

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2013



JOURNAL

**Tag der Verkehrs-
sicherheit 2013**



IM BLICKPUNKT

**Wo Vision Zero
bereits Realität ist**



INTERVIEW

**Professor Dr. med.
Dieter Lüttje**

JOURNAL

Sichere Bedingungen für Radfahrer

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Wie können Motorradfahrer besser geschützt werden?

19. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“



Auf dem Motorrad haben Fahrer eine andere Gefährdungslage als im Auto.

Freiheit, Individualität, Spaß: Das sind nur einige Schlagworte, mit denen Biker ihre Faszination am Motorradfahren beschreiben. Doch Motorrad fahren ist gefährlich, das beweist ein Blick in die Unfallstatistik: Das Risiko, mit dem Motorrad zu verunglücken, ist europaweit 18-mal höher als mit dem Pkw.

Das nach wie vor hohe Unfallrisiko nahm der DVR zum Anlass, auf dem 19. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ am 25. Juni 2013 in Mainz über Möglichkeiten zu diskutieren, die Motorradsicherheit zu erhöhen.

Unterstützt wurde das diesjährige DVR-Forum, das in die rheinland-pfälzische Verkehrssicherheitswoche eingebettet war, vom ADAC und von DEKRA.

Empfehlung für Sicherheitstrainings
„Die körperliche Belastung beim Motorradfahren ist viel höher als beim Autofahren. Als Motorradfahrer ist es deshalb enorm wichtig, gesund und fit zu sein“, sagte DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff zur Begrüßung der rund 60 Gäste. Eine Teilnahme an einem Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien sei „dringend zu empfehlen“.

Technische Schutzmaßnahmen
Frank Leimbach, Bereichsleiter Technology Center DEKRA, ging auf aktive und passive Schutzsysteme für Mensch und Maschine ein. Mit Blick

auf das hohe Beschleunigungsvermögen von Motorrädern sei ABS ein sehr wichtiger Faktor, die Unfallrisiken zu reduzieren. Aber auch Airbag-Systeme könnten den Fahrer bei einem Unfall besser schützen. Darüber hinaus sollten Motorradfahrer auf kontrastreiche Kleidung achten und immer vorausschauend unterwegs sein.

Weitere elektronische Fahrerassistenzsysteme für Motorräder stellte Felix Deissing von BMW Motorrad vor. Im Rahmen des Sicherheitskonzepts „Sicherheit 360°“ präsentierte er zum Beispiel einen kamerabasierten Kollisionswarner.

Einen Überblick über straßenbautechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Motorradsicherheit gab Heinrich Bergerbusch vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Er zeigte auf, welche straßenbaulichen Maßnahmen möglich sind, Motorradfahrer besser zu schützen. Ein wirksames Mittel sei der Unterfahrschutz an Schutzplanken, der bereits auf 60 Kilometern des nordrhein-westfälischen Straßennetzes angebracht sei.

Motorrad eCall
Ein eCall-System speziell für Motorräder präsentierte Manolito Leyeza von der Björn Steiger Stiftung. Gemeinsam mit Projektpartnern hat die Stiftung den ersten eCall (emergency call) für Motorradfahrer in

Europa entwickelt. Damit können verunglückte Motorradfahrer durch eine automatische Notrufauslösung und Lokalisierung über GPS schneller ärztlich versorgt werden. (siehe auch DVR-report 4/2012)

Motorradfahrer sensibilisieren
In der anschließenden von Michael Pfeiffer, Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“, moderierten Podiumsdiskussion machten die Experten deutlich, dass bei der Frage, wie die Sicherheit für Motorradfahrer erhöht werden kann, gegenseitige Schuldzuweisungen von Auto- und Motorradfahrern nicht weiterhelfen. „Aus vielen Gesprächen weiß ich, dass sich 99 Prozent der Motorradfahrer weder als Opfer noch als Täter, sondern als Verkehrsteilnehmer sehen“, sagte Dr. Achim Kuschefski, Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz). Motorradfahrer müssten noch stärker für ihre eigenen Risiken sensibilisiert werden, forderte Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). „Sie haben nun mal eine andere Gefährdungslage als Autofahrer und müssen ihre eigene Verantwortung begreifen“, stellte der Unfallforscher fest. Dies belege auch die Unfallstatistik: 40 Prozent der verunglückten Motorradfahrer werden bei sogenannten Alleinunfällen tödlich oder schwer verletzt. Auch Rolf „Hilton“ Frieling von der Biker Union unterstrich die gemeinsame Verantwortung von Pkw- und Motorradfahrern für die Verkehrssicherheit: „Bei den Autofahrern muss das Erkennen gefährlicher Situationen und der Blick für die Biker geschärft werden.“

Für die konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen sprach sich Rainer Wendt, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft, aus. Nach Meinung von Ulrich Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident Verkehr, sei mit Blick auf das Unfallgeschehen weitere Ursachenforschung notwendig, um daraus weitere Verbesserungen für die Verkehrssicherheit abzuleiten.

Analyse tödlicher Lkw-Unfälle

Die Gewinner des DVR-Förderpreises „Sicherheit im Straßenverkehr“ stehen fest.

Den ersten Preis erhielt Antonio Kuna von der Hochschule für angewandte Wissenschaften in München. Im Fachbereich Fahrzeugtechnik/Unfallrekonstruktion untersuchte er tödliche Lkw-Unfälle. Wichtigste Ergebnisse: Waren die Lkw-Fahrer Unfallverursacher, handelte es sich meist um Unfälle beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Gravierend dabei war an erster Stelle die Fehleinschätzung des toten Winkels. Bei der Verursachung durch den Unfallgegner waren primär zu hohe Geschwindigkeit, falsches Verhalten von Fußgängern und schlechte Straßenverhältnisse Auslöser für den Unfall.

Über den zweiten Platz freute sich Karel Bachmann, ebenfalls von der Hochschule für angewandte Wissenschaften in München. In seiner Arbeit untersuchte er tödliche Fahrradunfälle. Auffällig war der hohe Anteil von getöteten Senioren, die Vielzahl an Kopfverletzungen und die geringe Helmtragequote.

Die dritte Preisträgerin, Marita Menzel von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, hat in ihrer Arbeit im Fachbereich Psychologie das durch Müdigkeit bedingte Unfallrisiko von Lkw-Fahrern unter die Lupe genommen. Sie stellte in einer umfassenden Literaturanalyse fest, dass bis zu 40 Prozent der Lkw-Unfälle Müdigkeit als entscheidenden Einflussfaktor für das Unfallgeschehen aufweisen.

Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans immer noch sehr gut

„Die verschiedenen Altersstufen der Menschen halten einander für verschiedene Rassen. Alte haben gewöhnlich vergessen, dass sie jung gewesen sind, oder sie vergessen, dass sie alt sind, und Junge begreifen nie, dass sie alt werden können.“ In Anlehnung an dieses Zitat Kurt Tucholskys haben wir es beim Blick auf junge und ältere Verkehrsteilnehmer immer wieder mit Vorurteilen zu tun, die keinem weiterhelfen. Weder gibt es „die Alten“, die nicht mehr in der Lage sind, sicher ein Fahrzeug durch den Straßenverkehr zu steuern, noch sind alle jungen Fahrer verantwortungslose Raser.

Dennoch weisen beide Gruppen, die Jungen und die Alten, spezifische Risikofaktoren, verschiedene Lebensstile und unterschiedliches Fahrverhalten auf. Und genau hier gilt es anzusetzen. Es gibt Möglichkeiten, die Unfallrisiken für beide Altersgruppen zu reduzieren – sei es durch persönliche Ansprache ohne erhobenen Zeigefinger, durch professionelle Fahrtrainings oder auch intelligente Fahrzeugtechnik.

Es geht darum, sowohl die Jungen als auch die Älteren möglichst gut zu befähigen, sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Deshalb wird in Deutschland intensiv über verlängerte Lernzeiträume für junge Fahranfänger nachgedacht. Aber auch die älteren Semester sind noch lernfähig und in der Lage, durch Training ihr fahrerisches Können zu erhöhen. Und natürlich sind die Betroffenen selbst gefragt, ihr eigenes Fahrverhalten zu reflektieren, Schwächen einzugestehen und sich darum zu bemühen, daran zu arbeiten.

Im Zusammenspiel beider Gruppen ist wichtig, sich mit Respekt, Verständnis und Geduld im Straßenverkehr zu begegnen. Es ist niemandem damit gedient, eine bestimmte Gruppe zu stigmatisieren. Eine „Perspektivenübernahme“ kann hier sicherlich helfen, die Position und die Situation eines anderen nachzuempfinden. Einfühlungsvermögen und emotionale Intelligenz helfen auch im Straßenverkehr – ganz unabhängig vom Alter.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	8
INTERVIEW	11
IM BLICKPUNKT	15
JOURNAL	17
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

FOTO > THOMAS LOBENWEIN



Die Preisträger Marita Menzel, Antonio Kuna (2.v.re.) und Karel Bachmann (li.) mit den Jury-Mitgliedern Dr. Torsten Kunz (3.v.re.), Prof. Dr. Rüdiger Trimpop (2.v.li.) und Jochen Lau (re.).

Quo vadis Verkehrssicherheit?

Mit Blick auf die Bundestagswahl am 22. September 2013 hat der DVR-report bei den verkehrspolitischen Sprechern der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien nachgefragt, welche Wege sie in einigen zentralen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit künftig einschlagen wollen.

❶ Für die Hochrisikogruppe der 18- bis 24-jährigen jungen Fahrer wird intensiv über eine obligatorische Lernzeitverlängerung mit Feedback-Fahrten und Möglichkeiten der Selbstreflexion nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis diskutiert. Wie bewerten Sie die sogenannten Mehrphasenmodelle?

❷ Für junge Fahrer und Fahranfänger gibt es bereits seit August 2007 ein absolutes Alkoholverbot am Steuer, das sich positiv auf die Unfallstatistik auswirkt. Der DVR fordert ein absolutes Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer. Was halten Sie davon?

❸ Wie kann man das Problem der nicht angepassten Geschwindigkeit in den Griff bekommen? Helfen Tempolimits (30 km/h in Ortschaften als Regelgeschwindigkeit, 80 km/h auf Landstraßen und 130 km/h auf Autobahnen), wie sie auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister vorschlägt?

❹ In diesem Zusammenhang spielen auch Kontrolle und Überwachung eine wichtige Rolle. Halten Sie die Kontrolldichte und die Höhe der Bußgelder in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten für angemessen?

❺ Brauchen wir höhere Investitionen in die Umgestaltung unserer Straßen hin zu einer sichereren Verkehrsinfrastruktur? Finanziert zum Beispiel durch eine Pkw-Maut?

❻ Ist das Fundament der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland solide genug? Der DVR und seine Mitglieder verfolgen bereits seit einigen Jahren die Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ mit dem qualitativen Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu diesem Präventionsansatz?

Dirk Fischer (CDU/CSU):



FOTO > BÜRO DIRK FISCHER

❶ Das Mehrphasenmodell bei der Fahrausbildung wird in Österreich erfolgreich angewendet. Ein System in Anlehnung an das österreichische Vorbild ist auch für unsere Fahranfänger geeignet. Bei sogenannten Feedbackfahrten werden Fehler besprochen, die sich in den ersten Monaten einschleichen. Außerdem müssen die Fahranfänger an einem Sicherheitstraining und einem verkehrspsychologischen Gruppengespräch teilnehmen. Seit der Einführung verzeichnet Österreich 30 Prozent weniger Unfälle in dieser speziell betroffenen Altersklasse. Wir werden prüfen, ob dieses System für uns übertragbar ist.

❷ Alkohol im Straßenverkehr ist kein Bagatelldelikt. Der Kampf gegen Alkohol im Straßenverkehr muss konsequent fortgesetzt werden. Die Einhaltung der bestehenden Vorschriften muss sichergestellt werden. Das Problem sind zu wenige Kontrollen. Weitere Korrekturen an der Promillegrenze machen den Straßenverkehr

nicht sicherer. Wir werden den Einsatz von sogenannten „Alkolocks“ (elektronische atemalkoholsensitive Wegfahrsperrern) bei alkoholauffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern prüfen. Ein generelles Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer halte ich jedoch nicht für angebracht.

❸ Die Bürgerinnen und Bürger sollen ihre Ziele auf dem schnellsten Wege und in kürzester Zeit erreichen können. Die bisherige Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts stellt dies bereits optimal sicher. Dort, wo es sinnvoll ist, gibt es innerorts bereits heute ausgewiesene Tempo 30-Zonen (insbesondere vor Schulen und Kindergärten und in reinen Wohnquartieren). Ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen und von 130 km/h auf Autobahnen wird abgelehnt; ein generelles Tempolimit allein bringt nicht mehr Sicherheit auf unsere Straßen.

❹ Sinn von Kontrollen und Bußgeldern ist es, Vernünftige vor den Unvernünftigen zu schützen. Die Bußgelder, insbesondere für Raser und Drängler, wurden zuletzt im Jahr 2009 erhöht. Die Höhe der Bußgelder wurde teilweise nahezu verdoppelt. Vor diesem Hintergrund halte ich es nicht für notwendig, die Höhe der Bußgelder erneut zu diskutieren, wenngleich wir im europäischen Vergleich nicht die höchsten Summen festgelegt haben. Viel wichtiger ist, dass die Länder genügend Personal stellen, um Verkehrskontrollen durchzuführen.

❺ Die Finanzausstattung für unsere Verkehrswege werden wir deutlich erhöhen. So werden wir mit einem 25 Milliarden-Euro-Investitionsprogramm für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen in der kommenden Legislaturperiode einen besonderen Schwerpunkt setzen. Die Zweckbindung von Einnahmen des Bundes aus den Verkehrsbereichen soll in Finanzierungskreisläufen mit

überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit gewährleistet werden. Die bisherige Nutzerfinanzierung (u.a. Lkw-Maut) werden wir verursachergerecht weiterentwickeln, einen Anstieg der Kosten dabei begrenzen. Eine Pkw-Maut ist nicht geplant.

⑥ Eine Vision Zero, das heißt eine Verkehrswelt ohne Tote, wird im Straßenverkehr oft als nicht machbare Illusion behandelt. Dennoch ist die Vision Zero selbstverständliches Leitbild im Schienen- und Luftverkehr. Verkehrssicherheit wird in der älter werdenden Gesellschaft zu einem immer wichtigeren Thema, gerade wenn es um die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern im Verkehrssystem geht.

Sören Bartol (SPD):

FOTO > BÜRO SÖREN BARTOL



① Ich fordere eine zweistufige Fahrausbildung. Die Fahranfängerbetreuung muss nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung um eine weitere Phase ergänzt werden. Nachdem die Fahranfänger erste Fahrpraxis gesammelt haben, sollte es eine zweite Stufe geben. Österreich kann hier Vorbild sein. Klar ist aber auch: Die Kosten für die Fahrausbildung müssen dabei für den Fahranfänger bezahlbar bleiben.

② Ich setze mich dafür ein, dass der Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr weiter reduziert wird. Grundsätzlich gilt für mich, wer Alkohol trinkt, gehört nicht ans Steuer eines Autos. Ob wir die geltende Promillegrenze für alle Pkw-Fahrerinnen und

Fahrer weiter absenken, müssen wir mit den Menschen in unserem Land diskutieren. Ohne die breite Akzeptanz würde das komplette Verbot von Alkohol am Steuer ins Leere laufen.

③ Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, eigenverantwortlich Tempo 30 anzuordnen, wo dies sinnvoll ist. Nur vor Ort kennt man die Gefährdung genau. Besonders vor Schulen und Kindergärten dient Tempo 30 der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Ein generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen und eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf Landstraßen ist nicht im Regierungsprogramm der SPD für die nächste Wahlperiode enthalten.

④ Verkehrsregeln nützen uns im Straßenverkehr nur etwas, wenn sie auch konsequent um- und durchgesetzt werden. Das ist Aufgabe der Polizei in den Bundesländern. Ich appelliere an die Innenminister der Länder, sich für eine verstärkte Präsenz von Polizisten einzusetzen. Dabei geht es mir nicht um die Gängelung der Menschen durch eine flächendeckende Überwachung, sondern um den Schutz der vielen vorausschauenden Fahrer vor Rowdys, die sich partout nicht an die Regeln halten wollen.

⑤ Wir lehnen die Pkw-Maut ab, weil wir wollen, dass Mobilität für alle bezahlbar bleibt. Die Pkw-Maut ist sozial ungerecht, da sie Pendler zusätzlich belastet. Sie verteuert die Mobilität. Die Autofahrer sind mit der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer bereits stark belastet. Wir wollen stattdessen jährlich mindestens zwei Milliarden Euro mehr an Steuermitteln in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Außerdem wollen wir die Lkw-Maut auf alle Straßen ausdehnen und die Einnahmen daraus ohne Abstriche wieder in die Verkehrsinfrastruktur investieren.

⑥ Wir haben in den letzten Jahren bei den Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang die Zahl der Opfer zum Glück stark reduzieren können. Trotzdem ist jedes Opfer eines zu viel. Unsere Vision muss es sein, in

den kommenden Jahrzehnten die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken. Darauf müssen wir unsere Politik bei der Verkehrsinfrastruktur, bei den Fahrzeugen und bei der Fahrausbildung ausrichten.

Oliver Luksic (FDP):



FOTO > BÜRO OLIVER LUKSIC

① Die Einführung einer zweiten Stufe der Fahrausbildung nach dem Führerscheinwerb mit beispielsweise einem Fahrsicherheitstraining und Feedbackfahrten mit dem Fahrlehrer sind wirksame Instrumente, um sowohl das Jugendlichkeits- als auch das Anfängerrisiko bei Fahranfängern zu verringern. Es gibt hierzu gute Erfahrungen in anderen europäischen Ländern. Das Modell hat zu einer deutlichen Verringerung der Unfallzahlen bei Fahranfängern geführt. Wir müssen jedoch auch darauf achten, dass wir die Bürger hier finanziell nicht überfordern dürfen. Seit Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 gibt es deutlich weniger Unfälle und Verkehrsverstöße. Diesen Weg der frühzeitigen Heranführung von Fahranfängern an den Verkehr wollen wir weiter gehen und streben mittelfristig das Begleitete Fahren ab 16 Jahren an.

② Eine Null-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer halten wir für unverhältnismäßig, zumal sie Personen mit problematischem Trinkverhalten nicht abschrecken wird. Immer neue Verbote in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen sind keine Lösung. Uneinsichtige Verkehrsteilnehmer werden zudem nicht durch mehr Gesetze und Verordnungen, sondern durch

wirksame Kontrollen von ihren Vergehen abgehalten. Wenn nicht kontrolliert wird, hält auch eine Null-Promille-Grenze nicht vom Fahren trotz Alkohol ab. Hier gibt es eher ein Vollzugs- als ein Gesetzesdefizit. Insgesamt kommt es darauf an, zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol zu kommen und diesen in den Vordergrund der Bemühungen zu stellen. Beispielsweise könnte in der Fahrausbildung die Wirkung von Alkohol anhand einer Trunkenheitsfahrt im Simulator verdeutlicht werden.

③ Allgemeine Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen oder 30 km/h in der Stadt lehnen wir ab. Wir halten anlass- und streckenbezogene Tempolimits für wirkungsvoll und notwendig. Bereits jetzt sind sensible und unfallgefährdete Autobahnabschnitte temporeguliert. Ein starres Limit einzuführen wäre Symbolpolitik und dient nicht der Verkehrssicherheit. Die meisten Unfälle ereignen sich bei Fahrgeschwindigkeiten unter 120 km/h. Die beste Strategie zur Unfallvermeidung ist der fließende Verkehr ohne Staus. Durch intelligente Verkehrssysteme und eine gute Infrastruktur können deutlich größere Verbesserungen für die Verkehrssicherheit erzielt werden. Ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen würde gefährliche Überholmanöver nicht reduzieren.

④ Geschwindigkeitskontrollen sollten der Sicherheit dienen, nicht dem Füllen der Staatskasse. Es nutzt nichts, die Bußgelder nur immer weiter hochzuschrauben. Es muss auch an den richtigen Punkten genug kontrolliert werden, dann reichen in den meisten Fällen auch die bisherigen Sätze. Darüber hinaus werden wir uns weiter für die Legalisierung von Radarwarngeräten für stationäre Anlagen einsetzen.

⑤ Für einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau ist in Zukunft mehr Investitionsvolumen erforderlich. Die These, die öffentlichen Haushalte gäben dafür die erforderlichen Mittel nicht her, ist nicht nachvollziehbar. Allein der Bund verfügt jährlich über 300

Milliarden Euro Einnahmen. Davon stammen rund 53 Milliarden Euro aus dem Straßenverkehr (Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Lkw-Maut). Bei diesen Größenordnungen ist eine auskömmliche Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen nach Ansicht der FDP darstellbar. Die Einführung der Pkw-Maut ist nicht Beschlusslage der FDP. Autofahrer zahlen bereits mehr als genug Steuern. Aus diesem großen Steueraufkommen brauchen wir dauerhaft und nachhaltig mehr Mittel für die Infrastruktur. Eine Diskussion darüber wird erfolgen, wenn die Bodewig-Kommission ihren Abschlussbericht vorgelegt hat.

⑥ Die FDP unterstützt die Vision Zero. Bei der Verkehrssicherheit wurden in der Vergangenheit bereits erhebliche Fortschritte erzielt, so auch in den letzten Jahren. Neue Mobilitätskonzepte brauchen neue Antworten im Bereich der Verkehrssicherheit. Die Bundesregierung hat daraufhin ein neues Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellt, das den geänderten Rahmenbedingungen und neuen Herausforderungen im Straßenverkehr, auch auf Landstraßen, Rechnung tragen soll. Auch an neue Konzepte im Bereich der Fahrausbildung und des Führerscheins muss gedacht werden. Denn nach wie vor ist individuelles Fehlverhalten oftmals die entscheidende Ursache für Verkehrsunfälle. Das Ziel einer weiteren Reduktion der Verkehrsoferzahlen ist nur mit weiteren Verbesserungen bei Mensch, Technik und Infrastruktur zu erreichen.

**Stephan Kühn
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**



FOTO > BÜRO STEPHAN KÜHN

① In der Fahrausbildung sind weitere Verbesserungen nötig, um junge Fahrer/innen besser für Gefahrensituationen zu sensibilisieren. Deshalb befürworten wir eine mehrstufige Fahrausbildung und entsprechende Fahrsicherheitstrainings. Erfolgreiche Maßnahmen wie das Begleitete Fahren ab 17 verdeutlichen, wie wichtig verlängerte Lernzeiten sind. Zudem bieten Feedbackfahrten die Möglichkeit, Fehler zu analysieren, die in den ersten Monaten der Fahrpraxis aufgetreten sind.

② Wir setzen uns für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ein. Fahrten unter Alkoholeinfluss zählen mit zu den Hauptursachen von Verkehrsunfällen. Die Wahrscheinlichkeit, dass dabei Menschen ums Leben kommen, ist nahezu doppelt so hoch wie bei Straßenverkehrsunfällen ohne Alkoholeinfluss. Die sehr guten Erfolge bei der Einführung einer Null-Promille-Grenze für Fahranfänger zeigen, dass wir dieses wirksame Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unbedingt nutzen sollten. Die Akzeptanz in der Bevölkerung dafür ist hoch, das belegen Umfragen.

③ Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit ist Unfallursache Nummer eins. Die meisten Unfalltoten und Schwerverletzten haben Raser auf dem Gewissen. Deshalb setzen wir uns sowohl für mehr Kontrollen und wirksame Sanktionen als auch für die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus ein. Wir wollen auf Autobahnen ein Tempolimit von 120 km/h einführen und auf zweispurigen Landstraßen die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzen. Die Einschränkungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) für Kommunen, um Tempo 30 auszuweisen zu können, wollen wir beseitigen.

④ Die Regelakzeptanz zu erhöhen erfordert mehr Kontrollen und wirksame Sanktionen. Wir halten es daher für erforderlich, Geschwindigkeiten verstärkt automatisch zu überwachen und mehr temporäre Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Dadurch könnte fast die Hälfte aller Unfälle vermieden werden. Die Höhe

der Bußgelder für Geschwindigkeitsverstöße und die Bewertung von Geschwindigkeitsdelikten in der geplanten Punktereform werden dem nicht gerecht.

⑤ Wir setzen uns für eine Neuausrichtung der Investitionspolitik ein, bei der mehr Investitionen in die Erhaltung sowie in die Beseitigung von Engpässen fließen und auf Prestigeprojekte verzichtet wird. Zusätzliche Mittel zum Beispiel für ein Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ wollen wir durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und Lkw ab 3,5 Tonnen erhalten. Eine Pkw-Vignette, wie sie die CSU fordert, lehnen wir ab. Sie ist unsozial und unökologisch, weil Viel- und Wenigfahrer in gleicher Weise zahlen müssten.

⑥ Wir unterstützen ausdrücklich die Verkehrssicherheitsstrategie Vision Zero. Die vielfältigen Aktivitäten der zahlreichen Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland müssen aber besser gebündelt werden und benötigen mehr Geld. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 der Bundesregierung enthält weder eine verbindliche Strategie noch ein integriertes Gesamtkonzept für mehr Verkehrssicherheit. Daher fordern wir einen ambitionierten Masterplan Verkehrssicherheit mit konkreten Maßnahmen und klaren messbaren Zielen sowie die Erhöhung des Haushaltsansatzes für die Verkehrssicherheitsarbeit.

Sabine Leidig (DIE LINKE):

① Wir begrüßen die Vorschläge des DVR und der anderen Beteiligten für eine Reform der Fahranfängerausbildung, die sich am Mehrphasensystems nach österreichischem Vorbild orientiert. Gerade ein Fahrsicherheitstraining zeigt nicht nur Fahranfängerinnen und Fahranfänger ihre Grenzen sehr anschaulich und kann nachhaltige Effekte erzielen. Die Zahl der verunglückten Fahranfänger ging in Österreich um circa 30 Prozent zurück – dies sollte Anreiz genug für eine entsprechende Reform sein, insbesondere da das Unfallrisiko bei Fahranfängern leider weiterhin sehr hoch ist.



FOTO > BÜRO SABINE LEIDIG

② Sehr viele Unfälle werden durch Alkoholeinfluss verursacht, hier muss etwas geschehen. Der Wissenschaftliche Beirat beim Verkehrsministerium hat sich für eine Absenkung auf null Promille ausgesprochen, schränkt allerdings ein, dass dafür zunächst Akzeptanz zu schaffen ist. Im aktuellen Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung findet sich über Alkohol am Steuer kein einziges Wort, von der Akzeptanzschaffung für eine Null-Promille-Grenze ganz zu schweigen. Solange Fahren unter Alkoholeinfluss weitgehend als Kavaliersdelikt angesehen wird, halten wir die Null-Promille-Grenze für schwer durchsetzbar.

③ Wir befürworten die Absenkung und die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als schnell umsetzbare und sofort wirkende Maßnahme. Auf Autobahnen ist ein allgemeines Tempolimit lange überfällig. Auf Landstraßen ohne bauliche Trennung zwischen den Fahrspuren sollten zunächst an besonders gefährdeten Strecken Tempolimits auf 80 km/h als Regelfall eingeführt werden. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts unterstützen wir grundsätzlich, leider ist es der Politik bisher nicht gelungen, dies so zu kommunizieren, dass sich die Menschen nicht vor den Kopf gestoßen fühlen.

④ Für die Verkehrssicherheit wäre es sehr wichtig, die Kontrollichte deutlich zu erhöhen. Viele Menschen, die nach Alkoholgenuss in ihr Fahrzeug einsteigen, wissen insgeheim, sie liegen über der Grenze, gehen aber

davon aus, nicht „erwischt“ zu werden – leider zu oft zu recht! Auch Tempolimits werden von vielen nicht beachtet, die wenigen stationären Anlagen sind den Ortskundigen bekannt und es gibt zu wenig mobile Kontrollen. Der Trend zum Stellenabbau bei der Polizei muss gestoppt werden, denn nur mehr Polizistinnen und Polizisten können auch mehr Kontrollen durchführen.

⑤ DIE LINKE will dem Erhalt der Straßen eindeutig Vorrang vor dem Neu- und Ausbau einräumen. Ein umfangreiches Sanierungsprogramm für Straßen muss mit Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbunden werden, wie zum Beispiel Schutzplanken an Alleen oder Rüttelstreifen auf dem Seitenstreifen.

Eine Pkw-Maut lehnen wir aus Datenschutzgründen und wegen des hohen Aufwandes ab. Sie würde zudem Pendler erheblich belasten. Eine Vignette hätte nicht einmal eine ökologische Steuerungswirkung. Wir wollen stattdessen die Vorschläge der Daehre-Kommission umsetzen und die Lkw-Maut stufenweise ausweiten.

⑥ Nach Jahren des Rückgangs stieg die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2011 leider wieder um einige Hundert an. Das zeigt, dass man sich auf Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit nicht ausruhen kann. Zumal im Grunde jede/r Verkehrstote eine/r zu viel ist. Deshalb unterstützen wir die Forderung des DVR für eine Vision Zero. Das politische Handeln muss darauf ausgerichtet werden, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren. Dass das vermutlich nicht gelingen wird, ist kein Gegenargument, denn es geht darum, alles Mögliche für den Schutz menschlichen Lebens zu unternehmen.

„Runter vom Gas“:

Rettungskräfte geben neuen Autobahnplakaten ein Gesicht

Reale „Lebensretter“ geben der Plakatkampagne ihr Gesicht: Ein Feuerwehrmann, ein Rettungssanitäter und eine Ärztin wenden sich mit Appellen zu den Themen „nüchtern am Steuer“, „keine Ablenkung“ und „Anschnallen“ direkt an die Verkehrsteilnehmer. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer: „Alle Drei geben täglich ihr Bestes, um Unfallopfern zu helfen und deren Leben zu retten. Niemand weiß besser, welche dramatischen Folgen leichtfertiges Verhalten im Straßenverkehr haben kann.“

Die drei Protagonisten wurden aus zahlreichen Bewerbern ausgewählt. „Wir konnten für diese Aktion auf unser breites Netzwerk an Mitgliedern zurückgreifen. Wir möchten mit der aktuellen Plakatstaffel auch die lebenswichtige Tätigkeit der Einsatzkräfte würdigen, die oft sogar ehrenamtlich geleistet wird“, erklärt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Das Engagement dieser Menschen ist enorm.“

Dr. Insa Matthes, Chirugin am Unfallkrankenhaus Berlin: „Ich bin



froh, Teil der Kampagne sein zu dürfen. Mit meinem Einsatz möchte ich einen Beitrag dazu leisten, Unfälle zu vermeiden.“ Frank Scholz, freiwilliger Feuerwehrmann in Berlin-Hohenschönhausen, plädiert für den Gurt als Lebensretter – auch für die Pkw-Insassen auf der Rückbank. Im Jahr 2011 war laut einer Umfrage bei den Bundesländern durchschnittlich jeder fünfte getötete Autoinsasse zum Zeitpunkt des Unfalls nicht angeschnallt. Benjamin Maley,

Rettungssanitäter bei den Maltesern in Erfstadt: „Sich selbst auf einem riesigen Plakat zu sehen, ist ungewohnt. Ich bin stolz, dieser wichtigen Verkehrssicherheitsbotschaft ein Gesicht geben zu dürfen. Alkohol am Steuer ist verantwortungslos.“

Mit der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ machen sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der DVR seit 2008 dafür stark, über Unfallrisiken aufzuklären und Verhaltensänderungen herbeizuführen. Schwerpunkte der Aufklärungsarbeit sind das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, Risikofaktoren wie Ablenkung, gefährliches Überholen und dichtes Auffahren sowie besondere Gefahren auf der Landstraße. Neben Autofahrern werden dabei auch gezielt Radfahrer, Motorradfahrer oder Fahranfänger angesprochen.

Weitere Informationen sowie den Making-of-Film zum Foto-Shooting der Plakatstaffel auf www.runtervomgas.de.



„Runter vom Gas“ mit neuer Plakatstaffel

Sicherheit auf dem Zebrastreifen

Zebrastreifen bieten nach Erkenntnissen von Verkehrssicherheitsexperten nur dann ausreichenden Schutz bei der Querung von Straßen, wenn die Überwege vorschriftsmäßig angelegt sind. Dies ist vielerorts aber nicht der Fall, beklagen der ACE Auto Club Europa und die Unfallforschung der Versicherer (UDV). ACE-Chef Wolfgang Rose und UDV-Leiter Siegfried Brockmann riefen die Verkehrsbehörden in Deutschland auf, etwaige Mängel im Bereich von Fußgängerüberwegen zügig zu beheben. „Wer einer wirksamen Unfallverhütung das Wort redet, der muss auch handeln“, appellierte Rose an die Adresse kommunaler Verkehrsdezernenten. Brockmann verwies auf die Ergebnisse einer speziellen Untersuchung der UDV über das Unfallgeschehen an Zebrastreifen in der Bundeshauptstadt.

Demnach ist an rund zwei Dritteln aller betrachteten rund 400 Zebrastreifen (63 Prozent) in den untersuchten sechs Jahren (2006 bis 2011) zwar gar kein Unfall passiert, an 26 Prozent jeweils nur einer. Aber immerhin an elf Prozent der Zebrastreifen hat es

im fraglichen Zeitraum Unfälle mit zwei und mehr Verletzten gegeben. An diesen Anlagen hat die UDV fast immer deutliche Mängel festgestellt. Die häufigsten Defizite: Schlechte Beleuchtung, schlechte Markierung, ungünstige Lage und fehlende Sichtbeziehungen. Tabu sollten Zebrastreifen an mehrspurigen Straßen sein. Als besonders sicher haben sich in der Untersuchung Fußgängerüberwege mit Mittelinseln erwiesen.

„Das A und O sind eine gute Erkennbarkeit der Zebrastreifen und die freie Sicht auf die Warteflächen“,

stellt Brockmann klar. Falls an ordnungsgemäß angelegten Zebrastreifen immer noch Unfälle passieren, müssten gegebenenfalls niedrigere Geschwindigkeiten durchgesetzt werden, regen ACE und UDV an.

Der ACE will mit einer eigenen Aktion gegen Mängel an Fußgängerüberwegen zu Felde ziehen. Unter dem Motto „Halten. Sehen. Sichergehen“ sollen Kraftfahrer und Fußgänger auf die Beachtung der Regeln im Bereich markierter Straßenquerungen hingewiesen werden.



Ungünstige Lage eines Zebrastreifens: Hier wird in der Regel zu schnell gefahren.

FOTO > GWM

DEKRA: hohes Unfallrisiko auf Landstraßen

Wer in Deutschland und der EU auf Landstraßen unterwegs ist, fährt mit hohem Risiko. Seit Jahrzehnten ist hier der Anteil der Verkehrstoten mit rund 60 Prozent am höchsten. Ursachen dafür gibt es viele. Wo die größten Optimierungspotenziale für mehr Verkehrssicherheit liegen, zeigt der DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2013 aus Sicht von Unfallforschung, Verkehrspsychologie und Prüftechnik auf.

„Um nicht nur das EU-Ziel einer weiteren Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu erreichen, sondern speziell auch die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen, sind nachhaltige Anstrengungen auf allen Ebenen nötig“, meint Clemens

Klinke, Mitglied des Vorstands der DEKRA SE und Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH, bei der Präsentation des DEKRA-Verkehrssicherheitsreports.

Überholvorgänge auf Landstraßen enden noch viel zu oft mit Frontalkollisionen oder schleuderndem Abkommen von der Fahrbahn. „Unzureichende Sicht, Fehleinschätzung von Abständen und Geschwindigkeiten sowie die eigene Ungeduld sind nur einige Gründe für den oft fatalen Entschluss zum Überholen“, erklärt DEKRA Vorstand Klinke. „Gerade hohe Lkw-Dichte führt zu deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen und dem Wunsch von Pkw-, aber auch Motorradfahrern, schnell zu

überholen.“ Abhilfe schaffen kann hier etwa der abschnittsweise Ausbau mit einem dritten Fahrstreifen im Richtungswechsel.

Ein hohes Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bieten auch Fahrerassistenzsysteme wie etwa das elektronische Stabilitätsprogramm ESP oder der „Spurverlassenswarner“. Ziel muss es laut DEKRA sein, für jedes sicherheitsrelevante System die zuverlässige Funktion über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Unter www.dekra.de/de/verkehrssicherheitsreport-2013 steht der komplette Report zum Download bereit.

„Ältere Verkehrsteilnehmer – gefährdet oder gefährlich?“

Fachkongress der Unfallforschung der Versicherer und der Deutschen Seniorenliga



FOTO > DVR

Ältere Menschen sind eher Opfer als Täter.

Es sind immer wieder Geschichten wie die vom Geisterfahrer jenseits der 70 oder von älteren Autofahrern, die Bremse und Gas verwechseln und zum Teil schwere Unfälle verursachen, die es in die Schlagzeilen schaffen. Sie schüren das Vorurteil, ältere Fahrer seien eine Gefährdung für den Straßenverkehr und müssten regelmäßig auf ihre Fahrtauglichkeit geprüft werden. Doch wie sieht die Realität auf unseren Straßen aus? Sind ältere Verkehrsteilnehmer gefährlich oder eher gefährdet? Dieser Frage ging ein Fachkongress der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der Deutschen Seniorenliga in Bonn nach. Fakt ist: In 20 Jahren wird ein Viertel der Bevölkerung in Deutschland 65 Jahre oder älter sein, 2060 voraussichtlich sogar ein Drittel. Und diese Entwicklung hat natürlich auch Folgen für den Straßenverkehr, zumal das Verkehrsaufkommen und damit die Herausforderungen für alle Verkehrsteilnehmer ebenfalls steigen. Der demografische Wandel erfordere auch ein neues Nachdenken über Verkehrssicherheit, darin waren sich alle rund 100 Experten einig. „Erforderlich sind überzeugende Konzepte, um Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern und Teilnehmern des öffentlichen Nahverkehrs in jedem Alter optimalen Raum und

größtmögliche Sicherheit zu bieten“, sagte Erhard Hackler, Vorstand der Deutschen Seniorenliga.

„Ältere Menschen sind eher Opfer als Täter“, legte sich der Leiter der UDV, Siegfried Brockmann fest. Jeder zweite im Straßenverkehr getötete Fußgänger und Radfahrer sei über 65 Jahre alt. Das heiße aber nicht, „dass wir uns in Sachen ältere Verkehrsteilnehmer zurücklehnen könnten: Sie haben unbestreitbar Defizite, die sich allein schon aus demografischen Gründen zu einem Problem auswachsen werden“. Die Defizite seien bekannt – die entscheidende Frage laute, „wie wir praktisch mit Maßnahmen umgehen, die Senioren Hilfestellung im Straßenverkehr bieten können“, sagte der Unfallforscher.

Jörg Ortlepp von der UDV machte deutlich, dass für den Straßenverkehr eben nicht nur das Nachlassen der Sehfähigkeit von Bedeutung sei, sondern auch die eingeschränkte körperliche Beweglichkeit wie beispielsweise beim Schulterblick oder der Abbau der kognitiven Fähigkeiten. „Ältere Menschen können Geschwindigkeiten nicht mehr so gut einschätzen und sind mit mehreren gleichzeitig ablaufenden Prozessen

schneller überfordert“, erläuterte der Experte. „Die meisten Unfälle verursachen ältere Autofahrer an Kreuzungen, in Knotensituationen, Einmündungen, Einfahrten und in Vorfahrtsituationen“, bekräftigte der Verkehrspsychologe Professor Bernhard Schlag von der TU Dresden. Ab dem 75. Lebensjahr falle der Schulterblick beim Überholen oder Abbiegen vollständig weg.

Welche Konsequenzen erwachsen daraus? Für Professor Georg Rudinger vom Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn ist eines sicher: „Wir können keine individuellen Trainingsmaßnahmen für 23 Millionen ältere Menschen durchführen. Wichtig ist, die Gefahrenpotenziale zu identifizieren und die Sicherheitspotenziale zu aktivieren.“ Ein angenehmes Verkehrsklima im Sinne von übersichtlich, vereinfacht und verlangsamt sei für alle Menschen von Vorteil. „Legislative Maßnahmen wie die Fahrerlaubnis auf Zeit oder regelmäßige Führerschein-Checks lehne ich strikt ab“, sagte der Psychologe. Stattdessen sprach sich Rudinger dafür aus, die Rolle der Hausärzte in diesem Kontext zu stärken. Sie könnten älteren Patienten verkehrssicherheitsrelevante Informationen zur Verfügung stellen, so dass diese eine realistische Einschätzung ihrer geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit vornehmen und ihr Fahrverhalten dementsprechend anpassen könnten. Zudem sollten Hausärzte als Vertrauensperson und Ansprechpartner fungieren.

Die UDV hingegen strebt verbindliche Checks an. Deren Ergebnisse sollten laut Siegfried Brockmann aber geheim bleiben und nur zur eigenen Rückmeldung dienen. Mit freiwilligen Tests erreiche man nur die sicheren Fahrer und nicht die „Sorgenkinder“.



Professor Dr. med. Dieter Lüttje

„Die Wirkung von Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit wird unterschätzt“

Der Leitende Arzt für Geriatrie und Palliativmedizin am Klinikum Osnabrück, Professor Dr. med. Dieter Lüttje, über ältere Verkehrsteilnehmer, den Zusammenhang zwischen Krankheit und Verkehrssicherheit und die Rolle der Ärzte

DVR-report: Herr Professor Lüttje, sind ältere Autofahrerinnen und Autofahrer schlechtere Fahrzeuglenker als jüngere?

Prof. Lüttje: Ganz pauschal gesagt sicherlich nicht. Defizite und deren Kompensierung gleichen sich wahrscheinlich ein Stück weit aus und das Fazit kann man nur individuell ziehen. Das kann man nicht am Alter festmachen.

DVR-report: Im Alter stellt sich dann doch die eine oder andere Krankheit ein. Welche dieser altersbedingten

Gesundheitsbeeinträchtigungen wirken sich besonders auf die Verkehrssicherheit aus?

Prof. Lüttje: Ich würde ganz grob in zwei Bereiche unterscheiden. Das eine sind die klassischen muskuloskeletalen Beeinträchtigungen, das heißt alles, was Muskeln, Gelenkbeweglichkeit und Ähnliches betrifft. Hier geht es mit Blick auf das Autofahren vor allem um die Intensität und die Häufigkeit des Kopfdrehens beim Schulterblick. Der Kraftaufwand beim Lenken oder Bremsen spielt bei den modernen Fahrzeugen keine Rolle mehr.

Der zweite große Bereich umfasst die Reaktionsgeschwindigkeit. In diesem Zusammenhang spielt auch das Thema Ablenkung durch äußere Einflüsse eine wichtige Rolle. Ein klassisches Beispiel ist das Navi, das gerade in unbekannter Umgebung

hilfreich ist und die Sicherheit erhöht. Für ältere Menschen kann es allerdings auch eine Ablenkung von der Fahrleistung bedeuten. Und das Ablenkungspotenzial ist bei älteren Fahrern deutlich negativer zu sehen als bei jüngeren, weil die gleichzeitige Verarbeitung mehrerer Informationen mehr Probleme bereitet. Genau wie äußere Einflussfaktoren, die plötzlich auftreten.

DVR-report: Zu den gesundheitlichen Beeinträchtigungen stellt sich meistens zwangsläufig auch die Medikamenteneinnahme ein. Ist das Risikobewusstsein bei der autofahrenden Bevölkerung ausgeprägt genug oder wird der Einfluss von Arzneimitteln auf die Fahrtüchtigkeit unterschätzt?

Prof. Lüttje: Der wird sicher unterschätzt. Und zwar in allen Altersgruppen, weil häufig nur die

Medikamente als beeinträchtigend gesehen werden, bei denen es klar auf der Hand liegt, Schlafmittel zum Beispiel. Allerdings wird bereits bei einem Präparat, das scheinbar nur zur Beruhigung eingenommen wird, die Reaktionsgeschwindigkeit deutlich herabgesetzt. Sie ist übrigens bei allen Medikamenten herabgesetzt, die in irgendeiner Form das zentrale Nervensystem beeinträchtigen. Dazu können auch bestimmte Antibiotika gehören. Auch ein Großteil von Schmerzmitteln, ich spreche jetzt ausdrücklich nicht von Opiaten, wirken nachweislich auf das zentrale Nervensystem. Dieser Bereich wird vollkommen unterschätzt.

DVR-report: Könnte eine besondere Kennzeichnung auf der Medikamentenpackung helfen, auf diese spezielle Gefahr hinzuweisen? Den Beipackzettel liest doch kaum ein Patient.

Prof. Lüttje: Stimmt, denn die Frage ist, ob man den Beipackzettel versteht, weil er in Juristendeutsch abgefasst ist und zum Zweiten, ob man ihn lesen kann, weil er immer sehr klein gedruckt ist. Sicherlich gibt es Medikamente, die nachweislich eine deutliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nach sich ziehen. Für die wird man es möglicherweise auf die Packung schreiben können. Auch wenn das nicht gerade verkaufsfördernd ist. Viel gefährlicher sind aber die Medikamente, die das zentrale Nervensystem leicht beeinträchtigen können und bei denen man nicht



„Der Hausarzt sollte der vertraute Gesundheitsberater des Patienten sein.“

FOTOS > FRANK WOLLINGER

wird sagen können, ob sie sich per se negativ auf die Fahrtüchtigkeit auswirken.

DVR-report: Gesundheitliche Beeinträchtigungen stellen sich meist schleichend ein und viele Verkehrsteilnehmer gehen nicht sofort zum Arzt, wenn sie erste Anzeichen verspüren. Wie kann man hier Abhilfe schaffen? Sind verpflichtende regelmäßige Gesundheitschecks das richtige Rezept?

Prof. Lüttje: Prinzipiell ja, wobei ich fairerweise sagen muss, dass ich nicht ganz sicher bin, wo man die Altersgrenze festsetzen sollte. Ich habe vor etwa sieben Jahren, da war ich 50 Jahre alt, meine erste Brille bekommen. Als ich beim Augenarzt war, hat mich eine freundliche Assistentin

gefragt, ob ich noch Auto fahre. Die Frage, ab wann sich diese schleichenden Veränderungen einstellen, kann nur individuell beantwortet werden. Beim Sehvermögen ist 50 sicherlich ein Alter, ab dem es angebracht ist, es regelmäßig kontrollieren zu lassen. Je älter die Menschen werden, desto intensiver sollte man hier nachschauen. Es gibt ja Beispiele aus dem Ausland, in denen zum Beispiel alle fünf Jahre ein Sehtest nachgewiesen werden muss und sich die Abstände mit zunehmendem Alter verkürzen oder weitere Untersuchungen hinzukommen. Aus meiner Sicht sollte man das bewährte Instrument des begleiteten Fahrens mit in Betracht ziehen, das heißt das Fahren mit einem Fahrlehrer in einer definierten Umgebung.



„Die Fahrtüchtigkeit kann am besten mit Probefahrten überprüft werden.“

DVR-report: Gibt es denn überhaupt ein gültiges Messverfahren, das eine potenzielle Fahruntüchtigkeit frühzeitig erkennen lässt?

Prof. Lüttje: Ich bin ganz sicher, ohne behaupten zu wollen, alle Untersuchungen zu kennen, dass Laborverfahren, auch mit dem Einsatz von Fahrsimulatoren oder auch die sogenannten Papier- und Bleistifttests, nur eine sehr eingeschränkte Wertigkeit haben. Selbst im Bereich der Demenztests stehen kaum noch Verfahren zur Verfügung, die wirklich alterskorreliert sind.

Ich bleibe dabei, dass man die Fahrtüchtigkeit am besten mit Probefahrten überprüfen kann.

DVR-report: Kommen wir auf die Rolle der Ärzteschaft zu sprechen. Im DVR läuft momentan die „Aktion Schulterblick“, mit der wir freiwillige Gesundheitschecks propagieren. Eine im Rahmen der Aktion durchgeführte repräsentative Befragung hat ergeben, dass die Themen Fahrtüchtigkeit und Verkehrssicherheit im Arzt-Patient-Verhältnis kaum eine Rolle spielen. Ist der Hausarzt der passende Ansprechpartner für ältere und kranke Verkehrsteilnehmer?

Prof. Lüttje: Prinzipiell sollte der Hausarzt der vertraute Gesundheitsberater des Patienten sein. Von daher sollte er immer die erste Anlaufstelle sein. Richtig ist aber auch, dass das Thema Verkehrssicherheit in der ärztlichen Aus- und Weiterbildung keine oder allenfalls eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Das liegt aber auch daran, dass es kaum konkrete Regeln und Vorschriften gibt. Hinzu kommt, dass die Frage nach der Fahrtüchtigkeit sowohl für den Arzt als auch für den Patienten ein Tabu-Thema ist. Der Patient spricht es aus Angst deswegen nicht an, weil er vermeiden möchte, dass der Arzt ihm sagt: „Es wäre besser, wenn Sie nicht mehr Auto fahren“. Und der Arzt spricht es von sich aus nicht an, weil er genau weiß, wenn ich in diesem Bereich Ratschläge gebe, kann ich ein vernünftiges Arzt-Patienten-Verhältnis möglicherweise beschädigen. Man kann dieses Tabu nur brechen, wenn man regelmäßig über dieses heikle Thema spricht. Das ist der einzige Weg und das muss von den Patienten genauso kommen wie von den Ärzten. Das muss so selbstverständlich werden wie ein Gespräch über seinen Blutdruck.

DVR-report: Wäre es sinnvoll, wenn Ärzte eine Verkehrssicherheitsberatung abrechnen könnten, egal, ob anlässlich eines allgemeinen Gesundheitschecks oder einer akuten Erkrankung wie Epilepsie, Parkinson oder Leberzirrhose, um nur einige Beispiele zu nennen?

Prof. Lüttje: Wir leisten uns ja ein vernünftiges, zum Teil überbordendes, teilweise aber auch nicht ganz ausreichendes System von Vorsorgeuntersuchungen für die verschiedensten Bereiche. Wenn man es in diese

Kategorie einordnet, also als Teil einer Vorsorgeuntersuchung, dann wäre es sicherlich sinnvoll, und dann wäre dem Risikoteil dieses Themas auch ein bisschen die Spitze genommen. Wenn solch eine Untersuchung aber letztendlich immer mit der Frage „Daumen hoch oder Daumen runter - darf man fahren oder nicht“ endet, dann wird sie sicherlich nicht akzeptiert. Aber wenn sie als Vorsorgeuntersuchung in einen regelmäßigen Katalog für Ältere – möglicherweise sogar mit einem gewissen Gratifikationssystem, wie das ja bei anderen Vorsorgeuntersuchungen auch der Fall ist – eingebettet wird und das eine Selbstverständlichkeit ist, dann halte ich das durchaus für eine sehr gute Idee.

man auch bei Älteren viel weiter. Wenn man dann das Gefühl hat, es findet überhaupt keine realistische Wahrnehmung des eigenen Risikos oder des eigenen Krankheitsbildes statt, dann ist es sicher angezeigt und auch zulässig, an Angehörige heranzutreten. Das ist dann zulässig, wenn man das Gefühl hat, der Patient braucht eine zusätzliche Beratung, weil er das Problem als solches nicht überblickt. Denn grundsätzlich sind wir natürlich an die ärztliche Schweigepflicht gebunden und bevor man die aufhebt, müssten wir natürlich einen ganz konkreten Anlass für eine hochgradige Gefährdung haben. Da ist die Rechtsprechung schon recht deutlich, dann muss eigentlich schon der erste Unfall passiert sein, bevor wir etwas sagen dürfen.



Professor Dieter Lüttje im Gespräch mit Sven Rademacher

DVR-report: Angenommen, der Mediziner stellt fest, der Patient ist nicht mehr fahrtauglich, dieser zeigt sich allerdings vollkommen uneinsichtig. Welche Möglichkeiten hat hier der behandelnde Arzt?

Prof. Lüttje: Häufig ist es nicht damit getan, es dem Patienten nur einmal zu sagen. Hier geht es vielmehr um sehr differenzierte Gespräche, wie es mit der Bereitschaft des Patienten zur Eigenverantwortung aussieht. Mit reinen Verboten hat man überhaupt keine Chance. Man muss wirklich darüber sprechen, wie der Patient selbst das Risiko einschätzt. Damit kommt

DVR-report: Für viele ältere Verkehrsteilnehmer ist das eigene Auto ein wichtiger Bestandteil, mobil zu bleiben und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Aber auch immer mehr Ältere steigen auf das Fahrrad, nutzen ein Pedelec oder sind zu Fuß unterwegs. Die Folgen sind tragisch: Jeder zweite getötete Fußgänger und Radfahrer ist 65 Jahre oder älter. Wie können nicht-motorisierte ältere Menschen ihre Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen?

Prof. Lüttje: Da geht es auch wieder um die Frage nach der Eigenwahrnehmung: Kann ich noch gut sehen und

hören, wie beurteile ich meine eigene Gefährdung? Generell ist Fußgängern und Radfahrern zu empfehlen, sich sichtbar zu machen. Das ist ein ganz entscheidender Punkt. Bei den Jugendlichen ist es ja gelungen, das ein Stück weit in die Mode hineinzubekommen. Ältere Menschen neigen eher dazu, sich etwas unauffälliger zu kleiden. Damit ist man dann leider auch nicht gut zu erkennen.

DVR-report: Es gibt Expertenstimmen, die sagen, wir müssen die älteren Verkehrsteilnehmer eher befähigen und nicht reglementieren. Wie lernfähig sind ältere Menschen?

Prof. Lüttje: Da gibt es eine ganze Reihe von Untersuchungen. Ältere Menschen sind absolut lernfähig, solange keine Demenz vorliegt. Man muss nur die Unterrichtsart und die Art der Lehre an sie anpassen. Das heißt, eine aufwändige PowerPoint-Präsentation mit vielen Effekten und Spielereien wird möglicherweise den Jüngeren begeistern, für den Älteren kann es schnell zu viel sein. Klare, eindeutige Botschaften, auch mit einer etwas häufigeren Wiederholungsfrequenz, das sind die Dinge, die man anbieten muss. Trotzdem muss man berücksichtigen, dass wir über die demografische Entwicklung nicht nur viel mehr, sondern auch potenziell besser verkehrsgeschulte Ältere bekommen. Das ist eine völlig andere Generation, das muss man berücksichtigen. Und ältere

Verkehrsteilnehmer, insbesondere die hochaltrigen, sind überdurchschnittlich vulnerabel, das heißt verletzlich. Das ist so und kann auch nicht wegtrainiert werden.

DVR-report: Sie haben schon das eine oder andere Mal auf demenzkranke Patienten hingewiesen. Weiten Teilen der Medienberichterstattung zufolge hat man den Eindruck, wir werden im Zuge der demografischen Entwicklung zu einem Volk der Demenzkranken. Stimmt das?

Prof. Lüttje: Bei einem großen Teil der Berichte, die über das Alter veröffentlicht werden, habe ich auch manchmal dieses Gefühl. Wenn ich jetzt einmal etwas lästerlich bin, dann bezieht sich dieser Eindruck aber nicht auf die Älteren, sondern auf diejenigen, die die Berichte schreiben oder senden. Grundsätzlich ist es natürlich so, dass die Menschen immer älter werden und demgemäß die Wahrscheinlichkeit steigt, rein zahlenmäßig auch mit mehr Demenzpatienten umgehen zu müssen. Allerdings zeigt sich in der Altersforschung, dass höheres Alter eben nicht in gleichem Maße automatisch mit höherer Erkrankung einhergeht. Das heißt, wenn wir immer mehr hochaltrige Menschen bekommen, sind die potenziell auch gesünder als die Hochaltrigen von früher, so dass man nicht sagen kann, zehn Prozent mehr über 90-Jährige heißt zehn Prozent mehr Patienten mit Demenz. Außerdem haben wir eine

bessere Früherkennung von Demenz, die Forschung auf diesem Gebiet ist recht gut und vor allem die Wahrnehmung in der Bevölkerung ist besser. Klar ist, ein schwer dementer Patient kann nicht Auto fahren. Bei jemandem, der beginnend leicht dement ist, kann man das nicht grundsätzlich sagen.

DVR-report: Glauben Sie, dass den Medizinern der Zusammenhang zwischen Krankheit und Verkehrssicherheit bewusst genug ist?

Prof. Lüttje: Nein, das ist ein Thema, mit dem man sich noch mehr befassen muss, und zwar besonders unter dem Aspekt Prävention, das heißt, wirklich frühzeitig die ersten Risiken wahrzunehmen. Im Krankenhaus spielt das kaum eine Rolle, da gibt es die Regel, schwere Erkrankung heißt: nicht fahren. Die hat zwar niemand festgeschrieben, wird aber von allen Ärzten so vertreten. Entscheidend sind die Hausärzte und ein Stück weit auch die Notaufnahmen von Krankenhäusern. Besonders dort muss der Zusammenhang zwischen Erkrankung und Verkehrssicherheit noch mehr in den Vordergrund gerückt werden.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person

Professor Dr. med. Dieter Lüttje, geboren 1955, ist seit 1994 Leitender Arzt für Geriatrie und Palliativmedizin am Klinikum Osnabrück. Von 2001 bis 2002 absolvierte er ein berufsbegleitendes Aufbaustudium an der Europäischen Akademie für Altersmedizin (EAMA) in Sion (Schweiz). In den Jahren 2007 bis 2012 war der Mediziner in zusätzlicher Funktion Ärztlicher Direktor des Klinikums Osnabrück. Darüber hinaus übt Professor Lüttje seit 1997 eine Lehrtätigkeit an der Universität Osnabrück im Fachbereich Humanwissenschaften aus.

Neben vielen weiteren Tätigkeiten leitet er seit 2010 die Ethikkommission des Klinikums Osnabrück, seit 2011 ist er Präsident der Sektion Geriatrie der Europäischen Fachärztervereinigung (UEMS) sowie Mitglied des Executive Board der Europäischen Gesellschaft für Geriatrie (EUGMS).

Der Mediziner ist verheiratet und hat vier Kinder.



FOTO > FRANK WOLLINGER

Wo Vision Zero bereits Realität ist

Sonderauswertung aller Getöteten im Straßenverkehr nach Landkreisen

Von Detlev Lippard

Der DVR richtet sein Handeln schon seit sechs Jahren nach der Strategie Vision Zero aus. Wir orientieren uns an einem Zukunftsbild, in dem niemand mehr im Straßenverkehr getötet wird – und möglichst auch nicht mehr so schwer verletzt wird, dass in der Folge lebenslange Schäden bleiben.

Der Blick in die Statistik macht zwar deutlich, dass deutschlandweit vor allem die Zahl der schweren Unfälle seit vielen Jahren rückläufig ist. Dies hält Skeptiker jedoch nicht davon ab, die Vision Zero für unrealistisch oder ideologisch einseitig zu halten. Auch die Erläuterung, wonach unsere Sicherheitsstrategie weniger eine quantitative als vielmehr eine qualitative Vorgabe bedeutet, kann nicht alle Zweifler überzeugen.

Ist es in der Tat nicht weltfremd, ein langfristiges Ziel zu verfolgen in Richtung einer Verkehrswelt

ohne die ganz schweren Unfälle, die gleich Schicksalsschlägen als Preis unserer Mobilität zu entrichten sind? Ist realistischerweise überhaupt ein Straßennetz vorstellbar, in dem schwerste Unfälle der Vergangenheit angehören?

Genau diese Frage lässt uns nicht mehr los. Die Betrachtung der Unfallentwicklung auf der Ebene der Bundesländer zeigt zwar insgesamt ein positives Ergebnis, ist jedoch noch sehr weit vom Ziel der Vision Zero entfernt. Aber wir wollten genauer wissen, was die Unfallstatistik auf der kleinmaßstäblichen Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte hergibt. Denn die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit lassen sich lokal am besten belegen. Sie sind das Ergebnis beharrlicher Arbeit vor allem von Unfallkommissionen, von Verkehrsschauen und von Sicherheitsaudits, also ein Zusammenwirken von zielgenauem Reagieren auf das nicht-zufällige Unfallgeschehen und den vielfältigen Präventionsmaßnahmen.

Immer mehr Regionen ohne Getötete

Dankenswerterweise hat uns das Statistische Bundesamt mit einem umfangreichen Zahlenwerk versorgt, das uns eine Reihe von Antworten liefert. Die Wichtigste: Es gibt inzwischen tatsächlich Regionen, in denen die Kreispolizeibehörden in ihren Jahresberichten keine tödlichen Verkehrsunfälle mehr aufführen müssen.

Unsere Sonderauswertung aller 295 Landkreise und 107 kreisfreien Städte für die Jahre 2008 bis 2011 zeigt eine ungleiche Verteilung: Rein rechnerisch wären in diesen 402 regionalen Einheiten im Schnitt 9,0 Getötete (bei 3.600 Getöteten im Jahr 2012) zu registrieren. Angesichts der sehr unterschiedlichen Gebietsgrößen und Straßennetze der großen Landkreise einerseits und kreisfreien Städten andererseits ist die Spannweite selbstverständlich groß.



FOTOS > FOTOLIA – MONTAGE > GWM

Ist ein Straßennetz vorstellbar, in dem schwerste Unfälle der Vergangenheit angehören?

Stadt	Getötete			
	2008	2009	2010	2011
Hof	0	2	0	0
Emden	0	2	0	0
Flensburg	0	1	0	0
Suhl	1	0	0	0

Keine Getöteten im Straßenverkehr in drei von vier Betrachtungsjahren

Ein Ergebnis sticht allerdings heraus: Im Jahr 2011 gab es in 15 kreisfreien Städten und sogar in einem Landkreis keinen einzigen Verkehrstoten. Noch im Jahr 2008 gelang dies erst in acht Fällen. Die Mehrjahresbetrachtung zeigt zudem, dass dies keine Eintagsfliegen sind. Denn eine Reihe von Städten hat mehr als einmal den Idealwert erreicht, sechs Städte sogar in drei von vier Betrachtungsjahren.

Solche Erfolgsbilanzen sind sicher nicht nur auf glückliche Zufälle zurückzuführen. Zum Beispiel hat die thüringische Stadt Suhl nach bereits nur einem Verkehrstoten 2008 in den drei Folgejahren keine tödlichen Unfälle mehr aufnehmen müssen. In Flensburg kam 2009 noch eine

Person im Straßenverkehr ums Leben, ab 2010 konnte in jedem Jahr „Fehlanzeige“ gemeldet werden.

Interessant ist auch die Bilanz der kreisfreien Stadt Potsdam, in der 2011 erstmals kein Verkehrstoter zu beklagen war. Denn Potsdam ist mit etwa 160.000 Einwohnern und 187 Quadratkilometern eine relativ große kreisfreie Stadt, deren Fläche ausgedehnter als die so mancher Landkreise ist. Das Gebiet umfasst insgesamt 56 Ortsteile, deren Straßenverbindungen teilweise einen ländlichen Charakter haben, wo mehr als Tempo 50 erlaubt ist. Auch für die Kernstadt heißt dies, dass im Jahr 2011 kein Radfahrer und kein Fußgänger ums Leben gekommen ist. Angesichts der Einwohnergröße

und der hohen Anteile ungeschützter Verkehrsteilnehmer ist dies ein beachtenswertes Ergebnis.

Auf der anderen Seite stehen die flächenmäßig ausgedehnten Landkreise, deren Ausgangsbedingungen im Vergleich zu den kreisfreien Städten wesentlich ungünstiger sind. Etwa wenn es sich um Landkreise in bergigen Regionen handelt oder wenn viele Bäume den Straßenrand säumen. So ist es nicht verwunderlich, dass im Jahr 2011 in 26 Landkreisen mehr als jeweils 20 Verkehrstote gemeldet wurden.

Positive Entwicklung ist kein Zufall

Auch wenn der DVR sehr gerne einzelne positive Beispiele herausstellt, bleibt doch der Blick für das Ganze entscheidend. Denn dann bleibt kein Platz mehr für Zufälle. Statistisch formuliert geht es nämlich nicht primär um die Betrachtung kleiner Stichproben, sondern um die Entwicklung der Unfallzahlen der sogenannten Grundgesamtheit, die aus allen kreisfreien Städten und Landkreisen in Deutschland besteht.

Wir werden die regionale Verteilung der Unfallentwicklung weiterhin intensiv beobachten und dokumentieren, wo die Erfolge zu verorten sind. In einer Langzeitbetrachtung wollen wir beispielhaft erläutern, wie sich diese positiven Trends erklären lassen. Damit wir immer öfter mitteilen können: Keiner ist umgekommen, kein Radfahrer, kein Fußgänger, kein Zweiradfahrer und kein Autofahrer.



Landkreise, in denen viele Bäume den Straßenrand säumen, sind nach wie vor gefährlich.

Der Autor ist Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR.
dliiphard@dvr.de

„Ein Unfall kann alles auf den Kopf stellen“

„Tag der Verkehrssicherheit“ mit bundesweiten Aktionen

FOTO > OLIVER KLEINZ



Fahrsicherheitstraining des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung am Nürburgring

„Das Leben ist schön“, findet Schauspieler Bernhard Bozian, bekannt geworden durch Serien wie „Marihof“ oder „Anna und die Liebe“. „Ein Unfall kann alles auf den Kopf stellen: für mich, aber auch für meine Familie und meine Freundin. Ich fahre immer angeschnallt – auch kurze Wege. Das Leben ist viel zu schön, um es leichtfertig aufs Spiel zu setzen“, sagt der 29-Jährige und appelliert an

alle Verkehrsteilnehmer, rücksichtsvoll und gelassen unterwegs zu sein.

Auch der jährlich stattfindende „Tag der Verkehrssicherheit“ des DVR, traditionell an jedem dritten Samstag im Juni, steht unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“. Am 15. Juni 2013 fand der bundesweite Aktionstag bereits zum neunten Mal statt. Auch in diesem Jahr haben

sich wieder rund hundert Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen und soziale Einrichtungen beteiligt und zogen Tausende Interessierte auf Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahrsicherheitszentren oder Werkstätten und boten Verkehrssicherheit zum Anfassen.

Das Deutsche Institut für Qualitätsförderung e.V. (DIQ) hatte sich in

FOTOS > MOZ / SERGEJ SCHEIBE



Impressionen vom Tag der Verkehrssicherheit



einer deutschlandweiten Aktion an die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer gewandt. Die Aktion endete mit einem Fahrsicherheitstraining am Nürburgring.

In Nördlingen wurde der 5. Bayerische Verkehrssicherheitstag des ACE Auto Club Europa durchgeführt. An 24 Stationen konnte das Thema Verkehrssicherheit getestet und spielerisch erlebt werden. Ein Höhepunkt war die Rettungsübung der Freiwilligen Feuerwehr Nördlingen und des Bayerischen Roten Kreuzes.

Daneben sorgten weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen, Projekttag in Kitas oder Tage der offenen Tür dafür, das Thema Verkehrssicherheit ins Bewusstsein vieler kleiner und großer Verkehrsteilnehmer zu rücken.

Mehr Informationen unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de.



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zum „Tag der Verkehrssicherheit“



Maßnahmen und Initiativen ist es uns in den letzten Jahrzehnten gelungen, die Zahl der auf deutschen Straßen tödlich Verunglückten drastisch zu reduzieren. Und wir werden in unserer Arbeit für mehr Verkehrssicherheit nicht nachlassen.

Der Bund hat deshalb in dieser Legislaturperiode ein neues Sicherheitspaket auf den Weg gebracht. Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm wollen wir unseren Beitrag dazu leisten, die Zahl der Todesopfer in unserem Land noch in diesem Jahrzehnt um 40 Prozent zu mindern. Zudem müssen wir dringend auch die Zahl der Verletzten verringern, die im letzten Jahr bei über 380.000 lag. Im Visier haben wir dabei vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer, Kinder oder auch Senioren. Auch das vom Deutschen Bundestag soeben beschlossene Neue Punktesystem soll einen Beitrag leisten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

So sehr die Politik ihren Beitrag leisten kann und muss, so sehr ist Verkehrssicherheit vorrangig eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Deshalb ist es wichtig und verdienstvoll, dass sich viele Initiativen, Länder und Gemeinden, Schulen, Verbände und Vereine das Thema Verkehrssicherheit auf ihre Fahnen geschrieben haben und entsprechende Aktionen oder Kampagnen initiieren. Sie alle sind unverzichtbare Partner, wenn es darum geht, die Sicherheit auf unseren Straßen weiter zu verbessern. Wir brauchen das Engagement aller, aber auch jedes Einzelnen. Mein Appell geht deshalb an alle Verkehrsteilnehmer, mehr Rücksicht untereinander zu üben und gemeinsam daran mitzuwirken, dass weniger Unfälle geschehen.

Auch der gemeinsame „Tag der Verkehrssicherheit“, der jedes Jahr im Juni vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat bundesweit veranstaltet wird, trägt mit vielen Aktionen dazu bei, die Unfallzahlen zu senken.

Auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit hat unser Land Beachtliches vorzuweisen. So hat die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Menschen seit Beginn der deutschen Unfallstatistik im Jahre 1953 einen historischen Tiefstand erreicht – und das, obwohl sich die Zahl der Fahrzeuge seitdem verdreifacht hat. Im vergangenen Jahr gab es 10,1 Prozent weniger Verkehrstote als im Vorjahr. Damit ist die Zahl der Todesopfer mit 3.600 im Jahr 2012 noch stärker als erwartet gesunken und liegt sogar unter dem bisher niedrigsten Wert von 3.648 Todesopfern des Jahres 2010. Auch im ersten Quartal dieses Jahres gab es laut neuester Statistik weniger Unfälle, Verletzte und fast 150 weniger Tote im Straßenverkehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dies sind zweifellos erfreuliche Entwicklungen.

Dennoch: Anders betrachtet verloren pro Tag im Schnitt zehn Menschen ihr Leben im Straßenverkehr, davon alle sechs Stunden einer durch zu schnelles Fahren. Alle 18 Minuten verunglückte im vergangenen Jahr ein Kind – alle acht Minuten wurde ein Verkehrsteilnehmer schwer verletzt. Diese Zahlen sind nach wie vor erschreckend und zeigen uns, dass wir die Hände nicht in den Schoß legen dürfen. Jeder im Straßenverkehr Verunglückte ist ein Opfer zu viel!

Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist daher ein zentrales Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Mit zahlreichen

FOTO > BMVBS / FRANK OSSENBRINK

Sichere Bedingungen für Radfahrer

3. Nationaler Radverkehrskongress präsentierte aktuelle Entwicklungen

FOTO > WINORA



Rad fahren muss sicherer und attraktiver werden.

Rund 700 Experten aus Bund, Ländern, Verbänden, Wissenschaft und Praxis diskutierten anlässlich des 3. Nationalen Radverkehrskongresses am 13. und 14. Mai 2013 in Münster unter dem Titel „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ aktuelle Trends. Im Fokus standen Rahmenbedingungen für einen sicheren Radverkehr in Deutschland, auch vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Aufkommens von Pedelecs und E-Bikes. Alle Beteiligten waren sich einig, dass das Radfahren insgesamt sicherer und attraktiver werden muss, um mehr Menschen zum Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bezeichnete die Förderung des Radverkehrs als „gesamtgemeinschaftliche Aufgabe“, die eine Verzahnung aller Akteure erfordere. „Der Radverkehr muss integraler Bestandteil der Mobilitätskette sein“, bekräftigte Ramsauer und unterstrich die Bemühungen des Bundes, den Radverkehrsanteil in Deutschland von aktuell zehn auf 15 Prozent im Jahr 2020 zu steigern. Analog zu Verkehrssicherheitsprogrammen müsse darauf

hingearbeitet werden, mehr Miteinander und Toleranz im Straßenverkehr zu etablieren. „Dabei geht es nicht darum, mehr Verbote zu schaffen, sondern darum, an die Vernunft zu appellieren“, so der Minister. Auch beim Thema Fahrradhelm soll Einsicht vor Zwang stehen: Eine Helmpflicht für Radfahrer schloss Ramsauer aus.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek machte sich für ein Umdenken in Sachen Mobilität stark. Er bekräftigte die Entschlossenheit des Landes zu einer stärkeren Radverkehrsförderung und machte darauf aufmerksam, dass Fahrradverkehr vor allem Raum benötige. Stadtentwicklung müsse mit Mobilität und barrierefreier Verkehrsplanung verknüpft werden, so Groschek. Ziel sei es, unterschiedliche Verkehrsmittel möglichst intelligent und sinnvoll verknüpft zu unterschiedlichen Anlässen zu benutzen.

Wie sich eine Stadt erfolgreich dem Radverkehr öffnen kann, zeigte Robin Lester Kenton, Director of Strategic Communications im New York City Department of Transportation. Am Beispiel des Fahrradhelms demonstrierte sie, wie geschicktes Marketing

dazu beitragen kann, das Interesse der Menschen, den Dialog zwischen Polizei und Bürgern und schließlich das Tragen eines Helms zu fördern. So wurde der Helm als modisch attraktives Accessoire beworben, um auch jüngere Zielgruppen zu erreichen. Die Initiatoren der vielfältigen Aktionen sehen sich bestätigt: Von 2007, dem Jahr der ersten großangelegten Fahrradkampagne, bis 2011 hat sich die Zahl der Fahrradpendler in New York mehr als verdoppelt.

Fachvorträge zu unterschiedlichen Schwerpunkten boten zudem die Grundlage für vielfältige Diskussionen rund um das Fahrrad als sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel in Freizeit und Beruf. Ein systematisches, flächendeckendes Vorgehen beim Thema Radverkehrsplanung forderte der Radverkehrsexperte Professor Heiner Monheim. Was bei Autobahnen selbstverständlich sei, müsse auch für die Fahrradinfrastruktur gelten. Professorin Carmen Hagemeyer von der Technischen Universität Dresden zeigte die Unterschiede zwischen gefühlter und objektiv nachvollziehbarer Sicherheit auf. Radwege, die vom Autoverkehr baulich getrennt sind, würden von Fahrradfahrern als sicherer eigener Raum empfunden, obwohl diese Sicherheit durch Unfallzahlen nicht immer belegt werden könne. Umgekehrt sei das subjektive Sicherheitsgefühl auf Radfahrstreifen niedriger als die statistisch ermittelte Unfallhäufigkeit vermuten ließe. Auch informative Präventionsarbeit und Kontrollen könnten das subjektive Sicherheitsgefühl stärken. Eine Kombination aus regelmäßiger Verkehrsüberwachung mit hoher Kontrolldichte, Aufklärung und Anreizsystemen schlug Udo Weiss von der Direktion Verkehr der Polizei Münster vor. Langfristige Strategien, die auf nachvollziehbare Argumente setzen, würden eine viel höhere Akzeptanz unter den Bürgern erfahren als ausschließlich repressive Maßnahmen.

Nur mit Helm auf den Sattel?

Diskussion um einen verpflichtenden Kopfschutz für Radfahrer



Ein Fahrradhelm schützt vor schweren Kopfverletzungen.

Das Oberlandesgericht Schleswig-Holstein hat kürzlich ein aufsehen-erregendes Urteil gesprochen. Es hat einer Fahrradfahrerin, die ohne Helm bei einem Verkehrsunfall schwer am Kopf verletzt wurde, eine Mitschuld zugewiesen. Die Frau war an einem am Straßenrand parkenden Auto vorbeigefahren. Unmittelbar vor ihr öffnete die Pkw-Fahrerin die Tür, die Radlerin stürzte und zog sich eine schwere Schädel-Hirn-Verletzung zu.

Das Gericht entschied, dass Fahrradfahrer bei einer Kollision mit einem anderen Verkehrsteilnehmer eine Mitschuld tragen, wenn ein Helm ihre Kopfverletzungen verhindert oder gemindert hätte. Laut Oberlandesgericht muss das Unfallopfer 20 Prozent ihres Schadens selbst bezahlen.

Wird mit diesem Urteil die Helmpflicht durch die Hintertür eingeführt? Zumindest hat der Richterspruch erneut eine lebhafte Debatte über das Für und Wider eines verpflichtenden Kopfschutzes für Fahrradfahrer losgetreten.

GIDAS-Unfalldaten

Unbestritten ist, dass Fahrradfahrer ohne Helm gefährdeter für

Kopfverletzungen sind. Nach Angaben von Professor Dietmar Otte, Leiter der Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover, ist die Verletzungsschwere bei Radfahrern ohne Helm höher als bei den Unfallopfern, die mit Kopfschutz unterwegs waren. Bei 7.000 ausgewerteten Radfahrern im Zeitraum 2000 bis 2012 erlitten 40 Prozent der Radler ohne Helm Kopfverletzungen, bei denen mit Helm lag der Anteil bei 30 Prozent. „Der Helm schützt besonders vor schweren Verletzungen. Wir konnten sowohl für Schädelfrakturen als auch für Schädel-Basis-Frakturen und schwere Schädel-Hirn-Verletzungen ein Reduktionspotenzial von 70 bis 80 Prozent ermitteln“, erläutert der Wissenschaftler. Grundlage sind Zahlen der GIDAS-Datenbank (German In-Depth Accident Study). GIDAS ist ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT). Ziel des GIDAS-Projektes ist die umfassende Dokumentation von Verkehrsunfällen mit Personenschäden. Dafür sind die Forscher direkt am Ort des Geschehens und erfassen alle Unfallschäden. Rund zwei Drittel aller untersuchten Radfahrernfälle gingen übrigens auf eine Kollision mit einem Pkw zurück,

ein Fünftel sind isolierte Stürze von Radfahrern auf öffentlichen Straßen.

Pro Helmpflicht

Die Befürworter einer verbindlichen Helmpflicht versprechen sich eine höhere Helmtragequote und einen Rückgang der Kopfverletzungen. Nach Angaben der Allianz-Versicherung sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer den Aufprallkräften bei einem Unfall unmittelbar ausgesetzt. „Bei einem Fahrradunfall ist der einzige Schutz für den Kopf ein Fahrradhelm. Die Wahrscheinlichkeit, eine Gehirnverletzung zu erleiden, liegt ohne Helm mehr als doppelt so hoch wie mit Helm. Aus Sicht der Schadenprävention fordert die Allianz deshalb eine allgemeine Helmpflicht für Fahrrad- und Pedelec-Fahrer“, sagt Severin Moser, Vorstandsvorsitzender der Allianz Versicherungs-AG.

Auch der Thüringer Verkehrsminister Christian Carius hat sich wiederholt für die Einführung einer Radhelmpflicht für Kinder und Jugendliche ausgesprochen und zu dieser Frage eine Expertenkommission berufen, die im Frühjahr 2011 ihren Abschlussbericht vorgelegt hat. Darin wurde festgestellt, dass junge Radfahrer nicht nur

häufiger Unfallopfer seien, sondern auch erheblich stärker gefährdet, bei Unfällen verletzt zu werden. Durch eine Helmpflicht für Kinder würden Eltern, Lehrer und Schüler eine zusätzliche Argumentationshilfe gewinnen, um Kinder frühzeitig an das Helmtragen zu gewöhnen und das Helmtragen auch ohne Begleitung Erwachsener sicherzustellen.

FOTO > CARROUX.COM



Ein noch zu seltenes Bild: Radfahrerin mit lebensrettendem Kopfschutz.

Contra Helmpflicht

Bleibt die Frage, wer sich tatsächlich an eine solche Pflicht halten würde, die entsprechend kontrolliert werden muss. Die Bundesländer stöhnen bereits jetzt über mangelnde finanzielle wie personelle Ressourcen beim Thema Überwachung. So müssten vermehrt auch Fahrrad-Polizeistreifen eingesetzt werden. Gegner einer Helmpflicht wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) befürchten zudem, dass sich mit einer verpflichtenden Regelung deutlich weniger Menschen auf das Rad schwingen. Die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens würden die körperlichen Gefährdungen durch Verletzungen bei weitem ausgleichen.

In eher seltener Übereinstimmung ist auch der ADAC gegen eine Helmpflicht. Der Automobil-Club rückt vor allem versicherungstechnische Argumente in den Vordergrund: Eine gesetzliche Verankerung hätte zur Konsequenz, dass ein Verunglückter, der keinen Helm getragen hat, geringere Ansprüche bei Versicherungsleistungen geltend machen könne.

Auch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hält nichts von einer Helmpflicht. Gleichwohl setzt er auf die „Einsicht der Menschen“. „Es geht darum, an die Vernunft zu appellieren, im Verkehr mehr an ein Miteinander und Toleranz und weniger an Konfrontation zu denken“, sagte der Minister beim 3. Nationalen Radverkehrskongress in Münster.

Emotionale Diskussion

Klar ist, die Diskussion um den Fahrradhelm ist sehr emotional. Als Argumente gegen den Helm wird immer wieder angeführt, der Kopfschutz sei

unbequem und im Sommer zu warm, zerstöre die Frisur, außerdem gefährde der Radler nur sich selbst und niemanden sonst. Und wohin mit dem Teil, wenn ich einkaufen fahre oder anderweitig in der Freizeit unterwegs bin und keine Lust habe, den Helm die ganze Zeit herumzutragen? Für viele Jugendliche wird der Helm ab einem bestimmten Alter „uncool“. Nach Zahlen von Professor Otte tragen 40 Prozent der sechs- bis zehnjährigen Kinder einen Helm, bei den Elf- bis 16-Jährigen liegt der Anteil nur noch bei zwölf Prozent. Doch gerade für ältere Erwachsene zeige sich aus biomechanischer Sicht altersbedingter Verletzungsentstehung ein Radhelm besonders effektiv.

Weitere Fragen bleiben offen: Fahren Helmträger riskanter, weil sie sich sicherer fühlen? Nehmen Autofahrer auf Radler ohne Helm mehr Rücksicht als auf Helmträger?

Geringe Tragequoten

Tatsache ist, die Deutschen sind Fahrradhelmmuffel. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) liegt die Helmtragequote bei elf Prozent. Diese Angabe deckt sich mit dem Ergebnis einer repräsentativen Umfrage im Auftrag von ZEIT ONLINE. Hier wurde deutlich, wie unbeliebt der Helm besonders bei Frauen ist. Fast 62 Prozent der Radfahrerinnen verzichten auf den lebensrettenden Kopfschutz. Nach Altersgruppen betrachtet

machen die 35- bis 44-Jährigen am häufigsten vom Helm Gebrauch.

42,4 Prozent der Befragten sprachen sich für eine Helmpflicht aus. Während Männer einen Zwang eher ablehnten, würden Frauen ein entsprechendes Gesetz eher befürworten. Jeder zweite junge Erwachsene lehnte eine solche Maßnahme ab. Die einzige Altersgruppe, die mehrheitlich für die Helmpflicht stimmte, war die der über 55-Jährigen.

Die meisten Experten sind sich einig: Das Tragen eines Fahrradhelms erhöht die Chance, einen Unfall ohne oder mit einer geringeren Kopfverletzung zu überstehen. Für einen positiven Effekt, den die Einführung einer Helmpflicht auslösen würde, gebe es hingegen keinen wissenschaftlich fundierten Beweis. „In Deutschland gibt es keine Studie, die eine Helmpflicht begründen könnte und die ausländischen Studien sind methodisch nicht sauber oder auf Deutschland nicht übertragbar“, meint Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Dennoch empfiehlt auch der Unfallforscher allen Radfahrern das Tragen eines Helms.

Diese Empfehlung spricht auch der DVR aus. „Hirnverletzungen könnten deutlich reduziert werden, wenn bei einem Unfall ein Helm getragen wird“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Er appelliert an alle Radfahrer, nur „oben mit“ unterwegs zu sein. Um die Helmtragequote zu erhöhen, sei weitere Präventionsarbeit notwendig. Ein Baustein ist ein neuer Verkehrssicherheitsfilm mit Fernsehmoderator Willi Weitzel, der sich besonders an die Gruppe der acht- bis 14-jährigen Kinder richtet. Der Film „Fahrradfahren: Immer mit Helm!“ aus der Allianz Film-Reihe „Willi Weitzel hat's geschnallt“ zeigt anhand von Versuchen und einem Crashtest, wie wichtig der Helm für kleine und große Radfahrer bei einem Unfall ist. In Zusammenarbeit mit dem DVR und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) wird der Film allen Schulen, den Verkehrswachten und der Polizei in Deutschland zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter www.willi-weitzel-hats-geschnallt.de.

Übung macht den Meister

DVR-Presseseminar: Jung und Alt am Steuer

Im Zuge des demografischen Wandels steigt auch die Zahl der älteren Autofahrer. Die Bedürfnisse dieser Gruppe müssen bei der Anpassung von Fahrzeugtechnik und Infrastruktur berücksichtigt werden, um eine sichere Mobilität im Alter gewährleisten zu können. Und wie es sieht es im Vergleich bei den jungen Fahrern aus? Trotz der seit Jahren positiven Entwicklung bei den Unfallzahlen der 18- bis 24-Jährigen ist die Zahl der Verletzten und Getöteten in dieser Gruppe überproportional hoch. Wie stark wirkt sich der Einfluss von Lebensstilen auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrer aus? Und welche Möglichkeiten gibt es, auch für sie eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu erreichen? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das Presseseminar „Jung und Alt am Steuer“ des DVR am 6. und 7. Juni 2013 in Dipperz bei Fulda.

„Ältere Fahrer- eine Problemgruppe?“ Dieser Frage widmete sich **Professor Wolfgang Fastenmeier** von der Psychologischen Hochschule Berlin. Aussagen zum Unfallrisiko älterer Fahrer bezögen sich auf den Durchschnitt dieser Altersgruppe, wobei gerade im Alter eine große individuelle Variabilität der Leistungsfähigkeit bestehe. Ältere hätten zwar durchaus gesundheitliche Probleme und seien nicht mehr so leistungsfähig wie jüngere, durch Kompensation gelinge es ihnen aber, dies auszugleichen. „Ältere sind nicht gefährlicher als der Durchschnitt der Autofahrer und sind keine besondere Risikogruppe wie beispielsweise die jungen Fahrer“, fasste Professor Fastenmeier zusammen. Die Möglichkeit

zur Kompensation sei jedoch stark von der jeweiligen Verkehrssituation abhängig. Gerade im Innerortsverkehr, etwa bei komplexen Kreuzungssituationen, sei dies häufig nicht oder nur wenig gegeben. Eine verbesserte Straßengestaltung und Fahrerassistenzsysteme könnten dies teilweise ausgleichen. Altersbezogene Gesundheitsuntersuchungen, wie sie in einigen Ländern eingeführt worden sind, böten keinen Gewinn für die Verkehrssicherheit, da die untersuchten Kriterien in keinem Zusammenhang mit dem tatsächlichen Unfallrisiko der älteren Verkehrsteilnehmer stünden. Häufig sei sogar ein gegenteiliger Effekt zu beobachten, wenn Ältere aus Angst vor der Untersuchung auf das Fahrrad umsteigen und in der Folge die Zahl der Fahrradunfälle zunehme. Nötig und hilfreich seien präventive Maßnahmen zur Verminderung von Mobilitäts- und Sicherheitsproblemen, etwa eine bedarfsgerechte Raumplanung und Anpassung der Verkehrswege an die Bedürfnisse Älterer, eine Verbesserung von Transportalternativen und fahrzeugtechnische Hilfen.

Dr. Sebastian Poschadel stellte eine Studie des Leibniz-Instituts für Arbeitsforschung in Dortmund (IfADo) vor, bei der überprüft wurde, inwieweit die Fahrkompetenz älterer Autofahrer durch professionelles Fahrtraining im Straßenverkehr gesteigert werden kann. Die Teststrecke, auf der die Fahrfähigkeit der Teilnehmer bewertet wurde, basierte auf der Auswertung von Unfällen älterer Fahrer durch die Polizei. Mithilfe eines modifizierten „TRIP-Protokolls“ wurde die

Fahrkompetenz der jeweiligen Fahrer gemessen. Der Altersdurchschnitt lag bei 72 Jahren. Ein Teil der Versuchsteilnehmer absolvierte ein praktisches Fahrtraining im Realverkehr im Umfang von 15 Stunden. Die Fahrfähigkeit der Trainingsteilnehmer nahm durch das Training stark zu, wobei die Teilnehmer, die zunächst viele Fehler machten, stärker davon profitierten als diejenigen, die anfangs schon relativ gut fuhren. Der Trainingserfolg erwies sich in einer Nachuntersuchung nach einem Jahr als stabil. Aber auch die Gruppe, die lediglich an den Testfahrten teilgenommen hatte, konnte sich verbessern. Poschadel führte dies auf die Wirkung des Feedbacks durch, das diese Gruppe nach der Testfahrt durch die begleitenden Fahrlehrer erhielt. Die schwächste Gruppe der Älteren kam jedoch auch nach dem Training nicht an die Durchschnittswerte jüngerer Fahrer heran. Ein gezieltes Fahrtraining im Realverkehr sei eine Alternative für ältere Verkehrsteilnehmer, bevor das Fahren ganz eingestellt wird. Allerdings müsse der Trainingsumfang so bemessen werden, dass die Zielgruppe die Maßnahme auch tatsächlich nachfragt.

Professor Klaus O. Rompe von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH in Dresden referierte über die Frage: „Was kann die Technik – was nicht?“ und stellte Möglichkeiten zur Reduzierung der Unfallrisiken älterer Autofahrer durch intelligente Fahrzeugtechnik vor. Während der Kreuzungsunfall zwar der häufigste Unfall mit Beteiligung Älterer ist, seien Unfälle infolge von Abkommen von der Fahrbahn und

FOTO > GWM



Kollision mit dem Gegenverkehr diejenigen Unfälle, die mit den schwersten Folgen einhergehen. „Besonders wirksam für die Reduzierung von Seniorenunfällen sind solche Systeme, die wenig Übung oder Bedienung erfordern und autonom arbeiten“, sagte der Experte. Als Beispiele für besonders wirkungsvolle Assistenzsysteme für Ältere nannte Rompe Notbremsysteme mit Fußgänger- und Radfahrererkennung und Kreuzungsassistenten. Damit könnte ein großer Anteil der entsprechenden Unfälle verhindert werden. Auch bei der Vermeidung von Unfällen mit Fußgängern sei die Wirkung dieser Systeme beachtlich. „Hohes Unfallvermeidungspotenzial haben neben intelligenten Lichtsystemen auch Querführungsassistenten zur Vermeidung von Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn und zur Kompensation unzureichender Schulterblicke beim Fahrstreifenwechsel“, ergänzte er. Eine hohe Wirkung sah Rompe auch bei Systemen der passiven Sicherheit wie Kniebag und Airbelt, die in der Lage sind, Senioren bei einer Kollision vor Verletzungen im Fahrzeug zu schützen.

Professor Georg Rudinger vom Zentrum für Alternskulturen in Bonn beschäftigte sich in seinem Vortrag mit der Verkehrsumwelt älterer Menschen im Jahr 2030 und stellte hierzu zwei Szenarien vor: „Die Gesellschaft der Zukunft wird eine ergraute, internationale mobile Gesellschaft sein.“ Die beiden vorgestellten Szenarien unterscheiden sich deutlich. Szenario A zeichne ein positives Bild der Mobilität Älterer. Hierzu seien jedoch tiefgreifende Veränderungen nötig, etwa der Ausbau alternativer Energien und des ÖPNV. Bei Szenario B, das auf einer Fortschreibung des Bestehenden beruhe, werde es bei dem Missverhältnis zwischen den Bedürfnissen



FOTO > MARC FRANKENHAUSER

Regelmäßige Gesundheitschecks machen auch das Autofahren sicherer.

der Älteren und den Möglichkeiten individueller Mobilität bleiben. Insbesondere bei Szenario B führten Unterschiede in der ökonomischen und kulturellen Leistungsfähigkeit der Älteren zu einer weiteren Verschärfung der Unterschiede im jeweiligen Lebensstil. Dabei müssten weite Teile der Älteren starke Einschränkungen in ihrem Mobilitätsverhalten hinnehmen. Für E-Bikes prognostizierte Rudinger einen Marktanteil von 30 Prozent in Deutschland und den Niederlanden, was zu einer Steigerung der Mobilität führen könne.

Sandra Demuth, Referentin für Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen beim DVR, stellte die „Aktion Schulterblick“ vor, die im Herbst 2012 mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums gestartet wurde. Die Aktion soll ältere Menschen darauf aufmerksam machen, dass Gesundheitsuntersuchungen wichtig sind. Freiwillige Gesundheitschecks könnten helfen, eventuelle Einschränkungen im Straßenverkehr zu

identifizieren und ihnen entgegenzuwirken, beispielsweise mit einfachen Hilfsmitteln wie einer Brille. Zielgruppen der Aktion sind ältere Verkehrsteilnehmer sowie deren Angehörige, Ärzte und Verkehrsteilnehmer allgemein. Das Bündel der Maßnahmen enthält eine Broschüre, die über Arztpraxen und Dachorganisationen verteilt wird. Für Journalisten wurden Selbsttests mit einem Alters-Simulationsanzug organisiert. Hinzu kam ein Online-Selbsttest auf verschiedenen Internetseiten, der als Denkanstoß für freiwillige Gesundheitschecks dient. Außerdem wurden Telefon-Aktionen mit Tageszeitungen durchgeführt und eine Pressemappe mit Hintergrundinfos für Veröffentlichungen in Fachzeitschriften für Ärzte vorbereitet. Neben weiterer umfassender Medienarbeit konnten die ehemaligen Ski-Rennläufer Rosi Mittermaier und Christian Neureuther als prominente Unterstützer gewonnen werden. Die Aktion wird weitergeführt. Der Schwerpunkt liegt auf der Ansprache von Angehörigen älterer Verkehrsteilnehmer.



Der zweite Tag des Presseseminars war den jungen Fahrern und deren Unfallrisiken gewidmet. „So wie man lebt, so fährt man“, lautete der Titel des Vortrags von **Dr. Hardy Holte** von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), in dem er über neuere Erkenntnisse zu den Auswirkungen von Lebensstilen auf das Fahrverhalten von jungen Fahrern berichtete. Eine aktuelle Repräsentativbefragung der BASt bestätigt frühere Ergebnisse und liefert neue Befunde über die lebensstiltypische Ausprägung verkehrssicherheitsrelevanter Erwartungen und Einstellungen junger Menschen. „Im Wesentlichen hat sich die Aufteilung der von Horst Schulze entworfenen Lebensstil-Typen als stabil erwiesen“, sagte Holte. Bei der aktuellen Studie sei zusätzlich ein „autozentrierter Typ“ neu identifiziert worden, der mit einem Anteil von zehn Prozent an der Gesamtgruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer vertreten sei. Diese Lebensstilgruppe, der mit über 90 Prozent überwiegend junge Männer angehören, stelle mit 39 Prozent den mit Abstand höchsten Anteil an den Unfallbeteiligten. Auch durch Eintragungen in das Flensburger Verkehrszentralregister falle diese Gruppe besonders auf. „Der Lebensstil beeinflusst das Risikoverhalten der jeweiligen Gruppe“, fasste Holte die Erkenntnisse zusammen. Dies sei bei der Zielgruppenansprache junger Fahrer bei der Verkehrssicherheitsarbeit zu beachten. Neben der Massenkommunikation durch breit gestreute Öffentlichkeitsarbeit sei es wichtig, die gefährdeten Gruppen persönlich zu erreichen. Auch für die Ansprache junger Fahrer durch den Fahrlehrer in der Fahrausbildung könnten die Ergebnisse genutzt werden.

„Sind die jungen Fahrer noch zu retten“, fragte **Kay Schulte**, Referent Fahrfänger/Kraftfahrer beim DVR, und berichtete über Möglichkeiten einer verbesserten Fahranfängervorbereitung. Ausgehend von einer Charakterisierung der Zielgruppe der vernetzten, kommunikationsorientierten „Digital Natives“ zählte er die Entwicklungsaufgaben auf, die jungen Menschen während des Erwachsenwerdens zu bewältigen haben: Job/Schule, Ablösung vom Elternhaus, Sexualität,

FOTO > DVR



Lernzeiträume zum Erwerb der Fahrerlaubnis müssen länger und mehrstufig sein.

Konflikte, Freundschaft – das alles gehöre zu der Entwicklungsphase, in die auch die Entwicklung der Mobilität und der Erwerb des Führerscheins falle. Wichtig seien Schonräume, in denen die Jugendlichen in den Verkehr hineinwachsen könnten. „Wir haben es mit neuen Herausforderungen zu tun, die auch für uns Herausforderungen darstellen“, skizzierte der Referent die Aufgaben für die Prävention. Ausgehend von der GDE-Matrix, welche die unterschiedlichen Ziele bei der Vermittlung von verkehrsbezogenen Kompetenzen kategorisiert, zog Schulte Schlussfolgerungen für die Fahrausbildung. Wenn man das Verhalten junger Verkehrsteilnehmer beeinflussen will, müsse man den soziokulturellen Hintergrund der Personen kennen und berücksichtigen: was sie vom Verkehr wissen, welche Einstellungen sie haben und wie diese ihr Verhalten beeinflussen. Eine schrittweise Fahrausbildung biete dafür neue Möglichkeiten. Lernzeiträume müssten länger und mehrstufig sein, „Korrekturschleifen“ zur Selbstreflexion sollten eingebaut werden. Notwendig sei die Entwicklung eines Referenzcurriculums und von Lernstandskontrollen für die Fahrausbildung. Zu fordern sei die Einführung von Feedbacksystemen nach der

Fahrausbildung in Form von Rückmeldefahrten sowie ein verbesserter Schutz der Fahranfänger, zum Beispiel durch eine besondere Kennzeichnung aller Anfängerfahrzeuge. Eine Ausweitung des begleiteten Fahrens auf zwei Jahre böte darüber hinaus weitere Chancen.

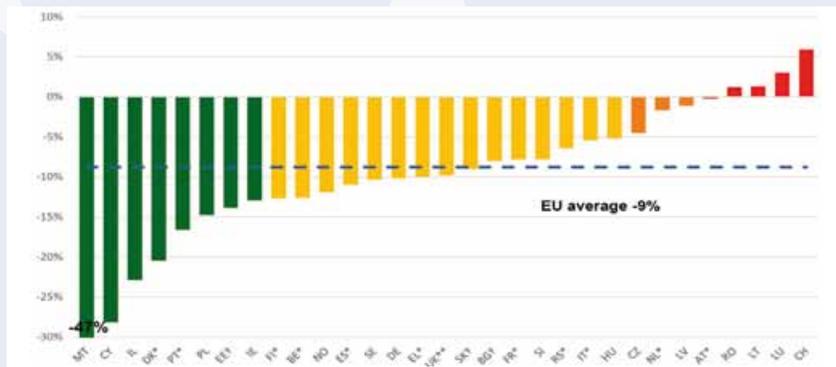
Ariane von Below vom Referat Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin bei der BASt berichtete über Ergebnisse aus der europäischen Studie „SARTRE 4“. In dieser europaweiten Untersuchung werden Mobilität, Risikowahrnehmung, Einstellungen, Verhaltensweisen und Erfahrungen auf europäischen Straßen untersucht. Mit SARTRE 4 wurde diese Studie seit 1991 zum vierten Mal durchgeführt. Altersunterschiede hätten sich bei vielen Fragestellungen gezeigt: Ältere Personen nützten vorwiegend aus gesundheitlichen Gründen und zur körperlichen Betätigung das Fahrrad, während jüngere eher aus finanziellen Gründen oder wegen Umweltaspekten das Fahrrad nutzen. Jüngere Verkehrsteilnehmer zeigten eher risikobezogene Einstellungen und Verhaltensweisen als ältere, wie beispielsweise Geschwindigkeitsübertretungen, Telefonieren während der Fahrt und Fahren unter Alkoholeinfluss. Dies gehe einher mit einer höheren Zahl der Unfälle der jüngeren Fahrer innerhalb der letzten drei Jahre. Allerdings war die Zahl der verunglückten Motorradfahrer und Fußgänger bei den älteren Fahrern höher als bei den jungen. „Es gibt enorme Unterschiede zwischen jüngeren und älteren Verkehrsteilnehmern“, fasste die Referentin zusammen, „aber wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass die einzelnen Länder sich stark voneinander unterscheiden.“

Einig waren sich alle Experten darin, die Jungen genau wie die Älteren möglichst gut zu befähigen, sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Sei es über verlängerte Lernzeiträume für junge Fahranfänger oder spezielle Trainings für die „älteren Semester“. Und natürlich sind die Betroffenen selbst gefragt, ihr eigenes Fahrverhalten zu reflektieren und Schwächen einzugestehen.

Europa: Neun Prozent weniger Verkehrstote 2012

Im Jahr 2012 kamen 27.700 Menschen bei Verkehrsunfällen auf europäischen Straßen ums Leben, 313.000 Verkehrsteilnehmer wurden schwer verletzt. Bei den Getöteten ist dies gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang um neun Prozent, wie aus dem aktuellen PIN-Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC hervorgeht. In insgesamt 27 von 31 europäischen Ländern (EU-Staaten plus Israel, Norwegen, Serbien und Schweiz) sank die Zahl der Verkehrstoten. „Der Fortschritt im Jahr 2012 ist ermutigend und sollte ein Ansporn für alle Regierungen und Interessenvertretungen sein, ihre Bemühungen fortzusetzen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen“, sagte ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso. Für ihn zahlen sich die Investitionen der EU-Mitgliedstaaten in die Verkehrssicherheit auch aus wirtschaftlichen Gründen aus: „Wir schätzen, dass 2012 volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von rund fünf Milliarden Euro eingespart werden konnten.“

Malta, Zypern, Israel und Dänemark konnten die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Vorjahr um jeweils 20 Prozent oder mehr verringern. Ebenfalls über dem europäischen Durchschnittswert lagen Portugal, Polen, Estland, Irland, Finnland, Belgien, Norwegen, Spanien, Schweden,



Veränderung bei den Getötetenzahlen in den Jahren 2011 und 2012.

Deutschland, Griechenland, Großbritannien und die Slowakei. In der Schweiz sowie in Luxemburg, Litauen und Rumänien wurden dagegen mehr Verkehrstote als im Vorjahr registriert. Hinsichtlich der Unfallrate „Getötete pro eine Million Einwohner“ liegt Deutschland im Vergleich der EU-Staaten nunmehr auf dem siebten Platz, die Rate beträgt 44. Von 2010 auf 2011 lag man noch auf Platz vier.

Dänemark wurde für seine herausragenden Bemühungen, die Verkehrssicherheit zu verbessern, mit dem PIN Award 2013 ausgezeichnet. Seit 2001 hat Dänemark die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten um 59 Prozent reduzieren können. Im Vordergrund der dänischen Verkehrssicherheitsarbeit standen

vor allem Maßnahmen gegen Alkohol am Steuer und überhöhte Geschwindigkeit.

Seit 2010 ist die Zahl der Getöteten im europäischen Straßenverkehr um elf Prozent gesunken. Um die Zahl der Todesopfer bis zum Jahr 2020 wie angestrebt um die Hälfte zu reduzieren, hätten jedoch weitere 600 Menschenleben gerettet werden müssen.

In den OECD-Mitgliedstaaten ist nach Angaben des Weltverkehrsforums (ITF) die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2012 um lediglich 3,1 Prozent gesunken. Innerhalb von zehn Jahren hat sich zwar die Zahl der tödlich verunglückten Autofahrer halbiert, bei anderen Verkehrsteilnehmern ist die Entwicklung hingegen weniger positiv.

Österreich: Motorrad-Einsteiger ab 40 tragen erhöhtes Unfallrisiko

Motorrad-Einsteiger ab 40 Jahren tragen ein bis zu 25-mal höheres Unfallrisiko als der durchschnittliche Motorradfahrer. Dies hat eine Studie des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) ergeben. Zu den Hauptunfallursachen gehört Selbstüberschätzung.

Während bei den unter 30-Jährigen die Unfallzahlen sinken, steigen sie nach Angaben des KfV in der Altersgruppe ab 40 Jahren an. Im Jahr 2011 gehörte mehr als jeder zweite verunglückte Motorradfahrer in Österreich

zur Gruppe der über 40-Jährigen. „Meistens handelt es sich dabei um Alleinunfälle, denen Selbstüberschätzung vorausgegangen ist: zu hohe Geschwindigkeit, riskante Überholmanöver und Kurvenschneiden“, sagt Dr. Ottmar Thann, Direktor des KfV.

Zwar gehören nur 1,4 Prozent der Motorradfahrer über 40 zu den „Späteinsteigern“, doch bereits jetzt beträgt ihr Anteil an allen Verunglückten in dieser Altersgruppe rund ein Drittel.



Nicht nur auf Gebirgsstrecken gilt: Vorsicht vor Selbstüberschätzung

GRAFIK > ETSC

FOTO > IFZ

EUROPA

DVR-report 2/2013

Mehr Verkehrssicherheit auf Außerortsstraßen



Überwachungsanlagen können Unfälle auf Landstraßen um bis zu 52 Prozent senken,...

Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen. Zur Vermeidung von Unfällen bei Überholvorgängen wurden auf weiteren fünf Untersuchungsstrecken zusätzliche Überholfahrstreifen angefügt. Deren Wirkung wurde in Kombination mit einem Überholverbot in den dazwischen liegenden zweistreifigen Abschnitten überprüft.

Die Forscher betrachteten das Unfallgeschehen über einen Zeitraum von jeweils drei Jahren vor und nach Umsetzung der Maßnahmen. Sie erfasserten den Verkehrsablauf, die Fahrgeschwindigkeiten und das Fahrverhalten. Verkehrsteilnehmerbefragungen bildeten die Datengrundlage für eine Akzeptanzuntersuchung.

Die Anzahl der Unfälle konnte auf den Untersuchungsstrecken, die vorher sehr unfallbelastet waren, durch den Einsatz der Überwachungsanlagen um bis zu 52 Prozent und durch den Anbau zusätzlicher Überholfahrstreifen um bis zu 64 Prozent gesenkt werden.

Die Akzeptanzuntersuchung machte deutlich, dass die Mehrheit der befragten Verkehrsteilnehmer trotz anfänglicher Skepsis mit dem Einsatz solcher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einverstanden ist.

Die Verkehrssicherheit auf Landstraßen kann durch Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen oder Überholfahrstreifen in Kombination mit Überholverböten deutlich gesteigert werden. Laut einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) konnten Unfälle auf den Untersuchungsstrecken hierdurch um bis zu 64 Prozent reduziert werden.

starben 2.151 Menschen auf solchen Außerortsstraßen bei insgesamt 3.600 Unfalltoten im gleichen Jahr.

Die meisten schweren Unfälle auf Landstraßen sind auf einen Kontrollverlust über das Fahrzeug oder auf Fehler beim Überholen zurückzuführen.

Landstraßen in Deutschland weisen im Vergleich zu Innerortsstraßen und Autobahnen die höchsten Unfallgefahren auf. 2012 beispielsweise

In der Untersuchung wurden fünf Strecken linienhaft mit ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen ausgestattet, um eine bessere Beachtung der zulässigen



...Überholfahrstreifen in Kombination mit Überholverböten auf den einbahnigen Abschnitten bis zu 64 Prozent.

Vorsicht Falschfahrer!



Noch wirksamer als Schilder sind verkehrstechnische Maßnahmen, die Verkehrsteilnehmer intuitiv zu richtigem Verhalten „verleiten“.

In Deutschland gibt es jährlich etwa 1.800 Verkehrswarmmeldungen (RDS-TMC) über Falschfahrten auf Autobahnen, hinzu kommen noch etwa 150 Falschfahrten aus polizeilichen Erkenntnissen. Der Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Falschfahrten auf Autobahnen“ untersucht die Gründe für das Fehlverhalten.

Die exakten Motivationen und Begleitumstände lassen sich in den meisten Fällen nicht genau bestimmen. Auffällig sind allerdings Falschfahrten im Zusammenhang mit Alkohol und anderen berauschenden Mitteln und Falschfahrten, die auf Orientierungsschwierigkeiten beruhen. Falschfahrten unter Alkoholkonsum sind vorwiegend bei jüngeren Falschfahrern mit einem Schwerpunkt in der Altersgruppe der 25- bis unter 35-Jährigen und vornehmlich in den Nachtstunden festzustellen. Der Zusammenhang zwischen Falschfahrten und Orientierungsschwierigkeiten ist vornehmlich bei älteren Personen über 65 Jahre und tagsüber zu konstatieren.

Unfälle infolge von Falschfahrten sind seltene Ereignisse. Von allen Unfällen auf Autobahnen nehmen sie einen mittleren Anteil von etwa 0,05 Prozent ein. Bei Unfällen mit Personenschaden sind es im Mittel etwa 0,2 Prozent. Schätzungsweise ist jährlich mit etwa 70 bis 80 Unfällen infolge von Falschfahrten auf Autobahnen in Deutschland zu rechnen.

Die Unfallfolgen sind vergleichsweise schwerwiegend. Bei ungefähr jeder

zweiten Falschfahrt kommen Personen zu Schaden, bei fast jedem sechsten Unfall werden Beteiligte getötet.

Das falsche Auffahren an Anschlussstellen und das Wenden auf Richtungsfahrbahnen sind die beiden häufigsten Fehlverhalten.

Bei Untersuchungen vor Ort wurden an Anschlussstellen zum Teil erhebliche Mängel im Bereich der Beschilderung und Markierung festgestellt. Ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den Defiziten und der Entstehung von Falschfahrten konnte jedoch im Rahmen der BASt-Untersuchung nicht nachgewiesen werden.

Als konkrete verkehrstechnische Maßnahmen werden solche empfohlen, die die Verkehrsteilnehmer intuitiv und unbewusst zu einem richtigen Fahren „verleiten“. Generell sollte der Beseitigung eines entwurfsbezogenen oder baulichen Mangels, der sich begünstigend auf die Entstehung einer Falschfahrt auswirken kann, gegenüber anderen, vermeintlich kostengünstigeren beschilderungs- oder markierungstechnischen Maßnahmen, der Vorrang eingeräumt werden.

Der Bericht stellt allerdings fest, dass Falschfahrten niemals ganz zu verhindern sein werden. Insbesondere vorsätzlich falsche Handlungen der Kraftfahrer werden sich nicht gänzlich ausschließen lassen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2013, 43. 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:

Fotolia, Oliver Kleinz, Winora,

Frank Wollinger

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

FOTO > THOMAS AUMANN · FOTOLIA

WISSENSCHAFT

DVR-report 2/2013

G 3169 F

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

