

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2012



AKTUELL

Vision Zero



JOURNAL

Sicher auf Tour



INTERVIEW

**Siegfried
Brockmann**

MITGLIEDER

Unsichtbare Helfer wirken

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

„Überholen auf Landstraßen ist lebensgefährlich“

Parlamentarischer Abend von DVW und DVR

Unter das Motto „Die Landstraße – Unfallsschwerpunkt Nummer eins“ stellten die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ihren gemeinsamen Parlamentarischen Abend am 29. Februar 2012 in der rheinland-pfälzischen Landesvertretung in Berlin.

DVW-Präsident Kurt Bodewig begrüßte die rund 160 Gäste und ging unter anderem auf die Unfallzahlen des Jahres 2011 ein: „Zum ersten Mal seit 20 Jahren ist die Zahl der Menschen, die durch Unfälle im Straßenverkehr ihr Leben verloren haben, gegenüber dem Vorjahr wieder angestiegen. Und dieser Anstieg ist leider deutlich ausgefallen: bei den Getöteten um 9,4 Prozent auf inakzeptable 3.991 Menschen. Bei den Verletzten haben wir einen Anstieg um 5,5 Prozent auf rund 391.500 Einzelschicksale zu verzeichnen.“ Besonders deutlich sei die Zahl der Verkehrstoten auf Landstraßen gestiegen. „Wenn wir die dort Betroffenen wiederum anschauen, dann wird vor allem ein Anstieg der getöteten und schwerverletzten Motorradfahrer deutlich. Hier hatten wir einen Anstieg um 13,1 Prozent“, unterstrich Bodewig. Er erwähnte die nationale Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR sowie die „Aktion Landstraße – Sei clever! Riskier nichts“ des BMVBS, umgesetzt von der DVW, die über die besonderen Gefahren auf Landstraßen informieren.

„Wir müssen besonderes Augenmerk auf den Brennpunkt Landstraße legen. Von den im Jahr 2010 insgesamt 3.648 Getöteten im Straßenverkehr sind 2.207 bei Unfällen auf Landstraßen tödlich verunglückt“, erläuterte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Darüber hinaus bedarf es konkreter Maßnahmen gegen Baumunfälle, da bei diesen Unfällen jeder fünfte Verkehrstote zu beklagen ist“, unterstrich er. Das von vielen Verkehrsteilnehmern subjektiv empfundene Gefühl der Sicherheit auf Landstraßen sei trügerisch. Der DVR-Präsident brachte es auf die einprägsame Formel: „Überholen auf Landstraßen ist lebensgefährlich.“

Über die Gefahren auf Landstraßen informierte Professor Reinhold Maier von der Technischen Universität Dresden. In einem Impulsreferat beleuchtete er die drei großen Sicherheitsdefizite auf Landstraßen: Abkommen von der Fahrbahn, Überholen und Missachtung der Vorfahrt. Und natürlich spiele das Thema Geschwindigkeit bei Unfällen auf Landstraßen eine entscheidende Rolle. In diesem Zusammenhang

plädierte der Wissenschaftler klar für Geschwindigkeitsüberwachung: „Sie dient der Verkehrssicherheit und hat nichts mit Abzocke zu tun.“

In der abschließenden Podiumsdiskussion wurde der im letzten Jahr neu gefasste Alleenerlass in Brandenburg erörtert. Im Bundesland mit den schönen Alleen landet jeder Dritte, der von der Fahrbahn abkommt, an Bäumen, die im Schnitt lediglich 1,43 Meter vom Straßenrand entfernt stehen.

Einig waren sich die Experten, dass eine selbsterklärende oder fehlerverzeihende Straßengestaltung eine elementare Voraussetzung für mehr Verkehrssicherheit sei. Doch sichere Straßen und Fahrzeuge nützten nichts, wenn nicht auch die Fahrer ihr Verhalten änderten. Die Verkehrsteilnehmer müssten für sicheres Verhalten motiviert werden. Dazu bedürfe es einfacher, klarer und nachvollziehbarer Regeln. Tempolimits ohne entsprechende Überwachung seien sinnlos.

Teilnehmer der Diskussionsrunde waren neben Professor Maier sowie den Präsidenten von DVW und DVR Professor Josef Kunz, Leiter der Abteilung Straßenbau im BMVBS, und Steffen Wenk, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg.



Diskutierten über die sichere Gestaltung von Landstraßen (v.l.n.r.): Prof. Reinhold Maier, Kurt Bodewig, Moderator Thomas Spahn, Dr. Walter Eichendorf, Steffen Wenk und Prof. Josef Kunz.

Internetportal „Alkohol und Straßenverkehr“

Jeder zehnte Verkehrstote auf deutschen Straßen war im vergangenen Jahr auf Alkohol am Steuer zurückzuführen. Noch immer unterschätzen viele Autofahrer den Einfluss von Alkohol auf ihre Fahrtüchtigkeit. Wie kommt es zum Alkoholunfall, welche rechtlichen Konsequenzen drohen, wie kann die Fahrerlaubnis wiedererlangt werden und welche Langzeitfolgen kann übermäßiger Alkoholkonsum bewirken? Diesen und weiteren Fragen widmet sich ein Internetportal des DVR.

Unter www.dvr.de/alkohol stehen neben der Wirkung von Alkohol auf den menschlichen Körper und den möglichen Folgen von Alkoholkonsum im Straßenverkehr auch Langzeitschäden und Wege aus der Sucht im Mittelpunkt. Das Angebot richtet sich damit nicht nur an alle Verkehrsteilnehmer, sondern bietet auch Betrieben eine Hilfestellung im Umgang mit dem Thema Alkohol am Arbeitsplatz. Ausführlich werden der Verlauf einer Alkoholsucht thematisiert und Lösungsvorschläge angeboten, die sich gemeinsam mit allen Beteiligten umsetzen lassen.

Über eine Datenbank lässt sich über die Postleitzahl die nächstgelegene Alkohol- oder Suchtberatungsstelle finden. Eine Liste der Begutachtungsstellen Medizinisch-Psychologischer Untersuchungen (MPU) in Deutschland ist ebenfalls per Postleitzahlensuche erreichbar. Ein interaktiver Wissenstest ergänzt das Angebot.



Ursachenforschung ist angesagt

Nach den alarmierenden Zahlen für das Jahr 2011 – das Statistische Bundesamt (Destatis) meldet 4.002 Getötete (eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 9,7 Prozent) und knapp 392.000 Verletzte (ein Plus von 5,5 Prozent), davon knapp 69.000 Schwerverletzte – setzt sich diese negative Entwicklung leider auch in den ersten beiden Monaten dieses Jahres fort. Im Februar 2012 ist die Zahl der Getöteten laut Destatis im Vergleich zum Vorjahresmonat um sage und schreibe 28 Prozent gestiegen. Und auch die Zahl der Verletzten nahm in diesem Monat gegenüber dem Vorjahr um 10,9 Prozent auf knapp 23.900 zu.

Stellt sich die Frage nach den Ursachen. Sicherlich ist der Einfluss des Wetters nicht zu unterschätzen. 2011 war das wärmste Jahr seit 1895. Das gute hochsommerliche Wetter im Frühjahr sorgte für ein höheres Verkehrsaufkommen, es wurde mehr Motorrad und Fahrrad gefahren. Gerade mit Blick auf den Februar wird allerdings deutlich, dass es zu einfach ist, sich stets hinter dem Wetter-Argument zu verschanzen. Der Februar 2012 war ähnlich wie im Vorjahr bitterkalt und von Schnee und Eis geprägt.

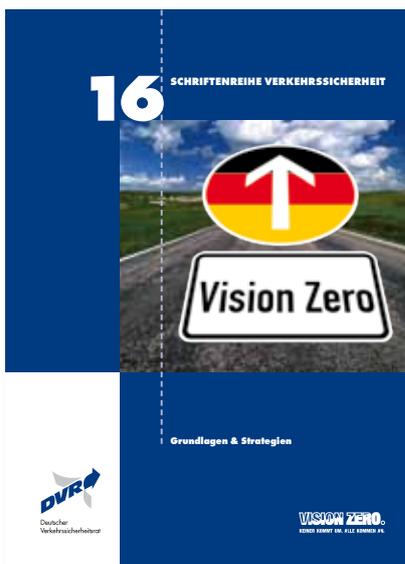
Ob daneben zum Beispiel auch die konjunkturelle Entwicklung eine Rolle spielt – nach dem Motto „je mehr Leute in Lohn und Brot stehen, desto voller wird es unseren Straßen“ – scheint nachvollziehbar, bleibt aber spekulativ. Das gilt genauso für weitere mögliche Aspekte wie zunehmende Erkrankungen in Verbindung mit der demografischen Entwicklung (zum Beispiel Diabetes, Demenz, Herz-Kreislauf-System). Oder ist das Klima auf unseren Straßen tatsächlich rauer geworden und die Verkehrsteilnehmer verhalten sich rücksichtsloser?

Für tieferegehende Analysen müssen erst die detaillierten statistischen Zahlen vorliegen, um zu schauen, welche Verkehrsteilnehmergruppen, Verkehrslagen oder sonstigen Unfallursachen besonders hervorstechen. Der DVR wird sich intensiv damit auseinandersetzen. Im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero dürfen wir nicht einfach zur Tagesordnung übergehen und rufen alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit dazu auf, sich an der Ursachenforschung zu beteiligen.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	10
IM BLICKPUNKT	14
JOURNAL	16
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

Vision Zero – Grundlagen & Strategien



Die Zahl der Unfalltoten soll in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent reduziert werden. Dazu ist nach Meinung des DVR eine Zäsur in der Verkehrssicherheitsarbeit notwendig. Wie genau das aussehen soll, fasst der DVR in der Ausgabe 16 seiner Schriftenreihe Verkehrssicherheit zusammen.

Den Anfang macht DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf mit seinen Ausführungen zur Vision Zero, der weltweiten Strategie zur Vermeidung tödlicher und schwerer Unfälle im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz. Nach der Entstehungsgeschichte wird in seinem Beitrag besonderer Wert auf die Bedeutung und die Definition der Vision Zero gelegt. Dazu stellt Eichendorf vier Grundsätze dar.

- Erstens: Das Leben ist nicht verhandelbar.
 Zweitens: Der Mensch ist fehlerbar.
 Drittens: Die tolerierbaren Grenzen liegen in der physischen Belastbarkeit der Menschen.
 Viertens: Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und eine sichere Arbeitswelt.

Beim Ausblick auf das Jahr 2020 wird dargestellt, welche Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie prioritär sind:

100 Prozent Gurtnutzung

Trotz relativ hohen Gurtnutzungsquoten innerorts und außerorts sind die Quoten verbesserbar, auch und gerade auf den Rücksitzen der Pkw. Erschreckend ist, dass unter den tödlich verunglückten Fahrzeuginsassen ein deutlich überproportionaler Anteil nachweislich nicht angeschnallt war. Trotz der hohen Schutzwirkung durch den Sicherheitsgurt gerade auch in schweren Lkw ist die Gurtnutzungsquote im Nutzfahrzeugbereich immer noch sehr bedenklich. Zwei Wege können helfen, um die Gurtnutzungsquoten auf die nötigen 100 Prozent zu bringen:

- Verstärkter Einsatz von Erinnerungssystemen mit optischen und akustischen Warnsignalen, auch für die Rücksitze.
- Erhöhte Kontrolldichte, möglicherweise verbunden mit einer Erhöhung der Sanktionen.



Der Gurt, Lebensretter Nummer eins, wird leider noch nicht von allen Verkehrsteilnehmern genutzt.



Keine Toleranz für Alkohol am Steuer.

Kein Alkohol

Wir benötigen in Deutschland unmissverständliche Signale des Gesetzgebers: Keine Toleranz für Alkohol am Steuer! Im Sinne der Vision Zero ist angesichts der hohen Zahlen von Getöteten und Schwerstverletzten nur die Einführung eines klaren und eindeutigen Alkoholverbotes ohne Wenn und Aber logisch und konsequent.

Tempo runter

Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der Hauptursachen schwerer Unfälle. Das zeigt sich auf allen Straßen, in Wohngebieten, auf Landstraßen und auf Autobahnen.

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister kommt deshalb in seinen Empfehlungen zu dem Schluss, dass gerade auch im Interesse des grenzüberschreitenden Verkehrs eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung in Europa sinnvoll sei. Der DVR hält es für notwendig, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten an die vorgegebenen Grenzen anzunähern, was nur durch eine verstärkte Überwachung möglich ist. Besonders geeignet hierfür sind Kontrollen mit unmittelbarem Anhalten sowie die Section Control, bei der die Geschwindigkeit über eine längere Strecke hinweg gemessen wird.

Die Bußgelder bei Geschwindigkeitsübertretungen liegen in Deutschland im europäischen Vergleich mit den niedrigsten Sätzen am unteren Ende der Skala. Der Staat entkräftet nach Meinung des DVR seine eigenen Vorschriften, wenn er sie nicht angemessen sanktioniert. Oder ist in anderen Ländern, zum Beispiel in Skandinavien, das Recht auf körperliche Unversehrtheit ein höheres Gut als in Deutschland?

Strategie der DVR-Verkehrssicherheitsarbeit bis 2020

Darüber hinaus werden Maßnahmen dargestellt, die nach Meinung des DVR dazu beitragen, die Verkehrssicherheit in Deutschland spürbar zu erhöhen, und zwar in den Handlungsfeldern Mensch, Straße und Fahrzeug.

Die Schriftenreihe „Vision Zero – Grundlage & Strategien“ enthält eine Vielzahl konkreter Empfehlungen, mit denen alle Akteure der Verkehrssicherheit angesprochen werden. Das Ziel, bis zum Jahre 2020 die Zahl der Getöteten um mindestens 40 Prozent zu reduzieren, ist nur erreichbar, wenn die bisherigen Anstrengungen deutlich intensiviert werden. Die besorgniserregende Entwicklung im Jahre 2011, die den positiven Trend der Vorjahre nicht fortsetzen konnte, zeigt dies mit allem Nachdruck.

Der Band 16 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit kann beim DVR in kleiner Stückzahl bestellt werden. Er steht auch als Download zur Verfügung unter www.dvr.de.



Ein aktuelles Motiv der Kampagne "Runter vom Gas" des Bundesverkehrsministeriums und des DVR.

Unsichtbare Helfer wirken

UDV-Studie zu Fahrerassistenzsystemen

Elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS) halten mehr und mehr Einzug in modernen Fahrzeugen. Dabei haben bereits verschiedene FAS-Systeme, beispielsweise der Bremsassistent und das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), ihren sicherheitsfördernden Einfluss nachgewiesen.

Allerdings sind auch verschiedene Punkte bei der Auslegung von FAS zu beachten, um ihr volles Wirkpotenzial ausschöpfen zu können. FAS sollten einerseits das Unfallgeschehen positiv beeinflussen, andererseits den Fahrer bei seiner Fahraufgabe unterstützen und damit für erhöhten Fahrkomfort sorgen.

In einem mehrjährigen Forschungsprojekt, das 2011 abgeschlossen wurde, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) das theoretische Nutzenpotenzial verschiedener FAS in Lkw untersucht. Dabei wurden auch die Potenziale von Systemen analysiert, die von der EU künftig verbindlich vorgeschrieben werden, wie zum Beispiel Notbremsassistenten und Spurverlassenswarner. Grundsätzlich zeigte sich über alle Systeme hinweg, dass moderne FAS in der Lage sind, das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen. Untersucht wurden Unfälle mit Personenschaden und einem Schadenaufwand von 15.000 Euro und mehr. Die FAS lieferten für Lkw-Unfälle theoretische Nutzungspotenziale zwischen zwei Prozent (Spurverlassenswarner) und zwölf Prozent (Notbremsassistent), wobei sich die Nutzenpotenziale der FAS in Abhängigkeit von der Lkw-Kategorie (Solo-Lkw, Lkw plus Anhänger, Sattelzugmaschinen mit Auflieger) teilweise erheblich unterscheiden. Im Einzelnen wurden folgende FAS untersucht:

• Notbremsassistent

Die von der UDV betrachteten zwei Systeme waren zum einen ein Notbremsassistent der heutigen



FOTO > MAN

Viele Unfälle mit Radfahrern beim Rechtsabbiegen können mit einem Abbiegeassistenten verhindert werden.

Generation, der auf bewegte zweispurige Fahrzeuge reagiert, und zum anderen ein modernes, erweitertes FAS, das auch stehende, zweispurige Fahrzeuge erkennen kann. Demnach wären mit dem einfachen Notbremsassistenten etwa sechs Prozent der Lkw-Unfälle vermeidbar gewesen und zwölf Prozent beim erweiterten Notbremsassistenten. Würde man die vermeidbaren Lkw-Unfälle lediglich auf Auffahrunfälle von Lkw beziehen, ergäbe sich sogar ein Nutzungspotenzial von 26,5 Prozent für den einfachen und 52,3 Prozent für den erweiterten Notbremsassistenten.

• Abbiegeassistent

Er soll beim Rechtsabbiegen des Lkw eine Kollision mit Fußgängern oder Radfahrern verhindern. Bezogen auf alle Kollisionen zwischen Lkw und Fußgängern beziehungsweise Radfahrern wurde ein Potenzial vermeidbarer Unfälle von 42,8 Prozent ermittelt, bei den vermeidbaren Getöteten 31,4 Prozent und den Schwerverletzten 43,5 Prozent.



Greift ein, wenn der Lkw zu schleudern oder zu kippen droht: ESP

• ESP

Das ESP überwacht mit Sensoren den fahrdynamischen Zustand des Fahrzeugs. Bei drohender Schleuder- oder Kippgefahr des Lkw oder des Fahrzeuges greift das System durch die gezielte Abbremsung einzelner Räder beziehungsweise Eingriff ins Motormanagement ein

und stabilisiert das Fahrzeug. Bei der Untersuchung der UDV wurden als positiv beeinflussbare Lkw-Unfälle 5,6 Prozent herausgestellt.

• Rückfahrassistent

Er überwacht den Raum hinter dem Lkw und zeigt diesen Bereich auf einem Monitor an. Läuft der Motor und

befindet sich hinter dem Fahrzeug ein Fußgänger im kritischen Bereich, so erfolgt eine akustische Warnung. Der Assistent verhindert das Anfahren beziehungsweise bremst selbstständig ab, falls der Fahrer nicht reagiert. Bezogen auf alle Kollisionen zwischen Lkw und Fußgängern wurde ein Potenzial von 18,1 Prozent bei den vermeidbaren Getöteten ermittelt, bei den vermeidbaren Schwerverletzten 25,9 Prozent.

Moderne FAS sind in der Lage, das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen. Dies sollte von allen Haltern von Nutzfahrzeugen bei der Neuananschaffung und Umrüstung bedacht werden.

Die Darstellung der gesamten Untersuchung ist nachzulesen unter www.udv.de/fahrzeugsicherheit/lkw/fahrerassistenzsysteme.



Mit dem Rückfahrassistenten sind Frau und Kinderwagen im kritischen Bereich hinter dem Fahrzeug zu sehen.

„Felix“ bringt Frühchen sicher ans Ziel

Premiere des neuen Baby-Notarztwagen-Systems der Björn Steiger Stiftung

FOTOS > BJÖRN STEIGER STIFTUNG



Im transportablen Inkubator werden die Frühgeborenen wie auf Händen getragen.

Mehr als 30.000 Frühgeborene pro Jahr müssen von einer Geburtsklinik in eine Spezialklinik befördert werden. Die Belastungen einer solchen Verlegungsfahrt durch Erschütterungen und Lärm sind für Frühchen enorm und können ihre Gesundheit schädigen. Darüber hinaus benötigen sie während der Fahrt eine kontinuierliche intensivmedizinische Betreuung. Erfordernisse, die herkömmliche Notarztwagen in vielen Fällen nicht oder nur unzureichend erfüllen, weil sie auf den Transport von erwachsenen Patienten ausgerichtet sind.

Der neue Baby-Notarztwagen „Felix“ ist die erste ganzheitliche mobile Intensivstation für diese sensiblen Fahrten. Am 15. März 2012 wurde „Felix“ von der Björn Steiger Stiftung

gemeinsam mit der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Gesundheit Annette Widmann-Mauz und dem Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG Dr. Dieter Zetsche vorgestellt.

Das Fahrzeug ist mit modernster Fahrzeug- und Medizintechnik ausgerüstet. Zum Einsatz kommt ein neues, aktives Dämpfungssystem, das die Frühchen erschütterungsfrei ans Ziel bringt. Fahrbahnunebenheiten von bis zu zehn Zentimetern Tiefe werden mit dem extrem reaktionsschnellen Federungs- und Dämpfungssystem ausgeglichen – die Kleinstkinder werden wie auf unsichtbaren Händen getragen. Auch gegen akustische Belastungen von außen ist die Transportkabine abgeschirmt. Eine kontinuierliche intensivmedizinische

und auf die Bedürfnisse der kleinen Patienten zugeschnittene Betreuung wird garantiert. Weiteren Schutz bietet der transportable Inkubator für Neugeborene, der quer zur Fahrtrichtung eingebaut ist. Der entscheidende Vorteil: Die Gefahr einer lebensbedrohlichen Verletzung der empfindlichen Blutgefäße und der nicht verwachsenen Fontanelle werden in dieser Liegeposition drastisch gesenkt und damit die Überlebenschance deutlich erhöht. Die Björn Steiger Stiftung setzt diese Beförderungsmethode seit 1974 konsequent in ihren Fahrzeugen ein. Allerdings fahren in vielen Teilen Deutschlands herkömmliche Rettungswagen die Frühchen immer noch längs zur Fahrtrichtung und ohne aktives Federungssystem. Bei starken Bremsmanövern oder starken Unebenheiten der Straße schwebt das Frühchen damit permanent in Lebensgefahr.

Spezielle Schulungs- und Simulationstrainings für das Fahr- und Klinikpersonal stellen eine optimale lebensrettende Rundumbetreuung sicher und bilden gemeinsam mit den Fahrzeugen das weltweit erste ganzheitliche Baby-Notarztwagen-System. Insgesamt plant die Björn Steiger Stiftung, innerhalb der kommenden fünf Jahre bundesweit 60 „Felix“-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen.



„Felix“ soll in fünf Jahren bundesweit im Einsatz sein.

„Aktion Landstraße“ der Deutschen Verkehrswacht

FOTO > DVW



DVW-Präsident Kurt Bodewig (links) und der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer stellten die Aktion vor.

Rund 60 Prozent aller Verkehrstoten in Deutschland sind auf Landstraßenunfälle zurückzuführen. Besonders häufig betroffen sind Pkw-Fahrer bis 25 Jahre. Mit der „Aktion Landstraße“ will die Deutsche Verkehrswacht (DVW) junge Fahranfänger zum Nachdenken anregen und zum Mitmachen motivieren. Im Mittelpunkt der Kampagne steht ein Musikwettbewerb.

Die Ursachen für Landstraßenunfälle junger Auto- oder Motorradfahrer sind vielfältig: Nicht angepasste Geschwindigkeit, Abkommen von der Fahrbahn und riskante Überholmanöver tauchen besonders häufig in der Unfallstatistik auf. Alkohol- oder Drogeneinfluss können zusätzlich hinzukommen.

Unter dem Motto „Sei clever – riskier nichts!“ soll das Thema Landstraßenunfälle stärker ins Bewusstsein der jungen Menschen rücken. Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht und DVW-Vizepräsident, unterstrich die Bedeutung des Informationsaustausches unter Freunden. „Am glaubwürdigsten werden Gleichaltrige mit entsprechenden Erfahrungen angesehen. Wir versuchen daher, junge Erwachsene zu einem Austausch zum Thema Verkehrssicherheit zu motivieren“, so Bodewig. Zugleich wies er auf die Möglichkeiten sozialer Netzwerke hin.

Das Herzstück der Beteiligungsmöglichkeiten bildet deshalb ein Musikwettbewerb auf Facebook und YouTube. Der Musiker und Schauspieler

Tom Beck, bekannt aus der Fernsehserie „Alarm für Cobra 11“, hat das Titel Lied der Aktion eingesungen. „Der Moment“ beschreibt die Gefahren verkehrsgefährdender Fahrweise und ruft

zu angemessenem Verhalten auf. Junge Erwachsene bei Facebook sind eingeladen, den Song auf ihre Art zu interpretieren. Ob Cover-Version, neuer Text oder neues Musikvideo – auch ein komplett eigenes Lied unter dem Motto „Sei clever – riskier nichts!“ zum Thema Verkehrssicherheit kann sowohl von einer Fachjury als auch vom Facebook-Publikum

prämiert werden. Als Preise winken jeden Monat Konzertgutscheine, Fahrsicherheitstrainings und Bandausstattung. Die Jury-Gewinner reisen zu professionellen Studioaufnahmen nach Berlin und präsentieren ihren Siegeltitel auf der Abschlussveranstaltung im September 2012.

Die Internetseite www.riskiernichts.de bietet weiterführende Informationen zum Thema Landstraßenunfälle, Video-Podcasts, die unter der Regie von Sönke Wortmann entstanden, Audio- und Printmaterial zum Download sowie ein interaktives Spiel.

Die Aktion ist Teil des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

The screenshot shows the homepage of the 'www.riskiernichts.de' website. At the top, there's a navigation bar with links like 'HOME', 'LÜSTIG & FREUDIG', 'KONTAKT', 'SOZIAL', and 'WECHSELN'. A large banner features a woman with headphones and a speech bubble saying 'HIER bin ich auf NICHT AUF DER STRASSE!'. Below the banner, there are several content blocks:

- ROCKEN:** A section for a music competition where users can win prizes by covering songs or creating new ones. It features a microphone icon and the text 'COVER DEN AKTIONS-SONG VON TOM BECK UND GEWINNE COOLE PREISE'.
- AUFSTIEGEN:** A section titled 'TIPPS & TRICKS FÜR DICH & DEIN BIKE' with an image of a person on a motorcycle.
- EINSTEIGEN:** A section titled 'TIPPS & TRICKS FÜR DICH & DEIN AUTO' with an image of a car.
- TRIFFPUNKT JUNGES LEBEN:** A section with an image of two young people.
- TRIFFPUNKT MOTORRAD:** A section with an image of a motorcycle.
- LEBESWEISER:** A section with an image of a man in a suit.
- DARUM: CLEVER FAHREN...:** A section with text about driving safety.
- AKTION & GUTEN:** A section with an image of a car.
- MITMACHEN STRASSEN:** A section titled 'DIE TOLLSTEN LANDSTRASSEN DEUTSCHLANDS!' with an image of a road.
- MIT 'SCHROTT-BALLE':** A section titled 'DAS ONLINE VIDEO GAME' with an image of a car crash.
- NEU IM DVW-YOUTUBE CHANNEL:** A section with a YouTube logo and a video player.
- MACH MIT AUF FACEBOOK!:** A section with a Facebook logo and a hand cursor.

 At the bottom, there are logos for 'VERKEHRSWACHT' and 'BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG'.

MITGLIEDER

DVR-report 1/2012



Siegfried Brockmann

„Tempo 100 auf Landstraßen ist zu hoch“

Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), über zu hohe Geschwindigkeiten, das Verkehrsklima in Deutschland, sicheren Radverkehr und den Nutzen von Fahrerassistenzsystemen

DVR-report: Herr Brockmann, die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten sind 2011 um

9,7 beziehungsweise 5,5 Prozent gestiegen. Worauf führen Sie diesen alarmierenden Anstieg zurück?

Brockmann: Den Anstieg finde ich noch nicht alarmierend. Bei einem Vergleich mit 2009 gibt es immer noch eine Verbesserung der Zahlen der Getöteten und Verletzten. Wir hatten 2010 ein extrem günstiges Jahr und sind jetzt erschreckt, dass

die Zahlen wieder ansteigen. Wenn wir 2012 eine erneute Reduktion hätten, wäre ja alles wieder in Ordnung. Wenn sich die Entwicklung aber negativ fortsetzt, dann muss man in der Tat sehr kritisch hinschauen.

DVR-report: Was muss getan werden, damit diese Entwicklung eine Momentaufnahme bleibt und keine Trendumkehr bedeutet? Die Sicherheitsstrategie Vision Zero erfordert eine klare Prioritätensetzung. An welchen Stellschrauben muss vorrangig gedreht werden?

Brockmann: Wir dürfen uns nicht damit zufrieden geben, dass die Unfallzahlen stagnieren oder leicht zurückgehen. Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung liegt mit seinem Reduktionziel von 40 Prozent in zehn Jahren eher am unteren Ende unserer Wünsche. Wir hätten uns alle 50 Prozent als Ziel gewünscht. Aber ich fürchte, selbst die 40 Prozent werden wir niemals erreichen, wenn wir nicht ganz energisch Maßnahmen ergreifen. Dazu gibt es im DVR zurzeit den Prozess, die Vision Zero nicht nur als einen politischen Begriff zu betrachten, sondern als eine Strategie, mit der man konkrete Maßnahmen vorantreiben muss. Ich will dem nicht vorgreifen, aber eines liegt mir schon sehr am Herzen, sei es bei den Fußgängerunfällen, Unfällen mit jungen Fahrern oder Landstraßenunfällen: Immer sind die Geschwindigkeiten zu hoch. Und zwar grundsätzlich zu hoch. Ich bin dafür, die innerstädtische Regelgeschwindigkeit außerhalb von Hauptstraßen auf 30 km/h zu senken. Ich bin auch der Meinung, dass Tempo 100 auf Landstraßen – bis auf ganz wenige sehr gut ausgebaute Abschnitte – deutlich zu hoch ist. Darüber hinaus müssen wir damit anfangen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch tatsächlich durchzusetzen. Und das heißt nicht nur mit entsprechenden Kontrollen, nicht nur mit Starenkästen an den kritischen Stellen, sondern auch damit, dass wir uns mittelfristig die Möglichkeiten der Technik zunutze machen. Zum Beispiel aus der Infrastruktur Signale in die Fahrzeuge geben, so dass ein Fahrer einen Widerstand am Gaspedal spürt, den er bewusst überschreiten muss, wenn

er schneller als erlaubt fahren will. Technisch wäre das ohne Weiteres machbar.

DVR-report: Die Überwachung ist ganz entscheidend. Wie stehen Sie zum Modell der Section Control?

Brockmann: Ich war vor drei Jahren Arbeitskreisleiter beim Verkehrsgerichtstag in Goslar genau zu diesem Thema und sehe dieses Modell positiv, so wie es dort auch beschlossen wurde. Andere Länder haben relativ wenig Probleme mit der Datenschutzfrage. Ich glaube auch, dass der Datenschutz nicht das entscheidende Problem ist, denn die Daten, die zugegebenermaßen für einen kurzen Moment gespeichert werden müssen, werden von niemandem eingesehen, das ist ein rein technischer Prozess. Wenn dann noch die entsprechende Rechtsgrundlage geschaffen wäre, müsste Section Control auch in Deutschland machbar sein. Ich warte auf das erste Bundesland, das es dann tatsächlich umsetzt. Ich hoffe auf Baden-Württemberg mit seinem grünen Regierungschef. Die Erfolge werden dann für sich sprechen.

DVR-report: Ende des vergangenen Jahres hat die UDV die Ergebnisse der repräsentativen Befragung „Verkehrsklima in Deutschland 2010“ veröffentlicht. Wie ist es demnach um das Klima auf unseren Straßen bestellt?

Brockmann: In der Selbstwahrnehmung der Befragten ist es schlechter geworden. Auf die Frage, wie sicher man sich fühlt, haben wir 2008 viel mehr positive Antworten erhalten als 2011. Und dass sich rund 50 Prozent aller Verkehrsteilnehmer mehr oder weniger unsicher fühlen, kann für das Klima auf unseren Straßen kein gutes Zeichen sein.

DVR-report: Welche Ergebnisse geben Ihnen am meisten zu denken?

Brockmann: Wir haben einen erheblichen Unterschied festgestellt zwischen der Selbst- und Fremdeinschätzung. Viele Verkehrsteilnehmer glauben, sie selbst fahren ordentlich und alle anderen fahren schlecht. Oder: Sie verstehen die Regeln richtig, alle anderen nicht. Der Autofahrer in Deutschland hält sich selbst für



„Rund 50 Prozent aller Verkehrsteilnehmer fühlen sich mehr oder weniger unsicher auf unseren Straßen.“

gut und alle anderen für Anfänger. Das ist ein wesentlicher Teil des Problems, dass man wenig Verständnis für den anderen hat.

Mir gibt zu denken, dass es erstaunliche Defizite bei der Antwort auf die Frage gibt, wie Verkehrsverstöße sanktioniert werden. Beim Fahren mit Alkohol oder Überfahren einer roten Ampel wissen die meisten Leute nicht, mit wie vielen Punkten das Delikt belegt ist oder welche Geldbuße fällig wird. Das wiederum deutet darauf hin, dass die Sanktionshöhe offenbar nicht so entscheidend sein kann für die Befolgung einer Regel. In dieser Befragung und auch in anderen Studien hat sich herausgestellt, dass es verschiedene Arten von Normen gibt. Die deskriptive Norm sagt: Wenn Tempo 80 ausgeschildert ist, darfst du dort maximal 80 fahren. Eine wesentlich größere Rolle spielen soziale Normen. Wenn etwas gesellschaftlich geächtet ist, ist die Wahrscheinlichkeit der Einhaltung einer Regel erheblich höher, als wenn die Übertretung quasi zugestanden wird. Wir sehen ja gerade beim Thema Alkohol, dass sich in den letzten

30 Jahren ein erheblicher Bewusstseinswandel in der Gesellschaft vollzogen hat. Was vor 30 Jahren gang und gäbe war – mit zwei, drei Bier locker noch Auto zu fahren – wird heute von der sozialen Umgebung in der Regel nicht mehr toleriert. Das heißt für mich: Wir können noch so viel mit Sanktionen drohen, noch so viele Aufklärungskampagnen starten – der entscheidende Punkt ist, die gesellschaftliche Akzeptanz zu verändern. Und wenn wir besser wüssten, wie das geht, dann wären wir einen großen Schritt weiter.

DVR-report: Alkohol im Straßenverkehr ist heute kein Kavaliersdelikt mehr. Beim Thema Geschwindigkeit haben wir demnach noch einiges zu tun?

Brockmann: Ja. Wir müssen aber trennen zwischen der überhöhten Geschwindigkeit und der nicht angepassten Geschwindigkeit. Bei der nicht angepassten Geschwindigkeit können viele Dinge eine Rolle spielen, zum Beispiel eine Fehleinschätzung der Verkehrssituation. Der klassische Fall ist das zu schnelle Fahren



Siegfried Brockmann mit Sven Rademacher

im Nebel, wenn man sich an den Hintermann hängt. Hier geht es nicht um die Frage der Regelakzeptanz. Es ist vielmehr eine Frage der Schulung, der Aufklärung, solche Situationen besser einschätzen zu können. Die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander (Car-to-Car) oder mit der Umgebung (Car-to-Infrastructure) können möglicherweise einen erheblichen zusätzlichen Nutzen bringen. Auch bei Nebelfahrten, weil solche Systeme erkennen können, ob weiter voraus der Verkehr bereits zum Stillstand gekommen ist.

DVR-report: In die Befragung 2010 wurden vermehrt Fragen zum Radverkehr aufgenommen und im März dieses Jahres haben UDV und DVR gemeinsam ein Symposium zum sicheren Radverkehr durchgeführt. Wie kann aus Ihrer Sicht der Radverkehr sicherer gestaltet werden?

Brockmann: Das Symposium in Berlin war ein großer Erfolg. Wir haben in drei Arbeitsgruppen Empfehlungen verabschiedet, zu denen unter anderem gehörte, verstärkt gegen das Fahren unter Alkoholeinfluss vorzugehen. Viele Jahre hieß es, man müsse bei Alkoholgenuß das Auto stehen lassen und solle stattdessen das Fahrrad benutzen. In Fahrradstädten wie Münster fahren inzwischen gerade junge Menschen auch sturzbetrunken mit dem Rad, so dass in diesen Städten Alkoholfahrten eine der häufigsten Ursachen für

von Radfahrern verursachte Unfälle sind. So darf es nicht bleiben, weder bezüglich der gesellschaftlichen Akzeptanz noch bezüglich der Sanktionen. Bisher gelten für Fahrradfahrer 1,6 Promille als Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit. Es sollte eine Absenkung auf 1,1 Promille und auf 0,8 Promille als Grenze für eine Ordnungswidrigkeit geprüft werden. Ein ebenso wichtiges Thema ist die Benutzung des Radweges in Gegenrichtung. Das ist bei den von Radfahrern verursachten Unfällen die Ursache Nummer eins. In Extremfällen wird sogar der Radfahrstreifen auf der Straße in der falschen Richtung benutzt. Ebenfalls nicht tolerierbar sind die vielen Abbiegeunfälle aufgrund mangelnder Beachtung durch Autofahrer. Gegen „Geisterradler“ und unvorsichtige Autofahrer muss meiner Meinung nach die Polizei verstärkt vorgehen.

DVR-report: Stichwort Pedelecs. Wie gefährdet sind die Fahrer der Elektrofahrräder?

Brockmann: Neben den vielen positiven Aspekten der Fortbewegung mit einem Pedelec sehe ich eine große Gefahr darin, dass wir hier einen Nutzerkreis haben, der bisher keine hohen Geschwindigkeiten fahren konnte. Ein älterer Mensch kann in der Regel nicht 25 km/h mit dem Rad fahren. Es wird auch mehr Unfälle geben, weil demnächst längere Strecken zurückgelegt werden mit

höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten. Dass mehr Pedelecs auf den Straßen auch mehr Pedelec-Unfälle produzieren werden, ist dabei nicht die Nachricht. Die Frage ist, ob die Zahlen überproportional ansteigen. Dazu gibt es noch keine Daten. Es gibt noch relativ wenig Pedelecs und die Polizei hat die Pedelec-Unfälle bisher nicht separat erhoben. Wir alle stochern sozusagen im Nebel. Die Bundesregierung wird ja, in Umsetzung eines Beschlusses des letzten Verkehrsgerichtstages, voraussichtlich regeln, dass Pedelecs 25 Fahrräder sind, mit allen Konsequenzen, also ohne Helmpflicht und keiner Beschränkung beim Alter. Aber wir müssen uns in einigen Jahren die Unfallentwicklung kritisch ansehen und dann möglicherweise Änderungen herbeiführen. Beim Fahrradsymposium gab es einen Beitrag, der mich sehr überzeugt hat mit einem Gedanken, den wir unbedingt weiter verfolgen sollten, nämlich die Endgeschwindigkeit an den Treteinsatz zu koppeln. Wenn ich beispielsweise nur 50 Watt auf die Pedale bringe, dann schafft mein Fahrrad mit Motor auch nur 15 km/h. Wenn ich 100 Watt an Muskelkraft aufbringe, schafft es 20 km/h. Dann ist es meiner Meinung nach auch in Ordnung, wenn jemand 150 Watt auf die Pedale bringt und damit 30 km/h fährt. Das würde uns viele Probleme ersparen, denn wer 150 Watt schafft, ist ein geübter Rennradfahrer. Der fährt auch ohne Pedelec Tempo 30 oder 40.

DVR-report: Kommen wir auf der Deutschen liebstes Kind zu sprechen, das Automobil. Wie viel Wert legen Autokäufer auf die Sicherheitsausstattung eines neuen Fahrzeugs?

Brockmann: Wir haben Autofahrer gefragt, welche Ausstattungen sie kennen und welche ihnen wichtig sind. Es ist erstaunlich, dass das Thema Sicherheit nur den zweiten Platz einnimmt. Verkäufer von Autos bringen unserer Kenntnis nach nur ungern das Gespräch auf das Thema Sicherheit, denn natürlich ist es nicht schön, kurz vor dem Verkaufsabschluss über Verkehrsgefährdung oder Lebensgefahr zu sprechen. Auf der anderen Seite verursachen Sicherheitsfeatures Zusatzkosten, die

der Käufer ungern ausgibt. Noch immer ist es leider so, dass die schöne Felge oder die hochwertige Stereo-Anlage wichtiger sind. Deshalb sollte meiner Meinung nach die wirklich wichtigen Sicherheitsausstattungen serienmäßig in den Autos vorhanden sein und nicht nur als Zubehör angeboten werden.

DVR-report: Wie viel Sicherheitsgewinn bringen die unsichtbaren Helfer und welche Systeme sind die wichtigsten?

Brockmann: Wir haben die Potenziale der verschiedenen Systeme untersucht. Es gibt ein klares Ranking: ESP liegt mit weitem Abstand vorne. Das Thema erübrigt sich aber, weil ESP demnächst Vorschrift sein wird. Auch Notbremsassistenten sind wichtig. Hier warte ich aber noch auf ausgefeilte Systeme, die auch Radfahrer und Fußgänger sicher erkennen und dann zumindest die Kollisionsgeschwindigkeit noch verringern können. Der Spurverlassenswarner, der ja zumindest in Teilen seiner Funktion auch ein Müdigkeitsassistent ist, ist besonders dann hilfreich, wenn jemand viel Autobahn fährt. Jeder Käufer muss sich fragen, was er braucht. Die Hersteller sollten die wichtigsten Systeme serienmäßig einbauen, vor allem den Spurverlassenswarner und den Bremsassistenten. Das sind für mich die beiden wichtigsten Systeme.

DVR-report: Mit Blick auf elektronische Fahrerassistenzsysteme werden immer mehr Daten für unterschiedliche Zwecke erhoben: von der Motorsteuerung über fahrdynamische Eigenschaften bis hin zu radargenerierten Daten zum Abstandsregeltempomaten oder Notbremsystemen. Mit

Blick auf die umfassende Datenerfassung im Fahrzeug: Was halten Sie davon im Spannungsbogen zwischen dem Nutzen für die Verkehrssicherheit einerseits und der zusätzlichen Ablenkungsgefahr für den Fahrer andererseits, der immer wieder auf verschiedene Systeme achten, verschiedene Displays im Blick behalten muss, und dem Datenschutz?

Brockmann: Ich bin Unfallforscher und kein Datenschutzexperte. Für mich gibt es überhaupt kein Spannungsfeld. Verkehrssicherheit darf niemals die zweite Rolle spielen. Das heißt, alle Systeme müssen eigentlich so gestaltet sein, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Dazu leistet die Industrie aus meiner Sicht einiges. Alle Automobilhersteller haben Forschungsabteilungen, die sich mit der Mensch-Maschine-Schnittstelle auseinandersetzen, wo Psychologen daran arbeiten, was dem Fahrer zuzumuten ist und was nicht. Ich bin mir auch sicher, dass Systeme, die diese Tests nicht bestehen – also beispielsweise Nachtsichtassistenten, die mich nötigen, auf ein separates Display zu schauen, um den Sicherheitsgewinn zu realisieren – am Markt keinen Bestand haben werden. Sie bringen nur dann etwas, wenn das System auch automatisch einen Fußgänger erkennt und den Fahrer warnt. Was ich zurzeit extrem kritisch sehe, ist die Ansicht der Automobilindustrie, dass der Nutzer seine Internet-Gewohnheiten im Auto nahtlos fortsetzen können soll. Im Moment ist es noch so, dass Surfen im Internet nur im Stand möglich ist. Aber auch diese Schranke wird schnell fallen. Wir haben bereits jetzt schon das Problem, dass Smartphones direkt angeschlossen werden können und

damit alle Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Wir müssen also höllisch aufpassen, dass das Auto nicht ein Raum der ständigen Ablenkung wird.

DVR-report: Ein gut ausgebildeter, ausgeruhter, konzentrierter und rücksichtsvoller Fahrer in einem mit allen Sicherheitssystemen ausgerüsteten Fahrzeug auf einer sicheren, selbsterklärenden Straße. So sieht sicherlich die Idealvorstellung des Unfallforschers aus. Welche Möglichkeiten sehen Sie, die Straßen noch sicherer zu gestalten?

Brockmann: Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat sich ja gerade mit dem Thema Landstraßen und Stadtstraßen befasst. Die neue RAL, die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, halte ich bis auf einige Details für sehr gelungen, insbesondere weil sie damit aufräumt, dass es eine einzige Geschwindigkeit von 100 km/h geben kann, unabhängig vom Querschnitt der Straße und von den Fragen, ob es Überholmöglichkeiten gibt oder nicht, wie viele Kurven es gibt und wie eng die Radien sind. Der Vorschlag, drei verschiedene Geschwindigkeiten einzuführen, findet meine Unterstützung und auch, dass insbesondere auf schmalen Landstraßen nur noch 70 km/h gefahren werden kann. Es mangelt weniger an der Theorie als vielmehr daran, dass es eventuell aus Kostengründen nicht gelingen wird, das Straßennetz so umzubauen, wie es die Sicherheitsanforderungen vorsehen.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Siegfried Brockmann



Siegfried Brockmann (53) hat den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers erlernt und Politische Wissenschaften in Berlin studiert. Nach Stationen in der Berliner Senatsverwaltung war er Leiter des Ministerbüros im Brandenburger Verkehrs- und Bauministerium. Seit 1998 verantwortete er beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) zunächst die Kommunikation unter anderem zur Kraftfahrtversicherung, bevor er 2006 die Leitung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) übernahm.

Sicherer Radverkehr?

Gemeinsames Symposium von UDV und DVR



DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff begrüßte die Teilnehmer.

Fahrrad fahren hält fit, schont die Umwelt und erhöht die individuelle Mobilität. Darin waren sich alle 140 Teilnehmer des gemeinsamen Symposiums „Sicherer Radverkehr“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und des DVR einig. Fachleute aus Politik, Verbänden und weiteren Institutionen diskutierten am 19. und 20. März 2012 das Verkehrsverhalten von Fahrradfahrern, das Pro und Contra einer Radhelmpflicht sowie den Ausbau einer sicheren Infrastruktur.

Aber auch die Schattenseiten wurden nicht außer Acht gelassen: Laut Statistischem Bundesamt wurden im Jahr 2011 bei Unfällen 398 Radfahrer getötet. Die Zahl der Schwerverletzten stieg um 18,8 Prozent auf 14.426. Diese Zahlen können von Jahr zu Jahr schwanken, die Teilnehmer waren sich aber einig, dass sie unakzeptabel hoch sind. Und so sehr es auch zu begrüßen sei, dass immer mehr ältere Menschen das Rad benutzen, so zeige die Tatsache, dass rund jeder zweite getötete Radfahrer über 65 Jahre alt war, dringenden Handlungsbedarf.

Das Problem verschärfe sich durch das Aufkommen von Pedelecs, deren Verkaufszahlen in Deutschland in den letzten Jahren geradezu rasant zugenommen haben. Es sei zu erwarten, dass die Anzahl und Länge der zurückgelegten Wege mit diesen neuartigen Verkehrsmitteln in den nächsten Jahren steigen und dass damit auch die Unfallzahlen voraussichtlich zunehmen werden. Allein schon die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten bei allen Pedelecs, und nicht nur bei den schnellen, haben beim Symposium Fragen aufgeworfen: Sind Radverkehrsanlagen ausreichend breit für die zunehmenden Überholmanöver? Können Senioren die wirkenden Kräfte beherrschen? Werden sich Autofahrer auf die höheren Geschwindigkeiten und das Beschleunigungsvermögen einstellen können?

Ziel des Symposiums war es herauszufinden, welches die nächsten Schritte zur Verbesserung der Fahrradsicherheit sein können.

Nach den Grußworten von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer, DVR-Vizepräsident

Dr. Hans-Joachim Wolff und Dr. Veit Steinle, Leiter der Abteilung Umweltpolitik und Infrastruktur im Bundesverkehrsministerium, widmeten sich die Experten den Grundlagen und den Entwicklungen des Radverkehrs. Am zweiten Tag wurde in den Foren „Verkehrsverhalten“, „Helmpflicht – Pro und Contra“ sowie „Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur“ erneut informiert und anschließend diskutiert. Die Empfehlungen des Symposiums sind im Tagungsband nachzulesen (www.dvr.de und www.udv.de).

Wichtige Ergebnisse:

Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern nehmen dramatisch zu. Der bisher geltende Grenzwert von 1,6 Promille Blutalkoholgehalt für die absolute Fahruntüchtigkeit dürfe daher laut Meinung der beim Symposium versammelten Experten keinen Bestand haben. Zudem sollte, wie für Kraftfahrzeuge auch, ein Ordnungswidrigkeitsstatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss eingeführt werden. Wissenschaftliche Untersuchungen

sollten jetzt die Grenzwerte klären, die nach Meinung der Teilnehmer bei etwa 0,8 Promille für die Ordnungswidrigkeit und 1,1 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit liegen sollten. Was viele Verkehrsteilnehmer nicht wissen: Im Falle eines Unfalls können auch 0,3 Promille schon ein Straftatbestand sein.

Die Experten stellten zudem fest, dass die Planung des Radverkehrs in vielen Kommunen noch keinen mit dem Autoverkehr gleichen Rang habe. Es müsse mehr „von außen nach innen“ geplant werden, also zunächst der Flächenbedarf von Fußgänger- und Radverkehr ermittelt werden und nicht umgekehrt. Der Einrichtung von Zwei-Richtungen-Radwegen wurde, von begründeten Ausnahmen abgesehen, eine Absage erteilt. So genannte „Geisterradler“ seien schon jetzt ein Hauptunfallproblem, was die Planung nicht noch befördern dürfe.

Insgesamt war sich die Konferenz einig, dass homogenere Geschwindigkeiten im Stadtverkehr nicht nur zu weniger Unfällen, sondern auch zu mehr Lebensqualität beitragen könnten. Die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts sollte deshalb ernsthaft geprüft werden.

Die Verkehrsdisziplin soll mit Kampagnen ohne erhobenen Zeigefinger gefördert werden. Ziel müsse die Einhaltung des Paragraphen 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sein, der allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Vorsicht und Rücksicht gebietet. Die Polizei soll an Unfallschwerpunkten mit Radlern kontrollieren und insgesamt mehr Verstöße ahnden. Als oft einzig erfolgversprechendes Instrument wurde dazu die Einrichtung von polizeilichen Fahrradstreifen gefordert.

Nicht verständigen konnten sich die Teilnehmer der Konferenz auf die Forderung nach einer Helmpflicht. Dazu seien normative und technische Fragen zu klären. Das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms sei jedoch dringend zu empfehlen.



Moderatoren: Siegfried Brockmann, Leiter der UDV ...



... und Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des DVR



Einem informativen ersten Tag im Plenum ...



... folgte ein arbeitsreicher Tag in den drei Foren.



Meinungsaustausch in den Pausen

Sicher mit dem Pedelec durch den Frühling

Expertentipps rund ums Radfahren mit Elektromotor



Pedelecs werden immer beliebter.

Der Frühling ist da – nichts wie rauf aufs Rad! Immer öfter hat dieses einen elektrischen Zusatzantrieb und heißt Pedelec. Vor allem ältere Menschen und langjährige Fahrrad-Abstinenzler begeistern sich für das mühelose Dahingleiten mit elektrischem Rückenwind. Doch Pedelecs sind nicht nur schneller als herkömmliche Drahtesel, sie sind auch schwerer und legen ein anderes Fahrverhalten an den Tag. Wer sicher und unbeschwert mit dem Pedelec unterwegs sein will, sollte beim Kauf und Betrieb ein paar wichtige Punkte beachten. In einer Leser-Telefon-Aktion des DVR informierten Experten über technische, sicherheitsrelevante und rechtliche Aspekte des Fahrens mit einem Pedelec. Die wichtigsten Antworten im Überblick:

Braucht man zum Fahren mit einem Pedelec eine Fahrerlaubnis?

Welf Stankowitz: Man unterscheidet Pedelecs 25 und Pedelecs 45. Die Pedelecs 25 haben eine Motorunterstützung bis 25 km/h und leisten 250 Watt. Diese Pedelecs gelten als Fahrräder. Im Gegensatz dazu gibt es die Pedelecs 45, deren Motor leistungsfähiger ist und bis 45 km/h unterstützt. Für diese Fahrzeuge braucht man mindestens eine Mofaprüfbescheinigung, wenn der Fahrer nach dem 31. März 1965 geboren wurde oder eine sonstige höherwertige Fahrerlaubnis. Ein Pedelec 45 muss zudem ein Versicherungskennzeichen aufweisen.

Darf ich mit einem Pedelec auf dem Radweg fahren?

Michael Bläss: Sie dürfen es nicht nur, Sie müssen es sogar, wenn eine Radweg-Benutzungspflicht besteht. Besteht diese nicht, können Sie auf der Straße fahren. Das gilt allerdings nicht für die schnellen Pedelecs. Diese dürfen nur solche Radwege benutzen, die auch für Mofas freigegeben sind.

Existiert eine Helmpflicht für Pedelecs?

Welf Stankowitz: Mit Pedelecs kann man schneller beschleunigen und höhere Geschwindigkeiten erzielen. Damit erhöhen sich auch die Gefahr eines Unfalls und die Wucht, mit der ein Kopf auf den Holm eines anderen Fahrzeuges oder auf die Straße trifft. Ein Fahrradhelm empfiehlt sich daher noch dringender als bei normalen Fahrrädern. Eine Pflicht existiert zurzeit jedoch nicht.

Sollte der Motor beim Pedelec vorne, hinten oder in der Mitte sein?

Gunnar Fehlau: Vorderradmotoren werden zunehmend weniger verbaut, weil sie auch fahrdynamisch Nachteile haben. Der Trend geht zum Mittelmotor, weil er sich günstig auf den Schwerpunkt auswirkt und das Fahrrad besser beherrschbar macht, zumal, wenn auch der Akku möglichst mittig im Rahmen sitzt. Beim Heckmotor läuft die Antriebskraft hingegen nicht über die Kette, er macht aber das Hinterrad schwerer und die Wartung, etwa bei einem

Die Experten des Lesertelefons im Überblick:

- **Michael Bläss**, Pressesprecher der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
- **Gunnar Fehlau**, Autor zahlreicher Fachbücher zum Thema Fahrrad, Geschäftsführer Pressedienst Fahrrad (pd-f), Göttingen
- **Roland Huhn**, Rechtsreferent im Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC, Bremen
- **Welf Stankowitz**, Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn



Michael Bläss

Plattfuß, schwierig. Trotzdem: Entscheidend ist, dass Sie eine Probefahrt machen und die Unterschiede „erfahren“.

Mein altes Rad hat eine Rücktrittsbremse. Gibt es die auch am Pedelec?

Roland Huhn: Die Rücktrittbremse hat hierzulande Tradition und das haben mehrere Hersteller erkannt. Sie bieten den Rücktritt in Verbindung mit Mittelmotor und Nabenschaltung an. Oft haben die Räder dann noch zwei Handbremsen, insgesamt also drei Bremsen. Übrigens wirken moderne Handbremsen sehr gut und Sie sollten sie auch nutzen.

Ich brauche ein Rad mit möglichst tiefem Durchstieg – worauf muss ich beim Kauf achten?

Gunnar Fehlau: Gerade bei sehr günstigen Pedelecs besteht die Gefahr, dass auf Rahmensteifigkeit wenig Wert gelegt wird, weil sie die Konstruktion aufwändiger und damit teurer macht. Entscheiden sollte auch hier eine Probefahrt, bei der Sie auch ruhig teurere Modelle zum Vergleich fahren sollten. Übrigens: Wenn ein Rahmen bei der Fahrt „flattert“ kann das auch andere Ursachen haben, zum Beispiel die Bereifung oder Lastverteilung.

Ich bin über 70 und will vom Rad aufs Pedelec umsteigen. Meine Kinder halten das für riskant ...

Michael Bläss: Wenn Sie geübter Radfahrer sind, spricht nichts gegen ein Pedelec. Ich empfehle ein Pedelec 25, da es einem herkömmlichen Fahrrad am nächsten kommt. Achten

Sie beim Kauf besonders auf das Gewicht und die gewünschte Reichweite des Akkus. Bei einem Fachhändler haben Sie die Möglichkeit, auf einer Probefahrt ein Gefühl dafür zu bekommen, wie sich ein Pedelec fährt.

Gibt es so etwas wie Pedelec-Fahrkurse?

Roland Huhn: Einzelne ADFC-Kreisvereine bieten solche Einsteigerkurse für Pedelecfahrer an. Nähere Informationen gibt es beim ADFC unter 0421-3 46 29 0.

Wo müssen Pedelec-Fahrer im Straßenverkehr besonders aufpassen?

Michael Bläss: Besonders an Einmündungen und Kreuzungen kann es für Pedelec-Fahrer gefährlich werden. Der Grund: Autofahrer können die höheren Geschwindigkeiten von Pedelecs oft nicht richtig einschätzen, denn sie erkennen meist nicht, ob sie es mit einem Radfahrer zu tun haben oder einem in der Regel deutlich schnelleren Pedelec-Fahrer.

Was ist eine Schiebehilfe?

Roland Huhn: Mit der Anfahr- oder Schiebehilfe kann man den Motor bis zu einer Geschwindigkeit von sechs km/h auch ohne Mittreten einschalten. Das hilft beim Anfahren oder wenn Sie das Rad eine steile Rampe hochschieben müssen. Pedelecs mit einer solchen Schiebehilfe gelten als Fahrräder.

Benötigen Pedelecs besondere Bremsen?

Gunnar Fehlau: Ein zeitgemäßes Pedelec sollte eine Bremsanlage haben, die auf modernstem Stand ist.

Zurzeit sind hydraulische Scheibenbremsen das Maß aller Dinge. Als zuverlässig gelten auch hydraulisch betätigte Felgenbremsen.

Kann ich mich beim Kauf auf irgendwelche Gütesiegel verlassen?

Gunnar Fehlau: Mit dem GS-Zeichen für geprüfte Sicherheit bescheinigt ein unabhängiges Institut, dass ein Pedelec den Anforderungen des Produktsicherheitsgesetzes entspricht. Ein Gütesiegel als Kaufentscheidungshilfe existiert nicht, da es die entscheidende Frage auch nicht beantworten kann: Passt das Rad zu meinem Einsatzzweck und meinen ergonomischen Bedürfnissen? Hier ist der Fachhändler der beste Ansprechpartner. Mein Tipp: Fahren Sie mindestens fünf verschiedene Modelle unterschiedlicher Preisklassen Probe. Dann trennt sich die Spreu schnell vom Weizen.

Ich habe gehört, dass es in Zukunft Radschnellwege geben soll. Was ist das?

Welf Stankowitz: In Holland gibt es schon sehr viele Fahrradschnellstraßen, auf denen Radfahrer über längere Distanzen, zum Beispiel zwischen Städten, sicher fahren können. In Deutschland sind solche Radwege auch geplant, etwa im Ruhrgebiet zwischen Duisburg und Dortmund auf 60 Kilometern Länge mit einer Breite von fünf Metern. Weil man mit Pedelecs leichter lange Strecken mit einem höheren Tempo fahren kann, können solche Radschnellwege den Pedelecverkehr fördern und sicherer machen.



Gunnar Fehlau



Roland Huhn



Welf Stankowitz

FOTOS > PR. NRW

Darf ich mit einem Pedelec 45 einen Kinderanhänger ziehen?

Michael Bläss: Nein, das ist nicht erlaubt. Die Beförderung von Kindern in Anhängern ist ausschließlich für Fahrräder, also nur für Pedelecs 25 erlaubt. Zudem sind Kinderanhänger für höhere Geschwindigkeiten nicht ausgelegt.

Ich wiege 135 Kilo und möchte ein Pedelec kaufen. Worauf muss ich achten?

Roland Huhn: Sehen Sie gemeinsam mit dem Fachhändler in der Bedienungsanleitung nach dem zulässigen Gesamtgewicht, also der Summe aus dem Gewicht von Fahrer, Pedelec und Gepäck. In Ihrem Fall sollte das Gesamtgewicht 180 Kilogramm nicht unterschreiten. Verschiedene Hersteller bieten Pedelecs für diese Belastung an.

Wie oft muss ich den Akku aufladen? Wie lang dauert ein durchschnittlicher Ladevorgang?

Gunnar Fehlau: Bei hochwertigen Pedelecs sind 40 bis 50 Kilometer Reichweite die Regel. Das Laden dauert je nach Hersteller und Modell zwischen zwei und fünf Stunden.

Wo kann ich den Akku unterwegs aufladen?

Michael Bläss: An einer entsprechenden Infrastruktur arbeiten bereits heute viele Städte und Gemeinden in Verbindung mit den Stromversorgern. Der ständig steigende Anteil an E-Mobilität wird in den kommenden Jahren neue Lösungen hervorbringen, um Akkus unterwegs flächendeckend aufladen zu können. Wie solche technischen Lösungen konkret aussehen, hängt nicht zuletzt von der Entwicklung von herstellerübergreifenden Standards ab.

Benötigt ein Pedelec spezielle Reifen?

Roland Huhn: Für Pedelecs 25 gibt es hier keine Vorschriften. Bei schnellen Pedelecs ist eine Mindestprofiltiefe von einem Millimeter vorgeschrieben.

Darf ich ein Pedelec auf einem Fahrradträger am Auto transportieren?

Roland Huhn: Grundsätzlich ja, aber die Belastungsgrenzen des Dach- oder Heckgepäckträgers müssen eingehalten werden. Wenn der Träger auf der Anhängerkupplung montiert wird, ist zudem die zulässige Stützlast zu beachten.

	PEDELEC 25	PEDELEC 45
Unterstützung bis max.	25 km/h	45 km/h
Motorstärke max.	250 Watt	500 Watt
Versicherungskennzeichen	nein	ja
Mindestalter	nein	15 Jahre
Fahrerlaubnis	nein	Mofaprüfbescheinigung
Radwegnutzung	ja	nur wenn „Mofa frei“ und außerorts
Helmpflicht	nein	nein
Beleuchtung	Dynamo	Akku
Bußgeldvorschriften	für Radfahrer	für Kraftfahrer

QUELLE > DVR

Nur jeder Zweite verzichtet auf Handynutzung im Auto

Nur jeder zweite Autofahrer (52 Prozent) verzichtet bewusst auf das Telefonieren im Auto. Dies ergab eine repräsentative Befragung unter 2.000 Verkehrsteilnehmern, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Jeder Dritte (31,4 Prozent) telefoniert zwar im Auto, aber ausschließlich mit einer Freisprecheinrichtung. Jeder Siebte (15,4 Prozent) allerdings führt Telefongespräche auch ohne Freisprecheinrichtung. Dies kann mit einem Bußgeld in Höhe von 40 Euro und einem Punkt in Flensburg geahndet werden. Der DVR appelliert an alle Autofahrerinnen und Autofahrer, Ablenkungsquellen beim Fahren konsequent auszuschalten: Am sichersten fährt, wer ganz auf das Telefonieren während der Fahrt verzichtet.



GRAFIK > GWM

Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

DVR, DGUV und BMVBS ehrten Preisträger

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ bietet Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, sich mit den Themen Verkehrssicherheit und partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr journalistisch auseinanderzusetzen. Ihre Ergebnisse werden aufbereitet und als Schwerpunktseiten in den beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht. Dr. Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf ehrten am 27. Februar 2012 die diesjährigen Preisträger in Berlin.

Bereits zum zweiten Mal beteiligten sich Schüler der Mittelschule am Lehen im bayerischen Bodemais erfolgreich am Wettbewerb. Die Siebtklässler übernahmen eine Patenschaft für Vorschulkinder, damit diese immer gut sichtbar im Straßenverkehr unterwegs sind. Ihre Erfahrungen rund um das Projekt sind in der „Passauer Neuen Presse“

erschienen. Schüler der Jahrgangsstufe neun des Goethe-Gymnasiums in Bensheim untersuchten Verkehrssituationen in ihrem unmittelbaren Umfeld. Sie recherchierten zu den Themen Rücksichtnahme im Straßenverkehr und angepasste Geschwindigkeit. Die Beiträge wurden als Themenseite im „Bergsträßer Anzeiger“ veröffentlicht. Die Schüler der Klasse 10b des Kurfürst-Ruprecht-Gymnasiums aus Neustadt an der Weinstraße bereiteten die Themen Schulwegsicherheit und Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer auf. Ihre Artikel bildeten eine Schwerpunktseite für „Die Rheinpfalz“. In einer weiteren Ausgabe dieser Tageszeitung erschienen die Artikel von Oberstufenschülern des Goethe-Gymnasiums in Germersheim. Sie behandelten das Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr.

Dr. Eichendorf lobte die Arbeit der jungen Redakteure: „Ich freue mich heute besonders, dass wir Schulklassen und ihre Arbeiten auszeichnen können, die in

eindrucksvoller Art und Weise gezeigt haben, wie junge Menschen Verantwortung in ihrem Lebensumfeld übernehmen.“ Betroffene würden zu Redakteuren und betrachteten verantwortungsvolles Handeln im Straßenverkehr in einer Weise, die bei jungen Menschen eine hohe Akzeptanz sicherstelle, so Dr. Eichendorf weiter. Eine „peer-to-peer-Kommunikation“ über Risiken, aber auch über sichere Strategien habe mehr Wirkung als ein erhobener Zeigefinger.

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener IZOP-Instituts. In diesem Jahr beteiligten sich 780 Schülerinnen und Schüler aus 35 Schulen. Der Wettbewerb startete 2008 und wurde bereits zum vierten Mal durchgeführt.

This block contains a collage of newspaper clippings. The top clipping is from 'MITTELHAARDTER RUNDschau' with the headline 'BLICKPUNKT: SCHÜLERPROJEKT „VORFAHRT FÜR SICHERES FAHREN“ Augen auf beim Weg zum U...'. Below it is a photo of a school bus. Another clipping is titled 'Unfall eines Schülers Anlass für Recherche' with a photo of a car accident. Other smaller clippings include 'Entschürfter Schulweg', 'Schwartzende S...', 'Wenn Verkehrssicherheit Schule mac...', and 'Fin Modell zeigt Lösungen auf'.

This block contains newspaper clippings from 'SONDERTHEMA' and 'KREIS GERMERSHEIM'. The 'Sonderthema' clipping has the headline 'VORFAHRT FÜR SICHERES FAHREN: Goethe-Schüler wollen auf die prekäre Verkehrssituation rund um ihr Gymnasium aufmerksam machen' and includes a photo of a school. The 'Kreis Germersheim' clipping has the headline 'IM BLICKPUNKT: ZEITUNG IN DER SCHULE – GOETHE-GYMNASIUM GERMERSHEIM Die Polizei allein kann's nicht richten' and includes a photo of a car crash scene.

This block contains newspaper clippings from 'KREIS GERMERSHEIM' and 'Passauer Neuen Presse'. The 'Kreis Germersheim' clipping has the headline 'VORFAHRT FÜR SICHERES FAHREN Siebtklässler übernehmen Verantwortung für Vorschulkinder' and includes a photo of children. The 'Passauer Neuen Presse' clipping has the headline '„Anfangs kam ich nicht damit zurecht“... Wie gerredt so gebabbelt: Leuchte laaafen zum Loscher Handkeesfesch' and includes a photo of a group of people.

JOURNAL
DVR-report 1/2012

Sicher auf Tour

Urlaub mit dem Motorrad erfordert Vorbereitung



Gut vorbereitet kann der Urlaubstrip beginnen.

„M“ wie Mai – oder wie Motorrad. Für Motorradfahrer ist dies oft identisch. Denn in diesem Monat ist das Wetter meist stabil und lockt zu längeren Touren, sei es am Wochenende oder in einem Kurzurlaub.

Wer jedoch meint, die seit Saisonbeginn wiedergewonnene Fahrpraxis reiche aus, unbeschwert in die große Tour zu starten, kommt leicht in Verlegenheit. Darauf weist Achim Kuschefski, Leiter des Essener Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) hin: „Zusätzliches Gepäckgewicht ändert das Fahrverhalten des Motorrads und muss unbedingt berücksichtigt werden.“ Durch geschicktes Packen und eine angepasste Fahrweise lasse sich die Auswirkung jedoch begrenzen: „Grundsätzlich kommt es darauf an, den Schwerpunkt des Motorrads tief zu halten und die Lastverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad möglichst wenig zu verändern.“ Schwere

Utensilien sind im Tankrucksack am besten aufgehoben. Auch in Packtaschen und Gepäckkoffern gehört Schweres nach unten. Dabei müssen die Zuladungsgrenzen bei den einzelnen Gepäckstücken sowie eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen der Hersteller beachtet werden.

Wer mit Sozius fährt, sollte auch die Gesamtzuladung des Fahrzeugs im Auge behalten, denn die ist mit Urlaubsgepäck schnell erreicht. Außerdem werden Beschleunigung und Bremswege durch das zusätzliche

Gepäck beeinflusst, vor allem an Steigungen und im Gefälle. Achim Kuschefski warnt: „Gerade bei Überholvorgängen sollte man überlegen, ob dafür genügend sichere Reserven vorhanden sind oder ob man vielleicht Gefahr läuft, zu ‚verhungern‘.“

Ein gründlicher Fahrzeugcheck gehört ebenfalls zur Urlaubsvorbereitung: Sind Bremsbeläge und Reifenprofil noch gut in Schuss, damit sie die Fahrtstrecke überstehen? Wer eine lange Urlaubsreise mit mehreren Tausend Kilometern unternimmt, muss eventuell einen Reifenwechsel unterwegs einplanen. Für das Fahren mit Gepäck sind meist eine Erhöhung des Reifendrucks sowie eine Anpassung der Federungselemente erforderlich. Eine umfassende Checkliste für die Vorbereitung der Maschine findet sich auf der Website des ifz. Ausführliche Informationen rund um das Thema Motorradreisen bietet zudem die Broschüre „Team Touring“, die kostenlos heruntergeladen werden kann.

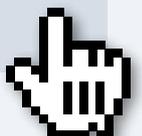
Wer nicht nur die Maschine, sondern auch sich selbst in Form bringen will, absolviert am besten vor der großen Tour noch ein Motorrad-Sicherheitstraining. Anbieter für Sicherheitstrainings in den Regionen finden Motorradfahrer über die Trainingsplatzsuche auf der Webseite des DVR oder in der mit Unterstützung der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften herausgegebenen Terminbroschüre „Motorradtraining – Termine 2012“, die über die Homepage des ifz heruntergeladen werden kann.

Links/Downloads:

Checkliste für die Vorbereitung der Maschine:
<http://www.ifz.de/tipps%20und%20Tricks/Tour-Checkliste.pdf>

Broschüre „Team-Touring“ sowie „Motorradtraining – Termine 2012“:
<http://www.ifz.de/publikationen-broschueren.htm>

Trainingsplatzsuche: <http://www.dvr.de/site/sht-shp.aspx>



Zahl der Verkehrstoten in der EU sinkt um zwei Prozent

Die Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen ist im Jahr 2011 um zwei Prozent gesunken und hat die positive Entwicklung der letzten zehn Jahre deutlich verlangsamt. Im Schnitt starben täglich 85 Menschen bei Verkehrsunfällen auf Straßen der Europäischen Union, wie aus den vorläufigen Unfallstatistiken für das vergangene Jahr hervorgeht.

Einige EU-Mitgliedstaaten, darunter Deutschland und Schweden, verzeichneten seit langem wieder einen Anstieg bei der Zahl der Verkehrstoten. Ein großes Problem stellt nach wie vor die hohe Zahl der Todesopfer bei Motorradunfällen dar, die seit über zehn Jahren nahezu unverändert ist.

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas ermahnte alle Beteiligten zu stärkeren Bemühungen: „Wir werden



FOTO > EUROPÄISCHE KOMMISSION

unsere Anstrengungen auf EU-Ebene und auf nationaler Ebene deutlich verstärken müssen, wenn wir unser Ziel erreichen wollen, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis 2020 noch einmal zu halbieren.“

In den letzten zehn Jahren wurden im Rahmen des EU-Aktionsplans für Straßenverkehrssicherheit 2001 bis 2011 beträchtliche Fortschritte erzielt. Die Zahl der Straßenverkehrstoten konnte um fast 45 Prozent gesenkt werden, was bedeutet, dass mehr als 125 000 Menschenleben gerettet wurden.

Die Zahl der Todesopfer in der EU ist jedes Jahr um durchschnittlich sechs Prozent zurückgegangen. In manchen Jahren betrug der Rückgang sogar elf Prozent (2010).

Im Juli 2010 hat die Kommission Pläne angenommen, um die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen in den kommenden zehn Jahren erneut um die Hälfte zu verringern. Die im Rahmen der „Leitlinien 2011 bis 2020 für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit“ vorgeschlagenen Initiativen reichen von höheren Standards für die Fahrzeugsicherheit über eine bessere Schulung der Verkehrsteilnehmer bis zur strengeren Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften. Das EU-Parlament forderte im Bericht des Europaabgeordneten Dr. Dieter-L. Koch eine detaillierte Ausführung der Leitlinien im Sinne eines Zeit-Maßnahmenplans.

Antonio Avenoso, Hauptgeschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC warnte davor, sich nach den Erfolgen der letzten Jahre zurückzulehnen.

QUELLE > EUROPÄISCHE KOMMISSION

Mitgliedstaat	Verkehrstote je 1 Mio. Einwohner			Entwicklung		
	2001	2010	2011 (vorläufige Daten)	2001-2010	Durchschnittlicher jährlicher Rückgang	2010-2011 (vorläufige Daten)
Belgien	145	75	77	-45 %	-6 %	4 %
Bulgarien	124	103	88	-23 %	-3 %	-15 %
Tschechische Republik	130	76	73	-40 %	-5 %	-4 %
Dänemark	81	46	40	-41 %	-6 %	-18 %
Deutschland	85	45	49	-48 %	-7 %	10 %
Estland	146	58	75	-61 %	-10 %	29 %
Irland	107	47	42	-49 %	-7 %	-13 %
Griechenland	172	111	97	-33 %	-4 %	-13 %
Spanien*	136	54	50	-50 %	-9 %	-6 %
Frankreich	134	62	61	-51 %	-8 %	0 %
Italien*	125	68	65	-42 %	-6 %	-4 %
Zypern	140	75	88	-39 %	-5 %	18 %
Lettland	236	97	80	-61 %	-10 %	-18 %
Litauen	202	90	92	-58 %	-9 %	-3 %
Luxemburg	159	64	70	-54 %	-8 %	13 %
Ungarn	121	74	64	-40 %	-6 %	-14 %
Malta	41	36	41	-6 %	-1 %	13 %
Niederlande*	62	32	33	-46 %	-7 %	2 %
Österreich	119	66	62	-42 %	-6 %	-6 %
Polen	145	102	109	-29 %	-4 %	7 %
Portugal	163	79	74	-44 %	-6 %	-6 %
Rumänien	109	111	94	-3 %	0 %	-15 %
Slowenien	140	67	69	-50 %	-7 %	1 %
Slowakei	114	68	59	-40 %	-5 %	-6 %
Finnland	84	51	54	-37 %	-5 %	6 %
Schweden	66	28	33	-54 %	-8 %	18 %
Vereinigtes Königreich*	61	31	32	-47 %	-7 %	5 %
EU	112	62	61	-43 %	-6 %	-2 %

* Vorläufige Daten auf der Grundlage der letzten verfügbaren Daten. Die Schätzungen für das Vereinigte Königreich und die Niederlande basieren auf den Daten für die Monate Januar bis September. Die Schätzungen für Italien und Spanien beruhen auf polizeilichen Daten (ohne städtische Gebiete).

EUROPA

Besseres Blickverhalten – bessere Gefahrenwahrnehmung

Fahranfänger haben ein erhöhtes Risiko, einen Verkehrsunfall zu verursachen und selbst Opfer eines Unfalls zu werden. Als Hauptgründe dafür gelten eine noch unzureichend ausgeprägte Verkehrs- und Gefahrenwahrnehmung sowie eine erhöhte Risikobereitschaft. Beim Einsatz multimedialer Lehr- und Lerntechnologie wird eine Optimierung der Fahranfängerausbildung erhofft.

Im Rahmen eines Forschungsprojektes hat ein Team der Technischen Universität Chemnitz um Professor Josef F. Krems im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Potenziale zur Verbesserung fahraufgabenrelevanter Kompetenzen von Fahranfängern mit Hilfe eines multimedialen Lernangebotes exemplarisch überprüft.

Dazu wurde ein computergestütztes Lernangebot entwickelt und evaluiert, das die Kompetenzen zum vorausschauenden Erkennen von Gefahren im Straßenverkehr unterstützen soll. Für die Entwicklung des Lernangebots wurden unterschiedliche Gestaltungsprinzipien zugrunde gelegt: die dynamische Darstellung von Verkehrssituationen in einer kontrollierbaren Umgebung – der Einsatz von Multiple-Choice-Fragen und von Markierungen im Standbild als Abfrageformate – sowie die Nutzung eines fehlerspezifischen Feedbacks. Die empirische Überprüfung der

Wirkung des Lernangebotes erfolgte in einer Fahrsimulatorstudie. Dazu wurden Testszenarien in Anlehnung an bekannte Gefahrensituationen aus dem Lernangebot sowie neue, den Probanden unbekannt kritische Verkehrssituationen gewählt.

Die Fahrsimulatortests erfolgten im Hinblick auf Kompetenzen zum vorausschauenden Fahren von Fahranfängern, die zuvor entweder das computerbasierte Lernangebot mit adaptiver Lernerfolgsrückmeldung, das Lernangebot mit vereinfachter Rückmeldung, ein verkürztes Lernangebot, ein inhaltlich vergleichbares papierbasiertes Lernangebot oder keine Lernintervention erhalten hatten. Zudem wurde eine Gruppe von erfahrenen Fahrern getestet, um mögliche positive Effekte der Lernangebote im Vergleich zur Leistung von Verkehrsteilnehmern mit langjährigen Erfahrungen bewerten zu können. Zentrale Variable für die Einschätzung der Wirksamkeit der Lernangebote war das Blickverhalten der Probanden.

Fahrschüler, die ein multimediales Training zur Gefahrenwahrnehmung erhielten, wiesen ein signifikant besseres Blickverhalten und ansatzweise auch ein besseres Fahrverhalten als konventionell geschulte Fahrschüler auf. Zudem war ihre Gefahrenwahrnehmung vergleichbar mit den Leistungen erfahrener

Fahrer. Die Vorteile des computerbasierten Trainings, so stellen die Forscher fest, liegen insbesondere in der Förderung der Gefahrenwahrnehmung und damit verknüpfter Teilfertigkeiten wie Blickverhalten und Situationsverständnis. Lerneffekte waren insbesondere dann deutlich zu erkennen, wenn das Lernangebot sowohl dynamische Darstellungen als auch adaptive Rückmeldungen enthielt und zwei Übungseinheiten umfasste. Dadurch wurde neben dem Blickverhalten auch das Situationsverständnis und die Ableitung von Verhaltenskonsequenzen geschult.

Multimediale Lernanwendungen können die Fahrausbildung sinnvoll ergänzen, lautet die Folgerung in dem BASt-Bericht „Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware“. Bei adäquater didaktischer Umsetzung sind computerbasierte Trainingsprogramme in der Lage, die notwendige Erfahrungsbildung zur Bewältigung von Gefahrensituationen in einem geschützten Umfeld zu fördern. Im Vergleich zu konventionellen Lernangeboten im Papierformat bestehen die Vorteile in einer realitätsnahen, dynamischen Darstellung von Verkehrssituationen und einer adaptiven Lernerfolgsrückmeldung.

ABBILDUNGEN > TU CHEMNITZ



Computergestütztes Lernangebot unterstützt das vorausschauende Erkennen von Gefahren.

„Begleitetes Fahren ab 17“: 1.700 Unfälle mit Personenschaden verhindert

Hat das „Begleitete Fahren ab 17“ (BF 17) zur Verkehrssicherheit junger Fahrer beigetragen? Zur Beantwortung dieser Frage wurden zwei große Zufallsstichproben aus dem im Kraftfahrt-Bundesamt geführten zentralen Fahrerlaubnisregister hinsichtlich der Verkehrsauffälligkeit am Beginn ihres selbstständigen Fahrens verglichen: ehemalige BF 17-Teilnehmer und gleichaltrige Fahranfänger mit herkömmlichem Erwerb eines Pkw-Führerscheins unmittelbar nach ihrem 18. Geburtstag.

Im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens, so stellt die Studie „Sicherheitseffektivität des Begleiteten

Fahrens ab 17“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fest, zeigen BF 17-Absolventen 17 Prozent weniger Unfallbeteiligung und 15 Prozent weniger Verkehrsverstöße im Vergleich zu gleichaltrigen Fahrern mit herkömmlichem Führerscheinerwerb. Bei Berücksichtigung der Fahrleistung verringern sich die Unfälle um 22 Prozent, Verkehrsverstöße um 20 Prozent. Die Ergebnisse sind statistisch signifikant und gelten für Männer und Frauen.

Rein rechnerisch gesehen, verhindert das BF 17 im Jahr 2009 rund 1.700 Unfälle mit Personenschaden.

FOTO > FOTOLIA



Erfahrener Begleiter auf dem Beifahrersitz.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2012, 42. 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

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

ifz, MAN, 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. 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.

Adressänderungen:

Per Fax: Adressaufkleber und Änderungswunsch an (0228) 40001-67
Per E-Mail: mfrankenstein@dvr.de

G 3169 F

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

