

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2011



RUNDSCHAU
**DVR-Arbeits-
programm 2012**



JOURNAL
Neue Webseite



INTERVIEW
**Dr. Wolfgang
Schade**

AKTUELL

3. TTD-Konferenz in Dresden

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Arbeitsprogramm 2012 verabschiedet

Einstimmig wurde auf der Mitgliederversammlung des DVR am 24. November 2011 in Dresden das Arbeitsprogramm für 2012 verabschiedet.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf blickte zunächst auf das ablaufende Jahr zurück: „National wie auch international wurden mit dem nationalen Verkehrssicherheitsprogramm und dem 3. Europäischen Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020 entscheidende Weichen für die Zukunft der Verkehrssicherheitsarbeit gestellt.“ Viele Anregungen aus den DVR-Vorstandsausschüssen seien in das Programm aufgenommen worden. „Wir begrüßen das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren und werden dieses Programm und dieses Ziel ausdrücklich unterstützen“, versprach der DVR-Präsident. Ein besonderes Augenmerk sei auf die Gefährdungen durch fehlendes Angurten, Fahren

unter Alkoholeinfluss und Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit zu richten. Dr. Eichendorf rief außerdem dazu auf, die von der UN ausgerufenen „decade of action for road safety 2011 bis 2020“ mit allen Kräften zu unterstützen.

Dr. Michael Harting, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, wies darauf hin, dass erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit nur gesamtgesellschaftlich geleistet werden könne. „Eine entscheidende Rolle spielen dabei der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht, die auch wichtige Anregungen für das neue nationale Verkehrssicherheitsprogramm gegeben haben.“ Er erläuterte die zentralen Inhalte des Programms, in dem der Mensch im Vordergrund stehe. Besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, habe der Bund im Blick. Das



FOTO > STEPHAN FLOSS

Weist den Weg in die Zukunft: DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf

nationale Verkehrssicherheitsprogramm müsse nun gemeinsam verantwortungsvoll umgesetzt werden.

Antonio Avenoso, Hauptgeschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC), stellte die Leitlinien der EU-Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und die damit verbundenen strategischen Ziele vor. Bis 2020 soll die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in der EU um die Hälfte reduziert werden.

Tag der offenen Tür

Rund 60 Gäste folgten am 15. November 2011 der Einladung des DVR zur offiziellen Einweihung der neuen Büroräume in der Bonner Auguststraße. DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf eröffnete den Tag der offenen Tür und blickte auf mehr als vier Jahrzehnte DVR in Bonn zurück. „Gemeinsam haben wir Großartiges geleistet und der DVR steht zu seinem Gründungsstandort Bonn. Hier wird moderne Verkehrssicherheitsarbeit entsprechend der Strategie Vision

Zero entwickelt. Dies wäre allerdings nicht möglich ohne die effektive Arbeit unseres Hauptstadtbüros in Berlin“, unterstrich der DVR-Präsident.

Einen Ausblick auf die aktuelle Verkehrssicherheitsarbeit und -politik gab Professor Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Er betonte die gefestigte Zusammenarbeit zwischen dem DVR und seinem Ministerium.

Ausdruck dessen sei das ambitionierte Verkehrssicherheitsprogramm seines Hauses. Hierzu habe der DVR entscheidende Beiträge geliefert.

Der Bonner Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch begrüßte die Standortentscheidung des DVR und legte sich in seiner launigen Ansprache nicht fest, welche der beiden Rheinseiten die schönere sei.

Ekhart Maatz, Abteilungsleiter Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, verwies auf die Koordinierungsleistung des DVR: „Die Verkehrssicherheitsarbeit der Länder würde ohne den DVR nicht so planmäßig verlaufen.“

Seit nunmehr 42 Jahren ist der DVR in Bonn zu Hause. Zum 1. Juli 2011 bezog er neue Räume inmitten eines modernisierten ehemaligen Industriegebietes im Bonner Stadtteil Beuel, unweit des bisherigen Standortes.

FOTO > JÖRG LOEFFKE



Prof. Scheurle (r.) im Gespräch mit Dr. Eichendorf.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge

Hidehiko Enomoto, Leiter der Forschung des japanischen Nutzfahrzeugherstellers Hino Motors, Ltd., ist auf dem 7. Internationalen DEKRA/VDI-Symposium 2011 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2011 ausgezeichnet worden.

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

„Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geht in diesem Jahr an einen kompetenten Experten, der durch seine Forschungsarbeiten seit Jahrzehnten wesentliche Impulse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gibt. Durch sein Engagement konnten die Sicherheitsstandards in Lkw und Bussen weltweit verbessert und dadurch die Unfallzahlen mit Verletzten und Getöteten kontinuierlich gesenkt werden“, erklärte Clemens Klinke, Mitglied des Vorstandes der DEKRA SE und Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH.

Der Preis wurde in diesem Jahr bereits zum 22. Mal vom DVR, der EVU und DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für das Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit von Nutzfahrzeugen verdient gemacht haben.

FOTO > THOMAS KÜPPERS



Preisträger Hidehiko Enomoto (2. v. r.) mit Clemens Klinke (r.), Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner (l.) und Christian Kellner.

Alarmierende Zahlen

Die vom Statistischen Bundesamt (Destatis) prognostizierten Unfallzahlen für 2011 lassen die Alarmglocken schrillen. Nach Schätzungen von Destatis wird sich die Zahl der Verkehrstoten in diesem Jahr auf etwa 3.900 Menschen erhöhen. Das wären rund sieben Prozent mehr als im Vorjahr. Auch bei den Verletzten ist eine Zunahme um etwa fünf Prozent auf knapp 390.000 zu erwarten.

Die Zahl der tödlich verunglückten Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren wird genauso wie die der Fußgänger voraussichtlich um knapp 25 Prozent zunehmen, die der getöteten Motorradfahrer um 13 Prozent. Auch die Zahl der Todesopfer auf Landstraßen wird laut Destatis in diesem Jahr gegenüber 2010 um knapp neun Prozent steigen.

Belege dafür, dass wir nicht nachlassen dürfen, uns weiterhin gemeinsam mit unseren Mitgliedern und weiteren Partnern anzustrengen, diese Entwicklung wieder umzukehren. Jetzt muss der Blick verstärkt auf die Sicherheitspotenziale gerichtet werden, die noch stärker ausgeschöpft werden müssen. So hat sich der Vorstand des DVR 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. Es geht um die klare Regel: wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht. Für Fahranfänger sollte eine verpflichtende Verlängerung des Lernzeitraumes eingeführt werden. Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen mit einer Lernzeitverlängerung in der Fahrausbildung, wie sie zum Beispiel in so genannten Mehrphasenmodellen angewendet wird, sowie Erfahrungen mit Graduierungs- oder Stufensystemen sollten in der auch in Deutschland notwendigen Diskussion berücksichtigt werden. Besonderes Augenmerk muss auch auf den Brennpunkt Landstraße gelegt werden. Es ist gut und wichtig, dass die Sicherheit auf den Landstraßen zentraler Bestandteil der nationalen Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ ist, die fortgesetzt wird.

Wir müssen im kommenden Jahr alles daran setzen, die Entwicklung der Unfallzahlen 2011 zu einer Momentaufnahme, nicht zu einer Trendumkehr werden zu lassen.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	11
IM BLICKPUNKT	14
JOURNAL	16
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

Simulatortrainings:

Wichtige Unterstützung in der Aus- und Weiterbildung

3. TTD-Konferenz in Dresden mit internationaler Beteiligung



Begrüßte die Teilnehmer:
Dr. Walter Eichendorf

in den Jahren 2005 und 2009 setzten der DVR, die Berufsgenossenschaften, die Unfallkassen und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) den internationalen Austausch fort. Rund 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus 16 Nationen diskutierten über Möglichkeiten der Unterstützung durch Simulatortrainings in der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern.

Wie können spezielle Fahrergruppen, zum Beispiel bei den Rettungsdiensten, von einem Simulatortraining profitieren? Erfordern unterschiedliche Fahrzeugkategorien besondere Trainingskonzepte? Welche Simulatoren gibt es im Zweiradbereich? Antworten auf diese und viele weitere Fragen lieferten die Experten in ihren Fachvorträgen.

„Die Notwendigkeit der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern unter Nutzung von Simulatoren, CBT-Programmen (Computer based



Führte kompetent durch die Veranstaltung:
Prof. Dr. Bernhard Schlag

Trainings), E-Learning-Lösungen und anderen zeitgemäßen Hilfsmitteln ist mittlerweile unbestritten. Heute geht es vielmehr darum, Trainingsmedien und Konzepte in künftige Entwicklungen zu integrieren. Der Bedarf an gut qualifizierten Berufskraftfahrern ist

Aktuelle Entwicklungen in der Fahr- und Verkehrssimulation standen am 23. und 24. November 2011 auf dem Programm der 3. TTD-Konferenz (Technology based Training for Drivers) in Dresden. Aufbauend auf den erfolgreichen Vorgängerkonferenzen



150 Gäste aus 16 Nationen interessierten sich für Simulatortrainings.



Angeregte und spannende Diskussionen nach den einzelnen Referaten.

momentan kaum zu decken und wird weiter steigen“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Darum sei es ein Gebot der Stunde, alle potenziellen Möglichkeiten der Qualifizierung zu benennen und ihre Einsatzmöglichkeiten und Erfahrungen zu

diskutieren. Die TTD-Konferenz biete hierzu ein einzigartiges, internationales Forum.

Nach dem zweitägigen Programm fiel das Fazit der Teilnehmer positiv aus. Die Konferenz habe den aktuellen

Stand der Diskussion widerspiegelt. Deutlich geworden sei auch, dass die Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Simulatoren, CBT oder E-Learning längst noch nicht ausgeschöpft beziehungsweise erreicht seien.



Ausstellungen informierten in den Pausen.



Wer wollte, konnte bei einer Simulatorfahrt Erfahrungen sammeln.

FOTOS > STEPHAN FLOSS

AKTUELL

DVR-report 4/2011

BG BAU: Mobil? Aber klar!

Seminar und Fahrsicherheitstraining für mobilitätseingeschränkte Unfallverletzte



FOTO > BG BAU

Wichtige Hinweise für die Teilnehmer des Sicherheitstrainings, bevor es ans Steuer geht.

Von Thomas Lucks

Das Auto von Steffen Meininger rast mit 70 km/h über die nasse Fahrbahn, bevor er volle Pulle bremst. „Das war hammerhart“, stöhnt Meininger. „Ich musste die ganze Kraft meiner Arme aufbringen.“ Diese Übung heißt „Gefahrbremsen bei unterschiedlichen Fahrbahnverhältnissen“. Hier kommt es darauf an, dass die Fahrer ihre Angst vor einer Vollbremsung verlieren, damit das ABS-System voll wirksam wird. Gas geben, bremsen und lenken kann Meininger nur mit seinen Armen, denn der gelernte Dachdecker ist seit seinem Arbeitsunfall im Jahr 2001 querschnittgelähmt. Ebenso wie die sieben anderen durch Arbeits- oder Wegeunfälle schwerverletzten Teilnehmer, die auf dem Übungsgelände der BG-Schulungsstätte Linowsee e.V. in Rheinsberg ein Fahrsicherheitstraining absolvierten.

Wieder am Leben teilnehmen

„Weil das Auto für Menschen mit Behinderung die einzige Möglichkeit ist, mobil zu bleiben, wollen wir sie in die Lage versetzen, dass sie sich im

Straßenverkehr bewegen können wie jeder andere Verkehrsteilnehmer“, sagt Katja Hofmann, Reha-Managerin der BG BAU. „Damit fördert die BG BAU die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft.“ Das ganze Training hindurch begleiten Hofmann und ihr Kollege Thomas Kuhn die Teilnehmer, die sie seit ihren Unfällen persönlich kennen. Gemeinsam mit ihnen und den Ärzten hatten sie in der Vergangenheit individuelle medizinische Reha-Pläne erstellt und in Absprache mit den Betroffenen auf der Grundlage straßenverkehrstechnischer Gutachten entschieden, welche Sonderausstattung für die Autos im Rahmen der Kraftfahrzeughilfe der BG BAU jeweils die richtige ist.

Je nach dem Grad einer Behinderung kann der technische Umbau am Auto vom einfachen Knauf am Lenkrad bis zum vollelektronischen Cockpit reichen. „Eine wichtige Rolle spielten nach den Unfällen die Fahrstunden, die von der BG BAU finanziert wurden und durch die die Betroffenen eine psychische Schwelle sowie grundsätzliche Unsicherheiten mit der neuen Kfz-Ausrüstung überwunden haben“, sagt Hofmann.

Durch das Fahrsicherheitstraining, das die BG BAU in Zusammenarbeit mit dem Autoclub Europa e. V. (ACE) durchführte, gewannen die Teilnehmer mehr Sicherheit im Umgang mit ihren umgerüsteten Autos.

Gute Resonanz bei allen Teilnehmern

Die Rollstuhlfahrer wurden bei dem Training auch von erfahrenen Sportwissenschaftlern und Physiotherapeuten des ACE begleitet. „Das ist sinnvoll, denn es gibt einige Unterschiede zu Menschen ohne körperliche Behinderungen“, sagt Mobilitätstrainer Gerd Piechetta, der seit seinem Motorradunfall vor zehn Jahren selbst im Rollstuhl sitzt: „Erst zwei bis drei Jahre nach dem Unfall fängt man wieder an, am Leben teilzunehmen. Zuerst hat man Blockaden, sich wieder in ein Fahrzeug zu setzen. Wichtig sind Gespräche mit Leuten in der gleichen Lage und die Beratung von Profis.“ Zudem sei es gerade nach einem Unfall wichtig, körperlich aktiv zu bleiben, sagt Sportwissenschaftler Peter Müller. Sport bringe Selbstvertrauen, man sei seltener krank und komme wieder in die Gemeinschaft.

Neustart für „Runter vom Gas“

Prägnante Botschaften für eine sichere Fahrweise



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf haben am 13. Dezember 2011 in Berlin die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ neu gestartet. Sie wird thematisch geöffnet und weiterentwickelt.

Die Kampagne richtet ihr Augenmerk ab sofort auf weitere Unfallursachen und -risiken im Straßenverkehr: Neben Rasen und unangepasster Geschwindigkeit sind dies vor allem Ablenkung durch Handy, Zigaretten oder Navigationsgeräte, gefährliches Überholen insbesondere auf Landstraßen, rücksichtsloses Drängeln oder das Fahren unter Alkoholeinfluss. Zudem wirbt die Kampagne für das Anschnallen in Kraftfahrzeugen und das Tragen von Fahrradhelmen. Angesichts der vom Statistischen Bundesamt (Destatis) prognostizierten Unfallzahlen für 2011 wird deutlich, wie wichtig es ist, die nationale

Verkehrssicherheitskampagne fortzusetzen. Nach Schätzungen von Destatis wird sich die Zahl der Verkehrstoten in diesem Jahr auf etwa 3.900 Menschen erhöhen.

Die Botschaften der von Dr. Ramsauer und Dr. Eichendorf vorgestellten Kampagnenmotive lauten „Fahr nicht so schnell“, „Lass dir Zeit“, „Finger vom Handy“ und „Papi, fahr vorsichtig“. Rund 800 Plakate werden mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) in den nächsten Wochen an den Autobahnen und Rastplätzen für eine sichere Fahrweise werben. Ein Motiv ist auf 150 Lkw zu sehen, die quer durch Deutschland unterwegs sind. Anzeigen und Hörfunkspots begleiteten den Kampagnenstart. Ein Kinospot sowie umfassendes Informationsmaterial und weitere Maßnahmen an Landstraßen folgen ab 2012.

„Unser ‚Verkehrssicherheitsprogramm 2011‘ gibt ein ehrgeiziges Ziel vor: Wir wollen die Zahl der Getöteten bis 2020 um 40 Prozent senken. Auch die Zahl der Schwerstverletzten muss kontinuierlich und deutlich gesenkt werden. Das kann nur gelingen, wenn wir alle Unfallursachen bekämpfen. Die neu gestartete Kampagne ist Teil unserer Maßnahmen. Sie appelliert an die Verkehrsteilnehmer, verantwortungsvoll zu fahren und sich der Gefahren im Straßenverkehr bewusst zu werden. Ziel ist, Fehlverhalten zu vermeiden“, sagte Dr. Ramsauer. Zentrales Anliegen sei die Verbesserung der Landstraßensicherheit, denn auf Landstraßen seien mit rund 60 Prozent die meisten Verkehrstoten zu beklagen.

„Auf der Landstraße finden wir ein besonders hohes Sicherheitsrisiko durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad-, Motorrad-, Pkw-, Bus-, Traktor- und Lkw-Fahrer, hohe Geschwindigkeiten, starke Auswirkungen der Witterungsverhältnisse, unübersichtliche Strecken- und Kurvenverläufe und so genannte ‚Baum- und Diskounfälle‘. Daher müssen wir gezielt das ‚Risiko Landstraße‘ minimieren“, ergänzte DVR-Präsident Dr. Eichendorf. Laut Destatis wird die Zahl der Todesopfer auf Landstraßen in diesem Jahr gegenüber 2010 um knapp neun Prozent steigen.

Alle Motive und weitere Hintergrundinformationen zum Neustart der Kampagne unter www.runtervomgas.de.



FOTO > JÜRGEN GEBHARDT

Appellieren an gegenseitige Rücksichtnahme:
Dr. Peter Ramsauer (r.) und Dr. Walter Eichendorf

Nationales Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellt

DVR fordert Prioritäten und höhere Investitionen



DVR-Forderung: konkrete Maßnahmen gegen Baumunfälle

Ein neues Verkehrssicherheitsprogramm bündelt alle laufenden und künftigen Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen.

„Jedes Opfer eines Verkehrsunfalls ist ein Opfer zu viel. Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Alle Beteiligten müssen ihren Beitrag leisten. Das gilt für Bund, Länder und Gemeinden ebenso wie für Institutionen, Verbände und Initiativen. Sie sind unverzichtbare Partner, die Sicherheit auf unseren Straßen weiter zu verbessern und unseren Spitzenplatz in Europa zu festigen“, sagte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bei der Vorstellung.

Ziel des „Verkehrssicherheitsprogramms 2011“ ist es, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Auch die Zahl der Schwer- und Schwerstverletzten soll deutlich gesenkt werden. Das Programm ist in die drei Aktionsfelder „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“ eingeteilt. Schwerpunkt im „Aktionsfeld Mensch“ ist der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Kindern, Radfahrern, Fahranfängern und Älteren. So setzt sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die richtige Kindersicherung im Auto oder für freiwillige Gesundheits-Checks von Senioren ein. Die Helmtragequote von Fahrradfahrern

soll deutlich erhöht werden. Zudem soll die Sicherheit von Fahranfängern verbessert werden.

Zentrales Anliegen im „Aktionsfeld Infrastruktur“ ist die Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen. Rund 60 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle ereignen sich dort. Zusätzliche Überholfahrstreifen oder Schutzeinrichtungen sollen Unfälle verhindern. Auf der Autobahn sollen zum Beispiel Rüttelstreifen das Abkommen von der Fahrbahn verhindern. Gegen Falschfahrer werden in einem Pilotprojekt Warntafeln an Auffahrten aufgestellt.

Das Augenmerk im „Aktionsfeld Fahrzeugtechnik“ soll darauf gerichtet werden, die technischen Potenziale zu nutzen und voranzubringen und gleichzeitig mögliche Gefahren zu beseitigen. So sollen verstärkt Fahrerassistenz- oder Fahrzeugkommunikationssysteme zum Einsatz kommen.

„Ich begrüße die Maßnahmen des Programms, die auch unter Mitwirkung des DVR erarbeitet wurden, und wünsche mir, dass der Bund seinen Worten auch Taten folgen lässt“, kommentierte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf die Pläne des Bundesverkehrsministers. Dabei hat er vor allem die finanzielle Ausstattung der Verkehrssicherheitsarbeit im Blick: „Auch in haushaltspolitisch schwierigen Zeiten dürfen die Aufwendungen des Staates für Maßnahmen der Verkehrssicherheit nicht

heruntergefahren werden. Denn wir wissen: Prävention lohnt sich – gerade auch im Straßenverkehr. Deshalb muss verstärkt in die Verkehrssicherheit investiert werden“, sagte Dr. Eichendorf mit Blick auf die seit 20 Jahren unverändert gebliebenen und im letzten Jahr sogar leicht gekürzten Ansätze im Bundeshaushalt.

Es gehe nun darum, sich den Herausforderungen für die Zukunft zu stellen und Prioritäten zu setzen. Dr. Eichendorf wies dabei auf einen aktuellen Beschluss des DVR-Vorstands für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer hin und unterstrich die hohe gesellschaftliche Akzeptanz eines solchen Verbots.

Für Fahranfänger sollte eine verpflichtende Verlängerung des Lernzeitraumes eingeführt werden. „Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen mit einer Lernzeitverlängerung in der Fahrausbildung, wie sie zum Beispiel in so genannten Mehrphasenmodellen angewendet wird, sowie Erfahrungen mit Graduierungs- oder Stufensystemen sollten in der auch in Deutschland notwendigen Diskussion berücksichtigt werden“, forderte der DVR-Präsident.

Besonderes Augenmerk müsse auch auf den Brennpunkt Landstraße gelegt werden. Von den im vergangenen Jahr insgesamt 3.648 Getöteten im Straßenverkehr sind 2.207 (60 Prozent) bei Unfällen auf Landstraßen tödlich verunglückt. „Wir wünschen uns für das nationale Aktionsprogramm konkrete Maßnahmen gegen Baumunfälle, da bei diesen Unfällen jeder fünfte Verkehrstote zu beklagen ist“, verdeutlichte Dr. Eichendorf. Beim Thema Landstraße müssten zudem die motorisierten Zweiradfahrer in den Fokus gerückt werden.

Darüber hinaus schlägt der DVR vor, die Position eines Verkehrssicherheitsbeauftragten als Koordinator der Bundesregierung einzurichten. Er sollte sich als Ansprechpartner für Verbände, Politik und Wirtschaft verstehen.

Mehr Rücksicht im Straßenverkehr

Weltgedenktag für die Straßenverkehrsoffer 2011



Von Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Weltweit sterben jährlich nahezu 1,3 Millionen Menschen durch Unfälle im Straßenverkehr – so die traurige Bilanz der Weltgesundheitsorganisation. Jeden dritten Sonntag im November findet deshalb alljährlich der „Weltgedenktag für die Straßenverkehrsoffer“ statt. Der von den Vereinten Nationen erklärte Gedenktag erinnert an jene, die ihr Leben im Straßenverkehr verloren haben, sowie an ihre

Angehörigen, die mit den schwierigen Folgen dieser tragischen Todesfälle umzugehen haben.

In Deutschland hat die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen seit Beginn der deutschen Unfallstatistik im Jahre 1953 einen historischen Tiefstand erreicht – und das, obwohl sich die Zahl der Fahrzeuge seitdem verdreifacht hat. Dies ist zweifellos eine erfreuliche Entwicklung. Dennoch: Im vergangenen Jahr wurde alle 18 Minuten ein Kind im Straßenverkehr verletzt – alle 85 Sekunden ein Verkehrsteilnehmer. Jede zweite Stunde starb ein Mensch an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Und alle sechs Stunden verlor ein Mensch sein Leben durch zu schnelles Fahren.

3.648 Verkehrstote im vergangenen Jahr sind noch immer viel zu viele. Zudem müssen wir dringend die Zahl der Schwerverletzten verringern, die im letzten Jahr bei 370.000 lag.

Deshalb dürfen wir nicht nachlassen, unsere Straßen und Fahrzeu-

ge noch sicherer zu machen. Wir haben daher soeben ein neues Sicherheitspaket auf den Weg gebracht. Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm wollen wir unseren Beitrag dazu leisten, die Zahl der Todesopfer in unserem Land noch in diesem Jahrzehnt um 40 Prozent zu verringern. Im Visier haben wir dabei vor allem die schwächeren Teilnehmer, wie Kinder, Fußgänger, Radfahrer oder auch Senioren.

Mein Appell geht dabei an alle Verkehrsteilnehmer, daran mitzuwirken, dass weniger Unfälle geschehen. Denn Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Jeder Einzelne, die Politik, Bund, Länder und Gemeinden, Schulen, Vereine, Verbände und Initiativen: Sie alle sind unverzichtbare Partner, wenn es darum geht, die Sicherheit auf unseren Straßen weiter zu verbessern.

Rücksichtnahme, Aufmerksamkeit, die Beachtung der Verkehrsregeln und ein ausgeprägtes Sicherheitsdenken sind unumgänglich.

„Risiko raus!“ mit positiver Bilanz

Abschluss der Präventionskampagne zum sicheren Fahren und Transportieren

von Sandra Demuth

Zwei Jahre lang machten die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung – Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und landwirtschaftliche Sozialversicherung (LSV) – gemeinsam mit Partnern wie dem DVR mit der Präventionskampagne „Risiko raus!“ auf die Gefahren beim Fahren und Transportieren aufmerksam.

Anlass für die Kampagne waren die hohe Zahl der Arbeitsunfälle im innerbetrieblichen Transport sowie die vielen Arbeits-, Wege-, Dienstwege- und

Schulwegunfälle, die den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung jährlich gemeldet werden.

Ziel war es, das Risikobewusstsein zu stärken und die Unfallrisiken zu senken. „Risiko raus!“ setzte dabei auf verstärkte Wissensvermittlung und die Stärkung des Verantwortungsgefühls für sich und andere.

Jeder einzelne Arbeitnehmer war aufgerufen, sein Arbeitsumfeld sowie die Arbeitsabläufe zu prüfen und Unfallrisiken wie zum Beispiel ständiges Arbeiten unter Zeitdruck

zu minimieren. Da die Arbeitnehmer manche Organisationsabläufe nicht beeinflussen können, wendete sich die Kampagne auch bewusst an diejenigen, die das betriebliche Umfeld gestalten.

Das Verantwortungsgefühl stärken

Ein aufmerksamkeitsstarkes Logo sowie Plakate mit „kopflosen“ Menschen lenkten die Aufmerksamkeit der Arbeitnehmer, Schüler und Studenten auf die Kampagne und ihre Ziele. Die zentrale Botschaft lautete:



Botschaft der Kampagne: Kopfflosigkeit kann schwerwiegende Folgen haben.

Kopfflosigkeit kann schwere Folgen haben. Denn Ursachen für Unfälle sind häufig Gedankenlosigkeit, Ablenkung, Zeitdruck, Selbstüberschätzung oder Leichtsinn. Unfallrisiken, die leicht hätten vermieden werden können.

Strategien zur Vermeidung von Unfällen und Unfallrisiken sowie Informationen zum sicheren Fahren und Transportieren wurden in Seminaren, Schulungen, Beratungen und Veranstaltungen vermittelt. Die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen gingen mit ihren Beratungsangeboten in rund 100.000 Betriebe und sensibilisierten betriebliche Akteure in über 10.000 Seminaren. Bei rund 1.500 Aktionstagen in Unternehmen wurden Führungskräfte und Beschäftigte auf Gefahren für ihre Sicherheit aufmerksam gemacht. Auf Messen wie der AMI, IAA, Bauma, SteinExpo oder A + A wurden Fachpublikum und Besucher umfassend informiert. Die Aktionstage „Risiko raus!“ in Dortmund zum Tag der Verkehrssicherheit 2010 sowie der „Verkehrssicherheitstag Risiko raus!“ im Mai 2011 auf dem Münchener Odeonsplatz gaben mit zahlreichen Mitmach-Aktionen, Informationsgesprächen und Beratungen einen Überblick über die Möglichkeiten, Unfälle zu vermeiden und sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Die Exponate „Lass dich sehen“ waren zwei Jahre lang in ganz Deutschland unterwegs und machten Autofahrer wie Fußgänger auf die Bedeutung von reflektierender Kleidung im Dunkeln aufmerksam. Eine umfassende Webseite sowie

Auch in sozialen Netzwerken lautete die Devise: „Risiko raus!“

Die Zielgruppe der Rad fahrenden Schüler und jungen Fahrer wurde in sozialen Netzwerken angesprochen: „Nachsitzen mit Madsen“ lautete der Titel des Wettbewerbs, bei dem über Schüler-VZ kreative Beiträge zur Verkehrssicherheit eingereicht werden konnten. Lena aus Wernigerode entschied ihn für sich und gewann ein exklusives Konzert der Band Madsen für ihre Klasse. Die „Risiko raus!“-Seite auf Facebook bot neben Informationen rund um die Verkehrssicherheit, nützlichen Apps und einem Ladungssicherungsspiel ebenfalls einen Kreativwettbewerb.

UK/BG/DVR-Schwerpunkt- und Jugendaktion

Der DVR beriet und unterstützte die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen sowie die DGUV bei der Umsetzung der Kampagne und einzelner Projekte. Eigene Projekte des DVR wurden mit „Risiko raus!“ verknüpft. So etwa die jährliche UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion: 2010 klärte sie mit „LadeGUT. Sicher ans Ziel“ mit Broschüren, Flyern, Infofilmen und einem Gewinnspiel zum Thema Ladungssicherung in Pkw und Transportern bis 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse sowie zur Sicherung von Personen in diesen Fahrzeugen auf. Das Gewinnspiel zu

kontinuierliche Presse- und Medienarbeit sorgten für eine fort dauernde Aufmerksamkeit für die Kampagne und deren Themen. Verschiedene Broschüren und Clips wurden entwickelt und bei Veranstaltungen und Seminaren verteilt.

„REGEL-GERECHT. Vorfahrt für Verantwortung“, der Schwerpunktaktion 2011, läuft noch bis 29. Februar 2012 und findet sich, wie auch alle Informationen rund um Regelbefolgung und Verantwortung im Straßenverkehr, unter www.regel-gerecht.de.

Mit „2wheels 4fun“, der UK/BG/DVR-Jugendaktion 2010 wurden altersabhängige Verhaltensweisen im Radverkehr thematisiert und Unterrichtseinheiten für die Sekundarstufe I und II angeboten. 2011 beschäftigte sich „Move safely – respect rules“ mit Fragen rund um Systeme, Regeln und Regelbefolgung. Die Unterrichtsbausteine konnten in unterschiedliche Fächer integriert werden, aber auch den Ausgangspunkt für Projektstage bilden. Gewinnspielaufgaben regten dazu an, sich kreativ mit Regeln im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

Positive Bilanz

Mit diesen und vielen weiteren Maßnahmen und Trägerkampagnen wurden Millionen Menschen in Betrieben und Bildungseinrichtungen mit der Botschaft „Risiko raus!“ erreicht. Der Abschlussbericht mit der endgültigen Auswertung der Kampagne wird im Frühjahr 2012 veröffentlicht.

Auch wenn „Risiko raus!“ zum Ende dieses Jahres offiziell abgeschlossen wird, können Unternehmen, die Aktionstage zum sicheren Fahren und Transportieren veranstalten wollen, die Veranstaltungsmodulare der DGUV bis zum 30. September 2012 ausleihen. Medien der Kampagne können bestellt werden, so lange der Vorrat reicht, spätestens aber bis Ende September 2012. Der DVR berät weiterhin alle Betrieben und unterstützt sie bei der Planung und Durchführung von Schulungen, Seminaren, Trainings und Aktionstagen zur Verkehrssicherheit.

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

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit beim DVR. sdemuth@dvr.de



Dr. Wolfgang Schade

„Das Auto wird seinen Charakter als Statussymbol verlieren“

Dr. Wolfgang Schade, Leiter des Geschäftsfeldes Verkehrssysteme des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI über das Projekt VIVER, die Entwicklung unserer Mobilität und die damit verbundenen Herausforderungen für die Zukunft

DVR-report: Herr Dr. Schade, was genau untersuchen Sie im Geschäftsfeld Verkehrssysteme im Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung?

Dr. Schade: Wir untersuchen die ganze Bandbreite an verkehrspolitischen Fragestellungen. Angefangen

von der Preispolitik, wie soll die Infrastruktur finanziert werden, bis hin zu der Frage, welche Umwelteffekte im Verkehrssystem verursacht werden. Wie muss der Klimaschutz im Verkehrssystem implementiert werden? Und zu diesen Fragestellungen geben wir natürlich auch Empfehlungen, sowohl Richtung Politik als auch Richtung strategischer Beratung für Unternehmen.

DVR-report: Kommen wir konkret auf das VIVER-Projekt zu sprechen, die Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland. Was hat Sie und Ihre Kollegen zu dieser Vision bewegt?

Dr. Schade: Das war für uns als interdisziplinäres Team eine sehr interessante Fragestellung. In unserem Geschäftsfeld arbeiten Wirtschaftsingenieure, Ökonomen, Psychologen, Raumplaner, Ingenieure, eine bunte Mischung aus verschiedenen Disziplinen. Wie sieht das Verkehrssystem in 20, 30 oder 50 Jahren aus? Das war die zentrale Fragestellung. Wir haben festgestellt, dass ein ganzheitliches Bild für solch eine nachhaltige Vision, wie unser Verkehr mittel- bis langfristig in Deutschland aussehen könnte, noch fehlt.

DVR-report: Wie sieht denn die Mobilität der Zukunft aus? Wie werden wir uns in 20 oder mehr Jahren fortbewegen?

Dr. Schade: Die größten Veränderungen erwarten wir in der urbanen Mobilität. Zusammengefasst wird das Verkehrssystem flexibler. Es ist nicht mehr die Fixierung auf ein Verkehrsmittel wie es im Moment noch für die große Mehrheit das private Auto ist. Für andere ist es eher das Fahrrad oder der öffentliche Verkehr. In der Zukunft erwarten wir die flexible Mischung von Verkehrsmitteln. Eine Multimodalität aus Car- oder Bike-sharing und öffentlichem Verkehr zum Beispiel. Speziell junge Menschen werden künftig erwarten, dass dieses breitgefächerte Angebot bereitgestellt wird. Das heißt, ich stelle mir mit Blick auf Kosten, Zeit und Zuverlässigkeit meine individuelle Route zusammen und kann zum Beispiel mit meinem Smartphone auf Knopfdruck genau die benötigten Fahrzeuge oder Verkehrsmittel auswählen, reservieren und bezahlen.

DVR-report: Wird individuelle Mobilität bezahlbar bleiben?

Dr. Schade: Wir gehen davon aus, dass die Mobilitätskosten in Zukunft steigen werden. Das liegt an der Entwicklung der Energiepreise. Das kann natürlich kompensiert werden, zum einen durch effizientere Fahrzeuge und zum anderen durch die Wahl des optimalen Verkehrsmittels beziehungsweise Kombination von Verkehrsmitteln. Da kann der einzelne Nutzer seine Kosten wieder senken, indem er das günstigere Verkehrsmittel auswählt.



Dr. Wolfgang Schade im Gespräch mit Sven Rademacher

DVR-report: Wenn wir den Dreiklang Mensch Maschine Infrastruktur betrachten: Steht ein Bereich für Sie besonders im Fokus?

Dr. Schade: Das ist eine schwierige Frage. Wenn wir uns die VIVER-Studie anschauen, dann ist sicherlich zu erwarten, dass wir künftig andere Fahrzeugtypen haben werden. Kleine elektrische Fahrzeuge, die nur noch 500 Kilogramm auf die Waage bringen und nicht mehr 1,5 Tonnen. Diese Fahrzeuge werden auch viel effizienter sein. Sie werden besser an städtische Bedingungen angepasst sein. Außerdem werden auch Pedelecs oder elektrische Roller eine größere Rolle im innerstädtischen Straßenverkehr spielen.

Daneben kommt es auf flexible Schnittstellen an. Und hier bekommen moderne Kommunikationstechnologien eine hohe Bedeutung. Datenbanken, die alle Daten über die verschiedenen Verkehrsträger verwalten und anbieten.

Der Bereich der Verkehrsinfrastruktur bleibt aus meiner Sicht noch am stabilsten. Wir werden nicht mehr viel neue Infrastruktur entwickeln müssen. Bei den Verkehrswegen wird es eher darum gehen, den existierenden Bestand zu erhalten. Mit Blick auf Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge muss natürlich eine entsprechende Lade- und Betankungsinfrastruktur aufgebaut werden.

DVR-report: Die meisten Verkehrsteilnehmer möchten möglichst schnell und bequem von A nach B

kommen. Welche Rolle spielt dabei die Verkehrssicherheit?

Dr. Schade: Die Verkehrssicherheit spielt eine sehr große Rolle für die meisten Menschen. Sie möchten nicht nur schnell und bequem, sondern auch zuverlässig ans Ziel kommen. Sie wollen in der Regel zu einem bestimmten Zeitpunkt ankommen. Und selbstverständlich möchten die Verkehrsteilnehmer sicher und ohne Unfall ihr Ziel erreichen.

DVR-report: Damit sind wir beim Thema Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an. Was halten Sie von dieser Vision, einer strategischen Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern? Geht sie einher mit Ihrer Vision für nachhaltigen Verkehr?

Dr. Schade: Es gibt sicherlich Aspekte in beiden Visionen, die sich gegenseitig befruchten. Ein Beispiel: Es gibt in VIVER den Vorschlag, die Regelgeschwindigkeit in den Städten auf 30 km/h zu senken und nur auf bestimmten Straßen schnellere Geschwindigkeiten zuzulassen. Das ist ein Aspekt, der auch gut zur Vision Zero passt.

DVR-report: Das Auto ist nach wie vor des Deutschen liebstes Kind. Wird das Auto mit Blick auf die Entwicklung unserer Mobilität seinen Stellenwert als Statussymbol verlieren?

Dr. Schade: Grundsätzlich stimme ich dem zu. Das Auto wird mehr als eine nützliche Technologie betrachtet

und weniger als Statussymbol – zumindest bei den jüngeren Menschen. Bei einem heute 50-jährigen, der sich sein ganzes mobiles Leben lang an sein eigenes Auto gewöhnt hat, ist eine solche Veränderung nicht zu erwarten. Aber ich denke, dass die 20- bis 40-jährigen, die ihr Mobilitätsverhalten jetzt ausprägen, die jetzt Car-sharing und bike-sharing-Systeme in ihrer Entwicklung erleben, die Smartphones nutzen, ihre Einstellung zum Auto stark verändern. Wenn wir in Richtung 2030 schauen, dann werden wir eine große Gruppe von Verkehrsteilnehmern haben, für die das Auto diesen Statussymbolcharakter nicht mehr hat.

Generell stellen wir einen Bewusstseinswandel fest hin zu mehr Klima- und Umweltschutz. Immer mehr Menschen sind für dieses Thema sensibilisiert, die Medienberichterstattung über die Verknappung des Erdöls, höhere Ölpreise und CO₂-Reduktionsziele leistet einen wichtigen Beitrag. Dieser Bewusstseinswandel ist für unsere Vision ein ganz wichtiger Bestandteil.

DVR-report: Einen weiteren Bereich darf man nicht ausklammern. Wir haben viel über individuelle Mobilität mit dem eigenen Fahrzeug gesprochen. Welche Bedeutung messen Sie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei einer intelligenten Verkehrsmittelwahl zu?

Dr. Schade: Der ÖPNV ist immer noch der Verkehrsträger, der in der Stadt die höchsten Personenströme bewältigen kann. Deswegen sind Busse und Bahnen wichtige Verkehrsmittel, um die städtische Bevölkerung mobil zu halten. Der ÖPNV ist in unserem multimodalen System neben dem Car- und bike-sharing sowie Mitfahrgelegenheiten ein zentraler Baustein. Ich gehe davon aus, dass der ÖPNV im städtischen Bereich weiterhin eine wichtige Rolle spielt, im Umland übrigens auch.

DVR-report: Nutzt der ÖPNV aus Ihrer Sicht seine Chancen, die Mobilität der Zukunft mit zu gestalten?

Dr. Schade: Das ist schwer zu sagen, denn man kann nicht allgemein von dem ÖPNV sprechen. Sicherlich gibt es in manchen Städten und

Regionen Verkehrsunternehmen, die fortschrittlicher sind als andere. Da gibt es bereits heute flexible Systeme, Handytickets oder auch schon eigene Car-sharing-Angebote. Diese ÖPNV-Unternehmen haben die Zeichen der Zeit erkannt und stellen sich um. Und dann gibt es andere Verkehrsunternehmen, die bisher nur auf ihr altes Geschäft schauen und diese Veränderung noch nicht antizipiert haben und künftig wahrscheinlich eher auf der Verliererseite sein werden.

DVR-report: Den Trend zur Elektromobilität und weiteren alternativen Antriebstechnologien haben Sie bereits angesprochen. Dieser Trend ist sicherlich nicht mehr aufzuhalten. Welche Entwicklung erwarten Sie in diesem Bereich?

Dr. Schade: Der Trend zur Elektromobilität wird sich angesichts der hohen fossilen Energiepreise und der Anforderungen an den Klimaschutz in den nächsten Jahren weiterentwickeln. Die Elektromobilität bietet uns die Möglichkeit, verschiedene Mobilitätskonzepte einzusetzen. Zum einen sind da die kleinen Leichtfahrzeuge, die elektrisch angetrieben werden. Zum anderen die Pedelecs, die sich weiter verbreiten werden. Bei den größeren Fahrzeugen zeichnet sich ein Wandel ab, zunächst hin zum Hybrid, dann zu Plug-in-Hybriden und letztlich rein elektrisch angetriebene Autos, die eher Distanzen von bis zu

150 oder 200 Kilometern abdecken. Hinzu kommen Fahrzeuge, die von einer Brennstoffzelle angetrieben werden, die auch für längere Strecken genutzt werden können.

DVR-report: Ein weiteres Thema, das mit Blick auf die Zukunft sehr wichtig ist, ist der demografische Wandel und die Auswirkungen auf neue Mobilitätskonzepte.

Dr. Schade: Dem demografischen Wandel haben wir uns in der VIVER-Studie natürlich auch gewidmet. Wie gesagt, wir erwarten, dass vor allem die jüngeren Generationen die neuen Mobilitätskonzepte nutzen werden. Für die heute älteren Menschen ist besonders der ÖPNV ein wichtiger Bereich. Es muss sichergestellt sein, dass sich die zunehmende Zahl älterer Verkehrsteilnehmer in den Bussen und Bahnen gut aufgehoben fühlt. Hier kommt es zum Beispiel auf Barrierefreiheit und das Gefühl der Sicherheit an. Nur unter diesen Voraussetzungen wird der ÖPNV von den Älteren akzeptiert.

DVR-report: Benötigen ältere Menschen angesichts einer zunehmenden Technisierung unserer mobilen Verkehrswelt nicht weiterhin auch Beratungsangebote von Mensch zu Mensch?

Dr. Schade: Solche Beratungsangebote werden weiterhin notwendig sein. Überall dort, wo man persönliche Ansprechpartner abgeschafft

hat, gab es Probleme. Der persönliche Kontakt muss nach wie vor möglich sein, um Informationen einzuholen oder Fragen zu klären. Es wird nicht nur eine Computerwelt geben, in der Fahrkarten nur noch am Automaten oder über das Smartphone gekauft werden.

Wir sprechen bei unserer Vision für einen nachhaltigen Verkehr immer auch davon, wie wichtig es ist, an die Lebensqualität zu denken. Und ein gutes Mobilitätssystem ist eines, das die Lebensqualität erhöht. Dazu gehören Städte mit grünen Aufenthaltszonen, leisem und weniger motorisiertem Verkehr.

DVR-report: Ihre Vision für einen nachhaltigen Verkehr liegt jetzt auf dem Tisch. Wie sehen Ihre nächsten Schritte aus?

Dr. Schade: Wir sind natürlich über unsere Erkenntnisse im Gespräch mit den Akteuren, das heißt mit Unternehmen, die im öffentlichen Verkehr aktiv sind, und mit der Automobilindustrie, um diese Vision für nachhaltigen Verkehr voranzutreiben. Darüber hinaus möchten wir über diese Gespräche aber auch noch eventuell bestehende Hemmnisse identifizieren und Lösungen entwickeln, diese aus dem Weg zu räumen.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Dr. Wolfgang Schade



Dr. Wolfgang Schade, 1965 in Frankfurt/Main geboren, forscht seit März 2005 am Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI als Projektleiter. Seit 2008 ist der Wirtschaftsingenieur, der 2004 in Wirtschaftswissenschaften promoviert hat, Leiter des Geschäftsfeldes Verkehrssysteme. Am ISI befasst er sich mit der strategischen Bewertung von Verkehrs-, Technologie-, Klima- und Energiepolitik und deren Auswirkungen auf Mobilität und die Gesamtwirtschaft.

Nach Abschluss seines Studiums war er zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter am Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) der Universität Karlsruhe im Bereich der Schnittstellen zwischen Ökonomie, Verkehr und Umwelt (1997 bis 2005) in Forschung und Lehre tätig.

VIVER (Leben) – Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland ist ein Eigenforschungsprojekt des Fraunhofer ISI, initiiert durch das Geschäftsfeld Verkehrssysteme. Ziel des Projektes war es, eine anschauliche Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland für das Jahr 2050 zu entwerfen. Dabei wurde bewusst ausschließlich die interdisziplinäre Expertise des Fraunhofer ISI genutzt.

„Es gibt kein Recht auf zu schnelles Fahren“ DVR-Presseseminar zum Thema „Regelbefolgung“



Interessierte Medienvertreter beim Presseseminar

Wer eine sinnvolle und notwendige Regel aufstellt, hat noch nicht die Gewähr, dass sie auch eingehalten wird. Die vielen zigtausend Regelübertretungen im Straßenverkehr pro Tag – geahndete und nicht geahndete – belegen dies eindrucksvoll. Angesichts der Tatsache, dass sich alle 14 Sekunden ein Unfall auf deutschen Straßen ereignet, dass jede Stunde 45 Personen verletzt werden und täglich elf Menschen ihr Leben verlieren, verhalten sich zu viele Verkehrsteilnehmer nicht regelgerecht, so der Tenor beim DVR-Presseseminar am 14. und 15. November 2011 zum Thema „Recht und Regelbefolgung“ in Bonn.

Verkehrsüberwachung

Warum beispielsweise hält sich immer noch hartnäckig das Gerücht, dass Verkehrsüberwachung durch Polizei oder Kommunen Abzocke sei? Professor Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei widmete sich in seinem Referat dem „Stiefkind Verkehrsüberwachung“ und den Rechtsgrundlagen und Realitäten in der Verkehrsüberwachung von Polizei und Kommunen. Zu Beginn betonte er, dass das wichtigste Ziel der Überwachung des Straßenverkehrs die Erhöhung der Verkehrssicherheit sei. Sie schütze vor allem Hilfsbedürftige und schwächere Verkehrsteilnehmer und sei ein Grundrechtsschutz.

Das Bundesverfassungsgericht bezog im Jahr 2010 Stellung zur staatlichen Aufgabe der Verkehrsüberwachung: „Zweck derartiger Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit – angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der erheblichen Zahl von Verkehrsübertretungen – der Schutz von Rechtsgütern mit ausreichendem Gewicht. Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs steht auch im Zusammenhang mit dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben.“

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist die Hauptunfallursache bei Unfällen mit Personenschaden. Mehr noch:



Professor Dr. Dieter Müller
(Hochschule der Sächsischen Polizei)

Sie verursacht auch die schlimmsten Unfälle. Etwa 40 Prozent der Todesopfer gehen auf die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ zurück. „Kein Mensch muss schneller fahren als erlaubt und kein Mensch hat das Recht auf überhöhte Geschwindigkeit“, sagte Professor Müller. Wer aber von „Abzocke“ spreche im Zusammenhang mit der Überwachung des Straßenverkehrs, der tue so, als habe er ein Recht auf dieses „Kavaliersdelikt“.

Verkehrssicherheitsarbeit sei, so Professor Müller, keine isolierte Aufgabe der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung, sondern ein gesamtgesellschaftliches Thema, das eines breiten Verständnisses ebenso bedarf wie einer – durchaus konstruktiv-kritischen – Begleitung durch Medien, Institutionen und Verbände.

„Eine Regelbefolgung durch Verkehrsteilnehmer kann der Staat allerdings nur dann erwarten, wenn die Normen allgemein bekannt sind, wenn deren Sinn verstanden wird, wenn sie in einem fairen Rahmen stattfinden und wenn sie nicht missbraucht werden für andere Zwecke als die der Verkehrssicherheit“, stellt der Jurist fest.

In die gleiche Kerbe schlug Dr. Detlev Lipphard, Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR. Wenn es um die Geschwindigkeitskontrollen gehe, werde – wenn auch unerschwerlich – die Berichterstattung in manchen Medien gerne mit dem Vorwurf der „Abzocke“ garniert. Es werden dann Begriffe wie „Radarfalle“ benutzt und das Bild des in seinen Mobilitätsbedürfnissen allzu ausgebreiteten Autofahrers gezeichnet.

„Dabei ist es doch so einfach: Wer sich an die erlaubte Geschwindigkeit hält, hat nichts zu befürchten“, so Dr. Lipphard. Außerdem gebe es einen Spielraum. Man muss schon viel zu schnell unterwegs sein, um



Dr. Detlev Lippard (DVR)

überhaupt einen Bußgeldbescheid zu kassieren, der mit einem Eintrag in Flensburg gekoppelt ist. Ein Fahrverbot droht innerorts erst ab 31 km/h zu schnell, außerorts ab 41 km/h Übertretung plus einer Toleranz von mindestens drei km/h. Mehr als 90 Prozent aller Geschwindigkeitsdelikte hingegen liegen nur im Verwarnungsbereich und werden mit maximal 35 Euro geahndet.

Polizei und Kommunen orientierten sich bei der Auswahl ihrer Messstellen zum einen am Unfallgeschehen, indem vorrangig an geschwindigkeitsbedingten Unfallhäufungen geblitzt werde. Zum anderen gehe es um den Schutz von Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenheimen. „Tempokontrollen sollten immer mit Informationen der Öffentlichkeit einhergehen, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen. Überwachung ist kein Selbstzweck, sondern bietet Schutz für alle. Die Zeiten, in denen Rasen als Kavaliersdelikt angesehen werden konnte, sind vorbei“, so Dr. Lippard abschließend.

Generelles Tempolimit auf Autobahnen

Auf der Basis einer aktuellen Untersuchung zur Verkehrssicherheit auf Deutschen Autobahnen (Deutsche Hochschule der Polizei) forderte Polizeidirektor Martin Mönnighoff die schnellstmögliche Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen.

„Derzeit ist nur rund ein Viertel aller Bundesautobahnen mit einem

Tempolimit versehen. Die zur Steigerung der Verkehrssicherheit in den letzten Jahren verfügten Tempolimits haben in den örtlich begrenzten Bereichen dazu geführt, dass die Anzahl und besonders die Schwere der Verkehrsunfälle dort zurückgegangen sind“, machte Mönnighoff deutlich.

Bei einem Vergleich der Bundesautobahnen mit Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wurde in der Untersuchung festgestellt, dass im Jahr 2010 pro tausend Straßen-Kilometer die meisten Verkehrsteilnehmer auf Autobahnen getötet würden. Von den insgesamt 430 Menschen, die auf Autobahnen ihr Leben lassen mussten, wurden 284 auf Streckenabschnitten ohne Begrenzung getötet. Die 65,5 Prozent freien Streckenabschnitte auf Bundesautobahnen mit der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h seien, so Mönnighoff, also alles andere als sicher. Damit sei Deutschland auch das einzige Land in Europa, das kein generelles Tempolimit auf Autobahnen verfügt habe, obwohl nach Meinung von Fachleuten bei einem Tempolimit mit bis zu 20 Prozent weniger Toten auf Autobahnen zu rechnen sei.

Mönnighoff verwies auf das bei vielen Untersuchungen weltweit ermittelte Power-Modell, wonach der Rückgang der Geschwindigkeiten um durchschnittlich ein Prozent zu einem Rückgang bei den Schwerverletzten von drei Prozent und bei den tödlichen Verkehrsunfällen um vier Prozent führen würde. „Eine Möglichkeit, die Verkehrssicherheit durch ein Tempolimit zu erhöhen, darf nicht ungenutzt bleiben, wenn man will, dass weniger Menschen schwer verletzt



Martin Mönnighoff (Deutsche Hochschule der Polizei)

oder getötet werden“, unterstrich der Polizeidirektor.

Mönnighoff kritisierte, dass es in Deutschland keine aktuellen Erkenntnisse über die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Deutschen Autobahnen gebe. Die letzte wissenschaftliche Untersuchung aus dem Jahre 1995 ermittelte als Durchschnittsgeschwindigkeit 135 km/h, was damals schon über der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gelegen habe.

Mönnighoff schlussfolgerte aus der Untersuchung, dass bei einem Tempolimit die Verkehrssicherheit steigen und die Verletzungsschwere sinken würde, dass der Verkehrsfluss verbessert, die Staugefahr sinken, die Differenzgeschwindigkeiten geringer und Aggressionen abnehmen würden. Auch ältere Menschen würden sich wieder vermehrt trauen, auf der Autobahn zu fahren. Die subjektive Sicherheit jedes Verkehrsteilnehmers würde steigen.

Schärfere Vorschriften?

Kann die Verkehrssicherheit durch schärfere Vorschriften erhöht werden? Dieser Frage widmete sich Professor Dr. Gerrit Manssen und kam zu dem Schluss, dass wichtiger als schärfere Gesetze eine schärfere Überwachung sei. Gleichwohl müsse der Unwertgehalt von Taten auch in Sanktionsanordnungen zum Ausdruck kommen. Geschwindigkeitsverstöße seien in Deutschland noch zu sehr „Kavaliersdelikte“.

Vernünftige Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seien verfassungsgemäß. Dazu gehörten die Erhöhung der Bußgelder auf das Niveau anderer Staaten wie Schweden, Niederlande oder des Vereinigten Königreiches. Der Bußgeldkatalog müsse reformiert werden und Geschwindigkeitsverstöße müssten stärker sanktioniert werden. Außerdem müsse ein Straftatbestand geschaffen werden: „Deutliches Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“. Professor Manssen sprach sich außerdem für die Einführung einer finanziellen Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr und für Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen aus.



Der DVR geht mit einer informativen Webseite ins Netz



Bei der Busschule lernen Kinder, wie gefährlich es werden kann, wenn die Jacke in der Bustür klemmt.

Was ist eine Busschule? Welche Inhalte sollten Kindern vermittelt werden, damit sie den Schulbus sicher nutzen können? Wie wird eine Fahrzeugbegleitung organisiert? Gibt es in meiner Umgebung, vielleicht sogar in meiner Stadt, bereits ein entsprechendes Angebot? Diese und andere Fragen beantwortet die neue Website www.schulbusprojekte.de, die der DVR jetzt der Öffentlichkeit vorgestellt hat.

Eltern und Lehrkräfte können sich mit dieser Plattform schnell informieren, ob es in ihrer Stadt oder im Kreisgebiet ein Schulbusprojekt gibt und wer es durchführt. Darüber hinaus enthält die Webseite umfangreiches, verständlich aufbereitetes Hintergrundwissen zur Schulwegsicherheit, insbesondere bei der Nutzung des Schulbusses.

Mit dem neuen Online-Angebot bietet der DVR Institutionen, Verbänden

und Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, ihr Schulbusprojekt vorzustellen. Er möchte damit der wichtigen Arbeit, die vor Ort geleistet wird, die nötige Anerkennung verschaffen und Eltern und Lehrkräfte ermutigen, ähnliche Projekte in ihrer Region vor Ort anzuregen oder durchzuführen.

Mehr als zehn Millionen Kinder nutzen in Deutschland für ihren täglichen Weg zur Schule einen Schulbus oder öffentliche Verkehrsmittel. Dabei erweist sich der Omnibus als sicheres Verkehrsmittel. Bei seiner Nutzung ereignen sich weniger Unfälle als bei anderen Arten der Verkehrsteilnahme, also beim Schulweg zu Fuß, mit dem Rad oder im Pkw. Dennoch kommt es bei der Schulbusnutzung immer wieder zu Problemen: Schüler verhalten sich an der Haltestelle oder beim Einsteigen unvorsichtig, es wird gedrängelt oder gerangelt oder es kommt beim Überqueren der Straße zu gefährlichen Situationen.

Vielerorts wurden deshalb so genannte Schulbusprojekte ins Leben gerufen. Deren Ziel ist in erster Linie die Unfallprävention: Unfälle bei der Nutzung von Schulbussen sollen vermieden werden. Schulbusprojekte zielen aber auch darauf ab, den Umgang der Schülerinnen und Schüler miteinander zu verbessern, sie gegen Gewalt und Mobbing auf dem Schulweg zu sensibilisieren und Vandalismus zu ächten. Im Wesentlichen werden zwei verschiedene Projektformen unterschieden: Buschulen richten sich in erster Linie an Kinder in Grundschulen und Tageseinrichtungen und vermitteln in kindgerechter Weise das Know-how bei der Benutzung des Busses. Für die Busbegleitung setzt man dagegen neben Eltern und anderen Erwachsenen auf ältere Schüler, die für ihre Aufgabe entsprechend ausgebildet werden. Hier stehen neben der sicheren Busnutzung auch die Konfliktvermeidung und die Gewaltprävention im Vordergrund.

Getragen werden Schulbusprojekte zumeist von den Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit den Schulen. Oft sind auch die Städte und Gemeinden, Unfallkassen, Verkehrssicherheitsorganisationen, die örtliche Verkehrswacht sowie die Polizei an den Projekten beteiligt. Unter www.schulbusprojekte.de können sich nun alle interessierten Personen über die Vielfalt der Schulbusprojekte in Deutschland, über die verschiedenen Ansätze und das Know-how bei der Durchführung informieren. Über eine Regionalsuche können Eltern und Lehrkräfte Projekte in ihrem Bundesland und in ihrer unmittelbaren Umgebung finden. Unter der Rubrik „aktiv werden“ erfahren die Nutzer, wie die ersten Schritte zur Installation eines eigenen Projektes aussehen.

Mit Hilfe eines interaktiven Formulars auf der Webseite können Betreiber von Schulbusprojekten ihr Projekt selbst kostenlos vorstellen und mit entsprechenden Fotos illustrieren. Die Freischaltung der Darstellung erfolgt dann kurzfristig durch die Administration der Seite. Neben den regionalen werden auch einige überregionale Projekte vorgestellt, die im gesamten Bundesgebiet nutzbar sind. Darüber hinaus enthält die Webseite Angebote zur Weiterbildung von Schulbusfahrern, also spezieller Fortbildungsseminare, die sich an Fahrerinnen und Fahrer von Schulbussen richten. Unter der Überschrift „Fragen und Antworten“ finden Eltern Antworten auf häufig gestellte Fragen zur Schulbussicherheit.

Mit diesem Online-Angebot erhalten die regionalen Schulbusprojekte in Deutschland weiteren Auftrieb. Weitere Informationen unter www.schulbusprojekte.de.



Erst gurten, dann starten

17. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“

Wenn Autofahrer heute ins Fahrzeug steigen, ist der Griff zum Gurt alltägliche Gewohnheit. Erst gurten, dann starten – kaum jemand denkt noch darüber nach. Dabei dauerte es viele Jahrzehnte, bis sich der Dreipunktgurt im Auto durchgesetzt hat.

Der Sicherheitsgurt hat nach Meinung von Experten mehr als einer Million Menschen das Leben gerettet und ist nach wie vor Lebensretter Nummer eins. Gegenüber anderen Systemen der aktiven und passiven Sicherheit ist er jedoch inzwischen eher aus dem Fokus der Aufmerksamkeit gerückt. Aber ist der Gurt deshalb ausgereizt? Wie ist der Forschungsstand mit Blick auf die Wirksamkeit des Gurtes? Warum sind viele der im Straßenverkehr Getöteten nicht angeschnallt gewesen? Diesen und weiteren Fragen widmete sich am 24. Oktober 2011 das 17. Forum

„Sicherheit und Mobilität“ des DVR in den Räumen der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft in Hamburg, unterstützt von DEKRA und dem ADAC.

Eine Abfrage des DVR bei den Bundesländern hatte ergeben, dass in zehn Bundesländern, die Unfallzahlen geliefert haben, durchschnittlich knapp 20 Prozent der im Straßenverkehr getöteten Fahrzeuginsassen nicht angeschnallt waren. „Das ist ein alarmierender Wert, den wir nicht einfach hinnehmen können“, kommentiert DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf die Zahlen aus den Ländern.

Ein Thema sei auch immer noch das Nicht-Angurten bei vielen Lkw-Fahrern. „Hier gibt es noch viel Luft nach oben, auch wenn sich in den vergangenen Jahren die Zahl der

angeschnallten Fahrer auf knapp über 50 Prozent erhöht hat“, sagte Dr. Eichendorf.

„Im vergangenen Jahr sind viele Kinder als Pkw-Mitfahrer tödlich verunglückt. Ich empfehle deshalb allen Autofahrern dringend, nicht nur sich selbst immer anzuschnallen, sondern auch für die richtige Kindersicherung im Pkw zu sorgen. So lassen sich bei schweren Verkehrsunfällen Verletzungen vermindern oder sogar vermeiden“, teilte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer den Teilnehmern des Forums mit.

Die Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg führte anlässlich des DVR-Forums eine hamburgweite Gurtanlegekontrolle durch, die zu folgenden Ergebnissen führte: bei 274 angehaltenen Fahrzeugen wurden 103 Verstöße gegen die Anschnallpflicht geahndet.

Hamburgs Innensenator Michael Neumann bezeichnete auf dem DVR-Forum die Vision Zero als „ein hohes

Ziel“. Die Zielmarke „null Verkehrstote“ müsse ein zentraler verkehrspolitischer Anspruch sein und der Sicherheitsgurt könne dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Er dankte dem DVR für seinen Einsatz und forderte alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Akteure auf, gemeinsam an einem Strang zu ziehen – und zwar in die gleiche Richtung.

Einen Abriss über die Entwicklung der Sicherungsquoten in Abhängigkeit von gesetzlichen Regelungen lieferte Professor Dr. Ingo Pfafferoth, ehemaliger Referatsleiter bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Über neue technische Erkenntnisse im Bereich der Sicherungssysteme von Pkw informierte Volker Sandner, Leiter passive Sicherheit im ADAC-Technikzentrum.

In einer von DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer moderierten Expertenrunde ging es anschließend um die Frage, wie Gurtsysteme technisch verbessert und Gurnutzungsquoten erhöht werden können. Die Fachleute waren sich einig, dass das Thema Sicherheitsgurt kein „alter Hut“ sei, sondern im Gegenteil großes Potenzial habe, einen noch höheren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten zu können. Es sollten in der Öffentlichkeitsarbeit nicht immer nur positive Zahlen wie die der BASt, die für 2009 eine Anschnallquote auf den Frontsitzen von 98 Prozent festgestellt hat,

herangezogen werden. Zahlen wie die der Bundesländer über die Getöteten, die nicht angeschnallt waren, sollten stärker publiziert werden.

Ein wichtiger Aspekt sei die Forschung. So würden keine aktuellen Erkenntnisse vorliegen, warum sich Verkehrsteilnehmer nicht angurten. Daher sollten Merkmale der Nicht-Angurter erhoben werden.

Technische Systeme wie der Seat Belt Reminder (visueller oder akustischer Angurt-Erinnerer) sollten nicht nur auf die Vordersitze beschränkt bleiben. Auf der Rücksitzbank seien Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer noch viel zu oft Fehlanzeige. Zudem sollte bei der Gurt/Sitz-Kombination verstärkt auf die Benutzerfreundlichkeit und den Komfort geachtet werden. Umgekehrt seien Systeme zu erörtern, die automatisch beim Nicht-Angurten bestimmte Funktionen des Fahrzeuges blockierten, zum Beispiel das Überschreiten einer bestimmten Geschwindigkeit oder die Funktion von Radio und CD.

Ein weiterer Vorschlag in der Diskussion war, die Missachtung der Anschnallpflicht schärfer zu ahnden und mit einem höheren Bußgeld sowie mit einem Punkteeintrag in Flensburg zu belegen. Auch das Nicht-Sichern von Kindern solle schärfer sanktioniert werden.

Einig war sich die Expertenrunde, dass es neben der Repression auch auf die Information und die Prävention ankomme. Hier würde vor allem die persönliche Ansprache unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen im Vordergrund stehen, egal ob es sich um junge Fahrer, Lkw-Fahrer, Eltern oder Taxifahrer handele. Als positive Beispiele wurden die Gurtkampagne „Hat`s geklickt?“ für Lkw-Fahrer unter dem Dach des DVR sowie der „Crash Kurs NRW“ der nordrhein-westfälischen Polizei genannt. Junge Leute erfahren dort von Feuerwehrleuten, Polizisten, Notärzten, Notfallseelsorgern, aber auch von Opfern oder Angehörigen der Opfer aus erster Hand, was bei Unfällen passiert und welche Folgen dies für Leib und Seele haben kann.

Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Silke von Beesten (Polizeipräsidium Köln), Jürgen Bente (DVR), Alexander Berg (DEKRA), Wolfgang Blindenbacher (Leitender Polizeidirektor a.D. des Innenministeriums NRW), Dr. Klaus Ruff (BG Verkehr) und Dr. Harald Zellmer (Autoliv).

Eine aktuelle Publikation des DVR (Schriftenreihe Nr. 15/Der Sicherheitsgurt – Lebensretter Nr. 1) über die Historie des Gurts ist – in kleiner Stückzahl kostenlos – beim DVR erhältlich. Sie enthält auch die Angaben der Länder über die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten, die nicht angeschnallt waren.

FOTO > GWM

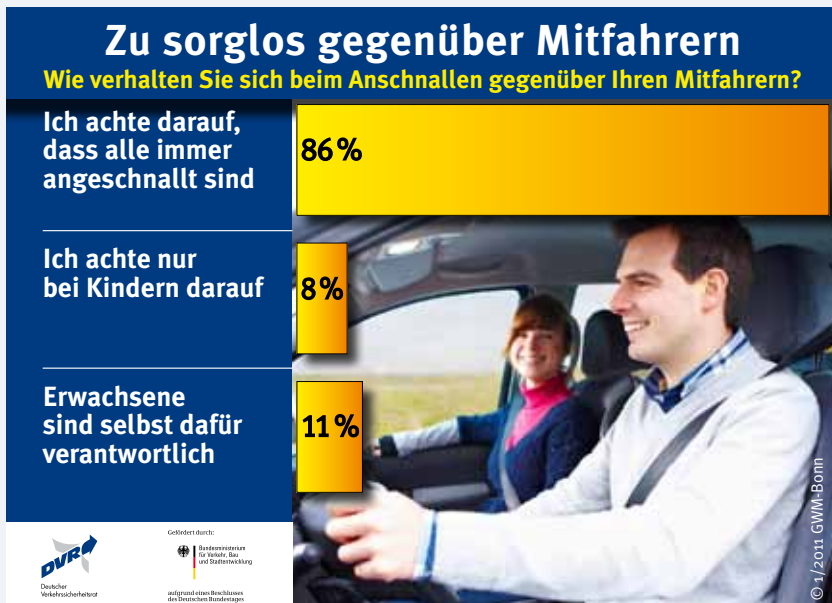


17. DVR-Forum: Expertendiskussion über die Sicherheitspotenziale des Gurts

Umfrage unter Autofahrern zum Thema Anschnallen

Nur etwa 86 Prozent der Autofahrer achten darauf, dass sich auch alle Mitfahrer anschnallen. Dies ergab eine repräsentative Befragung von 2.000 Personen, die im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Die anderen sorgen entweder nur bei Kindern für die richtige Sicherung (8 Prozent) oder sind der Meinung, dass erwachsene Mitfahrer selbst dafür verantwortlich sind, ob sie sich anschnallen (11 Prozent). Mehrfachantworten waren möglich.

Der DVR weist darauf hin, dass der Sicherheitsgurt im Auto der Lebensretter Nummer eins ist. Er empfiehlt allen Autofahrern dringend, nicht nur sich selbst immer anzuschnallen, sondern auch dafür zu sorgen, dass sich alle Mitfahrer sichern.



GRAFIK > GWM

Vorbilder im Straßenverkehr Kavaliers der Straße in Regensburg ausgezeichnet

Die Bergung verletzter Personen aus Unfallwracks, lebensrettende Erste-Hilfe-Maßnahmen, die Absicherung einer unübersichtlichen Unfallstelle oder die beruhigende Ansprache und das Kümmern um einen Verletzten – solche und viele weitere Situationen sind es, die aus Verkehrsteilnehmern

Kavaliers der Straße machen. Und das seit mittlerweile 52 Jahren, organisiert von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“.

Im Großen Sitzungssaal der Regierung der Oberpfalz in Regensburg

wurden Ende September 28 Frauen und Männer für ihre Tatkraft und Zivilcourage im Straßenverkehr als Kavaliers der Straße ausgezeichnet – so viele wie noch nie. Als Dr. Gernot Sittner, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft, die Kavaliergeschichten vorträgt, ist es mucksmäuschenstill im Saal. Auch in diesem Jahr belegen die geschilderten Fälle den selbstlosen und mutigen Einsatz der Geehrten. Nicht selten ging es um Leben und Tod.

Die bayerische Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel (FDP) dankte den Kavalieren für ihren vorbildlichen Einsatz: „In Deutschland macht der Wutbürger Schlagzeilen, ich würde mir wünschen, dass es mehr Mutbürger wie Sie gibt.“

Lobende Worte für die Kavaliers fanden auch die Regierungspräsidentin der Oberpfalz, Brigitta Brunner, der Regensburger Bürgermeister, Gerhard Weber, und der Chefredakteur der Mittelbayerischen Zeitung, Manfred Sauerer.

FOTO > DVR



Ehrung in Regensburg: Kavaliers der Straße wurden für vorbildhaftes Verhalten im Straßenverkehr ausgezeichnet.

Spritsparendes Fahren im Praxistest

ECOWILL-Seminar: Teilnehmer aus zehn EU-Staaten



Sprit sparen in Theorie und Praxis: Die Teilnehmer des ECOWILL-Seminars in Berlin.

Selbst die Profis am Steuer sind erstaunt über das Einsparpotenzial durch spritsparendes Fahren. Um fünf bis 15 Prozent konnten die Teilnehmer eines ECOWILL-Seminars aus zehn EU-Staaten im Praxistest ihren Kraftstoffverbrauch reduzieren – und das im dichten Stadtverkehr von Berlin unter Anleitung erfahrener Spritspartrainer des DVR. Nach Einschätzung der Experten wurde die angewandte Coaching-Methode „powerful“ genannt.

Das im Mai 2010 ins Leben gerufene ECOWILL-Projekt hat sich die Förderung von spritsparendem Fahren, dem so genannten Eco-Driving, in Europa zum Ziel gesetzt. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen kurze Eco-Driving-Schnupperkurse sowohl für Führerscheininhaber als auch erfahrene Fahrer in 13 EU-Ländern eingeführt werden. Gleichzeitig sollen verstärkt Fahrschüler im Bereich Eco-Driving unterrichtet werden.

In diesem Jahr sind die 2010 in den beteiligten Staaten begonnenen Maßnahmen, Unfälle im Straßenverkehr zu vermeiden, den CO₂-Ausstoß zu verringern und den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, fortgesetzt worden. Dies soll durch die europaweite Integration von sicheren und umweltschonenden Fahrweisen in die Fahrausbildung und Prüfung der Klasse B sowie durch flächendeckende Kurztrainings (Short-Duration-Training) für Pkw-Fahrer

erreicht werden. Das auf 36 Monate ausgelegte Projekt wird über das EU-Programm Intelligent Energy Europe (IEE) finanziert und von der Österreichischen Energieagentur geleitet. Der DVR hat das didaktische Konzept entwickelt und die beiden Handbücher erstellt, die von den Partnern in die jeweilige Landessprache übersetzt wurden. Kooperationspartner sind die Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI), die European Driving School Association (EFA), der Automobil Weltverband (FIA) und die International Commission for Driver testing (CIECA).

Ein Kurztraining dauert eine Stunde und findet im Realverkehr statt. „Bei einer ersten Fahrt beobachtet der Trainer zunächst nur das Fahrverhalten und gibt anschließend positiv verstärkend Tipps, wie der Fahrer noch sicherer und umweltschonender unterwegs sein kann“, erläutert Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention beim DVR. In einer zweiten Fahrt stellt sich dann in der Regel der Spritspareffekt ein. „Zumindest dann, wenn sich der Fahrer an die fünf europaweit abgestimmten goldenen Regeln hält: Durch vorausschauendes Fahren Schwung nutzen, mit niedrigen Drehzahlen fahren, früh hochschalten, Reifendruck regelmäßig überprüfen (mindestens einmal im Monat) und Kraftstoff nicht verschwenden“, sagt Kay Schulte, Referent Fahranfänger/Kraftfahrer beim DVR.

Im Projekt ECOWILL konnten bislang in elf beteiligten Staaten Ausbildungsseminare durchgeführt werden. Insgesamt 132 Fahrlehrer wurden von den DVR-Experten Lau und Schulte mit der neuen Trainingsmethode vertraut gemacht und als sogenannte Mastertrainer ausgebildet und geprüft. Sie schulen nun in ihrer Heimat weitere Fahrlehrer. „Das sichere und spritsparende Fahren soll von Beginn an als integraler Bestandteil der Fahrausbildung vermittelt werden“, erklärt Lau. „Die wenigsten Autofahrer wissen, dass beim Verbrauch von einem Liter Kraftstoff rund 2.500 Gramm CO₂ ausgestoßen werden“, so der Experte. Ein ganz wichtiger Aspekt aus Sicht des DVR: Der Fahrer ist mit diesem vorausschauenden Fahrstil sicherer und gelassener unterwegs.

Die Teilnehmer des ECOWILL-Seminars, in ihren Staaten für dieses Projekt verantwortlich, zeigten sich von der positiven Wirkung des Praxistests überzeugt. Jetzt geht es in den nächsten Jahren darum, diesen Fahrstil möglichst weit zu verbreiten, um die Verkehrssicherheit europaweit zu erhöhen und CO₂ zu reduzieren.

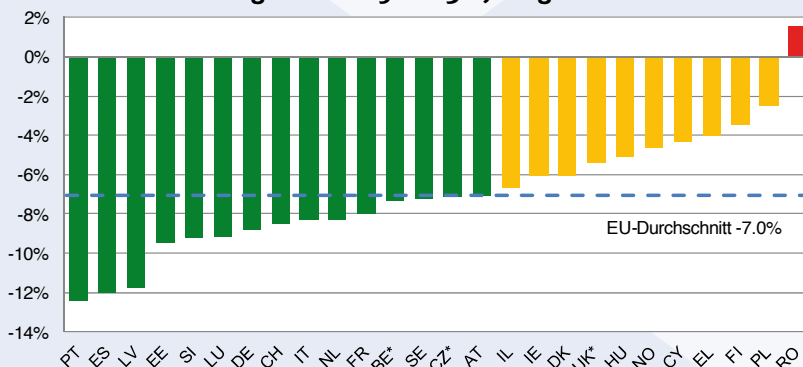
Weitere Informationen über ECOWILL und Tipps zum spritsparenden Fahren unter www.fahren-wie-ein-profi.de.

ETSC: Junge Männer tragen hohes Unfallrisiko

Rund 140.000 junge Menschen zwischen 15 und 30 Jahren wurden seit 2001 Opfer eines Verkehrsunfalls auf europäischen Straßen. Allein im vergangenen Jahr kamen 9.150 Menschen dieser Altersgruppe bei Verkehrsunfällen ums Leben. Der aktuelle Road Safety PIN-Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC zeigt, dass Männer mehr als 80 Prozent der jungen Verkehrstoten ausmachen.

Große Fortschritte in der Reduktion der Unfallopferzahlen machten Portugal, Litauen und Spanien. Zielgruppenspezifische Programme und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie erhöhte Anstrengungen bei der Deliktverfolgung und eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur konnten die Situation verbessern. Dennoch liegt das Risiko für junge Menschen, bei einem Verkehrsunfall zu sterben, noch immer um zwei Drittel höher als in anderen Altersgruppen.

Durchschnittliche prozentuale Veränderung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten 15- bis 30-Jährigen von 2001 bis 2010



*2010 data not available, 2009 figure used for 2010 in calculating the annual average percentage change. Note: Limitations of data prevent the inclusion of Bulgaria, Lithuania, Malta and Slovakia.

GRAFIK > ETSC

„Alle EU-Mitgliedstaaten müssen den Tod auf den Straßen bekämpfen, wenn das erklärte Ziel für 2020, die Zahl der Getöteten um die Hälfte zu reduzieren, aber auch individuelle Zielsetzungen erreicht werden sollen“, sagte ETSC-Hauptgeschäftsführer Antonio Avenoso. Neben Programmen für alle Verkehrsteilnehmer würden auch spezielle Kampagnen für Fahranfänger wie etwa niedrigere

Promillegrenzen, ein strengeres Punktesystem oder Fahren in Begleitung zu mehr Verkehrssicherheit für junge Menschen beitragen. Professor Richard Allsop, Leiter des PIN-Programms, warnte davor, das Mindestalter zum Führen von Mopeds oder zum selbstständigen Autofahren weiter herabzusetzen.

eCall soll ab 2015 Pflicht werden

Fahrzeuge, die mit dem automatischen Notrufsystem eCall ausgerüstet sind, sollen Verkehrsunfälle und Unfalldaten an die einheitliche europäische Notrufnummer 112 melden und helfen, Rettungseinsätze zu beschleunigen. Eine Empfehlung der Europäischen Kommission sieht vor, dass EU-weit ab 2015 alle neuen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit dieser Notruffunktion ausgestattet sein sollen. Die EU-Mitgliedstaaten sind aufgefordert, dass die Mobilfunkbetreiber die automatischen Notrufe vorrangig und gebührenfrei weiterleiten.

Nach einem Unfall wird über die 112 ein Datensatz mit bestimmten Informationen an die Rettungsstelle geschickt. Ausgelöst wird der Notruf über mehrere Sensoren, die den Unfall registrieren, wie zum Beispiel ein Airbagsensor. Die übermittelten Daten enthalten die genaue Position des Unfallfahrzeugs mit Fahrtrichtung

und Uhrzeit sowie weitere Informationen zur Fahrzeugidentifikation. Automatisch wird dann eine Sprachverbindung zwischen dem Fahrzeug und der angerufenen Rettungsstelle hergestellt.

In ländlichen Gebieten könnte sich die Zeit, in der die Rettungskräfte den Unfallort erreichen, durch den Einsatz von eCall um bis zu 50 Prozent verringern, in Städten um rund 40 Prozent. Die Zahl der Verkehrstoten

soll damit um mindestens vier Prozent, die Zahl der Verletzten um sechs Prozent zurückgehen.

Der DVR begrüßt eine schnelle Einführung von eCall, zumal sich die Rettungszeiten in Deutschland in den letzten 15 Jahren um rund 30 Prozent verlängert haben.

Ein „Memorandum of Understanding“ zur Einführung des eCall-Notrufsystems haben bislang 22 EU-Staaten und vier Nicht-EU-Staaten unterzeichnet.



FOTO > FOTOLIA

Beschleunigte Rettungseinsätze mit eCall

EUROPA

DVR-report 4/2011

Fahrverhalten als Unfallfaktor

7. Gemeinsames Symposium der DGVP und der DGVM

Unter dem Titel „Fehlverhalten als Unfallfaktor – Kriterien und Methoden der Risikobeurteilung“ fand das 7. Gemeinsame Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) am 9. und 10. September 2011 in Potsdam statt.

Kernthema der zweitägigen Fachveranstaltung waren Fahrzeugführer, die durch aggressives oder mehrfach auffälliges Verhalten sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Ebenso thematisiert wurden der missbräuchliche Konsum von Alkohol oder Rauschmitteln und die anschließende Teilnahme im Straßenverkehr. Die insgesamt vier Workshops beschäftigten sich außerdem mit möglichen Risiken älterer Autofahrer und Lösungsansätzen für dieses Problem sowie mit der Verwendung medizinischer und Laborbefunde in der Fahreignungsbegutachtung.

Fahrer mit besonderem Risikopotenzial

Ein besonderes Problem im Straßenverkehr stellen Fahrer dar, die sich kontinuierlich und bewusst über Regeln und Normen hinwegsetzen. Sie treten als so genannte „Punktetäter“ in Erscheinung oder fallen durch besonders schwere Straftaten im Straßenverkehr, wie zum Beispiel Nötigungen oder andere Aggressionsdelikte auf. Zur Sanktionierung derartiger Auffälligkeiten gibt es in Deutschland neben der Verhängung von Geldstrafen ein abgestuftes Punktesystem.

Zwar gibt es Hinweise darauf, dass situationsspezifische Faktoren Einfluss auf die Bereitschaft zum Begehen von Ordnungswidrigkeiten haben, nachgewiesen beispielsweise bei Berufspendlern in Abhängigkeit von der Länge ihres Arbeitsweges. Es müssten aber nach Meinung der Symposium-Teilnehmer auch

personenspezifische Ursachen für das Auftreten gehäufter Verkehrsauffälligkeiten angenommen werden. Dies seien vor allem spezifische Einstellungen, insbesondere die Bereitschaft, sich im Interesse des eigenen Fortkommens über Normen und Regeln des Straßenverkehrs hinwegzusetzen. Diese Faktoren könnten verbunden sein mit einem erhöhten Aggressionspotenzial, einer Einschränkung des Impulskontrollsystems und/oder einer beeinträchtigten Emotionsregulation. Sie seien diagnostizierbar und könnten durch spezielle verkehrspsychologische Maßnahmen positiv in Richtung erhöhter Selbstkontrolle und psychischer Stabilität, Normenakzeptanz sowie Risikobewusstsein beeinflusst werden. Es existiere ein differenziertes System derartiger Driver-Improvement-Maßnahmen, die den Einzelnen unterstützen, wieder sicher (auto) mobil zu sein, ohne dabei die Allgemeinheit zu gefährden.

FOTO > FOTOLIA



Hohes Risiko: Alkohol am Steuer

Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Fahrten unter Alkohol- oder Drogen Einfluss stellen nach wie vor ein erhebliches Risiko im Straßenverkehr dar. Im Jahr 2010 kamen in Deutschland 346 Menschen bei einem alkohol- oder rauschmittelbedingten Unfall ums Leben, es ereigneten sich mehr als 15.000 Alkoholunfälle mit Personenschaden und bei rund 1.200 Unfällen wurde das Fahren unter dem Einfluss von Drogen als Ursache identifiziert. Da eine Drogenbeeinflussung nicht immer entdeckt werde beziehungsweise das Auftauchen ständig neuer, veränderter Designerdrogen einen Nachweis erschweren könne, müsse nach Auffassung der Experten hier von einer gewissen Dunkelziffer ausgegangen werden.

Die von allen Trägern von Begutachtungsstellen einheitlich



Ältere motorisierte Verkehrsteilnehmer: Eigenverantwortung ist gefragt

anzuwendenden Beurteilungskriterien legen im Detail fest, wie in den einzelnen Bestandteilen der Begutachtung (verkehrspsychologische Exploration, Leistungstests, ärztliche Untersuchung, Probenerhebung für klinisch-chemische und toxikologische Analysen) vorzugehen ist. Alle Methoden, die in der Fahreignungsbegutachtung angewandt werden, werden durch Fachexperten kontinuierlich dem Stand von Wissenschaft und Technik angepasst. Neben der Weiterentwicklung der psychologischen Methodik sind gegenwärtig rasche Entwicklungen beim Einsatz von Biomarkern, wie zum Beispiel der Nachweis von Ethylglucoronid (EtG) in Haaren oder Urin zur Bestimmung des Alkoholkonsummusters, zu verzeichnen.

Auch der derzeit wissenschaftlich untersuchte Einsatz von alkoholsensitiven Wegfahrsperrern, so genannten Alcolock-Systemen, wurde beim Symposium diskutiert.

Alter und Fahreignung

Die demografische Entwicklung in Deutschland, in der sich ein überproportionaler Anstieg des Führerscheinbesitzes älterer Menschen und eine verstärkte Pkw-Nutzung von Senioren bemerkbar macht, sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit von gesellschaftlich und fachlich

hohem Stellenwert. Die entscheidende Größe, die Mindestanforderungen zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu erfüllen, ist nicht mehr eine bestimmte Krankheit an sich. Es kommt entscheidend darauf an, wie die Betroffenen in der Lage sind, mit ihren gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Krankheiten und Fehlverhaltensweisen umzugehen.

Die Selbstüberprüfungspflicht eines Kraftfahrers ist in Paragraph 2 Absatz 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelt. Für die Zukunft schlagen die Experten des Symposiums die Durchführung freiwilliger präventiver, periodischer beziehungsweise anlassbezogen obligatorischer ärztlicher und psychologischer Untersuchungen vor. Schwerpunkt ist die Bestimmung des biofunktionalen Alters zur Erhaltung der automotiven Mobilität. Die Wahrnehmung der Eigenverantwortung der Kraftfahrer für die Erhaltung ihrer Mobilität könne auch hinsichtlich der Teilnahme an den Untersuchungen durch spezielle begleitende Maßnahmen – zum Beispiel Belohnungssysteme wie Versicherungsrabatte oder Gesundheitsprämien – motiviert werden. Die Stimulierung gesundheitsfördernder Verhaltensweisen werde sich sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf den allgemeinen Gesundheitszustand positiv auswirken.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2011, 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:

Dieter Eidens-Holl, Stephan Floss

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,
Troisdorf

ISSN: 0940-9025

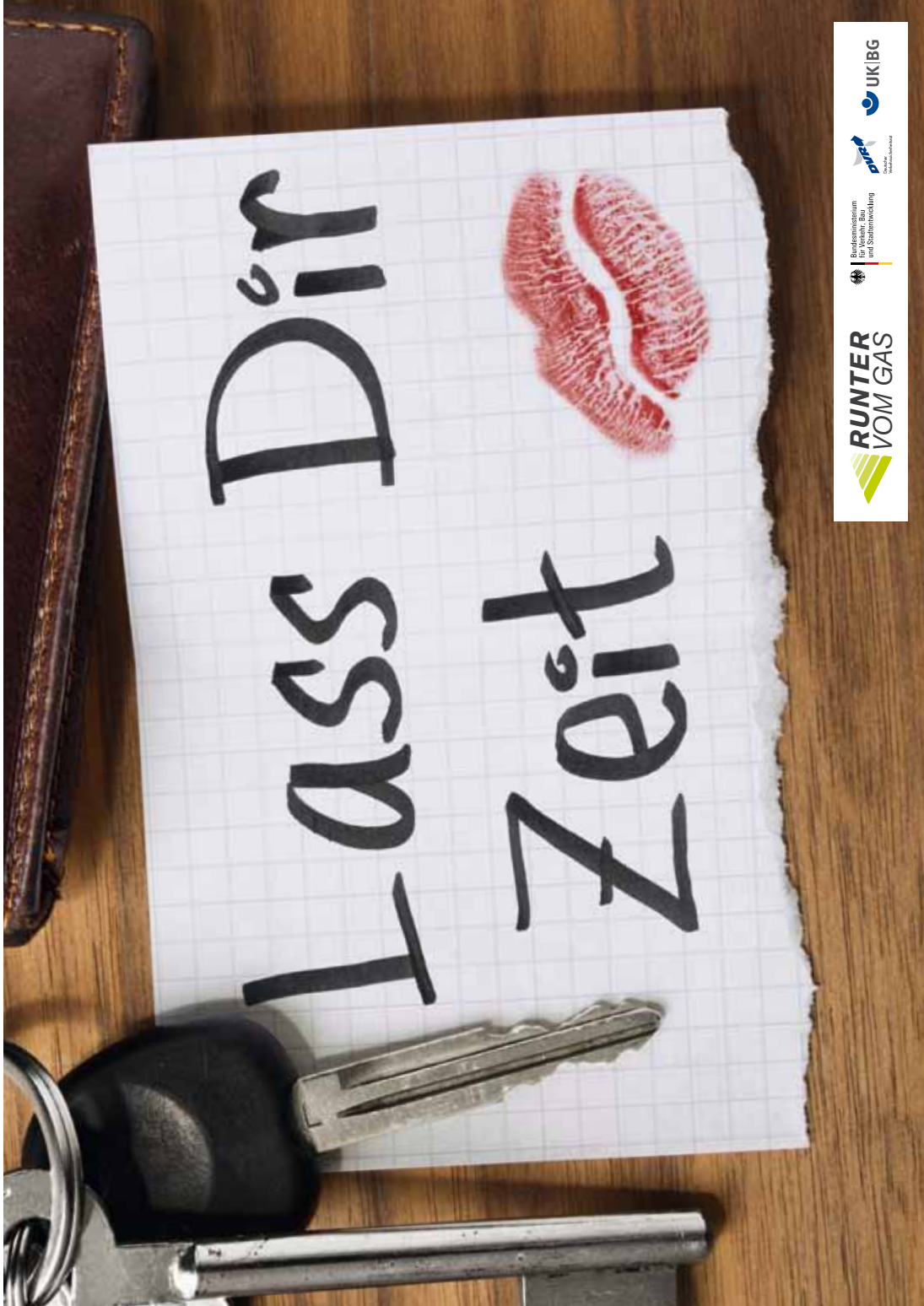
Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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



Logo of the **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** (German Federal Ministry for Transport, Building and Urban Development).

Logo of **UKIBG** (United Kingdom Insurance Brokerage Group).

Logo of **RUNTER VOM GAS** (Run away from gas), featuring a green and yellow triangle.