

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2011



IM BLICKPUNKT
**Alkoholverbot für
Fahranfänger**



JOURNAL
**Kindersicherung
im Pkw**



INTERVIEW
Dr. Anton Hofreiter

AKTUELL

Pilotprojekt „Rollikids“ gestartet

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz in Sotschi

Am 23. und 24. Juni 2011 fand in Sotschi die Deutsch-Russische Verkehrswissenschaftliche Konferenz „Verkehrssicherheit und

-management“ statt. Federführend auf deutscher Seite war die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), der DVR wirkt inhaltlich seit Start

der Deutsch-Russischen Kongressreihe im Jahr 2002 mit. In Sotschi, Austragungsort der Olympischen Winterspiele 2014, standen Fragen der Verkehrssicherheit, -lenkung und -kontrolle bei Massenveranstaltungen im Mittelpunkt. Ziel war die Erarbeitung von Lösungen für sichere und umweltkompatible Verkehrsinfrastruktur sowie bestmögliches Verkehrsmanagement. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer stellte unter anderem die Erfahrungen der nordrhein-westfälischen Polizei mit Kontrollen bei Großveranstaltungen vor und präsentierte das aktuelle Einsatzwagenfahrer-Programm des DVR. Weitere Teilnehmer der deutschen Delegation waren Fachleute aus Universitäten, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, der Polizei und der Industrie.



Teilnehmer der Verkehrssicherheitskonferenz in Sotschi

„Risiko raus!“: Mehrheit der Deutschen fährt Fahrrad ohne Helm

Fahrrad zu fahren mit Helm ist leider noch nicht die Regel. Das ist das Ergebnis einer Umfrage für „Risiko raus!“, die Präventionskampagne der gesetzlichen Unfallversicherung zum sicheren Fahren und Transportieren. Danach gab nur einer von zehn Radfahrern an, beim Fahrradfahren konsequent Helm zu tragen. Eine deutliche Mehrheit der Befragten würde bei den eigenen Kindern jedoch darauf achten, dass diese einen Helm tragen. Insgesamt spricht sich eine Mehrheit für eine Helmpflicht aus, wenn auch mit unterschiedlichen Akzenten.

„Fahrradhelme retten Leben“, sagt Dr. Walter Eichendorf, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und DVR-Präsident. „Sie können zwar keine Unfälle verhindern, aber das Risiko schwerer Kopfverletzungen deutlich verringern.“ Umso bedauerlicher sei es, dass nicht alle Fahrradfahrer einen Helm tragen.

Interessant ist, dass der eigene Kopf etwas seltener als schützenswert angesehen wird, wohl aber der der

Kinder. Rund 90 Prozent antworteten auf die Frage, ob sie bei eigenen Kindern im Schulalter auf den Helm beim Fahrradfahren achten würden, mit ja. Und fast zwei Drittel der Radfahrer würden als Eltern anfangen einen Helm zu tragen, um ihrer Vorbildfunktion gerecht zu werden.

Zur Helmpflicht für Fahrradfahrer gibt es unterschiedliche Ansichten. Insgesamt sprechen sich 59 Prozent der Befragten für eine Helmpflicht aus, jedoch für unterschiedliche Zielgruppen: 25 Prozent sind für eine generelle Helmpflicht für alle. 27 Prozent befürworten ebenfalls eine Helmpflicht, aber nur für Kinder und Jugendliche. Weitere sieben Prozent sind für eine Helmpflicht je nach Lage der Straße (fünf Prozent außerhalb geschlossener Ortschaften, zwei Prozent innerhalb geschlossener Ortschaften). 41 Prozent sind gegen eine Helmpflicht.

Für die Präventionskampagne „Risiko raus!“ befragte TNS Emnid 1.000 Personen zu ihren Einstellungen zur Helmnutzung und Helmpflicht beim Fahrradfahren. Weitere Informationen unter www.risiko-raus.de.



Europaweit einheitliche Bußgelder

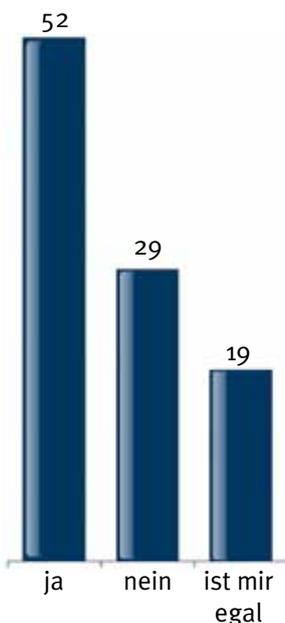
Gut die Hälfte der Deutschen wünscht sich einheitliche Bußgeldregelungen bei Verkehrsverstößen in Europa. Dies ergab eine repräsentative Umfrage von AutoScout24 unter 1.100 Teilnehmern. Jeder Vierte allerdings kennt die Verkehrsregeln im Ausland nicht.

60 Prozent der Befragten informierten sich vor Reiseantritt über die Regelungen im Zielland, 18 Prozent holten nach eigenen Angaben die Informationen vor Ort ein. Obwohl rund 17 Prozent der Befragten schon einmal wegen Park- oder Geschwindigkeitsverstößen im Ausland belangt wurden, interessierten sich 23 Prozent nicht für die dortigen Verkehrsregeln.

Von denjenigen Autofahrern, die sich vorab informierten, wussten 93 Prozent über Tempolimits sowie jeweils 66 Prozent über Tagfahrlicht-Regelungen und verpflichtende Sicherheitsausstattungen Bescheid. Das Thema Telefonieren während der Fahrt war nur jedem Vierten bekannt, die gültigen Promillegrenzen bei Alkohol am Steuer kannten 38 Prozent der Befragten.

QUELLE > AUTO SCOUT 24

Finden Sie, dass es in allen europäischen Ländern einheitliche Bußgelder geben sollte?



Innovative Impulse

Das Jahr 2010 war das unfallreichste seit elf Jahren. Die Polizei erfasste bundesweit rund 2,4 Millionen Unfälle, das waren 4,2 Prozent mehr als 2009. Trotz dieser gestiegenen Zahl sind in den letzten 60 Jahren noch nie so wenig Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen: 3.648 verloren ihr Leben, 371.170 wurden verletzt, davon über 62.000 schwer. Das bedeutet, dass nach wie vor durchschnittlich zehn Menschen Tag für Tag auf unseren Straßen getötet, rund 1.000 verletzt werden.

Ein negativer Trend ist bei den Kindern unter 15 Jahren festzustellen. 104 Kinder sind 2010 im Straßenverkehr getötet worden, ein Anstieg gegenüber 2009 um 16 Prozent. Fast jedes zweite getötete Kind verunglückte als Mitfahrer in einem Pkw.

Unter den getöteten Verkehrsteilnehmern waren auch 690 junge Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren. Auch dies eine inakzeptable Zahl, die zeigt, dass noch immer rund 20 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten in dieser Altersgruppe zu verzeichnen sind.

Und für die ersten sechs Monate dieses Jahres müssen wir leider im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Anstieg bei den Getöteten um 8,5 Prozent verzeichnen.

Für den DVR und seine Mitglieder bedeutet das, entsprechend der Strategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ alles zu tun, um Getötete und Schwerverletzte zu vermeiden. Dies bedarf der Fortführung bewährter Maßnahmen, aber auch innovativer Impulse. Diese will der DVR als unabhängiger Vorreiter und Kompetenzträger setzen.

In einem neuen Leitbild hat der DVR festgeschrieben, dafür sorgen zu wollen, dass alle gesellschaftlichen Gruppen gemeinsam Verantwortung für ein sicheres, Gesundheit und Ressourcen schonendes System Straßenverkehr übernehmen. Er unterstützt alle Bemühungen, sichere Mobilität für alle Altersgruppen zu erhalten. Durch die hohe Kompetenz und die Erfahrung seiner Mitglieder bildet der DVR ein effizientes Netzwerk für Verkehrssicherheit.

Es wird also auch künftig um eine koordinierte und engagierte Zusammenarbeit mit den Mitglieder und Partnern des DVR gehen, um im Sinne der Vision Zero weiterhin erfolgreich sein zu können.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	10
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	16
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

Pilotprojekt „Rollikids“ gestartet

Sicherheitstraining Handbike für Kinder und Jugendliche



Gruppenfoto des Handbiketrainings und Multiplikatorenworkshops mit Begleitern und Übungsleitern

von Sandra Demuth

„Wo ist der Weltmeister, wo ist der Weltmeister?“ Sören flitzt mit seinem Rollstuhl über den Gang des Sportzentrums. Der Siebenjährige hat noch viele Fragen an Stefan Bäumann, den mehrfachen Gewinner von Welt- und Europameisterschaften und Paralympics-Teilnehmer. Die Disziplin des querschnittsgelähmten Sportlers: Handbiken. Eine Fortbewegungsart, die auch Sören ausführt und deren sicheres Beherrschen er gemeinsam mit elf Teilnehmerinnen und Teilnehmern beim ersten „Sicherheitstraining Handbike für

Kinder und Jugendliche“ vom 24. bis 29. Juli in Westerstede (Niedersachsen) erlernte.

Mobil dank Handbike

Ein Handbike besteht aus einem Rollstuhl und einer fahrradähnlichen Antriebseinheit als Vorspann. Der Antrieb dieser Kombination aus Fahrrad und Rollstuhl erfolgt über eine Handkurbel. Mit einem solchen Handbike werden deutlich höhere Geschwindigkeiten erreicht als mit einem Rollstuhl. Deshalb nutzen Kinder und Jugendliche mit Bewegungseinschränkungen in den Beinen ein

Handbike nicht nur als Sportgerät, sondern auch im Alltag und somit im Straßenverkehr. Das birgt einige Gefahren. Da sie deutlich tiefer sitzen als Fahrradfahrer, können sie von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen werden. Tragische Unfälle sind dann die Folge. Ute Herzog, Fachwartin für Kinder- und Jugendsport beim Deutschen Rollstuhlsportverband (DRS), nennt weitere Sicherheitsrisiken: „Rollstuhl fahrende Kinder sind das schnelle Tempo im Straßenverkehr noch nicht gewohnt und haben oftmals wenig Übung im öffentlichen Straßenverkehr.“ Um das zu ändern und junge



Mit Helm und Warnweste sicher auf dem Handbike unterwegs.



Auch das kontrollierte Befahren von Bordsteinen steht auf dem Programm.



Das Umfahren von Hindernissen will geübt sein.

Handbiker fit für den Straßenverkehr zu machen, hat sie das Pilotprojekt der Abteilung „Rollikids“ des DRS „Sicherheitstraining Handbike für Kinder und Jugendliche“ initiiert. Es wurde in Kooperation mit der Präventionskampagne „Risiko raus!“ der gesetzlichen Unfallversicherung und dem DVR durchgeführt.

Das Sicherheitstraining: Praxis und Theorie wechseln sich ab

Unterstützt wurde Ute Herzog von den erfahrenen DRS-Übungsleitern Thomas Weinsheimer und Anja Maier. Eine Woche lang schulten sie die Teilnehmer zwischen sieben und 18 Jahren im Umgang mit dem Handbike. In zahlreichen praktischen Übungen lernten die Kinder und Jugendlichen das richtige Verhalten in Alltagssituationen wie zum Beispiel das Befahren von Bordsteinkanten

und Engstellen, das Ausweichen von Hindernissen und das sichere Abbiegen. Ihnen wurden die speziellen Gefahren im Straßenverkehr erklärt und sie wurden im vorausschauenden Fahren geschult. In den Theoriephasen erfuhren die Teilnehmer Nützliches über verschiedene Handbiketypen, die richtige Einstellung des Handbikes, dessen verkehrssichere Ausstattung sowie die Bedeutung von Helmen und Warnkleidung.

Teilhabe und Selbstbestimmung fängt schon im Kindesalter an

Gleichzeitig fand ein Multiplikatoren-Workshop statt, in dem ein Konzept für weitere Sicherheitstrainings entwickelt wurde. Denn in Zukunft werden immer mehr Kinder mit einem Handicap allgemeinbildende Schulen besuchen. Viele Schüler mit Bewegungseinschränkungen in den Beinen werden für den Weg zur Schule und zurück ein Handbike nutzen. Den Anstoß dafür gab das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention). Seit dem 26. März 2009 für Deutschland verbindlich, rückt es den Anspruch auf Gleichstellung, Teilhabe und Selbstbestimmung weiter in den Fokus. Dies soll schon im Kindesalter umgesetzt werden. Der Besuch spezieller Schulen grenzt behinderte Kinder aus und benachteiligt sie. Nur dort, wo behinderte und nichtbehinderte Kinder gemeinsam in eine Schule gehen, lernen sie die Stärken und Schwächen des jeweils

Die Broschüre „Sicher mit dem Handbike unterwegs – Informationen für Eltern und junge Handbikerinnen und Handbiker“ kann von der Kampagnen-Homepage

www.risiko-raus.de heruntergeladen oder kostenlos unter bestellung@dguv.de angefordert werden. Weitere Informationen unter www.rollikids.de.

Das Projekt ist zwar auf Kinder und Jugendliche zugeschnitten, viele Ergebnisse können aber auch auf Erwachsene übertragen werden.

anderen kennen und akzeptieren. So können bestehende Vorbehalte abgebaut werden.

Während des Multiplikatoren-Workshops wurde außerdem die Broschüre „Sicher mit dem Handbike unterwegs. Informationen für Eltern und junge Handbikerinnen und Handbiker“ entwickelt. Schulungsmaterialien für Lehrer allgemeinbildender Schulen werden momentan erstellt. Durch die Beteiligung von einschlägigen Herstellern wurde auch der Bezug zur Praxis hergestellt und weitere Multiplikatoren für dieses sowie künftige Sicherheitstrainings erschlossen.

Stefan Bäumann als Botschafter der Aktion

Als prominenter Botschafter des Sicherheitstrainings konnte der Radrennsportler Stefan Bäumann gewonnen werden. Während seines Besuches berichtete er aus seinem Trainingsalltag und von spannenden Wettkämpfen auf der ganzen Welt. Nachdem er alle Fragen der wissbegierigen Teilnehmer beantwortet hatte, begleitete er die Gruppe auf einen kleinen Ausflug. Am nächsten Tag verlegte er sogar seine Trainingseinheit auf den Sportplatz in Westerstede. So konnten Sören und die anderen Teilnehmer noch ein wenig gemeinsam mit ihm üben.

Die Autorin ist Projektleiterin Kampagnen beim DVR.



Radrennsportler Stefan Bäumann nutzt ein Rennbike.

Elektronische Schutzengel für Wohnwagengespanne

Crashtests von AXA Winterthur und DEKRA in Wildhaus



FOTOS > DEKRA

Der Wohnanhänger eines Gespanns kommt ins Schlingern, bricht aus und stößt mit 30 km/h gegen einen Transporter, der mit circa 60 km/h entgegenkommt. Der Wohnwagen prallt bei dieser Verkehrskollision direkt in die Fahrerseite des Transporters. Beide werden schwer beschädigt. Weil der Wohnwagen in die linke Vorderseite des Transporters prallt, besteht ein erhebliches Verletzungsrisiko für den Fahrer. Noch schlimmer wären die Folgen dieses Zusammenstoßes für den Fahrer des entgegenkommenden Fahrzeugs gewesen, wenn es sich um ein kleineres Fahrzeug oder ein Motorrad gehandelt hätte. Die Insassen des Zugfahrzeugs hingegen kommen mit dem Schrecken davon.

Bereits ein Ausweichmanöver, eine starke Windböe oder ein überholender Lastwagen können ein Wohnwagengespann ins Schlingern bringen. Ist der Fahrer in solchen Situationen nicht in der Lage, ein Ausbrechen zu verhindern, drohen Unfälle mit gravierenden Folgen.

„Fahrerassistenzsysteme wie das Anhänger-ESP gleichen Schlingerbewegungen von Gespannen aus und verbessern ihre Fahrstabilität deutlich. Von diesem Sicherheitsplus

profitieren die weniger routinierten Fahrer ganz besonders“, erläuterte Jörg Ahlgrim, Leiter der DEKRA-Unfallanalyse.

Ein Fahrtraining hilft Gespannfahrern zudem, in Notsituationen souveräner zu reagieren. Instabilem Fahrverhalten beugt auch vor, wer beim Beladen des Anhängers schwere Gegenstände in Achsen- und Bodennähe platziert sowie die Gewichts- und Tempolimits einhält.

Eine häufig unterschätzte Schwachstelle auf langen Fahrten sind die Reifen. Die kritische Altersgrenze erreichen sie mit sechs Jahren. Danach steigt das Ausfallrisiko stark an. Wohnwagen, Wohnmobile, Anhänger und Cabrios sind davon besonders oft betroffen, da sich deren Reifen aufgrund von seltenerem Gebrauch nur langsam abnutzen. Kommt als zusätzlicher Risikofaktor noch Minderdruck hinzu, steigt die Unfallgefahr extrem an.



Ein Fahrrad hat sich vom Gepäckträger eines vorausfahrenden Fahrzeugs gelöst und bleibt auf der Fahrbahn liegen. Der nachfolgende Personenwagen bremst abrupt. Der Fahrer des Wohnmobils dahinter reagiert zu spät. Das Wohnmobil prallt ungebremst mit einer Geschwindigkeit von circa 30 km/h auf den bremsenden Personenwagen und schiebt diesen mit voller Wucht nach vorne. Am Personenwagen entstehen massive Schäden im Heckbereich. Am Wohnmobil hinterlässt der Aufprall schwere Schäden an der Fahrerkabine. Durch die unsachgemäße Beladung des Fahrzeugs entstehen im Innern des Reisefahrzeugs große Sach- und Personenschäden. Die Kollisionskräfte schleudern den nicht angegurteten Erwachsenen am Tisch nach vorne. Dabei reißt er den Tisch gleich mit. Das Kind, welches im hinteren Bereich des Wohnmobils steht, fällt beim Aufprall zu Boden und schlittert nach vorne. Die Ladung in den nur teilweise gesicherten Schränken fliegt bei der Kollision ebenfalls nach vorne. Die Rettungskräfte müssten schwerverletzte Ferienreisende aus dem Camper bergen. Bei den Crashtests in Wildhaus handelte es sich lediglich um Dummies.

ACE-Test: Multimedia im Auto lenkt Fahrer ab

FOTOS > ACE



Infotainment-Systeme im Praxistest

Moderne Pkw sind ausgestattet mit einer Fülle von technischen Systemen, die den Fahrer bei seiner Aufgabe unterstützen sollen. Ist die Informationsflut jedoch zu groß oder die Bedienung kompliziert, wird der Fahrer abgelenkt und die Unfallgefahr steigt. Der ACE Auto Club Europa kritisiert in einem Praxistest die Komplexität der Infotainment-Systeme.

Autoradio, Freisprechanlage oder Navigationssystem sind im modernen Pkw kaum noch wegzudenken. Doch mit der Vielzahl der Funktionen steigt auch das Risiko der Ablenkung. Wer etwa einen Gesprächspartner aus dem Telefonbuch der Mobilfunkanlage auswählt und anruft, benötigt nach einer Studie des ACE dafür rund 48 Sekunden. Der Blick des Fahrers

wechselt dabei 25 Mal zwischen Fahrbahn und Display. Bei Tempo 130 legt das Auto währenddessen rund 1,7 Kilometer zurück, auf denen die Aufmerksamkeit des Fahrers ständig beeinträchtigt ist.

In allen Szenarien der Studie richtete sich der Blick der Testfahrer länger auf das Display als auf die Straße – ein hohes Risiko für die Verkehrssicherheit.



Informationsflut im Pkw

Der ACE fordert deshalb die Hersteller auf, die Komplexität der Bediensysteme zu begrenzen. Sicherheit brauche Klarheit, Bedienerfreundlichkeit und Funktionalität. Zudem müsse genau untersucht und festgelegt werden, welche Bedien-Aktionen vom Fahrer per Hand durchgeführt werden dürften. Überfrachtete Systeme und falsche Kompromisse seien abzulehnen. Stattdessen sollte es vernünftige Angebote im Bereich Information und Unterhaltung geben. Sollten die Hersteller nicht von selbst entsprechende Entwicklungen vorantreiben, sei der Gesetzgeber gefordert.

MITGLIEDER

DVR-report 3/2011

„Finde Deine Zukunft in der Verkehrsbranche!“

Berufsaktionstag des BBZ Nordhausen für den Fahrernachwuchs



Kleinwagen kracht auf Baumstamm



Initiatoren und Unterstützer der Imagekampagne

FOTOS > BBZ NORDHAUSEN

Der Kleinwagen, der aus zehn Metern Höhe mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h auf einen Baumstamm prallt, ist hinterher nur noch schrottreif. Eine spektakuläre Demonstration, welche Kräfte bereits bei einer solchen Geschwindigkeit wirken, die bei den rund 800 Besuchern des ersten Berufsaktionstages für die Verkehrs- und Logistikbranche im wahrsten Sinne des Wortes voll einschlug. Auf dem Autodrom im thüringischen Nordhausen wurden Anfang Oktober zudem Fahrdemonstrationen mit einem Stützrad-Tankwagen des Berufsbildungszentrums (BBZ) für den Straßenverkehr, einem ACE Kipp-Sprinter und Pkw (mit und ohne ABS) präsentiert. Wie Ladung richtig

gesichert wird, wurde ebenfalls gezeigt. Daneben konnten die zumeist jungen Besucher im Überschlagssimulator oder Gurtschlitten Platz nehmen. Und selbstverständlich standen zahlreiche Informationen für das Berufsbild des Kraftfahrers auf dem Programm – und das mit praktischem Bezug. Insbesondere die Selbstfahrangebote kamen bei den jungen Leuten sehr gut an. „Rauf auf den Bock und einen 40-Tonner oder einen Bus steuern“, lautete die Devise. Das ließen sich die Gäste nicht zweimal sagen und so bildeten sich lange Schlangen vor den zur Verfügung stehenden Lkw, Bussen, Baggern, Radladern und Staplern.

Die Veranstaltung bildete den Auftakt zu einer Imagekampagne unter dem Motto „Finde Deine Zukunft in der Verkehrsbranche!“. Die Angebote richteten sich an zukünftige Schulabgänger und Quereinsteiger. Die Kampagne soll mit Berufsaktionstagen und weiteren medienwirksamen Maßnahmen dem Fachkräftemangel in der Verkehrs- und Logistikbranche entgegenwirken. Der demografische Wandel sowie die fehlende Aufmerksamkeit für ihre Branche macht den Speditionen und Logistikunternehmen Sorgen.

„Unsere Erwartungen sind übertroffen worden“, sagte Hans-Dieter Otto, Geschäftsführer der gleichnamigen

Nachwuchsprobleme im Verkehrsgewerbe

Die aktuelle Marktbeobachtung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zeigt eine enorme Nachwuchsproblematik bei den Berufsbildern des Verkehrsgewerbes auf. In den vergangenen Jahren ist der Anteil der Berufskraftfahrer, die 50 Jahre und älter sind, kontinuierlich gewachsen. Im Jahr 2009 lag dieser bei 35,6 Prozent. Durch den Renteneintritt, der zahlenmäßig den Fahrerzuwachs (Ausbildung, Quereinsteiger) stark übersteigt, wird sich diese Entwicklung noch weiter zuspitzen. Zeichnet man diesen Trend fort, werden im Jahr 2025 mehrere Hunderttausend Berufskraftfahrer fehlen. Um den

Bedarf der Logistik-Branche zu decken, müssten nach Ansicht des Vereins „Pro Lkw“ jährlich rund 25.000 neue Lkw-Fahrer ausgebildet werden. Tatsächlich ist es nur ein Zehntel.

Ebenso wie beim Berufskraftfahrer besteht bei weiteren Berufsbildern im Verkehrsgewerbe, wie zum Beispiel beim Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen, akuter Handlungsbedarf hinsichtlich der Nachwuchskräftegewinnung. Ein enormer Fachkräftemangel ist programmiert. Und das in einer Branche, die wächst. Die Entwicklung der Transportleistung im

Straßengüterverkehr in Deutschland ist rasant. Von 1952 bis 2003 gab es einen Anstieg von rund 20 Milliarden auf fast 400 Milliarden Tonnenkilometer. Insgesamt entfällt auf den Straßengüterverkehr mit rund 500 Milliarden Tonnenkilometern der größte Anteil der Gesamttransportleistung. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) erwartet für das Transportgewerbe in Deutschland bis zum Jahr 2050 eine jährliche Gesamtleistung von mehr als 1.200 Milliarden Tonnenkilometern.

Spedition aus Nordhausen sowie Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) am Ende des Aktionstages. „Wir sind zuvor an 40 Schulen in Thüringen, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt gewesen, um für den Aktionstag zu werben, weitere rund 140 Schulen wurden durch unsere Partner von den regionalen JobCentern, Berufsinformationszentren und Servicecentern der Agenturen für Arbeit und der Industrie- und Handelskammern erreicht“, so Otto weiter.

„Der Logistiksektor bietet eine zukunftssichere Beschäftigung“, betonte auch Andreas Marquardt, der Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Mit solchen Aktionstagen könne man die notwendige Aufmerksamkeit für die Berufsbilder dieser Branche erzielen. „Wir stehen auch im Wettbewerb mit anderen Branchen“, gab Olaf Salomon, der Geschäftsführer des BBZ für den Straßenverkehr, zu bedenken. Mit dieser Kampagne soll bei der Jugend gepunktet werden. Und erste Erfolge

stellten sich bereits ein. „Ich habe drei Bewerbungen angenommen“, freute sich Ralph Böttcher, Niederlassungsleiter der Spedition Kielholz & Rybicki in Nordhausen. Die Anstrengungen mit Schulbesuchen und Werbung hätten gefruchtet, schlussfolgerte Böttcher. Aber nicht nur bei den Jugendlichen und potenziellen Quereinsteigern konnte dieser erste Berufsaktionstag punkten, auch seitens wichtiger Entscheider aus Politik und Wirtschaft kann die Veranstaltung als voller Erfolg verbucht werden.

Initiatoren und Unterstützer der Veranstaltung sowie der Kampagne sind das BBZ für den Straßenverkehr, die Spedition Otto, der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), die

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr), verschiedene Industrie- und Handelskammern, die Bundesagentur für Arbeit (BA), die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG), DEKRA und der TÜV Thüringen. Weiterhin beteiligen sich verschiedene Unternehmen und Institutionen als Sponsoren.

Weitere Informationen auf der Webseite der Kampagne unter www.DeineZukunft.eu.



Der ACE Kipp-Sprinter im Einsatz

Zahl der Wegeunfälle steigt

FOTO > CONTINENTAL



Kann schnell gefährlich werden: Rängelei am Fahrbahnrand

Mit der steigenden Wirtschaftsleistung im vergangenen Jahr erhöhte sich auch die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle. Der aktuelle Bericht der Deutschen Gesetzlichen

Unfallversicherung (DGUV) weist für das Jahr 2010 insgesamt 223.973 Wegeunfälle aus. Dies ist ein Anstieg um 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr. 367 Wegeunfälle

endeten tödlich. Als einer der Gründe wird der strenge Winter angenommen.

Die Zahl der Schulwegunfälle im vergangenen Jahr erhöhte sich um 7,8 Prozent auf 124.572. In 50 Fällen kamen Kinder auf dem Weg zur oder von der Schule ums Leben, das sind fünf mehr als im Jahr 2009. Insgesamt registrierten Unfallkassen und Gemeindeunfallversicherungsverbände 1.307.348 meldepflichtige Unfälle in Kitas, Schulen und Universitäten. Dies entspricht einem Anstieg um 4,5 Prozent. Die Quote liegt bei 76,4 Schulunfällen je 1.000 Schüler.

Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle stieg um 7,7 Prozent auf 954.459. In 519 Fällen wurden Menschen getötet, das waren 63 mehr als im Jahr zuvor. Das Risiko eines Arbeitsunfalles stieg von 24,3 auf 25,8 Unfälle je 1.000 Vollarbeiter.



FOTOS > JURGEN GEBHARDT

Dr. Anton Hofreiter

„Deutschland sollte sich zur Vision Zero bekennen“

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Dr. Anton Hofreiter, über die Strategie Vision Zero, ein absolutes Alkoholverbot und Tempolimits im Straßenverkehr

DVR-report: Herr Dr. Hofreiter, am 8. Juni 2011 sind Sie als Nachfolger von Winfried Hermann einstimmig zum Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag gewählt worden. Mit Blick auf die Vielfalt der Themen im Bereich der

Verkehrspolitik: Welchen Stellenwert nimmt die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen ein?

Dr. Hofreiter: Sie nimmt einen sehr wichtigen Stellenwert ein. Wenn man sich überlegt, dass wir in den 1970er Jahren bei weitaus weniger dichtem Verkehr über 20.000 Verkehrstote zu beklagen hatten, und heute bei einer Zahl von unter 4.000 liegen, haben wir zwar sehr viel erreicht, aber trotzdem sind es immer noch viel zu viele, die auf unseren Straßen getötet oder verletzt werden. Und hinter jedem Unfallopfer steht auch das Leid für die Angehörigen, für Freunde und Familienmitglieder.

Wir haben neben den knapp 4.000 Verkehrstoten über 60.000 Schwerverletzte zu verzeichnen und ich bin doch immer wieder verblüfft, wie gelassen wir diese Zahlen Jahr für Jahr hinnehmen.

DVR-report: Wie ist es aus Ihrer Sicht um die Verkehrssicherheit in Deutschland bestellt?

Dr. Hofreiter: Es ist viel besser geworden, das liegt vor allem an technischen Maßnahmen. Das heißt, die Autos sind weitaus sicherer geworden. Aber natürlich haben wir Bereiche, in denen es noch Probleme gibt: zum Beispiel Alkohol am Steuer oder nicht angepasste Geschwindigkeit. Und in den Städten wird es bei einem nach wie vor sehr hohen Pkw-Bestand und immer mehr Fahrradfahrern sehr eng auf unseren Straßen.

DVR-report: Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit der beteiligten Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden?

Dr. Hofreiter: Ich glaube, die Zusammenarbeit funktioniert im Grunde sehr gut. Wobei ich den Eindruck habe, dass es zum Teil eine gewisse Zeit dauert, bis wirklich etwas entschieden wird. Das gilt vor allem für politisch brisante Themen wie zum Beispiel überhöhte Geschwindigkeit, Alkoholverbot oder die Höhe von Bußgeldern. Von der Erkenntnis bis zum Gesetz ist es oftmals ein langer Weg.

DVR-report: In der Arbeit des DVR und seiner Mitglieder ist die Strategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle

kommen an.“ bereits seit mehreren Jahren fest verankert. Es handelt sich um eine strategische Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu dieser Strategie?

Dr. Hofreiter: Wir begrüßen sehr, dass auch der DVR zu dieser Strategie steht. Wir verfolgen die Vision Zero schon sehr lange. Deutschland sollte sich zu dieser Strategie bekennen. Andere Länder wie die Schweiz oder Schweden haben das ja bereits getan.

DVR-report: Kommen wir auf konkrete Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit zu sprechen. Viele Experten sehen in einer verbesserten Straßengestaltung, zum Beispiel dem Umbau von Kreuzungen in Kreisverkehre oder dem Unterfahrerschutz für Motorradfahrer an Schutzplanken, ein hohes Sicherheitspotenzial. Im Sinne von Vision Zero und vor dem Hintergrund wachsenden Verkehrs: Brauchen wir höhere Investitionen in den Ausbau einer sicheren Verkehrsinfrastruktur? Finanziert zum Beispiel durch eine Pkw-Maut?

Dr. Hofreiter: Von einer Pkw-Maut halte ich wenig. Sie ist in meinen Augen sozial ungerecht und auch ökologisch nicht sinnvoll. Der Besitzer eines kleineren Autos zahlt genauso viel wie der eines größeren Fahrzeugs, der Vielfahrer genauso viel wie derjenige, der wenig fährt. Die öffentliche Hand ist verpflichtet, die vorhandene Infrastruktur zu unterhalten und bei Bedarf auch sicher umzugestalten. Man kann nicht immer nur neue Straßen dazu bauen, wenn man nicht in der Lage ist, das bestehende Straßennetz sicher zu halten. Da kommt es auf eine andere Prioritätensetzung an. Erst danach ist zu überlegen, wie viel Geld man für einen neuen Ausbau benötigt.

DVR-report: Das Auto ist nach wie vor Fortbewegungsmittel Nummer eins. Rund 60 Prozent der Berufstätigen fahren mit dem Auto zur Arbeit. Alt-Bundespräsident Horst Köhler hat Anfang 2010 gesagt, dass Mobilität, so wie wir sie heute praktizieren, nicht zukunftsfähig sei. Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2020 eine Million Elektro-Autos auf



Dr. Anton Hofreiter im Gespräch mit Sven Rademacher

unsere Straßen zu bringen. Wie sieht Ihr Konzept für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement aus? Brauchen wir eine neue Mobilitätskultur?

Dr. Hofreiter: Es kommt hier zentral auf zwei Punkte an. Der eine Punkt ist, dass man jedes Verkehrsmittel dort einsetzt, wo es am effizientesten und sinnvollsten ist. Für dicht besiedelte innerstädtische Bereiche wird es das Auto eher in Ausnahmefällen sein. Im dünnbesiedelten ländlichen Raum wird man nie mit der Eisenbahn überall hinfahren können. Das wäre auch absolut unökologisch. Da ist das Auto weiter das Mittel der Wahl. Das heißt, was sinnvoll ist, ist von Region zu Region ganz unterschiedlich. Es geht um intelligente und moderne Mobilitätskonzepte, die den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), das Fahrrad, aber auch das Auto einbeziehen. Zweitens kommt es darauf an, dass der jeweilige Verkehrsträger für sich umweltfreundlich und ökologisch nachhaltig ist. Das bedeutet beim Auto, dass es besonders emissionsarm sein muss. Das heißt aber auch geringe Emissionen bei der Bahn und im ÖPNV. Auf der einen Seite geht es also um eine intelligente Verkehrsmittelwahl und auf der anderen Seite darum, die Verkehrsmittel emissionsarm und umweltfreundlich zu gestalten.

DVR-report: Emotional diskutiert wird die Frage nach einem absoluten Alkoholverbot im Straßenverkehr. Seit August 2007 gibt es ein solches Verbot für Fahranfänger und junge Fahrer mit positiven Auswirkungen auf die Unfallstatistik. Warum nicht ein generelles absolutes Alkoholverbot?

Dr. Hofreiter: Ich bin dafür. Es muss klar sein: Wenn ich Auto fahre, trinke ich keinen Alkohol. Ich spreche bewusst von einem Alkoholverbot und nicht von einer 0,0-Promille-Regelung, denn dann sind wir gleich wieder in der Diskussion um die eine Schnapspraline, den Hustensaft oder den gegorenen Apfelsaft. Wir müssen Schluss machen mit dem Herantrinken an gewisse Promillegrenzen und der Versuchung, ein Glas Bier oder Wein geht noch. Dann trinkt man das erste Bier, die Hemmschwelle für das zweite oder dritte sinkt. Am Ende fragt man sich, wie komme ich heim, steigt doch ins Auto und wird zum Risikofaktor. Im Umkehrschluss bedeutet das: Wenn man Alkohol trinken möchte, fährt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Taxi.

DVR-report: Ein mindestens ebenso umstrittenes Thema ist, wie wir mit dem Problem der nicht angepassten Geschwindigkeit umgehen. Laut



„Ich trete für Tempolimits ein.“

Statistischem Bundesamt im Jahr 2010 wieder Unfallursache Nummer eins. Eine repräsentative Umfrage im Auftrag der Präventionskampagne „Risiko raus!“ hat ergeben, dass zwei Drittel der Autofahrer Tempolimits übertreten. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat in einem Gutachten zum Beispiel vorgeschlagen, Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Aber auch auf unseren Landstraßen und Autobahnen ist überhöhte Geschwindigkeit ein Problem. Wie stehen Sie persönlich zu Tempolimits und für wie realistisch halten Sie es, dass Tempolimits politisch umgesetzt werden?

Dr. Hofreiter: Ich trete ein für ein Tempolimit von 120 auf Autobahnen, Tempo 80 auf Landstraßen und Tempo 30 innerorts. Deshalb habe ich die Kampagne www.tempolimit-jetzt.de ins Leben gerufen.

Allerdings halte ich die Einführung von Tempolimits in Deutschland im Moment politisch für sehr schwer durchsetzbar. Da sind wir von den parlamentarischen Mehrheiten sehr weit weg.

Bei der Frage nach Tempolimits kommt es aber auch darauf an, was wir miteinander vergleichen. Oftmals wird zum Beispiel die Autobahn mit der Landstraße verglichen. Das ist

Unsinn, denn um den Nutzen eines Tempolimits auf der Autobahn festzustellen, muss untersucht werden, was im Vergleich passiert, wenn ich für ein und denselben Autobahnabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorsehe oder nicht.

DVR-report: In diesem Zusammenhang spielen Kontrolle und Überwachung eine entscheidende Rolle. Halten Sie die Kontrolldichte und die Bußgelder in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten für angemessen?

Dr. Hofreiter: Generell darf ich keine Regelungen erlassen, wenn ich sie nicht entsprechend kontrolliere und durchsetze. Wenn ich eine staatliche Regelung habe, dann brauche ich auch das Personal, um sie durchzusetzen. Ein Staat, der Regeln setzt und sie nicht umsetzt, macht sich lächerlich.

DVR-report: An der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sind Bund und Länder beteiligt. Wie funktioniert das Zusammenspiel aus Ihrer Sicht im Sinne einer koordinierten Vorgehensweise zwischen Bund und Ländern einerseits und innerhalb der Bundesländer andererseits?

Dr. Hofreiter: Die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern funktioniert aus meiner Sicht recht gut. Woran es hapert, ist die Effizienz des Mitteleinsatzes. Das Zusammenspiel zwischen dem Bund, der die grobe Netzplanung vornimmt, und den Landesverwaltungen, die im Auftrag des Bundes auch die Bundesfernstraßen

verwalten, müsste effizienter sein. Da könnte man weitaus mehr raus holen. Das hat auch der Bundesrechnungshof stark bemängelt.

DVR-report: Bleiben wir noch beim Thema Finanzen. Ist das finanzielle Fundament der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland solide genug?

Dr. Hofreiter: Die Ausgaben des Bundes liegen bei rund zehn Millionen Euro pro Jahr. Ich weiß nicht, wie lange diese Summe inzwischen konstant ist, in den letzten zehn Jahren ist sie jedenfalls nicht erhöht worden. Und wenn ich mir dann vorstelle, dass allein fünf Milliarden Euro für die Bundesfernstraßen ausgegeben werden, dann stelle ich in Anbetracht der nach wie vor inakzeptablen Unfallzahlen schon ein Missverhältnis fest. Zumindest müsste über eine Anpassung nachgedacht werden.

DVR-report: Wie sieht es mit Ihrer eigenen Mobilität aus? Welche Verkehrsmittel bevorzugen Sie?

Dr. Hofreiter: Das kommt drauf an, wo ich hin muss und wie lang die Strecke ist. In Städten nutze ich vornehmlich öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad. Manchmal ist auch ein Taxi sehr praktisch, wenn man im ländlichen Raum unterwegs ist. Ansonsten nutze ich den ICE, wenn er denn funktioniert. Auf Fernstrecken kommt man am Flugzeug nicht vorbei, auch wenn mich das nicht immer glücklich macht.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Dr. Anton Hofreiter



Dr. Anton Hofreiter, 1970 in München geboren, ist seit Juni 2011 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Deutschen Bundestag. Seit 2005 sitzt der promovierte Biologe für Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag.

Von 2003 bis 2006 war Dr. Hofreiter als unabhängiger Postdoc am Institut für Systematische Botanik der Ludwig-Maximilians-Universität in München tätig.

Alkoholverbot für Fahranfänger

BASt-Studie beweist positive Auswirkungen

FOTO > GWM



Vier alkoholische Getränke und ein Wasser: Der Fahrer bleibt nüchtern

Das Alkoholverbot für Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland hat einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet.

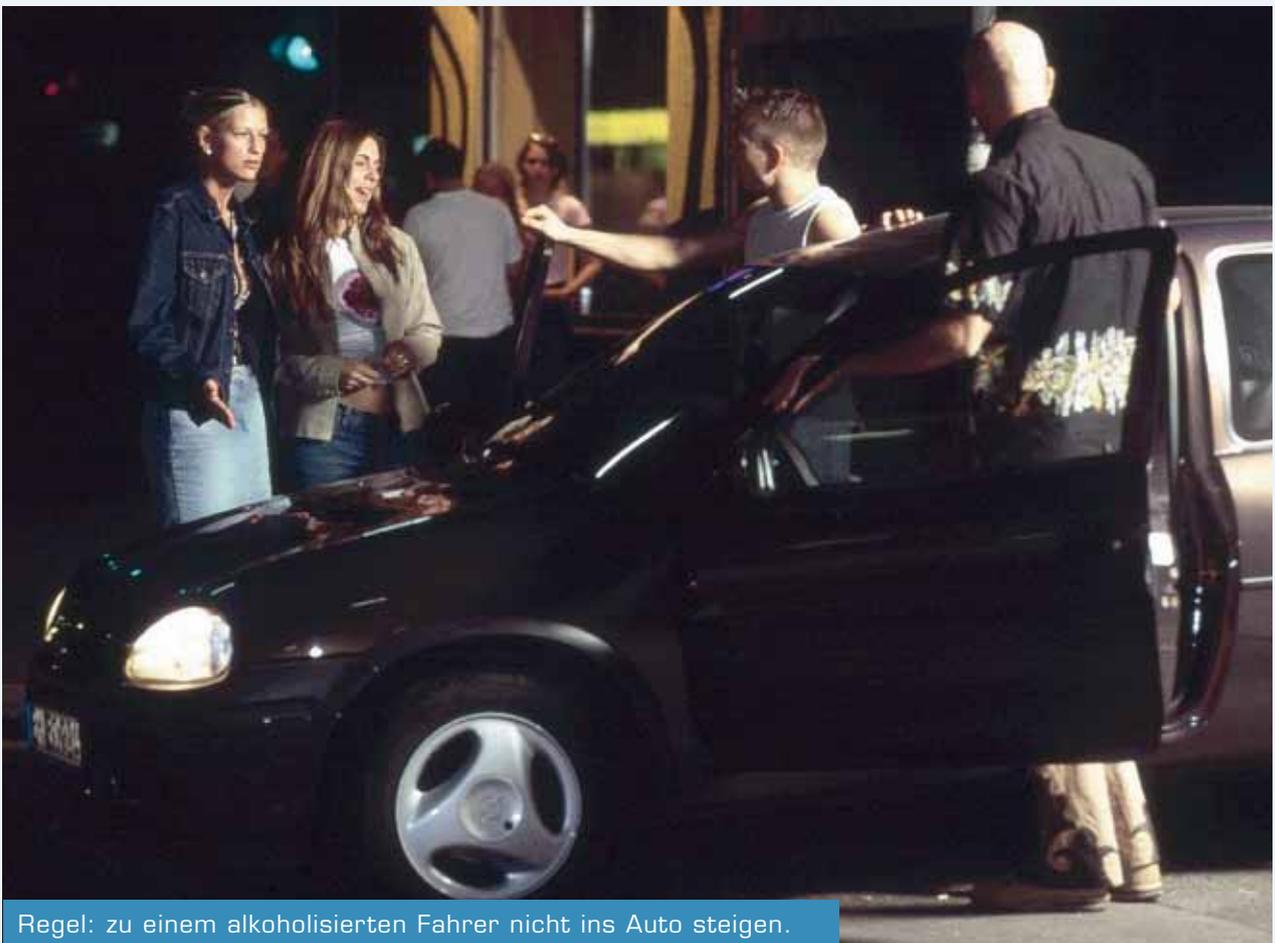
Seit 2007 gilt für Fahranfänger in der Probezeit und bis zum 21. Geburtstag ein absolutes Alkoholverbot: Fahren unter Einfluss von Alkohol ist in dieser Zeit generell untersagt. Wer „erwischt“ wird, zahlt teilweise hohe Geldstrafen, die Probezeit verlängert sich und er muss zum Aufbau-seminar, wenn nicht gar der Führerschein weg ist.

In einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde überprüft, wie sich das neue Gesetz auf das Unfallgeschehen, auf alkoholbedingte Verkehrsverstöße sowie auf die Akzeptanz dieser Regelung ausgewirkt hat.

Für die Analyse des Unfallgeschehens wurden die Daten der amtlichen Unfallstatistik herangezogen und ein Vergleich des Unfallgeschehens von Fahranfängern unter Alkoholeinfluss vor und nach der Einführung des Alkoholverbots durchgeführt. Einen solchen Vorher-Nachher-Vergleich gab es auch für die Analyse der Daten des Verkehrszentralregisters, in dem alle relevanten Alkoholvergehen gespeichert sind. Für die Interpretation dieser Daten wurden außerdem Informationen über die Überwachungspraxis vor und nach Einführung der Gesetzesänderung berücksichtigt. Ergänzend wurde zur Beurteilung der Akzeptanz des Alkoholverbots von Fahranfängern eine repräsentative Befragung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern zu ihren Einstellungen, Verhaltensweisen und Verhaltensabsichten durchgeführt.

Ergebnis: Das Alkoholunfallgeschehen von Fahranfängern hat sich durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger deutlich verbessert. Die Anzahl der Unfallbeteiligten Fahranfänger mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille ist in den ersten zwölf Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum vor der Einführung um 15 Prozent zurückgegangen. Allein durch die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger verringerte sich die Anzahl der unfallbeteiligten alkoholisierten Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren (beziehungsweise mit Führerschein auf Probe) um mehr als 700 Personen. Ein Erfolg der Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger zeigte sich ebenfalls in einem Rückgang sämtlicher Alkoholvergehen in den zwölf Monaten nach Einführung des Gesetzes um 17 Prozent bei jungen

Alkoholvergehen	unter 21 Jahren			21 Jahre und älter		
	vorher ¹⁾	nachher ²⁾	Veränd.	vorher ¹⁾	nachher ²⁾	Veränd.
insgesamt						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a STVG (0,5 Promille)	5.971	4.530	- 24,1 %	57.131	54.947	- 3,8 %
Alkohol-Straftaten	11.322	9.816	- 13,3 %	96.297	94.624	- 1,7 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	4.897	4.087	- 16,5 %	30.977	30.182	- 2,6 %
darunter: Männer						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a STVG (0,5 Promille)	5.386	4.031	- 25,2 %	49.726	47.881	- 3,7 %
Alkohol-Straftaten	10.537	9.153	- 13,1 %	83.577	81.658	- 2,3 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	4.564	3.822	- 16,3 %	26.180	25.363	- 3,1 %
darunter: Frauen						
Alkohol-Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a STVG (0,5 Promille)	585	499	- 14,7 %	7.405	7.066	- 4,6 %
Alkohol-Straftaten	785	663	- 15,5 %	12.720	12.966	+ 1,9 %
... darunter im Zusammenhang mit einem Unfall	333	265	- 20,4 %	4.797	4.819	+ 0,5 %
¹⁾ 08/2006 bis 07/2007 ²⁾ 08/2007 bis 07/2008						Quelle: BAST



Regel: zu einem alkoholisierten Fahrer nicht ins Auto steigen.

FOTO > GWM



Bei 46 Prozent beliebt: die Fahrgemeinschaft

Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren. Im Vergleich dazu verringerte sich die Zahl dieser Vergehen bei Personen, die 21 Jahre und älter sind, lediglich um 2,5 Prozent.

Der Erfolg dieser Maßnahme spiegelt sich auch in der hohen Akzeptanz wider: 95 Prozent finden laut einer Repräsentativbefragung von über 1.000 Fahranfängerinnen und Fahranfängern, dass das Gesetz zum Alkoholverbot für Fahranfänger eine sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme ist. Über 98 Prozent der Befragten wissen, dass es für Fahranfänger verboten ist, unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilzunehmen. Der Mehrheit (87 Prozent) ist bekannt, dass sich die Probezeit um weitere zwei Jahre verlängert, wenn gegen das Alkoholverbot verstoßen wird.

Bei den mit Alkoholkonsum verbundenen abendlichen Discobesuchen und anderen Freizeitaktivitäten wurden häufig andere Verkehrsmittel als das Auto benutzt: 41 Prozent der Jugendlichen nahmen öffentliche Verkehrsmittel, 21 Prozent fuhren mit dem Fahrrad und 46 Prozent haben sich einer Fahrgemeinschaft angeschlossen. Ein Viertel ging zu Fuß. Sieben Prozent der Befragten gaben an, zu Hause zu bleiben, wenn sie Alkohol trinken. Bei dieser Frage waren Mehrfachantworten möglich.

Die Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger hat einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in dieser Zielgruppe geleistet. Die Stärke des prozentualen Rückgangs der Unfälle nach erfolgter Maßnahme ist vergleichbar mit den Ergebnissen aus internationalen Evaluationsstudien. Inwieweit der deutliche Rückgang von alkoholisierten Unfallbeteiligten und Alkoholverstößen bei Fahranfängern

auch längerfristig greift, müssen zukünftige Untersuchungen zeigen. Eine nachhaltige Wirkung des Alkoholverbots ist zu erwarten, wenn eine hohe Akzeptanz des Alkoholverbots auch in zukünftigen Generationen von Fahranfängern sichergestellt ist, und wenn der Überwachungsumfang zumindest konstant bleibt, im günstigsten Fall sogar ausgebaut werden kann.

Alkoholverbot nicht nur für Fahranfänger!

Der Vorstand des DVR hat sich für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ausgesprochen. „Der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer ist vorrangig gegenüber einer Teilgruppe, die trotz der Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf den Konsum von Alkohol verzichten möchte“, erklärt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Es geht um die klare Regel: wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht“, so Dr. Eichendorf weiter.

Das Fahren unter Alkoholeinfluss gehört neben nicht angepasster Geschwindigkeit und dem Nicht-Angurten EU-weit zu den Hauptursachen schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle. In Deutschland sind im vergangenen Jahr 342 Menschen bei Alkoholunfällen ums Leben gekommen; 18.874 wurden verletzt, davon 5.001 schwer. Von den insgesamt knapp 58.000 im Straßenverkehr Getöteten in den Jahren 2000 bis 2009 haben rund 7.000 bei Alkoholunfällen ihr Leben verloren. Das sind etwa zwölf Prozent der Getöteten.

„Mit der Umsetzung eines Alkoholverbotes im Straßenverkehr besteht die Chance, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten deutlich zu senken“, zeigt sich Dr. Eichendorf optimistisch. Zudem belegen die Ergebnisse mehrerer repräsentativer Umfragen eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz. In einer vom DVR in Auftrag gegebenen Befragung sprachen sich vor knapp einem Jahr 59 Prozent für ein absolutes Alkoholverbot aus.

Qualitätsgesicherte Erste-Hilfe-Ausbildung

Hoher Standard des Rettungswesens muss garantiert sein

Ziel des DVR ist es, im Sinne der Strategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten, insbesondere der Schwerverletzten, weiter zu reduzieren. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet ein funktionierendes Rettungswesen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine qualitativ hochwertige Ausbildung der potenziellen Helfer.

Einrichtungen, die in Erster Hilfe oder lebensrettenden Sofortmaßnahmen ausbilden, benötigen für ihre Anerkennung einen Nachweis der personellen, sachlichen und organisatorischen Voraussetzungen. Von Seiten der Hilfsorganisationen ist für diese Ausbildung ein definiertes Kurskonzept verbindlich vorgeschrieben. „Dies ist jedoch für Anbieter auf dem so genannten freien Markt nicht verpflichtend. Deren Schulungsmaßnahmen sind völlig frei – mangels qualitativer Vorgaben oder Überprüfungen“, warnt Professor Dr. med. Peter Sefrin, Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen. Das führe dazu, dass

beliebige Umsetzungen angeboten werden. „So entstehen erhebliche Verzerrungen und Wettbewerbseinschränkungen – mit der Folge, dass das vorgesehene Ziel, dem Antragsteller durch theoretischen Unterricht und praktische Übungen die Grundzüge der Erstversorgung von Unfallverletzten im Straßenverkehr zu vermitteln, nicht sicher erreicht wird“, so der Mediziner weiter. Die Folge: Mangels Regelvorgaben und sachkundiger Überprüfung ziehe der freie Markt die Kursteilnehmer ab. Vielerorts werden von den Hilfsorganisationen vor Ort keine Kurse mehr angeboten, da diese mangels ausreichender Teilnehmerzahlen nicht mehr kostendeckend durchgeführt werden können. Dem gegenüber stehen Schulungsangebote freier Anbieter, die durch geringeren Zeitaufwand (sechs statt acht Unterrichtseinheiten) und günstigere Teilnehmergebühren von Fahrerlaubnisbewerbern bevorzugt werden. „Immer häufiger wird sogar von einem Kursbesuch komplett abgesehen, da ein Selbststudium im Internet und ein halbstündiges Praxistraining angeboten werden“, erläutert Professor Sefrin.



Üben am Modell: Herzdruckmassage

Um den hohen Standard des deutschen Rettungswesens auch in Zukunft zu garantieren, ist es nach Meinung des DVR dringend geboten, die Voraussetzungen der Ausbildungsanbieter festzuschreiben und dadurch Qualitätsstandards zu setzen.

Der DVR empfiehlt deshalb die von der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe erarbeiteten „Voraussetzungen für die Anerkennung von Stellen für die Ausbildung in Erster Hilfe gemäß § 68 Fahrerlaubnisverordnung“ bundesweit umzusetzen. „Die darin definierten Voraussetzungen garantieren einen einheitlichen Standard der Ausbildungsanbieter, ein qualitätsgesichertes Angebot von Ausbildungsinhalten und damit einen hohen Standard der Ausbildung im deutschen Rettungswesen. Beliebige Schulungen ohne Qualitätssicherung wären damit nicht mehr durchführbar“, hofft Professor Sefrin. Dieser Beschluss des DVR-Vorstands sei vorab mit allen Institutionen des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland abgestimmt und von diesen befürwortet worden.

FOTOS > GWM



Bei der Erstversorgung von Verletzten geht es um Sekunden.

Kinderunfallzahlen nicht tatenlos hinnehmen

FOTO/ILLU > GWM



Im vergangenen Jahr kamen in Deutschland 104 Kinder unter 15 Jahren durch einen Verkehrsunfall ums Leben. Das ist ein Anstieg gegenüber 2009 um 16 Prozent. Zum Vergleich: An den Folgen einer Infektion durch das EHEC-Virus, das monatelang ganz Deutschland in Atem hielt, starben 53 Menschen. Der DVR fordert Verkehrsteilnehmer und Entscheidungsträger auf, die Kinderunfallzahlen nicht tatenlos hinzunehmen.

Insgesamt kamen auf deutschen Straßen 28.629 Kinder im Pkw, als Radfahrer und als Fußgänger zu Schaden. Als Pkw-Mitfahrer sind mehr Kinder tödlich verunglückt (49) als mit dem Fahrrad (20) und als Fußgänger (28) zusammen. Für Eltern und alle Personen, die Jungen und Mädchen in ihren Autos befördern, gilt: Kinder müssen immer, auch auf kurzen Wegen, in geeigneten Kindersitzen

gesichert werden. Darüber hinaus spielt die Wahl der Geschwindigkeit eine entscheidende Rolle. Wer sein Tempo je nach Straßenverkehrsverhältnissen angemessen wählt, eher ein wenig zu niedrig als zu hoch, hat einen wichtigen Schritt in Richtung Sicherheit getan.

Der zweite Schritt ist, das Auto auch einmal stehen zu lassen. Bei gemeinsamen Fußwegen, beispielsweise zum Kindergarten oder zur Schule, lernen die Kinder, sich auch als Fußgänger sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Aus der Perspektive des Mitfahrers im Auto lernen sie dies nicht. Der positive Nebeneffekt: Wenn weniger Kinder mit Autos zur Schule oder zum Kindergarten gebracht werden, ist dort auch weniger Verkehr und die Gefahr für die zu Fuß gehenden Kinder nimmt ab.

Neben der Vorbereitung der Kinder auf den Straßenverkehr und der Sicherung im Auto bittet der DVR alle Autofahrerinnen und Autofahrer, auf Kinder im Straßenverkehr besonders Rücksicht zu nehmen. Verkehrsplaner werden aufgerufen, die Anforderungen für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder zu reduzieren, beispielsweise durch dichtere Radwegenetze, sichere Bushaltestellen und eine Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen.



Wer auf den Kindersitz verzichtet, spielt mit dem Leben seines Kindes

Leser-Telefon-Aktion zur richtigen Kindersicherung im Pkw



Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder unter 15 Jahren stieg 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 16 Prozent an – fast jedes zweite Kind verunglückte dabei als Mitfahrer in einem Auto, so die aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Ungesicherte Kinder haben im Auto ein siebenmal höheres Risiko schwer verletzt oder getötet zu werden. Dennoch sind die kleinen Mitfahrer häufig nicht ausreichend gesichert: In der Altersgruppe der über Sechsjährigen achtet nur noch etwas mehr als die Hälfte der Eltern auf den richtigen Schutz. Daneben

haben viele Eltern Probleme mit der richtigen Handhabung der Sicherungssysteme. Was es von der Auswahl des passenden Sitzes über die Montage bis zur richtigen Bedienung zu beachten gilt, wussten die Experten einer Leser-Telefon-Aktion des DVR, an der sich knapp 20 Tages- und Wochenzeitungen sowie Online-Portale aus ganz Deutschland beteiligten. Über eine kostenlose Hotline konnten die Fachleute direkt befragt werden. Hier die wichtigsten Fragen der Leserinnen und Leser und die Antworten der Experten:

Sind Sitze mit Isofix-Befestigung herkömmlichen Kindersitzen in punkto Sicherheit überlegen?

Günter Trunz: Bei Sitzen der Gruppe I – das sind Kleinkindersitze für Kinder von neun bis 18 Kilogramm – sind Sitze mit Isofix-Befestigung am sichersten. Durch die Fixierung des Sitzes direkt am Chassis werden bei einem Crash die Belastungswerte für das Kind deutlich verringert. Bei Sitzen der Gruppe 0 liegt der Vorteil im schnellen Ein- und Ausbau und darin, dass das Risiko für eine falsche Gurtführung entfällt. Isofix-Sitze der Gruppen II und III für Kinder von etwa vier bis zwölf Jahren sind sinnvoll, aber in der Sicherheitswirkung ähnlich wie herkömmliche Kindersitze.

Wie finde ich heraus, welcher Sitz zu welchem Auto passt?

Andreas Bergmeier: Sie müssen es ausprobieren. Der Sitz sollte gerade stehen und nicht wackeln, außerdem muss die Gurtlänge ausreichend sein. Testen Sie vor dem Kauf also unbedingt, ob sich der Sitz problemlos einbauen lässt.

Wann ist der richtige Zeitpunkt, um von der Säuglingsschale auf den Kleinkindersitz zu wechseln?

G. Trunz: Die meisten Eltern wechseln zu früh den Sitz – meist wenn die Kinder mit den Füßen gegen die Rückenlehne stoßen. Unfallexperten empfehlen dagegen, erst dann einen Kleinkindersitz zu verwenden, wenn das Kind etwa zwölf Kilogramm wiegt – das entspricht in der Regel einem Alter von anderthalb bis ein- und einviertel Jahren. Bei einem zu frühen Wechsel in nach vorne gerichtete Sitze besteht das Risiko für schwere Halswirbelsäulenverletzungen.

Ich habe gelesen, dass Kinder oft falsch in den Sitzen angeschnallt werden. Was sind denn die häufigsten Anwendungsfehler?



Andreas Ratzek



Andreas Bergmeier



Günter Trunz

G. Trunz: Bei Säuglingsschalen wird oft der Becken- und Schultergurt vertauscht. Der Schultergurt muss immer hinter der Schale und dem Rücken des Kindes entlang geführt werden, der Beckengurt liegt vorne über der Schale. Bei einfachen Sitzerrhöhungen achten viele Eltern nicht darauf, dass der Beckengurt immer unter den Hörnchen verlaufen muss – sonst drohen bei einem Unfall schwere innere Verletzungen im Bauchraum.

Kann ich den alten Kindersitz von meinem ersten Kind für das kleine Geschwisterchen benutzen?

G. Trunz: Generell sollte ein Kindersitz nicht länger als etwa acht Jahre genutzt werden. Ansonsten gilt für die neuerliche Verwendung: Der Sitz muss unbeschädigt und unfallfrei sein. Außerdem muss er die ECE-Regelung 44 mit den Prüfnormen 04 oder 03 aufweisen. Die Nutzung älterer Kindersitze mit den Normen 02 oder 01 ist seit April 2008 bei Strafe verboten, wir sprechen hier von Sitzen, die vor 1999 hergestellt wurden. Sie finden die Angaben auf einer fest am Sitz angebrachten orangefarbenen Prüfplakette. Die ersten beiden Ziffern der Prüfnummer geben Aufschluss über die Norm. Die Prüfnummer befindet sich in der Mitte der Plakette, direkt unter dem umkreisten E.

Darf ich mein Kind auch auf dem Beifahrersitz befördern?

A. Bergmeier: Sie dürfen Kinder mit einem passenden Kindersitz auch vorne im Auto befördern. Sie sollten

allerdings vorher in der Bedienungsanleitung Ihres Wagens nachschauen, was der Hersteller empfiehlt, also ob der Airbag ausgeschaltet werden muss und in welcher Position sich der Sitz befinden sollte. Bei rückwärtsgerichteten Sitzen muss der Airbag immer ausgeschaltet sein. Manche Hersteller schließen die Beförderungen von Kindern auf dem Beifahrersitz auch aus. Wenn Sie es trotzdem tun, machen Sie nichts Ungesetzliches, der Hersteller ist im Schadensfalle allerdings nicht haftbar. Generell ist für Kinder der sicherste Platz auf der Rückbank.

Was taugen einfache Sitzerrhöhungen ohne Seitenlehnen?

Andreas Ratzek: Einfache Sitzerrhöhungen sollten Sie nur im Notfall verwenden, beispielsweise wenn Sie einen Freund Ihres Kindes nach Schule oder Kindergarten spontan mitnehmen. Für den täglichen Gebrauch sind sie allerdings nicht zu empfehlen, da unter Sicherheitsaspekten drei wichtige Dinge fehlen: Sie haben keine Führung des Schultergurts und damit auch keinen optimalen Gurtverlauf, ein schlafendes Kind wird nicht abgestützt und kann aus dem Gurt rutschen und der gravierendste Mangel – eine einfache

Sitzerhöhung bietet keinerlei Schutz bei einem Seitenaufprall.

Müssen Kinder auch im Taxi gesichert werden?

A. Ratzek: Ja, im Taxi gelten die gleichen gesetzlichen Bestimmungen für den Transport von Kindern wie sonst auch. Taxifahrer müssen mindestens zwei Sitze für Kinder bereitstellen – einen für Kinder von neun bis 36 Kilogramm und einen weiteren für Kinder von 15 bis 36 Kilogramm. Eine Babyschale müssen Sie selbst mitbringen. Generell empfiehlt es sich, direkt bei der Bestellung eines Taxis die Kinder mit anzumelden, so dass jedes Kind entsprechend gesichert werden kann.

Wie befördere ich mehrere Kinder im Auto am sichersten?

A. Bergmeier: Wenn nicht alle Kinder auf der Rückbank Platz haben, sollten Sie das älteste Kind mit der entsprechenden Sicherung auf dem Beifahrersitz platzieren. Bedenken Sie auch: Wenn der mittlere Platz auf der Rückbank nur einen Beckengurt hat, dürfen die meisten Kindersitze hier nicht verwendet werden. Ein Blick in die Bedienungsanleitung des Sitzes gibt Ihnen Gewissheit.

Die Experten am Lesertelefon im Überblick

- **Andreas Bergmeier:** Referent Kinder und Jugendliche, DVR, Bonn
- **Günter Trunz:** ADAC-Verkehrssicherheitsexperte, Dortmund
- **Andreas Ratzek:** Projektleiter im Bereich Fahrzeugsicherheit beim ADAC, Landsberg am Lech

Mobilitätskonzepte für die Zukunft

„TRAFFIC TALKS 2011“: Internationaler Branchentreff in Bonn

Rund 1.000 Entscheidungsträger und Akteure der Bahn- und Verkehrsbranche kamen im September im Bonner World Conference Center (WCCB) zum internationalen Mobilitätskongress „TRAFFIC TALKS“ zusammen, um im früheren Plenarsaal des Deutschen Bundestages über innovative Mobilitätskonzepte zu diskutieren. Vor der historischen Kulisse suchten sie gemeinsam mit Querdenkern und Impulsgebern aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft nach Antworten auf die drängenden Fragen unserer zukünftigen Mobilität. Der DVR und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) waren Partner der Veranstaltung.

Unter dem Titel „Mobilität ohne Grenzen?“ richtete eines der beiden Hauptforen den Blick auf zukünftige Mobilitätskonzepte. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer wies darauf hin, dass immer wieder von veränderter zukünftiger Mobilität gesprochen werde, vom vernetzten Denken, demografischem Wandel und verändertem Mobilitätsverhalten. „Die Konsumforschung zeigt zum Beispiel, wie sich das Interesse von Jugendlichen wandelt. Kommunikation ist wichtiger als Mobilität, ein Smartphone für viele wichtiger als der Führerschein. Auch die fortschreitende Technik wie beispielsweise die Car-to-X-Kommunikation führt insgesamt zu einem



Trendforscher Dirk Bathen

anderen Wertesystem im Bereich Mobilität und Individualverkehr“, sagte Hammer. Vieles in dieser Entwicklung spreche für eine zunehmende Attraktivität des Öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV). Dem müsse der ÖPNV aber auch mit entsprechenden Angeboten begegnen, sonst vergebe er eine Chance. Er müsse sich gut in moderne Mobilitätskonzepte einfügen, um auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen.

Trendforscher Dirk Bathen machte in seinem Impulsvortrag auf die zunehmende Urbanisierung aufmerksam:

„Rund 70 Prozent der Bevölkerung wird bis 2050 in Städten leben.“ In diesem Zusammenhang gehe es auch um ein neues Statusdenken. „Für 46 Prozent der Deutschen ist Reisezeit verlorene Zeit“, führte der Geschäftsführer des Trendbüros Hamburg aus. Die Menschen wollten vor allem schnell und komfortabel von A nach B kommen. In dieser Entwicklung erfahre das Auto einen Bedeutungsverlust. In Zukunft werde der Netzwerkgedanke eine stärkere Rolle spielen, Carsharing-Angebote zum Beispiel.

Für Professor Dr. Andreas Knie vom Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel laufen viele neue Trends auf den öffentlichen Verkehr zu. Dafür bedürfe es flexibler Angebote der ÖPNV-Unternehmen.

Einig waren sich die Experten, dass sich auch die demografische Entwicklung auf die Mobilität der Zukunft auswirken werde. Ältere Verkehrsteilnehmer bräuchten mehr Beratungsangebote in der digitalen Welt.

Moderiert wurde das Forum von Jörg Schönenborn, Chefredakteur Fernsehen beim WDR.



Aufmerksame Zuhörer im Plenarsaal

FOTOS > DVR

Mehr Schutz für schwächere Verkehrsteilnehmer

Bericht zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020

Der „Bericht zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“, den der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments der Europäischen Kommission vorlegte, enthält über 100 Empfehlungen und Forderungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. „Die Europäische Union, aber auch die Mitgliedstaaten sollten bemüht sein, ein höchstmögliches Maß an harmonisierten Leitlinien einzuhalten, wie zum Beispiel bei der Umsetzung einheitlicher Promilegrenzen oder der Harmonisierung von Straßenverkehrszeichen und -regeln“, sagte Dr. Dieter-Lebrecht Koch, Berichterstatter im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments. Allerdings sei es genauso wichtig, den Mitgliedstaaten genügend Spielraum zu geben, die jeweiligen Programme den unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten anpassen zu können.

Als wichtiges Ziel nennen die Parlamentarier den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer. Die Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr getötet zu werden, sei pro zurückgelegtem Kilometer für Fußgänger neunmal, für Fahrradfahrer siebenmal und für Motorradfahrer 18 Mal so hoch wie für Pkw-Insassen. Die Gesamtzahl der im Straßenverkehr Getöteten soll bis 2020 halbiert werden. In einem ersten Schritt sollen bis 2020 die Zahl der Schwerverletzten um 40 Prozent und die der getöteten Kinder um 60 Prozent reduziert werden. Im Jahr 2009 kamen noch immer 35.000 Menschen auf Europas Straßen ums Leben, 1,5 Millionen wurden zum Teil schwer verletzt, oft mit bleibenden Behinderungen. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgekosten dieser Straßenverkehrsunfälle sind mit rund 130 Milliarden Euro pro Jahr gewaltig.

Als Grundlage für effektive Maßnahmen forderten die EU-Parlamentarier in ihrem Bericht eine „harmonisierte Analyse von Verletzungs- und Unfallursachen sowie den EU-weiten Austausch von Daten unter Wahrung



FOTO > WOLFGANG VON BRAUCHITSCH

Mitglied des Europäischen Parlaments: Dr. Dieter-L. Koch

eines hohen persönlichen Datenschutzniveaus.“ Konkret wird die Kommission aufgefordert, innerhalb von zwei Jahren harmonisierte Definitionen von „Lebensgefährlich“, „Schwer“- und „Leichtverletzten“ zu erarbeiten. Der Austausch bewährter Praktiken müsse forciert werden, damit sie stärker in nationale Verkehrssicherheitspläne einfließen könnten.

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) begrüßte die Vorschläge, insbesondere das Langzeitziel einer „Vision Zero“, die Vermeidung aller Todesopfer im Straßenverkehr. Nach Auffassung der Abgeordneten müsse die EU anfangen, diese Vision zu konkretisieren und eine Strategie auszuarbeiten.

Dabei sollen alle relevanten Handlungsfelder berücksichtigt werden. So soll, wer bereits durch Alkohol am Steuer aufgefallen ist, zum Einbau eines Alcolock-Gerätes im Fahrzeug verpflichtet werden.

Ferner sollte sich das Konzept des lebenslangen Lernens stärker im Straßenverkehr durchsetzen. Dazu gehören eine verbesserte Fahrausbildung oder Mehrphasenmodelle beim Führerscheinerwerb, die fahrpraktische Trainingselemente auch nach Erhalt der Fahrerlaubnis vorsehen.

„Nur wenn sich der Verkehrsteilnehmer kontinuierlich weiterbildet, kann er in Zukunft mit neuen Fahrzeugfunktionen und komplexeren Verkehrssituationen Schritt halten“, stellte Dr. Koch fest. Bei Ausbildung und Training müsse ein größeres Augenmerk auf die wichtigsten Todesursachen im Straßenverkehr wie nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogenmissbrauch sowie das Nicht-Anlegen des Sicherheitsgurtes gelegt werden.

Neu ist der Vorschlag, einen Koordinator für die Straßenverkehrssicherheitsarbeit in der Europäischen Kommission zu ernennen. Er soll zwischen den einschlägigen politischen Ebenen vermitteln und unter anderem den Austausch bewährter Verfahren mit den Mitgliedstaaten und deren regionalen Behörden fördern.

Nach der Verabschiedung durch das Europäische Parlament ist jetzt die Europäische Kommission aufgefordert, die vorgestellten Ansätze zu einem vollwertigen Aktionsprogramm weiterzuentwickeln. Die Parlamentarier fordern einen detaillierten Maßnahmenkatalog mit konkreten Zeitplänen und Monitoring-Instrumenten für eine regelmäßige Erfolgskontrolle.

DRUID: Abschlusskonferenz in Köln

Ein bisher beispielloses Projekt europäischer Forschungsarbeit auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit fand kürzlich seinen Abschluss. Ende September kamen 250 internationale Teilnehmer zur Abschlusskonferenz des EU-Projektes DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicine) zusammen. Über 30 Organisationen und Fachleute aus 18 europäischen Ländern haben über die Dauer von fünf Jahren zusammengearbeitet, um neue Erkenntnisse zum tatsächlichen Grad der Beeinträchtigung von Kraftfahrern durch psychoaktive Drogen, Alkohol sowie Medikamente und ihren Einfluss auf die Verkehrssicherheit zu gewinnen. Koordiniert wurde das Projekt durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

DRUID brachte die führenden Forscher Europas auf dem speziellen Fachgebiet zusammen. Zahlreiche Untersuchungen und Experimente wurden im Rahmen des Projektes durchgeführt. Tausende von Autofahrern wurden auf Europas Straßen angehalten und auf Alkohol, Drogen

und Medikamente getestet. In kontrollierten Fahr- und Simulatorversuchen absolvierten Probanden unter Einfluss von psychoaktiven Substanzen Fahraufgaben.

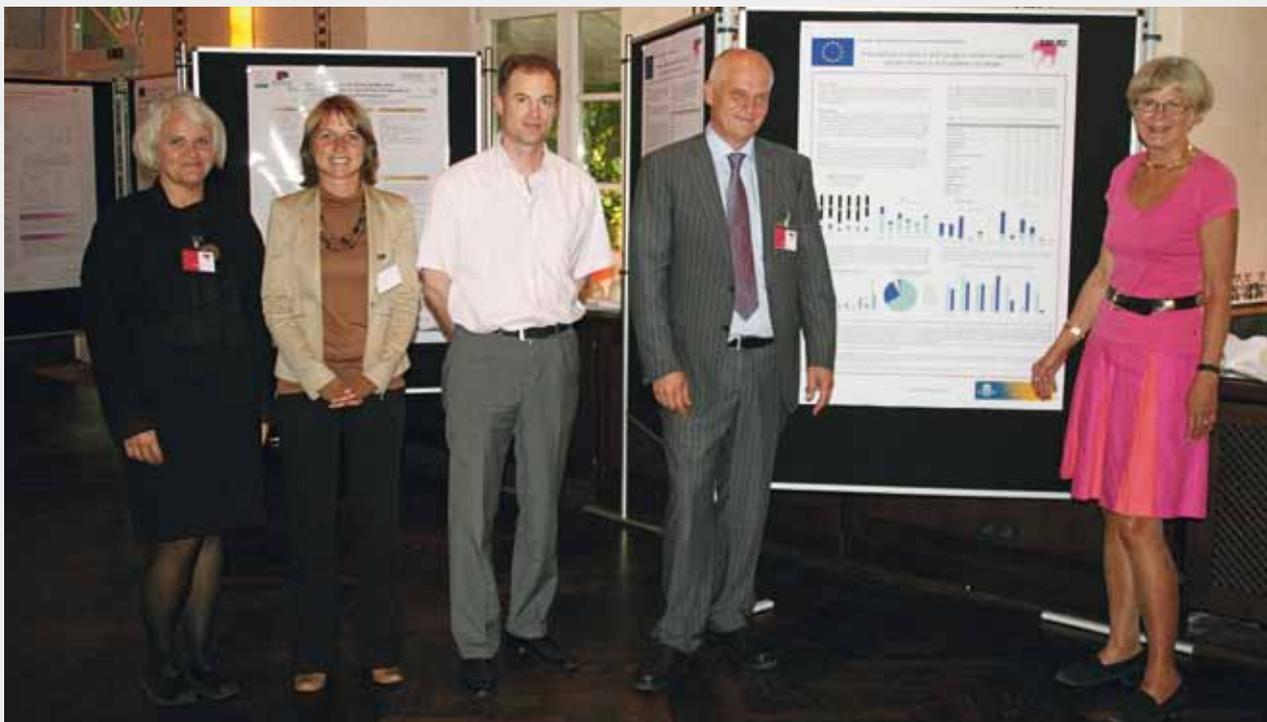
Auf der Abschlusskonferenz in Köln wurden nun die Ergebnisse vorgetragen und diskutiert. In einer Poster-Präsentation zum Ende des ersten Konferenztages wurden alle Arbeiten übersichtlich dargestellt, was zu angeregten Diskussionen zwischen den Forschern und anderen Konferenzteilnehmern führte.

Dr. Horst Schulze, Leiter der Abteilung „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“ und DRUID-Koordinator bei der BASt, nannte im Pressegespräch Beispiele für die Bandbreite der gewonnenen Erkenntnisse: So wurde unter anderem ein Verfahren entwickelt, um Medikamente in Bezug auf die Einschränkung der Fahrtüchtigkeit zu klassifizieren und dies durch ein einfaches Ampel-System zu kennzeichnen. Dazu wurden Informationen über mehrere tausend am Markt befindliche Medikamente

gesammelt und ausgewertet. Der behandelnde Arzt könne, so Dr. Schulze, mittels dieses Klassifizierungssystems bereits bei der Verschreibung auf das Problem aufmerksam gemacht werden, und es können ihm als Alternative wirkungsgleiche Medikamente vorgeschlagen werden. Auch für den Patienten sei ein klares Klassifizierungssystem, das auf der Packung angebracht werden kann, hilfreicher als ein unübersichtlicher Beipackzettel.

In Zusammenarbeit mit TISPOL, dem europäischen Verkehrspolizei-Netzwerk, wurden im Rahmen von DRUID verschiedene Drogen-Schnelltests untersucht, die bei Verkehrskontrollen eingesetzt werden können. Davon wurden acht unter Aspekten der Handhabung als vielversprechend eingestuft. In Bezug auf die forensische Verwertbarkeit zeigten jedoch einige dieser Tests Schwächen, so dass letztlich drei dieser Tests als empfehlenswert übrig blieben.

Untersucht wurde im Rahmen von DRUID auch, inwiefern die



v.l.n.r.: Petra Peter-Antonin (BASt), Liesbeth Vandam (EMCDDA), Brendan Hughes (EMCDDA), Dr. Horst Schulze (BASt), Inger Marie Bernhoft (DTU Transport, Technical University of Denmark)



Eingeschränkte Fahrtüchtigkeit durch Drogen und Medikamente.

Fahrtüchtigkeit bei Patienten eingeschränkt ist, die aufgrund einer Erkrankung starke Schmerzmittel nehmen müssen. Hier habe sich gezeigt, dass die Einschränkung der Fahrtüchtigkeit in besonderem Maße zu Beginn der Behandlung bestehe und dass nach relativ kurzer Zeit im Zuge einer Habitualisierung der Grad der Beeinträchtigung stark abnehme. Dies sei neben dem Straßenverkehr auch für die Arbeitswelt von großer Bedeutung, wo es zum Beispiel um die Bedienung von Maschinen gehe.

In einer anderen DRUID-Forschungsarbeit wurden bei Verkehrskontrollen in verschiedenen Regionen Europas Autofahrer auf psychoaktive Substanzen getestet und ein Abgleich mit den Verletzten in Krankenhäusern des umliegenden Gebietes durchgeführt. Dr. Horst Schulze fasste die dabei gewonnenen Ergebnisse zusammen: „Das Drogenproblem ist in Europa marginal, demgegenüber ist das Alkoholproblem riesengroß. Wenn die Ressourcen begrenzt sind, ist man gut beraten, sich bei Kontrollen auf die Alkoholdelikte zu konzentrieren.“ Eine verstärkte Drogenüberwachung im Straßenverkehr sei vor allem in den europäischen Staaten ratsam, in denen man diesem Problem bisher noch gar keine oder kaum Aufmerksamkeit gewidmet hätte.

Aufmerksam begleitet wurde die Konferenz durch Vertreter des

European Monitoring Center for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), einer Behörde der EU-Kommission, die aus gesundheitspolitischer Sicht Aufschlüsse über den Drogenkonsum in den europäischen Ländern sammelt. Offenbar gibt es in Bezug auf den Drogenkonsum große regionale Unterschiede innerhalb von Europa, wie nicht zuletzt einige der Forschungsarbeiten zeigte.

DRUID-Koordinator Dr. Schulze zeigte sich überzeugt, dass aus der Vielzahl der im Rahmen von DRUID gewonnenen Ergebnisse zahlreiche Empfehlungen für die Prävention und für die Legislative abgeleitet werden können. Die Umsetzung werde jedoch eine gewisse Zeit erfordern, insbesondere da es sich zum Beispiel beim Fahrerlaubnisrecht um EU-Recht handle.

Die DRUID-Ergebnisse können auf der Website des Projektes nachgelesen werden:

<http://www.druid-project.com/>



Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2011, 41. Jahrgang
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
(DVR), Auguststraße 29,
53229 Bonn
Telefon: 02 28/4 00 01-0
Telefax: 02 28/4 00 01-67
info@dvr.de
www.dvr.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,
Geschäftsführerin

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

Stephan Floß, DVR, Jürgen Gebhardt,
GWM

Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH
Auguststraße 29
53229 Bonn

Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,
Troisdorf

ISSN: 0940-9025

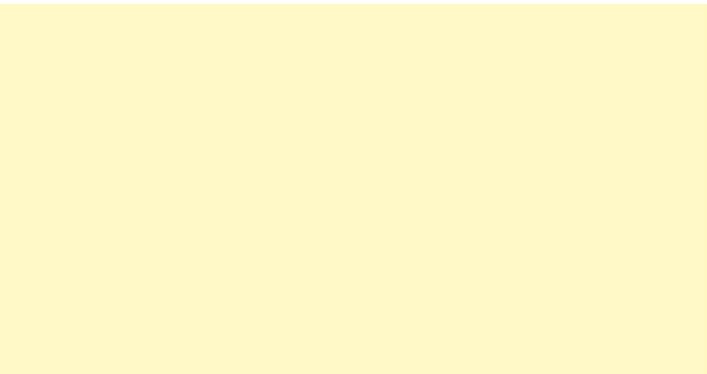
Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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
Auguststraße 29
53229 Bonn



MEIN KOPF IST SCHON IM URLAUB



Achten Sie auf Ihre Kollegen!
Durch zu hohe Beladung, Unachtsamkeit und mangelnden Blickkontakt gefährden Sie sich und andere. Schalten Sie Ihren Kopf ein.
www.risiko-raus.de