und zogen ein positives Fazit. „Man muss ehrlich zu sich selbst sein und sein eigenes Verkehrsverhalten hinterfragen“, sagte Carolin Schulz. „Über den Test konnte ich mein Fahrverhalten realistisch einschätzen“, ergänzte Oliver Mohring.

Gleichzeitig wurde das neue Verkehrssicherheitsprojekt des bze-Ausbildungsverbundes im Beisein der neuen 166 Auszubildenden aus den Regionen von Halle (Sachsen-Anhalt), Chemnitz und Markkleeberg (Sachsen) sowie Cottbus und Falkenberg (Brandenburg) und den Geschäftsführungen der Kooperationspartner gestartet.

Als Forschungsprojekt wird „PROFILER“ wissenschaftlich durch das Institut EVALUE der Universität Lüneburg begleitet. Weitere Partner sind die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro und die SMP GmbH.

Die Ergebnisse werden in den Fachausschüssen des DVR vorgestellt und diskutiert.

FOTO > DVR



Präsentierten erste Zwischenergebnisse: (v.l.) bze-Geschäftsführer Bernd Koller, Carolin Schulz, Sabrina Paul (enviaM), Oliver Mohring, Jochen Lau (DVR), Dr. Ronald Unger (BG ETE), Horst Veith (SMP GmbH) und Dirk Grothmann (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt).

# Die Unfallkommission: unverzichtbares Instrument

## Maßnahmen gegen Unfallhäufungen machen Straßen sicherer

von Dr. Detlev Lippard

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum September 2009 hat eine gute Nachricht für die rund 500 Unfallkommissionen mit sich gebracht. Endlich ist dieses Gremium in seiner Bedeutung angemessen beschrieben. Denn auch die zur StVO gehörende Verwaltungsvorschrift wurde geändert. Der Paragraph 44 nennt nun die Unfallkommission erstmals beim Namen und folgt damit einer Forderung des Deutschen Verkehrsgerichtstages aus dem Jahr 2008:

*„Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten...“*

### Das Kind hat einen Namen bekommen

Dies ist der bisher so vermisste Klartext – und ein wichtiger Baustein in dem langjährigen Bemühen, den Stellenwert der Unfallkommissionen zu erhöhen. Sie gibt es im Westen seit etwa 40 und im Osten seit fast 20 Jahren – und zwar flächendeckend in jedem Landkreis und jeder kreisfreien Stadt.

Zwar war auch in der alten Fassung der Verwaltungsvorschrift vorgeschrieben, dass Polizei, Verkehrs- und Baubehörden verkehrsregelnde und straßenbauliche Maßnahmen

zur Beseitigung von Unfallhäufungen beschließen und umsetzen. Leider war jedoch bei der Geburt versäumt worden, dem Kind einen identitätsstiftenden Namen zu geben. Deshalb sahen sich die drei Fachbehörden häufig nicht als ein durch gemeinsame Ziele verbundenes Team an. So wurden im Wesentlichen die jeweiligen Interessen verfolgt. Es fehlte die Einsicht und das Wissen, an einem Strang zu ziehen.

Dies ging so oder so ähnlich über viele Jahre und stand in keinem Verhältnis zur hohen Bedeutung des Auftrages – nämlich dort, wo viele und schwere Unfälle aufgetreten waren, menschliches Leid und volkswirtschaftliche Verluste gezielt und effizient zu beseitigen. In vielen Fällen gelang dies bemerkenswerterweise trotz unzureichendem Wir-Gefühl: Einzelne engagierte Mitglieder hatten die gestellte Aufgabe zu ihrer Sache gemacht, also die anderen überzeugt und dicke Bretter gebohrt.

Aber es gab in früheren Jahren viele Beispiele dafür, dass sich niemand zuständig fühlte und die Vorgesetzten unzureichend informiert waren. Und es gab umgekehrt Chefs, die sich aus Unkenntnis oder Fehleinschätzung nicht um ihre Unfallkommission kümmerten. Man fand sich dann nur einmal im Jahr zusammen, arbeitete die seit langem bekannten Unfallhäufungsstellen ab und fasste halberzige Beschlüsse. Oder man stellte schlicht fest, dass man mit seinem Latein am Ende sei, da sich manche Verkehrsteilnehmer weiterhin so regelwidrig wie bisher verhielten.

Die Beschlüsse waren meist nur kleine, kostengünstige Maßnahmen, in

dem etwa eine neue Markierung aufgebracht oder ein anderes Verkehrsschild installiert wurde.

Warum lief dies häufig nach solch einem Schema ab? Eine wesentliche Begründung liefert die Betrachtung der Rechtslage: Juristisch ist der Sachverhalt bei einem Verkehrsunfall klar definiert. Ein oder mehrere Verkehrsteilnehmer haben gegen die StVO verstoßen. Die Haftpflicht- und Kaskoversicherungen des oder der Beschuldigten haben für den Schaden aufzukommen. Gemäß dem Motto: „Wer einen Unfall baut, ist selbst daran Schuld“.

### Kann die Straße eine Teilschuld haben?

Dass auch der Straße eine Mitschuld zukommen kann, wird in dieser Perspektive außer Acht gelassen. Der Befund, dass dort, wo sich gleichartige Unfälle häufen, etwas an der Straße oder deren Umfeld mangelhaft sein könnte, wird ausgeblendet. Die langjährigen beeindruckenden Erfolge bei der Reduzierung der schweren Unfälle werden so vor allem den in der Tat wesentlich sicherer gewordenen Fahrzeugen und einem veränderten Verkehrsverhalten sowie dem verbesserten Rettungswesen – aber kaum der Verbesserung der Straße – zugeschrieben.

Die Unfallkommissionen haben all die Jahre eher im Verborgenen gewirkt, waren in der örtlichen Verwaltung und der lokalen Politik kaum bekannt. Dementsprechend wurden neue Mitglieder vorher nicht geschult, sondern „ins kalte Wasser geworfen“.

Aber inzwischen ist die Lage verändert. Seit etwa zehn Jahren sorgen verschiedene Institutionen vor allem auf Länderebene und vor Ort offensiv für einen höheren Bekanntheitsgrad der Unfallkommissionen. Die Namensgebung wird den Rückenwind noch verstärken.

Entscheidend für diese Impulse waren und sind die beiden Veröffentlichungen „Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ und „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die Länder haben diese Schriften in ihren Unfallbekämpfungs-Erlassen zur Grundlage genommen. Diese Entwicklung ist maßgeblich den Erkenntnissen und dem Einsatz des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zu verdanken. Im Ergebnis bestehen trotz der föderalen Struktur deutschlandweit grundsätzlich einheitliche Standards in der Unfallanalyse und Maßnahmenfindung. Außerdem wurden Lehrpläne erstellt, um für die Tätigkeit in der Unfallkommission auszubilden. Längst ist eine durch die Verkehrs- und Innenminister der Länder gemeinsam angebotene mehrtägige Qualifizierung von Unfallkommissionen etabliert. Ebenso werden Fortbildungen zu speziellen aktuellen Themen mit gleichzeitigem Erfahrungsaustausch in den Ländern durchgeführt.

In der Konsequenz gelang eine deutliche Steigerung der Qualität und Professionalität der Unfallkommissionen. Zwar liegen wegen des großen Erhebungsaufwandes keine deutschlandweiten Statistiken vor. Jedoch gibt es in den Ländern und vor Ort eine Vielzahl von Belegen, die die gestiegene Zahl von dauerhaft beseitigten Unfallhäufungen zeigen. In Bayern und Rheinland-Pfalz werden die zunehmenden Erfolge bereits seit einigen Jahren zentral erfasst.

Auch dem Verkehrsteilnehmer sind viele durch die Unfallkommission beschlossene Veränderungen im Straßenraum sehr vertraut – sei es die Mittelinsel, der Kreisverkehr, die Schutzplanke und vieles mehr. Die

Straßen sind heute oft keine reinen, zum Rasen verführende Asphaltbänder mehr. Daran hat die unsichtbare Hand der Unfallkommission großen Anteil.

## Unfälle sind keine Zufälle

Wie sehen die Verantwortungsbeiräte der Unfallkommission im Einzelnen aus? In der Verwaltungsvorschrift ist fixiert, welche Aufgaben die drei ständigen Mitglieder haben: Die Polizei sorgt für die Unfallauswertung und gegebenenfalls für die Überwachung. Die Verkehrsbehörde ist für die Anordnung der Schilder und Markierungen zuständig. Und

die Baubehörde setzt die Baumaßnahmen um.

Die Verwaltungsvorschrift führt darüber hinaus aus: Auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung der Unfallhäufung geplant ist, so muss durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen für eine sofortige Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden. Dadurch soll verhindert werden, dass eine erkannte Unfallhäufungsstelle möglicherweise auf Jahre unverändert bestehen bleibt.

Neben der polizeilichen Erfassung aller Verkehrsunfälle in der sogenannten Einjahreskarte ist seit etwa zehn Jahren auch eine Darstellung der



Vorher: Unfallbrennpunkt zweier sich kreuzender Bundesstraßen



Nachher: Umbau zu einem verkehrssicheren Kreisverkehr

FOTOS > UDV

schweren Unfälle mit Personenschäden in speziellen Dreijahreskarten vorgeschrieben. Denn die Erfahrung hat gezeigt, dass sich diese Unfälle anders im Straßennetz verteilen.

Zudem war manchen Unfallkommissionen – was zunächst erstaunlich klingen mag – mehr und mehr die Arbeit ausgegangen. Hier war es im Laufe der Zeit gelungen, die aus der Einjahreskarte festgestellten Unfallhäufungsstellen nahezu komplett zu beseitigen. Dadurch wurden in der klassischen Betrachtung der Unfallhäufungsstellen nur noch fünf bis maximal zehn Prozent aller registrierten Unfälle erfasst.

Die Einführung der Dreijahreskarte läutete aber einen Perspektivenwechsel ein: Die Unfallschwere bekam wesentlich mehr Gewicht. Außerdem zeigte sich bei der Betrachtung längerer Zeiträume, dass es zu kurz greift, sich nur auf Unfallstellen zu fokussieren. Häufig sind nämlich längere Streckenabschnitte unfallauffällig.

## Unfallstrecken müssen ins Blickfeld rücken

Deshalb wird heute mit detektivischer Akribie auch nach so genannten Unfallhäufungslinien gefahndet. Nun lässt sich etwa das Unfallgeschehen auf Landstraßen wesentlich besser aufspüren. Manchmal werden Abschnitte von zehn Kilometer Länge und mehr identifiziert, in denen sich die schweren Unfälle keinesfalls nur auf Kurven, Kreuzungen oder Kuppen konzentrieren. Selbstverständlich sind auch die Unfallhäufungslinien in den Ländererlassen exakt definiert.

Dieses veränderte Vorgehen verdeutlicht, dass immer noch viele Unfallhäufungen existieren. Es kann also keine Rede davon sein, dass der Unfallkommission die Arbeit ausgehe. Heute können etwa ein Drittel aller schweren Unfälle in der Unfallkommission erfasst werden. Die Unfallhäufungen zu betonen bleibt also richtig und effizient, um Verbesserungen im Straßenraum zu erzielen.

Die Erfolgsbilanz wird deutlich, wenn die Zahl und Schwere der Unfälle vor und nach den umgesetzten Maßnahmen verglichen werden. Die nun vermiedenen Unfälle können auch volkswirtschaftlich bewertet werden. Wenn die richtigen Maßnahmen getroffen wurden, so haben die Nutzen-Kosten-Verhältnisse häufig Werte im zweistelligen Bereich.

Unfallkommissionen sind gut beraten, von vorneherein eine Doppelstrategie zu verfolgen: Die möglichst sofortige Umsetzung von kleinen Maßnahmen wie zum Beispiel Verkehrszeichen, Erneuerungen von Markierungen, Freischneiden des Sichtfeldes, oder die Umprogrammierung von Verkehrsampeln. Parallel dazu sollte die Planung von größeren baulichen Maßnahmen wie etwa Kreisverkehrsplätzen oder Kurvenbegradigungen verfolgt werden.

In der Vergangenheit ist jedoch häufig eine Stufenstrategie versucht worden. Man hat mit einer kleinen Maßnahme angefangen, ohne dass sich eine nennenswerte Wirkung einstellte. Also hat die Unfallkommission eine weitere kleine Maßnahme beschlossen. Beispielsweise wurde zunächst ein Vorfahrt-Achten-Schild durch ein Stoppschild ersetzt. Danach wurde es auch auf der linken Straßenseite aufgestellt, später wurde die übergroße Form gewählt. Im Ergebnis wurde über Jahre „rumgebastelt“, wertvolle Zeit wurde vertan, aber es waren weiterhin viele und schwere Unfälle zu verzeichnen.

Ein solches Vorgehen ist glücklicherweise wesentlich seltener geworden. Aber es gibt noch immer viele Unfallkommissionen, die das traditionelle Denken zu sehr betonen. Unfallbrennpunkte sind auf den ersten Blick augenfälliger als die Anwendung der definierten Kriterien für Unfallhäufungslinien. Dabei stehen den Polizeibehörden längst moderne softwaregestützte Auswertungsprogramme wie das System EUSKa zur Verfügung. Hiermit lassen sich auch per Knopfdruck spezielle Unfallkarten etwa zu Baumunfällen oder zu Unfällen mit Radfahrern auf den Bildschirm zaubern.

Insgesamt hat das in den letzten Jahren durch die Länder eingeführte Controlling bereits viel bewirken können. Teilweise wurden Landesunfallkommissionen eingerichtet. Die Innen- und Verkehrsministerien der Länder haben inzwischen einen genaueren Überblick über die Arbeit ihrer Unfallkommissionen. Controlling heißt immer zweierlei: Hilfe und Aufsicht. Örtliche Unfallkommissionen haben anders als früher direkte Ansprechpartner auf der Vorgesetztenebene, wenn sie nicht mehr weiter kommen. Aufgrund der durchgeführten Schulungen kennt man sich nun, und der wechselseitige Informationsaustausch kann viel besser funktionieren.

## Ausblick: Hochwirksamer Werkzeugkasten steht bereit

„Muss es immer erst krachen, bevor die zuständigen Behörden aktiv werden?“, lautet eine oft gehörte Klage. Ja und Nein. Zwar gibt es eine Vielzahl sicherheitsfördernder Straßenbau-Richtlinien. Zwar gibt es unabhängige Auditoren, die bereits bei Um- oder Neubaumaßnahmen die Planungen begutachten. Zwar gibt es das Instrument der Verkehrs-schau, bei der meist alle zwei Jahre eine Prüfung der Beschilderung und Markierung stattfinden muss. Und es gibt eine Sicherheitsanalyse des gesamten Straßennetzes, um nicht nur einzelne Strecken und Stellen zu betrachten.

Und dennoch erbringen die sich in Unfallhäufungen konzentrierenden Unfallauswertungen weiterhin wertvolle Erkenntnisse – und zwar immer aus der praktischen Erfahrung heraus. Dies kann kein anderes Verfahren leisten. Es wird auch künftig nicht möglich sein, mittels Prävention und Prognosen Unfallhäufungen völlig auszuschließen. Die auf dieses Unfallgeschehen aufbauenden Maßnahmen bedeuten aber immer auch gleichzeitig Vorsorge, damit es zukünftig nicht mehr kracht.

## Zur Nachahmung empfohlenes Warnsystem

Unfallkommissionen sind dankbar für Anerkennung und Motivation. Der GDV verleiht mit Unterstützung des DVR seit 2001 alljährlich den mit 5.000 Euro dotierten Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ für vorbildliche Lösungen. Diesjähriger Preisträger ist die Unfallkommission Oberallgäu/Nord. Hier wird anschaulich, welche wichtige gesellschaftliche Aufgabe dieses Warnsystem hat und was es bewirken kann, wenn die Unterstützung vor Ort funktioniert. (siehe Fotos Seite 11)

An einer Landstraßenkreuzung zweier Bundesstraßen lag trotz Verkehrsampel eine Unfallhäufungsstelle vor, denn die Lichtsignalanlage hatte keine eigene Schaltung für die zahlreichen Linksabbieger. Außerdem kam es immer wieder zu Unterbrechungen in der Stromversorgung. Bei zehn der insgesamt 14 Unfälle in den Jahren 2000 bis 2002 wurden 19 Menschen verletzt, sieben davon schwer. Also bestand dringender Handlungsbedarf.

Als Sofortmaßnahme wurden die Markierungen und Beschilderungen verändert. Dadurch war die Kreuzung deutlich besser zu erkennen. Parallel wurde, da eine störungsfreie Stromversorgung auch zukünftig nicht zu garantieren war, der Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz beschlossen. Diese Baumaßnahme war zwar kostenintensiv, versprach aber eine dauerhaft sichere Lösung mit nur noch vergleichsweise geringen Betriebskosten.

Das Ergebnis gibt der Unfallkommission eindrucksvoll Recht: In den drei Jahren 2006 bis 2008 wurden nur noch zwei Unfälle mit leichtem Sachschaden verzeichnet. Seit dem Umbau gab es also keine schweren Unfälle mehr. Die Baukosten betragen übrigens 325.000 Euro, was im Vergleich zu dem sonst zu erwartenden Schaden in Höhe von 3,7 Millionen Euro sehr effizient ist.

Die Hervorhebung des Stellenwertes der Unfallkommission bleibt eine Daueraufgabe. Es gibt noch immer zu viele Lokalpolitiker und Verwaltungsspitzen, die dieses Instrument kaum kennen. Es gibt nach wie vor zu viel Fluktuation in der Zusammensetzung der Mitglieder. Dabei verlangt gerade diese verantwortungsvolle und erfahrungsbedeutsame Tätigkeit ein hohes Maß an Kontinuität. Und nichts motiviert mehr als dauerhafte Erfolge, die sich über längerfristiges Wirken einstellen.

Die Aus- und Weiterbildung der Mitglieder bleibt ebenfalls Dauerthema. Ebenso wie der fachliche Austausch der Dozenten, der länderübergreifend alle zwei Jahre geplant ist. Nachdem im Jahr 2008 Hessen der Gastgeber war, wird diese Rolle für 2010 Nordrhein-Westfalen übernehmen. An Themen wird es nicht fehlen. Unfallkommissionen behandeln ein breites Spektrum von Außerorts- und Innerorts-Straßen mit speziellen

Fragestellungen – wie zum Beispiel Baumunfälle, Motorrad-, Fahrrad- oder Fußgängerunfälle. Gegen all diese Unfälle steht ein umfangreiches und anschaulich bebildertes Paket bewährter Maßnahmen bereit.

## Vision Zero im Straßenraum

Der DVR richtet sich seit zwei Jahren nach der Leitlinie Vision Zero aus. Im Kern geht es darum, alles auf allen relevanten Ebenen zu unternehmen, um schwere Unfälle für die Zukunft möglichst auszuschließen. Die Institution Unfallkommission, die sowohl Reparaturinstrument als auch Frühwarnsystem ist, spielt hierbei eine große Rolle. Bei der weiteren Reduzierung von tödlichen Unfällen und der Verminderung der Zahl der Verletzten bietet die Beseitigung bekannter Mängel im Straßenraum einen erfolgversprechenden Ansatzpunkt.

Inzwischen ist das Bewusstsein gewachsen, welche wichtige Rolle die Gestaltung der Straße bei der Entstehung beziehungsweise Vermeidung von Unfällen hat. Durch Umbauten, Markierungen und Beschilderungen verzeiht die Straße nun vielfach das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers oder macht zumindest die Unfallfolgen weniger gravierend. Heute gehen die Fachleute davon aus, dass der Mensch Fehler macht und diese auch machen kann, ohne mit schweren Folgen dafür bestraft zu werden. Hieran muss die Straße angepasst werden – und nicht umgekehrt.

In den wenigen Fällen, in denen auch die beste Umgestaltung der Straße keine hinreichende Lösung bietet, bleibt als letztes Mittel die Überwachung. Ihr Einsatz ist unter Hinweis auf die Entschärfung einer Unfallhäufung sehr gut begründet.

Selbstverständlich wird nicht jeder schwere Unfall vermieden werden können, etwa indem so genannte selbsterklärende Straßen quasi automatisch das richtige Verkehrsverhalten bedingen. Die Verantwortung für grobe Fehler bleibt beim Verkehrsteilnehmer. Und es wird immer wieder Raser geben, die sich und andere durch schwere Unfälle gefährden. Es ist aber zwischen vorsätzlichem und fehlerhaftem Verhalten zu unterscheiden.

Wir sollten nicht bereit sein, uns mit Formulierungen wie „menschliches Versagen“, „unerklärlich“ oder „Todesstrecke“ abzufinden. Die Unfallkommission verfügt jedenfalls über einen hoch wirksamen Werkzeugkoffer. Er muss nur geöffnet und eingesetzt werden.

Der Autor ist Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR.  
[dlipphard@dvr.de](mailto:dlipphard@dvr.de)

## Mehr Sicherheit für Motorradfahrer – aber wie? Gemeinsames Symposium von UDV und DVR



Ex-SPD-Fraktionschef Dr. Peter Struck begrüßte die Teilnehmer. Auf dem Podium DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (l.) und der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann.

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 nur bei zwei Prozent liegt. Woran liegt es, dass Motorradfahrer einem derart hohen Risiko ausgesetzt sind? Und welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Unfallzahlen künftig zu senken? Um diese Kernfragen ging es beim Internationalen Motorrad-Symposium, zu dem die Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der DVR gemeinsam ins Ernst-Reuter-Haus nach Berlin eingeladen hatten. Dabei sollte der Blick bewusst über die Grenzen gelenkt werden, um vielversprechende Ansätze der Nachbarländer aufzunehmen.

Maria Christina Marolda von der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission (DG TREN) wies darauf hin, dass der Aktionsplan 2011 bis 2020 der EU den Faktor Mensch im Straßenverkehr in den Vordergrund rückt, wobei Fahrer motorisierter Zweiräder als schwächere Verkehrsteilnehmer besonders berücksichtigt werden. Dr. Pierre Van Elstande (INRETS, Frankreich) erinnerte daran, dass die Fahrer

motorisierter Zweiräder eine zunehmend heterogene Gruppe bilden, je nachdem, ob sie Motorrad- oder Rollernutzer, Alltags- oder Freizeitfahrer seien. Dementsprechend vielfältig seien die Probleme, die in ihren verschiedenen Facetten sorgfältig analysiert werden müssten. Dann könnten Entwicklungen der Fahrzeugtechnik, Verbesserungen der Infrastruktur, verbesserte Schutzkleidung und Trainingsmaßnahmen zu Sicherheitsgewinnen führen. Wolfgang Blindenbacher, Präsident des europaweiten Polizei-Netzwerkes TISPOL, berichtete über Strategien und Taktiken dieses Zusammenschlusses europäischer Polizeibehörden zur Bekämpfung von Motorrad-Unfällen. „Es geht darum, in einem ganzheitlichen Ansatz Repression, Prävention sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit aufeinander abzustimmen. Dabei sollen Ansprechsituationen geschaffen, zum Beispiel durch Kontrollen, sowie vorhandene genutzt werden wie beispielsweise Motorrad-Treffs“, sagte Blindenbacher.

Anschließend ging es im Workshop „Fahrzeug und Infrastruktur“ um Merkmale einer sicheren Straßengestaltung, Auswirkungen der weiteren Verbreitung von Tagfahrlicht,

Systeme der Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation sowie weitere Aspekte der aktiven und passiven Sicherheit.

Fragen der Verhaltensbeeinflussung standen im Workshop „Recht und Verhalten“ im Vordergrund. Hier ging es um Möglichkeiten des Motorradtrainings, auch im Realverkehr. Das Konzept der Motorrad-Sicherheitstour, wie es in der „German Safety Tour“ von UDV und DVR umgesetzt wird, wurde ausführlich dargestellt. Außerdem ging es um die Ansprache von Motorradfahrern durch Sicherheitswerbung. Thema waren auch Sanktionsmaßnahmen bei Verkehrsverstößen, wie sie beispielsweise in anderen europäischen Ländern praktiziert werden – bis hin zur Beschlagnahme des Motorrades, des „liebsten Spielzeugs“, wie ein Referent es in seinem Vortrag nannte.

In beiden Workshops wurden Empfehlungen entwickelt und verabschiedet, die von allen Beteiligten einvernehmlich getragen werden. Sie können Richtschnur sein für künftiges Handeln in Politik und Praxis.



Christina Marolda, DG TREN



Wolfgang Blindenbacher, TISPOL



Dr. Pierre Van Elslande, INRETS

Der Arbeitskreis „Fahrzeug und Infrastruktur“ forderte unter anderem die Umsetzung der Maßnahmen nach dem Merkblatt „MV-Mot“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Deutschland und empfahl eine Umsetzung vergleichbarer Standards auch international. Von Motorradfahrern stark frequentierte Strecken sollen im Hinblick auf Sicherheitsdefizite untersucht werden. Wichtig sei eine hindernisfreie Gestaltung der Seitenräume sowie eine Ausstattung der Kreuzungen mit gesicherten Ampelphasen für Linksabbieger. Zur Verbesserung der Sicherheit von Motorradfahrern wurde auf die Bedeutung auffälliger Schutzkleidung sowie die

Nutzung spezieller Tagfahrleuchten hingewiesen. Außerdem müsse die Forschung in Bezug auf Fahrzeug-zu-Fahrzeug- sowie auf Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikationssysteme intensiviert werden. Die weitere Verbreitung von ABS-Systemen bei Motorrädern sei zu fördern.

Der Arbeitskreis „Fahrer und Recht“ empfahl allen Motorradfahrern die regelmäßige Teilnahme an Sicherheitstrainings, sowohl auf dem Übungsplatz als auch im realen Straßenverkehr. Neben der Verkehrsunfallprävention sei eine zielgruppenorientierte Verkehrsüberwachung notwendig, alle gesetzlichen Rechtsinstrumente sollen konsequent

ausgeschöpft werden. Die Medien wurden aufgefordert, auf die Darstellung riskanter Fahrweisen im Straßenverkehr zu verzichten. Es wird empfohlen, eine Plattform zum Erfahrungsaustausch aller Beteiligten zur Verkehrssicherheit rund um das Motorradfahren einzurichten. Die Erfahrungen und Auffassungen von Interessenverbänden sollen bei der Entwicklung von Regelungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

Die Empfehlungen der Workshops können im Wortlaut auf der Internetseite der Unfallforschung der Versicherer [www.udv.de](http://www.udv.de) oder auf [www.dvr.de](http://www.dvr.de) nachgelesen werden.



Rund 110 Teilnehmer interessierten sich für das Symposium.

# Hilfe in höchster Not

## DVR-Presseseminar bilanziert Lage im Rettungswesen



Erste Hilfe am Unfallort

FOTO > DVR

Etwa zehn Millionen Mal im Jahr sind Menschen in Deutschland in höchster Not und brauchen Rettung. Manchmal geht es dabei buchstäblich um Sekunden. Wie gut und effektiv ist unser Rettungsdienst? Was kann getan werden, um seine Leistungsfähigkeit weiter zu steigern? Diese und weitere Fragen wurden im Rahmen des DVR-Presseseminars, das im September in Bonn stattfand, diskutiert. Kompetente Experten beleuchteten das Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

Dr. Kerstin Auerbach berichtete über die Ergebnisse einer im Auftrag der BASt durchgeführten Leistungsanalyse des Rettungsdienstes, für die Daten der Jahre 2004 und 2005 ausgewertet wurden. Bundesweit wurden in diesem Zeitraum jährlich etwa zehn Millionen Einsätze durchgeführt. An einem mittleren Werktag gingen bundesweit rund 31.000 Hilfeersuchen in den Rettungsleitstellen ein. Etwa die Hälfte aller Notfalleinsätze wurde unter Hinzuziehung eines Notarztes durchgeführt. Leider, so musste Frau Dr. Auerbach konstatieren, habe sich bei den zeitkritischen Abläufen gegenüber der vorhergehenden Studie Verschlechterungen ergeben. Beispielsweise betrage die Eintreffzeit derzeit mit knapp elf Minuten zwei Minuten mehr als zur Zeit der vorhergehenden Erhebung.

Prof. Dr. med. Peter Sefrin, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen Notärzte (agbn) und Vorsitzender des Ausschusses Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen des DVR, nannte Gründe für die Verschlechterung der rettungsdienstlichen Versorgung: Neben einer Verringerung der Krankenhausdichte und einer Spezialisierung der Krankenhäuser, die damit nicht mehr für alle Notfälle geeignet seien, sei auch der unzureichende Kostenersatz für die Leistungen des Rettungsdienstes zu nennen. Der DVR-Ausschuss appelliere deshalb an das Bundesministerium des Inneren, auf die Länderministerien einzuwirken, eine einheitliche Hilfsfrist deutschlandweit zu garantieren. Die Bereitstellung der notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen muss sichergestellt werden.

Eine positive Bilanz des Rettungsdienstes in Hessen zog Regierungsdirektor Wilhelm Schier, Referent für den Rettungsdienst im Hessischen Ministerium für Arbeit, Familie und Gesundheit. Die hohe medizinische und volkswirtschaftliche Effektivität sei im Wesentlichen aus dem rettungsdienstlichen und notärztlichen Zusammenwirken begründet.

Oberregierungsrat Hermann Josef Gundlach, Referent für das Rettungswesen im Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz

beschrieb die Notfallrettung als „finanziell eng geschnürt“. Hauptkostenträger des Rettungswesens seien die Krankenkassen, aber auch der Staat könne sich seiner finanziellen Verpflichtung nicht entziehen. „Die von uns allen gewollte Sicherheit durch einen guten Rettungsdienst muss bezahlt werden“, sagte der Referent, „man muss sich lediglich darüber unterhalten was tatsächlich notwendig, nicht was alles möglich ist“.

Einen Überblick über die Vielfältigkeit sowie über die Leistungsfähigkeit der Unfallchirurgie und der Rehabilitation gab Privatdozentin Dr. med. Julia Seifert, leitende Oberärztin im Unfallkrankenhaus Berlin. Die deutsche Unfallchirurgie habe sich einen hervorragenden Ruf erarbeitet. Sie forsche auf dem Gebiet der Schwerstverletzten (Polytrauma/Schock) und wies auf das Traumaregister der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie hin, eine weltweit einzigartige Datenbank. Sie arbeite auf dem Gebiet der Implantatkunde, verbessere Materialien, erhöhe die Sicherheit im Operationsaal durch computerassistierte Operationstechnik, forsche auf dem Gebiet der Prävention und arbeite auf dem Gebiet der Versorgungsforschung. Umso bedauerlicher sei es, dass das Fach unter Nachwuchsmangel leide. „Es ist eine unserer Aufgaben, das Fach

auch für den Nachwuchs attraktiv zu machen“, sagte die engagierte Ärztin, „schließlich liegt es in unserer Verantwortung, dass auch in Zukunft Schwerstverletzte mit höchster Qualität versorgt werden.“

Prof. Dr. Klaus Rungaldier, Leiter des Rettungsdienstes der Malteser, berichtete über die Notwendigkeit, aber auch über die Chancen von Qualitätsmanagement-Systemen im Rettungsdienst. Es sei dringend erforderlich, den heterogenen Rettungsdienst zu vereinheitlichen. Wirtschaftlichkeit im Rettungsdienst heiße nicht: Hauptsache billig. Es gehe darum, Mindeststandards und klare eindeutige Messkriterien zu definieren, vertraglich zu fixieren und

zu überprüfen. Dies betreffe zum Beispiel die medizinische Versorgungsqualität, die Personalqualifikation oder gesetzliche Regelungen. Dann sei es auch möglich, rettungsdienstliche Leistungen einheitlich, transparent und korrekt auszuschreiben und zu vergeben und ungenügende Leistungen sowie Gesetzes- und Vertragsverstöße zu bestrafen.

Einen wichtigen Beitrag, die Notfallmedizinische Versorgung zu verbessern, könne auch die Fahrzeugtechnik leisten. Stefan Rauscher, Unfallforscher bei der BMW-Group, stellte die Funktionsweise und erste Erfahrungen mit dem automatischen BMW Notruf-System vor. Dieses sei mittlerweile in mehr als 700.000

Fahrzeuge eingebaut und habe weltweit in mehr als 25.000 Fällen für schnelle erste Hilfe gesorgt. Der weiterentwickelte Notruf sei auch in der Lage, Fahrzeugdaten auszuwerten, die Aufschluss über die Art der Kollision liefern. So erführen die vom BMW-Callcenter alarmierten Retter nicht nur genau, wo sich der Unfall ereignet habe, sondern auch wie hoch das Verletzungsrisiko sei. „So können die adäquaten Rettungsmaßnahmen umgehend und gezielt eingeleitet werden“, sagte Rauscher.

Die Kurzfassungen der Referate des DVR Presseseminars „Hilfe in höchster Not“ sind auf der Homepage des DVR einzusehen.

## Mobilität steigern - Verkehr verringern

### 15. DVR-Forum Sicherheit und Mobilität



FOTO > DVR  
Expertendiskussion beim 15. DVR-Forum Sicherheit und Mobilität.

Der deutsche Durchschnittsbürger verbringt im Laufe seines Lebens mindestens ein halbes Jahr im Stau. „Dagegen kann man etwas tun. Die Mobilität steigern und gleichzeitig den Verkehr verringern, das muss unser Ziel sein“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zum Auftakt des 15. DVR-Forums Sicherheit und Mobilität in München. Ein an dem Interesse der Verkehrsteilnehmer orientiertes Mobilitätsmanagement stelle außerdem einen Beitrag zur „Vision Zero“ dar. Ganz im Sinne dieser neuen Verkehrssicherheitsphilosophie hätten viele Partner ihre Verantwortung wahrzunehmen.

Politik und Verwaltung sollten auf der jeweiligen Ebene Maßnahmen des Mobilitätsmanagement befördern. „Ein sinnvolles Mobilitätsmanagement senkt das Unfallrisiko, verhindert Staus und reduziert damit auch CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch“, so das Resümee von Dr. Eichendorf.

Professor Dirk Valleé vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen stellte die Entwicklung des Mobilitätsmanagements in Deutschland dar. Ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement müsse, ausgehend vom jeweiligen Standort

und den Zielgruppen, den Verkehr kostengünstig und ökologisch vorträglich organisieren.

„75 Prozent des Personenverkehrs werden über den motorisierten Individualverkehr abgewickelt. Eine Verlagerung von Teilen dieses Verkehrs besitzt große Potenziale der Effizienzsteigerung“, stellte Stefan Haendschke von der Deutschen Energieagentur (dena) fest. Es müsse gelingen, die Routine bei der Verkehrsmittelwahl zu knacken. Ohne nachzudenken alle Wege mit dem Pkw zurückzulegen, müsse in Frage gestellt werden.

In einer lebhaften Diskussion steuerten Nobert Bieling aus dem Kreisverwaltungsreferat in München, Rainer Armbruster von der Deutschen Post DHL sowie Hans-Jürgen Wellnhofer von der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft ihre Erfahrungen bei. Einig waren sich alle Diskutanten, dass alle noch so guten Ansätze immer wieder versanden müssen, wenn diese Erfahrungen mit dem Mobilitätsmanagement nicht umfangreich und nachvollziehbar evaluiert und veröffentlicht werden.

# Fahrtraining für Zivildienstleistende

Seit dem 1. Oktober 2009 erhält jeder im Fahrdienst tätige Zivildienstleistende ein individuelles Fahrtraining. Ziel ist es, die Fahrsicherheit der Zivis im Straßenverkehr zu erhöhen – einerseits im Umgang mit dem anvertrauten Dienstfahrzeug, andererseits beim Transport zum Beispiel älterer oder behinderter Menschen.

FOTO > DVR



v.l.n.r.: ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker, der Bundesbeauftragte für den Zivildienst Dr. Jens Kreuter, DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und die Leiterin des Landesbildungszentrums für Blinde Maria Grodzki.

„Bei meinen Besuchen in den Zivildienststellen sagen mir viele soziale Einrichtungen immer wieder, wie hilfreich solche Übungsstunden sind“, sagt der Bundesbeauftragte für den Zivildienst, Dr. Jens Kreuter. Das gelte nicht nur für die Dienststelle und ihren Fuhrpark, sondern vor allem für die Zivis selbst. Viele junge Männer, die das Training schon hinter sich hätten, seien davon begeistert. Gemeinsam mit dem DVR seien klare Mindestanforderungen für alle Zivildienstleistende hinter dem Steuer entwickelt worden.

„Zivildienstleistende bekommen im Fahrdienst eine hohe Verantwortung übertragen. Daher ist es umso wichtiger, dass sie für diesen Einsatz optimal vorbereitet werden. Ich begrüße sehr, dass sich die Sicherheitstrainings für die Zivildienstleistenden an den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates orientieren“, zeigt sich DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zufrieden.

Der ADAC begrüßt als ein Partner des Bundesamtes für den Zivildienst die Einführung des Fahrtrainings für Zivildienstleistende. „Das Risiko, unterwegs im Dienst in kritische Situationen zu gelangen, ist für junge Menschen besonders hoch. Ein gezieltes Fahrsicherheitstraining wie beim ADAC liefert hier eine optimale Vorbereitung“, erklärt ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker.

Das Training umfasst in der Regel fünf Stunden. Ob es von der Dienststelle selbst mit entsprechend geschultem Personal, in Kooperation etwa mit der Polizei oder durch einen externen Anbieter durchgeführt wird, entscheidet allein die Dienststelle. Sie trägt auch die Kosten – wie insgesamt für die Einarbeitung der Zivildienstleistenden. Die Weiterbildung beinhaltet Aspekte wie defensive Fahrweise und Fahrgastverhalten sowie – im praktischen Teil – besondere Fahrsituationen wie kontrolliertes Kurvenfahren, Ausweichen, Spurwechsel und Einparken. Nach Angaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates sind junge Männer zwischen 18 und 24 Jahren die Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr. Zu dieser Gruppe zählen auch die mehr als 85.000 Zivildienstleistenden, die pro Jahr ihren Dienst antreten. Zivildienststellen, die zum Teil seit langem spezielle Fahrtrainings durchführen, haben damit bisher sehr gute Erfahrungen gemacht.

Weitere Informationen über die Sicherheitstrainings und -programme, die von Mitgliedern des DVR qualitätsgesichert durchgeführt werden, finden Sie unter [www.dvr.de/sht](http://www.dvr.de/sht). Neben Angaben zu Kosten und Anbietern steht auch eine Trainingsplatzsuche zur Verfügung.

FOTO > MALTESER

Fahrtraining für Rettungsfahrer





## „Wir brauchen ein klares Ja der Bundesregierung zur ‘Vision Zero’“

Dr. Walter Eichendorf

INTERVIEW

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf über seine Erwartungen an die neue Bundesregierung, die Ausgestaltung der Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ und die EU-weite Harmonisierung der Verkehrssicherheitsarbeit.

**DVR-report:** Herr Dr. Eichendorf, seit dem 1. Juli dieses Jahres sind Sie Präsident des DVR. Nach den ersten 100 Tagen im Amt: Wie fällt Ihr Zwischenfazit aus?

**Dr. Eichendorf:** Ich kenne und begleite die Arbeit des DVR bereits seit vielen Jahren und weiß um die engagierte Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Bonn und Berlin sowie der mehr als 220 Mitglieder. Deshalb habe ich gerne das Präsidentenamt übernommen.

Bei der ersten von mir geleiteten Vorstandssitzung – da war die Schonfrist der ersten 100 Tage aber bereits vorbei – standen sieben Ausschussempfehlungen zur Abstimmung. Da wurde sehr kontrovers und sehr engagiert diskutiert, zum Beispiel beim Thema „Neue Nutzfahrzeugkonzepte“. Einige sahen kein Problem. Die Lkw sind eben ein bisschen länger und schwerer. Wenn sie mit wichtigen Fahrerassistenzsystemen wie Notbrems- und Spurwechselassistent ausgerüstet seien, sei die Verkehrssicherheit besser als bisher. Andere wollten per se keine Gigaliner auf unseren Straßen sehen. Hier bin ich dann als Moderator gefragt, der sich bemüht, die unterschiedlichen Interessen zu bündeln und zu einem Konsens zu gelangen. Aber auch als Antreiber, damit der DVR mit seinen

Mitgliedern zukunftsweisende Positionen frühzeitig definiert und besetzt. Allerdings möchte ich nicht verhehlen, dass das sehr anstrengend sein kann – wenn von den sieben genannten Ausschussempfehlungen fünf strittig sind. Letztendlich bin ich aber sicher, dass unsere Ergebnisse durch regen Diskurs und den offenen Austausch der Argumente an Qualität gewinnen. So haben wir bei den neuen Nutzfahrzeugkonzepten einen tollen Beschluss erreicht, der die Vision Zero voll beinhaltet.

**DVR-report:** Was erwarten Sie in punkto Verkehrssicherheit von der neuen Bundesregierung?

**Dr. Eichendorf:** Wir haben eine neue Koalitionsvereinbarung, mit Herrn Dr.

Ramsauer einen neuen Bundesverkehrsminister und neue Staatssekretäre. Nach Durchsicht der Koalitionsvereinbarung kann ich erfreut feststellen, dass die Verkehrssicherheit fest verankert ist. Was dort steht, ist in unserem Interesse und beruht an vielen Stellen auch auf Beschlüssen des DVR-Vorstandes.

Meine Erwartungen an die neue Bundesregierung umfassen im Kern drei Punkte: Da ein klares Bekenntnis zur Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ leider in der Koalitionsvereinbarung fehlt, sollte dies nachgeholt werden, sei es in einem geeigneten Gesetz, sei es in einer Erklärung vor dem Deutschen Bundestag. Wir brauchen ein klares Ja der Bundesregierung zur „Vision Zero“. Das kann dann am besten gleichermaßen für die Verkehrssicherheit und die Arbeitssicherheit geschehen.

Zum Zweiten sollten wir bei den Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit versuchen, zu einem ganz klaren quantitativen Ziel zu kommen. Wir sollten in Deutschland und auf EU-Ebene wieder eine Prozentzahl festlegen, die besagt, dass in den nächsten Jahren eine Reduzierung bei den Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten um so und soviel Prozent angestrebt wird. Und das muss ein ehrgeiziges Ziel sein. Wir haben genügend statistische Daten, um die letzten Jahre



„Wir müssen uns auf das aktuelle Gefährdungspotenzial konzentrieren.“

hochrechnen zu können. Aber man sollte nicht nur einfach hochrechnen und den Trend weiterlaufen lassen, sondern eine Schippe drauflegen. Es ist immer besser, ein ehrgeiziges Ziel zu setzen und sich daran messen zu lassen, als keine Prozentzahl zu nennen, weil sie ja verfehlt werden könnte.

Und drittens sollte die Bundesregierung sicherstellen, dass die

Verkehrssicherheitsarbeit nicht von jährlichen Etatschwankungen abhängt, sondern als dauerhafte gesamtgesellschaftliche Aufgabe betrachtet und verankert wird. Wir brauchen dafür ein solides und konstantes finanzielles Fundament.

**DVR-report:** Wenn wir auf den Stand der Verkehrssicherheit in Deutschland schauen: Wo gibt es aus Ihrer Sicht Verbesserungsbedarf, worauf

## Zur Person: Dr. Walter Eichendorf

Dr. Walter Eichendorf ist bereits seit 1992 Mitglied des DVR-Vorstandes. Bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) leitet er den Geschäftsbereich Prävention, zu dem auch die Verkehrssicherheitsarbeit zählt. Der 56-jährige Physiker und Mathematiker ist – nach mehreren Auslandsjahren in der astrophysikalischen Forschung – 1983 zum Hauptverband der Berufsgenossenschaften (HVBG) gekommen. Dort leitete er zuerst die Unfallstatistik, ab 1990 die Öffentlichkeitsarbeit und wurde 1998 stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Nach der Fusion des HVBG mit dem BUK wurde er 2007 stv. HGF der DGUV. Seit 2003 ist er zudem Vizepräsident der Sektion Forschung der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherung (IVSS) und seit 2007 im Präsidium des DIN.

Dr. Eichendorf ist auch Mitglied im Vorstand des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) und vertritt dort deutsche Interessen in Brüssel.



FOTOS > GWM

muss das Augenmerk besonders gerichtet sein?

**Dr. Eichendorf:** Wir haben es noch nicht geschafft, die „Vision Zero“ wirklich zu verinnerlichen. Sie ist in Deutschland selten Bestandteil der Verkehrsplanung, egal ob bei der Infrastruktur, beim Fahrzeugbau oder mit Blick auf die Verkehrsteilnehmer. Überall dort beispielsweise, wo Unfallschwerpunkte erkannt werden, herrscht heute oft noch folgendes Denken vor: Wie schaffe ich es mit begrenztem Aufwand, eine Unfallstelle oder unsichere Fahrzeuge zu verbessern? Es wird zu wenig überlegt, wie das Gesamtsystem mit Blick auf die Vision Zero verbessert werden kann. Wie mache ich die Straße und die Fahrzeuge fehlertoleranter? Wie schaffe ich es, die Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, hin zu einem partnerschaftlichen und gelassenen Verhalten, das auf gegenseitiger Rücksichtnahme beruht? Da haben wir noch Verbesserungsbedarf.

Weiterhin kommt es mir darauf an, dass wir stets strikt gefährdungsorientiert vorgehen. Wir müssen immer genau darauf schauen, welche Gefährdungen und Risiken besonders relevant sind. Und da haben wir mit den jüngeren Verkehrsteilnehmern, den Zweiradfahrern und dem Unfallgeschehen auf unseren Landstraßen kritische Bereiche mit einem besonders hohen Unfallrisiko.

**DVR-report:** Blicken wir über den deutschen Tellerrand hinaus. Wie steht Deutschland in punkto Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich da?

**Dr. Eichendorf:** Es gibt mehrere Statistiken, unter anderem den Road Safety Performance Index, nach dem Deutschland in der EU zwischen den Plätzen fünf und sechs pendelt. Das ist im Vergleich zu 26 anderen EU-Staaten in Ordnung, lässt aber Luft nach oben. Wir stehen an der Spitze der Wirtschaftskraft in Europa; wir haben ein sehr hohes technologisches und innovatives Potenzial. Damit müssten wir ganz klar auf den ersten drei Plätzen liegen. Ich greife noch einmal das Beispiel „Vision

Zero“ auf. Diesen Begriff und die dahinter stehende Sicherheitsphilosophie kann Ihnen in Finnland oder Schweden jeder Taxifahrer erläutern. Da sind die Skandinavier eindeutig weiter, da haben wir noch Nachholbedarf.

**DVR-report:** Wie steht es insgesamt um die Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit auf europäischer Ebene?

**Dr. Eichendorf:** Wir brauchen dringend mehr Harmonisierung innerhalb der EU-Staaten. Wir haben momentan eine Situation, in der es mit Blick auf die jeweiligen Regelwerke sehr uneinheitlich zugeht. Und das ist ausgesprochen kritisch im zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr. Ich will nur ein Beispiel aus eigener Erfahrung nennen: In Griechenland hat derjenige, der in einen Kreisverkehr hineinfährt, Vorfahrt. Und die Kreisverkehre in Athen mit vielen parallelen Spuren sind ganz schön groß. Hätte ich mich vorab nicht darüber informiert, wäre ich am Steuer meines Mietwagens sehr überrascht gewesen und hätte ein spürbar höheres Unfallrisiko gehabt. Die Harmonisierung der verkehrssichernden Regelungen in Europa muss auch künftig ein ganz wichtiges Thema sein.

**DVR-report:** Sie haben die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“

bereits mehrfach angesprochen. Wie wollen Sie diese Philosophie in konkrete Verkehrssicherheitsarbeit übertragen? Wo sehen Sie Ansatzpunkte, die Zahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr weiter reduzieren zu können?

**Dr. Eichendorf:** Es wird Sie überraschen, aber ich denke derzeit nicht daran, was kurzfristige konkrete Schritte sein können. Unsere bisherige Philosophie ist noch auf kleine Schritte ausgerichtet. Rheinland-Pfalz sichert vorbildlich unfallträchtige Landstraßenabschnitte, Mecklenburg-Vorpommern kümmert sich um die sichere Vorbereitung der Kinder auf die Schulwege usw. Das ist ein Prozess, der läuft, und er läuft gut. Was wir als DVR aber leisten müssen, geht viel weiter. Wir müssen auf die Metaebene und festlegen, wie übergeordnete gesamtheitliche Strategien aussehen, die sinnvoll die „Vision Zero“ unterstützen. Da geht es nicht darum, hier oder dort zwei Kilometer kurvenreicher Landstraße sicherer zu machen oder eine Kreuzung zu entschärfen, sondern Lösungen zu suchen, die den Verkehr grundsätzlich sicherer machen. Nicht das Nachdenken darüber, wie ich 2,5 Prozent weniger schaffe, sondern das Nachdenken darüber, wie ich meinen Blick auf die Null am Ende schärfe. Das ist der entscheidende Punkt. Das wird jetzt die Aufgabe des DVR sein.



Sven Rademacher im Interview mit Dr. Walter Eichendorf

## Ehrgeiziges Ziel knapp verfehlt?

### ETSC veröffentlicht aktuelle Daten zur Unfallentwicklung in der EU

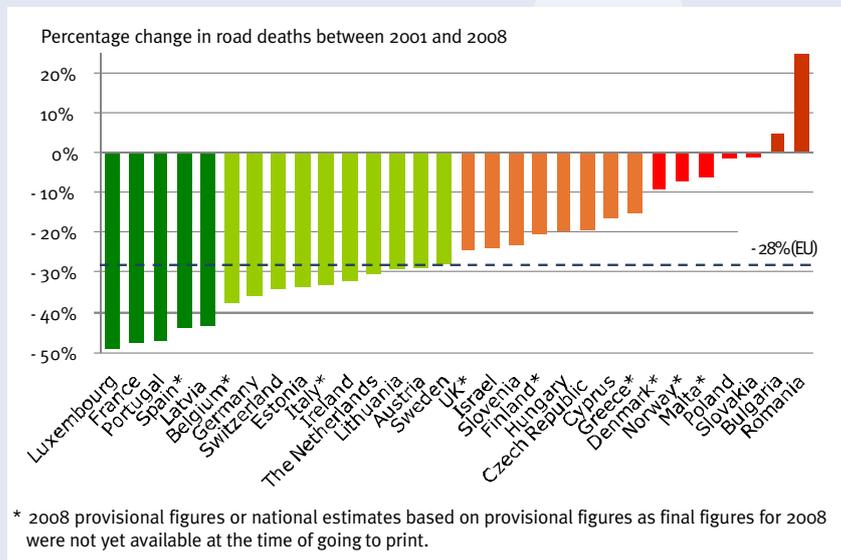
Das von der Europäischen Union im Jahr 2000 formulierte Ziel, die Zahl der tödlich Verunglückten innerhalb von zehn Jahren zu halbieren, wird kaum zu erreichen sein. Dies geht aus den Zahlen hervor, die der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC jüngst veröffentlicht hat. Etwa 39.000 Personen wurden in den 27 Staaten der EU im Jahr 2008 bei Verkehrsunfällen getötet. Dies sind 15.400 weniger als 2001, aber immer noch 27.000 mehr als das Limit, das sich die EU für 2010 als Ziel gesetzt hatte.

Nach einer eher ungünstigen Entwicklung im Jahr 2007 ergab sich für 2008 ein Rückgang der Getötetenzahlen um 8,5 Prozent. Dies war das beste Jahresergebnis seit 2001. Die höchsten Rückgänge gab es in Estland und Litauen (jeweils -33 %), Slowenien (-27%) und Lettland (-25%). Diese Länder haben jedoch immer noch die höchsten Getötetenraten in der EU. Die starken Rückgänge 2008 stehen nach Auffassung der ETSC auch in Zusammenhang mit einer Abnahme des Verkehrsaufkommens infolge der wirtschaftlichen Rezession sowie mit den vergleichsweise hohen Benzinpreisen im betreffenden Jahr.

Im gesamten Zeitraum von 2000 bis 2008 wurden die höchsten Rückgänge in den Staaten mit einem mittleren Sicherheits-Level erreicht. Luxemburg, Frankreich und Portugal, die bereits 2007 auf den ersten Plätzen lagen, haben ihre Führungsposition auch 2008 mit einem Rückgang von 49, 48 und 47 Prozent behalten. Spanien und Lettland haben mit einem Rückgang von jeweils über 43 Prozent aufgeholt. Dafür wurden sie mit dem „2009 Road Safety PIN Award“ belohnt. Gute Fortschritte machten auch Belgien (-38 %) und Deutschland (-36 %), die Schweiz (-34 %) und die Niederlande (-31 %). In Slowenien

und Polen wurde kein substanzieller Rückgang verzeichnet, in Rumänien und Bulgarien nahm die Getötetenanzahl sogar zu.

Auch wenn einzelne Länder gute Fortschritte machen, wird die EU als Ganzes das selbst gesetzte Ziel 2010 wahrscheinlich nicht erreichen. ETSC-Projektleiterin Graziella Jost vermutet, dass die EU15, die das Ziel ursprünglich formuliert habe, die Vorgabe mit zwei Jahren Verspätung einlösen werde. Für die EU27 sei dies jedoch unrealistisch. Inzwischen denkt man bereits an eine neue Zielvorgabe für die nächste Dekade.



GRAFIK > ETSC

## Europäische Auszeichnung für die Kampagne „bester beifahrer“

Der DVR erhielt in Rom für seine Aktivitäten der Kampagne „bester beifahrer“ den 1. Preis in der Kategorie Fahrertraining. Michelle Yeoh, „Make Roads Safe Campaign“-Botschafterin, überreichte im Namen der

europäischen Organisation „eSafety Aware!“ die Auszeichnung an DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Prominente Begleiter der Preisverleihung waren der siebenfache Formel 1-Weltmeister Michael Schumacher

und sein früherer Ferrari-Teamchef Jean Todt.

Ausgezeichnet wurde die Kampagne „bester beifahrer“ für die beispielhafte Aufklärungsarbeit über den Nutzen von Fahrerassistenzsystemen. Den Schwerpunkt bilden dabei Testveranstaltungen für wichtige Multiplikatoren wie Fahrlehrer und -trainer, Medienvertreter, Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft sowie Fahrzeughändler.

Informationen über Fahrerassistenzsysteme und druckfähige Fotos sowie Infografiken erhalten Sie online unter [www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de).

FOTO > eSafety Aware!



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf (3.v.l.) mit den weiteren Preisträgern sowie Michelle Yeoh, Jean Todt (2.v.r.) und Michael Schumacher.

# Rüttelstreifen verhindern Unfälle

FOTOS > BAST



Die Abmessungen müssen stimmen.

Jährlich ereignen sich in Deutschland etwa 50.000 Unfälle mit Personenschaden durch Abkommen von der Fahrbahn. Häufiger Grund dafür ist die Ermüdung des Fahrers und damit nachlassende Aufmerksamkeit. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) sollte die Frage klären, ob so genannte Rüttelstreifen am rechten Fahrbahnrand die Aufmerksamkeit wiederherstellen und so zu einer Senkung der Unfallzahlen beitragen können.

Im Rahmen eines Pilotversuches wurden auf der Autobahn A 24 (Hamburg-Berlin) auf einer Länge von 36 Kilometern ein 40 Zentimeter breiter und maximal 13 Millimeter tiefer Rüttelstreifen in den Seitenstreifen eingefräst. Fahrerinnen und Fahrer, die von der Fahrbahn abkommen und den Rüttelstreifen überfahren, werden durch ein deutlich spür- und hörbares Signal darauf aufmerksam

gemacht. Um die Wirksamkeit zu beurteilen, wurde ein Vorher-Nachher-Vergleich mit einer Kontrollstrecke durchgeführt.

Durch die Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass Rüttelstreifen die Schwere der Unfälle positiv beeinflussen. Die Anzahl der Unfälle durch „Abkommen von der Fahrbahn nach rechts“ nahm um 43 Prozent ab, die Zahl der Unfälle infolge „Anderer Fehler“ sank um 34 Prozent. Die Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten gingen im Untersuchungszeitraum um 15 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Bei der Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses stellte sich diese Maßnahme als volkswirtschaftlich besonders günstig heraus.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wird der Einsatz von eingefrästen Rüttelstreifen auf Seitenstreifen von Autobahnen empfohlen. Das gilt besonders für jene Streckenabschnitte, auf denen Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn nach rechts und Unfälle durch Unaufmerksamkeit relativ häufig vorkommen. Der Forschungsbericht „Sicherheitwirkung eingefräster Rüttelstreifen entlang der BAB A 24“ ist bei der BAST erhältlich.



Auf der A 24 gingen die Unfallzahlen zwischen Herzsprung und Fehrbellin um 15 Prozent zurück.

## Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/2009, 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:

BAST, DEKRA, GWM

### Konzeption und Gestaltung:

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

### Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln  
ISSN: 0940-9025

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

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gehören an: das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, Unfallkassen, Automobilclubs, die Deutsche Verkehrswacht, Länderministerien, Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen, Kirchen, Versicherungen, Wirtschaftsunternehmen, Verbände und zahlreiche sonstige Institutionen. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR-report“ wird kostenlos abgegeben.

G 3169 F

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



**Runter vom Gas!**

Logo of the German Federal Government (Bund)

Logo of the Federal Agency for Technical Safety (BTA) with the text "Bundesagentur für Technische Sicherheit und Gesundheit" and "Technische Sicherheit ist Leben"

Logo of UKIBG

The advertisement features a young girl with blonde hair, wearing a teal shirt, holding a framed black and white photograph of her smiling parents. The background is black. The text "Runter vom Gas!" is written in large, white, bold letters. At the bottom, there are logos for the German Federal Government, the Federal Agency for Technical Safety (BTA), and UKIBG.