

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2010



AKTUELL

Verkehrssicherheit 2020



IM BLICKPUNKT

GUROM – Neues Präventionsprojekt



JOURNAL

Fotowettbewerb „Runter vom Gas!“

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

INTERVIEW

**Prof. Dr.
Bernhard Schlag**

www.dvr-report.de

„Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ für Hartmut Marwitz

Professor Dr. Hartmut Marwitz, bis 2005 verantwortlich für die Entwicklung von Lastkraftwagen innerhalb der Daimler AG in Stuttgart, ist auf dem 7. Internationalen DEKRA VDI-Symposium 2010 „Sicherheit von Nutzfahrzeugen“ mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden.

„Professor Marwitz erhält die Ehre für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Entwicklung von Nutzfahrzeugen, die zu einer wesentlichen Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben“, sagte Professor Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Unter der Leitung von Professor Marwitz wurde unter anderem der Airbag für schwere Lkw zur Serienreife entwickelt. Zudem erfolgten bahnbrechende Entwicklungsarbeiten im Hinblick auf die aktive Sicherheit von schweren Lkw zur Vermeidung von Unfällen. Ein Beispiel ist der automatische Notbremsassistent (ABA), der seit 2006 angeboten wird. Bis heute ist Daimler der einzige Lkw-Hersteller, der ein solches Sicherheitssystem anbietet. Demnächst kommt die weiterentwickelte zweite Generation (ABA2) auf den Markt, die auch in der Lage sein wird, auf stehende Hindernisse zu reagieren.

Der Preis wurde bereits zum 21. Mal vom DVR, der EVU und DEKRA für herausragende technische



FOTO > DEKRA

Gratulierten Prof. Hartmut Marwitz (M.): (v.l.n.r.) Christian Kellner (DVR), Prof. Egon-Christian von Glasner (EVU), Dr. Dieter-L. Koch (MdEP) und Clemens Klinke (DEKRA).

Innovationen oder für das Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

Dr. Eichendorf als Präsident bestätigt

DVR-Mitgliederversammlung: Arbeitsprogramm 2011 verabschiedet

Einstimmig wurde auf der Mitgliederversammlung des DVR am 16.12.2010 in Bonn das Arbeitsprogramm für das kommende Jahr verabschiedet. Darüber hinaus stand die Wahl eines neuen Vorstands auf dem Programm.



Dr. Walter Eichendorf

Gewählt wurden 25 hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus dem DVR-Mitgliederkreis.

Einstimmig wurde Dr. Walter Eichendorf als Präsident des DVR bestätigt, der somit auch in den nächsten vier Jahren die Geschicke des Verbandes leiten wird. Unterstützt wird er von seinen drei Vize-Präsidenten, Dr. Hans-Joachim Wolff, Gerhard von Bressendorf und Kurt Bodewig, die ebenfalls wiedergewählt wurden.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf blickte zunächst auf das abgelaufene Jahr zurück. Ein Schwerpunkt sei gewesen, das „Eckpunktepapier Verkehrssicherheit 2020“ zu erarbeiten, das in enger Abstimmung zwischen den Vorsitzenden der Ausschüsse, weiteren Mitgliedern des DVR-Vorstands und der DVR-Geschäftsstelle entstanden sei. „Das Eckpunktepapier stellt so etwas wie die ‚Magna Charta‘ der Verkehrssicherheit dar und bietet eine hervorragende Basis für unsere Arbeit der nächsten Jahre“, sagte Dr. Eichendorf. Dort seien Weichenstellungen vorgenommen

worden, um offene Diskussionspunkte wie ein Alkoholverbot am Steuer oder die Frage nach Tempolimits auf Landstraßen, Autobahnen oder in Städten sachlich und fachlich zu beraten.

Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Professor Klaus-Dieter Scheurle, dankte dem DVR für die geleistete Arbeit: „Der DVR gehört mit seinen Mitgliedern zu den engsten und zuverlässigsten Partnern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der wir vom DVR kompetent und engagiert unterstützt werden.“

„Der DVR ist ein wichtiger Ideengeber in der intensiven Zusammenarbeit in Brüssel. Viele der Ideen, die wir in der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit verwirklichen, kommen von Ihnen“, lobte auch der Generaldirektor für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission Dr. Matthias Ruete.

Dekade der Verkehrssicherheit

Die Vereinten Nationen haben die nächsten zehn Jahre zur Dekade der Verkehrssicherheit ausgerufen. Von Mai 2011 bis 2020 soll es auf der ganzen Welt Kampagnen geben, um die Straßen sicherer zu machen. Das beschloss die Vollversammlung der 192 Mitgliedsstaaten in New York. Die Aktionen zielen vor allem auf die Entwicklungsländer, wo 90 Prozent der Verkehrstoten registriert wurden.

„Jedes Jahr sterben 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen“, so Etienne Krug von der Weltgesundheitsorganisation WHO. „Zudem werden 22 Millionen verletzt. Wir reden dabei von Menschen, die den Rest ihres Lebens im Rollstuhl verbringen müssen oder unter anderen bleibenden Verletzungen leiden.“

Betroffen seien gerade die Länder, die zurzeit am schnellsten wachsen. Dies bedeute mehr Straßen, mehr Autos und mehr Fahrer. Das Problem würde also wachsen, wenn nichts getan würde. Prognosen würden deutlich machen, dass mit entsprechenden Maßnahmen bis zum Jahr 2020 das Leben von fünf Millionen Menschen gerettet und die Zahl der Verletzten um insgesamt 50 Millionen gesenkt werden könnten.



FOTO > FOTOLIA

Verkehrssicherheit 2020 – Vision Zero weist den Weg

Derzeit geschieht viel rund um die Verkehrssicherheit. Die Vereinten Nationen haben durch einen Beschluss ihrer Vollversammlung den Zeitraum 2011 bis 2020 zur Dekade der Verkehrssicherheit erklärt. Die EU-Kommission hat auf Vorschlag der Generaldirektion Verkehr (DG MOVE) Leitlinien für die Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 veröffentlicht. Diese sehen unter anderem vor, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um weitere 50 Prozent zu reduzieren.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird in Kürze sein neues Nationales Verkehrssicherheitsprogramm herausgeben, bei dem es auch um die Festlegung eines quantitativen Ziels gehen soll, das bis 2020 erreicht werden soll. Minus 40 Prozent Verkehrstote, das würde bedeuten, 1.800 Menschen weniger würden im Jahr 2020 sterben.

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBS hat zur zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit 40 ganz konkrete Empfehlungen mit deutlichen Aussagen veröffentlicht: für ein Alkoholverbot am Steuer oder für konkret benannte Geschwindigkeitsbegrenzungen auf unterschiedlichen Straßentypen.

Mit Blick auf 2020 und in gemeinsamer Arbeit aller Vorstandsausschüsse hat der DVR ein Eckpunktepapier entwickelt und damit bereits die Entwicklung des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms des BMVBS unterstützt. Zentrale Themen aus den Bereichen Mensch, Fahrzeug und Straße werden definiert. Im Eckpunktepapier des DVR sind aber auch Weichenstellungen vorgenommen worden, um offene Diskussionspunkte – wie zum Beispiel ein Alkoholverbot am Steuer oder die Frage nach den richtigen Tempolimits auf Landstraßen, Autobahnen und in Städten – abschließend zu beraten.

Die Vision Zero weist uns den Weg: Im Zweifel für die Verkehrssicherheit. Es gilt im Sinne eines gefährdungsorientierten Ansatzes und angesichts begrenzter Ressourcen vor allem die Themen in den Mittelpunkt zu stellen, die größtmöglichen Nutzen bei der immensen Aufgabe erwarten lassen, Leben zu retten und Menschen vor Verletzungen zu bewahren. Dies wird die Aufgabe der kommenden Jahre sein.

INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
INTERVIEW	6
MITGLIEDER	11
IM BLICKPUNKT	16
JOURNAL	19
EUROPA	22
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

Verkehrssicherheit 2020

COLLAGE > GWM



Die neuen Leitlinien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union setzen als Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten von 2011 bis 2020 zu halbieren. Beim Presseseminar des Deutschen Verkehrssicherheitsrates „Verkehrssicherheit 2020“ in Kassel wurde von Fachleuten und etwa 60 Journalisten erörtert, was das für Deutschland bedeuten kann.

Als Hauptursachen für schwere oder tödliche Verletzungen im Straßenverkehr gelten überhöhte Geschwindigkeit, Trunkenheit am Steuer und Fahren ohne Sicherheitsgurt. Welche Möglichkeiten gibt es, die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen deutlich zu verbessern?

Ute Hammer, Geschäftsführerin des DVR, wies auf die Vision Zero hin, eine Sicherheitsstrategie, die vom DVR-Vorstand als Basis für die Arbeit des DVR verabschiedet worden ist.

Demnach müsse die Verkehrswelt so gestaltet werden, dass menschliche Fehler nicht sofort Tod oder schwere Verletzungen zur Folge hätten. Die Bereiche „Fahrzeug“ und „Straße“ erhielten damit zwangsläufig ein ganz besonderes Gewicht. Auch wenn die Aufklärung der Menschen und das Einfordern ihrer Mitverantwortung keinesfalls vernachlässigt werden dürften, so erlange doch im Zuge von Vision Zero die Nutzung noch nicht ausgeschöpfter Potenziale bei der Technik und der Infrastruktur besondere Bedeutung. Dabei müsse auch die Frage nach der Gewichtung von Freiheit und Reglementierung neu betrachtet werden (siehe Beitrag zum DVR-Kolloquium, Seite 19). Nur eines ist klar, betonte Ute Hammer: „Ohne konkrete und teilweise einschneidende Maßnahmen ist das von der Europäischen Union gesetzte Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, nicht zu erreichen.“

Professor Bernhard Schlag von der TU Dresden, der das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates beim BMVBS „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ federführend bearbeitet hat, wurde ganz konkret: Er bezog sich auf technische Verbesserungen (sichere Verkehrsanlagen, verbesserte Straßenverkehrstechnik, aktive und passive Fahrzeugsicherheit) sowie Maßnahmen, die auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens abzielen (Ausbildung und Aufklärung, Gesetzgebung und Überwachung, wirtschaftliche Anreize). Insgesamt gibt das Gutachten 40 konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland (Näheres dazu im Interview mit Professor Schlag ab Seite 6). Eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten sei nur durch eine verkehrspolitische Zäsur möglich, beispielsweise durch ein Alkoholverbot und generelles Tempolimit auf Autobahnen. Fünf Prozent weniger Geschwindigkeit bedeute 20 Prozent weniger Verkehrstote, so Professor Schlag.

Soll man den Verkehrsteilnehmern ihre eigene Entscheidungsfreiheit nehmen oder nicht vielmehr darauf setzen, dass sie aus eigener Initiative das Richtige tun? Professor Ralf Risser von der Universität Wien führte aus, dass die letzte Aussage eher naiv sei und auf der Annahme beruhe, dass die Dinge verbessert werden könnten, wenn sich alle nur darum bemühen würden. „Damit aber Menschen das Richtige tun können, müssen sie ganz genau wissen, welches Verhalten erwünscht ist und warum“, so der Verkehrspsychologe. Sowohl Wissenschaftler als auch Entscheidungsträger müssten sich daher noch intensiver mit der Definition erwünschten Verhaltens auseinandersetzen. Wie richtiges Wollen erreicht werden kann, damit Menschen motiviert sind, das aus gesellschaftlicher Sicht Richtige zu tun.

In vielen Fällen sei es nämlich nicht eindeutig, was das richtige Verhalten sei. Beispielsweise dann, wenn Menschen auf ihrem „Recht“ bestehen, im Ortsgebiet bei einer Beschränkung auf 50 km/h auch mit Tempo 50 zu fahren, selbst dann, wenn dies keine angemessene Geschwindigkeit sei, weil beispielsweise Kinder am Fahrbahnrand spielen. Die Straßenverkehrsordnung schreibe zwar vor, dass die Geschwindigkeit der Situation anzupassen sei, aber wie definiere man „angepasste Geschwindigkeit“ in Sekundenschnelle? Laut Risser sei beispielsweise in einer Situation, wo das Fahren eines Pkw eine hohe Aufmerksamkeit verlange – fließender Verkehr mit gleichzeitiger Achtung auf querende Fußgänger, Seitenabstand zu Fahrradfahrern auf der Fahrbahn, Achtung auf Fahrzeuge aus den Seitenstraßen – eine mögliche Regel: „In schwierigen und unübersichtlichen Situationen muss ich mir Zeit nehmen, um mir Klarheit zu verschaffen.“ Dies gehe, betonte Risser, im Straßenverkehr oft nur durch starke Zurücknahme der Geschwindigkeit. Das Fahren unter der Annahme, man könne notfalls noch reagieren, sei nicht erfolgversprechend, weil genau aus vielen solcher Situationen Unfälle werden. Um Notfallreaktionen überflüssig zu machen, müsse man so fahren, dass man das Gefühl hat, es könne aufgrund der eigenen Fahrweise nicht zu einem Notfall kommen.

Wie aber kann man Menschen zu richtigem Verhalten motivieren? Dies könne durch systematische Überwachung geschehen, durch Belohnung bei jedem richtigen Verhalten und Bestrafung bei jedem Fehlverhalten. Was in der Erziehung von Kindern noch möglich ist, sei im Straßenverkehr allerdings nur bedingt möglich. Kampagnen seien laut Risser zwar eine Möglichkeit, die kognitiven Prozesse von Verkehrsteilnehmern für prosoziales Verhalten zu beeinflussen, allerdings nicht ihr Verhalten direkt. Eine wichtige Rolle bei der Motivation zu richtigem Wollen spiele die Verkehrsinfrastruktur und die Art der Autos. Breite und gerade Straßen hätten die

Tendenz, die Geschwindigkeit in die Höhe zu treiben. Fahrzeuge, die hohe Geschwindigkeiten erlauben, erhöhten auch die Wahrscheinlichkeit, dass solche gefahren werden.

Professor Risser erläuterte auch am Beispiel „Geschwindigkeit“, wie schwierig die Einschätzung des richtigen Verhaltens sei: Unangepasste und überhöhte Geschwindigkeit seien in den meisten Ländern Hauptunfallursachen, insbesondere bei schweren und tödlichen Unfällen. Dies zeigten hochqualitative Forschungsergebnisse. Man sollte nach diesen Ergebnissen – auch wenn sie nicht im eigenen Land erforscht wurden – erwarten, dass dem Thema „Geschwindigkeit“ in der Öffentlichkeit deutlich erkennbar nachgegangen werde, weil sich aus der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten wichtige Konsequenzen für die Verkehrssicherheit ergäben. Der Eindruck in Deutschland sei aber, dass man diese Ergebnisse kaum zur Kenntnis nehmen wolle. Tempolimits auf Autobahnen würden nicht eingeführt, flächendeckende Tempo-30-Begrenzungen in Ortsgebieten gebe es allenfalls ansatzweise, die Überwachungsdichte schrecke offenbar nicht vom Schnellfahren ab.

Professor Egon Stephan von der Universität zu Köln ging auf eine weitere, wichtige Unfallursache ein: das Fahren unter Alkoholeinfluss. Er zeigte auf, dass sich der Erfolg, der sich durch strengere Vorschriften und konsequente Kontrollen erreichen lasse, in besonders beeindruckender Weise bei der Unfallursache Alkohol belegen lasse: Der relative Anteil der durch Alkohol verursachten Verkehrstoten sei doppelt so schnell gesunken wie die Anzahl der Verkehrstoten insgesamt. Während jahrzehntelang der Anteil der durch Alkohol verursachten Verkehrstoten bei rund 20 Prozent lag, liegt dieser Anteil heute bei rund zehn Prozent. Dies zeige, so Stephan, dass strengere Vorschriften, konsequente Kontrollen, Entzug der Fahrerlaubnis bei Unbelehrbaren und nicht zuletzt medizinisch-psychologische Untersuchungen sowie Nachschulungen



FOTO > GWM

Prof. Dr. Ralf Risser

und verkehrspsychologische Therapien wirksame Mittel seien, um die Unfallursache Alkohol erfolgreich zu bekämpfen. Die Einführung einer 0,0-Promille-Grenze für alle könnte die Verkehrssicherheitsarbeit in diesem Bereich noch einen entscheidenden Schritt weiterbringen.

Wolfgang Blindenbacher vom Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen stellte 18 verkehrspolizeiliche Zukunftsthesen vor, mit der die Verkehrssicherheit in Deutschland deutlich verbessert werden könne. Unter anderem plädierte er für die Einführung von Abschnittskontrollen (Section Control), weil so eine gerechtere Geschwindigkeitsüberwachung gewährleistet sei. Die Blutprobe solle durch beweissichere Atemanalysegeräte auch bei Verkehrsstraftaten ersetzt werden, weil dies eine zweifelsfreie Alternative sei. Laut Blindenbacher gibt es kein Recht auf zu schnelles Fahren. Insofern sei auch der Abzug zusätzlicher Toleranzen entbehrlich. So könne vermieden werden, dass Menschen davon ausgehen, dass zehn Prozent über dem erlaubten Limit schon noch „in Ordnung“ seien.



FOTOS > GWM

„Wir können die Verkehrssicherheit noch deutlich erhöhen“

Professor Dr. Bernhard Schlag

Der Verkehrspsychologe Professor Dr. Bernhard Schlag über Tempolimits, ein absolutes Alkoholverbot am Steuer und das Zusammenspiel von Mensch, Fahrzeug und Straße

DVR-report: Herr Professor Schlag, der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat ein Gesamtkonzept zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland vorgelegt. 17 Wissenschaftler unterschiedlicher Fachbereiche haben hier zusammengearbeitet, Sie waren federführend beteiligt. Was war der Anlass für dieses Gutachten?

Prof. Schlag: Der Wissenschaftliche Beirat wählt sich seine Themen in der

Regel selbst. Der Anlass war, dass derzeit im Bereich der Verkehrssicherheit besonders viel in Bewegung ist. Die Uno hat die „Decade of road traffic safety“ für dieses Jahrzehnt ausgerufen, die EU hat aktuell Leitlinien zur Verkehrssicherheit herausgebracht. In Deutschland arbeitet das Bundesverkehrsministerium an der Neuauflage des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms.

DVR-report: Sie formulieren anspruchsvolle Ziele, zum Beispiel die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 zu halbieren, und empfehlen dazu 40 konkrete Sicherheitsmaßnahmen. Bevor wir auf einzelne Themenbereiche noch zu

sprechen kommen: Welche Herausforderungen sieht der wissenschaftliche Beirat für die Zukunft?

Prof. Schlag: Wir haben eine interessante Situation hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit der entwickelten Länder erreicht. Da hat sich viel Positives getan, vor allem in der Minderung der Unfallfolgen. Die Anzahl der Unfälle hat ja bekanntermaßen auch in Deutschland nicht abgenommen, aber die Anzahl der Verletzten und besonders der tödlich Verletzten Personen hat deutlich abgenommen. Wenn wir Anfang der 1970er Jahre noch über 21.000 Getötete auf unseren Straßen zu beklagen hatten und für 2010 hoffen dürfen, dass es unter 4.000 sein

werden, dann ist das natürlich schon eine sehr positive Entwicklung, die wir verzeichnen können. Dennoch ist die Straßenverkehrssicherheit nach wie vor ein gesellschaftlich wahrgenommenes großes Problem. Vor diesem Hintergrund ergibt sich eine Verpflichtung des Staates, die möglichen Maßnahmen auch zu ergreifen.

DVR-report: Inhaltlich packen Sie auch heiße Eisen an, wie Tempolimits auf Autobahnen oder Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit. Für wie realistisch halten Sie es, dass Tempolimits politisch umgesetzt werden? Darüber hinaus: Glauben Sie, dass die Mehrheit der Bevölkerung diese Maßnahmen ohne Murren akzeptiert?

Prof. Schlag: Minderungen der gefährlichen Geschwindigkeiten haben tatsächlich einen sehr positiven Sicherheitseffekt. Es wird kein Fachmann bestreiten, dass eine geringere Geschwindigkeit zu weniger Unfällen mit Personenschaden führt und die Verletzungsschwere sinkt. Auf der anderen Seite gibt es immer einen Abwägungsprozess. Was ist uns eigentlich die hohe Geschwindigkeit wert? Was ist es uns wert, dass es auf der Autobahn in vielen Bereichen überhaupt keine Geschwindigkeitsbegrenzung in Deutschland gibt? Ist uns das so viel wert, dass wir dafür auch Sicherheitsverluste in Kauf nehmen? Was ist es uns wert, dass in unseren Städten immer noch relativ schnell gefahren werden darf? Was ist es uns vor allem auf den Landstraßen wert, dass es dort mit Tempo 100 eine sehr hohe Obergrenze gibt? Das größte Problem mit den Unfallfolgen überhöhter Geschwindigkeiten haben wir auf den Landstraßen und dafür machen wir einen sehr differenzierten Vorschlag, der sich nach der Gestaltung der Landstraßen ausrichtet. Wir kennen heute Landstraßen, die sind autobahnähnlich ausgebaut und andere, im Grunde kleine Zubringerstraßen, die kurvig, eng und ohne Markierung sind. Überall darf man in der Regel 100 km/h fahren. Das erstaunt und das muss nicht sein. Das darf im Grunde auch nicht sein. Die Frage der Akzeptanz ist bei der

Forderung nach 130 km/h auf Autobahnen von Befürwortern wie Gegnern symbolisch überlastet. De facto kann man hier keine Insel der Glückseligen bilden, in einem Meer von Staaten, die alle seit Jahren eine Geschwindigkeitsbegrenzung kennen und damit auch gute Erfahrungen gemacht haben. Tatsächlich hat das auf die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf den Autobahnen einen gar nicht so großen Einfluss wie man immer vermutet. Man kappt im Grunde die extremen Geschwindigkeiten von 180 km/h oder 200 km/h und da hat fast keiner ernsthaft etwas dagegen.

DVR-report: Wie sieht es mit Tempo 30 in den Städten aus?

Prof. Schlag: In den Städten kommt noch ein weiterer Aspekt hinzu. Im Grunde muss man da nicht nur die Verkehrssicherheit im Auge haben, sondern die Verwendung der Straßen als solche. Die Städte haben in den letzten 20 bis 30 Jahren eine Entwicklung hin zu mehr Lebensqualität gemacht. Öffentlicher Raum wird von den Anwohnern gerne genutzt und er soll nicht nur dem Verkehr dienen. Straßen gewinnen verstärkt eine Aufenthaltsfunktion, eine Funktion für das Leben der Leute, die dort wohnen, und nicht nur zum Durchrasen, um die Stadt hinter sich zu lassen. Der Wissenschaftliche Beirat schlägt vor, dass man sozusagen die Beweislast umkehrt, dass man Tempo 30 als Ausgangsregel für die erlaubte Geschwindigkeit nimmt, die zunächst einmal überall gilt, und dass man begründen muss, wenn schneller gefahren werden darf. Im Gegensatz zur heutigen Situation, wo die Städte begründen müssen, warum denn langsamer gefahren werden muss.

DVR-report: Ein weiteres, sicherlich auch emotional behaftetes Thema ist die Forderung nach einer 0,0-Promille-Grenze. Wir kennen das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit und bis zu einem Alter von 21 Jahren. Es gibt jetzt aktuelle Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die deutlich machen, eine Mehrzahl der betroffenen jungen Fahrer nimmt das Verbot

sehr positiv an. Sehen Sie denn für ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer eine politische und gesellschaftliche Mehrheit?

Prof. Schlag: Ich sehe es auf jeden Fall sehr günstig und die Situation mag sich auch noch etwas günstiger entwickeln, weil die Gesellschaft eine kritischere Einstellung bekommt zu den allgemein akzeptierten Rauschgiften, die viele Leute alltäglich konsumieren. Beim Rauchen hat man das ja gesehen. Ich glaube, dass wir in fünf bis sieben Jahren eine Null-Promille-Regelung mit einem Ahndungsgrenzwert haben werden. So dass die besagte Cognac-Kirsche oder das alkoholhaltige Medikament dort nicht direkt durchschlagen, aber man wird eine Regelung haben, die dem erfolgreichen Modell des Alkoholverbots bei jungen Fahranfängern sehr ähnlich ist. Bleibt die Frage nach der Geltung. Soll das nur für die Kraftfahrer gelten oder auch für Fahrradfahrer?

Die Frage nach der politischen und öffentlichen Akzeptanz wird auch davon abhängen, ein absolutes Alkoholverbot erfolgreich medial zu vermitteln. Da kommt dem DVR und weiteren Institutionen der Verkehrssicherheit sicherlich eine wichtige Rolle zu. Es muss koordinierte Initiativen geben, die aus allen möglichen Blickwinkeln dieses Thema beleuchten. Wenn das Thema vom DVR und weiteren Partnern gesellschaftlich auf die Tagesordnung gesetzt wird, dann glaube ich, wird es mit der Akzeptanz deutlich vorangehen. Wenn Sie heute die jungen Leute nach null Promille fragen, antworten die: ja was denn sonst? Trinken und fahren ist ein „No go“ bei den jungen Menschen, und ich denke, die Älteren werden nachziehen.

DVR-report: Schauen wir uns die übergeordneten Bereiche Mensch, Fahrzeug und Straße an. Was muss mit Blick auf die Mobilitäts- und Verkehrserziehung unserer Kinder und Jugendlichen aus Ihrer Sicht verbessert werden?

Prof. Schlag: Leider hat sich da aus meiner Sicht einiges verschlechtert. Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Schulen war, zumindest was

die weiterführenden Schulen angeht, durchaus schon mal auf einem besseren Weg. Wir klagen seit 30 Jahren darüber, dass zumindest in den weiterführenden Schulen mehr getan werden muss. In den Grundschulen ist das relativ gut verankert im Sachunterricht. Oft wird übersehen, dass gerade in dem alltagsbezogenen Wissen ein sehr gutes Fundament auch für abstraktere Wissensinhalte gelegt werden kann. So können sehr gut physikalische Inhalte bis hin zu ethischen Themen tatsächlich über Verkehrserziehung oder straßenverkehrsbezogene Themen vermittelt werden. Und bei Mobilitätsthemen sind die Schüler hochgradig interessiert. Genauso gibt es viele engagierte Lehrer – aber es nur auf das eigene persönliche Engagement ankommen zu lassen, das ist in der Gesamtsicht zu wenig.

DVR-report: Die Hochrisikogruppe im Straßenverkehr sind nach wie vor die jungen Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren. Wie können diese jungen Menschen auch nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis besser betreut werden, damit sie schneller zu sicheren und umsichtigen Fahrern werden?

Prof. Schlag: Wir müssen schauen, welche erfolgreichen Modelle aus anderen Ländern gut auf Deutschland übertragbar sind. Der Wissenschaftliche Beirat schlägt vor, dass Deutschland ein auf die hiesigen Verhältnisse angepasstes Graduierungsmodell entwickelt. Das heißt vor allem, dass Lehr- und Lerninhalte, also gezielte Ausbildungsteile, einen stärkeren

Stellenwert einnehmen werden als das in den USA der Fall ist, wo man sehr stark auf Restriktionen und Verbote in der ersten Phase setzt. Insgesamt geht es um mehr als die reine Fahrausbildung, es geht um die Fahrsozialisation. Es ist eine Illusion zu glauben, man könnte die jungen Leute in einer einzigen Phase fit machen für alles, was sie draußen erwartet. Sie lernen draußen weiter. Dort lernen sie manchmal auch etwas Falsches und auch deshalb ist Begleitung angesagt. Mit dem begleiteten Fahren ab 17 haben wir ja einen ersten großen und erfolgreichen Schritt getan. Aber im Grunde müsste es etwas länger dauern, so wie das Lernen über verschiedene Stufen geht. Und man könnte sogar noch etwas weiter gehen. Warum nicht bereits in der Fahrausbildung lebenslanges Lernen anbahnen?

DVR-report: Neben den jüngeren wollen natürlich auch die älteren Verkehrsteilnehmer mobil bleiben. Welche Empfehlungen sieht das Gutachten für ältere Menschen vor, die körperliche Einschränkungen wie nachlassende Beweglichkeit oder Sehkraft verspüren?

Prof. Schlag: Unsere Empfehlungen sind an dieser Stelle differenziert und vorsichtig zugleich. Mit zunehmendem Alter nehmen unter anderem die gesamte Wahrnehmungsleistung und die Reaktionsgeschwindigkeit ab. Aufmerksamkeitsprobleme nehmen zu, Mehrfach Tätigkeiten werden im Alter schwieriger. Man kann natürlich lernen, damit umzugehen. Insofern ist das für die Verkehrssicherheit

oft nicht so relevant, wie es im Labor zunächst aussieht. Und es gibt natürlich andere Entwicklungen, wie zum Beispiel Beweglichkeitseinschränkungen, die führen die Leute geradezu aufs Auto zu. Das Auto wird ja genutzt, weil es zumeist das bequemste Verkehrsmittel für die älteren Menschen ist. Und das möchte man ihnen auch auf keinen Fall nehmen. Wir haben jetzt die ersten Generationen, die ihr Leben lang Auto gefahren sind.

Was wir vorschlagen, ist: Man muss die älteren Menschen davon überzeugen, selbstkritischer zu werden und dazu kann man natürlich Anreize schaffen. In diesem Zusammenhang spielen die Hausärzte eine große Rolle. Das ist sicherlich eine Gruppe, die von den älteren Menschen als Ratgeber akzeptiert wird.

DVR-report: Wie stehen Sie zu verpflichtenden Gesundheitsprüfungen ab einem gewissen Alter?

Prof. Schlag: Wir sind dezidiert nicht für ein gesamtes Screening der kompletten älteren Population der Autofahrer. Eine obligatorische Überprüfung der Fahreignung hat mehrere Nachteile, aber einer ist fast schon durchschlagend in seinen ungünstigen Wirkungen. Dies ist das Problem der so genannten „false positives“. Es hat sich immer wieder herausgestellt, dass die Testverfahren, die wir im Moment haben, ihre Schwächen und keine hundertprozentige Trefferquote haben, um die sicheren von den unsicheren Fahrern zu unterscheiden. Man kann es auch noch weiterführen und sich fragen,

Zur Person: Professor Dr. Bernhard Schlag



Professor Dr. Bernhard Schlag leitet an der Technischen Universität Dresden die Professur für Verkehrspsychologie. Neben seiner Lehrtätigkeit hat der Verkehrspsychologe zahlreiche empirische, meist interdisziplinäre Forschungsprojekte im Auftrag von Ministerien, der EU und industriellen Partnern durchgeführt. In vielen Veröffentlichungen hat sich der 60-Jährige vor allem mit psychologischen Fragen der Mobilität und des Verkehrsverhaltens beschäftigt. Er ist Berater verschiedener Ministerien und Unternehmen und gehört dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsminister an, der aktuell ein umfassendes Gutachten vorgelegt hat. Insgesamt 17 Wissenschaftler aus unterschiedlichen Fachrichtungen haben hier 40 konkrete Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgesprochen.

was für Tests sind denn überhaupt die geeigneten? Da ist man natürlich beim Thema Sehleistung, womöglich auch bei der Hörleistung. Aber es gibt Untersuchungen, dass selbst bei schlechteren Sehleistungen die Unfallzahl auch bei Dämmerung und Dunkelheit nicht steigt, weil eben dann genau diese Situationen gemieden werden. Diese Kompensation liegt tatsächlich eher auf der Ebene der Mobilitätsentscheidung, nicht auf der Ebene des Fahrstils. Das liegt daran, dass die Mobilitätsentscheidung die bewusstere Entscheidung ist, während der Fahrstil hochgradig habitualisiert oder sogar automatisiert ist.

DVR-report: Nicht nur für ältere Verkehrsteilnehmer können elektronische Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle als unsichtbare Helfer einnehmen. Wie kann die aktive und passive Sicherheit in den Fahrzeugen noch gesteigert werden?

Prof. Schlag: Die passive Fahrzeugsicherheit ist in den zurückliegenden Jahrzehnten stark verbessert worden. Das ist eine Erfolgsgeschichte, die auch mit dazu beigetragen hat, dass wir so deutliche Verbesserungen bei der Reduzierung der Unfallfolgen hatten. Wenn wir mit der aktiven Sicherheit den gleichen Weg gehen könnten, dann wäre das eine sehr gute Sache. Es gibt unterschiedliche Fahrerassistenzsysteme, die in unterschiedlicher Weise bei der Fahrtätigkeit unterstützen oder auch helfen, Fehler zu vermeiden. Nehmen Sie zum Beispiel ESP oder auch ABS. Das sind Systeme, die erst in extremen Notsituationen eingreifen. Bei anderen Systemen, die den Fahrer beim Bremsen unterstützen und eingreifen, wenn er nicht mehr angemessen reagieren kann, wird das meines Erachtens ähnlich sein. Auch so etwas wird durchaus auf Akzeptanz stoßen. Ein wenig anders sieht es bei den Fahrerassistenzsystemen aus, die bei der normalen Fahrtätigkeit unterstützen sollen, für die sich der Fahrer aber sehr gut selbst befähigt fühlt. Wenn sie beispielsweise die Abstandskontrolle mit ACC (Adaptive Cruise Control), Spurhalte- oder Spurwechselassistenten betrachten, dann sind diese Systeme



„Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten kann bis 2020 halbiert werden.“

durchaus kritischer zu diskutieren. Beim ACC gibt es Untersuchungen, die herausstellten, dass Fahrer mit ACC eher dazu neigten, dichter aufzufahren, weil ihnen die Kontrolle über das Fahrzeug auch bei dichter Annäherung an das vorausfahrende Fahrzeug noch gegeben schien.

DVR-report: Da über 90 Prozent der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückgehen – bräuchten wir nicht noch viel mehr Technik, die aktiv in das Fahrgeschehen eingreift und nicht nur unterstützt?

Prof. Schlag: Das ist eine sehr kritische Diskussion. Ich sage es mal ein bisschen ironisch. Wenn wir das Autofahren unattraktiv machen wollen, dann ist das der richtige Weg. Ich glaube allerdings nicht, dass die Leute das wirklich wünschen. Unterstützung in der extremen Notsituation ja, aber in der normalen Fahrsituation eher nein, weil das Autofahren für die meisten Menschen gerade den Charme hat, dort selbst motorisch aktiv sein zu können. Ein Gefährt zu beherrschen mit einer Kraft, die sie sonst niemals spüren könnten. Das ist attraktiv.

DVR-report: Ein verantwortungsvoller Fahrer in einem mit allen zur Verfügung stehenden Sicherheitssystemen ausgerüsteten Fahrzeug – zwei Facetten eines idealtypischen Zustands. Aber wie sieht es mit den Straßen aus, auf denen er unterwegs

ist? Was muss im Bereich der Straßenverkehrstechnik unternommen werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Prof. Schlag: Unter dem Primat der Verkehrssicherheit wird das Thema Straße noch zu wenig beachtet. Das Zusammenspiel von Straße und Mensch wird manchmal als die vergessene Schnittstelle bezeichnet. Die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Mensch ist relativ gut beleuchtet, aber in Bezug auf die Straße ist das Zusammenspiel von Infrastruktur und Verhalten relativ dünn erforscht. Aber es ist ein Thema für die Zukunft und es wächst. Auch bei den Kollegen aus dem Ingenieurwesen gibt es eine sehr große Bereitschaft, verhaltenswissenschaftliche Erkenntnisse mit einzuführen und die Straßen nutzerfreundlicher zu gestalten. Nutzerfreundlicher in dem Sinne, dass man gezielt über die Straßengestaltung das Verhalten beeinflusst. Der Traum ist ein Fünf-Sterne-Auto auf einer Fünf-Sterne-Straße und darin sitzt ein Fünf-Sterne-Mensch. Aber Letzteres ist wohl das schwierigste. Die Schnittstelle zwischen Mensch und Straße haben wir in unserem Gutachten recht ausführlich thematisiert, und zwar mit dem Stichwort selbsterklärende Straßen. Es bezieht sich vor allem auf Landstraßen, die bekanntermaßen in Bezug auf die schweren Unfallfolgen die gefährlichsten Straßen sind. Man müsste dahin kommen, dass die Straße dem



Prof. Dr. Bernhard Schlag im Gespräch mit Sven Rademacher.

Menschen genau signalisiert, wie schnell zu fahren ist. Und wenn die Fahrer sich nicht daran halten, gibt es eine entsprechende Rückmeldung. Das kann dann zum Beispiel durch eingefräste Markierungen erfolgen, so genannte Rüttelstreifen. Das wird dann akustisch und vibratorisch sehr unangenehm und dieser Diskomfort sagt mir: lass es besser.

Selbsterklärend heißt im Grunde, dass man sehr klar unterschiedliche Straßentypen definiert. Wir werden dann nicht die eine Landstraße haben, sondern unterschiedliche Typen. Wir haben ja heute bereits selbsterklärende Straßen, das sind die Autobahnen. Hier wissen die Fahrer, was sie sich leisten können, was sie da tun können, nämlich relativ viel. Sie können sehr schnell fahren. Sie haben eine sehr weite Voraussicht. Die Fahrstreifen sind sehr breit. Sie müssen beim Überholen bestimmte Regeln beachten. Es gibt ein „Verhaltensskript“. Das weiß man bei Landstraßen so nicht. Wir müssen die Landstraßen demnach so standardisieren, dass man auf den unterschiedlichen Straßentypen genau weiß, was da zu tun ist und was bitteschön nicht.

DVR-report: Einfluss auf die gefahrenen Geschwindigkeiten durch die

Gestaltung der Straßen ist das eine. Das andere ist das Thema Kontrolle und Überwachung. Unser gesellschaftliches Leben würde ohne Regeln und Normen nicht funktionieren. Welche Bedeutung messen Sie diesem Bereich bei?

Prof. Schlag: Wenn man Verhalten im Straßenverkehr lenken und gestalten will, dann spielen Kontrolle und Überwachung eine große Rolle. Es gibt ja kaum einen Lebensbereich, der so deutlich wahrnehmbar einer Überwachung im Alltag unterliegt wie der Straßenverkehr. Sicherlich ist er aber auch einer der Bereiche, in dem im Alltag bekannte und teilweise auch überwachte Regeln am meisten übertreten werden. Für die Verhaltenssteuerung ist das ein ganz wichtiger Punkt.

Zunächst muss man davon ausgehen, dass es sicherlich eine große Anzahl von Autofahrern, von Verkehrsteilnehmern insgesamt gibt, die sich meist regelkonform verhalten. Aber es gibt auch einen Teil, der das nicht tut. Dabei hat der Regelkonforme ein Anrecht darauf, dass die anderen in den grünen Bereich zurückgelotst werden. Wenn wir an Kriminalitätsfurcht, an Angst vor Terrorismus oder Ähnliches denken, dann hat der Bürger ein Recht darauf, dass er davor geschützt wird, und

er fordert es auch ein. Er will, dass dort kontrolliert und überwacht wird und er dadurch geschützt wird. Im Straßenverkehr ist dieser Gedanke relativ wenig ausgeprägt. Insofern muss man Überwachung und Kontrolle auch mit Aufklärung darüber verbinden, was das denn für eine Gemeinschaft und ein gedeihliches Zusammenleben bedeutet.

DVR-report: Das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates liegt dem Bundesverkehrsminister vor. Zentrale Inhalte sind auch veröffentlicht worden. Gibt es Anzeichen, wie die Empfehlungen von der Politik aufgenommen werden und zum Beispiel Eingang in das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm finden, das derzeit überarbeitet wird?

Prof. Schlag: Das Gutachten wird im Bundesverkehrsministerium intensiv diskutiert. Sicherlich steht in der öffentlichen Wahrnehmung die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Mittelpunkt. Aus meiner Sicht zu sehr im Mittelpunkt, weil dies nur zwei von 40 Empfehlungen sind. Es ist deutlich geworden, dass das Ministerium beim Thema Tempolimits derzeit nicht bereit ist, hier mitzugehen.

Wir hoffen sehr, dass wir insgesamt Mut gemacht haben, möglicherweise Maßnahmen, die heute noch nicht ganz populär sind, mit ins Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung aufzunehmen. Es geht oftmals um das Bohren dicker Bretter. So hatte das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger, das 2007 in Kraft getreten ist, auch einen längeren zeitlichen Vorlauf. Wir haben schon 1999 Untersuchungen vorlegen können, die ganz klar gezeigt haben, dass ein Alkoholverbot bei den jungen Leuten selbst in höchstem Maße, nämlich zu fast 95 Prozent, akzeptiert ist.

Mit Blick auf die aktuelle Situation muss sicherlich ein großes Bündel an Maßnahmen geschnürt werden, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 zu halbieren. Die gute Botschaft lautet: Dieses Ziel ist erreichbar.

Interview: Sven Rademacher

Kinder richtig anschnallen

Willi Weitzel zeigt in einem Film, wie es geht

FOTO > ALLIANZ



Willi Weitzel engagiert sich für die Sicherheit von Kindern.

Wie schnalle ich mich richtig an? Und warum soll ich mich überhaupt anschnallen? Der bekannte TV-Moderator Willi Weitzel beantwortet in einem Film der Allianz Kindern alle Fragen rund um den Sicherheitsgurt. Die Allianz, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Automobilclub von Deutschland (AvD) stellen den Film kostenlos allen 36.000 Schulen und der Polizei in Deutschland zur Verfügung.

„Glaubst du wirklich, dass du dich festhalten kannst, wenn wir irgendwo dagegen fahren?“, fragt Willi Weitzel im Film die achtjährige Rosana und findet heraus, warum der Sicherheitsgurt Lebensretter Nummer eins ist. Zusammen mit dem Allianz Zentrum für Technik hat er sich mit der Sicherheit von Kindern im Auto beschäftigt. Daraus entstand der Allianz-Film „Kinder: Richtig anschnallen!“, der sich speziell an Kinder zwischen sechs und zwölf Jahren und deren Eltern wendet.

Bei Unfällen werden jährlich über 10.000 Kinder im Auto verletzt. Im Jahr 2008 erlitten rund 1.000 Kinder als Mitfahrer schwere und schwerste Verletzungen. Eine häufige Ursache ist, dass in der Altersgruppe zwischen sechs und zwölf Jahren außerorts jedes dritte Kind (37 Prozent) und innerorts fast jedes zweite (42 Prozent) nicht in einem altersgerechten Rückhaltesystem oder gar nicht gesichert ist. In der Altersgruppe bis sechs Jahre ist nahezu jedes Kind richtig gesichert (98 Prozent).

„Wir wollen mit dem Film die Kinder direkt ansprechen und ihnen

zeigen, wie wichtig das richtige Anschnallen ist. Denn nur in Verbindung mit einem altersgerechten Kindersitz und dem richtigen Gurtverlauf wird der Sicherheitsgurt zum Lebensretter Nummer eins“, sagt Severin Moser, Vorstand der Allianz Deutschland AG, zu der auch das Allianz Zentrum für Technik (AZT) gehört. Seit 40 Jahren beschäftigt sich das Allianz Institut mit Fragen zur Fahrzeugsicherheit, zur Reparaturfreundlichkeit von Kraftfahrzeugen und zum Insassenschutz. In den 1980er Jahren hat das

AZT maßgeblich an der Einführung der Gurtpflicht mitgewirkt.

„Das richtige Sichern von Kindern im Auto könnte so viel Leid ersparen. Viele Eltern unterschätzen völlig das Risiko eines nicht richtig gesicherten Kindes. Der Film ist bestens geeignet, viele Kinder und Eltern zu überzeugen“, meint DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer. Der DVR setzt sich seit über 40 Jahren für die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr ein.

„Dass zwei von fünf Kindern im Auto nicht richtig gesichert werden, entweder im falschen Rückhaltesystem oder ganz ohne Kindersitz mitgenommen werden, ist alarmierend. Ebenso der Blick in die Unfallstatistik. Nicht als Fußgänger, sondern als Mitfahrer in einem Pkw haben Kinder das größte Unfallrisiko. Das möchten wir mit dieser Kinder-Sicherheitsaktion und dem Film ‚Willi Weitzel hat's geschnallt‘ ändern“, sagt AvD-Vizepräsident Frank-Rainer Nitschke.

In Zusammenarbeit mit dem DVR und dem AvD wird der Film (FSK 0) allen Schulen und der Polizei in Deutschland zur Verfügung gestellt.

Das Kopieren und Weitergeben für nicht kommerzielle Zwecke ist ausdrücklich erlaubt. Der Film steht allen Interessierten zum Download auf http://www.m4-tv.com/willi_weitzel.html zur Verfügung.

Darüber hinaus kann die DVD auch in größeren Stückzahlen direkt beim DVR, abergmeier@dvr.de, bestellt werden.

Vier Tipps für die Sicherheit

- Der Beckengurt muss unmittelbar vor dem Beckenknochen liegen. Auf keinen Fall darf er über den Bauch geführt werden.
- An der Schulter muss der Gurt über das Schlüsselbein laufen – nicht am Hals und nicht auf der Schultergelenkkugel.
- Bei den Sitzen für die größeren Kinder (Gruppe 3) ist besonders darauf zu achten, dass der Gurt unter den Hörnchen durchläuft. Den Gurt immer straff ziehen, damit er eng am Körper anliegt.
- Befördern Sie Kinder unter 1,50 Metern Körpergröße auch bei kurzen Fahrten innerhalb der Ortschaft immer nur in altersgerechten Rückhaltesystemen.

Michelin lebt die Vision Zero

Eine Charta gibt Unternehmenswerte vor – Verkehrssicherheit hoch im Kurs



FOTOS > MICHELIN

Reifen: ein High-Tech-Produkt für die Fahrzeugsicherheit.

„Der Luftreifen schluckt die Hindernisse“, sagte André Michelin 1893 auf einer Ingenieurkonferenz in Paris, um die Vorteile der Michelin Reifen zu beschreiben. Ein Jahr später, auf der Weltausstellung in Lyon, sah sein Bruder Edouard einen Stapel unterschiedlich großer Reifen und meinte: „Wenn er Arme hätte, sähe er fast wie ein Mensch aus.“ Angeregt durch ein Werbeplakat, das einen dicken biertrinkenden Bayern mit dem lateinischen Spruch „Nunc est bibendum“ (Nun muss getrunken werden) zierte, war kurz darauf das Reifenmännchen geboren. Auf einem

Plakat hält der Reifenmann einen mit Glasscherben und Nägeln gefüllten Pokal hoch. Darüber der lateinische Satz und darunter der Spruch: „Auf Ihr Wohl! Der Michelin-Reifen verschluckt die Hindernisse!“

Der Michelin Mann, der seitdem in Frankreich offiziell Bibendum heißt, ist längst zu einem legendären Markenzeichen geworden. Kaum ein „Werbeträger“ ist so eng mit der Entwicklung eines Unternehmens und seiner Produkte verbunden wie der Michelin Mann mit den Michelin Reifen.

Ferrand die Michelin Gesellschaft ins Leben, bis heute der Stammsitz des Unternehmens. Ihre Idee: Mobilität für Menschen so einfach, sicher und komfortabel wie möglich zu machen. Michelin sollte sich dem Dienst am Menschen und seiner Fortbewegung widmen. Diese grundsätzliche Vision ist in den vergangenen 120 Jahren unverändert geblieben, auch wenn sich die Unternehmenswerte den jeweiligen Zeitläuften angepasst haben. Neben der Achtung vor der Umwelt, die im Konzern ebenfalls groß geschrieben wird, steht die Achtung vor dem Menschen im Vordergrund. „Wir wollen den Menschen in unserem Konzern ein Umfeld schaffen, in dem sie ihre Fähigkeiten, ihre Kreativität und ihre Motivation zum Wohl der Kunden und des Unternehmens entfalten können“, sagt Dieter Freitag, Direktor für Deutschland, Österreich und die Schweiz bei Michelin.

In der Michelin-Charta „Leistung und Verantwortung“, die bereits 2002 eingeführt wurde, werden Handlungs- und Führungsgrundsätze dargelegt. „Die Charta ist kein Abbild des heutigen Ist-Zustands, sondern



Achtung vor dem Menschen

Der Michelin Mann steht dafür, dass das Unternehmen als einer der führenden Reifenhersteller nicht nur ein High-Tech-Produkt der Fahrzeugsicherheit produziert, sondern das Thema Verantwortung und Sicherheit für seine Mitarbeiter sehr ernst nimmt. Zutiefst überzeugt von der Zukunft des Automobils, riefen die Brüder Michelin 1889 in Clermont-

dessen, wohin die Michelin-Gruppe gelangen möchte“, stellt Freitag klar. Die Charta soll für jeden Mitarbeiter zur Entscheidungshilfe werden, die Unternehmenswerte in der Praxis des Berufsalltags umzusetzen, und verantwortungsvolles Handeln ermöglichen. Das gilt selbstverständlich auch für den Bereich der Verkehrssicherheit. Michelin ist weltweit aktiv, um seine Ziele zur nachhaltigen Entwicklung zu verwirklichen. Enge Partnerschaften mit Automobilclubs dienen der Erhöhung von Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr.



Sicherheit und Umweltverträglichkeit stehen im Fokus.

„Challenge Bibendum“

Michelin zertifiziert seine Betriebsstätten, um die Belange von Arbeitssicherheit und betrieblichem Umweltschutz im Unternehmensalltag zu garantieren. Mit seiner „Challenge Bibendum“, einem jährlichen internationalen Wettbewerb für umweltverträgliche Fahrzeuge, veranstaltet der Reifenhersteller das weltweit größte Forum, das sich der Zukunft menschlicher Mobilität widmet. Die nächste „Challenge Bibendum“ findet übrigens vom 18. bis 22. Mai 2011 in Berlin auf dem Flughafengelände Tempelhof statt. Erwartet werden rund 6.000 Teilnehmer.

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sieht sich Michelin als Reifenhersteller verantwortlich für die Schnittstelle

zwischen Automobil und Straße. Unter dem Motto „Mobilität – aber sicher!“ gehören Trainings in den Verkehrs- und Fahrsicherheitszentren des ADAC ebenso dazu wie spezielle Angebote für so genannte schwächere Verkehrsteilnehmergruppen wie Kinder und Jugendliche. So haben sich an der Aktion „Achtung Auto!“, die Michelin gemeinsam mit dem ADAC, Opel und interessierten Schulen durchführt, bereits über eine Million Fünftklässler unter Aufsicht von Lehrern und ausgebildeten Trainern an den Kursen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr beteiligt. Hier lernen die Kinder unter anderem, wie viele Meter ein Fahrzeug braucht, um zum Stehen zu kommen. An einem Vormittag bekommen die Schüler eine Vorstellung davon, wie physikalische Gesetze im

Verkehrsalltag wirken und üben die richtigen Reaktionen darauf ein. Als Mitfahrer in einem Pkw erleben die Kinder hautnah, welche Kräfte selbst bei einer geringen Geschwindigkeit wirken und wie wichtig es ist, sich immer – und sei die Strecke noch so kurz – anzugurten.

Junge Führerscheinbesitzer stehen im Mittelpunkt der Jugendtour „Tridem“, die vom Deutsch-Französischen Jugendwerk ins Leben gerufen wurde. Rund 40 Teams nehmen Jahr für Jahr an der einwöchigen Sicherheits-Trophy teil und machen sich von Paris aus auf den Weg ins rund 880 Kilometer entfernte Berlin.

„Wir machen Druck“

Der Gefahrenquelle eines zu niedrigen Reifendrucks begegnet Michelin mit Aktionen wie zum Beispiel „Wir machen Druck“. So lautet dann an Autohöfen und Raststätten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz die Devise. Neben kostenlosen Reifendruck-Kontrollen geben Experten von Michelin Tipps zu Reifensicherheit und Reifenpflege.

„Bei all unseren Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl unserer Mitarbeiter als auch der anderen Verkehrsteilnehmer leitet uns der Gedanke der Vision Zero: keine Unfalltoten, keine Verletzten“, fasst Direktor Freitag das Engagement von Michelin in diesem Bereich zusammen.

Michelin in Zahlen

109.193 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit

72 Produktionsstandorte in 19 Ländern

170 Vertriebsstandorte

8.600 Mitarbeiter in Deutschland inklusive Euromaster und Laurent Reifen GmbH

3 Forschungs- und Entwicklungszentren (Europa, USA, Asien)

Produktion von rund 150 Millionen Reifen pro Jahr (in Deutschland 19,2 Millionen)

14,8 Milliarden Euro Nettoumsatz (2009)

104 Millionen Euro Nettogewinn (2009)

4 Fragen an ...

Dieter Freitag
Direktor Deutschland, Österreich, Schweiz
Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA



Herr Freitag, welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit bei Michelin?

Wir haben bei Michelin eine Charta mit dem Titel „Leistung und Verantwortung“. Diese Charta basiert auf unseren fünf Unternehmenswerten. Einer dieser fünf Werte heißt Respekt vor den Menschen und umfasst auch das Thema Sicherheit. Also die Sicherheit der Mitarbeiter am Arbeitsplatz und auf dem Weg zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause. Da sind wir natürlich sofort beim Thema Verkehrssicherheit generell. Unsere Devise lautet: keine Unfälle. Wir haben überall innerhalb der Michelin Gruppe, in jedem Land an allen Standorten, Programme aufgelegt, um die Unfälle im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Wir verfolgen nachdrücklich das Ziel Vision Zero, keine Unfalltoten, keine Verletzten. Wir arbeiten ständig daran, mit langfristig angelegten Programmen die Unfallzahlen zu senken.

Mit Blick auf die Michelin-Charta, die Sie angesprochen haben: Was wird konkret getan, damit diese Charta auch von Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gelebt wird?

Das Thema Sicherheit in unseren Reifenwerken hat mit der Entwicklung einer entsprechenden Mentalität zu tun. Dabei spielen natürlich die Vorgesetzten eine wichtige Rolle, die eine Vorbildfunktion einnehmen müssen. Jedes Werk, jeder Standort hat pro Jahr ein Ziel, das es zu erreichen gilt: null Unfälle, null Verletzte. Dahinter stehen Aktionspläne, die mit einer jeweiligen neuen Schwerpunktausrichtung vorgeben, was in einem Jahr erreicht werden soll. Das heißt, Risiken werden ganz gezielt vermindert. Mittlerweile sind wir deshalb längst bei dem Ziel null Risiko angelangt. Wir haben darüber hinaus, auch außerhalb des Werksumfeldes, spezielle Themen aufgelegt, wie zum Beispiel „Achtung Auto“. Hier steht die Ausbildung von Kindern und jungen Leuten zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr im Vordergrund. Diese Aktionen führen wir an unseren Standorten durch.

Unter dem Stichwort „Juniorbike“ widmen wir uns in europäischen Ländern und Produktionsstätten dem Thema sicheres Fahrrad fahren für Kinder und Jugendliche.

Außerdem greifen Präventivmaßnahmen gegen Alkohol am Steuer, mit denen wir deutlich machen: Alkohol und Straßenverkehr passen nicht zusammen. Hier haben wir mit Blick auf Europa sicherlich noch unterschiedliche Mentalitäten. Dem stellen wir uns, um Unfälle aufgrund von Alkoholmissbrauch am Steuer zu verhindern.

Wie nehmen die Mitarbeiter diese Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an?

Einige Mitarbeiter sind zunächst durchaus auch skeptisch und fragen sich: Warum machen wir das? Dient das der Werbung? Wir haben aber festgestellt, dass die Mitarbeiter ziemlich schnell verstehen, da passiert etwas, das meine Sicherheit am Arbeitsplatz, aber auch darüber hinaus, erhöht. Sie spüren, dass uns ihre Unversehrtheit sehr wichtig ist und entwickeln in der Folge eine Sicherheitsmentalität. Und in der weiteren Entwicklung wird dem Mitarbeiter in der Regel klar, nicht nur meine Vorgesetzten wollen Unfälle vermeiden, ich will das ja auch.

Wir wollen unseren Mitarbeitern vermitteln, dass es doch ein schönes Ziel für uns alle gemeinsam ist, unversehrt in den Ruhestand zu gehen. Die Botschaften lauten: Bitte sei wachsam. Nimm die Verantwortung für deine eigene Sicherheit, aber auch die deiner Kollegen, wahr. Mittlerweile hat sich der Mentalitätswandel eingestellt. 1970 hatten wir noch über 21.000 Verkehrstote auf unseren Straßen zu verzeichnen. Aber man kann die Leute sensibilisieren und erreichen, dass sie sagen, nein, das wollen wir nicht mehr. Ich will anders leben, ich will sicherer leben, ich will kein Risiko eingehen.

Präventive Maßnahmen sind bekanntlich nicht umsonst zu haben. Lohnen sich diese Investitionen aus Ihrer Sicht?

Auf jeden Fall. Wenn ich über das Thema Sicherheit rede, dann kann ich nicht abstufen. Ich kann nicht sagen, ich nehme erst einmal eine Stufe A und in fünf Jahren peilen wir dann die Stufe B an. Wenn es um das Thema Sicherheit geht, dann will ich die Sicherheit jetzt und zwar komplett. Da gibt es keine Ausnahme. Da gibt es auch keine Tabus. Selbstverständlich müssen dafür Ressourcen vorhanden sein. Ich muss Aktionspläne erstellen, die umgesetzt werden müssen. Das lässt sich allerdings nur schwer beziffern. Es geht uns bei Michelin um ein Gesamtkonzept, und Sicherheit ist ein integraler Bestandteil der Qualität. Und Qualität ist für uns integraler Bestandteil der täglichen Arbeit.

„Risiko raus!“ mit positiver Zwischenbilanz

Halbzeit bei „Risiko raus!“. Die Präventionskampagne für mehr Sicherheit beim Fahren und Transportieren der gesetzlichen Unfallversicherung läuft nun seit einem Jahr. Die Ergebnisse der Zwischenbilanz zeigen, dass die Kampagne bei Versicherten in den Betrieben und bei den Schülern ankommt: Von Januar bis Oktober wurden mit Beiträgen über die Kampagne in Printmedien, Online und im Hörfunk über 57 Millionen Leser und knapp sechs Millionen Hörer erreicht. Mit rund 14.700 Beratungen und 386 Aktionstagen in Betrieben und Schulen und über 2.200 Seminaren und Seminarmodulen sowie auf 89 Messen wurden Mitarbeiter, Schüler und Studenten für die Gefahren im Straßenverkehr und beim innerbetrieblichen Transport sensibilisiert. Über 8.000 Nutzer informieren sich monatlich auf der Kampagnenwebsite www.risiko-raus.de über „Risiko raus!“.

Im Jahr 2011 wird die Kampagne fortgesetzt. Der DVR unterstützt dabei Mitglieder und Partner bei ihren Trägerkampagnen. So hat er gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft Handel und Waren-distribution (BGHW) den Wettbewerb „work & drive“ entwickelt. Noch bis zum 31. Januar 2011 können Auszubildende aus Mitgliedsbetrieben der BGHW teilnehmen. Der Wettbewerb besteht aus einem Workshop, einer Test- und einer Auswertungsphase.

Im Workshop werden die Themen Geschwindigkeit, Ablenkung durch Mitfahrer und Selbstüberschätzung thematisiert. In der Testphase prüfen und analysieren die Teilnehmer ihr eigenes Verhalten im Straßenverkehr und leiten daraus in der Auswertungsphase Statements ab. Ziel des Wettbewerbs ist die intensive und kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Fahrverhalten. Zu gewinnen gibt es ein dreitägiges Seminar für 120 Auszubildende mit einem genau auf Fahranfänger abgestimmten Fahrsicherheitstraining und einem jugendgerechten Rahmenprogramm am zweiten Abend.

Auch die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion greift Themen von

„Risiko raus!“ auf. Das Gewinnspiel zu „LadeGUT! Sicher ans Ziel“ läuft noch bis 28. Februar 2011 und findet sich, wie auch alle Informationen rund um Ladungssicherung im Pkw und Transporter, unter www.lade-gut.de.

Im Juni 2011 startet „REGEL-GERECHT. Vorfahrt für Verantwortung“ und beschäftigt sich mit dem Themenfeld Regelbefolgung und Verantwortung im Straßenverkehr. Bei der UK/BG/DVR-Jugendaktion stand 2010 das Radfahren im Mittelpunkt, 2011 werden auch Schüler zur Regelbefolgung sensibilisiert.

Weitere Informationen unter www.risiko-raus.de und www.dvr.de.



Neue Plakatmotive nach bewährtem „Kopflös-Prinzip“.

FOTO > DGUV

Alkoholverbot für Fahranfänger zeigt Wirkung

Das seit August 2007 geltende Alkoholverbot für Fahranfänger hat die Unfallzahlen alkoholisierter Fahranfänger deutlich gesenkt. Innerhalb eines Jahres nach Einführung der Regelung ist die Zahl der an einem Unfall beteiligten Pkw-Fahranfänger mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille um 15 Prozent gesunken. Das ist ein zentrales Ergebnis einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Auch bei den Alkoholverstößen konnte bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren ein deutlicher Rückgang von 17 Prozent festgestellt werden. Bei den 21-Jährigen und älteren waren es lediglich 2,5 Prozent weniger. Die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger ist damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Akzeptanz des absoluten Alkoholverbots ist groß: Bei einer

Befragung unter 1.000 Fahranfängern gaben 95 Prozent an, dass das Verbot eine sinnvolle Maßnahme für die Verkehrssicherheit ist. 98 Prozent ist bekannt, dass es das absolute Verbot gibt. Wer beim abendlichen Discobesuch Alkohol zu sich genommen hat, weicht vornehmlich auf öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften aus. Ein Viertel begibt sich zu Fuß auf den Heimweg.

Wie gefährlich ist der Straßenverkehr?

GUROM – Neues Präventionsprojekt der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit



FOTO > DVR

Gehören leider immer noch zur Tagesordnung: Unfälle auf Arbeitswegen.

Im Jahr 2009 verunglückten über 400.000 Menschen in Deutschland im Straßenverkehr, über 4.000 kamen ums Leben. Auch wenn jeder Unfall einer zu viel ist, waren es doch die niedrigsten Unfallzahlen in den letzten 40 Jahren.

Betrachtet man jedoch die Verkehrsunfälle, die im Wirtschaftsverkehr geschehen – also Unfälle auf Arbeits-, Dienst- und Betriebswegen –, ist dieser erfreuliche Trend leider nicht durchgängig zu verzeichnen: In einigen Gewerbezweigen stieg allein von 2008 auf 2009 die Anzahl der meldepflichtigen Wegeunfälle um über fünf Prozent. Insgesamt sind Unfälle im Wirtschaftsverkehr für mehr als 50 Prozent aller tödlichen Unfälle im Arbeitsleben verantwortlich und für einen ähnlich hohen Anteil an schweren Verletzungen. Im betrieblichen Umfeld besteht Handlungsbedarf, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Zahl der Wegeunfälle ist bei Schülern zwar rückläufig, die Anzahl schwerer Unfälle stieg jedoch leicht an. Allerdings ist die Dunkelziffer gerade bei Schülerunfällen sehr hoch. In Schätzungen wird davon ausgegangen, dass nur jeder vierte

Rad- oder Stolperunfall als Wegeunfall gemeldet wird.

Völlig unklar ist die Situation bei Unfällen ohne Personenschaden. Hier gibt es nur sehr oberflächliche Schätzungen und nur einige wenige Daten aus zentralen Versicherungsberichten und von der Polizei. Unfallursachen werden kaum genannt. Betriebliche Faktoren, die zu einer erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit führen, wie zum Beispiel Zeitdruck, Ärger oder Stress, werden im Mobilitätsbereich derzeit nicht systematisch erfasst.

Trotz der hohen Wahrscheinlichkeit, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden, gibt es bisher lediglich in wenigen Transportunternehmen und Großbetrieben eine firmenspezifische Analyse der Gefährdungen. Eine umfassende Analyse und Bewertung der Verkehrsgefährdungen über verschiedene Branchen, Firmen und Einzelpersonen steht bisher aus. Diese sollte jedoch dem allgemeinen Muster für Gefährdungsbeurteilungen und Risikobewertungen folgen, um Gefährdungen von vornherein zu minimieren:

Verpflichtende Gefährdungsanalyse

Seit 1996 sind die Arbeitgeber gesetzlich dazu verpflichtet, Gefährdungen von Gesundheit und Sicherheit ihrer Beschäftigten zu ermitteln und entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen durchzuführen. Dieser Forderung wird in rund 50 Prozent der Unternehmen bereits in Form von Gefährdungsbeurteilungen entsprochen.



Eine Projektgruppe von Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena hat im Rahmen der Präventionskampagne „Risiko raus!“ ein neues Instrument zur Gefährdungsbeurteilung für Verkehr entwickelt.

Mit dem Projekt GUROM (Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität) entsteht die Möglichkeit, eine Gefährdungsbeurteilung aller Wege auf individueller Organisations- und Branchenebene durchzuführen. Beauftragt vom DVR und unterstützt durch Experten aus Berufsgenossenschaften und Unfallkassen sowie der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) arbeiten die Wissenschaftler daran, für alle Versicherten – also auch für Schulkinder, Studierende und Ehrenamtliche – eine Möglichkeit zu schaffen, Gefährdungen der Verkehrssicherheit zu bestimmen und darauf aufbauend Maßnahmen vorzuschlagen, die diese Gefährdungen minimieren.

In mehreren Stufen werden die unterschiedlichen Gefährdungsfelder in die Erhebungen bis zum Jahr 2012 integriert. Begonnen wird mit dem Modul Arbeitswege, also Wege zur Arbeit und zurück nach Hause. Mit jedem Datensatz, der aus der Arbeitswelt geliefert wird, werden die Aussagen über Unfallzusammenhänge verlässlicher.

Unfallursachen sind weit mehr als „menschliches Versagen“

In Verkehrsunfallberichten ist oft zu lesen „... die Person verunfallte durch Unaufmerksamkeit...“ oder die Rede ist von „menschlichem Versagen“. Damit wird der einzelnen Person die Verursachungsschuld zugeschrieben; sie hätte sich eben mehr auf den Verkehr konzentrieren müssen. Diese Aussage gibt jedoch wenig Aufschluss über Umfeldfaktoren, die ebenfalls zur Unfallverursachung beitragen. Unaufmerksamkeit ist oftmals die Folge von hohem Stress, Ablenkung und Überforderung. Daher ist es sinnvoll zu schauen, was hinter

dieser Unaufmerksamkeit steht: War die Person am Unfalltag vielleicht krank? Gab es auf der Strecke einen Stau und stand die Person deshalb unter Zeitdruck? Gab es bei der Arbeit oder zu Hause Probleme, die die Person „mit auf den Weg“ genommen hat? Oder treffen gar alle diese Dinge gleichzeitig zu?

Die bisherige Forschung in diesem Bereich gibt bereits Hinweise darauf, dass einige Faktoren mit einer erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit in Verbindung stehen. So zeigt sich unter anderem in einer Untersuchung von Professor Trimpop mit Kleinunternehmern, dass Personen mit erhöhtem Arbeitsstress eher auf dem Arbeitsweg verunfallen als Personen mit geringer Stressbelastung. Auch zeigt sich, dass Frauen, die im allgemeinen Verkehrsunfallgeschehen eine eher geringere Verletzungswahrscheinlichkeit aufweisen, in einigen Berufen häufiger Unfälle mit Verletzungen auf Arbeitswegen haben als Männer; besonders dann, wenn der Arbeitsweg mit dem Einkauf verbunden wird oder das Kind noch in den Kindergarten gebracht werden muss.

Fasst man diese ersten vielfältigen Befunde zusammen, lassen sich die unfallfördernden Faktoren nach dem bekannten TOP (technische, organisationale und personale Faktoren)-Prinzip aus der Arbeitswelt klassifizieren:



In früheren Untersuchungen zeigte sich, dass die unterschiedlichen Faktoren verschieden stark zu erhöhten Unfallzahlen beitragen. Weitestgehend unbekannt ist jedoch die Wechselwirkung der Faktoren: Potenziert sich die Unfallgefahr, wenn man bei ungünstigen Witterungsbedingungen,

unter großem Arbeitsstress stehend, morgens auf dem Arbeitsweg noch die Kinder in die Kindertagesstätte bringt, oder wirken die ungünstigen Witterungsbedingungen in dieser Konstellation eher als Schutzfaktor, weil man bewusst vorsichtiger fährt? Bisher sind Befunde dieser Art nur aus Einzelberichten und persönlichen Erfahrungen bekannt.

Verkehrsregelwissen und Funktionsfähigkeit des Fahrzeuges sind notwendige, aber in vielen Fällen eben keine hinreichenden Bedingungen für Sicherheit. Um mit Präventionsmaßnahmen effektiv und nachhaltig die Sicherheit erhöhen zu können, müssen also auch die Bedingungen berücksichtigt werden, die die Aufmerksamkeit und die Motivation beeinflussen.

Gefährdungsprofil mit dem GUROM-Ansatz erstellen

Genau hier setzt GUROM an, indem es die Möglichkeit bietet, ein ganzheitliches Gefährdungsprofil zu erstellen und entsprechende Maßnahmen vorschlägt. Schrittweise werden folgende Module entwickelt und bereitgestellt:

1. Modul „Arbeitswege“: Hier geht es darum, Wegeunfälle zu verhindern. Dieses Modul ist unter www.gurom.de bereits kostenfrei verfügbar.

2. Modul „Schulwege“: In diesem Modul geht es um die Sicherheit der Kinder auf Schulwegen. Mit dem Fokus auf die drei Übergangphasen (Schuleingangsphase, Eintritt in die Sekundarstufe I oder II) werden verschiedene Instrumente entwickelt, die den Möglichkeiten

und Bedürfnissen der jeweiligen Altersgruppe entsprechen.

3. Modul „Dienst- und Betriebswege“: Auf den bisherigen Analysen und Handreichungen verschiedener Anbieter aufbauend, zum Beispiel der BG Verkehr, werden für die unterschiedlichen Arten der Mobilität, die im Rahmen der Berufstätigkeit genutzt werden, Instrumente geschaffen. Dieses Modul wird sowohl denjenigen Beschäftigten zur Verfügung stehen, deren Tätigkeit hauptsächlich durch Fahren oder Transportieren gekennzeichnet ist (Berufskraftfahrer, wie zum Beispiel Lkw- oder Taxifahrer), als auch denjenigen Personen, die im Rahmen ihrer Tätigkeit Dienstwege erledigen. Anschließend wird das Gefährdungsanalyseinstrument für die innerbetriebliche Mobilität, zum Beispiel Gabelstapler-, Bagger- und Traktorenverkehre, und schließlich für die Fahrten im Privatbereich erarbeitet.

Ziel der Gefährdungsbeurteilung von GUROM ist es, die Gefährdungen für die einzelne Person zu ermitteln, entsprechende Rückmeldung zum Ausmaß der Gefährdung zu geben und passende Präventionsmaßnahmen zu empfehlen. Gleichzeitig soll es betrieblichen Akteuren ermöglicht werden, die Gefährdungslage ganzer Abteilungen oder Betriebe aufzuzeigen. Einzelpersonen erhalten eher Tipps und Maßnahmenvorschläge, die sie selbst durchführen können;

betriebliche Akteure eher Vorschläge zu Maßnahmen, die seitens des Unternehmens durchgeführt werden können.

Wenn die Beteiligung aus den Unternehmen und den einzelnen Personen sehr hoch ist, wird es europaweit erstmalig gelingen, eine ganzheitliche Analyse von organisationalen, technischen und personalen (psychischen) Gefährdungsfaktoren auf Datenbasis in einen systematischen Zusammenhang zu stellen. Zur Entwicklung übergreifender und auch spezifischer Maßnahmen wäre dies ein enormer Fortschritt. Jeder kann helfen, unsere Straßen nachhaltig sicherer zu machen und dazu beitragen, dass Menschen im Straßenverkehr nicht umkommen, sondern sicher ankommen.

Wie können Sie aktiv mitmachen?

Derzeit erfasst GUROM online mit dem Modul „Arbeitswege“ die Gefährdungen auf dem Weg von und zur Arbeit. Dazu können betriebliche Akteure ihr Unternehmen, ihre Organisation oder Abteilungen anmelden und die Mitarbeiter zur Teilnahme auffordern. Anschließend wird durch die Wissenschaftler der Universität Jena das Gefährdungsprofil mit passenden Präventionsmaßnahmen für die Organisation oder Betriebseinheiten erstellt. Aber auch die einzelnen Mitarbeiter erhalten ihr persönliches Gefährdungsprofil mit Maßnahmenvorschlägen. Unabhängig von einem



Unfallszenario auf einer Landstraße.

FOTO > DVR

Unternehmen kann man sich auch als Privatperson ein Gefährdungsprofil mit Maßnahmenvorschlägen erstellen lassen.

In der derzeitigen Phase ist das Instrument, ein Online-Fragebogen, noch sehr umfangreich, da bisher noch nicht bekannt ist, wie wichtig die einzelnen Faktoren im Vergleich sind. Erst wenn die Angaben von vielen Personen vorliegen, zeichnet sich ab, welche Faktoren sehr relevant und welche vernachlässigbar sind. Je nach Arbeitswegsituation dauert das Ausfüllen des Online-Fragebogens daher im Moment noch etwa 40 Minuten. Unter www.gurom.de kann man sich unter Angabe eines persönlichen Codes einloggen und direkt Fragen zur Gefährdungssituation auf dem Arbeitsweg beantworten. Unter allen Teilnehmern werden halbjährlich zehn Eco-Driving-Trainings und Fahrsicherheitstrainings verlost.

Weitere Informationen unter www.gurom.de.

Unter info@gurom.de kann direkt Kontakt mit den Experten aufgenommen werden.

Welche Vorteile bietet GUROM?

- Umfängliche Diagnose der direkten und indirekten Verkehrsgefährdungen
- Erstellung eines individuellen Gefährdungsprofils für einzelne Personen und – unter Wahrung der Anonymität – für Unternehmen/Organisationen
- Vorschlag passender Interventions- und Präventionsmaßnahmen
- Erkenntnisgewinn zur Bewahrung von Gesundheit und Leben, Vermeidung von Unfallkosten
- Einsatz als Instrument zur Wirkungsmessung von Maßnahmen bei wiederholter Messung
- Die Nutzung von GUROM ist kostenfrei

Autoren:

Gudrun Gericke, Diplom-Psychologin und Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Team von Professor Dr. Trimpop an der Universität Jena

Jochen Lau, Diplom-Pädagoge und Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR

„Es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren“

Kolloquium „Freiheit versus Reglementierung im Straßenverkehr“

Was bedeuten Freiheit und Verantwortung mit Blick auf den Straßenverkehr und wo liegen die Grenzen der Freiheit?

Diesen und vielen weiteren Fragen widmete sich ein Kolloquium mit dem Titel „Freiheit versus Reglementierung“ des DVR und der Sachverständigenorganisation DEKRA in Bonn.

„Der DVR und seine Mitglieder haben sich als Leitmotiv für ihre Arbeit Vision Zero gesetzt: Kein Mensch soll im Straßenverkehr schwerstverletzt oder getötet werden. Hierfür müssen alle Potenziale zur Unfallvermeidung und zur Minderung der Unfallfolgen genutzt werden. Dabei kann die persönliche Freiheit eines einzelnen Verkehrsteilnehmers eingeschränkt werden“, machte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zu Beginn der Veranstaltung deutlich. Darüber hinaus könnten Zielkonflikte auftreten zwischen der Verkehrssicherheit und anderen Bereichen. „Soll man durch den obligatorischen Einbau eines Unfalldatenspeichers Klarheit über Schuldfragen schaffen, selbst wenn man dadurch das Recht, sich selbst nicht zu belasten, mindert? Oder kann man Kindern und Jugendlichen das Tragen eines Fahrradhelmes vorschreiben, obwohl es schwer zu überwachen wäre und vermutlich haftungsrechtliche Probleme mit sich bringen würde? Bei diesen Beispielen stehen sich Reglementierung und Elemente der Freiheit gegenüber“, sagte Dr. Eichendorf. Mit Blick auf die Vision Zero gehe es um die zentrale Frage, ob wir „mehr Reglementierungen benötigen oder ob die geltenden Regeln und Vorschriften ausreichen“.

Geldbußen zu gering

„Strafen müssen spürbar sein, sofort verhängt werden und nachvollziehbar sein“, forderte der Kriminologe Professor Dr. Helmut Kury von der Universität Freiburg. Neben den

Sanktionen komme es aber auch auf Aufklärung und Bewusstseinsbildung an, um Fortschritte in der Verkehrssicherheit zu erzielen.

Die Geldbußen in Deutschland seien im internationalen Vergleich zu gering, sagte der Verfassungsrechtler Professor Dr. Gerrit Manssen von der Universität Regensburg. Hinsichtlich rechtlicher Regelungen plädierte er für eine ausreichende Berücksichtigung des Gefährdungspotenzials. Auch müsse eine Rolle spielen, ob ein Verkehrsteilnehmer etwas übersehe oder zum Beispiel bewusst zu schnell fahre. Zudem seien einige Regelungen verwirrend: „Nehmen wir zum Beispiel das Thema Alkohol am Steuer. Das Chaos durch die unterschiedlichen Grenzwerte versteht kein Mensch“, kritisierte der Jurist.

Welche Rolle spielt die Fahrzeugtechnik hinsichtlich der Unterstützung des Fahrers? Eine „absolut sichere Technik“ könne dem Fahrer durchaus Verantwortung abnehmen, so die Auffassung von Professor Dr. Henning Wallentowitz vom Institut für Kraftfahrwesen der RWTH Aachen.

Verantwortliches Handeln

Doch wie steht es um die Akzeptanz und Befolgung von Verkehrsregeln? Antworten darauf lieferte Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), der aktuelle Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage der UDV mit dem Titel „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ präsentierte. „Die objektive Sanktionshöhe spielt im Gegensatz zur subjektiv erwarteten für die Regelerhaltung keine entscheidende Rolle“, erläuterte der Unfallforscher. Das gelte auch für die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit, die als sehr gering empfunden wird. Und das nicht ohne Grund: im Durchschnitt wird zum Beispiel nur jede sechshundertste Alkoholfahrt geahndet. Damit Verkehrsregeln akzeptiert werden, fordert Brockmann neue Formen des Dialogs mit den Verkehrsteilnehmern. Deutlich waren auch die

Forderungen von Professor Dr. Ralf Risser, Verkehrspsychologe an der Universität Wien. Damit Verkehrsteilnehmer sich an Regeln und Normen halten können, müssten diese klar definiert sein. „Die StVO darf kein Katalog von Empfehlungen sein“, sagte Dr. Risser. „Wir sind frei, aber nicht frei Schaden anzurichten.“

„Das habe ich nicht gewollt!“ laute die Aussage vieler Fahrer am Unfallort, nachdem sie nach einer bewussten Regelmisachtung einen schweren Unfall ausgelöst hätten, berichtete Wolfgang Blindenbacher, Leitender Polizeidirektor im Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen. Der ranghöchste Verkehrspolizist in NRW nannte in diesem Zusammenhang die drei hauptsächlichen „Todbinger“: In den letzten zehn Jahren seien in Deutschland knapp 58.000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, davon rund 40 Prozent durch nicht angepasste Geschwindigkeit, zwölf Prozent durch Alkohol und Drogen am Steuer und elf Prozent durch den Verzicht auf den Sicherheitsgurt. Hier müsse die Prävention deutlicher ansetzen, es dürfe keine Kompromisse geben: „Es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren“, stellte Blindenbacher klar.



Wolfgang Blindenbacher

FOTO > JÖRG LOEFFKE

JOURNAL

DVR-report 4/2010

„Runter vom Gas!": Sieger des Fotowettbewerbs stehen fest

„Rücksicht fährt am längsten!“,
„Das ganze Leben ist ein Miteinander
und sollte auf Toleranz und ge-
genseitigem Respekt aufbauen...“,
„Der Stärkere gibt nach...“

Das sind nur Ausschnitte aus den
20 Gewinner-Statements des Foto-
wettbewerbs für mehr Partnerschaft
im Straßenverkehr der Kampagne
„Runter vom Gas!“. Anlass für

den Fotowettbewerb war das oft
angespannte Verhältnis zwischen
Fahrradfahrern und motorisierten
Verkehrsteilnehmern. Zahlreiche
Rad- und Autofahrer setzen mit ih-
rer gemeinsamen Teilnahme und ih-
ren kreativen Ideen ein Zeichen für
mehr Partnerschaft im Verkehr. Ob
mit Hilfe von Lego-Figuren, Lebens-
mitteln oder dem eigenen Gefährt –
Teilnehmer jeden Alters ließen ihrer
Fantasie freien Lauf. Entstanden sind
liebvoll gestaltete Bilder, versehen
mit kurzen Texten, die persönliche Er-
fahrungen und Geschichten mit dem
Wunsch nach mehr gegenseitiger
Toleranz auf deutschen Straßen ver-
binden. Aus der Vielzahl von Einsen-
dungen wählte eine Jury um Bundes-
verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer
und DVR-Präsident Dr. Walter Eichen-
dorf die besten 20 Bilder aus. Auch
Model Lena Gercke, ADAC-Präsident
Peter Meyer, Karsten Hübener, Vor-
sitzender des ADFC e.V., Peter Mar-
kus Löw, Geschäftsführer von Tank &
Rast sowie die Moderatorin der „BR-
Radltour“, Annette Betz, gehörten zu
den Juroren. Die Gewinner können
sich jeweils über ein hochwertiges
Fahrrad und einen Gutschein für ein
ADAC-Fahrsicherheitstraining freu-
en. Ihre Beiträge sind unter
www.runter-vom-gas.de zu finden.

FOTO > CLAUDIA MOTTE BRÄUER



Mit dem Foto „Warmherzigkeit“ gewinnt Claudia Motte Bräuer den
„Runter vom Gas!“-Fotowettbewerb.

FOTO > JUDITH SCHMIDT



Judith Schmidt (Platz 2 des Fotowettbewerbs) setzte das
Miteinander im Straßenverkehr kreativ um.

FOTO > MADLEN SACHSE



Mit diesem Foto wirbt Madlen
Sachse für mehr Partnerschaft
im Straßenverkehr und gewinnt
den 3. Platz.

„Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“



FOTO > SVEA PIETSCHMANN

Glückliche Gewinner bei der Preisverleihung im BMVBS

Sieger des Wettbewerbs wurden im Bundesverkehrsministerium geehrt

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Andreas Scheuer hat in Berlin die Gewinner der Verkehrssicherheitsaktion „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ausgezeichnet. Schülerinnen und Schüler ab der achten Jahrgangsstufe waren bundesweit aufgerufen, zum Thema Verkehrssicherheit und partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr zu recherchieren und zu schreiben. Ihre Ergebnisse wurden in den zwölf beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht.

In der Jahrgangsstufe 7/8 siegten die Schülerinnen und Schüler der Volksschule Am Lehen in Bodenmais. Sie recherchierten zum Thema „Händeweg vom Handy im Straßenverkehr“. Der Beitrag ist in der Passauer Neuen Presse erschienen. Weiterhin siegten in dieser Jahrgangsstufe Achtklässler des Gymnasiums Großgotttern mit ihrer Themenseite „Aufatmen für Großgotttern: Kampf um eine Umgehungsstraße“, abgedruckt in der Thüringer Allgemeinen. Schüler einer

zehnten Klasse des Lessing-Gymnasiums in Lampertheim beschäftigten sich mit dem Thema „Der Pkw-Fahrer der Zukunft“, erschienen im Südhessen Morgen. Sie hatten mit ihrer Seite in der Jahrgangsstufe 9/10 die Nase vorn. In der Jahrgangsstufe 11/12 und bei den Berufsbildenden Schulen konnte die Seite der Schülerinnen und Schüler der Berufsbildenden Schule in Bad Dürkheim überzeugen. Die Themenseite „Landstraße kreuzt Schulweg – Schüler helfen sich selbst“ wurde in der Rheinpfalz veröffentlicht.

Bei der Preisverleihung lobte Dr. Scheuer das Engagement der Nachwuchsjournalisten: „Ihr habt das Thema Verkehrssicherheit mit viel Kreativität angepackt und wesentliche Probleme aufgegriffen. Das begleitete Fahren ab 17 ist zu einer Erfolgsgeschichte geworden und das wird prima durch die Jugendlichen aus Hessen dokumentiert. Das Handyverbot am Steuer haben die Landsleute aus Bayern hervorragend aufgegriffen. Der sichere Schulweg spielt in Rheinland-Pfalz eine große Rolle und die Notwendigkeit einer Ortsumgehung ist Topthema der Thüringer.“

Der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Dr. Walter Eichendorf, machte deutlich: „Jugendliche wollen Verantwortung übernehmen. Den jungen Fahrern ist bewusst, dass sie noch keine ausgereiften Fahrer sind und Zeit zum Lernen brauchen. Sie hinterfragen sehr selbstkritisch ihr Handeln im Straßenverkehr.“ Die jungen Menschen zu bestärken und aktiv zu beteiligen, sei Ziel des Wettbewerbs. „Genau an dem Engagement der jungen Menschen setzt das Projekt an und macht sie zu handelnden Akteuren. Betroffene werden zu Redakteuren und betrachten so verantwortungsvolles Handeln im Straßenverkehr in einer Weise, die in der Zielgruppe eine hohe Akzeptanz sicherstellt“, sagte der DVR-Präsident.

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. In diesem Jahr beteiligten sich 1.047 Schülerinnen und Schüler aus 45 Schulen. Der Wettbewerb startete 2008 und wurde bereits zum dritten Mal durchgeführt.

EU: mehr als 21.000 Getötete auf Landstraßen

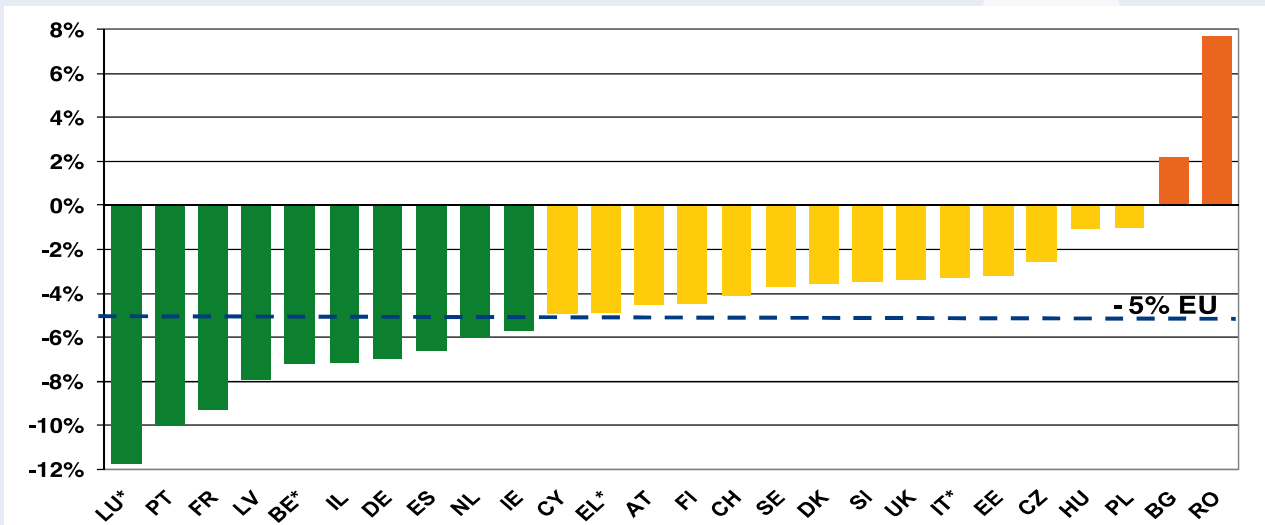
Europaweit kommen die meisten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen ums Leben. Dies geht aus einem PIN-Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC hervor. Im Jahr 2009 wurden EU-weit rund 21.500 Menschen bei Landstraßenunfällen getötet. Als Hauptursache gilt überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit.

Im Gesamtvergleich konnten, mit wenigen Ausnahmen, die Anzahl

der auf Landstraßen getöteten Verkehrsteilnehmer seit 2001 reduziert werden. Die Fortschritte sind jedoch sehr unterschiedlich. Die Spitzenreiter Luxemburg, Portugal und Frankreich erreichten in den vergangenen zehn Jahren durchschnittlich einen Rückgang um neun Prozent. Deutschland liegt für den Zeitraum 2001 bis 2009 mit einem durchschnittlichen jährlichen Rückgang von sieben Prozent im oberen Drittel. In Bulgarien und Rumänien

hingegen sind steigende Zahlen bei den Getöteten zu verzeichnen.

Laut ETSC können entsprechende Straßengestaltung, Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie eine konsequente Durchsetzung der Tempolimits maßgeblich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen beitragen.



Durchschnittliche jährliche Entwicklung der Anzahl der Getöteten auf Landstraßen von 2001 bis 2009 in Prozent.

GRAFIK > ETSC

Europäische Verkehrssicherheitstage

Am 13. und 14. Oktober 2010 fanden in Brüssel zum dritten Mal die Europäischen Straßenverkehrssicherheitstage statt, die die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit der belgischen EU-Ratspräsidentschaft und dem Europäischen Parlament veranstaltete. Ziel der Verkehrssicherheitstage ist die Sensibilisierung von Entscheidungsträgern und Öffentlichkeit für kritische Fragen der Verkehrssicherheit sowie die Anregung zur Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, damit eine sichere und zugängliche Mobilität für alle gewährleistet ist.

Im Zentrum der Veranstaltung stand die Präsentation und Diskussion

strategischer Themen für die nahe Zukunft, um den Austausch bewährter Praktiken zwischen Experten aus der gesamten EU zu ermöglichen. Parallel dazu konnten sich in einem Verkehrssicherheitsdorf, das vor dem Parlamentsgebäude errichtet worden war, Polizeibehörden und Verbände aus ganz Europa an Ständen und im Rahmen von Ausstellungen der Öffentlichkeit präsentieren.

Am ersten Tag fanden drei Podiumsdiskussionen zu den strategischen Prioritäten für 2011 statt: Die Betreuung von Unfallverletzten auf den Straßen Europas – Maßnahmen zur Verbesserung der

Verkehrssicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie etwa Motorrad- und Fahrradfahrer sowie älterer Menschen, außerdem die Bekämpfung von Alkohol am Steuer – Sicherheit der Infrastruktur.

Der zweite Tag der Europäischen Verkehrssicherheitstage stand ganz im Zeichen einer Initiative der belgischen Ratspräsidentschaft. Kernelement dieser Initiative war eine Konferenz zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Koordination der Polizei- und Justizbehörden zur Bekämpfung der schwersten Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung.

Ältere Verkehrsteilnehmer vertrauen ihrem Hausarzt

90 Prozent der über 55-Jährigen für freiwilligen Gesundheits-Check

Aus gesundheitlichen Gründen würden vier von fünf älteren Autofahrern auf Empfehlung ihres Hausarztes den Führerschein abgeben. Dies ergab eine repräsentative Umfrage von TNS Infratest unter 1.500 Autofahrern ab 17 Jahren im Auftrag der Verkehrswachtstiftung Niedersachsen und Continental. Auf Anraten von Familie oder Freunden würde jedoch nur jeder Zweite auf die Fahrerlaubnis verzichten.

Mehr als 90 Prozent der über 55-Jährigen sprachen sich zudem für einen freiwilligen Gesundheits-Check für Autofahrer aus. Eine verbindliche Prüfung der Fahrtüchtigkeit für Senioren fand deutlich seltener Zustimmung: Nur rund 39 Prozent der Befragten über 65 Jahren befürworteten dies. Junge Fahrer bis 25 Jahre lehnten eine verpflichtende Überprüfung der Fahrtüchtigkeit für ihre Altersgruppe ab, obwohl sie deutlich häufiger an Unfällen beteiligt sind als andere Autofahrer.

„In der öffentlichen Diskussion tauchen gerade nach spektakulären Unfällen immer wieder Forderungen auf, die Fahrtüchtigkeit älterer Autofahrer durch ärztliche Untersuchungen oder Fahrtests zu überprüfen. Ähnliches gilt für Fahranfänger. Wir wollten wissen, wie die betroffenen Altersgruppen selber darüber denken“, sagte Dr. Wolfgang Schultze, Vorstandsvorsitzender der Verkehrswachtstiftung Niedersachsen, zur Intention der Umfrage.

Unabhängig von einer ärztlichen Empfehlung nennen ältere Fahrer als möglichen Anlass für eine freiwillige Rückgabe ihrer Führerscheine die eigene persönliche Einschätzung („Ich habe mein Auto nicht mehr unter Kontrolle“), gesundheitliche Gründe und nachlassendes Seh- und Reaktionsvermögen sowie allgemeine Unsicherheit beim Fahren. Tatsächlich geben 50 Prozent der über 55-Jährigen und 40 Prozent der über 65-Jährigen an, selber schon Angst oder Bedenken als Beifahrer wegen der unsicheren Fahrweise des Fahrzeuglenkers verspürt zu haben – wobei die Fahrzeuglenker dann meist älter als 70 Jahre waren. Bei den jungen Autofahrern liegt der Anteil der Befragten mit Bedenken oder Angst hinsichtlich der Fahrweise des Fahrzeuglenkers mit 65 Prozent sogar noch höher – allerdings bezieht sich diese Sorge vor allem auf Gleichaltrige.

„Ich kann mich mit den Aussagen der älteren Autofahrer absolut identifizieren. Freiwilligkeit sollte im Vordergrund stehen. Gleichzeitig gilt es, auf den eindeutigen Hinweis eines Hausarztes zu hören, ebenso wie der Rat von Familie oder engen Freunden ein gewisses Gewicht haben muss“, bewertete Peter Kraus (71), Entertainer und begeisterter Autofahrer, die Ergebnisse der Studie. Er legt im Jahr rund 40.000 Kilometer mit dem eigenen Auto zurück. „Wenn mir eines Tages mein Hausarzt mit überzeugenden Argumenten sagen würde, gib den Führerschein ab, dann würde ich das tun.“

Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2010, 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

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,
Geschäftsführerin

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

Claudia Motte Bräuer, Collage GWM,
DVR, GWM

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln
ISSN: 0940-9025

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

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

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

FOTO > GWM

Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit: ein Check beim Hausarzt.



WISSENSCHAFT

DVR-report 4/2010

