

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2010



JOURNAL  
**Saisonstart**



AKTUELL  
**„Risiko raus!“**



JOURNAL  
**Schnelle Rettung  
von Unfallopfern**



INTERVIEW  
**Dr. Peter Ramsauer**

**VISION ZERO.**  
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

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

## Bekennnis zur sicheren Mobilität



DVR-Präsident Dr. Eichendorf (r.) im Gespräch mit Staatssekretär Prof. Scheurle.

### Parlamentarischer Neujahrsempfang von DVR und DVW

Um eine weitere deutliche Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten ging es beim Parlamentarischen Neujahrsempfang des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) im Haus des Deutschen Instituts für Normung in Berlin.

Professor Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), erläuterte vor den 130 Gästen aus Politik, Verbänden, Wirtschaft und Medien die politischen Zielsetzungen der neuen Bundesregierung. „Die Bundesregierung bekennt sich zur sicheren Mobilität

und setzt dabei auf die Partnerschaft mit den Verkehrssicherheitsverbänden in Deutschland“, sagte Scheurle. Das neue nationale Verkehrssicherheitsprogramm, das zurzeit vorbereitet werde, sei die gemeinsame Basis für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit. Im Fokus stehen junge Fahrer, motorisierte Zweiradfahrer und das Thema Landstraße. An DVR und DVW gerichtet sagte Scheurle mit Blick auf die künftige Zusammenarbeit: „Halten Sie uns auf Trab und stellen Sie Ziele auf.“

DVW-Präsident Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., führte aus, dass die Politik Steine ins Rollen bringen kann, mit Aufklärungsmaßnahmen gegenüber Verkehrsteilnehmergruppen,

mit Signalen gegenüber der Fahrzeugindustrie genauso wie mit Verbesserungen der Infrastruktur. „Unsere eigene Vision ist, dass es einmal keine Verkehrstoten mehr geben wird – die Unversehrtheit der Menschen zu wahren ist unsere Motivation“, so Bodewig weiter. Die Aufgabe als Verkehrswachtorganisation bestehe darin, sich vor allem um die schwächeren und besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer zu kümmern.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik im Sinne der Sicherheitstrategie „Vision Zero – Keiner kommt um, alle kommen an“ benötige neben anerkennenden Worten tatkräftig Handelnde, betonte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. In Deutschland und Europa seien quantitative Ziele wie die Reduktion der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 Prozent bis 2020 gefordert. Zudem müsse der Blick auf Gefährdungspotenziale geschärft werden. „Dazu gehört der politische Wille der Verantwortlichen, alles zu unternehmen, um unsere Mobilität sicherer zu gestalten. Leben ist nicht verhandelbar. Danach zu handeln ist unsere Verpflichtung angesichts der über 4.000 Verkehrstoten und rund 400.000 Menschen, die jährlich bei Unfällen verletzt werden“, sagte der DVR-Präsident.

## Deutsche sind „Blinkmuffel“

Ein Drittel der deutschen Autofahrer setzt keinen Blinker beim Ausfahren aus einer Parklücke sowie beim Richtungs- oder Spurwechsel. Das zeigt eine Untersuchung des ADAC. Die Gründe reichen von fehlendem Gefahrenbewusstsein bis zu Selbstüberschätzung.

Für die hohe Zahl der Blinkmuffel gibt es viele Gründe: Manche Fahrer setzen sich bewusst über die Regeln hinweg. Auch werde dieses Vorgehen selten verfolgt und dadurch fehlerhaftes Verhalten generalisiert, so der ADAC. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt eindeutig, wann

der Blinker zu gebrauchen ist: Ein Wechsel der Fahrspur, Überholen und wieder Einordnen müssen ebenso angezeigt werden wie das Vorbeifahren an einem Hindernis und jede

Richtungsänderung, etwa beim Folgen einer abknickenden Vorfahrt. Für den Kreisverkehr gilt: Beim Einfahren ist Blinken nicht zulässig, beim Ausfahren ist es Pflicht.



FOTO > DVR

## EU-Charta: weitere Unterzeichner aus Deutschland

Mit der Unterzeichnung der Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit am 2. März 2010 in Berlin zeigten über 50 weitere deutsche Unternehmen, Institutionen und Verbände ihre Entschlossenheit, einen Beitrag zur Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle zu leisten.

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner unterstrich bei der Unterzeichnungszeremonie im Rahmen der „Nationalen Charta-Tour“ Deutschlands Fortschritte im Bereich der Verkehrssicherheit. Deutschland sei im EU-Vergleich hinsichtlich der Anzahl der Verkehrstoten nunmehr auf den vierten Platz hinter den Spitzenreitern Schweden, Großbritannien und Niederlande gerückt. Er rief allerdings auch dazu auf, die Anzahl der Verkehrstoten europaweit bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. „Der DVR hat sich bereits im Jahr 2004 als einer der Erstunterzeichner zu dieser Europäischen Charta bekannt“, sagte Kellner. Zum damaligen Zeitpunkt waren es 60 Organisationen, die die EU-Charta erstmalig unterstützten. Mittlerweile ist die Zahl auf über 1.800 Erst- und Zweitunterzeichner angewachsen. „Mit Recht kann man behaupten, es handelt sich hier um die größte europäische Verkehrssicherheitsgemeinschaft“, so Kellner.

Die Unterzeichner der Charta verpflichten sich in einem Zeitraum von drei Jahren zur Umsetzung von definierten Maßnahmen, mit denen sie ihren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Weitere Informationen unter [www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu)



## Herausforderungen für die Zukunft

Trotz beachtlicher Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen Jahrzehnten kamen nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im vergangenen Jahr 4.160 Menschen auf unseren Straßen ums Leben. Im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Rückgang um sieben Prozent. Das sind im Durchschnitt immer noch elf Getötete pro Tag, mehr als 1.000 Verkehrsteilnehmer wurden täglich verletzt. Darunter gab es viele Schwer- und Schwerstverletzte. Die Zahlen sind nach wie vor inakzeptabel.

In diesem Jahr werden auf nationaler und internationaler Ebene die Weichen für die Verkehrssicherheitspolitik neu justiert. In der Europäischen Union wird das 4. Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum bis 2020 aufgestellt. In Deutschland wird an einem nationalen Verkehrssicherheitsprogramm gearbeitet. Der DVR ist an steuernder Stelle dabei.

Vor welchen Herausforderungen stehen wir in der Verkehrssicherheitsarbeit? Neben dem Blick auf die so genannten schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen wie Kinder und ältere Menschen müssen wir die Sicherheit für junge Fahrer und für motorisierte Zweiradfahrer erhöhen und die Unfälle auf Landstraßen reduzieren. Und wir müssen uns den Herausforderungen der Zukunft stellen: Die Verkehrsströme werden drastisch zunehmen, besonders im Güterfernverkehr. Gleichzeitig werden die fossilen Brennstoffe knapper und die Frage nach optimalen Antriebstechnologien wird drängender. Und schließlich: Wie können wir Verkehrsteilnehmer unser Mobilitätsverhalten verändern, hin zu einer sicheren, rücksichtsvollen und bedarfsgerechten Verkehrsteilnahme?

Wir müssen in den kommenden Jahren im Sinne der „Vision Zero“ große Fortschritte machen. Mit einem Verkehrssystem, das die Sicherheit als oberstes Ziel hat, mit einem klaren Blick auf die Vermeidung von Verkehrstoten und –schwerverletzten. Jeder Entscheider und jeder einzelne Verkehrsteilnehmer kann hierzu beitragen.

## INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	7
IM BLICKPUNKT	11
JOURNAL	14
INTERVIEW	18
WISSENSCHAFT	21
EUROPA	22
IMPRESSUM	23

# Fahr nicht kopflos! Risiko raus!



Bei der Kampagne „Risiko raus!“ geht es auch um den Schutz der Jüngsten. Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der DGUV und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zusammen mit Kindern vor dem Brandenburger Tor.

von Sandra Demuth

Mit einer Presseaussendung, Hörfunkbeiträgen und der Freischaltung der Homepage erfolgte am 14. Januar der offizielle Startschuss der Kampagne „Risiko raus!“. In den nächsten zwei Jahren wird die Präventionskampagne der gesetzlichen Unfallversicherung auf die Gefahren beim innerbetrieblichen Transport und im Straßenverkehr aufmerksam machen.

## Eine Kampagne gegen Kopflösigkeit

Anlass für die Kampagne sind die knapp 20.000 Arbeitsunfälle, die die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung – Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und landwirtschaftliche Sozialversicherung – jährlich beim innerbetrieblichen Transport verzeichnen. Rund 150 davon enden tödlich. Hinzu kommen 23.000 Arbeits- und Dienstwegeunfälle im Straßenverkehr mit rund 170 Toten.

Auch der Weg zur Arbeit, zur Schule oder Uni birgt Gefahren. Den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung werden jährlich zudem rund 175.000 Wege- und Schulwegunfälle im Straßenverkehr gemeldet, bei denen über 500 Versicherte ihr Leben verloren. Ziel der Kampagne ist es, die Unfallgefahr zu verringern. Dies soll durch verstärkte Wissensvermittlung sowie die Stärkung des Verantwortungsgefühls für sich und andere geschehen. Viele Unfälle geschehen aus Zeitdruck, Unachtsamkeit oder Selbstüberschätzung und hätten vermieden werden können. Genau dort setzt die Kampagne an: Jeder einzelne Arbeitnehmer wird dazu aufgerufen, sein Arbeitsumfeld sowie die Arbeitsabläufe zu prüfen und Unfallrisiken wie zum Beispiel ständiges Arbeiten unter Zeitdruck zu minimieren. Da die Arbeitnehmer manche Organisationsabläufe nicht beeinflussen können, wendet sich die Kampagne auch bewusst an diejenigen, die das betriebliche Umfeld gestalten.

## Zielgruppenspezifisches Angebot

Dabei arbeitet „Risiko raus!“ auf zwei Ebenen. Die Dachkampagne, also die gemeinsamen Aktivitäten aller Unfallversicherungsträger, ist überwiegend medial ausgerichtet. Sie will für die übergreifenden Themen vor allem durch öffentlichkeitswirksame Aktivitäten sensibilisieren. Die Dachkampagne bildet auch die kommunikative Klammer für die Kampagnen der einzelnen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, die sich für bestimmte Teilbereiche wiederum eigene Ziele setzen. Ihre Aktivitäten sind auf die Bedürfnisse ihrer Versichertengruppen ausgerichtet. Die Unfallversicherungsträger erreichen ihre Zielgruppen beispielsweise über Beratungen im Betrieb, von denen sie jährlich rund 600.000 durchführen, oder über die Schulungs- und Informationsangebote ihrer Bildungseinrichtungen, die jährlich von rund 400.000 Teilnehmern besucht werden.



Unternehmen können auf vielfältige Angebote der Kampagne zurückgreifen. Neben Filmen, Broschüren, Plakaten und Flyern stehen auch interaktive Schulungssysteme zur Verfügung, die dabei helfen, Risiken zu vermindern. Über ihren zuständigen Unfallversicherungsträger können Unternehmen beispielsweise einen Multimedia-Koffer beziehen, der unter anderem ein Quiz und einen Selbsttest zum eigenen Risikotyp enthält. Auch der DVR berät und unterstützt Betriebe, Unfallkassen und Berufsgenossenschaften bei der Planung von Aktionen und Seminaren zur innerbetrieblichen Verkehrssicherheit.

## Themenvielfalt kontra Zielgenauigkeit

Die größte Herausforderung in der Konzeption der Dachkampagne war es, sehr viele verschiedenen Themen, Ideen, Interessen und Anspracheformen zu einer großen und starken Kampagne zusammenzuführen. Die gleichberechtigte Bearbeitung der vier großen Themenblöcke „innerbetrieblicher Transport und Verkehr“, „Arbeits- und Dienstwegeunfälle im Straßenverkehr“, „Schülerunfälle im öffentlichen Straßenverkehr“ sowie „Wegeunfälle“ ist trotz aller anfänglicher Bedenken gut gelungen. Auch die Abstimmung mit der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) ist erfolgt.

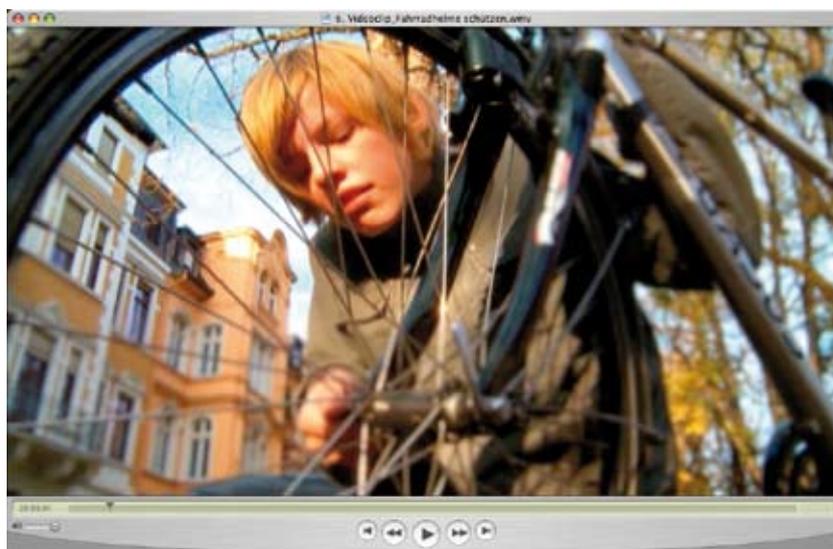
Der DVR hat mit den „Fachlichen Beiträgen zur Präventionskampagne ‘Risiko raus!’“ einen Überblick über die relevanten Verkehrssicherheitsthemen für die Träger der Kampagne erstellt. Diese sieben fachlichen Expertisen geben nützliche Tipps für die konkrete Umsetzung von Präventionsmaßnahmen im Bereich Verkehrssicherheit und zeigen auf, welche Programme es schon gibt und welche wünschenswert sind.

## Nie ohne Helm

Der Themenblock „Schülerunfälle im öffentlichen Straßenverkehr“ will einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf dem Schulweg leisten und

wendet sich an jugendliche Radfahrer sowie Lehrer und Eltern. Auslöser sind hier die rund 30.000 Unfälle mit dem Fahrrad, die der Schüler-Unfallversicherung jedes Jahr gemeldet werden. Diese Unfälle machen die Hälfte aller Schülerunfälle im Straßenverkehr aus. Besonders betroffen sind Kinder zwischen zehn und 16 Jahren. Eine schwierige Zielgruppe, gerade Jungen in dieser Altersklasse lieben das Abenteuer. Und wer das Abenteuer liebt, der findet Sicherheit schnell uncool.

„Risiko raus!“ will ihnen den Spaß nicht nehmen, sondern zeigen, dass zum Abenteuer auch der verantwortungsvolle Umgang mit dem Risiko gehört. Die Kampagne kommt den Jugendlichen entgegen, indem sie sich ihrer Kommunikationsmittel bedient. Eines davon sind Webclips, kleine Filme fürs Internet, die Jugendliche untereinander weiterschicken. „Nie ohne Helm“ ist so ein Film, er wurde extra für „Risiko raus!“ produziert. Darin schildert der 14-jährige Schüler Ben, was bei einem Fahrradunfall passieren kann, wenn man keinen Helm trägt – am Beispiel einer Melone. Der experimentelle Charakter der Geschichte mit Zeitlupenaufnahmen sowie die jugendliche Identifikationsfigur eröffnen Kindern (und Erwachsenen) einen leichten Zugang zur Botschaft: „Helm auf = Risiko raus!“



Bei Jugendlichen beliebte Webclips verdeutlichen, wie gefährlich es ist, ohne Helm Fahrrad zu fahren.



## „Risiko raus!“ vor Ort: Aktionstage zum Tag der Verkehrssicherheit

Das besondere Kampagnenereignis im Jahr 2010 werden die Aktionstage „Risiko raus!“ sein: Die 50. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. (DGAUM) in Dortmund fällt zusammen mit dem bundesweiten Tag

der Verkehrssicherheit am 19. Juni 2010. Der ideale Anlass, um vom 17. bis 19. Juni 2010 in der Westfalenhalle 2 öffentlichkeitswirksam auf „Risiko raus!“ aufmerksam zu machen. Mit Unterhaltung und einer ordentlichen Portion Action wird den Besuchern alles Wissenswerte über die Gefahren beim innerbetrieblichen Transport und im Straßenverkehr vermittelt. Sie können lernen, wie sie als Autofahrer

Ladung richtig sichern, ihr Wissen bei Quizspielen testen und die Grenzen ihres Reaktionsvermögens gefahrlos im Simulator ausloten. Kinder können ihre Fähigkeiten in einem Fahrradparcours erproben oder sich im Niedrigseilgarten austoben. Im Rahmenprogramm treten Musik-, Theater- und Kabarettgruppen auf. Neben dem DVR stellen zahlreiche Institutionen, wie Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, die Polizei NRW, die ZNS-Hannelore Kohl Stiftung oder die Landesverkehrswacht NRW, ihre Arbeit vor und geben nützliche Tipps rund um die Verkehrssicherheit. Am Samstag stellen fünf vom DVR geförderte Wissenschaftler im Rahmen eines Workshops ihre Arbeiten zur Verkehrssicherheit vor.

Weitere Informationen unter:  
[www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de).

Die Autorin ist Projektmitarbeiterin für Kampagnen beim DVR.



Bei den Aktionstagen "Risiko raus!" in Dortmund wird Verkehrssicherheit erlebbar.

# Forschungspreis „Transport und Innovation“

Das Weltverkehrsforum (ITF) hat junge Wissenschaftler aller 52 Mitgliedsländer aufgerufen, Forschungsarbeiten zum Thema des diesjährigen Forums „Transport und Innovation“ einzureichen. Der Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer, unterstützt diese Initiative: „Im Bereich Verkehr und Logistik sind globale Lösungsansätze und eine enge internationale Zusammenarbeit gefordert. Transport und Logistik haben große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Logistik ist ein Boom-Sektor mit einem klaren Wachstumstrend. Die Transport- und Logistikunternehmen sind und bleiben das Rückgrat unserer Wirtschaft.“

Die Bundesregierung werde in diesem Jahr gemeinsam mit der Wirtschaft

eine Aus- und Weiterbildungsinitiative starten. Qualifikation und hohe Kompetenz würden die Entwicklung innovativer Konzepte und damit auch die Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen unterstützen.

Dr. Scheuer: „Die Bundesregierung macht den Logistikstandort Deutschland fit für die Herausforderungen der Zukunft. Wir wollen Deutschland international noch wettbewerbsfähiger aufstellen. Jetzt brauchen wir junge kluge Köpfe, Kreativität und qualifiziertes Personal. Daher möchte ich junge Forscher und Wissenschaftler bei diesem Wettbewerb zum Mitmachen ermutigen.“

Die Verleihung des mit 5.000 Euro dotierten Preises wird anlässlich des Weltverkehrsforums Ende Mai in Leipzig stattfinden.

## Weltverkehrsforum

Das Weltverkehrsforum (International Transport Forum - ITF) ist eine internationale Diskussionsplattform für wichtige Zukunftsfragen der Mobilität.

Das ITF bietet heute, als zwischenstaatliche Institution innerhalb der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), eine globale Plattform für politische Akteure aus derzeit 52 Mitgliedstaaten und weitere zentrale Vertreter des Transport- und Verkehrswesens.

## Jeder Fünfte telefoniert im Auto ohne Freisprechanlage

Rund 20 Prozent der deutschen Autofahrer telefonieren während der Fahrt mit dem Handy – und zwar ohne Freisprechanlage.

Dies ergab eine aktuelle Umfrage von DEKRA. Über 90 Prozent der insgesamt 1.800 Befragten waren sich der Gefahren bewusst, die durch Telefonieren am Steuer entstehen. Mehr als jeder vierte Autofahrer (26 Prozent) gab an, er könne auf das Telefon im

Auto nicht mehr verzichten. Dennoch waren nur 40 Prozent der männlichen Autofahrer mit Freisprecheinrichtung unterwegs, bei den Frauen waren es 24 Prozent. 58 Prozent der befragten Autofahrer ignorierten bewusst das Handyverbot am Lenkrad. Knapp ein Drittel gab als Beweggrund die Kosten für eine Freisprechanlage an. Weitere Gründe waren fehlende Kompatibilität bei einem Wechsel des Telefons oder die seltenen Kontrollen.

Die Sicherheitsexperten von DEKRA weisen darauf hin, dass das Telefonieren am Steuer – auch mit einer Freisprechanlage – stark ablenke und mit erhöhter Unfallgefahr verbunden sei. „Besonders riskant ist es, während der Fahrt auf das Telefon zu schauen, zum Beispiel, um eine Nummer aufzurufen“, warnt Jörg Ahlgrimm, Unfallanalytiker bei DEKRA.

FOTO > DVR



Kein „Kavaliersdelikt“: Telefonieren während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung.

# „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“

Schüler wurden in Berlin vom Bundesverkehrsminister ausgezeichnet

FOTO > SVEA PIETSCHMANN



Glückliche Gewinner bei der Preisverleihung in Berlin

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat in Berlin die Gewinner der Verkehrssicherheitsaktion „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ausgezeichnet. Schülerinnen und Schüler ab der achten Jahrgangsstufe waren bereits zum zweiten Mal aufgerufen, zum Thema Verkehrssicherheit zu recherchieren. Ihre Ergebnisse wurden journalistisch aufbereitet und in regionalen Tageszeitungen veröffentlicht.

Konkrete Probleme im direkten Umfeld der Schüler standen bei den mehr als 32 ganzseitigen Themenseiten im Vordergrund. Aber auch die spezifischen Risiken ihrer Altersgruppe, wie etwa die Gefahren von Alkohol und Drogen am Steuer, wurden aus Schülersicht aufgegriffen und bearbeitet.

Bei der Preisverleihung lobte Dr. Ramsauer das Engagement der Nachwuchsjournalisten: „Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Wenn alle mitmachen und jeder seinen Beitrag leistet, wird es auf unseren Straßen noch sicherer. Vor allem junge

dieses wichtige Thema sensibilisiert werden, denn sie sind besonders gefährdet. Das gelingt mit dieser Aktion. Die journalistischen Arbeiten zeigen eindrucksvoll, wie Jugendliche Verantwortung für mehr Verkehrssicherheit übernehmen.“

In den Jahrgangsstufen 7 und 8 sicherten sich die Schülerinnen und Schüler der Volksschule Gaustadt in Bamberg den ersten Platz. Sie recherchierten zum Thema „Erste Hilfe am Unfallort beziehungsweise unterlassene Hilfeleistung“. Eine neunte Klasse des Gymnasiums Karlsbad behandelte „Unfallschwerpunkte und Unfallursachen in Karlsbad“. Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Fridericianum in Rudolstadt erhielten für ihren Beitrag „Samstagnacht-Fieber“ den Preis für die Jahrgangsstufen 11 und 12.

„Mobilität ist eine bestimmende Größe in unserer Gesellschaft, für junge Menschen zudem hoch emotional besetzt und mit einem hohen Risiko behaftet. Mit 887 jungen Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren, die 2008 im Straßenverkehr ums

Leben gekommen sind, hat diese Altersgruppe einen Anteil von rund 22 Prozent an allen Verkehrstoten. Dies kann nicht hingenommen werden“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

„Mit dem Wettbewerb werden Betroffene zu Redakteuren und betrachten verantwortungsvolles Handeln im Straßenverkehr in einer Weise, die bei jungen Menschen eine hohe Akzeptanz sicherstellt“, so Dr. Eichendorf.

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, der Initiative „Kavalier der Straße“ – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen und des Aachener IZOP-Instituts. Im vergangenen Jahr beteiligten sich 930 Schülerinnen und Schüler aus 40 Schulen.

Am 1. März 2010 ist die Aktion mit 45 Schulen und 1.000 Teilnehmern bereits in die dritte Runde gestartet.

# Unfallstatistik: Rückgang bei den Getöteten, Zunahme bei den Schwerstverletzten?

Die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten gehen laut amtlicher Unfallstatistik seit mehreren Jahrzehnten zurück. Wer aber gilt in dieser Statistik als schwerverletzt? Es ist sowohl der Verunfallte, der nach einer Rippenprellung einen Tag im Krankenhaus zur Beobachtung verbringt, als auch der Mehrfachverletzte, der wiederholt operiert und lange Zeit intensiv medizinisch behandelt werden muss. Ist in der Untergruppe der „Schwerstverletzten“ auch ein Rückgang der Zahlen zu beobachten? Haben sich Art und Schwere der Verletzungen in den letzten Jahren verändert? Diesen Fragen widmet sich eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)\*.

\*Rolf Lefering: Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 200, Bergisch Gladbach 2009, Wirtschaftsverlag NW

Dabei greift sie auf die Datensammlung des Traumaregisters der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) zurück. Schwerstverletzte Patienten werden als solche definiert, die im Injury Severity Score (ISS) mindestens neun Punkte erreicht haben und zudem intensiv medizinisch behandelt werden mussten. Eine international einheitliche Definition fehlt allerdings bis heute.

Der Zeitraum der Untersuchung umfasst zehn Jahre von 1997 bis 2006. Die erste Fragestellung richtete sich auf die Veränderung der Anzahl schwerstverletzter Unfallopfer über die Zeit. Dafür wurden die Daten von über 11.000 Patienten aus 67 verschiedenen Kliniken betrachtet. Die in der Untersuchung gefundenen Ergebnisse sprechen dafür, dass sich die Zahl Schwerstverletzter in den vergangenen zehn Jahren nicht wesentlich verändert hat. In der amtlichen Unfallstatistik hingegen ist fast linear eine gleichmäßige Abnahme der Zahl Getöteter zu erkennen. Ähnlich verhält es sich mit der Zahl der amtlich registrierten Schwerverletzten. Damit gibt es Hinweise, welche die in der amtlichen Unfallstatistik

ausgewiesene Reduktion der Anzahl Schwerverletzter relativieren. Es kann gemutmaßt werden, dass insbesondere in der Gruppe der schwerstverletzten Unfallopfer in den letzten Jahren diese positive Entwicklung nicht stattgefunden hat.

In der zweiten Fragestellung wurde untersucht, ob und wie stark ein Rückgang der Anzahl der Getöteten zu einem Anstieg der Schwerstverletztenzahlen geführt haben könnte. Es konnte gezeigt werden, dass in den letzten beiden Jahren deutlich weniger Patienten im Krankenhaus verstorben sind, als dies nach Prognose der Ärzte zu erwarten gewesen wäre. Dieser Rückgang der Sterblichkeitsrate von absolut bis zu fünf Prozent trägt damit auch zu einer Zunahme bei der Zahl der Schwerstverletzten bei.

In der letzten Fragestellung sollte geklärt werden, ob sich das Verletzungsmuster bei den Schwerstverletzten in den vergangenen zehn Jahren und abhängig von der Art der Verkehrsteilnahme verändert hat. Insgesamt konnte gezeigt werden, dass der relative Anteil der Autofahrer rückläufig war, von 60 Prozent auf 50 Prozent.

FOTO > FOTOLIA



Auch schnelle und professionelle Hilfe führt zum Rückgang von Getötetenzahlen.

Bei den verletzten Körperregionen zeigt das Schädel-Hirntrauma den deutlichsten Rückgang von 69 Prozent auf 60 Prozent insgesamt. Dieser Trend ist bei allen Verkehrsbeteiligten erkennbar. Lediglich Verletzungen der Wirbelsäule traten häufiger auf, was aber auch ein Effekt der verbesserten Computertomographie(CT)-Diagnostik sein kann, zum Beispiel beim Ganzkörper-CT.

Je nach Art der Verkehrsbeteiligung zeigten sich sehr unterschiedliche Verletzungsmuster. Verletzungen des Kopfes sind bei Radfahrern und Fußgängern dominierend (über 70 Prozent), während Motorradfahrer hier die günstigsten Raten zeigen (45 Prozent). Motorrad- und Autofahrer haben die höchsten Raten für Verletzungen des Brustkorbes und im Bauchraum, bedingt durch die im Mittel höheren einwirkenden Kräfte auf den Körper.

Die Daten des Traumaregisters der DGU bilden eine gute Grundlage, um typische Verletzungsmuster infolge von Straßenverkehrsunfällen zu beschreiben und relative Veränderungen bei der Zahl der Schwerstverletzten

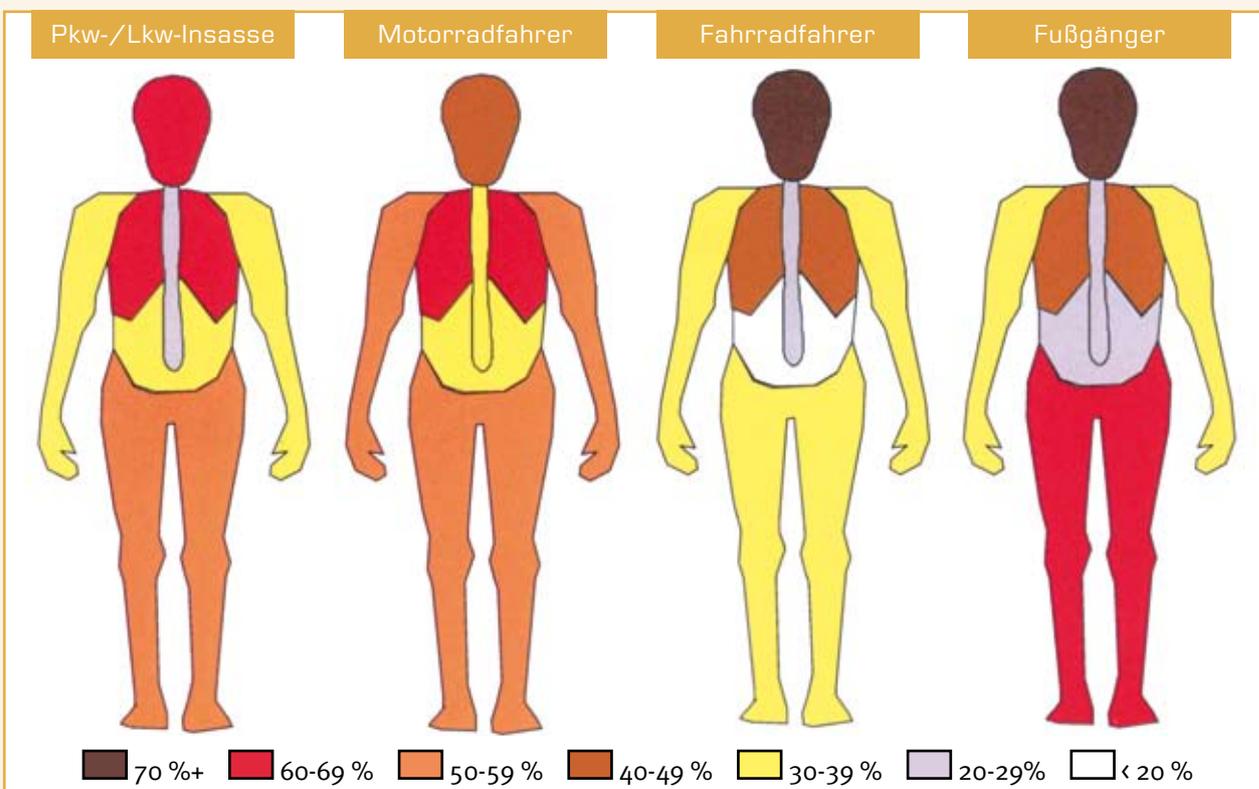


Ein Helm schützt Radfahrer vor schweren Kopfverletzungen.

FOTO > GWM

über die Zeit nachzuweisen. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Teilnahme der Kliniken am Traumaregister freiwillig ist und epidemiologische Aussagen – wie sie die amtliche Unfallstatistik treffen kann – daher nur eingeschränkt möglich sind. Dennoch liefert die Untersuchung plausible Hinweise dafür, dass Patienten, die vor einigen Jahren noch an ihren Verletzungen gestorben wären, heute gerettet werden können, dann aber erhebliche medizinische Ressourcen benötigen und als „Schwerst“-verletzte in den Zahlen

auftauchen. Der in der amtlichen Unfallstatistik deutlich erkennbare Trend von immer geringeren Zahlen Getöteter und Schwerverletzter wirkt sich also, wenn man nur die Schwerstverletzten betrachtet, kaum aus. Zur besseren Prävention von schwer- und schwerstverletzten Unfallopfern sind nach Auffassung des DVR verbindliche einheitliche Datenerhebungssätze dringend notwendig. Nur so sind allgemeine Aussagen und Vergleichbarkeiten von Forschungsarbeiten gegeben.



Grafik > BAST

Häufigkeit der Verletzungen in verschiedenen Körperregionen bei schwerstverletzten Verkehrsunfallopfern, die lebend eine Klinik erreicht haben.

# Saisonstart

## Warmes Wetter lockt Motorradfahrer auf die Straße



FOTO > ifz

Nach gründlicher Vorbereitung sicher unterwegs

Viel zu lange hat der Winter gedauert. Für die meisten Motorradfahrer eine traurige, weil motorradlose Zeit. Viele Maschinen werden im Winter eingemottet und erst zum Frühjahr wieder hervorgeholt. Die häufig verwendeten Saisonkennzeichen erlauben den Betrieb meist von April bis Oktober. Mit den ersten Sonnenstrahlen um Ostern herum tauchen die Biker dann auch schlagartig wieder im Straßenbild auf.

Grund genug für Achim Kuschefski, Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz), an die erwartungsfrohen Motorradfahrer zu appellieren: „Nach mehreren Monaten Winterpause bedeutet der Start in die neue Motorradsaison zunächst eine Eingewöhnung. Denn Motorradfahren ist medizinisch betrachtet ein Sport, der Körper und Geist besondere Anstrengungen abverlangt. Und wie Sportler sich dafür erst mal 'aufwärmen', so sollten auch Zweiradpiloten entsprechend vorbereitet in die neue Saison gehen“.

Das ifz empfiehlt deshalb allen Motorradfahrern, sich vor der ersten

Frühjahrsstour aufzuwärmen und Dehn- und Streckübungen durchzuführen. Generell soll auf gesunde und leichte Ernährung sowie genügend Flüssigkeitszufuhr geachtet werden. Motorradfahrer sollten die Eingewöhnungszeit nicht unterschätzen, die sie für das Wiedergewinnen des „Motorrad-Feelings“ benötigen. Auf einem leeren Parkplatz gefahrene Übungen wie Kreise, Slalom, Schrittfahren sowie Bremsübungen helfen dabei, das Motorrad-Feeling wiederzugewinnen.

Aber auch das Fahrzeug muss nach langer Standzeit gründlich gecheckt werden. Hilfestellung dabei gibt eine detaillierte Checkliste, die das ifz allen Interessierten zum Download anbietet. Eine gründliche Überprüfung von Antrieb, Fahrwerk, Reifen und Bremsanlage gehört unbedingt vor der Wieder-Inbetriebnahme des Fahrzeugs dazu.

Wer nach dem „Kaltstart“ auf dem Parkplatz die „Warmlaufphase“ auf öffentlichen Straßen fortsetzt, sollte defensiv und vorausschauend fahren.

Besondere Vorsicht ist angebracht an Kreuzungen, Einmündungen und bei entgegenkommenden Linksabbiegern. Erhöhte Konzentration und Bremsbereitschaft helfen, Überraschungsmomente zu vermeiden. Zweiradfahrer sollten nie im Bereich von Kreuzungen überholen. Trotz eindeutiger Fahrtrichtungsanzeige sollte man mit allem rechnen. Ebenfalls tabu ist der tote Winkel von Pkw, Lkw oder Bussen. Wer sich dort aufhält, wird besonders leicht übersehen. Bei Parkstreifen und Ausfahrten muss besonders auf unvermittelt losfahrende oder kreuzende Verkehrsteilnehmer geachtet werden. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Vordermann erhöht den Handlungsspielraum bei plötzlich auftretenden Gefahrensituationen.

Nach der langen Winterpause müssen sich nicht nur Motorradfahrer wieder an ihr Fahrzeug gewöhnen. Auch die Autofahrer müssen daran denken, dass sie die Straßen jetzt mit den Zweiradfahrern teilen müssen. Institutsleiter Kuschefski bittet daher gerade zum Saisonstart auch



Auto- und Motorradfahrer müssen sich erst wieder aneinander gewöhnen.

Autofahrer um besondere Aufmerksamkeit und Rücksicht gegenüber den Fahrzeugen ohne Knautschzone.

## Initiativen zur Motorradsicherheit

Für den DVR ist die Sicherheit von Motorradfahrern ein wichtiger Arbeitsschwerpunkt. Gemeinsam mit dem ADAC und den Motorradverbänden hat der DVR die Broschüre „Motorradfahren – auf sicherer Straße!“ entwickelt. Sie richtet sich an Entscheider vor Ort wie Landräte, Bürgermeister und Kommunalpolitiker, damit die knappen Finanzmittel optimal eingesetzt werden können. Zum Beispiel kann eine Unfallkurve mit einem Unterfahrschutz dauerhaft entschärft werden. Diese einmalige Investition ist eine sehr effiziente Sicherheitsmaßnahme.

Grundsätzlich empfiehlt der DVR die Umsetzung der Maßnahmen nach dem „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken – MVMot“. Auch international wird die Umsetzung vergleichbarer Standards im Sinne eines Best-Practice-Ansatzes empfohlen.

Auch auf dem Motorrad-Symposium, das der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) 2009 gemeinsam mit dem DVR in Berlin veranstaltet hat, bildeten Empfehlungen zur baulichen Verbesserung der Sicherheit auf von

Motorradfahrern benutzten Strecken einen Schwerpunkt.

Im Rahmen der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR sind ebenfalls zahlreiche Maßnahmen zur Motorradsicherheit durchgeführt worden. Hierzu zählten Interviews mit Unfallopfern und prominenten Motorradfahrern oder auch die informativen und gleichzeitig unterhaltsamen Video-Clips aus „Fiereks Werkstatt“ mit Motorradrennfahrerin Katja Pönsgen und Schauspieler Wolfgang Fierek sowie ein TV-Spot.

Besonders ans Herz legt der DVR den Motorradfahrern eine geeignete Schutzkleidung. Durch abriebfeste Kleidung und eingearbeitete Protektoren können im Falle eines Unfalls Verletzungen vermieden oder deren

Schwere reduziert werden. Aber auch das Signalbild der Kleidung spielt eine wichtige Rolle, und da ist das allseits beliebte Schwarz nicht die beste Wahl. Der DVR fordert die Industrie auf, gut sichtbare wirksame Schutzkleidung zu entwickeln und appelliert an Motorradfahrer, diese auch zu tragen.

## German Safety Tour

Auch 2010 engagiert sich der DVR wieder bei der German Safety Tour. An zahlreichen Standorten in ganz Deutschland werden spezielle Motorrad-Sicherheitstrainings durchgeführt, die einem neuartigen Konzept folgen: Das Training findet nicht auf abgesperrtem Gelände statt, sondern im Straßenverkehr. Die Inhalte des Trainings beziehen sich direkt auf das Verhalten im Realverkehr:

- .....> Sehen und gesehen werden
- .....> Fahren in der Gruppe



Auch 2010 startet die "German Safety Tour".



- ➔ Verkehrszeichen und Regeln
- ➔ Querverkehr (gefährliche Begegnungen)
- ➔ Längsverkehr (Überholen, toter Winkel)
- ➔ Fahrbahnverlauf
- ➔ Fahrbahnbelag

Hinzu kommen öffentlichkeitswirksame Aktionen an Motorradfahrertreffpunkten. Bewerben kann man sich für die German Safety Tour durch die Teilnahme an einem Online-Gewinnspiel auf der Internetseite [www.german-safety-tour.de](http://www.german-safety-tour.de). Eine Studie über die Akzeptanz dieser Trainingsform wurde von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) veröffentlicht. Weiterer Initiator der Tour ist die Reiner H. Nitschke Verlags GmbH mit den Motorradmagazinen „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“.

## Trainingsangebote

Das Sicherheitstraining (SHT) auf der Straße stellt eine wichtige Ergänzung zum Sicherheitstraining auf dem Platz dar. Der DVR empfiehlt allen Motorradfahrern die Teilnahme am SHT, sowohl auf dem Platz als auch auf der Straße. Auch 2010 hält das ifz mit Unterstützung des DVR und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die aktuelle Terminbroschüre zum Sicherheitstraining bereit. Mehr als 130 Umsetzer bieten dort über 3.000 Trainingstermine an. Zusätzlich zu den Terminen für Anfänger oder Fortgeschrittene finden sich solche für Trial-, Enduro- und Spannungsfahrer. In der Broschüre sind in

diesem Jahr erstmals auch spezielle Angebote für Kurventrainings aufgeführt. Die Broschüre ist als Download auf der Homepage des ifz und des DVR zu beziehen, außerdem liegt sie im Motorradfachhandel aus.

## Neuer Film

Rechtzeitig zum Saisonstart wurde auf der Motorrad-Messe in Dortmund der neue Film „MOTORRAD FAHREN – gut und sicher“ vorgestellt. Auf der zweistündigen DVD, die in einer Kooperation von ifz, DVR und der Zeitschrift „Motorrad“ entstand, liegen erstmals alle Aspekte zur Motorradsicherheit in bewegten Bildern vor.

Der Film basiert auf der gleichnamigen Broschüre und stellt in zehn Themenblöcken alle Aspekte für eine sichere und spaßbetonte Fortbewegung auf Krafträdern dar. Von der Auswahl des Motorrads und entsprechender Bekleidung bis zu den fahrphysikalischen Grundlagen und praktischen Beispielen zu effizientem Kurvenfahren und Bremsen erklärt der Film anschaulich alle denkbaren Themen rund um die Zweiradsicherheit.

Die DVD stellt nicht nur Einsteigern das nötige Basiswissen bereit. Auch erfahrene, langjährige Biker finden nützliche Anleitungen zur Fahrzeugoptimierung, der richtigen Beladung ihrer Maschinen sowie Tipps zum Fahren in der Gruppe und den Tücken von Wettereinflüssen und Straßenbau. Auch gefährliche Begegnungen mit anderen



Verkehrsteilnehmern werden realitätsgetreu dargestellt. Der Film kann zur privaten Verwendung zum Preis von 19,90 Euro beim ifz in Essen bestellt werden. Für nur zehn Euro mehr wird er sogar zur gewerblichen Nutzung und öffentlichen Vorführung, beispielsweise in Fahrschulen oder Fahrsicherheitszentren, lizenziert.

Der lange und harte Winter hält aber noch eine Überraschung parat, nämlich Frostschäden. vielerorts sind die Straßenoberflächen durch den Frost aufgerissen, so dass sich zum Teil große und tiefe Schlaglöcher bilden. Da viele Straßenmeistereien in diesem Frühjahr mit den Reparaturen nicht nachkommen werden, warnt das ifz vor diesen Gefahren. Hier hilft nur eine ganz besonders vorausschauende Fahrweise – mit dem Wissen um diese Gefahr.



Gefahr durch Schlaglöcher

FOTO > FOTOLIA

# Schnelle Rettung von Unfallopfern



Die Rettungsschere im Einsatz

FOTO > HüllhorstOnline

## Verbesserte Fahrzeugidentifikation für Rettungskräfte

Nach schweren Verkehrsunfällen können Minuten über Leben und Tod entscheiden. Darüber, ob sich die Unfallopfer wieder vollständig erholen oder mit lebenslangen Behinderungen leben müssen. Rettungskräfte müssen deshalb in der Lage sein, schnell zu handeln. Schutzeinrichtungen für Fahrer und Beifahrer können nach dem Unfall Barrieren für die Retter darstellen. Nicht ausgelöste Airbags und alternative Antriebssysteme sind Beispiele für potenzielle Gefahren, wenn diese bei Rettungsmaßnahmen beschädigt werden. Verstärkte Karosseriestrukturen können das Trennen von Dachsäulen oder das Öffnen verklemmter Türen durch hydraulische Rettungsscheren oder -spreizer erheblich erschweren. Diese Bereiche zu lokalisieren und zu identifizieren ist deshalb von besonderer Bedeutung. Keine leichte Aufgabe, da es nicht nur Unterschiede zwischen Fahrzeugmodellen, sondern auch innerhalb einer Modellreihe geben kann. Die Ungewissheit darüber, wo

zum Beispiel Rettungsscheren anzusetzen sind, welche Druckpunkte für Spreizgeräte optimal und welche Einbauten zu beachten sind, kann die Rettungszeit verlängern und damit lebenswichtige medizinische Behandlungen verzögern.

Deshalb fordert der DVR, flächendeckend standardisierte Systeme zur Fahrzeugidentifikation mit Rettungsinformationen einzuführen. „Gerade vor dem Hintergrund, dass sich die durchschnittlichen Rettungszeiten in Deutschland verschlechtert haben, können solche Systeme helfen, verletzte und eingeschlossene Fahrzeuginsassen im Sinne der 'golden hour' schnell zu retten und zu versorgen“, zeigt sich DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zuversichtlich.

Zurzeit werden in Deutschland unterschiedliche Systeme diskutiert, mit denen Rettungskräften die notwendigen Informationen schnell zur Verfügung stehen sollen. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) und der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

stellen standardisierte Rettungsdatenblätter für unterschiedliche Fahrzeugmodelle zur Verfügung. Hier finden sich Informationen über Steuergeräte, Energiespeicher, Airbag, Airbag-Gasgeneratoren und Karosserieverstärkungen. Diese Datenblätter stehen für Rettungskräfte zum Download im Internet bereit und sollten als Ausdruck im Einsatzfahrzeug mitgeführt werden.

Der ADAC plädiert dafür, dass jeder Fahrzeughalter diese Rettungsinformationen in Form einer Rettungskarte selbst im eigenen Fahrzeug unterbringt. Die Rettungskarte soll dazu gut fixiert hinter der Sonnenblende auf der Fahrerseite deponiert werden. Nach Ansicht des ADAC sollten die Rettungsinformationen außerdem um Angaben über optimale Schnittlinien ergänzt werden. Der DVR spricht sich dafür aus, Neufahrzeuge werkseitig mit entnehmbaren Rettungsinformationen an einer einheitlichen Stelle auszustatten.

In einer kostenpflichtigen elektronischen Variante gibt es inzwischen

auch Fahrzeuginformationen in Form einer Datenbank, die über ein Laptop im Einsatzfahrzeug abgerufen werden können. Dabei sollten nicht nur aktuelle Modelle dokumentiert werden, sondern auch nicht mehr in Produktion befindliche Modellgenerationen. Wünschenswert wäre dies aus Sicht des DVR rückwirkend bis zu den Fahrzeugen, in denen erstmals Airbags verbaut wurden.

Die Rettungskräfte müssten allerdings mit den notwendigen Geräten ausgestattet werden, damit sie die fahrzeugrelevanten Daten zeitnah abrufen können. Sie müssten im Umgang mit möglichen technischen Komplikationen sowie der Anwendung der bereitgestellten Rettungsinformationen geschult werden.

„Das Kraftfahrt-Bundesamt ist aufgerufen, den Rettungskräften eine unmittelbare Online-Abfrage der für die Modellidentifikation relevanten Daten unter Angabe des amtlichen Kennzeichens zu ermöglichen“, fordert Dr. Eichendorf. Für die Anwendung der Rettungsdatenblätter oder der computerbasierten Datenbank an der Unfallstelle müssen Unfallfahrzeuge genau identifiziert werden. Zur Online-Abfrage des Kennzeichens ist allerdings in Deutschland eine Gesetzesänderung notwendig, um die



FOTO > Michael Seifert

Nach einem Unfall können Minuten über Leben und Tod entscheiden.

Rechtsgrundlage für Feuerwehren und Rettungskräfte zu schaffen.

In einer weiteren Variante sollen zukünftig Fahrzeugidentifikationsdaten zusammen mit dem Absetzen eines automatisch oder manuell ausgelösten Notrufs durch das Fahrzeug übermittelt werden (eCall). Einige

Fahrzeughersteller bieten ähnliche Systeme schon heute an, bei denen ein Notruf aus dem Fahrzeug bei einem festgelegten Servicedienstleister ankommt und von dort – bei Bedarf mit rettungsrelevanten Angaben ergänzt – an die zuständige Rettungsleitstelle weitergegeben wird.

## Studie: Sind Patienten mit Leberzirrhose fahrtüchtig?

In Deutschland leiden etwa 1,5 bis 2,5 Millionen Menschen an einer chronischen Lebererkrankung, die unter anderem durch übermäßigen Alkoholkonsum hervorgerufen wird. Eine dadurch bedingte Hirnfunktionsstörung beeinträchtigt die Reaktionsfähigkeit und somit die Fahreignung betroffener Personen. Wissenschaftler der Düsseldorfer Heinrich-Heine-Universität kamen zu dem Schluss, dass die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit auf individueller Basis durch Realfahrttests erfolgen sollte.

Im Rahmen einer Studie in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt

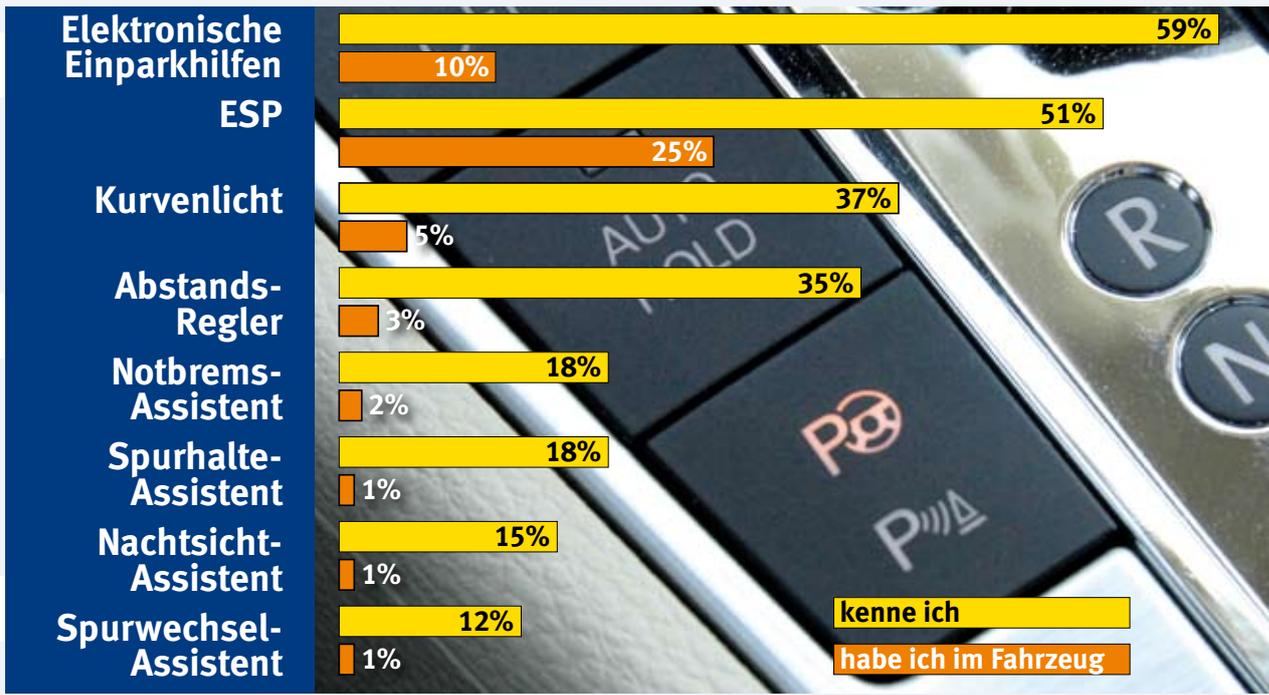
für Straßenwesen (BASt) wurden 51 Patienten mit Leberzirrhose in unterschiedlichen Schweregraden der Hirnfunktionsstörung und 48 altersentsprechende Kontrollpersonen in unterschiedlichen Situationen beobachtet. Die Versuchsumgebungen umfassten Realfahrttests mit variierenden Belastungen, computergestützte „In-Car“-Reaktionstests sowie Beurteilungen durch Fahrlehrer.

Bei Zirrhosepatienten traten mit zunehmendem Krankheitsstadium auf allen Testgebieten schlechtere Fahrleistungen im Vergleich zu der lebergesunden Kontrollgruppe auf. Bereits im Anfangsstadium der Krankheit

waren überdurchschnittlich viele Fahrfehler zu verzeichnen, mit zunehmender Schwere verschlechterte sich die Reaktionsgeschwindigkeit. Im Einzelfall war eine sichere Voraussage über die Fahrtauglichkeit nicht möglich.

Bei knapp einem Viertel der Patienten wichen die Resultate der realen Fahrprobe, das Urteil des Fahrlehrers und die Ergebnisse der Reaktionstests voneinander ab. Die Entscheidung hinsichtlich einer Fahrtüchtigkeit bei Zirrhosepatienten kann daher nicht aufgrund computergestützter Tests fallen und sollte auf Basis von Praxisfahrttests getroffen werden.

# Fahrerassistenten: bekannt, aber wenig verbreitet



## DVR-Umfrage: Jeder zweite Autofahrer pro Jahr in gefährlicher Situation

Jeder zweite Autofahrer (51 Prozent) kennt das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, aber nur jeder vierte hat diesen wertvollen Fahrerassistenten in seinem Auto. Dies ergab eine repräsentative Befragung unter 2.000 Verkehrsteilnehmern, die im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Auch elektronische Einparkhilfen (59 Prozent), Kurvenlicht (37 Prozent) und Abstandsregler (35 Prozent) besitzen einen vergleichsweise hohen Bekanntheitsgrad. Allerdings finden sich die unsichtbaren Helfer nur in wenigen Autos wieder.

Auf die Frage, ob sie in den vergangenen zwölf Monaten in eine brenzlige Situation geraten seien, antworteten immerhin 54 Prozent der Befragten mit Ja.

Fahrerassistenzsysteme besitzen ein unumstrittenes Sicherheitspotenzial, unterstützen den Fahrer in komplizierten Fahrsituationen und erhöhen damit den Fahrkomfort, ohne den Fahrer aus der Verantwortung zu entlassen. Wenn zum Beispiel 100 Prozent aller Pkw einen

Notbremsassistenten an Bord hätten, würden nach Angaben der Unfallforschung der Versicherer (UDV) 28 Prozent weniger Auffahrunfälle mit Personenschaden passieren.

Der DVR informiert mit der Kampagne „bester beifahrer“ über Funktion und Nutzen elektronischer

Fahrerassistenzsysteme und fordert Pkw-Käufer auf, sich gezielt nach diesen aktiven Sicherheitssystemen zu erkundigen. Auf der Website [www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de) bietet er Autokäufern die erste bundesweite Abfragedatenbank zur typengenaue Verfügbarkeit von Fahrerassistenzsystemen.

## FAS helfen älteren Verkehrsteilnehmern

Senioren wünschen sich beim Autofahren technische Unterstützung, die einfach zu bedienen ist und das Fahren erleichtert. Das ist das vorläufige Ergebnis einer Studie der TU Braunschweig zu Wünschen älterer Verkehrsteilnehmer an das Auto der Zukunft. Fahrerassistenzsysteme erfüllen diese Wünsche bereits heute und leisten damit einen hohen Beitrag zum Schutze aller Verkehrsteilnehmer.

Ältere Menschen wollen mobil sein, sind aber in ihrer Wahrnehmung mit zunehmendem Alter eingeschränkt. Auch die Beweglichkeit im Rumpfbereich ist im Alter in der Regel eingeschränkt, so dass der Schulterblick beispielsweise schwer fällt. Die Folge sind vermehrte Unfälle in der Altersgruppe der über 64-Jährigen, die beim Abbiegen, Fahrspurwechsel oder Einparken passieren. Gemessen an ihren Fahrleistungen, sind die Unfallzahlen so hoch wie in der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen. Fahrerassistenzsysteme wie der Einpark- oder Spurwechselassistent helfen bereits heute, solche Unfälle zu verhindern. Sie beobachten Verkehrssituationen rund um das Auto genauer als der Mensch und warnen den Fahrer im richtigen Augenblick. Aktuelle Untersuchungen aus den USA weisen nach, dass durch den Einsatz von Spurwechselassistenten rund 26 Prozent aller Unfälle beim Fahrspurwechsel vermieden werden können. Ähnlich wirksam hilft der Einparkassistent vor allem Bagatellunfälle zu vermeiden. Denn mehr als 30 Prozent aller Versicherungsschäden entstehen bei Parkmanövern.

# MPU auf dem Prüfstand

## Verkehrsgerichtstag fordert Reform

In sechs Arbeitskreisen diskutierten rund 1.800 Experten beim 48. Verkehrsgerichtstag aktuelle Fragen des Verkehrsrechts. Im Arbeitskreis VI ging es unter dem bezeichnenden Titel „Idiotentest“ auf dem Prüfstand“ um die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) zur Überprüfung der Fahreignung.

Bei der MPU muss sich der Antragsteller unter anderem mit den Gründen, die zu seinem Vergehen führten, auseinandersetzen. Meist ist dies übermäßiger Alkoholkonsum oder Drogengebrauch, manchmal aber auch eine Häufung anderer Verkehrsdelikte, die zum Überschreiten der 18 Punkte-Grenze im Flensburger Zentralregister führt.

Das im Rahmen der MPU erstellte Gutachten stellt eine Prognose über die Bewährung des Antragstellers und liefert die Grundlage für die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörden,

ob er die Fahrerlaubnis zurückerhält oder nicht. Je nach Untersuchungsanlass kann der Betroffene als nachschulungsfähig eingestuft werden. In diesem Fall kann er nach Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen.

Kritiker hatten im Vorfeld des Verkehrsgerichtstags unter anderem Fragen nach der Überprüfbarkeit des derzeitigen Verfahrens aufgeworfen und eine Aufzeichnung der Gespräche – zum Beispiel durch Video – gefordert.

In den Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages wurde zusammenfassend festgehalten, dass die medizinisch-psychologische Begutachtung der Kraftfahrereignung ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen darstelle. Der „Exploration“ als diagnostische Methode

komme dabei zentrale Bedeutung zu. Sie sei unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.

Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung, so die Empfehlungen weiter, solle geregelt und deren Güte durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium überprüft werden. Die Wirksamkeit von Maßnahmen, die Fahreignung zu überprüfen, solle regelmäßig wissenschaftlich getestet und die Ergebnisse veröffentlicht werden.

Der Verkehrsgerichtstag empfahl außerdem, Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzung möglichst frühzeitig einzuleiten und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung zu überprüfen. Die Anbieter dieser Maßnahmen sollten einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.

Die Voraussetzungen für die Anordnung einer MPU seien im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wurde aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.

### Fakten zur MPU

2008 wurden nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) 103.137 MPU durchgeführt. Die meisten davon, fast 58.000, aufgrund von Alkoholdelikten. Die Zahlen sind bei Alkohol-, Drogen- und Medikamentenauffälligen rückläufig. Gestiegen ist jedoch die Zahl der MPU, die aufgrund von Verkehrsauffälligkeiten und strafrechtlichen Delikten angeordnet wurden.

FOTO > FOTOLIA



Je nach Delikt werden Punkte in Flensburg fällig.



## „Die Verantwortung für rücksichtsvolles und sicheres Fahren darf nicht auf eine Maschine übertragen werden“

Dr. Peter Ramsauer

**Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer über Verkehrserziehung, elektronische Fahrerassistenzsysteme und zukünftige Mobilitätskonzepte**

**DVR-report:** Herr Minister, welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit in Ihrem Ressortzuschnitt?

**Dr. Ramsauer:** Jährlich sterben mehr als 4.000 Menschen bei Verkehrsunfällen. 392.000 werden zum Teil schwer verletzt. Das ist nicht hinnehmbar. In den kommenden Jahren werde ich mich deshalb weiterhin mit aller Kraft für mehr Sicherheit im Straßenverkehr einsetzen. Wir wollen die Zahl der Unfälle senken

und das immense menschliche Leid von Unfallopfern und Angehörigen verringern. Jeder Einzelne kann und muss seinen Beitrag leisten – durch verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr. Dies ist eine große Herausforderung für alle Verkehrsteilnehmer und zugleich eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe.

**DVR-report:** Wie bewerten Sie die Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland?

**Dr. Ramsauer:** Deutschlands Straßen sind in den vergangenen Jahren deutlich sicherer geworden. Ein Ergebnis des großen Engagements vieler Menschen aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Bund,

Länder, Verbände, Vereine, Institutionen, Unternehmen und Medien arbeiten Hand in Hand. Das werden wir fortsetzen. Wir wollen weiter gemeinsame Aktionen durchführen und die Menschen aufklären.

**DVR-report:** Was kann über gesetzliche Regelungen hinaus noch getan werden, um das Verkehrsklima auf unseren Straßen zu verbessern? Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang öffentlichkeitswirksame Kampagnen wie zum Beispiel „Runter vom Gas!“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des DVR?

**Dr. Ramsauer:** Die Zahl der Verkehrstoten ist deutlich gesunken.

Die Kampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesverkehrsministeriums und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ist Teil dieses Erfolges. Verkehrserziehung und Aufklärung sind – neben gesetzlichen Maßnahmen – eine wichtige Säule der Verkehrssicherheitsarbeit.

**DVR-report:** In welchen Bereichen müssen wir in Deutschland noch besser werden, wo sehen Sie die größten Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit? Gibt es konkrete Pläne in dieser Legislaturperiode?

**Dr. Ramsauer:** Wir werden uns verstärkt um die Unfallschwerpunkte kümmern, vor allem um die Landstraßen. Dort geschehen weit mehr als die Hälfte aller Unfälle, bei denen Menschen ums Leben kommen. Um hier erfolgreich zu sein, müssen wir insbesondere in Zusammenarbeit mit den Bundesländern Maßnahmen entwickeln und umsetzen.

**DVR-report:** Elektronische Fahrerassistenzsysteme sind – wie jüngst eine repräsentative Umfrage im Auftrag des DVR unter 2.000 Verkehrsteilnehmern gezeigt hat – bekannt, aber wenig verbreitet. Was halten Sie von diesen unsichtbaren Helfern? Besteht nicht auch die Gefahr der technischen Überforderung des Autofahrers?

**Dr. Ramsauer:** Elektronische Assistenzsysteme können die Autofahrer erheblich unterstützen. Sie können beispielsweise in kritischen Situationen einem möglichen Fahrfehler entgegenwirken und tödliche Verkehrsunfälle verhindern. Ich unterstütze deshalb diese Technologien, sage aber auch: Die Autofahrer dürfen nicht mit vielfältigen zusätzlichen Informationen überfordert werden. Wir wollen an einem wichtigen Grundsatz festhalten: dem Verantwortungsbewusstsein des Kraftfahrers. Die Entscheidungsverantwortung für rücksichtsvolles und sicheres Fahren darf nicht auf eine Maschine übertragen werden.

**DVR-report:** Rund 90 Prozent der Verkehrsunfälle werden durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Ist es vor diesem Hintergrund langfristig nicht sinnvoll, den Menschen durch



„Wir werden uns verstärkt um die Unfallschwerpunkte kümmern.“

die Technik übersteuern zu lassen?

**Dr. Ramsauer:** Die Verantwortung für das Führen eines Kraftfahrzeuges liegt beim Fahrer. Auf diesem Prinzip basieren die verhaltensrechtlichen Pflichten, die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit und die Ansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit. Solche Systeme müssen deshalb entweder vom Fahrer übersteuert oder zumindest abgeschaltet werden können.

**DVR-report:** Eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr sind die jungen Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren, die leider immer noch überproportional häufig Unfälle verursachen. Zudem sind sie häufig mit älteren und mangelhaften Fahrzeugen auf unseren Straßen unterwegs. Wie können Eltern, aber auch der Kfz-Handel, davon überzeugt werden, dass Sicherheitsaspekte beim Kauf eines Autos für Fahranfänger wichtiger sind als Leichtmetallfelgen oder die Metallic-Lackierung?

**Dr. Ramsauer:** Junge Menschen kaufen sich in der Tat keinen teuren Neuwagen. Das heißt aber nicht, dass Gebrauchte unbedingt unsichere Fahrzeuge sind. Zudem haben wissenschaftliche Untersuchungen

unserer Bundesanstalt für Straßenwesen gezeigt, dass nicht Leichtmetallfelgen oder Metallic-Lackierung das Problem sind. Vielmehr spielen die Unerfahrenheit der Fahrer, Gruppendruck oder Alkoholkonsum eine entscheidende Rolle. Wir konzentrieren uns mit unseren Aktionen und Pilotversuchen deshalb speziell auf diese Risikogruppe.

**DVR-report:** Viele Experten sehen in einer verbesserten Straßengestaltung, zum Beispiel dem Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre oder Unterfahrschutz für Motorradfahrer an Schutzplanken, ein hohes Sicherheitspotenzial. Im Sinne von „Vision Zero“ und vor dem Hintergrund wachsenden Verkehrs: Wird es über die Finanzmittel der Konjunkturprogramme I und II der alten Bundesregierung hinaus weitere Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geben? Finanziert zum Beispiel durch eine Pkw-Maut?

**Dr. Ramsauer:** Es gibt derzeit kein „Projekt“ Pkw-Maut. Ein derartiges Vorhaben steht nicht im Koalitionsvertrag und auch nicht auf der Tagesordnung. Darauf habe ich vielfach hingewiesen. Meine Fachleute machen sich jedoch Gedanken, wie

man die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mittel- und langfristig sichern kann. Mit öffentlich-privaten Partnerschaften haben wir zum Beispiel gute Erfahrungen gemacht. Nach unseren Pilotversuchen gehen wir jetzt weitere acht Projekte an. Wir wollen noch mehr privates Kapital mobilisieren. Es wird schneller gebaut und die Straßen werden wirtschaftlich betrieben und erhalten.

**DVR-report:** Wie stehen Sie zum Thema Kontrolle und Überwachung? Halten Sie die Bußgelder in Deutschland für angemessen?

**Dr. Ramsauer:** Klar ist: Für Raser, Drängler und Alkoholsünder gibt es drastische Strafen. Einzelne Änderungen schließe ich nicht aus. Mich stören zum Beispiel Lkw – oft genug aus dem Ausland –, die im Winter mit Sommerreifen unterwegs sind und den Autobahnverkehr gefährden, zum Teil sogar lahmlegen. Ich teile die Auffassung meiner Länderkollegen, dass darüber hinaus die Verkehrsüberwachung weiter optimiert werden sollte. Verkehrsrowdys kann oftmals nur Einhalt geboten werden, wenn der Straßenverkehr effektiv kontrolliert wird.

**DVR-report:** Das Auto ist nach wie vor Fortbewegungsmittel Nummer eins. Rund 60 Prozent der Berufstätigen fahren mit dem Auto zur Arbeit. Bundespräsident Horst Köhler hat kürzlich gesagt, dass Mobilität,

so wie wir sie heute praktizieren, nicht zukunftsfähig sei. Wie sieht Ihr Konzept für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement aus mit Blick auf eine intelligente Verkehrsmittelwahl oder alternative ressourcenschonende Antriebstechnologien? Brauchen wir eine neue Mobilitätskultur?

**Dr. Ramsauer:** Der Klimawandel zwingt uns, über neue Wege nachzudenken. Wir müssen unsere Lebensgrundlagen, unsere kostbare Natur und Umwelt schützen und sie bewahren. Wir brauchen mehr schadstoffarme Autos auf unseren Straßen. Eine Million Elektrofahrzeuge sollen im Jahr 2020 unterwegs sein, angetrieben mit Strom aus erneuerbaren Energien. Das Bundesverkehrsministerium hat seine Hausaufgaben gemacht. Wir fördern die Marktvorbereitung mit zielgenauen Programmen. Unsere Schwerpunkte liegen auf der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie der Batterietechnik. In diesem Jahr starten Projekte in acht Modellregionen in ganz Deutschland. Dort unterziehen wir Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur einem Praxistest.

**DVR-report:** Welchen Beitrag kann die deutsche Automobilindustrie zu einer umweltverträglichen Mobilität leisten?

**Dr. Ramsauer:** Wir produzieren heute in Deutschland die besten Autos der Welt. Ich bin davon überzeugt, dass wir auch in Zukunft die besten Elektrofahrzeuge der Welt bauen werden.

Die Industrie ist hier am Zug und muss Gas geben. Sie muss Konzepte entwickeln und gute Ingenieurprodukte marktreif machen, für die wir Deutschen ja weltweit geschätzt werden. Denn andere Nationen schlafen nicht. Die Konkurrenz ist stark. Wir befinden uns im Wettlauf um Märkte und Produkte.

Selbstverständlich muss sich nicht nur die Automobilindustrie engagieren. Auch Zulieferer, Energieunternehmen und nicht zuletzt auch die Endverbraucher werden ihren Beitrag leisten, damit die Elektromobilität eine Erfolgsgeschichte wird.

**DVR-report:** In welchen Autos werden wir uns in 20 Jahren fortbewegen?

**Dr. Ramsauer:** Der Elektromobilität gehört die Zukunft. Deshalb fördern wir die Entwicklung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur sowie die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Zusammen mit Geldern aus der Industrie stehen zwei Milliarden Euro zur Verfügung. Unser Ziel ist es, Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. Elektrofahrzeuge werden ganz selbstverständlich zu unserem Alltag gehören, insbesondere in unseren Städten. Aber auch konventionelle Antriebe werden in 20 Jahren nicht völlig ausgestorben sein. Sie werden aber wesentlich effizienter sein als heute.

Interview: Sven Rademacher



## Zur Person: Dr. Peter Ramsauer

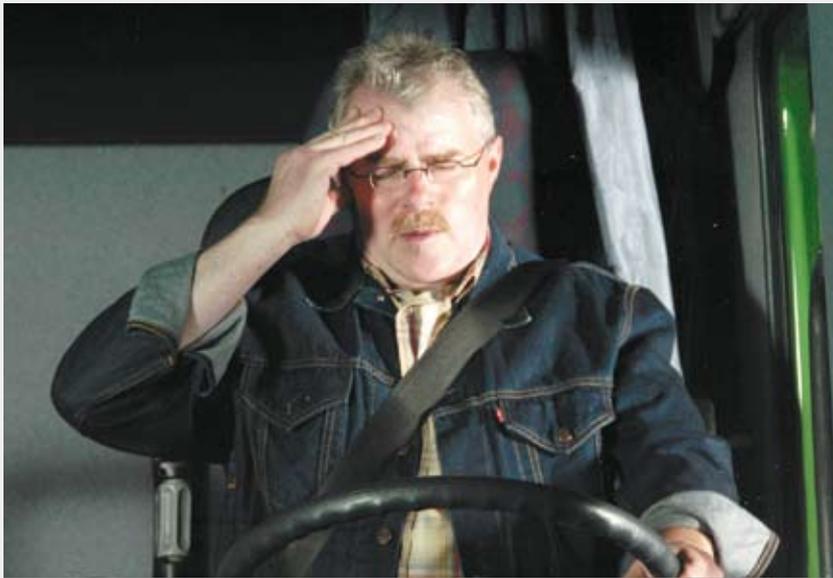
Seit dem 28. Oktober 2009 ist Dr. Peter Ramsauer Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Von 2005 bis 2009 war er Vorsitzender der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag und Erster Stellvertreter des CDU/CSU-Fraktionsvorsitzenden. Bereits seit 1990 ist der gelernte Müllermeister und studierte Betriebswirt, der 1985 zum Doktor der Staatswissenschaften promovierte, Mitglied des Deutschen Bundestages und vertritt als direkt gewählter Abgeordneter den Wahlkreis Traunstein - Berchtesgadener Land.

Der 56-jährige Politiker ist verheiratet und Vater von vier Töchtern.

# Reduzierung von Belastung und Stress

## BAST-Studie weist Wege für Lkw-Fahrer

FOTO > GWM



Lkw-Fahrer: Stress am Steuer

In welcher Weise sind Lkw-Fahrer von arbeits- und tätigkeitsbezogenen Belastungen und Stress betroffen und wie gehen sie damit um? Dies wurde in einem Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)\* untersucht. Aus den Ergebnissen konnten Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Lkw-Fahrern abgeleitet werden.

Durchgeführt wurde eine Befragung von 555 Fahrern, überwiegend auf Autohöfen. Lkw-Fahrer im Fernverkehr sind einem hohen Arbeitszeitaufkommen sowie einer unregelmäßigen Struktur der Arbeitszeiten (Nachtarbeit, Wochenendarbeit, lange Abwesenheitszeiten von zu Hause) ausgesetzt. Sie müssen sehr häufig zusätzliche Tätigkeiten erledigen wie Be- und Entladen, Fahrzeugwartung und -pflege oder Dokumente bearbeiten. Insgesamt ein Drittel der Befragten empfindet die Einhaltung der vorgeschriebenen Pausen und Ruhezeiten als problematisch.

Subjektiv fühlen sich die Fahrer jedoch durch diese Bedingungen weniger stark belastet als durch die Rahmenbedingungen auf unseren Straßen. Insbesondere unzureichende Park- und Rastmöglichkeiten sowie

hinderliches, riskantes oder aggressives Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, aber auch schlechte Straßen, hohe Verkehrsdichte und Staus werden als außerordentlich belastend erlebt. Ebenfalls als überdurchschnittlich belastend empfunden werden Zeit- und Terminprobleme in Bezug auf die private Lebensgestaltung (Freizeitaktivitäten, Familie) sowie logistische Probleme (Ladeverzögerungen und Wartezeiten beim Verladen, schlechte Tourenplanung und Disposition).

Je höher die wöchentliche Arbeitszeit, Fahrzeit und Fahrleistung und je unregelmäßiger die Arbeitszeit, umso stärker fühlen sich die Fahrer belastet. Große Unterschiede gibt es in der Art, wie die Fahrer mit diesen Belastungen umgehen und wie diese sich auf das Fahrverhalten auswirken.

In einem Experten-Workshop wurden die Ergebnisse präsentiert und daraus Maßnahmen zur Prävention abgeleitet: Angesichts der Probleme bei der Einhaltung der Pausen- und Ruhezeiten ergibt sich demnach Handlungsbedarf hinsichtlich einer konsequenten Anwendung der Sozialvorschriften und der Regelungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Damit eng verbunden ist die Notwendigkeit einer entsprechenden Überwachung und Kontrolle. Daneben kann durch Aus- und Weiterbildung, Aufklärung und einem institutionalisierten Austausch zwischen den am Transport beteiligten Akteuren eine stärkere Sensibilisierung für die Problematik geschaffen werden (zum Beispiel Fahrerstammtische, Ordnungspartnerschaften).

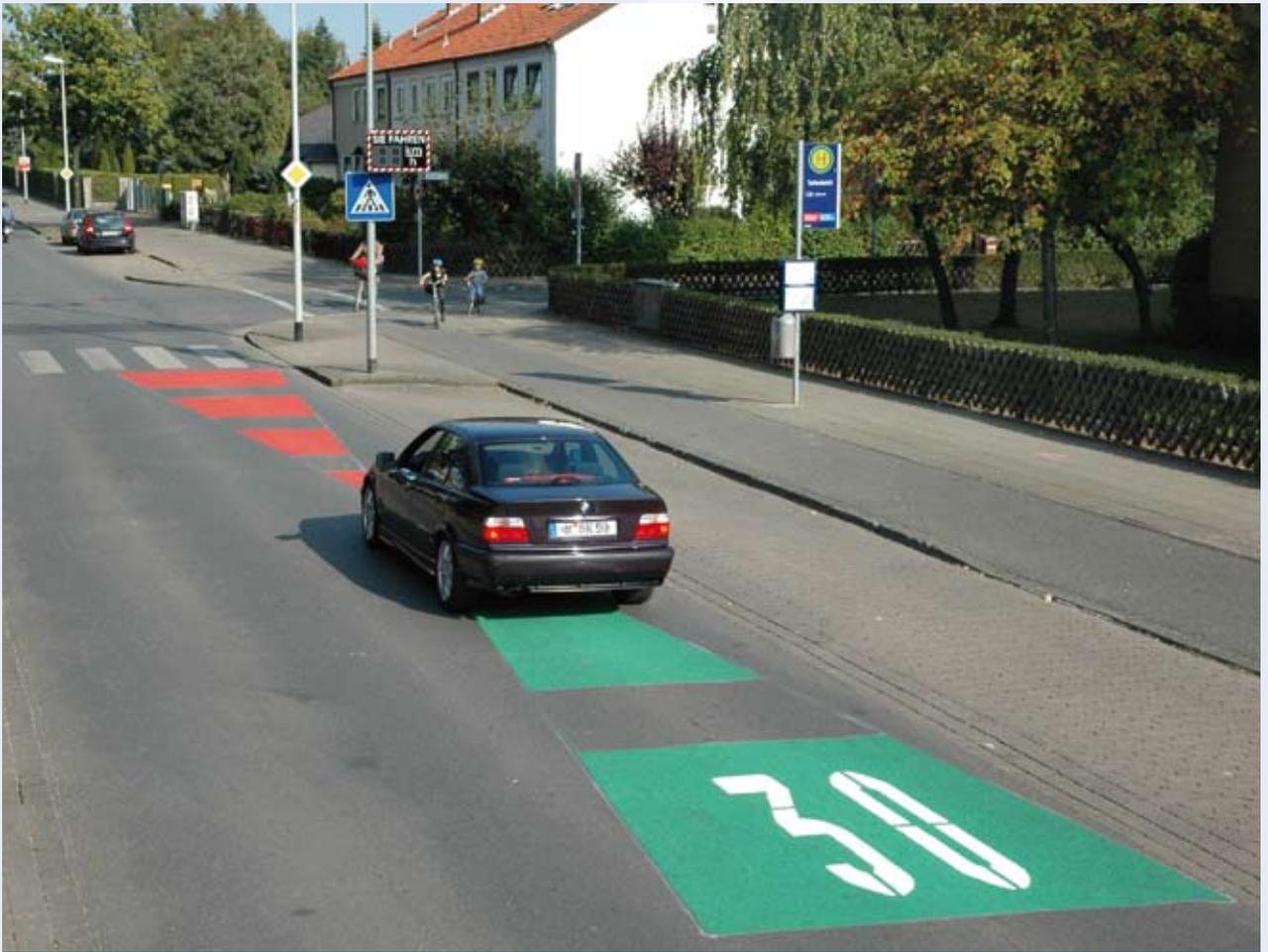
Auch bei der Parkplatzsituation besteht Handlungsbedarf. Neben einer Verbesserung des Angebots können auch telematische Verkehrsleitsysteme Entlastung bringen und so zu einem Sicherheitsgewinn beitragen. Wünschenswert ist auch die Möglichkeit, die Auslastung von Parkplätzen mittels Verkehrsfunk oder Anzeigetafeln bekannt zu machen oder direkt an die Fahrer, Unternehmen und Disponenten zu melden. Auch dem Thema „Sozialvorschriften“ kommt vor diesem Hintergrund eine große Bedeutung zu.

Wichtige Ansatzpunkte liegen im Bereich der Fahrerausbildung und -weiterbildung. Der Umgang mit Belastungen und Stress sollte als Thematik stärker berücksichtigt werden. Angesichts einer in der Untersuchung entwickelten Fahrer-Typologie könnte eine gezielte Weiterbildung für die Fahrergruppen, die besondere Stress-Symptome aufweisen, sinnvoll sein. Ziel sollte sein, dass die Fahrer ihr Wissen erhöhen, Einsicht gewinnen und Techniken entwickeln, besser und sicherheitsorientierter mit Belastungen und Stress umzugehen. Darüber hinaus müssen aber auch die Arbeitsbedingungen für die Fahrer dort verbessert werden, wo sie unzureichend sind.

\* Evers, Claudia: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 204. Bergisch Gladbach, November 2009, Wirtschaftsverlag NW

## Deutsches Projekt gewinnt ersten Preis

Europaweiter Ideenwettbewerb „ShLOW! – Show me how slow“



Projektentwurf: Fahrbahnmarkierungen helfen, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Wie kann man Autofahrer davon überzeugen, vorsichtiger zu fahren und damit die Anzahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren? 45 Studierende aus zehn EU-Staaten entwickelten Konzepte innerhalb des Ideenwettbewerbs „ShLOW! – Show me how slow“, den der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) ins Leben gerufen hatte. Den ersten Platz sicherte sich Per Wulf, Student des Maschinenbaus an der Leibniz Universität Hannover, mit einem neuen System von Fahrbahnmarkierungen. Betreut wurde er von der Medizinischen Hochschule Hannover, wo er als wissenschaftliche Hilfskraft im Bereich der Verkehrsunfallforschung bei Professor Dietmar Otte tätig ist.

„Meine Idee war es, Bremswege und damit Fahrphysik für den Autofahrer

sichtbar zu machen“, so Wulf. Den Verkehrsteilnehmern sollte in einer Tempo-30-Zone mittels zweier Farbmarkierungen in Form von Dreiecken die eigene Fahrgeschwindigkeit und der daraus resultierende Anhalte- und Bremsweg vor einem Fußgängerüberweg bewusst gemacht werden. So weist ein grünes Dreieck mit der Spitze nach oben circa 26 Meter vor dem Fußgängerüberweg auf den Punkt hin, ab dem der Autofahrer spätestens bremsen muss, um rechtzeitig zum Stehen zu kommen. Diese Fläche verengt sich bis zu einem Punkt rund 14 Meter vor dem Zebrastreifen, geht in eine sich ausweitende rote Fläche über und soll signalisieren, dass ab hier ein gefahrloses Anhalten nicht mehr möglich ist. Das rote Dreieck endet mit seiner Basis auf der Höhe des Fußgängerüberweges. Schilder entlang der

Straße weisen den Autofahrer bereits frühzeitig auf die Besonderheit hin, so dass auch ein Bremsen vor dem grünen Dreieck möglich ist.

Die Wirksamkeit der Maßnahme wurde in einer Vorher/Nachher-Betrachtung untersucht. Das Geschwindigkeitsprofil des Verkehrs an dieser Stelle wurde mittels einer Geschwindigkeitsmesstafel (Dialog-Display) registriert, die verdeckt (ohne Anzeige der Fahrgeschwindigkeit) die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge bei Annäherung an den Fußgängerüberweg sowie bei Erreichen des Zebrastreifens erfasste.

Insgesamt wurden an dieser Stelle rund 4.400 Fahrzeuge pro Tag gemessen. Als wichtigstes Ergebnis konnte festgehalten werden, dass vor dem Feldversuch die Autofahrer im



Preisträger Per Wulf mit Prof. Otte (l.) und Dr. Koch

Schnitt zehn km/h schneller als erlaubt fahren. Selbst am Zebrastreifen war die Durchschnittsgeschwindigkeit höher als die erlaubten 30 km/h. Und an den Wochenenden waren die Autos noch schneller unterwegs als an Werktagen.

Nach der Markierung der Fahrbahn blieben rund 55 Prozent der Fahrer am Zebrastreifen unter einer Geschwindigkeit von 30 km/h, vorher waren es lediglich 35 Prozent. Insgesamt war ein positiver Effekt auf das Verhalten der Fahrer erkennbar. Nach der Fahrbahnmarkierung und den damit verbundenen Hinweisschildern war die Geschwindigkeit bereits 80

Meter vor dem Fußgängerüberweg deutlich geringer.

Die Stadt Hannover begleitete den fünfwöchigen Praxisversuch und hat bereits signalisiert, diese Markierung als geeignete Maßnahme auch an anderen Stellen des Stadtgebietes zu installieren.

Für seine Untersuchung, mit der Per Wulf deutliche Effekte zur Geschwindigkeitsreduktion nachweist, wurde er in Brüssel von Dr. Dieter-Lebrecht Koch, EU-Parlamentarier aus Thüringen und Mitglied des ETSC-Vorstands, mit dem ShLOW-Award ausgezeichnet.

## Das Projekt „ShLOW!“

Initiator dieses zweijährigen paneuropäischen Forschungsprojekts ist der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC – European Transport Safety Council), unterstützt von einem Konsortium, in dem 13 Organisationen aus zehn EU-Staaten vertreten sind. Für Deutschland haben diese Aufgabe der DVR und die Medizinische Hochschule Hannover übernommen. Aufgabe der ShLOW-Partner war es, europaweit in Vorlesungen auf dieses Projekt aufmerksam zu machen und Studenten zu motivieren, sich intensiv mit dem Thema Fahrgeschwindigkeitsreduktion zu beschäftigen.

Insgesamt reichten etwa 120 Studenten ihre Vorschläge bei der EU ein. Ziel war es, eine lokale Maßnahme, Initiative oder Kampagne zu entwickeln, die direkten Einfluss auf die Geschwindigkeitsreduktion hat. 45 Studenten wurden zu einem Informationscamp nach Brüssel eingeladen, arbeiteten ihre Vorschläge weiter aus und setzten sie im Rahmen von Pilotprojekten um. Weitere Informationen unter [www.shlow.eu](http://www.shlow.eu).

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 1/2010, 40. 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](http://www.dvr.de)

### Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,  
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,  
Geschäftsführerin

### Chefredakteur:

Sven Rademacher

### Titelfotos:

ifz, BMVBS, DGUV, HüllhorstOnline

### 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

**MEIN KOPF IST GANZ WOANDERS**

**Schauen Sie auf die Straße!**  
Im Straßenverkehr kann auch die kleinste Unachtsamkeit in Sekunden-  
schnelle zu einem schweren Unfall führen. Lassen Sie sich nicht ablenken.  
[www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de)

**RISIKO RAUS**

UK | BG | LSV