

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2012

**STIFTET
FRIEDEN**



©/COMPTON



AKTUELL

Runter vom Gas



IM BLICKPUNKT

**Unfallrisiko
Ablenkung**



INTERVIEW

**Prof. Dr.
Mark Vollrath**

MITGLIEDER

Mehr Rücksicht auf der Straße

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Runter vom Gas auf Landstraßen

18. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“

Landstraßen sind schön, aber auch gefährlich. Täglich verlieren durchschnittlich sechs Menschen ihr Leben bei Landstraßenunfällen.

Wie kann die Gestaltung des Straßenraumes dazu beitragen, die Unfallzahlen zu senken? Welche Erkenntnisse liefern bereits durchgeführte Audits? Diesen und weiteren Fragen widmete sich am 4. Juni 2012 das 18. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ in Potsdam. Gemeinsam blickten der DVR und der Automobil-Club Verkehr (ACV) auf die Arbeit der Sicherheitsaudits für Straßen und die künftigen Herausforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit auf Landstraßen.

„Mittlerweile gibt es ein breites Spektrum an Maßnahmen, das Unfallrisiko auf Landstraßen zu senken. Die Gestaltung des Straßenraumes bietet dabei große Chancen“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Auch das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer habe großen Einfluss auf die Sicherheit der Landstraßen. „Deshalb sensibilisiert die Verkehrssicherheitskampagne ‚Runter vom Gas‘ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR in diesem Jahr für die speziellen Gefahren auf Landstraßen und ruft die Verkehrsteilnehmer zu einer verantwortungsvollen Fahrweise auf“, erläuterte der DVR-Präsident.

ACV-Präsident Dr. Jochen Dobring bezeichnete die Sicherheit auf Landstraßen als wichtigen Beitrag zur Sicherheitsstrategie Vision Zero. Der ACV, der

in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen feiert, werde sich diesem Thema weiterhin widmen.

Über die Erfahrungen und Perspektiven nach zehn Jahren Sicherheitsaudit in Deutschland berichtete Professor Dr.-Ing. Ulrich Brannolte von der Bauhaus-Universität Weimar. Bereits 1999 sei eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Sicherheitsaudit für Straßen“ (SAS) gegründet worden. Im Jahr 2002 wurden die ersten 14 Auditoren aus Brandenburg geschult.

Auf festgestellte Defizite nach durchgeführten Audits ging Professor Dr.-Ing. Andreas Bark von der Technischen Hochschule Mittelhessen ein. Er hatte beeindruckende Beispiele missglückter Straßengestaltung mitgebracht. „Leider sind diese Beispiele keine Einzelfälle“, stellte der Experte fest. In einer Studie für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) seien bei 142 Maßnahmen 3.191 Defizite festgestellt worden. Der verdeckte Beginn einer Kurve, die schlechte Erkennbarkeit eines Kreisverkehrs, fehlende Lichtsignalanlagen oder fehlende Ein- und Ausfahrtstreifen zählen mit zu den häufigsten Mängeln. Und selbstverständlich stelle der zu geringe Abstand der Bäume zum Fahrbahnrand eine große Unfallgefahr dar.

In der anschließenden von Thomas Spahn moderierten Podiumsdiskussion wurden Möglichkeiten der Unfallreduzierung erörtert. Dabei spielte das Thema nicht angepasste

oder überhöhte Geschwindigkeit eine zentrale Rolle. Das Landstraßennetz sei insgesamt nicht auf 100 km/h ausgelegt. „Die Verkehrsteilnehmer halten sich auf Landstraßen nicht an die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten“, fasste Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zusammen. Jeder vierte tödliche Unfall auf Landstraßen sei auf diese Ursache zurückzuführen. „Das Geschwindigkeitsniveau muss runter“, meinte auch Martin Mönninghoff von der Deutschen Hochschule der Polizei. Im europäischen Vergleich seien die Geschwindigkeiten auf unseren Außerortsstraßen deutlich zu hoch. Allerdings fehle dafür momentan die Unterstützung aus dem politischen Raum.

Natürlich kommt es in diesem Zusammenhang auch auf Kontrolle und Überwachung an. „Wir brauchen Maßnahmen, die weh tun, um mehr Verkehrssicherheit zu erreichen. Allein über Infrastrukturmaßnahmen können die Opferzahlen nicht reduziert werden“, sagte Gerd Lange vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg.

Das gelte selbstverständlich auch für die besonders gefährdete Gruppe der Motorradfahrer. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Biker ist nach wie vor hoch: Sie ist 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 11,5 Prozent auf 708 gestiegen. „Aber auch die schwerverletzten Opfer dürfen nicht vergessen werden, die ohne Beine und mit halbem Gehirn weiterleben müssen“, bekräftigte Helmut Nikolaus von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).



Diskutierten über Sicherheitsaudits für Landstraßen (v.l.n.r.): Prof. Andreas Bark, Jörg Ortlepp, Prof. Ulrich Brannolte, Moderator Thomas Spahn, Gerd Lange, Helmut Nikolaus und Martin Mönninghoff.

Auszeichnung für Nachwuchsforscher

DVR-Förderpreis
„Sicherheit im
Straßenverkehr“

Der DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ wurde am 14. Mai 2012 in Maikammer (Rheinland-Pfalz) in den Räumen der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) vergeben. Im Rahmen des 17. Workshops „Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit“ wurden die drei Preisträger geehrt. Die Preise sind mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Den ersten Preis für ihre Bachelorarbeit am Braunschweiger Institut für Verkehrssicherheit und Automatisierungstechnik erhielt Nina Helling. Sie hat das in der Fahrausbildung erworbene Wissen von Fahranfängern untersucht und dabei den Fokus besonders auf das Bremsverhalten gerichtet. Wichtigste Ergebnisse: Aus Sicht der Befragten sind die für die Sicherheit unwichtigeren Einparkaufgaben im Gegensatz zu Notfallbremsungen in praktischen Prüfungen überrepräsentiert. Auch wird auf eine starke Verschiebung der angegebenen Situationseinschätzung von Fahranfängern nach Sicherheitstrainings (Überschätzung der Sicherheit, Risikokompensation) hingewiesen. Über den zweiten Platz freute sich Monika Jagiellowicz von der Universität Würzburg, die dritte Preisträgerin war Martina Schenk von der TU Dresden.

Ablenkung – die unterschätzte Gefahr

In unserer digitalen, vernetzten Welt, in der sich Berufliches und Privates nicht mehr so leicht trennen lässt, stehen wir vor der Herausforderung, ständig „online“, jederzeit erreichbar sein zu müssen. „Mobiles Büro“ lautet das Stichwort. Auch beim Autofahren wollen viele Verkehrsteilnehmer auf E-Mails, SMS, Facebook, Twitter und Co. nicht verzichten. Und selbstverständlich muss man heute multitaskingfähig sein, also mehrere Dinge gleichzeitig erledigen können. Außerdem sind wir ja alle hervorragende und sichere Fahrer, die jede noch so komplexe Situation stets voll im Griff haben.

Das intensive Gespräch mit dem Beifahrer oder über die Freisprecheinrichtung am Telefon? Kein Problem, beide Hände sind am Steuer. Die Zeit bis zum nächsten Termin ist knapp? Wird das Ziel eben während der Fahrt in das Navigationsgerät eingegeben. Alles unter Kontrolle, die ständigen Blickwechsel lenken vom Fahren nicht ab. Eine trügerische subjektive Sicherheit, die mit einem nicht zu unterschätzenden Unfallrisiko einhergeht.

Ablenkung wird in Deutschland nicht als eigene Unfallkategorie erfasst. Deshalb gibt es auch keine statistischen Zahlen, die belegen könnten, wie viele Unfälle aufgrund von ablenkenden Tätigkeiten tatsächlich verursacht werden. Allerdings besagen neue Studien, wie zum Beispiel die des Münchener Allianz Zentrums Technik, dass rund jeder zehnte Verkehrsunfall im Zusammenhang mit Ablenkung steht. Und liegt die Dunkelziffer vielleicht sogar noch höher?

Jeder Fahrzeuglenker, aber auch jeder Fußgänger, der gedankenverloren mit dem Handy am Ohr oder mit Kopfhörern die Straßenseite wechselt, ohne auf das Verkehrsgeschehen zu achten, sollte sich der Gefahr durch Ablenkung bewusst sein. Der Grundsatz ist doch klar: Die Konzentration muss auf den Straßenverkehr gerichtet sein.

Bewusst zu entschleunigen, hilft, gelassen und ohne Hektik durch den Verkehr zu kommen. Und vielleicht lernen wir es sogar zu schätzen, auch einmal bewusst „offline“ zu sein.

INHALT

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

FOTO > CHRISTINE HEINEMANN



Nina Helling

Runter vom Gas

Bundesverkehrsministerium und DVR starten neue Aktionen



FOTOS > DVR

vermieden werden. Das vermitteln die anschaulichen Illustrationen des Cartoonisten Martin Perscheid – mit einer gehörigen Portion Humor und Ironie. Rund 100.000 Exemplare „Fahren mit Hirn“ werden in den kommenden Monaten verteilt, so auch bereits beim Motorradgottesdienst am 10. Juni 2012. Seit 1983 erinnern dort Zweiradfans an die im zurückliegenden Jahr verstorbenen Biker. Rund 30.000 Besucher versammelten sich in diesem Jahr um den Hamburger Michel. Die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ war bereits zum dritten Mal als Partner des größten Motorradgottesdienstes Europas vor Ort.

Im Sommer 2012 touren bundesweit nochmals 500 Lkw mit dem eindringlichen Motiv.

Von Carla Bormann

Die Kampagne „Runter vom Gas“, die nach dem Neustart im Dezember 2011 zunächst durch Autobahn- und Rastplatzplakate sowie die eindringlichen Motive „Papi, fahr vorsichtig!“ auf Lkw im Straßenverkehr präsent war, kommt nun mit klassischen Medien und vielen PR-Aktionen in Fahrt. Ziel der Kampagne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR ist es, die Verkehrsteilnehmer für Unfallrisiken zu sensibilisieren. Hierzu zählen nicht angepasste – also situativ zu hohe – Geschwindigkeit, Ablenkung, gefährliches Überholen, rücksichtsloses Drängeln oder das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Die Kampagne wirbt zudem für das Tragen von Fahrradhelmen und die Gurtnutzung in Kraftfahrzeugen.

Im Fokus der Maßnahmen 2012 steht das „Risiko Landstraße“, denn dort sind seit Jahren rund 60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten zu verzeichnen. Und erschreckenderweise ist die Zahl der Todesopfer auf Landstraßen 2011 gegenüber dem Vorjahr um mehr als zehn Prozent gestiegen.

Emotionale Kinowerbung

„Fahr vorsichtig. Denn das Leben ist schön.“ Mit dieser Botschaft warnte der emotionale „Runter vom Gas“-Kinospot im März und April vor Unfällen auf Landstraßen. In dem einminütigen Film erzählt Regisseur Joern Heitmann den Lebenslauf eines jungen Mannes im Zeitraffer: vom ersten eigenen Fahrrad über die große Liebe bis hin zur Gründung der eigenen Familie. Das erfüllte Leben des jungen Vaters endet abrupt durch einen Verkehrsunfall. Der Soundtrack kommt von Jan Plewka, Sänger der Hamburger Rockgruppe Selig. Der Spot kann von Fahrschulen, Unternehmen oder Vereinen auch gut für die Verkehrssicherheitsarbeit, zum Beispiel bei Schulungen oder für Veranstaltungen, genutzt werden.

Dialog mit Motorradfahrern

Die Zielgruppe der Motorradfahrer wird mit der aktuellen Broschüre „Fahren mit Hirn“ angesprochen. Viele Motorradunfälle könnten durch das richtige Training, eine gute Ausrüstung oder die richtige Beladung

Zum 13. Mal traf sich im Juni 2012 die Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages in der Hauptstadt, um gemeinsam auf Europa-Tour zu gehen. Oberste Priorität hatte dabei immer die Sicherheit – schließlich fährt die Truppe seit 1999 unfallfrei. Tanja Hirschberger, biologisch-technische Assistentin aus Berlin, ist seit 2005 mit von der Bike-Partie, seit 2007 als Tourguide. Dass die Kampagne „Runter vom Gas“ beim Start der Freundschaftsfahrt Präsenz zeigt, findet sie daher „richtig und wichtig“.



Mit Humor zum Ziel: Mehr Verkehrssicherheit für Biker

Der begeisterte Biker Bernhard Tillig aus Brandenburg hat seit 2009 keine Freundschaftsfahrt versäumt. Als er die „Runter vom Gas“-Motorradbroschüre „Fahren mit Hirn“ durchblättert, muss er schmunzeln: „Das ist wirklich gut – denn mit dem moralischen Zeigefinger erreicht man gar nichts. Aber wenn man ein bisschen Ironie und Humor spielen lässt, dann bleibt das hängen.“ Der Diplom-Ingenieur hat selbst schon Freunde bei Motorradunfällen verloren und ist deshalb überzeugt: „Jeder Biker sollte regelmäßig ein Sicherheitstraining machen und ganz langsam mit kürzeren Übungsfahrten in die Saison starten, bevor er sich auf ein Abenteuer wie die Freundschaftsfahrt einlässt.“

Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS, fasst die Absicht der Kampagnen-Initiatoren zur Motorrad-Thematik so zusammen: „Mit Aktionen wie der Comic-Broschüre und unserem Engagement beim Hamburger Motorradgottesdienst wollen wir die Motorradfahrer zu einer vorausschauenden Fahrweise animieren. Aber auch die Autofahrer wollen wir für die ‚schwächeren‘ Verkehrsteilnehmer sensibilisieren.“ Die Broschüre sowie einzelne Comics stehen unter www.runtervomgas.de zum Herunterladen bereit. Unter Angabe des Copyrights können Journalisten die Cartoons auch veröffentlichen.

Werbung für den Fahrradhelm

Aber auch um die nicht-motorisierten Zweiradfahrer geht es im Rahmen von „Runter vom Gas“. „Der freiwillige Griff zum Helm sollte für jeden Fahrradfahrer ganz selbstverständlich werden. Mit der neuen und aufmerksamkeitsstarken Aktion wollen wir das Tragen von Fahrradhelmen in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger verankern. Denn Helmtragen kann Leben retten“, läutete Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer eine weitere Aktionsserie für Fahrradfahrer ein.

In fünf deutschen Städten wurden rund 25.000 Sattelschoner mit einer klaren Aufforderung zum Tragen des Kopfschutzes kostenlos an Radfahrer verteilt. Die öffentlichkeitswirksamen Aktionen auf zentralen Plätzen und rund um die EM-Fanmeilen fanden am 13. Juni 2012 zeitgleich in Berlin, Dresden, Hamburg und München statt. Und zum bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit am 16. Juni war die Kampagne in der Fahrradstadt Münster präsent.



Gut behütet: Die Aktion für Kopf und Sattel

Der provokante Slogan „Manchmal rettet nur ein Helm deinen A...“ auf den Sattelschonern sorgte für Überraschung und große Begeisterung bei den Radfahrern. Ohne Helm riskieren Fahrradfahrer Kopf und Kragen – so die unmissverständliche und gleichzeitig augenzwinkernde Botschaft der Aktion. Ein auf die Schoner gedruckter QR (Quick Response)-Code führte die Radler zu einem Gewinnspiel auf der Webseite von „Runter vom Gas“, bei dem hochwertige Fahrradhelme zu gewinnen waren.

Ansprache junger Verkehrsteilnehmer

Für die besonders im Straßenverkehr gefährdete Zielgruppe der jungen Fahrer wird im Spätsommer ein Filmwettbewerb auf der Internetplattform YouTube gestartet. TV-Moderatorin Johanna Klum unterstützt den Wettbewerb und erklärt den Nutzern neben den Wettbewerbsbedingungen

in einem persönlichen Video, warum sie ihr Leben schön findet und was sie selbst im Straßenverkehr beachtet, um das Unfallrisiko zu minimieren. Für die kreativsten Beiträge zum Thema Verkehrssicherheit winken viele attraktive Preise.

Ausblick

Zurzeit werden darüber hinaus viele Materialien konzipiert und produziert: Banner für Parkplätze oder Brücken, Autoaufkleber und Flyer sollen die Verkehrsteilnehmer an den Landstraßen vor den vielfältigen Unfallrisiken warnen. Die Materialien werden mit Unterstützung der Bundesländer durch die Verkehrs- und Innenministerien und somit auch durch die Polizei direkt an die Verkehrsteilnehmer verteilt. Mit Infoständen und dialogorientierten Aktionsbausteinen beteiligt sich „Runter vom Gas“ bei zahlreichen Tagen der Offenen Tür, städtischen oder betrieblichen Verkehrssicherheitstagen oder zielgruppenspezifischen Aufklärungsaktionen.

Im Herbst werden in Kooperation mit landwirtschaftlichen Verbänden bundesweit landwirtschaftliche Fahrzeuge mit den Kampagnenbotschaften „ausgestattet“ und gemeinsam mit dem Automobil-Club Verkehr (ACV) wird ein Preis zum Thema Verkehrssicherheit auf Landstraßen ausgerufen.

Auch die nächste Plakatstaffel für die Autobahnen und Rastplätze ist in Vorbereitung.

Die Kampagneninitiatoren BMVBS und DVR freuen sich über jede Unterstützung bei der Verbreitung der Kampagnenbotschaften. Alle verfügbaren Materialien sind auf der Internetseite frei zugänglich. Mehr Informationen unter: www.runtervomgas.de

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR.
cbormann@dvr.de

Sicherer mit elektronischen Helfern

Fahrerassistenzsysteme haben auch im Nutzfahrzeug eine hohe Sicherheitswirkung



FOTO > MAN

Mit dem Spurverlassenswarner sicherer unterwegs.

Elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS) finden nicht nur im Pkw, sondern auch im Nutzfahrzeug zunehmend Verbreitung. Dass diese Sicherheitssysteme auch im Lkw und im Bus in der Lage sind, zahlreiche Unfälle zu verhindern, wurde jetzt durch eine Untersuchung belegt, die im Auftrag der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr), des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und der KRAVAG-Versicherung durchgeführt wurde. Im Rahmen der Aktion „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH“ hatte die BG Verkehr 2008 in ihren Mitgliedsunternehmen zwei Millionen Euro für den Einsatz von FAS bereitgestellt. Lkw über 16 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Reiseomnibusse wurden mit Abstandsregeltempomat (ACC), Spurassistent (LDW) und Elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattet. Im Gegenzug erklärten sich Unternehmer und deren Berufskraftfahrer in den Mitgliedsunternehmen bereit, Unfall-, Fahrzeug- und Unternehmensdaten

für eine wissenschaftliche Untersuchung zur Verfügung zu stellen. Durchgeführt wurde die Studie vom Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT) und vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL). In die Studie flossen Daten von über 370 Unternehmen ein, die zu 90 Prozent der Güter- und zu zehn Prozent der Personenverkehrsbranche zuzuordnen sind.

Sicherheitsvorteile für Fahrzeuge mit FAS

Die Wissenschaftler verglichen über einen Zeitraum von zwei Jahren die Unfallbeteiligung von Fahrzeugen mit und ohne FAS. Die Testgruppe bestand aus 767 FAS-Fahrzeugen mit ACC, LDW und ESP. Als Kontrollgruppe dienten 565 Fahrzeuge ohne die drei genannten unsichtbaren Helfer.

Hauptergebnis war ein klarer Sicherheitsvorteil für die Fahrzeuge mit FAS: Das Risiko, an einem Unfall beteiligt zu sein, ist für die Fahrzeuge

mit den drei genannten Systemen signifikant niedriger als bei der Vergleichsgruppe. Betrachtet man als Risikokennzahl die streckenbezogene Unfallbeteiligungsrate, also die Unfallbeteiligungen pro eine Million Fahrzeugkilometer, beträgt der Sicherheitsvorteil der Fahrzeuge mit FAS 34 Prozent. ESP, ACC und LDW verbessern also gemeinsam die Sicherheit von Nutzfahrzeugen deutlich. Mit der vorliegenden Studie werde diese Erkenntnis nach Aussage der Forscher erstmals durch eine Messung der tatsächlichen Sicherheitswirkung belegt und nicht nur durch Expertenurteile zum Wirkpotenzial.

Wesentliche Strukturunterschiede bei den Unfällen der beiden Vergleichsgruppen traten bei der Untersuchung nicht zutage. Assistenzsysteme in Nutzfahrzeugen reduzierten demnach die Häufigkeit der Beteiligung an allen Arten von Unfällen (Gliederung nach Ortslage, Lichtverhältnissen, Unfallhergang, Unfallschwere usw.). Die Wissenschaftler

stellten fest, dass Assistenzsysteme in Nutzfahrzeugen offenbar auf ein so breites Spektrum möglicher Unfallszenarien abzielen, dass für den spezifischen Nachweis systemspezifischer Sicherheitseffekte weitergehende Daten aus speziellen technisch-medizinischen Unfalluntersuchungen notwendig wären.

Hohe Akzeptanz bei Unternehmern und Fahrern

Neben der Analyse der Unfallbeteiligung zielte die Untersuchung auch darauf ab, die Akzeptanz der FAS bei den Unternehmen und beim Fahrpersonal zu ermitteln, wobei unter „Akzeptanz“ die Bereitschaft verstanden wurde, die Systeme auch tatsächlich zu nutzen. Die Untersuchung zielte zum einen auf die Unternehmer, da diese ja den Mehrpreis der Fahrzeugausstattung tragen müssen und deshalb von der Nützlichkeit überzeugt sein müssen. Zum anderen ist aber auch die Akzeptanz beim Fahrer wichtig, da dieser ja täglich mit den Systemen umgeht und sowohl die Nützlichkeit als auch die Benutzbarkeit aus seiner Sicht beurteilt.

Insgesamt wurde als Ergebnis festgehalten, dass die Akzeptanz von FAS sowohl bei den Unternehmern als auch beim Fahrpersonal sehr hoch ist. Die Akzeptanz des LDW falle jedoch bei Unternehmern und bei Fahrern gegenüber ESP und ACC leicht ab.

Ausschlaggebend für die Anschaffung der FAS durch die Unternehmer war der erwartete Beitrag zur Unfallvermeidung. Dies gaben 98 Prozent der befragten Unternehmer an. Weitere wichtige Gründe waren die vermutete gesteigerte Motivation des Fahrpersonals sowie die Imageverbesserung des Unternehmens. Eine erwartete Reduzierung des Treibstoffverbrauchs wurde immerhin von jedem zweiten Interwiepartner genannt. Im Hinblick auf die Wichtigkeit differenzierten die Unternehmer zwischen den Systemen: Jeweils etwa 95 Prozent sahen ACC und ESP als „sehr wichtig“ oder „wichtig“

an, beim LDW waren „nur“ 86 Prozent dieser Meinung. Keines der FAS wurde von den Unternehmern als „nicht wichtig“ eingestuft. Die Einschätzung der Nützlichkeit der einzelnen Systeme wurde anhand von detaillierten Statements untersucht, so dass hier ein differenziertes Bild der Beurteilung durch die Unternehmer entstanden ist.

Die Befragung der Fahrer ging davon aus, dass die Akzeptanz der Assistenzsysteme einerseits von der Beurteilung der Nützlichkeit, letztendlich aber von der Benutzbarkeit (Handhabung sowie Verlässlichkeit) abhängt. Dabei wurde auf die einzelnen Systeme getrennt eingegangen. So waren zum Beispiel 86 Prozent der Fahrer der Meinung, dass ACC gefährliche Verkehrssituationen verringere. 83 Prozent der Fahrer gaben an, dass ACC sie bei der Ausübung ihrer Tätigkeit entlaste. Etwa 90 Prozent sahen dieses Assistenzsystem als „sehr verlässlich“ an. Beim ESP fiel die Beurteilung mit Blick auf das Verringern gefährlicher Situationen nahezu genauso hoch aus, während eine Entlastungsfunktion von 75 Prozent gesehen wurde. Der Unterschied könne nach Meinung der Forscher darin begründet sein, dass ESP in der normalen Fahrtätigkeit gar nicht in Erscheinung trete. Die bei Unternehmern vereinzelt geäußerte Sorge, ESP könne zu einer riskanteren Fahrweise führen, wurde von den Fahrern weitgehend nicht geteilt. Die Einschätzung der Verlässlichkeit von ESP lag mit 96 Prozent sehr hoch.

Vom LDW versprachen sich 74 Prozent der Fahrer eine Verringerung gefährlicher Verkehrssituationen. Beim LDW wurde insgesamt eine geringere Nützlichkeit gesehen als bei den anderen Systemen. Nur 54 Prozent der Fahrer sahen hier für sich eine Entlastung bei der Fahrtätigkeit. Mit ein Grund hierfür seien nach Ansicht der Forscher die vergleichsweise häufigen Fehlmeldungen des Systems. So berichteten Fahrer davon, dass der Spurassistent in Autobahnbaustellen und auf Bundes- und Landstraßen mit schmalen Fahrbahnen durch Fehlalarm „nerve“ und dass sie ihn in solchen Situationen abschalteten. Die Fahrer machten zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Benutzbarkeit des LDW, insbesondere zum besseren Erkennen von Fahrbahnmarkierungen, zur Verbesserung der Empfindlichkeit des Systems sowie zum Warnton, der als zu aggressiv empfunden wurde.

Zusammenfassend stellten die Forscher fest: Auch wenn die Akzeptanz der Fahrerassistenzsysteme im Nutzfahrzeug als hoch eingestuft werden könne, sähen die Unternehmer ebenso wie die Fahrer doch einige Hindernisse für einen noch regelmäßigeren Einsatz von FAS, insbesondere was den Spurassistenten betrifft. Die Gründe, die bei der täglichen Arbeit zum Abschalten von FAS führen, deuteten auf Potenziale zur Verbesserung hin. Ebenso gäben die Vorschläge zur Verbesserung der FAS wertvolle Hinweise, wo derzeit die Schwächen lägen.



FOTO > MERCEDES

Beitrag zur Unfallvermeidung durch FAS ist bewiesen.

ALLES GEHECKT – Mein Fahrzeug. Meine Sicherheit.

Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR gestartet

Viele Pannen und Unfälle im Straßenverkehr könnten verhindert werden, wenn alle Fahrzeuge technisch in Ordnung wären und einwandfrei funktionieren würden. Doch gerade beim Thema Fahrzeugsicherheit besteht ein großer Handlungsbedarf. Das zeigen zum Beispiel die besorgniserregenden Ergebnisse des „SafetyChecks“, einer gemeinsamen Aktion der DEKRA, des DVR und der Deutschen Verkehrswacht: Dabei ließen im Jahr 2011 fast 16.000 junge Autofahrer ihr Fahrzeug freiwillig checken. 81 Prozent der Fahrzeuge wurden beanstandet. Bei Fahrzeugen, die acht Jahre oder älter waren, lag die Mängelquote sogar bei rund 90 Prozent. 53 Prozent aller geprüften Fahrzeuge hatten Mängel an Fahrwerk, Rädern/Reifen und Karosserie, 48 Prozent an Beleuchtung, Elektrik und Elektronik und 41 Prozent an der Bremsanlage.

Doch mangelnde Fahrzeugsicherheit geht nicht nur die jungen Fahrer etwas an: Jedes Fahrzeug sollte regelmäßig gewartet werden. Je älter ein Fahrzeug ist – egal ob Pkw, Transporter, Motorrad oder Fahrrad –, desto stärker muss man prüfen, ob technisch noch alles in Ordnung ist.

Deshalb widmet sich die aktuelle Schwerpunktaktion der Unfallkassen (UK), Berufsgenossenschaften (BG) und des DVR, die am 1. Juni 2012

gestartet wurde, genau diesem Thema. Zentrales Element der Aktion ist ein Magazin, das in zahlreichen Servicebeiträgen und Interviews das Thema Fahrzeugsicherheit vielfältig und abwechslungsreich darstellt. Neben Informationen zu Fahrerassistenzsystemen, Licht (dazu gehört auch das Sichtbarmachen von Fahrzeugen und Verkehrsteilnehmern) oder Reifen geben Experten des DVR, der Dekra, der UK Nord, der BG für Transport und Verkehrswirtschaft sowie der Polizei Nordrhein-Westfalen hilfreiche Tipps zur Pflege und Wartung der verschiedenen Fahrzeuge.

In den vier begleitenden Flyern finden sich zusätzliche Hinweise. Hier werden auch Pedelects und E-Bikes und deren unterschiedliche Sicherheitsanforderungen berücksichtigt.

In sieben für die Schwerpunktaktion erstellten Videos werden Grundlagen zur Sicherheit von Pkw, Transportern, Motorrädern und Fahrrädern vermittelt und viele Tipps gegeben, wie man selbst zur Sicherheit seines Fahrzeugs beitragen kann.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion will das Bewusstsein dafür schärfen, dass die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge durch Experten und ein eigenes wachsames Auge auf die Sicherheit des eigenen Fahrzeugs wichtige Faktoren zur Senkung des Unfallrisikos darstellen.

Einsendeschluss für das begleitende Gewinnspiel zum Thema Fahrzeugsicherheit ist der 28. Februar 2013. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.alles-gecheckt.de.



Mehr Rücksicht auf der Straße

Neue Kampagne für ein besseres Verkehrsklima



Die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ möchte das ändern. Ziel der im Mai gestarteten Kampagne ist die Verbesserung des Verkehrsklimas auf unseren Straßen und somit eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das Modellvorhaben mit besonderem Fokus auf den Radverkehr wurde zunächst in Berlin und Freiburg gestartet. Finanziert wird die Kampagne vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und dem DVR. Das Projekt ist auf zwei Jahre angelegt und wird wissenschaftlich begleitet.

Indem Christophorus Rücksicht wie ein Produkt bewirbt, lädt er den abstrakten Begriff emotional auf und macht ihn greifbar. Auch die Kampagnenmotive erscheinen auf den ersten Blick wie herkömmliche Produktwerbung: Nutzer verschiedener Verkehrsmittel halten Rücksicht in den Händen – in Form einer Getränkedose. Die Personen sind dabei in Anspielung auf die oft sehr glatte Werbewelt bewusst überzeichnet. Auf den zweiten Blick wird dann deutlich, dass kein echtes Produkt beworben wird. Diese Irritation ist gewollt, sie schafft Aufmerksamkeit, regt zum Nachdenken an und verleiht der Kampagne eine charmant-ironische Note.

Die Kampagne beschreitet dabei neue Wege. Weder droht sie mit dem erhobenen Zeigefinger, noch arbeitet sie mit Schuldzuweisungen. Stattdessen werden die Begriffe „Vorsicht“ und „Rücksicht“ aus Paragraf 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in den Mittelpunkt gestellt und mit den Mitteln einer Markenkampagne breit kommuniziert, vom klassischen Plakat über den Hörfunkspot bis zu Facebook und YouTube.

Christophorus wird mit seinen Helfern in den nächsten Monaten in Berlin und Freiburg unterwegs sein

von Sandra Demuth

Christophorus, der Schutzheilige der Reisenden, ist verzweifelt. Er kann seine Aufgabe, die Menschen sicher auf ihren Wegen zu begleiten, nicht mehr erfüllen. Im Straßenverkehr herrschen nur noch Stress und Hektik. Keiner nimmt sich mehr die Zeit, auf etwas anderes als sich selbst zu achten. Christophorus spürt, dass es so nicht weitergehen kann. Durch Zufall kommt er in Kontakt mit modernen Werbern. Sie helfen ihm, seiner Aufgabe als Schutzheiliger der Reisenden wieder gerecht zu werden. Christophorus wandelt sein Image: Er wird moderner und präsentiert seine Botschaft als Produkt.

Der Film zur Kommunikationskampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ nähert sich mit einem Augenzwinkern den Themen Rücksicht, Fairness und Gelassenheit im Straßenverkehr. Der Hintergrund ist jedoch sehr ernst: Fahrrad fahren ist ein Trend, der besonders in Städten immer mehr Anklang findet. Was aus ökologischer Sicht erfreulich ist, führt im Verkehrsalltag häufig zu Konflikten. Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung des Radverkehrs nehmen zu. Im Jahr 2011 verunglückten 76.750 Radfahrer im Straßenverkehr, ein Anstieg im Vergleich zum Vorjahr um 17 Prozent. Dabei kamen 399 Radler ums Leben, ein Anstieg von 4,7 Prozent.

und für sein Anliegen werben. Dabei bleibt der Schutzheilige nicht bei seiner Werbung für Rücksicht im Straßenverkehr stehen. In einer Broschüre, im Internet und in Videos erklärt er häufige Gefahrensituationen – und demonstriert, wie man sie mit Rücksicht entschärft.

Neben den Projektpartnern wird die Kampagne von einem breiten Bündnis weiterer Kooperationspartner unterstützt. Medienpartner in Berlin sind die Berliner Morgenpost, Spreeradio und die Wall AG. Weitere Partner in Berlin sind ABUS, der ADAC, der ADFC, die BBF BIKE GmbH, die Berliner Stadtreinigung (BSR) sowie die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die S-Bahn Berlin. In Freiburg unterstützen die Medienpartner Badische Zeitung, Der Sonntag und die Wall AG die Rücksicht-Kampagne.



FOTO > BMVBS

Die Projektpartner der Kampagne beim Start in Berlin.

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

Weitere Informationen unter
www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de.

ARCD verleiht das „Das Goldene R“ 2012/2013

FOTO > ARCD



Glückliche Preisträger wurden in Dortmund ausgezeichnet.

Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) hat „Das Goldene R“ 2012/2013 an die Raststätten Dresdner Tor Süd, Fläming West und Hirschberg Ost verliehen. Die Sieger des diesjährigen Raststättentests wurden durch Publikumswahl vom 12. März bis 13. Mai 2012 unter 123 teilnehmenden Autobahn-Servicebetrieben ermittelt. Erstmals wurden auch acht Regionalsieger geehrt. Der DVR unterstützt die Aktion.

„Aus aktuellen Studien wissen wir, dass die meisten Autofahrer viel zu lange ohne Unterbrechung hinter dem Steuer sitzen. Damit einhergehende Konzentrationsschwächen und das Risiko des Sekundenschlafs werden immer noch stark unterschätzt. Das geht eindeutig zu Lasten der Verkehrssicherheit“, erläuterte ARCD-Präsident Wolfgang Dollinger. ARCD und DVR empfehlen daher, auf längeren Fahrten spätestens alle

zwei Stunden eine Pause von mindestens 20 Minuten einzulegen.

„Das Goldene R“ wird bereits seit 30 Jahren verliehen. Weitere Informationen sowie Listen der zehn besten Autobahn-Raststätten Deutschlands und der Regionalsieger finden Sie unter www.arcd.de/goldenes_r.



Prof. Dr. Mark Vollrath

„Gespräche lenken stärker ab, als manch einer glaubt“

Der Ingenieur- und Verkehrspsychologe Professor Dr. Mark Vollrath über Ablenkung im Straßenverkehr und die damit verbundenen Unfallrisiken sowie die Rolle technischer Systeme

DVR-report: Herr Professor Vollrath, warum ist Ablenkung ein Problem im Straßenverkehr?

Prof. Vollrath: Es gibt kaum eine Fahrt ohne Ablenkung. Es können innere Ablenkungen sein, dass man über etwas nachdenkt, geistesabwesend ist, es können aber auch äußere Faktoren sein und vermutlich hat es etwas damit zu tun, dass wir doch einfach zu gut fahren können. Fahren ist eigentlich kein Problem für uns, wenn man nicht Fahranfänger ist. Wir

übenvielfach geübte Tätigkeiten aus, bewältigen viele Situationen, ohne dass wir groß darüber nachdenken müssen. Manchmal wundern wir uns schon etwas darüber, dass wir gar nicht mehr wissen, wo wir die letzten fünf Minuten gewesen sind. Und wir langweilen uns sehr ungern und da liegt es nahe, sich mit anderen Dingen zu beschäftigen, auch während des Autofahrens.

DVR-report: Warum lässt sich der Mensch überhaupt ablenken?

Prof. Vollrath: Da ist zum einen die Routine und zum anderen ist es beim Menschen einfach so, dass er nicht gut funktioniert und keine guten Leistungen bringen kann, wenn er nicht in einem optimalen

Erregungsniveau ist. Das heißt, wenn man zum Beispiel müde wird, dann erlebt man das unangenehm und ist nicht mehr so leistungsfähig. Und beim Autofahren möchte man ja leistungsfähig bleiben und die Aufgabe gut bewältigen und strebt von daher an, in einem wachen, aufmerksamen Zustand zu bleiben. Wenn einem das schwer fällt, dann können Nebentätigkeiten durchaus eine Möglichkeit sein, sich wach zu halten und wieder in einen guten, angenehmen Zustand zu bringen.

DVR-report: Da ist es sicherlich problematisch, die Grenze zu ziehen zwischen dem optimalen Erregungsniveau und dem Schritt darüber hinaus, der meine Konzentration auf das Fahrverhalten beeinträchtigt und mich zu sehr vom Straßenverkehr ablenkt.

Prof. Vollrath: Die meisten Fahrer sind tatsächlich davon überzeugt, dass sie sich ablenken können, ohne dass es für sie selbst gefährlich ist, weil sie die Situation im Griff haben und auch genau wissen, wann es gefährlich werden kann. In den meisten Fällen wird diese Überzeugung auch bestätigt, denn meistens geht es gut und es passiert nichts. Das liegt zum einen daran, dass unser Verkehr relativ fehlertolerant ist, zum zweiten gibt es andere Verkehrsteilnehmer, die für einen aufpassen. Außerdem sind viele Situationen tatsächlich so einfach, dass man es sich mal leisten kann, eine Zeit lang nicht auf die Straße zu schauen. Das Problem ist, dass dieser Eindruck auch trügen kann. Das sind Ereignisse, die selten auftreten, die dann aber zu Unfällen führen. Das lässt sich statistisch nachweisen.

DVR-report: Apropos Statistik. Sie haben im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Befragungsstudie zum Thema „Ablenkung“ durchgeführt. Wie sehen die zentralen Ergebnisse aus?

Prof. Vollrath: Wir haben Verkehrsteilnehmer direkt nach der Fahrt auf Parkplätzen gefragt, was sie in der letzten halben Stunde an fahrfremden Tätigkeiten erledigt haben. Dabei wurde ganz deutlich, dass Ablenkung ein Problem ist. Es gab nur knapp



Prof. Dr. Mark Vollrath im Gespräch mit Sven Rademacher

zehn Prozent der Fahrer, die gesagt haben, sie hätten gar nichts anderes gemacht. Alle anderen waren mit einer, meistens zwei, andere mit drei fahrfremden Tätigkeiten beschäftigt – und das bei bis zu 30 oder 40 Prozent der Fahrtzeit. Das sind natürlich Zahlen, bei denen man ins Nachdenken kommt, ob es denn tatsächlich so ungefährlich ist, wie die Fahrer glauben. Ich kann eine Ausnahme nennen: Insbesondere weisen die Fahrer auf die Ablenkung von außen hin, zum Beispiel durch Baustellen oder Werbung. Das sehen die Fahrer selbst als Problem an, weil sie es nicht selbst steuern können, sondern von außen gesteuert werden.

DVR-report: Welche ablenkenden, fahrfremden Tätigkeiten sind besonders risikoreich?

Prof. Vollrath: Zum einen die Bedienung von Geräten im Fahrzeug. Das sind Systeme, die im Fahrzeug verbaut sind, vom Bordcomputer über Radio, Klimaanlage bis hin zum Navigationssystem. Zum zweiten auch die Geräte, die man mit ins Auto bringt. Da werden die PDAs, die persönlichen digitalen Assistenten, immer wichtiger bis hin zum mobilen Internet. Diese Dinge nehmen von der Bedienung her relativ viel Zeit in Anspruch, während die Bedienung von fahrzeugeigenen Geräten eher optimiert zu sein scheint, so dass diese zwar häufiger genutzt werden, aber in der Regel nur relativ kurz. Da unternehmen die Hersteller einiges, um ihre Menüs so zu optimieren, dass man sie schnell bedienen kann und wenig abgelenkt wird. Diese

Eigenschaft fehlt auf der Seite der Geräte, die man mitbringt, völlig. Dann natürlich das Telefonieren. Auch das Telefon bringt man mit ins Auto. Beim Handy stehen neben der Funktion des sehr gefährlichen Tip-pens von SMS während der Fahrt die Gespräche selbst im Vordergrund. Es gibt eine Reihe von Unfallstudien, die zeigen konnten, dass Telefonieren beim Fahren massiv das Unfallrisiko erhöht. Wir sind da im Bereich eines fünf- bis sechsfach erhöhten Unfallrisikos. Das ist ganz ähnlich wie Fahren mit 0,8 Promille, also wirklich eine deutliche Gefährdung.

DVR-report: Wird bei den Telefongesprächen unterschieden, inwieweit das Gespräch an sich belastet? Wenn ich beispielsweise ein schwerwiegendes Problem mit meinem Vorgesetzten bespreche, ist das einleuchtend. Auf der anderen Seite gibt es Situationen, in denen ein kurzer Anruf sehr hilfreich sein kann.

Prof. Vollrath: Das kann durchaus sein. Auch der Beifahrer kann eine positive Rolle spielen. Nicht jede Art von Kommunikation oder sozialer Interaktion muss schädlich sein. Aber wie Sie ganz richtig sagen, gibt es natürlich auch Gespräche, die besonders schädlich sind. Die sind in Unfallstudien schwer herauszufinden, aber in Laborstudien erfährt man sehr eindeutig, dass je komplexer Gespräche sind, je stärker diese gedanklich beanspruchen, desto stärker lenken sie auch ab. Dann kommen emotionale Faktoren hinzu. Man konzentriert sich sehr stark auf seinen Beifahrer und schaut zu ihm hin. Aber es gibt

auch negative Gesprächsverläufe, in denen man so in das Thema involviert wird, dass man die Umwelt bis zu einem gewissen Grad vergisst. Da helfen Freisprechanlagen relativ wenig. Das ablenkende Element der Bedienung kann man damit ein wenig ausschalten, man kann beide Hände am Lenkrad haben, aber die Gesprächsinhalte bleiben natürlich dieselben. Das Grundproblem beim Telefonieren ist, dass der Telefonpartner vielleicht abstrakt weiß, dass der Fahrer fährt, aber das nicht in der Weise realisiert wie ein Beifahrer und damit sein Gesprächsverhalten auch nicht anpasst. Er kann nicht mit raus-schauen, er kann nicht aufhören zu reden, wenn die Situation gefährlich wird, er kann nicht langsamer und weniger reden.

DVR-report: Wie hoch ist das Unfallrisiko durch ablenkende Tätigkeiten?

Prof. Vollrath: Das ist insgesamt ganz schwer zu beantworten. Beim Telefonieren ist das noch möglich, weil man über Telefongesellschaften herausfinden kann, wann die Leute telefoniert haben und ob das genau vor einem Unfall der Fall gewesen ist. Ansonsten ist man auf die Befragung der Fahrer angewiesen. Und es gibt auf der Seite der Fahrer natürlich große Probleme zuzugeben, dass sie abgelenkt waren, sie wollen sich ja nicht selbst belasten. Und in den Unfallstatistiken wird das in der Regel auch nicht aufgenommen. Insgesamt gibt es noch einen Riesenbedarf an Forschung, um genau herauszuarbeiten, welche fahrfremden Tätigkeiten wie gefährlich sind.

DVR-report: Mehr und mehr halten Fahrerassistenzsysteme und Fahrerinformationssysteme Einzug in moderne Automobile. Welches Ablenkungspotenzial bringen diese Systeme mit sich, die den Fahrer im Sinne eines „besten Beifahrers“ eigentlich unterstützen sollen?

Prof. Vollrath: Die Hersteller sind sich dieses Problems sehr bewusst. Besonders Informationssysteme, die sie ins Fahrzeug bringen, sind optimiert auf die Mensch-Maschine-Interaktion. Es gibt Standards, denen sich die Industrie verpflichtet hat, um zum Beispiel dafür zu sorgen, dass

eine solche Bedienung jederzeit unterbrochen werden kann, dass sie schnell gehen muss, dass die Menüs nicht zu komplex sind und mit einem Blick erfasst werden können.

Darüber hinaus gibt es neue Systeme, die vor einem Auffahrunfall oder an der Kreuzung vor Fahrradfahrern im toten Winkel warnen. Diese Systeme liefern dem Fahrer immer mehr Informationen, gerade in Situationen, in denen er sowieso schon überfordert ist. Das heißt, da bekommen wir unter Umständen ein neues Problem. Aber auch das ist den Herstellern bewusst. In einigen Forschungsprojekten wird momentan untersucht, wie man diese Informationen so ins Fahrzeug integriert, dass sie möglichst wenig ablenken.

Und der dritte Aspekt der neuen Technik sind Systeme, die helfen, Fehler aufzufangen, die passieren, weil sich der Fahrer hat ablenken lassen. Vom Abstandregeltempomat ACC (Adaptive Cruise Control), über Notbremsassistenten bis hin zu Spurverlassenswarnern. Es stellt sich natürlich die Frage, ob das der Königsweg ist oder man die Fahrer nicht sogar eher dazu verleitet, sich noch mehr ablenken zu lassen, weil sie sich auf die Systeme verlassen.

DVR-report: Beim Thema Fahrzeugtechnik kommt es sehr darauf an, wie der einzelne Autofahrer mit diesen Systemen umgeht. Sehen Sie hier einen Konflikt im Sinne von Abschalten und Gestalten? Wie können technische Systeme den Fahrer tatsächlich entlasten und nicht ablenken?

Prof. Vollrath: Wir können das Gestalten gar nicht vermeiden. Sicherlich bieten auch Sprachbedienung oder Sprachausgaben Möglichkeiten,

die ihr Potenzial noch nicht ausgeschöpft haben. Die Systeme sind dann deutlich weniger ablenkend als rein visuelle Reize, bei denen der Fahrer immer wieder den Blick auf Displays richten muss. Von daher haben wir sicherlich noch einige Gestaltungsmöglichkeiten, um die wir uns auch kümmern sollten. Ich denke aber auch, bestimmte Dinge sollten im Auto während der Fahrt nicht oder nur vom Beifahrer bedienbar sein, weil die Ablenkung sonst zu stark ist.

DVR-report: Inwieweit kann denn die Gestaltung der Straße einen Beitrag leisten, Ablenkung zu vermeiden?

Prof. Vollrath: Das ist schwierig. Natürlich kann man auf der einen Seite versuchen, die ganze Umwelt so ablenkungsarm wie möglich zu gestalten. Allerdings besteht dann schon wieder die Gefahr der Monotonie und verbunden damit können neue Probleme auftauchen.

Gerade im innerstädtischen Verkehr sind die Menschen, zum Beispiel im Kreuzungsbereich, mit einer Reizüberflutung konfrontiert. Bereits die Grundaufgabe des Fahrens erfordert hier sehr viel Aufmerksamkeit. Wenn dann noch eine Nebenaufgabe hinzukommt, ist das Unfallrisiko erhöht. Und an solchen Stellen kann der Verkehrsfluss so optimiert werden, dass deutlich weniger Aufmerksamkeit vom Fahrer benötigt wird und sich Ablenkungen weniger negativ auswirken.

DVR-report: Welche weiteren Möglichkeiten sehen Sie, dass Ablenkung am Steuer nicht länger von den Verkehrsteilnehmern unterschätzt wird?

Prof. Vollrath: Natürlich gibt es entsprechende Kampagnen und

Plakataktionen, die sicherlich auch richtig sind. Es gibt auch Ideen, über drastische Fernsehspots die Köpfe der Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Hat eine gewisse Wirkung, schafft eine gewisse Sensibilität, aber man weiß auch, dass solche Kampagnen immer nur sehr begrenzt wirksam sind. Trotzdem sind sie notwendig, um konstant ein gewisses Problembewusstsein aufrechtzuerhalten. Aber wir müssen weiter denken. Bereits in der Fahrausbildung muss damit begonnen werden, das Problem der Ablenkung deutlicher zu machen. Also den jungen Leuten bewusst zu machen, wie lange man zum Beispiel vom Verkehrsgeschehen wegschaut, wenn ein Gerät bedient wird.

DVR-report: Wie gehen Sie als Wissenschaftler mit dem Thema Ablenkung am Steuer um?

Prof. Vollrath: Ich habe dieselben Probleme wie alle anderen Autofahrer. Natürlich langweile auch ich mich beim Autofahren, natürlich gibt es Dinge, die ich gerne mal nebenbei tun würde. Aber vor dem Hintergrund der zahlreichen Studien, die ich gelesen habe, verzichte ich zum Beispiel konsequent auf das Telefonieren. Das Navigationssystem stelle ich vor der Fahrt ein. Aber man ist nie davor gefeit, sich anderweitig ablenken zu lassen. Da hilft auch der beste Vorsatz nicht. Wenn der Beifahrer plötzlich ein Gespräch beginnt, dann wendet man sich ihm eben zu. Man kann nicht alles verhindern, aber ich denke, man kann sich selbst ein paar Verhaltensregeln mit auf den Weg geben. Die muss man sich immer wieder bewusst machen und konsequent umsetzen.

Interview: Sven Rademacher



Zur Person: Prof. Dr. Mark Vollrath

Professor Dr. Mark Vollrath, 1962 in Darmstadt geboren, forscht und lehrt seit 2007 an der Technischen Universität Braunschweig. Er leitet dort den Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie. Von 2003 bis 2007 leitete der Psychologe die Abteilung „Human Factors“ beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Braunschweig.

Sein Psychologie-Studium absolvierte der Wissenschaftler an der Universität Würzburg. Nach der Promotion 1992 habilitierte er sich 2001 in Würzburg mit dem Thema „Lernprozesse bei Alkoholtoleranz“ und war anschließend an der Universität Oldenburg tätig.

Nur einmal kurz weggeschaut

Unfallrisiko Ablenkung



Ablenkung durch das Navigationsgerät: Bei einer Blickzuwendung von zwei Sekunden bei Tempo 100 legt der Autofahrer etwa 55 Meter im „Blindflug“ zurück.

Jeder zweite Autofahrer gab in einer repräsentativen Befragung an, schon einmal durch Ablenkung in eine brenzlige Situation geraten zu sein. Wie wirkt sich Ablenkung auf die Verkehrssicherheit aus? Wie funktionieren Wahrnehmung und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr? Diesen und weiteren Fragen widmete sich ein Presseseminar des DVR am 10. und 11. Mai 2012 in Dipperz bei Fulda.

Über Grundlagen der Wahrnehmung im Straßenverkehr informierte zunächst **Dr. Volker Hargutt** von der Universität Würzburg. Der Mensch, so seine Ausgangsthese, ist ein intentional handelndes und emotionales Wesen. Die Wahrnehmung vollziehe sich nicht als Momentaufnahme, sondern werde im Kopf zusammengesetzt unter Mitwirkung des Gedächtnisses. Für die Qualität der Wahrnehmung sei in erster Linie der Informationsspeicher entscheidend sowie die Kombination von Wahrgenommenem und Gespeichertem. „Die Wahrnehmung muss immer selektieren, die Reize aus der Umgebung werden dabei immer vorverarbeitet. Um zu wissen, was der Mensch wahrnimmt, muss

man wissen, was er beabsichtigt“, erklärte der Psychologe. Zudem sei jede Informationsverarbeitung emotional getönt. Die Mechanismen, die sich hierzu im Laufe der Evolution entwickelt haben, sollten bei der Konstruktion und Auslegung von Fahrerassistenzsystemen (FAS) berücksichtigt werden.

Professor Mark Vollrath von der Technischen Universität Braunschweig berichtete über die Ergebnisse einer aktuellen Studie zu Ablenkungsfaktoren bei der Autofahrt. Nur vier Prozent der Autofahrer gaben bei einer Befragung auf Rastplätzen an, sich in der letzten halben Stunde nicht mit fahrfremden Dingen beschäftigt zu haben. Jeder Fünfte gab an, während der Fahrt eine Nebentätigkeit ausgeführt zu haben, zirka 40 Prozent berichteten von zwei fahrfremden Tätigkeiten, und der Rest hatte sich mit drei oder gar mehr Dingen beschäftigt. „Bemerkenswert ist, dass die Befragten zwar die Gefährlichkeit von Ablenkungsfaktoren generell als hoch einschätzten, bezogen auf die eigene Tätigkeit jedoch eher nur eine geringe Gefahr sahen“, stellte der Wissenschaftler

fest. Ablenkung sei nicht die Ausnahme, sondern die Regel (siehe auch Interview auf den Seiten 11 ff.).

Die Ergebnisse einer Studie des Allianz Zentrums für Technik über die Gefahren der Ablenkung stellte **Dr. Jörg Kubitzki** von der Allianz Versicherungs-AG vor: Telefonieren während der Autofahrt sei nur eine Facette von vielen, wenn auch die gefährlichste. Ablenkung betreffe alle, nicht nur die Autofahrer: auch Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer. „Im Wesentlichen dürften zehn Prozent der Verkehrsunfälle maßgeblich durch Ablenkung verursacht sein, bis zu dreimal so hoch liegt der Anteil der Unfälle, bei denen Ablenkung eine Rolle spielt“, sagte Dr. Kubitzki. Ablenkung durch persönliche Gespräche liege im zweistelligen Bereich, werde aber von den Fahrern kaum als Ablenkung wahrgenommen. Bei Fahrern, die über Fahrfehler und über Unfälle berichten, gebe es eine höhere Anzahl von Ablenkungsfaktoren. Lösungsansätze lägen im Bereich der Strafverfolgung wie Schwerpunktaktionen der Polizei zum Handyverbot, in der Präzisierung der Rechtslage im Hinblick auf die Zuwendung zur Fahraufgabe, sowie in der Verbesserung der unfallstatistischen Dokumentation. Im Bereich Technik sei eine weitere Verbesserung der Ergonomie sowie der Bediensicherheit zu fordern.

Infrastruktur und Straße

„Wie kann ich die Aufmerksamkeit von und mit der Straße lenken, wie kann ich den Fahrer so beeinflussen, dass er so fährt, wie er fahren soll?“, fragte **Dr. Gert Weller** von der Technischen Universität Dresden. Ein Beispiel hierfür sei die Vermittlung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Wenn die Verkehrszeichen zu dicht stehen, vergesse der Fahrer, welche Höchstgeschwindigkeit gerade gilt. Wenn es außer dem Zeichen keine ersichtlichen Gründe für die Reduzierung der Geschwindigkeit gebe, werde dies nicht verstanden und die

Information durch das Verkehrszeichen nicht im Gedächtnis behalten. „Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung hingegen mit einem besonderen Merkmal der Straße verbunden ist – zum Beispiel einem Tunnel –, wird sie besser behalten“, erläuterte Dr. Weller. Er folgerte: „Wir brauchen selbsterklärende Straßen, die dem Fahrer sagen, wo er hinschauen und worauf er achten muss. Die Straße muss zum Fahrer sprechen, so dass der Fahrer die Botschaft von der Straße bekommt, wie er sich zu verhalten hat.“

Möglichkeiten und Grenzen von FIS und FAS

„Wer fährt?“, fragte **Professor Josef Krems** von der Technischen Universität Chemnitz und informierte in seinem Vortrag über Möglichkeiten und Grenzen von Fahrerinformationssystemen (FIS) und FAS, die mehr und mehr Einzug in die modernen Fahrzeuge halten. Mit der Zunahme dieser Systeme sei jedoch auch eine Verlagerung der Aufmerksamkeit weg von der primären Fahraufgabe hin zu weiteren Aufgaben zu verzeichnen. Somit stelle sich die Frage, wie weit die Fahraufgabe hierdurch beeinträchtigt sei. „Gefahren liegen beispielsweise in der Ablenkung durch erhöhten Bedienungsaufwand, in der Risikokompensation bei steigender subjektiver Sicherheit, im Kompetenzverlust durch Verzicht auf Üben, zum Beispiel durch Einparksysteme, sowie durch sogenannte ‚Left-over-tasks‘, die trotz vorhandenem Assistenzsystem beim Fahrer verbleiben und von ihm nicht richtig eingeschätzt oder umgesetzt werden“, stellte der Psychologe fest. „Schließlich sind auch Konflikte möglich durch eine nur teilweise Verbreitung von bestimmten Systemen, so dass die Autofahrer in User und Nicht-User getrennt werden“, warnte Professor Krems.

Ergonomische Aspekte

Auf Fragen der Ergonomie und der Bedienung von FAS ging **Professor Klaus Bengler** von der Technischen Universität München ein. „Technische Systeme müssten so an den

Menschen angepasst werden, dass die Aufgabe möglichst gut erledigt werden kann“, lautete seine Forderung. Bei fest eingebauten Kommunikationssystemen könne dies auf Basis des vorhandenen Wissens im Bereich der Ergonomie zumeist gut gelöst werden. „Problematisch ist es hingegen oft, wenn der Nutzer eigene Geräte ins Auto bringt, um seine Informationsbedürfnisse zu erfüllen“, so der Experte. Ablenkung bedeute, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers nicht angemessen auf die Fahraufgabe gerichtet werde. Aufgabe der Ergonomie sei es, Ablenkung zu vermeiden: „Dinge im Fahrzeug müssen so gestaltet sein, dass sie die Fahraufgabe respektieren.“ Professor Bengler stellte mobile und fest eingebaute Geräte gegenüber und zeigte, dass aus Sicht der Ergonomie fest eingebaute Geräte im Vorteil sind. Kostengründe sowie schnelle Modellwechsel verleiteten hingegen den Nutzer, mobile Geräte zu verwenden. Am Beispiel der Navigationsgeräte konnte er dies verdeutlichen: Eine Anordnung und Platzierung der Anzeige- und Bedienelemente nach ergonomischen Gesichtspunkten sei mit mobilen Geräten kaum zu verwirklichen, da Anzeige und Bedienung auf sehr kleinem Raum untergebracht werden müssten. Beim Festeinbau könnten Anzeige und Bedienung hingegen getrennt und günstiger gestaltet werden. Die besten Plätze für die Anzeigen seien im Fahrzeug zudem bereits vergeben, weil der Hersteller dort seine Informationselemente wie Tacho oder Drehzahlmesser untergebracht habe. In der Folge würde das mobile Gerät häufig an ungeeigneten Plätzen angebracht, wodurch zusätzliche Gefahren erzeugt werden, die dem Nutzer meist nicht bewusst seien: „Bei einer Befestigung des Navigationsgerätes an der Windschutzscheibe zum Beispiel muss der Fahrer bei der Bedienung seine normale Sitzposition verlassen, zumindest ist eine ergonomisch ungünstige Schulterablösung vom Sitz erforderlich.“ Beim Festeinbau könne dagegen der Bildschirm weiter weg und die Bedienelemente davon getrennt in der Mittelkonsole angebracht werden.

Rechtsfolgen der Fahrzeugautomatisierung

Über die juristischen Folgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung referierte **Tom M. Gasser** von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Eine Projektgruppe der BASt habe verschiedene Automatisierungsgrade definiert, wobei die Skala von „Driver Only“ über Assistenz, Teilautomatisierung und Hochautomatisierung bis zur Vollautomatisierung reicht. Im Fall der Teilautomatisierung sei die Aufmerksamkeit des Fahrers ständig auf das Verkehrsgeschehen gerichtet. Er habe aufgrund der permanent von ihm durchzuführenden Systemüberwachung die Möglichkeit zur Fahrzeugsteuerung, so dass dieser Automatisierungsgrad den aktuellen verhaltensrechtlichen Anforderungen entspreche. Einer Nutzung höherer Automatisierungsgrade stehe dagegen die verhaltensrechtlich geforderte Aufmerksamkeitskonzentration auf das Verkehrsgeschehen sowie die möglicherweise fehlende Möglichkeit zur Fahrzeugsteuerung (bei Hoch- und Vollautomatisierung) entgegen. Zudem ergäben sich weitreichende Auswirkungen auf das Haftungsrecht. Weiterer Forschungsbedarf bestehe in den Bereichen der Mensch-Maschine-Interaktion sowie der funktionalen Sicherheit.



Unfallrisiko durch Ablenkung.

FOTOMONTAGE > GWM

Abgefüllt auf dem Sattel

Alkohol und Fahrrad fahren – ein unterschätztes Risiko

FOTO > DVR



Alkoholisiert auf dem Fahrrad? Gefährliche Situationen sind programmiert.

sind Radfahrer besonders anfällig für Verletzungen der oberen und unteren Extremitäten sowie Kopfverletzungen.

Das Fahrradfahren ist eine immer beliebtere Freizeitbeschäftigung, es dient nicht nur der Überwindung von meist kürzeren Fahrtstrecken zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, sondern wird auch oft als Ersatzfahrzeug genutzt, wenn ein geselliger Abend mit Alkoholkonsum bevorsteht. „Ich fahre mit dem Rad und lasse das Auto stehen, dann kann ich trinken“, lautet die Devise. Das Fahrrad verspricht dabei grenzenlosen Alkoholkonsum. Eine genauere Betrachtung der Unfallstatistik zeigt jedoch, dass Alkohol die zweithäufigste Unfallursache bei Radfahrern ist. Besorgniserregend ist dabei die hohe Blutalkoholkonzentration (BAK), die verunglückte Radler aufweisen.

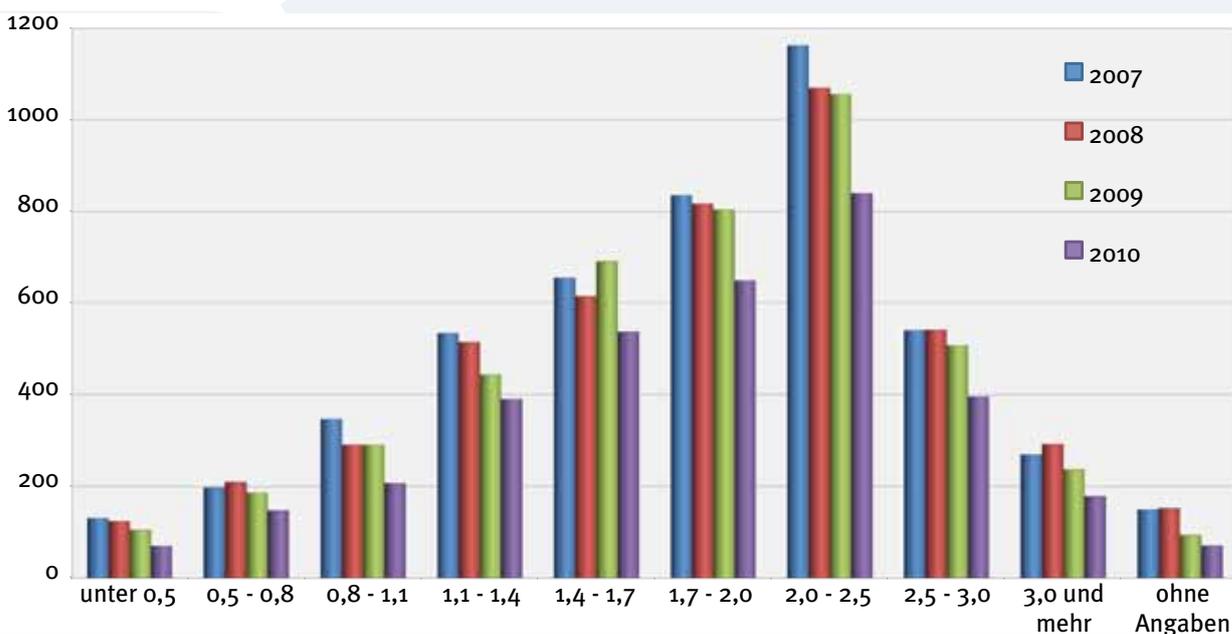
Von Jacqueline Lacroix

Der Fahrradfahrer fuhr aus einer Grundstücksausfahrt kommend quer über die Fahrbahn, als ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug ihn erfasste. Der Radfahrer war laut Polizeiangaben mit 2,46 Promille unterwegs gewesen und musste mit einem Schlüsselbeinbruch stationär behandelt werden. Er hatte Glück, mit dem Leben davongekommen zu sein.

Es sind Fälle wie dieser aus Köln, die immer wieder in den Polizeiberichten auftauchen.

Im vergangenen Jahr kamen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 399 Fahrradfahrer in Folge von Straßenverkehrsunfällen ums Leben, 14.437 erlitten schwere Verletzungen, die einen Krankenhausaufenthalt notwendig machten. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Von allen alkoholisierten Unfallbeteiligten sind zirka ein Viertel Radfahrer. Bei ihnen liegen die Blutalkoholwerte meist über 1,1 Promille, die für Pkw-Fahrer die Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit ist.

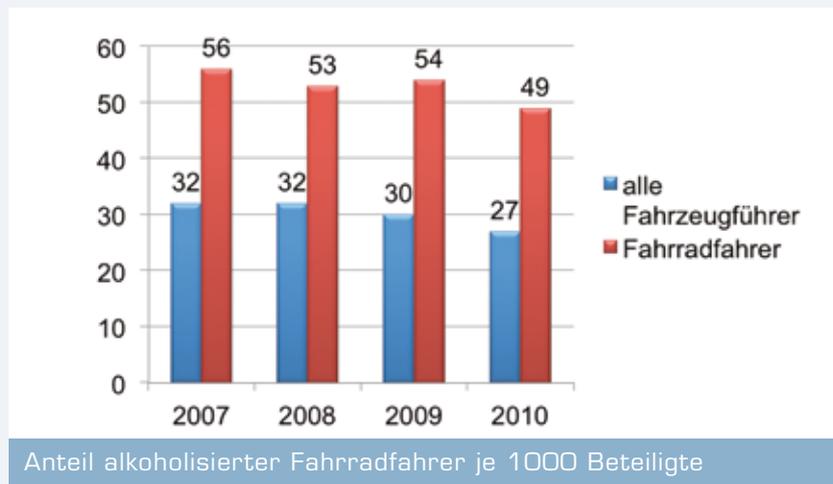


An Unfällen beteiligte Fahrradfahrer unter Alkoholeinfluss nach BAK

GRAFIKEN > DVR / QUELLE > DESTATIS

Nach geltender Rechtsprechung ist die Leistungsfähigkeit aufgrund des Alkoholkonsums ab dieser Grenze so stark herabgesetzt, dass kein motorisierter Fahrer mehr den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird. Für Radfahrer gilt derzeit die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,6 Promille. Im Jahr 2010 hatten 85 Prozent aller alkoholisierten Radfahrer, die an einem Unfall beteiligt waren, BAK-Werte über 1,1 Promille und 54 Prozent – also über die Hälfte – BAK-Werte über 1,6 Promille. Viele Radfahrer kennen diese Regelung vermutlich nicht, haben ihre Fahrerlaubnis bereits vor längerer Zeit erhalten und im Laufe der Jahre möglicherweise vergessen, dass es auch für Fahrradfahrer eine Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit gibt. Denn es sind nicht nur junge Menschen, die sich nach einer trinkfreudigen Party oder nach einem bierseiligen Public-Viewing-Fußballabend berauscht auf das Fahrrad schwingen; vielmehr steigt der Anteil des Fehlverhaltens „Alkoholeinfluss“ bei Unfällen mit Personenschaden, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, ab dem 21. Lebensjahr bis zum 55. Lebensjahr kontinuierlich an.

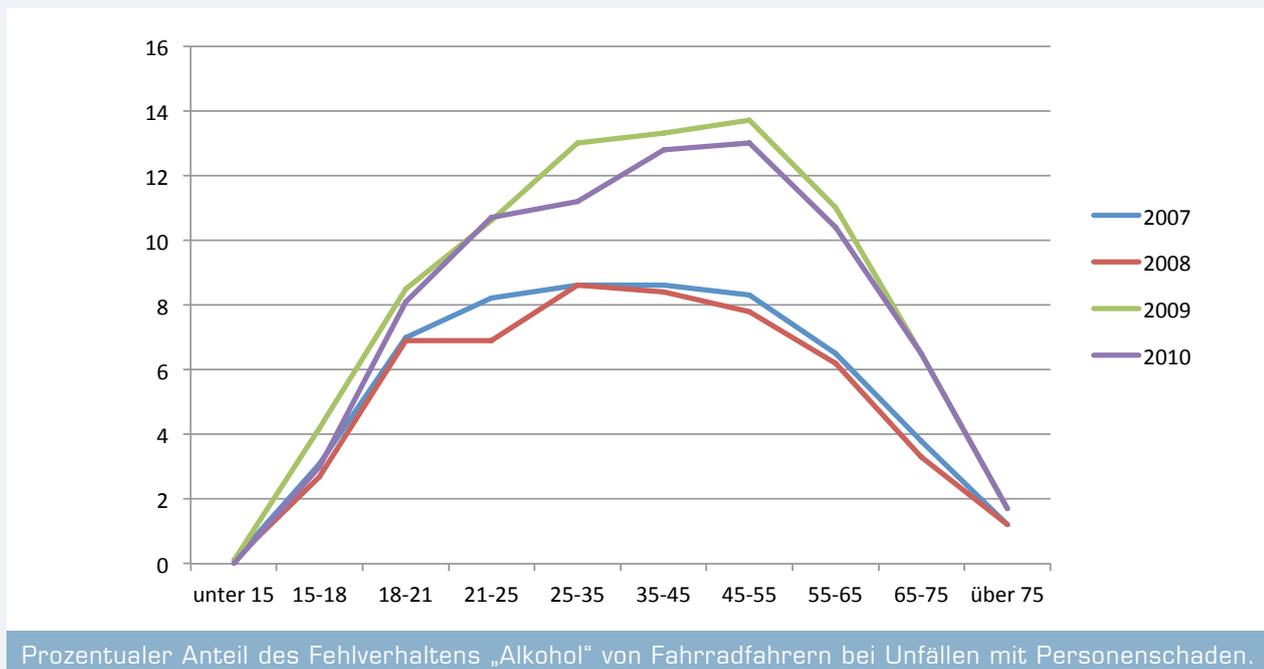
Im Vergleich zu allen anderen Fahrzeugführern ist das Fehlverhalten „Alkoholeinfluss“ bei Fahrradfahrern zudem überproportional vertreten. Im Jahr 2010 war dies bei 49 von



1.000 unfallbeteiligten Fahrradfahrern der Fall, bei allen anderen Fahrzeugführern hingegen 27 von 1.000 (siehe Grafik oben). Fahrradfahrer verunglücken im allgemeinen zu 90 Prozent innerorts, die Beteiligung von alkoholisierten Radfahrern an Unfällen hingegen ist innerorts und außerorts gleich. Dies lässt vermuten, dass hier die mangelnde Fahrtüchtigkeit eine Rolle spielt. Nach dem Konsum von Alkohol treten bereits ab 0,2 Promille BAK erste Beeinträchtigungen wie die Einschränkung des Sehfeldes und Probleme bei der Entfernungseinschätzung ein, die sich auch auf die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad auswirken. Bei 1,1 Promille ist das Risiko, in einem Unfall verwickelt zu werden, zehnmal so hoch und bei 1,6 Promille 16 Mal so hoch.

Neben rechtlichen Regelungen, zum Beispiel die Einführung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes für alkoholisierte Radfahrer, wird es künftig im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero auch auf aufklärerische und verkehrserzieherische Maßnahmen ankommen, das steigende Unfallrisiko für diese Gruppe zu reduzieren und die Sicherheit dauerhaft zu verbessern. Trinken und fahren passt nicht zusammen – weder hinter dem Steuer eines Autos noch auf dem Fahrradsattel.

Die Autorin ist Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.
jlacroix@dvr.de



„Eco-Driving“-Kurztrainings überzeugen internationales Publikum

DVR präsentiert spritsparendes Fahren auf dem Weltverkehrsforum und der AMI



Gaben wertvolle Tipps zum sicheren und umweltschonenden Fahren: die DVR-Spritspartrainer auf der AMI 2012.

Auch auf der Automobil International (AMI) vom 2. bis 10. Juni 2012 nahmen viele Messebesucher an einer kostenlosen Spritsparstunde teil. Die AMI-Spritsparstunde des DVR und des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) wurde in diesem Jahr unter dem Dach des europäischen Projekts ECOWILL durchgeführt.

Fahrer von Pkw oder Kleintransportern können mit wenig Aufwand den Kraftstoffverbrauch ihres Fahrzeugs um langfristig bis zu 15 Prozent senken, Reparatur- und Servicekosten einsparen, die Umwelt schonen und durch vorausschauende Fahrweise die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Das diesjährige Weltverkehrsforum (ITF) in Leipzig stand unter dem Titel „Nahtlose Transportkette für grünes Wachstum“. Aus diesem Anlass präsentierten der DVR und der Weltautomobilverband FIA das EU-Projekt ECOWILL, das europäische Initiativen und Programme für Spritspartrainings unterstützt. Rund um das ITF-Messegelände hatten Besucher die Gelegenheit, spritsparendes Fahren („Eco-Driving“) in einem kostenlosen einstündigen Kurztraining praxisnah und in Begleitung eines speziell ausgebildeten und vom DVR zertifizierten Spritspartrainers zu testen. Als Ehrengast überzeugte sich FIA-Präsident Jean Todt auf einer Trainingsfahrt mit Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention beim DVR, von der Wirkung der Spritspartipps.

Er begrüßte die Maßnahme aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit, so Todt. Vorausschauende Fahrweise und ausreichender Abstand zum Vorausfahrenden, zwei wesentliche Elemente des Eco-Driving-Konzeptes, würden zu mehr Sicherheit für alle Beteiligten im Straßenverkehr beitragen. Spritsparendes Fahren sei dabei eines der wichtigen Themenfelder, über die die Autofahrer umfassender informiert werden müssten, ergänzte der FIA-Präsident und Ex-Rennfahrer.

In den kommenden Jahren will der Weltautomobilverband sein Engagement für mehr Verkehrssicherheit weltweit verstärken.

Auch Jan Mücke, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), zeigte sich interessiert an den Spritspartipps der Eco-Driving-Experten des DVR und absolvierte ein Training in Begleitung eines erfahrenen Coaches. Als entspannter Autofahrer begrüßte er vorausschauendes Fahren für mehr Sicherheit auf der Straße, so Mücke nach dem Training.

Technische Änderungen an den Fahrzeugen sind dabei nicht erforderlich. Die Teilnehmer legen zunächst eine festgelegte Strecke in ihrem gewohnten Fahrstil zurück und der Kraftstoffverbrauch wird festgehalten. Während der zweiten Fahrt gibt der Coach Hinweise zum Schalten oder Bremsen, die sich an den vorher festgelegten Wünschen des Teilnehmers orientieren.

Das Projekt ECOWILL läuft bis April 2013 in 13 europäischen Ländern. Weitere Informationen unter www.fahren-wie-ein-profi.de.



Zeigte sich beeindruckt vom ECOWILL-Projekt: FIA-Präsident Jean Todt (li.) mit Jochen Lau (DVR).

„Junge Fahranfänger sind besonders gefährdet“

Journalismus und Pressearbeit am Beispiel der Verkehrssicherheitsarbeit standen im Deutschunterricht auf dem Stundenplan der Klasse 8 c des Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasiums in Bonn. Hausaufgabe war es, ein Interview mit DVR-Pressesprecher Sven Rademacher zu führen, der sich den Fragen der engagierten Schülerinnen und Schülern stellte. Hier exemplarisch das Gespräch mit Alisa Köster (13 Jahre).

Herr Rademacher, in welcher Altersgruppe passieren die meisten Unfälle?

Junge Fahranfänger sind besonders gefährdet. Die 18- bis 24-Jährigen, die gerade den Führerschein erworben haben, sind die Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. Diese Altersgruppe macht einen Anteil von rund acht Prozent der deutschen Bevölkerung aus, bei den Verunglückten im Straßenverkehr haben sie einen Anteil von zirka 20 Prozent. Das bedeutet, dass mehr als 700 junge Menschen pro Jahr ihr Leben auf unseren Straßen verlieren.

Warum ist das so?

Sie haben noch nicht so viel Erfahrung und sind noch keine ausgereiften Fahrer. Sie benötigen noch Zeit zum Lernen. Außerdem unterschätzen sie die Geschwindigkeit. Ein Beispiel dafür sind die sogenannten „Disco-Unfälle“ an den Wochenenden. Es ist dunkel, es wird zu schnell gefahren und wenn dann auch noch Alkohol im Spiel ist, kann es lebensgefährlich werden. Obwohl es für Fahranfänger und junge Fahrer ein Alkoholverbot gibt.

Gilt das Alkoholverbot nur in einem bestimmten Zeitraum oder immer?

Seit August 2007 gilt, dass den 18- bis 21-Jährigen Autofahrern Alkohol am Steuer komplett verboten ist. Für alle Fahranfänger, egal wie alt, gilt das Verbot in den zwei Jahren der Probezeit. Und wie die Unfallzahlen belegen, zeigt das Alkoholverbot positive Wirkung. Deshalb fordern wir als DVR ein absolutes Alkoholverbot am Steuer nach dem Grundsatz:

„Wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht.“

Was unternimmt man gegen Unfälle bei Fahranfängern?

Es gibt ja jetzt schon das Begleitete Fahren ab 17, das sehr erfolgreich ist. Junge Fahrerinnen und Fahrer können sich in Begleitung eines erfahrenen Beifahrers an das komplexe System Straßenverkehr gewöhnen. Momentan gibt es die Überlegung, die Lernzeiträume zu verlängern. Die positiven Erfahrungen im europäischen Ausland sollten auch in Deutschland zur Verbesserung der Fahranfängerbetreuung berücksichtigt werden. Aber die sichere Vorbereitung auf den Straßenverkehr sollte bereits in der Schule beginnen. Die Fahrschulzeit allein reicht trotz hoher Qualitätsstandards nicht aus, das Anfängerrisiko und die daraus resultierenden Fehler auszuschließen. Im Sinne eines neu zu schaffenden Ausbildungs- und Betreuungskonzepts muss auch die Fähigkeit der Fahranfänger zur Selbstreflexion ausgebaut werden. Es wäre sinnvoll, nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis Feedbackfahrten zur Gefahrenwahrnehmung vorzusehen.

Und wie viele Kinder und Jugendliche verunglücken im Verkehr?

Im Jahr 2011 sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 30.676 Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren im Straßenverkehr verunglückt. 86 junge Menschen wurden leider getötet, das waren 18 weniger als im Vorjahr. Das sind aber immer noch ungefähr drei Schulklassen innerhalb eines Jahres. In der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen kamen 116 bei Verkehrsunfällen ums Leben.

Wie hoch ist denn die Sterberate bei Kindern und Jugendlichen durch Fahrradunfälle?

2011 sind 29 Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre als Radfahrer tödlich verunglückt, weitere 15.392 wurden verletzt.

Woran liegen die ganzen Fahrradunfälle?

Als Fahrradfahrer hat man keine Knautschzone und ist besonders gefährdet. Aber selbstverständlich muss ich mich auch als Radfahrer an die Verkehrsregeln halten. Eine sehr große Gefahr ist zudem das Hören lauter Musik auf dem Rad. Wer Musik hört, ist abgelenkt und bekommt akustisch nichts mehr vom Verkehrsgeschehen um ihn herum mit. Deshalb sollten die Kopfhörer nur in Bus und Bahn aufgesetzt werden.

Gibt es eine Helmpflicht für Jugendliche?

Derzeit gibt es in Deutschland keine Helmpflicht für Fahrradfahrer. Wir empfehlen aber, immer einen Helm zu tragen, weil er den Kopf vor schweren Verletzungen schützen kann.

Tragen Sie selbst einen Helm?

Ich gebe zu, dass ich in der Vergangenheit auch schon mal vergessen habe, den Helm aufzusetzen. Mittlerweile ist es allerdings in Fleisch und Blut übergegangen, den Helm zu tragen, genauso wie das Anlegen des Sicherheitsgurtes im Auto.

Interview: Alisa Köster



FOTO > DVR

Fragen zur Verkehrssicherheit: Alisa Köster (Mitte) mit ihrer Deutschlehrerin Almut Peren-Eckert und Sven Rademacher.

Vorfahrt für sicheres Verhalten

Zahlreiche Besucher beim bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit

FOTO > SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN



Am 16. Juni 2012 hieß es von Flensburg bis Berchtesgaden wieder „Gemeinsam für mehr Sicherheit!“. Unter dem Dach des DVR und der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer präsentierten traditionell am dritten Samstag im Juni Organisationen, Institutionen, Städte und Gemeinden, Unternehmen und soziale Einrichtungen am „Tag der Verkehrssicherheit“ bundesweit zahlreiche Aktionen zum Thema Sicherheit im Straßenverkehr. Der Aktionstag wurde bereits zum achten Mal durchgeführt.

Alle am Tag der Verkehrssicherheit beteiligten Akteure verfolgten auch in diesem Jahr das Ziel, Unfallprävention auf breiter Ebene und aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu präsentieren.

So gastierte der „Bayerische Landtag der Verkehrssicherheit“ in Rosenheim. Ein buntes Programm auf 28 Aktionsflächen, unter anderem mit Gurtschlitten, Überschlag- und Aufprallsimulator, lud zum Mitmachen und Erleben ein. Ein Polizeihubschraubersimulator, eine Kletterwand sowie Bergungs- und Rettungsvorführungen von Feuerwehr und Bayerischem Roten Kreuz rundeten das Angebot ab.

Am 16. und 17. Juni fand das deutsche Finale des Scania-Fahrerwettbewerbs „Young European Truck Driver 2012“ in Koblenz statt. Der 24-jährige Thomas Fensel aus Herxheim wurde Deutschlands bester Lkw-Fahrer und

qualifizierte sich für das europäische Finale im schwedischen Södertälje am 7. und 8. September 2012.

Der Verkehrsgarten Völpe im Landkreis Börde (Sachsen-Anhalt) feiert in diesem Jahr sein 35-jähriges Jubiläum und legte den Schwerpunkt der Aktionen auf die Fahrradsicherheit. Das Angebot umfasste unter anderem einen Geschicklichkeitsparcours, Informationen zum Thema E-Bike und eine mobile Fahrradwerkstatt.

Ein großes Thema des diesjährigen Aktionstages war die Sicherheit von Radfahrern. Ob Zweiradtechnik und Sicherheitsausstattung, Verkehrsregeln oder Informationen rund um Elektrofahrräder – kaum eine Frage blieb offen. Doch auch die Themen Ladungssicherung, Unfallprävention, Ablenkung oder Alkohol am Steuer kamen nicht zu kurz. Ganz wichtig: Bei allen Aktionen konnten Besucher das Thema Verkehrssicherheit hautnah erleben.



FOTO > TMBLV



FOTO > POLIZEI STENDAL

Die Veranstalter freuen sich schon jetzt auf viele Beiträge für den nächsten Tag der Verkehrssicherheit am 15. Juni 2013. Denn jeder kann dazu beitragen, die Unfallzahlen zu senken.



FOTO > SCANIA

Gemeinsam für mehr Sicherheit:
Zahlreiche Aktionen in ganz Deutschland.

Intelligentere Verkehrssysteme machen die Straßen sicherer

Trotz erheblicher Verbesserungen im letzten Jahrzehnt sind Verkehrsunfälle in Europa nach wie vor eine der Hauptursachen für Todesfälle und Verletzungen. Die Europäische Kommission setzt unter anderem auf intelligente Verkehrssysteme (ITS), um Europas Straßen sicherer zu machen.

ITS stützen sich auf die Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) in Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr und verfügen über eine Reihe von Systemen, mit denen sich unter anderem Zwischenfälle erfassen, der Verkehr überwachen und steuern beziehungsweise Echtzeitinformationen an Verkehrsteilnehmer und Spediteure übermitteln lassen. In der EU-Verkehrspolitik und insbesondere in

den EU-Leitlinien 2011-2020 für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit spielen ITS seit kurzem eine herausragende Rolle. Die Leitlinien zielen darauf ab, die Entwicklung innovativer Technologien zu fördern und zu beschleunigen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Kooperative Systeme, die eine Kommunikation zwischen Fahrzeugen und von Fahrzeugen zur Verkehrsinfrastruktur ermöglichen und Reisende hierdurch permanent einbeziehen, besitzen das Potenzial, den Einsatz moderner Fahrerassistenzsysteme zu beschleunigen.

Mehr dazu unter:
http://ec.europa.eu/transport/its/road/road_en.htm



FOTO > BILDERBOX.COM

Herausforderung für die Zukunft: zunehmender Güterkraftverkehr.

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas fordert verstärkte Alkoholkontrollen

FOTO > PRESSEPORTAL



Hohes Unfallrisiko durch Alkohol am Steuer.

Täglich sterben 85 Menschen bei Verkehrsunfällen auf den Straßen der EU. Rund jeder vierte tödliche Unfall ist auf Alkoholeinfluss zurückzuführen. Anlässlich eines Drink Driving Seminars, zu dem der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC nach Brüssel eingeladen hatte, richtete der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas mahnende Worte an die Teilnehmer.

Er forderte alle Mitgliedsländer auf, verstärkt nationale Strategien zu entwickeln und diese konsequent umzusetzen, um die Gefahren von Alkohol im Straßenverkehr einzudämmen. Pilotprojekte würden derzeit die Wirksamkeit von Alkolocks prüfen. Ein schärferes Vorgehen forderte der Vizepräsident der EU-Kommission auch im Hinblick auf Unfälle unter dem Einfluss von Drogen oder Rauschmitteln, speziell in der Gruppe der jungen Fahrer. Prävention und Kontrolle müssten einander ergänzen, so Kallas weiter.

Früher wieder mobil

Rehabilitation verkehrsauffälliger Kraftfahrer

Verkehrsauffällig gewordene Kraftfahrer, die sich frühzeitig einer adäquaten Beratung unterziehen, sind früher wieder mobil. Dies wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) festgestellt. Oftmals werden die bestehenden Angebote zur Förderung der Kraftfahrereignung, so die Studie, jedoch zu spät genutzt.

Im Rahmen der Untersuchung füllten 1.631 verkehrsauffällige Kraftfahrer einen Fragebogen aus. So konnten Faktoren herausgefunden werden, die den Rehabilitationsverlauf beschleunigen oder verzögern. In dem Fragebogen wurde besonders ausführlich danach gefragt, welche problem- und zielbezogenen Informationen die verkehrsauffälligen Kraftfahrer wann, von wem und mit welchem Nutzen erhalten haben.

Ferner sollten sich die Betroffenen zu etwaigen Verbesserungsmöglichkeiten äußern. Die Versendung des Fragebogens samt Rückumschlag erfolgte über das Kraftfahrtbundesamt.

Die Forscher des Institutes für Psychologie und des Lehrstuhls für Kriminologie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität in Greifswald fanden heraus, dass viele verkehrsauffällige Kraftfahrer nicht optimal darüber informiert sind, wie sie den Rückwerb ihres Führerscheins gestalten können.

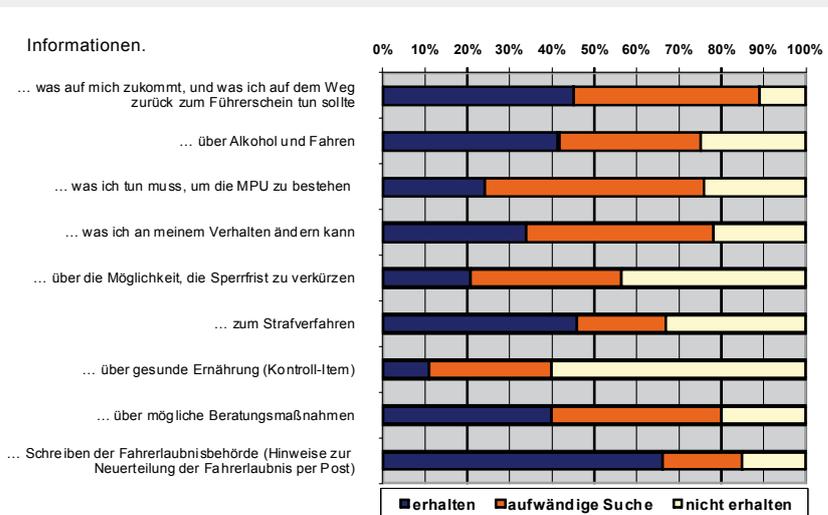
Erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer beispielsweise mit einer Blutalkoholkonzentration über 1,6 Promille, die unmittelbar nach Ablauf ihrer Sperrfrist von zumeist zwölf Monaten ihre Fahrerlaubnis wiedererhalten möchten, müssen sich frühestens innerhalb von drei Monaten vor Ablauf der Sperrfrist einer Fahrereignungsuntersuchung unterziehen. Damit auch die zwölfmonatige Stabilisierung der Einstellungs- und Verhaltensänderungen in der Fahrereignungsuntersuchung festgestellt werden kann, müssten die Kraftfahrer spätestens zwei Monate nach dem Führerscheinentzug die für sie entscheidenden Informationen für den Rückwerb des Führerscheins erhalten haben. Nur knapp ein Viertel der Befragten (23,6 Prozent) gab an, diese Information erhalten zu haben. Etwa die Hälfte (52,6 Prozent) aller Betroffenen fühlte sich ausreichend

bis optimal informiert, die andere Hälfte (47,4 Prozent) bewertete die Informationslage eher als schlecht. Gleichwohl nehmen 43,7 Prozent der befragten Ersttäter – wenn auch überwiegend verspätet – an Kurs- und Beratungsmaßnahmen vor der ersten Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) teil. Diesen Personen gelingt es immerhin zu annähernd 70 Prozent, ein positives Gutachten zu erhalten. 7,6 Prozent erhalten eine Kurszuweisung. Die Gruppe derjenigen, die im Vorfeld der Begutachtung keine Beratung absolviert haben, sind nur etwa halb so häufig erfolgreich (37,1 Prozent) und erhalten etwa dreimal so häufig eine Kurszuweisung (21 Prozent).

In der Gruppe derjenigen, die frühzeitig und aus Sicht der Begutachtungsleitlinien auch rechtzeitig (bis zu zwei Monate nach dem Führerscheinentzug) die für sie entscheidenden Informationen erhalten haben, erhielten 62,4 Prozent im ersten Anlauf ein positives Gutachten. Sofern diese Personengruppe auch noch vor der ersten MPU eine Schulungsmaßnahme besucht hatte, stieg die Erfolgsquote beim ersten Anlauf auf 81 Prozent an.

Die Studie der BAST folgert daraufhin, dass die Beratung für alkoholauffällige Kraftfahrer obligatorisch, kostendeckend und hinsichtlich der zu vermittelnden Informationen qualitätsgesichert sein sollte. Die betroffenen Kraftfahrer sollen also frühzeitig über die Voraussetzungen zur Wiederherstellung der Fahreignung aufgeklärt werden. Darüber hinaus sollen sie so lange beraten werden, bis sie die Bedeutung der sie betreffenden Voraussetzungen für die Wiederherstellung ihrer Fahreignung verstanden haben. Diese Beratung sollte unmittelbar nach dem Delikt, spätestens jedoch mit Beginn der Sperrfrist auf dem formalen Behördenweg obligatorisch angeboten werden.

GRAFIK > ERNST-MORITZ-ARNDT-UNIVERSITÄT GREIFSWALD



Informationssuche: Von den Betroffenen erhaltene oder aufwändig gesuchte Informationen (alle gültigen Fälle)

Alter allein ist kein Unfallrisiko

Die steigende Lebenserwartung und die Alterung der Gesellschaft werden dazu führen, dass immer mehr Senioren mit dem Auto fahren. Gleichzeitig kann es jedoch mit fortschreitendem Alter zu körperlichen oder geistigen Leistungseinbußen kommen, die möglicherweise die Fahrleistung beeinflussen.

Das von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geförderte Projekt PROSA (Profile von Senioren mit Autounfällen) hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, den Einfluss altersbedingter Leistungseinbußen auf das Unfallrisiko differenzierter zu betrachten. Am Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn wurden Profile von

Senioren untersucht, die in einen Autounfall verwickelt waren. Außerdem wurde der Frage nachgegangen, welche Bedeutung dies für die Ableitung von Interventionsmaßnahmen hat.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass das Alter allein keine Vorhersage über individuelle Leistungsfähigkeit und Unfallrisiko gestattet. Vielmehr scheinen spezifische Kombinationen aus altersbedingten Einbußen und Krankheit zu einem erhöhten Risiko zu führen. Dieses sollte, so die Verfasser der Studie um Professor Georg Rudinger, bei künftigen Forschungen berücksichtigt werden, aber auch bei präventiven Maßnahmen.



Sicher mobil – immer mehr ältere Menschen fahren Auto.

FOTO > GWM

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2012, 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

Hauptgeschäftsführer:

Christian Kellner

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

GWM, DVR, Michael Seidel

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

WISSENSCHAFT

DVR-report 2/2012

G 3169 F

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

