

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2012



MITGLIEDER

**Hat's geklickt?**



JOURNAL

**Deutschlands  
beste Autofahrer**



INTERVIEW

**Clemens Klinke**

JOURNAL

**Gefährliches Alter**

**VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

[www.dvr-report.de](http://www.dvr-report.de)

FOTO > RADEMACHER



## Georg Leber gestorben

Im August ist der frühere Bundespolitiker Georg Leber im Alter von 91 Jahren gestorben.

Unter den Bundeskanzlern Kurt Georg Kiesinger, Willy Brandt und Helmut Schmidt war Leber von 1966 bis 1972 Bundesverkehrsminister und von 1969 bis 1972 zusätzlich Bundespostminister. Von 1972 bis 1978 fungierte der Sozialdemokrat als Bundesverteidigungsminister.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf würdigte besonders die Verdienste Georg Lebers um die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland. „Unter seiner maßgeblichen Beteiligung wurde am 26. Juni 1969 der DVR gegründet“, unterstrich der DVR-Präsident. Angesichts einer Verdopplung des Pkw-Bestandes von 1960 bis 1970 und einem Höchststand bei den im Straßenverkehr Getöteten von 21.300 (1970) habe Leber die Notwendigkeit erkannt, mit vereinten Kräften Maßnahmen zu ergreifen, die Sicherheit auf den Straßen zu verbessern. „Wir haben

keine Veranlassung, in Fatalismus zu verfallen und das Unheil im modernen Gewand der Motorisierung als Preis des Fortschritts zu akzeptieren“, sagte Bundesverkehrsminister Georg Leber in seiner Ansprache zur Gründung des DVR. Dieser Anspruch hat nach Aussage von Dr. Eichendorf bis heute nichts an Aktualität eingebüßt.

Während seiner Zeit als Bundesverkehrsminister hat Georg Leber die Verkehrspolitik in den Mittelpunkt öffentlichen Interesses gerückt und mit seinen Maßnahmen und Gesetzen den Grundstein dafür gelegt, die Zahl der Verkehrstoten seit den 1970er Jahren kontinuierlich zu verringern.

„Der DVR ist Georg Leber zu großem Dank verpflichtet und wird dem engagierten und sehr beliebten Politiker für seine hohen Verdienste in der Verkehrssicherheitsarbeit ein ehrendes Andenken bewahren“, sagte Dr. Eichendorf.

## Autobahndirektion Nordbayern ausgezeichnet

Die Unfallkommission der Autobahndirektion Nordbayern konnte an der Rastanlage Rhön/Ost an der A7 zwischen Fulda und Würzburg wirksam und kostengünstig eine Unfallhäufungsstelle entschärfen. Für diese Bemühungen haben die Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der DVR den Preis „Die Unfallkommission“ 2012 verliehen.

Zwischen 2007 und 2009 war es zu mehreren schweren Unfällen gekommen. Aufgrund der schlechten Parkplatzsituation hatten sich viele zum Teil schlecht beleuchtete Lkw in die Einfahrt der Rastanlage gestellt. Als Sofortmaßnahme im Jahr 2009 wurde diese Zufahrt zunächst verengt, um das Parken zu verhindern. Bis zur Einrichtung zusätzlicher Parkflächen

und der baulichen Verengung der Gefahrenstelle konnte das Unfallgeschehen deutlich entschärft werden.

Der Preis „Die Unfallkommission“ wird seit 2001 verliehen und ist mit 5.000 Euro dotiert.

Weitere Informationen zum Thema Unfallkommission und Sicherheitspreis finden Sie unter [www.udv.de/unfallkommission/sicherheitspreis](http://www.udv.de/unfallkommission/sicherheitspreis) und [www.udv.de/unfallkommission/sicherheitspreis/preistraeger-2012/](http://www.udv.de/unfallkommission/sicherheitspreis/preistraeger-2012/).



FOTO > ACE

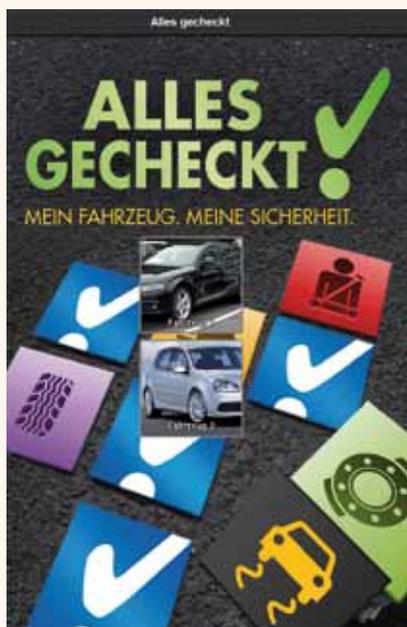
Problem auf Autobahnen: Parkplatznot für Lkw

## „Alles gecheckt?“ Handy-App hilft beim Spritsparen

Unter dem Titel „Alles gecheckt – Mein Fahrzeug. Meine Sicherheit.“ wirbt die diesjährige Schwerpunktaktion der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR für die regelmäßige Wartung von Fahrzeugen. Eine neue App für Smartphones hilft Autofahrern bei der Kostenerfassung für Wartung, Reparaturen und Kraftstoff. Das Programm ist kostenlos und ab sofort erhältlich.

Mit der App „Alles gecheckt?“ liegen umfangreiche Funktionen zur Erfassung des Kraftstoffverbrauches und zur Koordination der Fahrzeugwartung zusammengefasst in einer Anwendung vor. So können der Durchschnittsverbrauch errechnet oder Termine mit einer Erinnerungsfunktion versehen werden. Wann ist die nächste Hauptuntersuchung fällig? Was gilt es im Winter zu beachten? „Alles gecheckt?“ hilft dem Nutzer, den Überblick über Wartungsintervalle und Benzinkosten zu behalten. Spritspar- und Sicherheitstipps des DVR runden die Anwendung ab.

Die Anwendung für Android-Smartphone gibt es im Google-Playstore, das Programm für Apples iPhone im Appstore.



## Überwachung bietet Schutz für alle

„Abzocke“, so lautet der weit verbreitete Vorwurf bei Geschwindigkeitskontrollen. Dieses unschöne Wort stammt nicht nur von ertappten Temposündern. Nimmt man die Berichterstattung in den Medien zum Maßstab, so drängt sich der Eindruck auf, fast jeder lehnt sie ab. Der durch zu hohe Geschwindigkeit ausgelöste Fotoblinker wird vor allem als Gängelung empfunden.

Wird der Staat immer mehr zur dreisten Überwachungsinstanz, die die Freiheit des Bürgers auch auf der Straße zunehmend beschneidet? Der Radarfallen nur aufbaut, um Kopfprämien zu kassieren?

Die Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ erlaubt auch bei der Überwachung keine Einschränkungen.

Deshalb ist auch eine Legalisierung sogenannter „Blitzerwarner“ abzulehnen. Die Forderung, das bestehende Verbot aufzuheben, lässt einen gefährlichen Umkehrschluss zu: Überall dort, wo das Navi oder das Smartphone über eine entsprechende App nicht anschlägt, muss keine Kontrolle befürchtet werden. Das darf nicht sein. Es darf keinen Freifahrtschein für notorische Raser geben. Aus Sicht der Verkehrssicherheit wäre das ein verheerendes Signal.

Überhöhte beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit zählt nach wie vor zu den Hauptunfallursachen. Rund 40 Prozent der Verkehrstoten in Deutschland gehen auf Unfälle zurück, die sich wegen überhöhter Geschwindigkeit ereignen. Innerhalb der letzten zehn Jahre kamen in diesem Bereich mehr als 20.000 Menschen ums Leben. Allein im Jahr 2011 sind bei über 49.000 Unfällen mit Personenschaden aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit über 1.500 Verkehrsteilnehmer ums Leben gekommen.

Überwachung ist kein Selbstzweck, sondern bietet Schutz für alle. Die Zeiten, in denen Rasen als Kavaliersdelikt angesehen wurde, sind vorbei. Überwachung ist keine Abzocke, sondern ein zentraler Bestandteil der Vision Zero.

### INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	12
IM BLICKPUNKT	15
JOURNAL	17
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

# Sicherheit auf Landstraßen erhöhen

„Runter vom Gas“: neue Aktionen für mehr Verkehrssicherheit



Präsentierten eindringliche Botschaften auf landwirtschaftlichen Maschinen: Staatssekretär Enak Ferlemann (l.) und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Von Carla Bormann

Einen besonderen Schwerpunkt der Kampagnen-Maßnahmen legen das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) und der DVR in diesem Jahr auf das Thema „Risiko Landstraße“, denn dort kommen rund 60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten ums Leben. Hier finden wir ein besonders hohes Sicherheitsrisiko durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad-, Motorrad-, Pkw-, Bus- Traktor-, und Lkw-Fahrer, hohe Geschwindigkeiten, starke Auswirkungen der Witterungsverhältnisse, unübersichtliche Strecken- und Kurvenverläufe, Wildwechsel und sogenannte „Baum- und Diskounfälle“.

Nach vielen spannenden Aktionen im Sommer, zum Beispiel für Fahrrad- und Motorradfahrer, präsentiert „Runter vom Gas“ zum Herbstbeginn gleich drei neue Projekte.

## Sicher durch die Erntezeit

Mit eindringlichen Botschaften auf landwirtschaftlichen Maschinen rufen BMVBS und DVR zu mehr Rücksicht und Vorsicht während der Erntezeit auf. Gerade im Herbst kommt es auf Landstraßen oft zu gefährlichen Situationen oder Unfällen, wenn Auto- oder Motorradfahrer langsamere Maschinen in riskanten Manövern, unübersichtlichen Kurven oder bei schlechter Sicht überholen. Die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ setzt hier an und stattet landwirtschaftliche Maschinen bundesweit mit auffälligen Aufklebern aus: „Ich bin langsam. Der Gegenverkehr nicht!“. Diese und andere Botschaften sprechen die überholenden Verkehrsteilnehmer direkt an und sensibilisieren für die Unfallgefahr. „Wir platzieren die Botschaften genau dort, wo die Gefahr besteht“,

unterstreicht Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS, das Aktionsziel.

Landwirtschaftliche Verbände und Betriebe im gesamten Bundesgebiet unterstützen die Aktion und bringen die markanten Aufkleber an ihren Maschinen an. „Während der Ernte und zu Herbstbeginn steigt auch die Gefahr durch rutschige Fahrbahnen und schlechte Witterungsverhältnisse. Die Aktion soll auch insgesamt für mehr partnerschaftliches Miteinander, gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern sorgen“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bei der Auftaktveranstaltung Anfang September in Niedersachsen. Die Aufkleber sind über das Kampagnenbüro „Runter vom Gas“ ([www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de)) kostenlos erhältlich.

## YouTube-Filmwettbewerb

„Warum ist dein Leben schön beziehungsweise was tust du, um es im Straßenverkehr zu schützen?“ Unter diesem Motto riefen BMVBS und DVR zu einem Filmwettbewerb auf. Bis zum 14. Oktober konnten die Teilnehmer eigene Filmbeiträge über den „Runter vom Gas“-YouTube-Channel einreichen und sich dem Votum der Community und einer Fachjury stellen. Durch diesen Wettbewerb sollten vor allem junge Verkehrsteilnehmer für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisiert werden. Ob als Lied, als Musikvideo oder als Theaterstück – der Kreativität im Namen der Verkehrssicherheit waren keine Grenzen gesetzt. Und sie wird belohnt: Zu gewinnen gibt es ein Fahrrad von BBF Bike, Preise von Canon und eine deutschlandweite Ausstrahlung des Gewinnerfilms im Vorprogramm der Kinokette CineStar. Die TV-Moderatorin Johanna Klum führt die Zuschauer in einem Beispielvideo an ihre Lieblingsplätze in Berlin, gibt Einblicke in ihren Alltag und zeigt, wie sie sich vor Unfällen im Straßenverkehr schützt – zum Beispiel, indem sie sich nach einer durchtanzten Nacht lieber ins Taxi setzt als hinter Steuer. Mehr unter: [www.youtube.com/runtervomgas](http://www.youtube.com/runtervomgas).



Johanna Klum präsentiert den Filmwettbewerb.

## Ideenwettbewerb

### „Sicher auf Landstraßen“

Seit dem 1. Oktober suchen BMVBS, DVR und der Kooperationspartner Automobil-Club Verkehr (ACV) engagierte Bürger und Vereine, die sich für mehr Sicherheit auf den Landstraßen einsetzen. Bundesweit engagieren sich Tausende Bürger ehrenamtlich dafür, die Landstraßen ihrer Gemeinde oder ihrer Region sicherer zu machen und die Unfallzahlen zu reduzieren. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer: „Das tatkräftige Engagement der vielen Tausend Freiwilligen im ganzen Land hat Vorbildcharakter und verdient es, geehrt zu werden.“



Mit dem Ideenwettbewerb zeigen wir der Öffentlichkeit die vielfältigen Möglichkeiten und die besten Aktionen, um Landstraßen nachhaltig sicherer zu machen.“

Der Ideenwettbewerb „Sicher auf Landstraßen“ ehrt dieses Engagement und sucht die drei besten Ideen oder Projekte. Ob Schüler Hinweisschilder an ihrer Schule aufstellen, Diskothekenbetreiber bei ihren jungen Gästen Aufklärungsarbeit in Sachen Alkohol und Drogen am Steuer leisten oder ehrenamtliche Verkehrsschützer Unfallrisiken identifizieren und gemeinsam mit Behörden reduzieren – kreatives Engagement mit Beispielcharakter ist gefragt.



„Egal, ob Hinweisschilder oder Aufklärungsarbeit, wir suchen Projekte, die Gefahren entschärfen, aber auch an die Vernunft der Fahrer appellieren und auf ein Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme setzen“, erläutert Dr. Eichendorf. „Die vielen Freiwilligen schaffen ein positives gesellschaftliches Klima und tragen maßgeblich dazu bei, die vor allem auf Fehlverhalten beruhenden Unfallzahlen auf Landstraßen langfristig zu reduzieren.“ Teilnehmen können Privatpersonen genauso wie Initiativen und Vereine. Der Ideenwettbewerb „Sicher auf Landstraßen“ läuft bis einschließlich 15. November 2012. Es warten Preisgelder in Höhe von insgesamt 10.000 Euro. Die Auswahl der drei Gewinner liegt im freien Ermessen der Jury. Weitere Informationen unter: [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de).

Auf der Internetseite [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de) finden Interessierte nun auch weitere, frei verfügbare Materialien, wie zum Beispiel Plakate, Kino- und Hörfunkspots, Motorrad-Comic sowie einen neuen Landstraßen-Flyer. Die Materialien können über das Kontaktbüro bestellt werden: [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de).



Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR.  
[cbormann@dvr.de](mailto:cbormann@dvr.de)

# Aktion „Hat's geklickt?“ bleibt in der Erfolgsspur

Zahl der angegurtenen Fahrer im Nutzfahrzeug steigt



Zogen Bilanz (v.l.): Christian Kellner (DVR), Alexander Berg (DEKRA) und Dr.-Ing. Klaus Ruff (BG Verkehr)

Vor zehn Jahren wurde die Aktion „Hat's geklickt?“ auf der IAA Nutzfahrzeuge ins Leben gerufen. Das Ziel der Berufsgenossenschaft für Transportwirtschaft und Verkehr (BG Verkehr), des DVR und weiterer Partner aus Industrie und Medien war es, die Nutzung des Sicherheitsgurtes im Lkw zu steigern. Nach zehn Jahren mit vielen Aktionen und Aktivitäten zogen die Partner nun eine positive Zwischenbilanz: Die Zahl der Gurnutzer im Lkw steigt. Waren beim Start der Kampagne nur rund 15 Prozent angeschnallt – bei den schweren Nutzfahrzeugen über zwölf Tonnen lag die Quote sogar unter zehn

Prozent –, nutzen nach Aussagen der Autobahnpolizei und der DEKRA-Verkehrsbeobachtung inzwischen rund 60 Prozent der Fahrer außerhalb von Ortschaften den Gurt.

Seit 1992 ist das Anlegen von Sicherheitsgurten auch im Lkw gesetzlich vorgeschrieben. Dennoch verzichten noch immer viele Fahrer und Beifahrer darauf, den Gurt anzulegen. Sie verschenken damit ein wichtiges Sicherheitselement, denn alle maßgeblichen wissenschaftlichen Studien zum Beispiel von DEKRA oder dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

zeigen, dass bei bis zu 80 Prozent der schweren Unfälle der Gurt die Verletzungen der Lkw-Insassen vermindern oder gar vermeiden kann.

Vor diesem Hintergrund wurde 2002 die Aktion „Hat's geklickt?“ gestartet. Sie hat die Argumente der Fahrer gegen den Gurt aufgegriffen und diese anhand der Ergebnisse der Unfallforschung entkräftet. Und das nicht nur theoretisch, sondern auch durch praktisches Erleben. Die Fahrer haben im Gurtschlitten der BG Verkehr und im Überschlagsimulator, der gemeinsam vom DVR und der BG Verkehr betrieben wird, die Möglichkeit, einen Aufprall oder Überschlag am eigenen Leib zu erleben. Ein Aha-Erlebnis, das bei vielen Fahrern die Einstellung zum Sicherheitsgurt verändert.

Die positiven Reaktionen der Fahrer und das gute Ergebnis bei der Gurtnutzequote zeigen, dass die Gemeinschaftsaktion auf dem richtigen Weg ist, den Arbeitsplatz Straße für die Berufskraftfahrer sicherer zu machen. Und die Straße ist ein besonders gefährlicher Arbeitsplatz, wie die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen. 2011 sind bei insgesamt 32.766 Unfällen mit Personenschaden 169 Fahrer oder Beifahrer im Lkw ums Leben gekommen, 10.426 sind verletzt worden, davon 1.921 schwer.

In der Kampagne „Hat's geklickt?“ engagieren sich neben DVR und BG Verkehr folgende Partner: der Bundesverband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), der Dachverband der Berufskraftfahrerverbände (BdBV), DEKRA, VDA, VDIK, GDV, die Autobahnpolizei, der ETM-Verlag, die Berufskraftfahrerzeitung, die Zeitschrift „Fernfahrer“, das Fernfahreremagazin „Trucker“, Aral sowie die Nutzfahrzeughersteller Mercedes-Benz, MAN, Renault, IVECO, DAF, VOLVO und Scania.

Weitere Informationen unter [www.hatsgekllickt.de](http://www.hatsgekllickt.de).



Training am Abstandssimulator

# 30 Jahre „Sicherheit auf allen Wegen“

Fortschritte in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit

FOTOS > DVR

**Partner können sich sehen lassen**



Damals wie heute:  
Sichtbarkeit ist wichtig.

Vor 30 Jahren fiel nach einer intensiven Entwicklungs- und Erprobungsphase der Startschuss für eine Erfolgsgeschichte des DVR und seiner Mitglieder: Auf einer Pressekonferenz in Bonn stellten die gewerblichen Berufsgenossenschaften und der DVR das gemeinsame Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ vor. Ziel war und ist bis heute, die Verkehrssicherheit auf dem Arbeitsweg zu erhöhen und die Unfallzahlen im Berufsverkehr zu senken. Von Anfang an war dieses Programm langfristig angelegt und es hat sich längst zu einem Meilenstein der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt.

„Sicherheit auf allen Wegen“ beruhte zunächst auf drei Säulen: betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, berufsgenossenschaftliche Aus- und Weiterbildung und werbliche Maßnahmen.

In den ersten Jahren standen die „fünf goldenen Regeln des sicheren Arbeitsweges“ im Vordergrund. Hierzu wurden zahlreiche Medien und Aktionsformen entwickelt und umgesetzt. Dabei bewährte sich die verbandsübergreifende Struktur des DVR: Zahlreiche Mitgliedsorganisationen brachten ihr Know-how bei Veranstaltungen in den Betrieben mit ein.

Bereits 1981/82 war ein erster Leitfaden für unterschiedliche Lehreinheiten entstanden, der in der Bildungsarbeit der Berufsgenossenschaften eingesetzt wurde. „Der Lehrfilm ‘Sicherheit auf allen Wegen‘, in dem zahlreiche Prominente wie Hans-Joachim Kulenkampff, Dieter Kürten und Thomas Gottschalk für die gute Sache warben, fand in den Seminaren ebenso Anklang wie in den Betrieben“, erinnert sich Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention beim DVR und Mann der ersten Stunde.

Das Medienangebot wurde ständig erweitert. Um die besonders gefährdete Zielgruppe der Auszubildenden verstärkt ansprechen zu können, entstand im Jahr 1990 der Seminarbaustein „Alles im Griff?“. Auch Sicherheitstrainings wurden zunehmend in die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit integriert.

Im Zuge der deutschen Vereinigung galt es, „Sicherheit auf allen Wegen“ rasch und effektiv auf die neuen Bundesländer auszudehnen. In der Folge entstanden unter dem Titel „Apropos Straßenverkehr“ Programmbausteine, mit denen die Arbeitnehmer in speziellen Seminaren auf die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorbereitet wurden und sie für besonders wichtige Themen wie Abstand oder Geschwindigkeit sensibilisierten.

In den 1990er Jahren war bereits ein hoher Standard der Sicherheitsarbeit erreicht worden. Die Berufsgenossenschaften und Betriebe wollten die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit stärker branchen- und unternehmensspezifisch gestalten. Mit dem daraufhin initiierten Modulsystem „Bausteine für den Berufsverkehr“ trug der DVR diesem Bedürfnis Rechnung. Neue Programme wie das Fahrspartaining im Realverkehr machten

deutlich, dass Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Ökologie eine Einheit bilden können.

Computergestützte Lernformen wie die moderne Simulatortechnik und interaktive Programme gewannen immer mehr an Bedeutung. Heute können Betriebe aus einem umfangreichen Angebot erprobter Maßnahmen diejenigen auswählen und kombinieren, die für die jeweiligen Bedingungen am besten geeignet sind. Der DVR berät und hilft bei der Umsetzung.

Im Jahr 2007 fusionierten die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zur Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Mit der Fusion waren nunmehr über die Unfallkassen auch Schüler, Studierende und Ehrenamtler mit im Boot.

„Die insgesamt positive Entwicklung der Unfallzahlen seit 1982 zeigt, dass bei vielen Beschäftigten eine dauerhafte Verhaltensänderung erreicht werden konnte. Dennoch bleibt viel zu tun. Die Zielperspektive der Vision Zero erfordert weitere Bemühungen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen“, erläutert Lau. Der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen werden sich auch weiterhin dieser Aufgabe stellen. Konkret bedeutet das, die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit noch stärker in der Präventionsarbeit der gesetzlichen Unfallversicherungsträger zu verankern.



MITGLIEDER

DVR-report 3/2012

# Achtung Baustelle!



Bei einer Spurverschwenkung im Baustellenbereich fährt ein auf der rechten Spur fahrender Transporter geradeaus weiter, anstatt der Spurverschwenkung zu folgen. Er drängt dadurch den links neben ihm fahrenden Kleinwagen auf die Gegenfahrbahn. Dieser überfährt die Baustellenbegrenzung und prallt mit 50 km/h in das entgegenkommende Fahrzeug, welches ebenfalls 50 km/h fährt. Die Beschädigungen des Kleinwagens sind enorm. Der Sicherheitsgurt und der Airbag können ihr Sicherheitspotenzial nicht entfalten. Beim Fahrer ist mit schwersten bis tödlichen Verletzungen zu rechnen. Beim entgegenkommenden Fahrzeug sind die Schäden an Personen und Fahrzeugen nicht ganz so gravierend, der Transporterfahrer hat kein Verletzungsrisiko.

Baustellen auf Autobahnen sind noch gefährlicher als Landstraßen und der Stadtverkehr. Enge Fahrspuren, ungewohnte, teils schwer erkennbare Verkehrsführung, aber auch Ablenkung und Fahrfehler führen an Autobahnbaustellen besonders häufig zu Unfällen.

In Crashtests im schweizerischen Wildhaus zeigten DEKRA und AXA, welche Gefahren für Autoinsassen und Bauarbeiter in Baustellen lauern. Gleichzeitig fordern sie konkrete Präventionsmaßnahmen.

Knapp die Hälfte von 1.700 Befragten in einer DEKRA-Umfrage von 2009 fühlen sich an Autobahnbaustellen nicht sicher. Jeder sechste Fahrer bekommt es dort sogar mit der Angst zu tun.

Die häufigsten Ursachen von Unfällen auf Autobahnen, so die Unfallforscher, sind Unaufmerksamkeit der Fahrer, überhöhte Geschwindigkeit, zu nahes Aufschließen, Alkoholeinfluss und fehlende Rücksicht beim Spurwechsel. Die enge Autobahnbaustelle verzeihe dem Fahrer dabei keine Ablenkung, kein gedankliches Abschweifen, kein Hantieren am Radio und schon gar nicht das Schreiben von SMS. Auf der schmalen, linken Spur sollten Fahrer nach Möglichkeit im gleichen Tempo versetzt fahren und das Überholen vermeiden.

Um die zahlreichen Unfälle wegen Unaufmerksamkeit weiter zu reduzieren, wird der konsequente Einsatz von Rüttelstreifen gefordert. Diese warnen unaufmerksame Fahrer bereits frühzeitig vor dem Ende einer Fahrspur.

Besonders gefährlich im Baustellenbereich sind Fahrspuränderungen. Gleiches gilt für Überleitungen auf die Gegenfahrbahn und reguläre wie provisorische Einfahrten in der Baustelle. Die Unfallforscher der DEKRA fordern, wo immer möglich, die Fahrbahnen mit mobilen Leiteinrichtungen zu trennen, provisorische Fahrbahnmarkierungen regelmäßig

zu prüfen und bei zweifelhafter Qualität auszutauschen.

Demonstriert wurde bei den Tests auch, wie wertvoll Anpralldämpfer an Signalwänden zu Beginn einer Fahrspurverengung sein können. In der Schweiz sind sie vor Baustellen bereits weit verbreitet, in Deutschland hingegen selten anzutreffen.



Ein Fahrzeug nähert sich einer Tagesbaustelle, dessen Fahrer übersieht das auffällige Fahrzeug, das den Beginn der Baustelle markiert und absichert. Es kommt zum Anprall mit ca. 75 km/h. Zum Glück ist die mobile Warneinrichtung mit einem Anpralldämpfer versehen.

Ein unzureichend gesichertes Fahrzeug steht im Baustellenbereich mit einer Panne auf der rechten Spur ohne Seitenstreifen. Der Fahrer steht vor seinem Fahrzeug, sein Kind – ist im Kindersitz gesichert – im Auto. Es kommt zur Kollision mit ca. 75 km/h. Bei der Person vor dem Fahrzeug sind schwere oder sogar tödliche Verletzungen zu erwarten. Das Kind im Auto ist durch die Fahrgastzelle, den Kindersitz und den Sicherheitsgurt besser geschützt.



# Lebensretter mit Vorbildfunktion

„Kavaliere der Straße“ in Hof ausgezeichnet

Es ist gegen 6 Uhr morgens, als Fernfahrer Henrik Leonhardt, der mit seinem schweren Lastzug auf der A6 in Richtung Saarbrücken unterwegs ist, plötzlich zwei freilaufende Pferde auf der Autobahn entdeckt. Die sichtlich nervösen Tiere rennen in vollem Galopp mitten auf der Fahrbahn. Geistesgegenwärtig bleibt er mit seinem Lkw hinter den Pferden, verständigt die Autobahnpolizei Kaiserslautern und macht die nachfolgenden Fahrzeugführer mit seiner Warnblinkanlage auf die besondere Gefahrensituation aufmerksam. Nachdem die Pferde eine Strecke von rund zehn Kilometern auf der A6 zurückgelegt haben, gelingt es dem erfahrenen Trucker gemeinsam mit der Polizei, die Tiere in die Enge zu treiben und einzufangen. Er steigt aus seinem Lkw, hält sie an den Nüstern fest und beruhigt sie. Als „Pferdeflüsterer“ bezeichnete ihn Gerd Brunner, der als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft und ehemaliger stellvertretender

Chefredakteur der „Passauer Neuen Presse“ die Laudationes auf die in diesem Jahr ausgezeichneten „Kavaliere der Straße“ hielt.

Es sind nicht nur ungewöhnliche Fälle wie dieser, die aus Verkehrsteilnehmern „Kavaliere der Straße“ machen. Menschen, die in einer Not-situation nicht wegschauen, sondern beherzt und mutig handeln, Verletzte aus brennenden Unfallwracks retten, Erste Hilfe leisten oder unübersichtliche Unfallstellen absichern. So wie Evi Schauer, die einem dreijährigen Mädchen das Leben gerettet hat, das ohne ihre Hilfe bewusstlos an ihrem Erbrochenem erstickt wäre.

In Hof wurden am 27. September 2012 im Rahmen der 53. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ im DVR 18 Kavaliere für ihre Tatkraft und Zivilcourage im Straßenverkehr ausgezeichnet. „Diese vorbildliche

Hilfsbereitschaft im Straßenverkehr muss an die Öffentlichkeit gebracht werden“, betonte Hans Klemm, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft und Chefredakteur der Tageszeitung „Der neue Tag“ in Weiden in der Oberpfalz.

Lobende Worte fanden auch Dr. Harald Fichtner, Oberbürgermeister der Stadt Hof, und Hans Pirthauer, Chefredakteur der dort beheimateten „Frankenpost“. Beide konnten aus eigener Erfahrung anschaulich erklären, was es heißt, Opfer eines Verkehrsunfalls zu sein und damit in eine lebensbedrohliche Situation zu geraten. Dr. Fichtner wurde im Alter von 17 Jahren als Fußgänger von einem Auto erfasst, dessen Fahrer ein Rotlicht überfahren hatte. Er überlebte dank des beherzten Eingreifens eines Ersthelfers. Pirthauers Ehefrau wurde vor mehr als zehn Jahren von einem polnischen Lkw-Fahrer aus ihrem brennenden Auto befreit.

FOTO > DVR



Haben selbstlos gehandelt, um andere Verkehrsteilnehmer zu retten: die „Kavaliere der Straße“ 2012.

# Autofahrer für Alkoholverbot am Steuer

FOTO > DVR



Wer trinkt, fährt nicht.

Fahreignung vorgeschrieben werden soll. Annähernd drei Viertel (73 Prozent) der Befragten verlangen eine solche Untersuchung wenigstens ab 0,5 Promille BAK. Bei 0,8 Promille BAK stimmten bereits 86 Prozent der befragten Autofahrer einer Fahreignungsbegutachtung zu. Derzeit müssen lediglich Fahrer, die mit 1,6 Promille BAK und mehr am Steuer aufgefallen sind, für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) absolvieren.

Dem Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten stehen die meisten Autofahrer aufgeschlossen gegenüber. Diese Geräte verhindern nach Abgabe einer auffälligen Atemalkoholprobe, dass sich der Fahrzeugmotor starten lässt. 40 Prozent der Befragten sind dafür, solche Geräte für alle Fahrer vorzuschreiben. Weitere 40 Prozent verlangen die Alkohol-Interlocks für Fahrer, die schon einmal mit Alkohol am Steuer aufgefallen sind. 19 Prozent lehnen solche Vorschriften ab.

Die deutschen Autofahrer sind bereit für den Verzicht: 78 Prozent sprachen sich in einer DEKRA-Umfrage für ein generelles Alkoholverbot am Steuer aus. Unter Frauen und jungen Fahrern ist der Anteil der Befürworter von 0,0 Promille besonders hoch. In der bundesweiten Befragung mit 1.350 Teilnehmern zeigten sich vier

von fünf Autofahrern (80 Prozent) davon überzeugt, dass ein generelles Alkoholverbot am Steuer zu weniger Unfällen im Straßenverkehr führt.

Fast jeder zweite Autofahrer (43 Prozent) wünscht sich, dass schon ab 0,3 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) eine Begutachtung der

# Weniger Verkehrstote in Großstädten

In deutschen Großstädten mit mehr als 250.000 Einwohnern leben zusammengenommen bald 23 Prozent (18,5 Millionen) aller Bundesbürger. Dort sind aber nur knapp 18 Prozent aller zugelassenen Kraftfahrzeuge (51,7 Millionen) gemeldet. Die ACE-Studie „Verkehrssicherheit in Großstädten“ stellt fest, dass die großen Städte in Deutschland bezüglich Verkehrssicherheit auf einem guten Weg sind.

2010 betrug die Quote der Getöteten im Schnitt 1,8 auf 100.000 Einwohner, während der bundesweite Schnitt eine Quote von 4,5 auf 100.000 Einwohner ausweist. Die Formel lautet: Je mehr Fußgänger, Radfahrer und öffentlicher Personennahverkehr, desto geringer ist das Risiko, einen folgenschweren Unfall

zu erleiden. Positiv sei auch, so der ACE, dass die Zahl der Verkehrstoten innerorts bis 2020 um fast 70 Prozent

zurückgehen werde. (Prognose der BAST, Seite 23).



In Großstädten kracht es häufig, aber meist nicht so folgenschwer, hat der ACE herausgefunden.

FOTO > ACE

MITGLIEDER

DVR-report 3/2012



Clemens Klinke

## „Wir müssen unsere Mobilität sicherer machen“

**DEKRA Vorstandsmitglied Clemens Klinke über das Engagement für Verkehrssicherheit, die Mobilität von morgen und die Vision Zero**

**DVR-report:** Herr Klinke, welchen Stellenwert nimmt das Thema Verkehrssicherheit in Ihrem Konzern ein?

**Klinke:** Einen ganz hohen, denn das Thema Verkehrssicherheit ist eines der satzungsgemäßen Ziele von 1925, als in Berlin der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungsverein gegründet wurde. Bereits bei der Gründung haben die DEKRA-Mitglieder das Thema Verkehrssicherheit ganz oben angestellt. Und seitdem unterstützen wir dieses Ziel mit verschiedenen Maßnahmen und waren

auch einer der Erstunterzeichner der EU-Charta für die Straßenverkehrssicherheit. Das zeigt, dass wir uns ganz klar zum Thema Verkehrssicherheit bekennen.

**DVR-report:** Welche konkreten Maßnahmen umfasst das Engagement von DEKRA in diesem Bereich?

**Klinke:** Das fängt bei den ganz Kleinen an: Jedes Jahr gehen wir zur Zeit der Einschulung gemeinsam mit Verkehrswacht und Polizei in die Schulen, klären die Schulanfänger über die Gefahren des Schulwegs auf und verteilen dabei unsere roten, retroreflektierenden Kappen. Außerdem sind unsere übergroßen Gulliver-Autos im Einsatz. Damit zeigen wir erwachsenen Menschen, wie sich

Kinder fühlen, wenn sie zwischen parkenden Autos auf die Straße gehen.

Dann kümmern wir uns um die jungen Fahreranfänger. Ein ganz wichtiges Thema, weil bei den jungen Leuten das Unfallrisiko besonders hoch ist. Einerseits verfügen sie über wenig Fahrpraxis. Erschwerend kommt hinzu, dass sie häufig mit den ältesten Fahrzeugen unterwegs sind, Fahrzeuge ohne elektronische Fahrerassistenzsysteme und mit vielen Mängeln. Aus diesem Grund führen wir jedes Jahr die Aktion „Safety-Check“ durch. Der Bundesverkehrsminister ist Schirmherr der Aktion. Wir prüfen in jedem Jahr kostenlos 15.000 bis 16.000 Fahrzeuge von jungen Autofahrern. Eine Aktion, die sehr gut ankommt. Teilweise kombinieren wir den „SafetyCheck“ mit der Aktion „Kein Alkohol am Steuer“ und sind damit abends und nachts vor Diskotheken. Wir haben teilweise sogar mobile Hebebühnen aufgebaut, so dass wir vor den Diskotheken die Fahrzeuge direkt prüfen können.

Aber auch im Nutzfahrzeugbereich spielt das Thema Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle für uns. So haben wir in unserer Unfallforschung festgestellt, dass die Spiegel oftmals nicht richtig eingestellt sind. Deshalb markieren wir Einstellplätze, an denen der Lkw-Fahrer direkt erkennen kann, wie der Spiegel eingestellt sein muss, um Abbiegeunfälle zu vermeiden.

Mit der Aktion „SafetyPlus“ setzen wir uns für den verstärkten Einbau von Fahrerassistenzsystemen in Nutzfahrzeugen ein. Die meisten Unfälle passieren hier aufgrund von Müdigkeit, Monotonie oder Ablenkung, indem das Fahrzeug von der Fahrbahn abkommt, oder indem es auf einen anderen langsam fahrenden Lkw oder ein Stauende auffährt. Hier gibt es mittlerweile elektronische Helfer, die solche Unfälle vermeiden können. Unsere Aufgabe ist es, mit dafür zu sorgen, dass diese lebensrettenden Systeme auch verbaut werden.

Insgesamt orientieren wir uns bei unserem Engagement für mehr Verkehrssicherheit immer am Gefahrenpotenzial und leiten daraus unsere Aktionen ab.

**DVR-report:** Das ist ein breites Maßnahmenbündel. Aber ist es auch von Erfolg gekrönt? Wie ist es aus Ihrer Sicht um die Sicherheit auf unseren Straßen bestellt?

**Klinke:** Wenn man sich die Entwicklung in Deutschland ansieht vor dem Hintergrund des von der EU formulierten Ziels, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um die Hälfte zu reduzieren – ein gleichlautendes Ziel gab es ja bereits bis 2010 –, dann stehen wir ganz gut da.

Besonders im Jahr 2010 hatten wir deutliche Rückgänge bei den Getöteten und Verletzten. Leider sind die Zahlen im vergangenen Jahr wieder nach oben gegangen. Aber dafür gibt es Gründe: Besonders die Anzahl der getöteten Motorradfahrer ist stark gestiegen – das ist ein Schwerpunktthema, um das wir uns kümmern müssen. Insgesamt hat sich die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen deutlich verbessert, aber wir müssen am Ball bleiben. Wir können uns nicht ausruhen, wir müssen weitermachen.

Wir müssen dafür sorgen, dass der Einbau der technischen Systeme, die dem Fahrer im Sinne eines besten Beifahrers helfen, vorgeschrieben wird. Darauf lege ich ganz großen Wert. Darüber hinaus ist die Aufklärungsarbeit, die insbesondere vom DVR und von der Deutschen Verkehrswacht geleistet wird, ein ganz wichtiges Thema. Aber auch politisch sind wichtige Signale gesetzt worden. Ein positives Beispiel ist für mich die Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17“. Meine beiden Töchter haben an diesem Programm teilgenommen. Als erfahrener Begleiter habe ich gemerkt, wie viel Nachholbedarf es an der einen oder anderen Stelle gab. Andere gesetzliche Regelungen wie das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger zeigen ebenfalls eine positive Entwicklung in der Unfallstatistik.

Ein weiterer wichtiger Punkt für uns ist natürlich die Hauptuntersuchung. Es gibt aktuell gerade eine Diskussion um eine einheitliche EU-Verordnung dazu. Klar ist, dass wir in Deutschland den höchsten Standard haben. Deshalb müssen wir dafür sorgen, dass dieses hohe Niveau erhalten bleibt. Es muss unbedingt

gewährleistet sein, dass einzelne Staaten das Niveau höher schrauben können als den vorgeschriebenen europäischen Mindeststandard. Denn wenn man eine Regel festschreibt und sagt: „Ihr dürft nur dies verlangen, und nicht mehr“, dann wird es nur schwer eine Weiterentwicklung geben. Wenn wir vor Jahren eine starre Verordnung gehabt hätten, hätten wir in Deutschland – und darum beneiden uns viele Länder – nie die Überprüfung der elektronischen Systeme einführen können, weil sie nicht vorgeschrieben war.

**DVR-report:** Momentan ist auch die periodische Überwachung älterer Fahrzeuge sehr umstritten. Wo würden Sie denn eine Priorisierung vornehmen? Tatsächlich in der jährlichen Überprüfung älterer Fahrzeuge ab acht Jahren oder doch eher bei der Anpassung der hohen Sicherheitsstandards in Deutschland an die anderen europäischen Staaten?

**Klinke:** Generell müssen wir ein dem Gefahrenpotenzial angepasstes Prüfintervall haben. Die neuen Pkw prüfen wir erstmalig nach drei Jahren. Anschließend geht es dann im bekannten Zwei-Jahres-Turnus weiter. Bei der Diskussion um die Frage, ob ältere Fahrzeuge jährlich geprüft werden sollten, wird von den Gegnern einer solchen Regelung gerne angeführt, dass es keine Unfallstatistik



„Warum lässt man nicht den 7. Sinn wieder aufleben?“

gebe, die dies notwendig mache. Das Problem an dieser Argumentation ist, dass nicht alle Fahrzeuge, die in einen schweren Unfall verwickelt waren, anschließend auf technische Mängel untersucht werden.

Viel wichtiger ist für mich, dass eine Hauptuntersuchung schon allein deshalb Sinn macht, weil jeder, der sein Fahrzeug vorführen muss, sich darauf vorbereitet und etwaige Mängel vorher beheben lässt. Jede Hauptuntersuchung ist deshalb ein Beitrag zur Verkehrssicherheit.

**DVR-report:** Wir hatten schon angesprochen, dass es schwer zu fallen scheint, die Unfallzahlen des „Rekordjahrs“ 2010 im positiven Sinne zu unterbieten. 2011 ist die Zahl der Getöteten und Verletzten sogar deutlich gestiegen. Mit Blick auf die Zukunft: Welche Maßnahmen halten Sie für vordringlich, um die Verkehrssicherheit spürbar zu verbessern und weitere Leben zu retten?

**Klinke:** Die Motorradfahrer spielen eine ganz wichtige Rolle, und da muss man etwas tun. ABS muss sich weiter verbreiten. Aber auch beim Thema Airbag muss die Entwicklung weitergehen. In unserem Reifen-Testzentrum in Südfrankreich fahren unsere Motorrad-Testfahrer mit einer sogenannten Airbagjacke, die sich bei einem Sturz aufbläst.

Mit Blick auf die Straße ist natürlich der Unterfahrschutz ein wichtiges Sicherheitsinstrument für Biker.

Darüber hinaus ist generell weitere Aufklärungsarbeit notwendig. Warum lässt man nicht den „7. Sinn“ wieder aufleben? Das war eine Sendung, die jeder kannte und eine tolle Sache im Sinne der Verkehrssicherheit. Dort wurde ein breites Spektrum sicherheitsfördernder Themen im Straßenverkehr abgebildet. Wir würden es sehr begrüßen, wenn es zu einer Neuauflage dieses Sendeformats kommen könnte.

**DVR-report:** Mit Blick auf die künftige Entwicklung unserer Mobilität: Vor welchen Herausforderungen stehen wir?

**Klinke:** Wenn man den prognostizierten zunehmenden Verkehr betrachtet, dann wird zum Beispiel das Thema Car-to-X-Kommunikation noch

einen ganz anderen Stellenwert einnehmen. Wir werden es hoffentlich noch erleben, dass wir mit Autos fahren, die miteinander kommunizieren, sich gegenseitig warnen und beeinflussen. Wer hätte sich vor zehn bis 15 Jahren die heutige Entwicklung bei den Fahrerassistenzsystemen, zum Beispiel bei den Notbremsassistenten, vorstellen können? Da wird sich noch eine Menge tun.

**DVR-report:** Im Zusammenhang mit der Mobilität von morgen sprechen viele von CO<sub>2</sub>-Reduzierung, von Car-Sharing-Modellen, vom Wunsch der Verkehrsteilnehmer, schnell und komfortabel von A nach B zu gelangen. Welche Rolle wird die Verkehrssicherheit dabei spielen? Muss man skeptisch sein, dass die Sicherheit zu kurz kommt?

**Klinke:** Das glaube ich nicht. Die Entwicklung geht in die richtige Richtung. Aber selbstverständlich müssen alle beteiligten Akteure ihre Arbeit machen, der Gesetzgeber genauso wie die Industrie. Ich denke, insbesondere der DVR ist hier gut aufgestellt, hat eine gefestigte Position und findet meiner Ansicht nach auch Gehör im Bundesverkehrsministerium und bei anderen Entscheidungsträgern. Die Verkehrssicherheitsarbeit funktioniert, nur wir müssen weiter dranbleiben.

**DVR-report:** Der DVR verfolgt seit Jahren die Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu diesem Präventionsansatz?

**Klinke:** Ich stehe voll hinter dem Ziel der Vision Zero, auch wenn man natürlich darüber diskutieren kann, dass man die Null als quantitatives Ziel wahrscheinlich niemals erreichen wird. Aber trotzdem kann sich jeder Einzelne dieses Ziel stecken, jeder Spediteur, jedes Fuhrunternehmen. Auch jede Gemeinde, jede Stadt muss sich dieses Ziel setzen und sagen: „Ich möchte, dass es in meiner Stadt, in meiner Gemeinde keinen Verkehrstoten mehr gibt!“ und entsprechende Maßnahmen einleiten. Dann wird es mal ein Jahr geben, in dem das geschafft wird, und danach vielleicht auch mal wieder eines, in dem es nicht klappt. Aber das übergeordnete Ziel muss der Anreiz bleiben.

Wir müssen unsere Mobilität sicherer machen. Wir müssen danach fragen, warum Unfälle passieren und was noch getan werden kann, sie zu vermeiden. Ich vergleiche das immer gerne mit der Arbeitssicherheit. Dort ist man dem Ziel bereits sehr nahe gekommen. Da hat man die Maschinen so ausgerüstet, dass keine Hand



FOTO > KURT RINGLEBE

„Man muss die Vision Zero leben.“

mehr frei ist, die unter die Presse gehen kann, weil ich beide Hände für die Bedienung der Knöpfe brauche. Man muss die Vision Zero leben, so interpretiere ich diese Sicherheitsstrategie.

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

**Klinke:** Berufsbedingt bin ich viel mit dem Flugzeug unterwegs. Eigentlich bevorzuge ich aber schon das Auto. Ich fahre im Jahr rund 70.000 Kilometer. Das Auto ist für mich sehr bequem und ich bin sehr flexibel. Ich habe auch noch ein Motorrad, das ich allerdings nur privat nutze, zum Beispiel bei unserem DEKRA-Motorradtreffen.

Interview: Sven Rademacher

## Zur Person: Clemens Klinke



Clemens Klinke, 1956 in Paderborn geboren, ist seit 2010 Mitglied des Vorstands DEKRA SE und Technischer Direktor der DEKRA Gruppe in Stuttgart. Bereits seit 2006 ist der Diplom-Ingenieur Vorsitzender der Geschäftsführung DEKRA Automobil GmbH und Leiter der Business Unit DEKRA Automotive sowie Vorsitzender des Vorstands DEKRA e.V. Dresden.

Bereits nach seinem Maschinenbaustudium an der Fachhochschule Köln, Fachrichtung Fahrzeugtechnik, begann Klinke 1984 seine berufliche Karriere bei DEKRA, zunächst als Prüflingenieur und Gutachter in der Niederlassung Göttingen.

Seit Dezember 2010 ist Clemens Klinke Mitglied des DVR-Vorstands.

# „Verkehrssicherheit muss im Vordergrund stehen“

## Expertentipps rund um die neue EU-Kennzeichnungspflicht von Reifen

Ab dem 1. November 2012 werden Verbraucher auf allen Neureifen, die nach dem 30. Juni 2012 produziert wurden, ein einheitliches Label vorfinden. Es informiert über drei gesetzlich festgelegte Leistungsmerkmale des Reifens: die Energieeffizienz, die Bremseigenschaften auf nasser Fahrbahn und die Lautstärke, die ein Reifen beim Vorbeifahren erzeugt. Hintergrund ist eine EU-Verordnung, die über die Kennzeichnungspflicht mehr Sicherheit, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit im Straßenverkehr erreichen will. Genügt also künftig ein Blick aufs Reifenlabel, um die richtige Wahl beim Kauf zu treffen? So einfach ist es nicht. In einer Leser-Telefon-Aktion des DVR informierten Verkehrssicherheitsexperten über technische und sicherheitsrelevante Details. Die wichtigsten Antworten im Überblick:

### Wie aussagekräftig ist das neue Reifenlabel?

**Welf Stankowitz:** Es bietet dem Verbraucher eine erste Auskunft über

die Qualität eines Reifens, hinter der objektive Tests stehen. Das Label sagt allerdings nicht genügend über die vielfältigen Aspekte eines Reifens aus. Von etwa 20 wichtigen Leistungsmerkmalen werden lediglich drei bewertet. Dennoch freuen wir uns, dass es das Label gibt.

### Kann ein Reifen gleichzeitig in den Kategorien „Energieeffizienz“ und „Nasshaftung“ top sein?

**Norbert Allgäuer:** Energieeffizienz und Nasshaftung sind zwei Eigenschaften eines Reifens, die beide mit der Laufflächenmischung zusammenhängen – und gegenläufig sind. Harter Gummi rollt leicht, hat beim Bremsen auf nasser Fahrbahn aber das Problem, dass er keine gute Verzahnung aufbaut. Es steckt sehr viel Entwicklungsaufwand in einem Reifen, der in beiden Kategorien gute Werte erreicht. Nur wenige Qualitätsreifen werden daher sowohl in der Disziplin „Rollwiderstand“ als auch in der Kategorie „Nasshaftung“ vorne liegen.

### Welchem Reifen sollte ich den Vorzug geben – dem in einer niedrigen Energieeffizienz-Klasse oder dem mit einer besonders guten Nasshaftung?

**Welf Stankowitz:** Für uns steht die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Deshalb empfehlen wir, immer den Reifen mit einer besseren Nasshaftung vorzuziehen – auch wenn dadurch die Energieeffizienz-Klasse absinkt. Bei einer Fahrt von Flensburg nach Passau kann man mit einem Reifen, der in der Kategorie „Rollwiderstand“ um eine Klasse besser ist, etwa einen Liter Sprit sparen – das sind derzeit 1,75 Euro. Beim Bremsweg auf nasser Fahrbahn verlängert sich dieser jedoch von Klasse zu Klasse um jeweils sechs Meter – das kann entscheidend sein, ob Ihr Auto vor oder hinter einem Zebrastreifen zum Stehen kommt!

### Ist die Nasshaftung gleichzusetzen mit den Aquaplaningeigenschaften eines Reifens?

**Norbert Allgäuer:** Nein, das sind zwei

FOTO > FOTOLIA



Das neue Reifenlabel informiert über Rollwiderstand (Kraftstoffverbrauch), Nasshaftung (Bremsweg auf nasser Straße) und externes Rollgeräusch (Lautstärke).

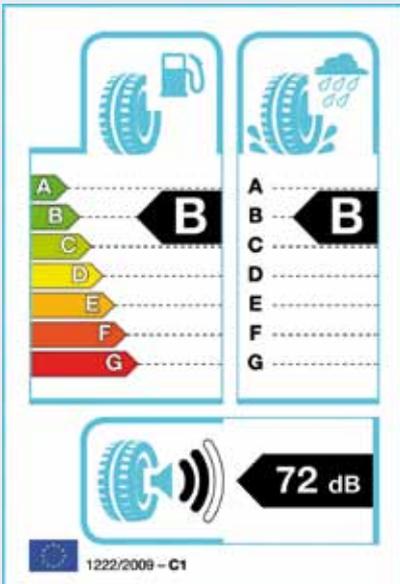
IM BLICKPUNKT

DVR-report 3/2012



Expertentipps (v.l.): Welf Stankowitz, Norbert Allgäuer und Uwe Becker

völlig unterschiedliche Kriterien. Während die Laufflächenmischung für das Bremsverhalten eines Reifens auf nasser Fahrbahn ausschlaggebend ist, sind es für die Aquaplaning-eigenschaften die Profiltiefe und die Profilstaltung. Sie beeinflussen die Fähigkeit eines Reifens, Wasser von der Fahrbahn aufzunehmen.



### Bewertet das Label auch die Winter-eigenschaften eines Reifens?

**Norbert Allgäuer:** Nein, das Label bildet die Eigenschaften, die ausschlaggebend für einen Winterreifen sind – wie den Grip auf Schnee und Eis – nicht ab. Es kann also sein, dass Sie einen Reifen haben, der in den Kategorien „Nasshaftung“ und „Rollwiderstand“ nicht mit „A“, sondern mit „C“ bewertet wird – der aber ein Top-Winterreifen ist. Hier sollten Sie sich im Fachhandel beraten lassen.

### Hat das Label Auswirkungen auf meinen Versicherungsschutz?

**Marco Becker:** Nein, auf den Versicherungsschutz hat das Reifenlabel keine Auswirkungen. Hier ist nach wie vor ausschlaggebend, dass die Bereifung den Witterungsverhältnissen angepasst ist.

### Senkt ein „leiser“ Reifen auch die Geräuschbelastung im Fahrzeuginneren?

**Uwe Becker:** Die Messung betrifft nur die Lautstärke, die ein Reifen

außerhalb des Fahrzeugs beim Vorbeifahren erzeugt. Das heißt, Sie tun in erster Linie etwas für Ihre Mitmenschen, wenn Sie mit einem leisen Reifen die Lärmemissionen senken. Die Geräuschbelastung im Fahrzeuginneren hängt von weiteren Kriterien ab, die zum Teil gar nichts mit dem Reifen zu tun haben.

### Werden vor dem Stichtag produzierte Reifen ohne Label verkauft?

**Stefan Ehl:** Reifen, die vor dem 1. Juli 2012 produziert wurden, sind auch weiterhin ohne Label im Handel zu finden.

### Betrifft die neue Verordnung alle Reifen?

**Stefan Ehl:** Die Kennzeichnungspflicht betrifft nur nach dem Stichtag produzierte Neureifen für Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge. Ausgenommen sind beispielsweise runderneuerte Reifen und Reifen, die auf Oldtimer montiert werden.

### Wo kann ich mich über weitere Leistungsmerkmale eines Reifens informieren?

**Uwe Becker:** Reifentests, wie sie die Automobilclubs durchführen, informieren Sie umfassend über alle weiteren relevanten Merkmale eines Reifens. Die aktuellen Testergebnisse finden Sie beispielsweise auf der Webseite des Auto Club Europa (ACE) unter [www.ace-online.de](http://www.ace-online.de). Diese Tests sowie das Gespräch mit Ihrem Reifenfachhändler sind für die Wahl eines guten Reifens nach wie vor unerlässlich.

## Die Experten der Telefonaktion „Reifenlabel“:

- Norbert Allgäuer, Leiter PIRELLI TYRE CAMPUS, PIRELLI, München
- Marco Becker, Leiter der Gruppe Kaskoschaden und der Verkehrsserviceversicherung, DEVK Versicherungen, Köln
- Uwe Becker, Verkehrssicherheitsexperte ACE Auto Club Europa (ACE), Sicherheitstrainer Pkw & Transporter des DVR, Köln
- Stefan Ehl, Prüfenieur der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS), Losheim am See
- Welf Stankowitz, Referatsleiter Fahrzeugtechnik, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn



# „Es gibt Handlungsbedarf“

## 2. DIQ-Symposium: Sicherheit in Omnibussen

Der Omnibus gilt als sicheres Fortbewegungsmittel, doch immer wieder sorgen spektakuläre Unfälle mit Getöteten und Verletzten für Aufsehen. Deshalb beschäftigte sich das 2. Symposium des Deutschen Instituts für Qualitätsforschung (DIQ) am 28. September 2012 in Bonn mit der Verkehrssicherheit von Omnibussen.

An welchen Stellen kann die Sicherheit der Fahrgäste weiter verbessert werden? Was tun die Hersteller für den Schutz der Passagiere? Wie wirksam sind Polizeikontrollen? Welche rechtlichen Aspekte müssen Busunternehmer beachten? Diese und weitere Fragen wurden von den Experten diskutiert und mit neuesten Erkenntnissen beantwortet.

DIQ-Präsident Peter Schuler unterstrich zunächst das Engagement seiner Organisation in punkto Verkehrssicherheit.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf wies besonders auf den Faktor Mensch bei der Sicherheit im Omnibusverkehr hin: „Das vorausschauende Denken und Handeln ist für Fahrer von Reisebussen unverzichtbar. Fahrgäste sind deshalb bei einem Fahrer am besten aufgehoben, der gar nicht erst in gefährliche Situationen gerät.“ Er erwähnte zudem die Sicherheitsprogramme des DVR und seiner Mitglieder. „Die Teilnehmer

lernen dort, Risiken des Straßenverkehrs richtig einzuschätzen, um Gefahren besser erkennen und vermeiden zu können. Das ist im Sinne unserer Strategie ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘ ein wichtiger Beitrag, die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen“, so Dr. Eichendorf.

Auf das Zusammenspiel von Fahrer, Fahrzeug und Organisation ging Bastian Roet vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ein: „Wenn dieses Dreieck der Sicherheit ein etablierter Teil der Firmenkultur ist, werden Risiken erkennbar und damit auch vermeidbar.“

Einen Einblick in die Kontrolle des gewerblichen Personenverkehrs gab Karl-Heinz Brüggemann, Leitender Polizeidirektor im Emsland. Crashes mit dem vorausfahrenden Fahrzeug stehen ganz oben in der Unfallrangliste. „Oft bremsen die Fahrer nur mit einem Teil der maximalen Verzögerung, sie stehen nicht fest genug auf der Bremse“, so der Polizeiexperte.

Sein Polizeikollege aus Berlin, Burkhard Köhler, zeigte darüber hinaus beeindruckende Bilder, die technische Mängel in Omnibussen dokumentieren. Mängel am Fahrwerk, etwa durch ausgeschlagene Lenkungsteile oder defekte Luftfedern, sind in seinem Arbeitsalltag ebenso

häufig zu finden wie mangelhafte Bremsen. „Vor allem die scheinbare Sorglosigkeit, mit der Unternehmer und Fahrer defekte Busse auf die Straße bringen, ist nicht nachvollziehbar“, wunderte sich Köhler und wies auf den enormen Konkurrenzdruck hin, der auf Busunternehmern und Fahrern lastet.

Auf die Sicherheitspotenziale durch passive und aktive Systeme gingen die Experten von DEKRA, MAN und Volvo ein. So ist für Alexander Berg (DEKRA) die Steigerung der Gurtanlagequote ein wichtiger Aspekt, die Folgen schwerer Busunfälle einzudämmen.

Professor Dr. Peter König von der Fachhochschule Trier, der das DIQ-Symposium leitete, unterstrich abschließend, wie wichtig eine qualitativ hochwertige Wartung ist: „Es ist von Fahrzeugen in katastrophalem Zustand berichtet worden, deren Halter ihre Kunden bewusst einem extremen Unfallrisiko aussetzen. Das darf nicht sein.“ Das DIQ sei in der Lage, an dieser Stelle unterstützend tätig zu werden.

„Es gibt Handlungsbedarf“, lautete daher sein Fazit. Etwa für den Gesetzgeber, mit Blick auf geltende Vorschriften, die teilweise widersprüchlich und veraltet seien. So sei die Forderung, alle Busse sofort mit Brandmeldern nachzurüsten, überaus gerechtfertigt. Außerdem müsse die Sicherheit in Bussen in das öffentliche Bewusstsein gebracht werden. „Lassen Sie uns in Bussen regelmäßig Gurte anlegen. Wir müssen Vorbild sein und andere überzeugen, die vorhandenen Sicherheitssysteme zu nutzen. Eine Gurtquote wie im Pkw wäre bereits eine deutliche Steigerung der Sicherheit im Omnibus“, appellierte Professor König an die rund 130 Teilnehmer des Symposiums.

Der DVR bietet unter [www.sicherheit-im-reisebus.de](http://www.sicherheit-im-reisebus.de) weiterführende Informationen für Busunternehmer und für Reisende sowie einen Kriterienkatalog „Reisebussicherheit“ zum kostenlosen Download.



Gut besucht: Das 2. DIQ-Symposium in Bonn

FOTO > DIQ

# Bastian Volz sichert sich den Titel



Hier war Millimeterarbeit gefragt: punktgenaues Parken beim „Auto-Dart“.

Zum 24. Mal suchten AUTO BILD und der DVR gemeinsam mit ihren Aktionspartnern in Europas größter Fahrsicherheitsaktion „Deutschlands beste Autofahrer“. Am 3. August 2012 traten 39 Finalisten in einem spannenden Wettbewerb im Verkehrssicherheitszentrum Nordbayern gegeneinander an. Den begehrten Titel und damit den ersten Preis, einen fabrikneuen Ford C-MAX, sicherte sich der 38-jährige Kfz-Meister Bastian Volz aus Lübeck. Den zweiten Platz belegte Marcel Rene Geritan aus Bornheim, Dritter wurde Andreas Schulz aus Bad Oldesloe.

Die Teilnehmer waren in insgesamt sieben Disziplinen gefordert, ihr theoretisches Wissen und fahrpraktisches Können unter Beweis zu stellen. Der ungebremste Spurwechsel auf nasser Fahrbahn gehörte ebenso zu den Pflichtübungen wie das Bremsen und Ausweichen auf nasser Fahrbahn – Übungen aus dem Fahrsicherheitstraining des DVR und seiner Mitglieder. Auch eine nachgestellte Unfallsituation sowie sparsames

Fahren standen auf dem Programm. Beim „Auto-Dart“ musste das Fahrzeug punktgenau geparkt werden, während in einer „Sortierübung“ durch das Umparken mehrerer Fahrzeuge eine vorgegebene Reihenfolge erreicht werden sollte.

Elf Frauen und 28 Männer hatten sich in 30 regionalen Vorrunden unter 1.500 Mitbewerbern qualifiziert, die zuvor per Losverfahren ermittelt

worden waren. AUTO BILD und DVR hatten die Vorentscheide gemeinsam mit Ford, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bridgestone, DEKRA, LUK, Lanxess und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) auf Fahrsicherheitsparcours bundesweit veranstaltet.



Strahlender Sieger: Bastian Volz

# Nadelöhr mit hohem Risiko

Baustellen auf Autobahnen fallen häufig durch ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen auf. Der Baustellenbeginn und das Baustellenende sind besondere Problembereiche hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Durch die einheitliche Gestaltung des gesamten Baustellenbereiches könnten Unfälle durch Auffahren oder Abkommen von der Fahrbahn vermindert werden. Deshalb empfiehlt der DVR, Baustellen so einzurichten, dass sie mit einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können.

Ein Problem ist in einigen Baustellen die geringe Breite des linken Fahrstreifens, der nur von Fahrzeugen mit einer Breite von maximal zwei Metern befahren werden darf. Neue Pkw sind inklusive Außenspiegeln inzwischen überwiegend breiter als zwei Meter. Um einen sicheren Betrieb einer Baustelle bei 80 km/h zu gewährleisten, sollten die linken Fahrstreifen mindestens 2,70 Meter breit sein, in Ausnahmefällen 2,60 Meter. Rechte Fahrstreifen sollten mindestens 3,25 Meter breit sein. „Sind diese Mindestbreiten nicht

einzuhalten, ist eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h anzuordnen“, erläutert DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Die Empfehlung zum versetzten Fahren trägt zusätzlich zu einer Verbesserung der Sicherheit bei. Am Baustellenbeginn sollte zudem verstärkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit überwacht werden. Die Überwachungsstandorte sollten gut erkennbar sein und im Vorfeld angekündigt werden.

In besonderen Gefahrenbereichen sollte fluoreszierende gelbgrüne Reflexfolie als Grundfolie verwendet werden. Zu diesen Gefahrenbereichen zählen zum Beispiel extreme Fahrstreifenverschwenkungen und Engstellen innerhalb der Baustelle.

Im gesamten Baustellenbereich sollten Pfeilbaken zum Einsatz kommen, Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen immer in ausreichender Länge eingerichtet werden. Am Baustellenende sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung stufenweise

aufgehoben und gleichzeitig Überholverbote für den Schwerverkehr verlängert werden.

Ferner wird empfohlen, Fahrerassistenzsysteme und Telematik-Anwendungen weiterzuentwickeln und auf ihre Wirkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Autobahnbaustellen hin zu untersuchen. (Siehe Bericht auf der Seite 8.)



FOTO > ACE

In Autobahnbaustellen kann es eng werden.

# Risiko Sekundenschlaf

Jeder dritte Autofahrer (34 Prozent) ist schon mal übermüdet Auto gefahren. Dies ergab eine repräsentative Befragung von 2.000 Personen, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Von denen, die angaben, übermüdet gefahren zu sein, ist wiederum ein Drittel (34 Prozent) dabei in einen lebensgefährlichen Sekundenschlaf gefallen. Jeder Fünfte (19 Prozent), der übermüdet gefahren ist, hat dabei eine gefährliche Situation erlebt. Jeder Fünfzigste (2 Prozent) berichtete sogar von einem Unfall mit Sach- oder Personenschaden, den er aufgrund von Übermüdung erlebt hat. Der DVR appelliert an alle Autofahrer, sich nicht übermüdet ans Steuer zu setzen und auf langen Fahrten rechtzeitig Pausen einzulegen.



GRAFIK > GWM

# Gefährliches Alter

## Hohes Unfallrisiko für 15- bis 17-Jährige

„Endlich 15!“ Das Erreichen dieses Alters markiert für viele Jugendliche eine wichtige Schwelle. Ab jetzt ist die motorisierte Fortbewegung mit dem Mofa, ab 16 Jahren auch mit den leistungsstärkeren Klein- oder Leichtkrafträdern möglich. Die Mobilität der Jugendlichen nimmt in diesem Alter zu, die zurückgelegten Wege werden länger. Über eine Stunde täglich sind 15- bis 17-Jährige im Straßenverkehr unterwegs, dabei legen sie im Schnitt über 20 Kilometer zurück. Damit steigt aber auch die Gefahr: Das Risiko für 15- bis 17-Jährige, im Straßenverkehr zu verunglücken, ist um ein Mehrfaches höher als das der Kinder bis 14 Jahre.

20.371 Jugendliche verunglückten nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes 2011

im Straßenverkehr, 117 Jugendliche wurden bei Unfällen getötet. Gegenüber 2010 stieg die Zahl der Verunglückten dieser Altersgruppe um 5,6 Prozent, die der Getöteten sogar um 15,8 Prozent. Dabei sind die Jungen stärker gefährdet als die Mädchen: 60 Prozent der Verunglückten und fast 80 Prozent der Getöteten waren männlich. Gestiegen sind in dieser Altersgruppe vor allem die Zahl der verunglückten Fahrradfahrer (15,4 Prozent) und die der Fahrer von motorisierten Zweirädern (9,2 Prozent).

Die Ursachen dieser Unfälle liegen teilweise auch in altersspezifischen Verhaltensweisen: Junge Menschen haben gegenüber Älteren ein weniger stark ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein. Objektiv gefährliches

Verhalten wird von ihnen weniger intensiv wahrgenommen. Eine falsche Einschätzung ihrer Fähigkeiten („Ich kann das schon“) und eine starke Kontrollüberzeugung („Ich habe das im Griff“) sind bei ihnen stark verbreitet. Hinzu kommt der Einfluss der Gleichaltrigen, bei denen oft nicht der vorsichtige, sondern der forsche Fahrer den stärksten Beifall findet.

Wichtig ist, die Jugendlichen in ihrer Mobilitätsentwicklung zu begleiten. Sie wollen mit ihren Erwartungen, Motiven und Bedürfnissen ernst genommen werden. Gefragt ist auch das Vorbild der Eltern, Lehrkräfte und Ausbilder, ebenso wie Rücksicht und partnerschaftliches Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer. Mit 17 Jahren können Jugendliche nach der Fahrausbildung und der Prüfung auch ein Auto steuern. Das „Begleitete Fahren ab 17“ ist eine gute Möglichkeit, die Unfallzahlen zu senken. Eltern sollten ihre Kinder dabei nach Kräften unterstützen.



FOTO > GERHARD ZERBES

Ab 15 Jahren ist die motorisierte Fortbewegung mit dem Mofa, ab 16 Jahren auch mit Klein- oder Leichtkrafträdern möglich. Mit der neuen Mobilität steigt aber auch die Gefahr.

# „BestPoint“: Punkte retten Leben

Punktesysteme gehören in 21 EU-Mitgliedstaaten zum Regel- und Sanktionssystem im Straßenverkehr. Die Regelungen unterscheiden sich im EU-Ländervergleich jedoch in ihrer Struktur, ihren Inhalten und Auswirkungen voneinander. Im Projekt „BestPoint“ wurde untersucht, wie diese Systeme im Sinne der Verkehrssicherheit weiter optimiert werden können. Die Ergebnisse des zweijährigen Projekts sind nun in einem Handbuch erschienen. Langfristig wird ein europaweit einheitliches System angestrebt.

Voraussetzung für ein wirkungsvolles Punktesystem ist eine starke Polizeipräsenz. In einem solchen System sollten zumindest Verkehrsverstöße wie Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit, Missachtung der Gurtpflicht, rücksichtsloses Fahrverhalten, Rotlichtverstöße und die Handynutzung am Steuer aufgeführt werden.

Vorgeschlagen wird zudem, für die verkehrsauffälligen jungen Fahrer ein gesondertes Punktesystem mit niedrigeren Schwellenwerten und strengeren Rehabilitationsmaßnahmen aufzubauen. Das Punktesystem sollte zudem transparent sein und den Fahrern rechtzeitige, aktuelle und leicht zugängliche Informationen über den Stand ihrer Punkte liefern.

Darüber hinaus seien öffentlichkeitswirksame Kampagnen notwendig, um die Verkehrsteilnehmer umfassend zu informieren und über die Auswirkungen eines Punktesystems aufzuklären.

„Staaten, die ein Punktesystem eingeführt haben, finden dafür große Zustimmung in der Bevölkerung“, sagte Projektkoordinator Klaus Machata vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV). „Ein Punktesystem behandelt – unabhängig vom Einkommen –

alle Verkehrsteilnehmer gleich und bestraft rückfällige Fahrer schwerwiegender als jene, die gelegentlich einen Verstoß begehen.“

Staaten, die in den letzten Jahren ein Punktesystem eingeführt haben, konnten einen Rückgang der Unfallzahlen nachweisen. Im Vergleich zum Jahr vor der Einführung reduzierten sich die Unfälle zum Beispiel in Irland um 1,4 Prozent (2002), in Italien um 3,2 Prozent (2003), in Dänemark sogar um 14 Prozent (2005), in Spanien um 7,6 Prozent (2006) und in Frankreich um sieben Prozent (1992).

Das Projekt „BestPoint“ wurde vom KFV in Zusammenarbeit mit elf weiteren europäischen Forschungsinstituten und Verkehrsbehörden umgesetzt und von der EU-Kommission kofinanziert. Für Deutschland war die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beteiligt.

## Pkw an jedem zweiten tödlichen Fahrradunfall beteiligt

Rund 2.100 Radfahrer kamen im Jahr 2010 bei Verkehrsunfällen auf europäischen Straßen ums Leben. An mehr als der Hälfte der für Radfahrer tödlichen Unfälle zwischen 2008 und 2010 waren Pkw beteiligt, wie aus dem aktuellen BIKE PAL-Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) hervorgeht.

Lkw oder öffentliche Verkehrsmittel waren in jeden fünften Fahrradunfall mit Todesfolge verwickelt. Deutschland liegt im europäischen Vergleich im Mittelfeld. Die Zahl der im europäischen Straßenverkehr getöteten Radfahrer sank im jährlichen Schnitt zwischen 2001 und 2010 um rund fünf Prozentpunkte, blieb jedoch hinter der allgemeinen Entwicklung der Unfallzahlen zurück.

Mit dem Projekt BIKE PAL setzt sich der ETSC für mehr Sicherheit beim Radfahren ein. Im ersten Projektabschnitt

werden bisher durchgeführte Maßnahmen in den einzelnen EU-Staaten zusammengestellt und verglichen. BIKE PAL wird im zweiten Abschnitt durch Vorlesungen an Universitäten vertreten sein und will Studierende anregen, ihre eigenen Projekte

und Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer zu entwickeln. 20 Studierende werden im dritten Abschnitt in einem ETSC-Seminar ihr Fachwissen vertiefen, um ihre Projekte zu entwickeln und nach Möglichkeit auch umzusetzen.



FOTO > GWM

Auf gegenseitige Rücksichtnahme kommt es an.

# Immer diese Transporter!?



Fahrzeuge mit hohem Sicherheitsniveau, doch viele Käufer wollen für mehr Sicherheit nicht mehr Geld ausgeben.

Wer kennt nicht die Situation auf der Autobahn, wenn ein Transporter mit hoher Geschwindigkeit auf der Überholspur auffährt, drängelt und offensichtlich in Eile vorbei möchte?

Fahrer von Kleintransportern waren in früheren Jahrzehnten überproportional oft in Verkehrsunfälle verwickelt. Dieser Trend, so konnte eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) feststellen, konnte in den vergangenen zehn Jahren gestoppt werden.

Die Studie besteht aus einer Literaturanalyse, der Darstellung der gesetzlichen Grundlagen und Rechtsverordnungen und aus einer Befragung von Maßnahmeträgern und Nutzern.

Die Befragung von Fahrern zeigte, dass diese im Allgemeinen über keine spezifische Qualifikation in Bezug auf das Führen eines Kleintransporters verfügen. In den vergangenen

fünf Jahren hat nur jeder zweite Fahrer eine Schulung besucht, obwohl sie Fahrerschulungen grundsätzlich befürworten. Befragte Unternehmen des KEP-Segmentes gaben an, dass regelmäßig Seminare angeboten würden. Schwerpunktmäßig handelte es sich dabei jedoch häufig um Seminare zur Ladungssicherheit, Zustellqualität und Kundenorientierung.

Das Sicherheitsniveau von Kleintransportern wird inzwischen mit dem von Pkw verglichen. Potenzielle Käufer sind jedoch häufig nicht bereit, für die fahrzeugspezifische Sicherheit einen höheren Kaufpreis zu zahlen.

Maßnahmeträger berichten, dass die von ihnen angebotenen Qualifizierungsmaßnahmen und Schulungen nur gering frequentiert werden. Die Gründe liegen in wirtschaftlichen Zwängen in der Branche (insbesondere KEP) sowie an fehlenden

Zeitfenstern, um Fahrern eine Teilnahme zu ermöglichen.

Das Forschungsvorhaben hat gezeigt, dass ein breites Spektrum von Maßnahmen angeboten wird, die Nachfrage jedoch noch zu gering ist. Während die Wirkung fahrzeugtechnischer Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern allgemein anerkannt ist, werden die Potenziale bei verhaltensorientierten Maßnahmen nur wenig genutzt. Eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kleintransportern ist in Zukunft nur dann zu erreichen, wenn neben fahrzeugtechnischen Verbesserungen auch verhaltensorientierte Maßnahmen vermehrt Anwendung finden. Eine Schlüsselrolle nehmen hierbei neben den zuständigen Fachverbänden der Transport- und Logistikbranche die Unternehmen ein, bei denen Kleintransporter gefahren werden.

Der DVR weist darauf hin, dass es das bewährte „Sicherheitsprogramm Transporter“ gibt und dass viele Mitglieder des DVR verhaltensorientierte Maßnahmen anbieten, beispielsweise die BG Verkehr mit ihrem Programm „Fahrerqualifizierungsprogramm Transporter“ und die Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) mit Seminaren für Transporterfahrer gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz.

Kurier-, Express- und Post-/Paketdienste (KEP)	Handwerk	Sonstige
Deutsche Post AG (DHL) The Post Office (General Parcel, Der Kurier) La Poste (DPD) TNT Post Group (TNT, NET) United Parcel Service (UPS) etc.	Schreinereien Schlossereien Fliesenleger Sanitär, Gas, Wasser Heizungsbauer Rolladenbauer Maler Gärtnereien etc.	Fahrschulen Taxigewerbe Vermietungsgesellschaften (Hertz, Europcar, Sixt) Hilfsdienste (ADAC, AvD) Rettungswesen (Deutsches Rotes Kreuz, Feuerwehr) kommunale Bauhöfe etc.

Einsatzfelder von Kleintransportern

Quelle: BASt

# Prognose: Verkehrssicherheit 2020

Wie wird sich das Unfallgeschehen in den kommenden acht Jahren entwickeln? Werden die Zahlen steigen oder sinken? Wo gibt es die gravierendsten Veränderungen, auf Autobahnen, außerorts oder innerorts? Bei welchen Verkehrsteilnehmergruppen?

Verlässliche Abschätzungen des künftigen Unfallgeschehens können dabei helfen, die Effektivität von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu erhöhen. Im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde ein Prognoseverfahren entwickelt, das eine Differenzierung des zukünftigen Unfallgeschehens nach Schweregrad, Art der Verkehrsbeteiligung, Alter der Verkehrsteilnehmer und Ortslagen erlaubt. Den Prognosehorizont bilden die Jahre 2015 und 2020.

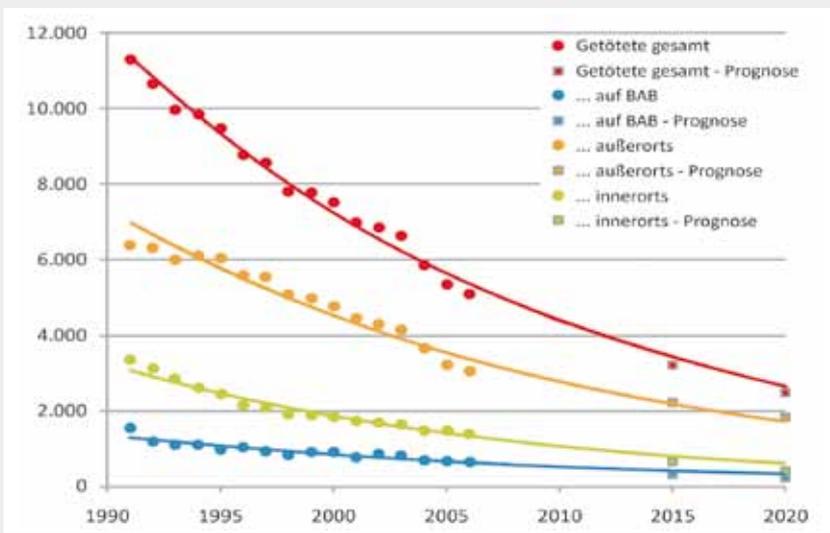
Für diesen Zeitraum wird gegenüber dem Jahr 2006 ein deutlicher Rückgang der Unfall- und Verunglücktenzahlen in Deutschland erwartet. Für 2015 werden etwa 279.000 Unfälle mit Personenschaden berechnet. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 15 Prozent gegenüber dem Jahr 2006. Für das Jahr 2020 ergaben sich 234.000 Unfälle, was einen Rückgang von 29 Prozent bedeutet.

Die Zahl getöteter Personen wird um etwa die Hälfte sinken: von rund 5.100 Getöteten (2006) auf etwa 2.500

Getötete (2020). Bei den Schwerverletzten ist ebenfalls mit einer Halbierung auf etwa 37.000 Personen zu rechnen. Die Anzahl Leichtverletzter reduziert sich mit einem Rückgang von rund 21 Prozent am geringsten. Insbesondere innerorts und auf Autobahnen ist ein starker Rückgang der Anzahl von Unfallopfern zu erwarten. Innerorts wird sich die Anzahl der Getöteten um fast 70 Prozent reduzieren (von knapp 1.400 auf etwa 400). Auf Autobahnen beträgt die Reduktion immerhin noch etwa zwei Drittel (minus 64 Prozent von 645 auf etwa 230 Getötete). Die anteilmäßig größten Rückgänge der Anzahl schwer Verunglückter (Getöteter und Schwerverletzter) ergibt sich bei den Fußgängern (minus 66 Prozent) sowie den Pkw-Insassen (minus 54 Prozent). Den geringsten Rückgang weisen die Nutzer von motorisierten Zweirädern auf (minus 34 Prozent). Deren Bedeutung bei der Anzahl der Schwerverunglückten wächst damit auf einen Anteil von 19 Prozent im Jahr 2020.

Der DVR weist darauf hin, dass trotz dieser relativ positiven Prognosezahlen die Bestrebungen für mehr Verkehrssicherheit weiter verstärkt werden müssen: beispielsweise durch an die Gefährdungen angepasste Geschwindigkeiten innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen, durch verbesserte Gurnutzungsquoten und durch ein generelles Alkoholverbot am Steuer.

GRAFIK > BASt



Verläufe der Getötetenzenahlen nach Ortslage

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/2012, 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:

AUTO BILD, DVR, Kurt Ringlebe,  
Gerhard Zerbes

### 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

