

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2013



IM BLICKPUNKT

Sicherheitstraining für Rollstuhlfahrer

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de



MITGLIEDER

Mobil und sicher?



JOURNAL

Überholen? Im Zweifel nie!



INTERVIEW

Professor Dr. Andreas Rößler

Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ startet in Bonn



Bonns Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch (links), Marlies Koch (Stadtplanungsamt Bonn), Sandra Demuth (DVR) und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf am Stand der Rücksicht-Kampagne.

Die Bundesstadt Bonn beteiligt sich an der Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“. Der Startschuss fiel am 21. September 2013 während des „RadAktionsTages“ auf dem Bonner Friedensplatz. Somit ist Bonn die erste Stadt in Nordrhein-Westfalen, die die Kampagne übernimmt. Am Info-Stand der Kampagne erfuhren die Besucher, wie sie die Forderung nach mehr Rücksicht, Fairness und Miteinander im Straßenverkehr konkret umsetzen können. Auch Bonns Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch

und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf besuchten den Kampagnenstand und informierten sich bei einem anschließenden Rundgang über das vielfältige Angebot des „RadAktionsTages“.

Am DVR-Stand prüfte Polizeihauptkommissar und Verkehrssicherheitsberater Peter Küpper, ob die Fahrräder der Besucher verkehrssicher waren. Kleine Reparaturen erledigte er direkt selbst. Die Sporthochschule Köln bot einen Radparcours für

Kinder zwischen fünf und 14 Jahren an, die Verkehrswacht einen Reaktionstest und einen Fahrradsimulator. Die ZNS Hannelore Kohl Stiftung bietet zu Fahrradhelmen, die RadRegionRheinland bot Tipps für Radtouren in der Region. Weitere Teilnehmer des RadAktionsTages waren der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC), BonnInformation, Fahrrad XXL Feld, die Polizei Bonn, das Stadtplanungsamt Bonn, die Verbraucherzentrale NRW, Sport Fahrrad Hübel, die Stadtwerke Bonn (SWB) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die Rücksicht-Kampagne läuft seit 2012 in den Pilotstädten Freiburg und Berlin. Ziel der breit angelegten Kommunikationskampagne ist die Verbesserung des Verkehrsklimas mit besonderem Fokus auf den Radverkehr. Aufgrund der positiven Resonanz und des regen Interesses der Bürger hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ für weitere Städte in ganz Deutschland freigegeben. Der DVR informiert und berät interessierte Städte und Kommunen.

„Wie schlau ist mein Auto?“

Kostenlose App informiert über Fahrerassistenzsysteme



Die Kampagne „bester beifahrer“ des DVR und seiner Partner Bosch, Continental, DEKRA, Hella, GTÜ und Valeo informiert mit einer kostenfreien „Schlaue Autos“-App über elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS).

Animationen und einfache Beschreibungen verdeutlichen die Vorteile der FAS. Über einen Profiltest können Autofahrer herausfinden, welche Sicherheitssysteme zum persönlichen Fahrprofil passen. Außerdem enthält die App Deutschlands bisher einzige Datenbank zum Thema FAS. Schnell und einfach können Autofahrer mit Smartphones oder Tablets

nachschauen, welche Automodelle mit welchen Sicherheitssystemen ausgestattet sind.

Ziel der App ist es, Autofahrer über FAS aufzuklären und darauf hinzuweisen, dass deren Einsatz das Unfallrisiko um bis zu 50 Prozent reduzieren kann. Als schlaue Beifahrer unterstützen die Systeme den Fahrer und helfen ihm, sicher ans Ziel zu kommen. Die App wurde mit Unterstützung der europäischen Initiative eSafety Aware entwickelt.

Unter www.bester-beifahrer.de ist die „Schlaue Autos“-App kostenlos zum Download verfügbar.



Neuer Fachverband gegründet

Der professionelle Umgang mit sicherheits- und gesundheitspsychologischen Fragestellungen hat in der heutigen Arbeitswelt einen hohen Stellenwert. Der neu gegründete Fachverband Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit (PASiG) bietet eine Netzwerkplattform für den interdisziplinären Erfahrungsaustausch mit Fachpsychologen. Als Gründungsmitglied begleitet der DVR die Arbeit des PASiG von Beginn an.

PASiG wurde von namhaften Experten aus Forschung, Wirtschaft, Unfallversicherungen und Praxis ins Leben gerufen. Ziel ist es, gemeinsame Positionen und Standards zu Aufgabenstellungen aus den Bereichen Stress, Burnout, Arbeitsgestaltung, Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung und Ergonomie zu erarbeiten. Neun Expertenkreise befassen sich mit unterschiedlichen Handlungsfeldern des Fachverbandes. Der Expertenkreis „Mobilität, Transport und Verkehr“ steht unter der Leitung von Jochen Lau, DVR-Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege, und Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Universität Jena.

Weitere Informationen unter www.FV-PASiG.de.



Moderne Infrastruktur erhöht die Verkehrssicherheit

Eine moderne und effiziente Verkehrsinfrastruktur ist vor dem Hintergrund der Sicherheitsstrategie Vision Zero ein maßgeblicher Beitrag, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Ergebnisse der von den Verkehrsministern der Länder eingesetzten Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter der Leitung des früheren Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig sind daher zu begrüßen, denn wir haben mit Blick auf den Zustand unserer Straßen großen Nachholbedarf. Der vorgeschlagene Paradigmenwechsel hin zur politisch mittlerweile weithin anerkannten Maxime „Erhalt vor Neubau“ ist ganz im Sinne der Verkehrssicherheit. Nur mit einer kontinuierlichen Instandhaltung der Straßen können die Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden.

Auch der Vorschlag der Bodewig-Kommission, Fonds und vergleichbare Strukturen (Sondervermögen, Infrastrukturkonten) für eine verbesserte Infrastruktur zu nutzen, ist positiv zu bewerten. Hier sollte die Verkehrssicherheit bereits zum frühestmöglichen Zeitpunkt integriert und bereits in die Zielvorgaben für einen Fonds aufgenommen werden. Darüber hinaus kommt es darauf an, sowohl bei Neu-, Aus- oder Umbaumaßnahmen die großen Einsparpotenziale von Sicherheitsaudits zu berücksichtigen. Hierzu gibt es ein differenziertes Instrumentarium anerkannter Lösungen, die die Verkehrssicherheit erhöhen. In gleicher Weise lassen sich die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch die im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten verursacht werden, deutlich reduzieren, wenn die Ergebnisse bewährter Instrumente wie Unfallkommissionen oder Verkehrsschauen umgesetzt werden.

Ebenfalls im Sinne des DVR ist der Vorschlag, die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu steigern und attraktiver zu gestalten.

Verkehrssicherheit hat eine außerordentlich hohe gesellschaftliche Bedeutung und muss deshalb eng mit Fragen der Infrastruktur verzahnt werden.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	14
IM BLICKPUNKT	17
JOURNAL	19
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

„Runter vom Gas“

Zahlreiche Aktionen in den Bundesländern



Um Sichtbarkeit im Straßenverkehr ging es in Bremen.

Von Carla Bormann

Zu den Themenschwerpunkten „Sichtbarkeit im Straßenverkehr“ und „Kein Alkohol am Steuer“ haben die Initiatoren der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DVR, gemeinsam mit den Bundesländern Aktionspakete konzipiert, die seit September 2013 zum Einsatz kommen.

„Bremen macht sich sichtbar“ – unter diesem Motto riefen Innen- und Sportsenator Ulrich Mäurer, die Polizei und die Kampagne „Runter vom Gas“ am 1. September 2013 die Teilnehmer und Zuschauer des Radrennens „Bremen Challenge“ auf, sich in der dunklen Jahreszeit so sichtbar wie möglich zu machen. Zu viele Radfahrer verunglücken, weil sie im Verkehr nicht rechtzeitig wahrgenommen werden. Innensenator Mäurer sensibilisierte dafür, freiwillig Helme und fluoreszierende, reflektierende Kleidung oder Zubehör zu tragen. Die Postkarten und Flyer „Mach Dich immer sichtbar“ sowie Reflektorbänder kamen bei Sportlern und Besuchern gleichermaßen gut an.

Die Aktion bildete den Auftakt für weitere Veranstaltungen in Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und im Saarland.

„Nein!“ zu Alkohol am Steuer hieß es am 5. September 2013 in Bremerhaven. Im Rahmen von Alkohol- und Drogenkontrollen führte die Polizei Bremerhaven und die Kampagne „Runter vom Gas“ eine Aktion mit dem Fokus auf junge Beifahrer durch. „Besonders in der jungen Altersgruppe fällt es vielen Beifahrern schwer, Nein zu sagen. Sie wollen nicht ‚uncool‘ wirken und riskieren dafür zu oft ihre eigene Sicherheit“, erläuterte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Die Aktion „Mein Fahrer muss nüchtern sein“ setzt hier an und sensibilisiert die jungen Beifahrer für die Risiken von Alkohol am Steuer. Gleichzeitig bestärkt sie die Zielgruppe darin, auch im Freundeskreis „Nein!“ zu sagen. „Die Beifahrer zeigen damit Mut und Selbstbewusstsein. Zwei Eigenschaften, die mehr ‚Coolness‘ erfordern als leichtfertig das eigene Leben zu riskieren“, so Dr. Eichendorf. Das vorbildliche Verhalten soll

auch die Fahrer davon überzeugen, sich nicht alkoholisiert hinterm Steuer zu setzen.

Die gezielte Ansprache der jungen Fahrer stieß auf gute Resonanz. Durch die Verteilung von Flyern und Thermobechern mit der Aufschrift „Mein Fahrer muss nüchtern sein“ entwickelten sich erfolgreiche Aufklärungsgespräche, die junge Menschen für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisierten.

Im Jahr 2012 wurden bei Alkoholunfällen 18.983 Personen verletzt, 338 Menschen starben. Das ist jeder elfte Verkehrstote. Gerade junge Fahrer sind besonders häufig in solche Unfälle verwickelt. Der Anteil der 18- bis 24-Jährigen an allen alkoholisierten unfallbeteiligten Autofahrern liegt bei 31,5 Prozent.

Die Aktion in Bremerhaven bildete den Auftakt für weitere Veranstaltungen, die im Verlauf des Jahres unter anderem in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt und im Saarland stattfinden.

Mit der Kampagne „Runter vom Gas“ machen sich das BMVBS und 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 unter www.runtervomgas.de.

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

Interview

FOTOS > DVR/RUNTER VOM GAS

Warum ist Ihnen das Thema Fahrradhelm wichtig?

Weil Stürze mit dem Fahrrad oft schwere Verletzungen im Kopfbereich nach sich ziehen. Ich selbst fahre deshalb nur mit Helm, dann fühle ich mich einfach sicherer. Im Salon erzählen mir meine Kundinnen aber immer wieder, dass sie zwar gerne mit dem Fahrrad unterwegs sind, aber sich mit dem Helm nicht die Frisur zerstören wollen. Da gebe ich gerne Tipps – um sie zu überzeugen.

Welche Tipps sind das?

Geflochtene Haare sind zum Beispiel sehr modern – und halten unterm Helm. Auch auf einen Pferdeschwanz oder einen Ballerinenknoten kann man einen Helm setzen und liegt damit voll im Trend. Wer seine Haare gerne offen trägt, dreht sie am besten zu einer sogenannten Banane und steckt eine Klammer rein. Nach der Fahrt dann wieder aufmachen, den Kopf nach vorne beugen, Haarspray drauf sprühen, schütteln, die Haare nach hinten werfen – und fertig. So bekommt jede Frau eine tolle Frisur und viel Fülle ins Haar.

Warum setzen Sie sich für die Kampagne „Runter vom Gas“ ein?

Ich weiß aus eigener Erfahrung: Wenn man oft mit dem Auto unterwegs ist, vergisst man leicht einmal, wie gefährlich Geschwindigkeit eigentlich ist. Es kann schließlich immer etwas Unvorhergesehenes passieren. Mir ist zum Beispiel schon mal ein Reifen geplatzt. Daher fahre ich lieber vorsichtig und mit angepasster Geschwindigkeit. Und ich finde es toll, dass es eine bundesweite Kampagne gibt, die darauf aufmerksam macht.



Warum trägt Udo Walz einen Fahrradhelm?

Was haben Star-Coiffeur Udo Walz und ein Fahrradhelm gemeinsam? Beide stehen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ machte Berlins bekanntester Haarkünstler deutlich, dass Sicherheit vor Eitelkeit geht und ein Fahrradhelm und eine schicke Frisur sich nicht ausschließen.

Udo Walz, Deutschlands bekanntester Haarkünstler, stellte in seinem Salon in Berlin-Charlottenburg klar: „Sicherheit geht vor Eitelkeit. Beim Radfahren gehört ein Helm auf den Kopf.“ Zudem seien Ängste um den liebevoll gestylten Schopf unbegründet: „Schönheit und Sicherheit schließen sich für mich nicht aus. Der richtigen Frisur kann ein Helm nichts anhaben. Wenn doch, liegt es nicht am Helm – sondern am falschen Styling.“ Welche Frisuren auch mit dem Helm perfekt sitzen, führte Walz an zwei Models vor. Auch Walz fährt immer „oben mit“: „Jeder Fahrradfahrer sollte einen Helm tragen. Sonst ist im dümmsten Fall nicht nur die Frisur hin“, so der Haarexperte.

Im Schnitt tragen nur rund elf Prozent aller Radfahrer in Deutschland einen Helm. Dabei sprechen die Fakten eine klare Sprache: Durchschnittlich starb jeder zweite tödlich verunglückte Fahrradfahrer an Kopfverletzungen. „Fahrradhelme retten Leben“, erinnerte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf anlässlich der Aktion. „Sie können zwar keine Unfälle verhindern, aber das Risiko schwerer Kopfverletzungen deutlich verringern.“

AKTUELL

DVR-report 3/2013

Vorsicht: Abbieger!

Jede vierte im innerörtlichen Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer. Unfälle mit abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern machen dabei einen erheblichen Anteil an Radverkehrsunfällen aus mit zumeist sehr schweren Folgen. Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Unfallgeschehen zwischen abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern hat sich folgender Fragestellung gewidmet: Welche Einflüsse auf die Verkehrssicherheit haben die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beim Abbiegen an innerörtlichen Knotenpunkten?

In Erfurt, Darmstadt, Magdeburg und Münster wurden rund 900 entsprechende Unfälle analysiert, an 43 Knotenpunkten erfolgten ergänzende Verhaltensbeobachtungen. Eine repräsentative Telefonbefragung in den Untersuchungsstädten gab zusätzlich Auskunft über das subjektive Sicherheitsempfinden bei unterschiedlichen Radverkehrsführungen, über die Einschätzung des eigenen Verhaltens und den Kenntnisstand zu Verkehrsregelungen.

Die Unfalluntersuchungen zeigten, dass Kfz-Fahrer zu mehr als 90 Prozent Hauptverursacher der Abbiegeunfälle sind. Unfälle werden jedoch auch durch Radfahrer begünstigt, die unerlaubt Gehwege nutzen oder auf der falschen Seite fahren.

Etwa zwei Drittel der Unfälle sind Rechtsabbiegeunfälle. Besonders auffällig dabei sind Radwege mit einer Furtabsetzung von mehr als zwei Metern in Verbindung mit Sichthindernissen.

Bei Linksabbiegeunfällen stellten sich hohe Unfallrisiken an unsignalisierten Knotenpunkten heraus, wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn ohne Schutzstreifen oder Radfahrstreifen geführt wird. Bei geringen Linksabbiege- und Radfahrerverkehrsstärken werden Radfahrer hier von Autofahrern öfter übersehen. Begünstigt wird dies zudem zum Teil durch die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr.

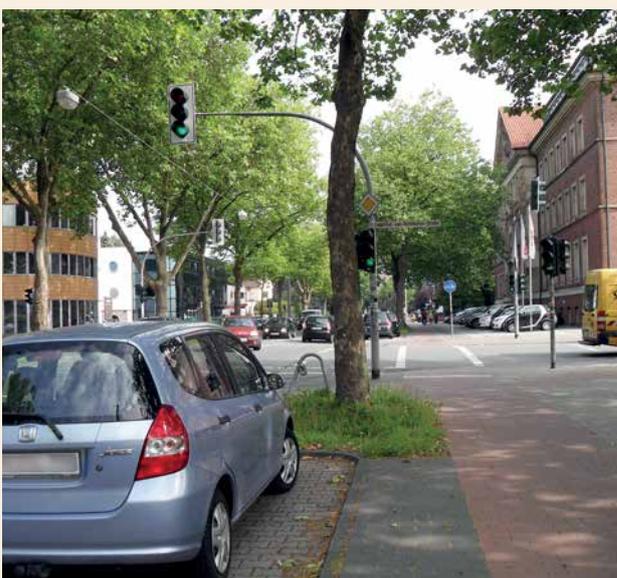
Bei den Verhaltensbeobachtungen wurde festgestellt, dass jeder fünfte Autofahrer den Schulterblick unterlässt, auch dann, wenn sich ein Radfahrer in direkter Nähe befindet.

Besonders gefährlich sind Situationen, wenn Autofahrer und Radfahrer bei Grünsignal eine Lichtsignalanlage zugleich erreichen oder wenn Autofahrer bei Grünbeginn anfahren und Radfahrer, gleichzeitig von hinten kommend, geradeaus durchfahren.

Abbiegekolonnen bieten laut UDV-Studie ein hohes Unfallrisiko. Befinden sich Autofahrer in einer solchen Kolonne, geraten sie beim Abbiegen sechsmal häufiger in einen Konflikt mit einem geradeaus fahrenden Radfahrer.

Die Telefonbefragung zeigte, dass die beim Abbiegen geltenden Vorfahrtsregeln im Allgemeinen bekannt sind. Jedoch wussten 85 Prozent der befragten Rad- und Autofahrer nicht, dass Radfahrer Radverkehrsanlagen nur benutzen müssen, wenn diese ausgeschrieben sind.

Die Verkehrsexperten der UDV leiten aus dieser Untersuchung Ergebnisse für die verkehrssichere Gestaltung der Infrastruktur ab, die unter: www.udv.de/radfahrer nachgelesen werden können.



FOTOS > UDV

Radwege mit Furtabsetzungen von mehr als zwei Metern in Verbindung mit Sichthindernissen sind gefährlich.

Schilderwald nervt Autofahrer

Die Informationsflut am Straßenrand kann Autofahrer überfordern. Wirklich wichtige Verkehrszeichen können dann nicht mehr wahrgenommen werden.

Bei einer Befragung des ADAC waren knapp zwei Drittel der gut 1.000 befragten Autofahrer der Meinung, dass auf Deutschlands Straßen zu viele Verkehrsschilder stehen.

Abgefragt wurde auch, wie gut die Autofahrer einzelne Schilder kennen. Nur fünf Prozent der Befragten konnten alle Verkehrszeichen richtig interpretieren.

Der Siegeszug der Navigationsgeräte kam in der ADAC-Umfrage auch zum Tragen. Wenn sich Navigationsgerät und Wegweiser auf der Straße widersprechen, vertraut gut die Hälfte dem elektronischen Fahrtbegleiter, nur 38 Prozent folgen der Beschilderung.

Verkehrsschilder sind nach Meinung des Automobilclubs unnötig, wenn sie zum Beispiel:

- eine geltende Regelung des Straßenverkehrs wiederholen,
- nicht beachtet werden, ohne dass dies jemanden stört oder gefährdet,
- das Ende eines Ge- oder Verbots bei gleichzeitigem Beginn einer anderen Regelung anzeigen,
- vor Gefahren warnen, die bei gebotener Aufmerksamkeit ohnehin zu erkennen sind.

Halte- und Parkverbotschilder können laut ADAC durch entsprechend markierte Parkzonen verringert werden. Daneben müsse der selbsterklärende Sinn von Piktogrammen überprüft und müssten eindeutige Symbole verwendet werden.



FOTO > MARTINA BERG - FOTOLIA

Wichtige Verkehrszeichen können bei einer Informationsflut übersehen werden.

Neues ifz-Qualitätssiegel für Motorradfahrerschulen

FOTO > IFZ



Ausbildung mit Qualitätsstandards

Eine umfassende und praxisorientierte Fahrausbildung stellt ein wesentliches Element für sicheres Verhalten im Straßenverkehr dar. Engagierte Zweirad-Fahrschulen können nun das neue Qualitätssiegel des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) erhalten. Es bescheinigt die Einhaltung von Qualitätsstandards über die gesetzlichen Anforderungen hinaus sowie überdurchschnittliche Ausbildungskompetenz. Das erste Siegel erhielt die Fahrschule Krüssmann in Oberhausen.

Nach intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit mit Fahrlehrern, Verkehrssicherheitsexperten und Fahrschülern soll das Qualitätssiegel dazu beitragen, das Ausbildungsniveau langfristig anzuheben. Für angehende Fahrschüler bietet das Siegel eine Orientierungshilfe bei der Suche nach der richtigen Fahrschule.

Eine der zentralen Voraussetzungen für die Vergabe ist, dass alle Fahrlehrer gute und engagierte Motorradfahrer sind – sowohl in theoretischer als auch praktischer Hinsicht. Auch die Begleitung der Fahrschüler mit dem Motorrad ist für siegelführende Fahrschulen in großen Teilen der Ausbildung Pflicht.

„Fahrschulen mit dem ifz-Qualitätssiegel können sich ab heute ganz vorne aufstellen“, beschreibt ifz-Institutsleiter Dr.-Ing. Achim Kuschefski die Vorzüge des Siegels. Dass dieses Aushängeschild für die Ausbildungsqualität sowohl von Fahrschülern als auch von Fahrschulen gut angenommen wird, davon sind die Mitarbeiter

des ifz überzeugt. Denn die Vorteile für beide Seiten liegen auf der Hand: „Fahrschulen bringen durch das ifz-Qualitätssiegel ihre Kompetenz sichtbar zum Ausdruck, wodurch angehende Fahrschüler erkennen, dass in dieser Fahrschule das Thema Zweiradausbildung groß geschrieben wird und sie hier für ihre beginnende ‚Zweirad-Karriere‘ an der richtigen Adresse sind“, so Kuschefski.

Weitere Informationen unter www.zweirad-fahrschule.de.



Mobil und sicher?

Crashtest 2013: Kein Alter fährt ohne Risiko

Wie soll die Fahrausbildung für junge Autofahrer aussehen? Sind Gesundheitschecks für ältere Fahrer notwendig? Bei Crashtests demonstrierten die Unfallexperten von DEKRA und AXA die Problematik der jüngeren und älteren Fahrer im Straßenverkehr und zeigten Präventionsmöglichkeiten auf. Während in der Öffentlichkeit vor allem Raserunfälle von jungen Fahrern für Aufsehen sorgen, zeigen die Statistiken, dass auch das fahrleistungsbezogene Risiko von älteren Fahrern sehr hoch ist.

Laut Statistischem Bundesamt waren 2011 über 75-jährige Autofahrer zu 76 Prozent die Verursacher, wenn sie in einen Unfall verwickelt waren.

Die jungen 18- bis 19-jährigen Fahrer waren in 75 Prozent der Unfälle mitschuldig.

Die Unfallexperten geben älteren Fahrern die Tipps mit auf den Weg, auf ihre geistige und körperliche Fitness zu achten und mit regelmäßigen Sehtests und Gesundheitschecks in Erfahrung zu bringen, ob sie noch fit genug für die Straße sind. Der Einfluss von Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit sollte beachtet und auf Alkohol am Steuer konsequent verzichtet werden. Ein altersgerechtes Fahrzeug mit guter Rundumsicht und erhöhter Sitzposition sowie bedarfsgerechter Sicherheitstechnik erhöhe die Sicherheit.

Jungen Fahrern raten die Unfallforscher, am Steuer konsequent auf Alkohol und Drogen zu verzichten, sich nicht von übermütigen Freunden zu riskanter Fahrweise und vom Handy ablenken zu lassen. Beim Kauf eines neuen Fahrzeugs sollten sie lieber auf hochwertige Sicherheitsausstattungen achten als auf Leistung. Nur neuere Fahrzeuge – nicht älter als zehn Jahre – haben beispielsweise stabile Fahrgastzellen, Airbags und Fahrerassistenzsysteme wie ABS und ESP. Das Alltagsauto, bei dem eine Beule keine Rolle mehr spielt, taugt nicht als Erstauto. Seine Sicherheit sei für die gefährdeten Fahranfänger viel zu schlecht.

FOTOS > DEKRA



Ein junger Fahrer mit drei nicht angeschnallten Mitfahrern verliert die Kontrolle über sein Fahrzeug und prallt frontal mit ca. 80 km/h gegen einen Baum. Wegen des Durchmessers des Baumstamms kann

sich die Krafteinwirkung nicht auf die gesamte Fahrzeugfront verteilen, so dass der Baum tief in die Fahrzeugstruktur eindringt. Hinten sitzende Passagiere fliegen nach vorne und werden zur tödlichen Gefahr.

Die Sicherheitsgurte der vorne Sitzenden werden überlastet und können reißen. Der junge Fahrer und seine Mitinsassen haben kaum Überlebenschancen.



Ein typischer Unfall eines älteren Autofahrers in einer komplexen Verkehrssituation: Beim Einbiegen von einer Nebenstraße auf eine Hauptstraße lässt der ältere Fahrer den von rechts kommenden Personwagen passieren, beschleunigt dann und übersieht das von links kommende, vorfahrtsberechtigtere Auto. Dieses prallt

mit 50 km/h in die Seite des einbiegenden Fahrzeugs. Da Fahrzeuge auf der Seite nur eine begrenzte Deformationszone aufweisen, muss damit gerechnet werden, dass der ältere Fahrer – trotz Seitenairbag und Türversteifung – erheblich verletzt wird.

Eine ältere Person mit Rollator wird von einem Auto mit ca. 50 km/h angefahren. Durch den heftigen Zusammenstoß wird der Senior durch die Luft gewirbelt. Laut Unfallforschern von DEKRA und AXA bedeuten die Belastungen bei einem solchen Unfall häufiger tödliche Verletzungen als bei jungen Menschen.

MITGLIEDER

Risiko-Parcours für Straßenwärter

Bedienstete der Autobahnmeistereien sind besonders gefährdet



Die Männer in Orange leben gefährlich. Nach Untersuchungen des Landesbetriebs Straßenbau in Nordrhein-Westfalen ist das Risiko eines Beschäftigten beim Straßenbetriebsdienst, bei seiner Arbeit auf der Autobahn tödlich zu verunglücken, 48 mal so hoch als bei anderen gewerblich Beschäftigten.

Die Bayerische Landesunfallkasse (Bayer. LUK) hat daher das Projekt „Sicherer Arbeitsraum Straße“ gestartet, mit dem sie die Unfälle von Beschäftigten im Straßenbetriebsdienst vermeiden oder zumindest die Unfallschwere und Unfallfolgen vermindern will. Der Straßenbetriebsdienst ist dafür verantwortlich, die insgesamt 22.500 Kilometer Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen in Bayern zu kontrollieren. Hierzu zählen kleine Reparaturen, die Grünpflege entlang der Strecken, die Bergung verlorener Ladung oder die Absicherung von Unfallstellen. Diese Arbeiten werden in der Regel im fließenden Verkehr erledigt und bringen somit ein hohes Gefährdungspotenzial für die Mitarbeiter mit.

Gemeinsam mit der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen hat die Bayer. LUK nunmehr einen Risiko-Parcours für den Straßenbetriebsdienst entwickelt. Der Parcours umfasst sechs Stationen (siehe Kasten), an denen die Straßenwärter die häufigsten Unfallgefahren trainieren können. Unter dem Motto „Sicherheit geht vor“ gaben Bayerns Innenminister Joachim Herrmann und der Vorstandsvorsitzende der Bayer. LUK, Norbert Flach, in der Autobahnmeisterei Erlangen-Tennenlohe den Startschuss.

Die Stationen des Risiko-Parcours

→ DoppelDenker

Hier geht es um die Wahrnehmung. Kann man sich auf die Arbeit konzentrieren und gleichzeitig auf den Verkehr achten? Die Teilnehmer simulieren das Ausbessern schadhafter Stellen im Grenzbereich Stand-/Fahrstreifen beziehungsweise Entfernen größerer Teile wie Auspuff oder Lkw-Reifenreste vom Standstreifen. Während dieser Arbeiten werden Verkehrsgereusche eingespielt. Es gilt bei Warngeräuschen die Arbeit einzustellen und sich in den „sicheren Bereich“ des Banketts zu begeben.



→ FaustRegel

An dieser Station wird die richtige SitzEinstellung besprochen und ausgeführt. Dabei kommt es auf die Sitztiefe, die Neigung der Rückenlehne, die Höhe der Kopfstütze, den Gurtverlauf und die Spiegel-Einstellung an.

→ LückenSpringer

Bei dieser Übung gilt es abzuschätzen, ob man die Fahrbahn gefahrlos überqueren kann, zumal dann, wenn eine Batterie oder ein Rasentrimmer getragen wird.



→ ArgusAuge

Hier kommt es darauf an, Entfernungen und Geschwindigkeiten heranherender Autos auf Autobahnen sowie Lücken im Verkehr abzuschätzen.

→ FluchtWege

Eine Betonschutzwand locker zu bezwingen, gilt es an dieser Station. Die Übung soll schnell, aber kontrolliert durchgeführt werden.

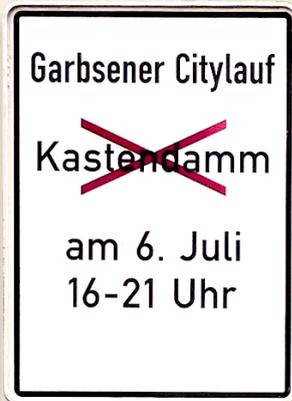


→ Sprungwaage

Hier wird kontrolliert aus einer vorgegebenen Höhe auf eine Waage gesprungen. Dabei werden beim Springen entstehende Belastungen gemessen und visualisiert. Es zeigt sich, dass bereits bei einem Sprung aus geringer Höhe enorme Kräfte, das Drei- bis Vierfache des eigenen Körpergewichts, auf die Gelenke wirken. Damit veranschaulicht die Sprungwaage, welche Belastungen zum Beispiel beim Sprung aus dem Führerhaus eines Lkw auf den Körper wirken.

Mehr Sicherheit durch Begreifbarkeit

ABBILDUNGEN > B. A. S. VERKEHRSTECHNIK



Besser mit Symbolen als mit langen Texten

Höchstens vier Zeilen pro Tafel

Informationen für Verkehrsteilnehmer müssen bei normaler Vorbeifahrt eindeutig begreifbar sein. Die Fachabteilung Verkehrssicherung des Industrieverbandes Straßenausstattung e.V. (IVSt) moniert, dass dies im Straßenverkehr oft nicht der Fall sei. „Hinweisschilder im Straßenverkehr sind oft mit zu kleiner Schrift und zu umfangreichem Text versehen. Sie dürfen nicht als Alibifunktion aufgestellt werden, sondern müssen für Kraftfahrer bei streckenbezogenen Geschwindigkeiten nicht nur erkennbar, sondern begreifbar sein“, sagt auch Werner Sporleder,

Vorstandsvorsitzender der B.A.S. Verkehrstechnik AG im niedersächsischen Hemmingen. Das Unternehmen verfügt seit 57 Jahren im Bereich Straßenverkehrstechnik in punkto Entwicklung, Produktion und Service über einen großen Erfahrungsschatz.

Bei Versuchen hatte sich herausgestellt, dass die in der Praxis häufig geforderte Engschrift, mit der man versucht, alle Inhalte auf die Tafel zu bekommen, ihr Ziel verfehlt, nämlich erkennbar und begreifbar zu sein.

Da die Tafelflächen begrenzt seien, habe sich ein Maximum von vier Zeilen pro Tafel als sinnvoll erwiesen. Bei der Mindestschriftgröße sollten 140 Millimeter auch innerorts nicht unterschritten werden, da sonst die Erkennbarkeit nicht gewährleistet sei.

Neue ferngesteuerte Elemente mit aktivem, lichttechnischem Informationsteil verschaffen die Möglichkeit, aktuelle Informationen an den Verkehrsteilnehmer weiterzugeben. Doch auch hier gebe es laut IVSt ähnliche Probleme. Nur weil die Erkennbarkeit durch aktives Licht erhöht wird, könnten nicht mehr Informationen in die Gehirne der Vorbeifahrenden übermittelt werden. Es habe sich auch hier herausgestellt, dass eine maximale

Zeilenzahl festgelegt werden muss, denn gerade Tafeln mit aktivem Licht sind noch sensibler als ihre Pendanten aus Blech. Bei Engschrift oder Fettschrift neigen die LEDs zur Überstrahlung. Ähnliches passiere, wenn die Mindestzeilenabstände nicht eingehalten werden.

Der Industrieverband weist außerdem darauf hin, dass Symbole schneller von menschlichen Gehirnen verarbeitet werden könnten als schriftliche Informationen. Um diesem Phänomen gerecht werden zu können, empfehle es sich, von langen Texten abzusehen und stattdessen zu griffigen Symbolen überzugehen. Außerdem spare man auf den stark beengten Tafeln den Platz, den man benötigte, um die Verkehrsteilnehmer umfänglich zu informieren.

Außerdem könne eine Trennung des Textes zu einer deutlichen Verbesserung des Verständnisses führen, auch wenn hierfür zwei Tafeln angeordnet werden müssen.

Mit einer sinnvollen Aufteilung von Inhalten, so der Verband, erleichtere man dem Verkehrsteilnehmer das Zurechtfinden im zunehmend komplizierten und hektischen Verkehr.



Zwei Hinweisschilder statt einem

MITGLIEDER

DVR-report 3/2013

Viele Rollstühle nicht für Autotransport geeignet

Crashtests des DIQ zeigen erschreckende Auswirkungen



Der nicht zugelassene Rollstuhl hält dem Crash mit 50 km/h nicht stand.

Für die Sicherheit mobiler Menschen gibt es klare und umfassende Vorschriften. Das gilt auch und besonders für Menschen mit Behinderung, etwa für Rollstuhlfahrer. Werden die Rollstühle als Sitz in Kraftfahrzeugen verwendet, müssen sie bestimmte Prüfkriterien erfüllen. Das Deutsche Institut für Qualitätsförderung e. V. (DIQ) hat jetzt in einer Feldstudie festgestellt, dass nur ein geringer Teil der transportierten Rollstühle diese Anforderungen erfüllt. Die erschreckenden Auswirkungen solcher Versäumnisse hat das DIQ mit einem Crashtest belegt. Die Ergebnisse wurden beim 3. DIQ-Symposium in Karlsruhe vorgestellt.

In Deutschland werden jeden Tag viele Rollstuhlfahrer in Fahrzeugen befördert. Die Rollis fungieren dabei als Fahrzeugsitz. Dazu gelten für die ab September 2009 hergestellten und so genutzten Rollstühle klar definierte Vorschriften. Sie müssen durch die Hersteller geprüft, im Verwendungszweck deklariert und als geeignet gekennzeichnet sein. Im Idealfall entwickelt der Hersteller für diese Rollstühle selbst spezielle Befestigungspunkte für die Sicherung, die sogenannten Kraftknoten. Für die Nutzung als Fahrzeugsitz müssen neue Rollstühle eine Herstellerfreigabe nach DIN EN 12183 oder 12184 haben und zudem einen Kraftknoten erhalten. Soweit die Theorie. Die Praxis sieht leider ganz anders aus.

Das DIQ hat in einer Feldstudie bei Schulkindern, die mit dem Rollstuhl im Fahrzeug unterwegs waren, große Versäumnisse festgestellt. Etwa 85 Prozent der geprüften Rollstühle entsprachen nicht den Vorschriften. Häufig handelte es sich um Klapprollstühle, die nicht zur Personenbeförderung im Fahrzeug geeignet sind. In vielen Fällen standen Busfahrer oder Begleiter unter Zeitdruck und konnten die Rollstühle deshalb nicht ordnungsgemäß sichern.

In der Studie des DIQ fiel auch auf, dass es zwar vorgegebene Prozeduren zur Befestigung dieser Rollstühle gibt, diese aber nur auf speziell entwickelte und zugelassene Rollstühle anwendbar sind.

Crashtests des DIQ zeigten in ihren Auswirkungen deutlich die Unterschiede zwischen den für die Nutzung als Fahrzeugsitz zugelassenen und den dafür nicht erlaubten Rollstühlen. Bei einem Crash mit 50 km/h zeigte der zugelassene Rollstuhl relativ geringe Beschädigungen. Gecrasht wurde auch ein nicht zugelassener, aber in der Feldstudie oft im Fahrzeug gesehener Rollstuhl. Der Rollstuhl wurde in den Crashtests nahezu gänzlich zerstört, er klappte regelrecht zusammen. Diese Tatsache und die ungeeigneten Rückhaltesysteme würden im Falle eines echten Crashes zu schweren Verletzungen, wenn nicht gar zum Tod des Rollstuhlfahrers führen. Es ist auch zu erwarten, dass durch die unzureichende Befestigung andere Fahrzeuginsassen bei einem Unfall massiv gefährdet sind.

Nach den in der Feldstudie und den Crashtests gewonnenen Erfahrungen sind die Forderungen des DIQ klar. „Hier wird am falschen Ende gespart. Das DIQ fordert die Verantwortlichen auf, schnell und nachhaltig Abhilfe zu schaffen. Mobilität muss auch für Menschen mit Behinderung mit den höchsten Sicherheitsstandards möglich sein. Dazu sind für den Transport geeignete Rollstühle und einheitliche Anbindungen absolut notwendig“, sagte DIQ-Geschäftsführer Thomas Koch.



Der Rollstuhl ist völlig zerstört. Schlimme Verletzungen oder gar der Tod des Rollstuhlsinsassen wären die möglichen Folgen.

ABGELENKT? ...bleib auf Kurs!

Schwerpunktaktion zur Verkehrssicherheit der Unfallkassen,
Berufsgenossenschaften und des DVR

Ablenkung im Straßenverkehr betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Besonders Autofahrer lassen sich leicht von Dingen ablenken, die nicht direkt mit der Fahraufgabe verbunden sind. In einer repräsentativen Befragung gab über die Hälfte der Autofahrer an, durch Ablenkung schon in brenzlige Situationen geraten zu sein. Bei jedem vierten schweren Unfall, so schätzen Unfallforscher, spielt Unaufmerksamkeit oder Ablenkung eine Rolle.

Häufig wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ in der öffentlichen Diskussion auf den Handygebrauch am Steuer reduziert. Doch auch das Gespräch mit Beifahrern, laute Musik oder Alltagshandlungen wie Essen oder Trinken können eine ablenkende Wirkung auf den Fahrer haben. Sowohl motorische Ablenkung, etwa beim Freiwischen einer Scheibe, als auch visuelle Ablenkung etwa durch einen längeren Blick auf ein Navigationsgerät können ein erhöhtes Unfallrisiko darstellen.

Auch Radfahrer und Fußgänger gehen durch Ablenkung im Straßenverkehr ein hohes Risiko ein, zum Beispiel durch mentale Ablenkung in Form von Gesprächen oder Gedanken. Musik, Telefonate oder Hörbücher per Kopfhörer bedeuten nicht nur eine Ablenkungsgefahr, sondern bergen auch das Risiko, Warnsignale zu überhören.

Zentrales Element der Aktion ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Stichworten Wahrnehmung oder Multitasking liefert und unterschiedliche Ursachen für Ablenkung im Straßenverkehr sowie mögliche Folgen näher beleuchtet. Zu jedem Schwerpunkt werden die Risiken je nach Art der Verkehrsteilnahme dargestellt und Tipps gegeben, wie Ablenkung minimiert werden kann.

Drei begleitende Flyer liefern nach Zielgruppen geordnet kompakte

Informationen für die Fahrer von Lkw und Transportern, Pkw und Motorrad sowie für Radfahrer und Fußgänger.

In kurzen Videoclips wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ aus unterschiedlichen Blickwinkeln dargestellt. Ein Autofahrer, ein Mofahrer und eine Fußgängerin zeigen auf humorvolle Weise typische Ablenkungsursachen und ihre Folgen. Experten aus Wissenschaft, Polizei, Berufsgenossenschaften und Unfallkassen berichten aus ihrer Arbeit zum Thema Ablenkung und liefern Tipps, wie die Konzentration auf das

Verkehrsgeschehen gerichtet bleiben kann.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion will alle Verkehrsteilnehmer dafür sensibilisieren, dass der Straßenverkehr ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und die Konzentration aller Beteiligten erfordert.

Einsendeschluss für das Gewinnspiel innerhalb der UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion ist der 28. Februar 2014. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.abgelenkt.info.

MITGLIEDER

DVR-report 3/2013



Professor Dr. Andreas Rößler

„Automatisiertes Fahren wird die Zahl der Unfallopfer reduzieren“

Der Leiter des Anwendungszentrums KEIM (Kompetenzzentrum für energetische und informationstechnische Schnittstellen von Mobilitätssystemen) am Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation in Stuttgart, Professor Dr.-Ing. Andreas Rößler, über Elektromobilität, technische Sicherheitssysteme und zukünftige Mobilitätskonzepte

DVR-report: Herr Professor Rößler, was genau erforschen und untersuchen Sie im Fraunhofer-Anwendungszentrum?

Prof. Rößler: Die Fraunhofer-Gesellschaft hat über 60 Institute, die in der Regel an Universitäten angebunden sind. Wir sind im Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) angebunden. Neu ist jetzt in der Fraunhofer-Gesellschaft, dass sie mit Fachhochschulen zusammenarbeitet, die heute Hochschulen der angewandten Wissenschaften heißen. Diese Konstruktion wird Anwendungszentrum genannt. Hier im

Institut gibt es eine Abteilung, die sich schon seit längerem mit Elektromobilität beschäftigt. Konkret geht es darum, die hier gewonnenen Ideen in Software umzusetzen, zum Beispiel rund um die Frage des Ladungs- und Lastmanagements. Wie kann man in einem Fuhrpark intelligent steuern, wann welches Fahrzeug mit welcher Last aufgeladen wird? Darüber hinaus haben wir eine größere Fahrzeugflotte mit Telematikeinheiten ausgestattet und führen momentan Verbrauchsmessungen zur Optimierung der Reichweiten durch. Außerdem entwickeln wir gerade einen „intelligenten Bordstein“, der als Parksensoren genutzt werden soll, damit zugeparkte Ladesäulen erkannt werden können.

DVR-report: Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektromobile auf unsere Straßen zu bringen. Aus Ihrer Sicht ein realistisches Ziel?

Prof. Rößler: Aus heutiger Sicht würde ich eher nein sagen. In anderen

Ländern gibt es eine verstärkte Verkaufsförderung für Elektrofahrzeuge und ich glaube, bevor es das nicht auch in Deutschland gibt oder die Elektrofahrzeuge deutlich günstiger werden, wird die Zahl nicht nach oben schnellen.

DVR-report: Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind der große Trend, das hat auch die diesjährige IAA gezeigt. Aber wie sieht es mit der Verkehrssicherheit aus? Sind die Batterien ausreichend gegen Feuer und Bersten geschützt? Andere Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuginsassen und Rettungskräfte dürfen weder durch elektrische Spannung noch durch austretende Stoffe gefährdet werden. Und auch das Problem, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten und nahezu geräuschloser Fahrt die anderen, besonders die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, die Elektroautos möglicherweise nicht wahrnehmen, muss gelöst werden.

Prof. Rößler: Aus meiner Sicht sind das zwei Themenkomplexe. Beim

Blick auf die Sicherheit der Batterien vertraue ich unseren Automobilherstellern, dass die das im Griff haben. Ich fahre selbst regelmäßig mit Elektrofahrzeugen und finde es absolut faszinierend, leise unterwegs zu sein. Einerseits finde ich die Geräuscharmut sehr gut, andererseits weiß ich natürlich, dass es in bestimmten Situationen, zum Beispiel beim Überholen eines Radfahrers, kritisch werden kann, weil er mich vielleicht zu spät wahrnimmt. Fußgänger und Radfahrer verlassen sich auf ihr Gehör, und da muss ich als Autofahrer wirklich aufpassen. Deshalb wird über technische Lösungen nachgedacht, dass Fahrzeuge bei langsamer Fahrt Geräusche von sich geben. Einerseits sträuben sich mir bei diesem Gedanken die Nackenhaare, andererseits sehe ich natürlich ein, dass man besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmer schützen muss. Sicherheit hat höchste Priorität.

DVR-report: Wie können weitere technische Systeme die Verkehrssicherheit erhöhen? Ist der verstärkte Einsatz elektronischer Fahrerassistenzsysteme im Fahrzeug und von Car-to-X-Kommunikation der Königsweg für eine sichere Mobilität oder geht der Trend bereits zum vollautomatisierten Fahren?

Prof. Rößler: Wenn Sie mich das vor zwei Jahren gefragt hätten, hätte ich wahrscheinlich anders geantwortet. Aber in letzter Zeit verdichtet sich der Trend zum vollautomatisierten Fahren und ich bin davon überzeugt, es wird kommen. Eine Reihe von Gründen spricht dafür. Es fängt damit an, dass es neue Geschäftsmodelle erlaubt. Wenn ich ein vollautomatisiertes Fahrzeug habe und keinen Führerschein mehr benötige, spreche ich auf einmal neue Zielgruppe an. Google zum Beispiel möchte Verkehrsteilnehmern zum Fahren verhelfen, die dazu sonst nicht in der Lage wären, weil sie blind oder sehbehindert sind. Zum anderen wird der Straßenverkehr potenziell sicherer, wenn der Unsicherheitsfaktor Mensch wegfällt, der für über 90 Prozent der Unfälle verantwortlich ist. Der dritte Grund ist, dass es für viele die Freude



„Man muss die schwächeren Verkehrsteilnehmer schützen.“

am Fahren gar nicht gibt. Wenn ich morgens und abends im Stau stehe, macht das wirklich keinen Spaß. Bei automatischen Fahrzeugen ist der Verkehrsdurchfluss höher und es gibt weniger Staus.

DVR-report: Und mit der Zunahme des automatisierten Fahrens würden wir auch die Zahl der Unfallopfer reduzieren können?

Prof. Rößler: Das nehme ich stark an. Zudem wird das automatisierte Fahren erst dann zugelassen sein, wenn sichergestellt ist, dass es die Verkehrssicherheit erhöht und weniger Unfallopfer zu verzeichnen sein werden. Spätestens dann wird niemand mehr auf dem menschlichen Fahrzeugführer beharren können.

DVR-report: Stellt sich die Frage nach der Diskrepanz zwischen der fortschreitenden technischen Entwicklung hin zum vollautomatisierten Fahren einerseits und dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 andererseits, das bis heute gilt und nach dem jeder Fahrzeugführer sein Fahrzeug „dauernd“ beziehungsweise „unter allen Umständen“ beherrschen muss?

Prof. Rößler: Im Wiener Abkommen finden Sie an keiner Stelle das Stichwort „Mensch“. Wo ist also definiert, dass der Fahrzeugführer unbedingt ein Mensch sein muss? Mein Fahrzeugführer ist der Computer und der muss dann jederzeit Herr der Situation sein, weil sonst funktioniert es tatsächlich nicht.

DVR-report: Sicher, stressfrei und wirtschaftlich durch den städtischen Verkehr zu kommen ist das Ziel aller Verkehrsteilnehmer. Mit Blick auf den Dreiklang Mensch-Maschine-Infrastruktur: Wie sieht Ihre Vision unserer zukünftigen Mobilität aus? Wie werden wir uns in zehn oder mehr Jahren fortbewegen?

Prof. Rößler: Aus meiner Sicht kommt es auf vier zentrale Faktoren für das Fahrzeug von morgen an: es ist vollautomatisiert, permanent vernetzt, elektrisch angetrieben und induktiv ladend. Das heißt, ich habe dann irgendwann eine induktive Ladeinfrastruktur in meiner Straße und damit kein Ladesäulenproblem mehr. Auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird sich deutlich verändern, weil auch hier autonome Fahrzeuge eingesetzt werden können, die das System insgesamt viel flexibler machen. Das gilt auch für autonome Taxen, die die Bequemlichkeit erhöhen. Ich könnte zum Beispiel für die nächsten fünf Wochen programmieren, dass mein Sohn nachmittags zu einer bestimmten Zeit vom autonomen Taxi abgeholt und zum Fußballtraining gebracht wird.

DVR-report: Wie sieht es in diesem Zusammenhang mit unseren Straßen aus? Müssen die nicht auch entsprechend angepasst werden?

Prof. Rößler: Ich kenne Aussagen von Herstellern, nach denen automatisierte Fahrzeuge so gebaut werden können, dass nichts an der



„Der Straßenverkehr wird potenziell sicherer, wenn der Unsicherheitsfaktor Mensch wegfällt.“

Infrastruktur geändert werden müssen. Demnach benötigen wir keine spezielle Infrastruktur, mit Ausnahme der Ladesäulen.

DVR-report: Intelligente Verkehrssysteme sollen also die Herausforderungen des stetig wachsenden Verkehrs bewältigen, den Straßenverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher gestalten. Die Verkehrsteilnehmer werden immer vernetzter, die mobile Welt rückt näher. Klingt ein bisschen nach schöner neuen Welt. Wo liegen die größten Probleme beziehungsweise wo sind die Grenzen? Wie steht es zum Beispiel um die Umfelderkennung im komplexen Innerortsverkehr?

Prof. Rößler: Das Thema Komplexität ist sehr wichtig und bei den Automobilherstellern hat längst ein Umdenken eingesetzt. Dort werden mittlerweile mehr Informatiker als Fahrzeugtechniker gesucht. Und wenn ich höre, dass Google in das Automobilgeschäft einsteigen möchte, dann zeugt das von der großen Durchdringung der Software in diesem Bereich. Damit einher geht natürlich die Gefahr von Cyber-Attacken. Niemand möchte, dass sein Auto gehackt wird.

Diese technischen Herausforderungen, genauso wie haftungsrechtliche Fragen oder Probleme bei Garantieleistungen oder beim Datenschutz

müssen beantwortet beziehungsweise gemeistert werden. Hier läuft die Politik ein Stück weit den technischen Möglichkeiten hinterher.

DVR-report: Mit Blick auf die zunehmende Technisierung, den Einzug von Internet und mobilen Diensten in das Fahrzeug, stellt sich zwangsläufig auch die Frage nach dem Ablenkungspotenzial.

Prof. Rößler: Vollkommen richtig, das Ablenkungspotenzial ist riesig. Schon bei den heutigen Fahrzeugen ist das so. Wer hat nicht schon einmal beobachtet, wie ein Fahrer mit Smartphone in der Hand gerade dabei ist, eine Textnachricht zu schreiben. Geschaltet wird dann im Zweifelsfall noch schnell mit der linken Hand, eine Katastrophe. Ich befürchte, es wird tatsächlich schlimmer, weil jeder meint, er müsse auch im Auto permanent in Facebook oder Twitter unterwegs sein. Ich frage mich, ob dieses Pendel irgendwann mal wieder zurückschwingt, oder ob es sich um eine permanente Entwicklung handelt. Und irgendwann habe ich dann die Multimedia-Brille auf der Nase, was mich aber ebenfalls ablenkt. Ich halte das für eine gefährliche Entwicklung.

DVR-report: Was halten Sie von der Vision Zero, einer strategischen Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche

und schwere Unfälle zu verhindern? Passt sie zu Ihrer Vision für eine sichere und nachhaltige Mobilität?

Prof. Rößler: Das passt sehr gut zusammen, wobei ich befürchte, dass die Vision Zero wahrscheinlich nicht zu erreichen sein wird. Blicken wir nur einmal auf die besonders gefährdeten Motorradfahrer und deren hohes Risiko, bei einem Unfall getötet oder schwer verletzt zu werden. Aber selbst beim automatisierten Fahren wird man schwere Unfälle nicht hundertprozentig vermeiden können. Ich sehe schon die Schlagzeile „Automatisiertes Fahrzeug tötet Kleinkind“ vor mir. Das heißt, es wird im Straßenverkehr immer Situationen geben, in denen weder der Fahrer noch ein technisches System rechtzeitig reagieren kann, weil man nicht alles vorhersehen kann. Zum Beispiel das Kind, das zwischen zwei parkenden Autos auf die Straße springt. In Zukunft kann es vielleicht per Wärmedetektion vorhererkannt werden oder wir entwickeln Sensoren, die durch Hindernisse hindurchsehen können. Generell sehe ich positiv, dass ein System potenziell lernen kann, und zwar nach dem Motto: Dass der Eisbär von der Brücke springt, konnte man nicht vorhersehen – beim zweiten Eisbären weiß man dann aber, wie man darauf reagieren muss.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person

Nach dem Studium der Technischen Kybernetik an der Universität Stuttgart und einem kurzen Intermezzo in der Industrie forschte Andreas Rößler acht Jahre an der Universität Stuttgart und in der Fraunhofer-Gesellschaft auf dem Gebiet der Virtuellen Realität. 1999 wurde er mit dem Josef-von-Fraunhofer-Preis für herausragende wissenschaftliche Leistungen ausgezeichnet. Gemeinsam mit Kollegen gründete er im Jahr 2001 die Firma ICIDO, um die erreichten Forschungsergebnisse in die Industrie zu übertragen; im gleichen Jahr schloss er seine Promotion im Bereich der räumlichen Benutzungsschnittstellen ab.

In den folgenden Jahren gelang es ICIDO zum Marktführer im Bereich der immersiven Virtuellen Realität zu werden und namhafte Konzerne der Automobil- und Luftfahrtbranche sowie dem Maschinenbau als Kunden zu gewinnen. Als Geschäftsführer war er bis 2007 für den gesamten technischen Bereich von ICIDO verantwortlich.

Dr. Rößler wurde 2008 auf die Professur Virtuelle Realität und Simulationstechnik an die Fakultät Informationstechnik der Hochschule Esslingen berufen. Seit September 2012 leitet er parallel das Fraunhofer-Anwendungszentrum KEIM an der Hochschule Esslingen.



Grenzsituationen erleben

„Mobil? Aber klar!": Seminar und Fahrsicherheitstraining für mobilitätseingeschränkte Unfallverletzte



„Wichtig ist der Knick in den Armen, nicht in der Optik“, erläuterte Gerd Waldvogel mit einem Augenzwinkern die richtige Sitzposition im Auto, mit der das sichere Fahren beginnt. Als Mobilitätssachverständiger des Auto Club Europa (ACE) weiß er, wovon er spricht, wenn er Rollstuhlfahrer über Mobilität mit dem eigenen Fahrzeug, Fahrsicherheit und Ergonomie aufklärt. Nach einem Motorradunfall sitzt er selbst im Rollstuhl. „Mobil? Aber klar!“ lautete das Motto des Fahrsicherheitstrainings für mobilitätseingeschränkte Unfallverletzte, das Waldvogel und seine ACE-Kollegen im berufsgenossenschaftlichen Ausbildungszentrum in Linowsee bei Rheinsberg (Brandenburg) mit sechs Versicherten der Berufsgenossenschaft Energie, Textil, Elektro, Medienerzeugnisse (BG ETEM) durchgeführt haben.

Zweieinhalb Tage lang ging es in Theorie und Praxis darum, die teilnehmenden Rollstuhlfahrer in punkto

Fahrsicherheit und Auto-Handling zu trainieren. „Wir möchten den Teilnehmern zu einer stressfreien Verkehrsteilnahme mit dem Auto verhelfen. Wir zeigen ihnen, wie sie technische Hilfsmittel effektiv einsetzen und insgesamt sicherer unterwegs sein können“, sagte Seminarleiter Uwe Becker. Die fahrdynamischen Übungen unterscheiden sich nicht von denen, die aus herkömmlichen Fahrsicherheitstrainings bekannt sind. Nur die Fahrzeuge werden mit Handgas beschleunigt. Auf trockener, nasser und glatter Fahrbahn lernten die Teilnehmer das kontrollierte Ausweichen, die Fahrzeugbeherrschung in Kurven oder eine richtige Gefahrbremung. „So heftige Lenkbewegungen habe ich noch nie machen müssen“, sagte ein Teilnehmer, nachdem er sein Fahrzeug mit 40 km/h durch einen Slalomparcours gesteuert hatte. Darüber hinaus konnten die Rollstuhlfahrer in zwei Fahrzeugen des ACE verschiedene Möglichkeiten eines behindertengerechten Umbaus



FOTOS > JÜRGEN GEBHARDT

Sicher mobil: Das Expertenteam des ACE gab hilfreiche Tipps.

IM BLICKPUNKT

testen. Vor allem für Menschen mit einer Querschnittslähmung ist es wichtig, auf einen ergonomischen Sitz zu achten. Vorgestellt wurde auch ein Multifunktionsknauf, über den Blinker, Hupe und Scheibenwischer zu bedienen sind. Neben praktischen Ein- und Ausstiegshilfen spielte die Sicherung des Rollstuhls im Fahrzeug eine wichtige Rolle. „Ein ungesicherter Rollstuhl mit einem Gewicht von zehn Kilogramm kommt bei einer Gefahrbremung mit einer Wucht von über einer halben Tonne geflogen“, erklärte ACE-Moderator Gert Schleichert.

Dass theoretischer Unterricht nicht trocken und langweilig sein muss, bewiesen die ACE-Experten, als sie anschaulich über die „nicht endende Erfolgsgeschichte“ elektronischer Fahrerassistenzsysteme oder Kriterien sicherer Reifen informierten. Sportwissenschaftlerin Manja Bunk gab Tipps zur sportlichen Betätigung und zeigte praktische Übungen, die bei akuten Verspannungen und Schmerzen helfen.

„Wir wollen, dass auch Menschen mit einer Behinderung sicher am Straßenverkehr teilnehmen können“, sagte Christian Sprotte,

Pressesprecher der BG ETEM. Mobilität stelle eine wichtige Grundlage für die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Leben dar. Das bestätigte Stefan Müller, Reha-Berater in der Bezirksverwaltung Braunschweig der BG ETEM, der selbst am Fahrsicherheitstraining teilnahm: „Es ist wichtig, das Thema Mobilität in den Reha-Prozess einzubetten. Den meisten Betroffenen hilft es sehr, sich schon während der Reha gedanklich damit zu befassen, wieder mobil zu sein. Das gehört schon zum Heilungsprozess.“ In einem Fahrsicherheitstraining könnten die Teilnehmer Grenzsituationen erleben und sich selbst beweisen, was sie können.

Das stellten die Teilnehmer auf dem Übungsplatz in Linowsee unter Beweis und zeigten sich vom gesamten Programm begeistert. Die regelmäßigen Boxenstopps boten zudem ausreichend Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Außerdem sparten sie nicht mit Lob für das engagierte und sympathische ACE-Team. „Hier greift ein Rädchen ins andere, das Team ist super eingespielt und die Stimmung ist entspannt und locker“, fasste ein Teilnehmer seine Eindrücke zusammen.

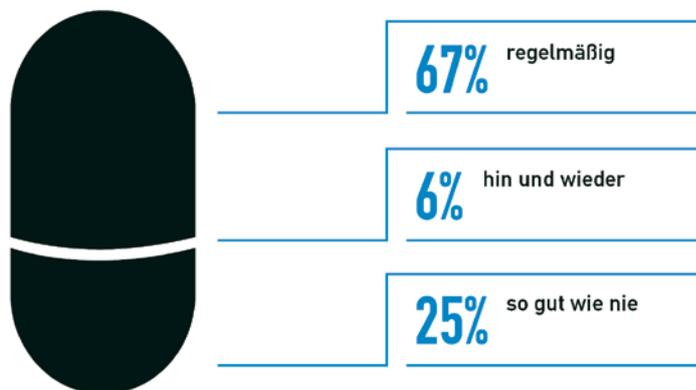


Hinweise zu Ein- und Ausstiegshilfen, Brems- und Ausweichmanöver auf trockener und nasser Fahrbahn sowie Entspannungsübungen standen auf dem Seminarplan.

Zwei Drittel aller älteren Autofahrer nehmen regelmäßig Medikamente ein

forsa-Umfrage im Auftrag des DVR

GRAFIKEN > DVR



An 100% fehlende Angaben = keine Angabe

QUELLE: DVR

Regelmäßige Einnahme von Medikamenten (Autofahrer ab 65 Jahren)

Rund zwei Drittel (67 Prozent) aller Autofahrer ab 65 Jahren nehmen regelmäßig Medikamente ein. Bei den über 75-Jährigen sind es sogar 77 Prozent. Das ergab eine repräsentative forsa-Umfrage im Auftrag des DVR. Sicherheit geht dabei für die meisten befragten Autofahrer vor: 78 Prozent würden ihren Wagen stehen lassen, wenn sie merken, dass Arzneimittel ihre Fahrtüchtigkeit einschränken.

Nach eigenen Angaben ist ein Großteil der älteren Autofahrer, die Medikamente einnehmen, über mögliche Nebenwirkungen gut informiert. 89 Prozent informieren sich darüber, ob ihre Arzneien die eigene Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, nur jeder Zehnte (11 Prozent) tut dies nicht.

Der Arzt ist dabei jedoch nicht Informationsquelle Nummer eins. Fast drei Viertel (73 Prozent) der betroffenen Autofahrer lesen den Beipackzettel. Mit ihrem Arzt sprechen zwei Drittel (66 Prozent). Und jeder Vierte fragt den Apotheker (26 Prozent). „Den Beipackzettel zu studieren, reicht in vielen Fällen nicht aus“, sagt Burkhard Gerken, Referent für Ältere Verkehrsteilnehmer beim DVR. „Gerade bei älteren Patienten, die mehrere Arzneimittel gleichzeitig einnehmen, ist unbedingt Vorsicht geboten. Der Medikamentencocktail

kann unberechenbare Nebenwirkungen entfalten. Ohne ärztliche Beratung sollte man sich in diesem Fall nicht ans Steuer setzen.“ Passiere ein Unfall, riskierten die Betroffenen ihren Versicherungsschutz.

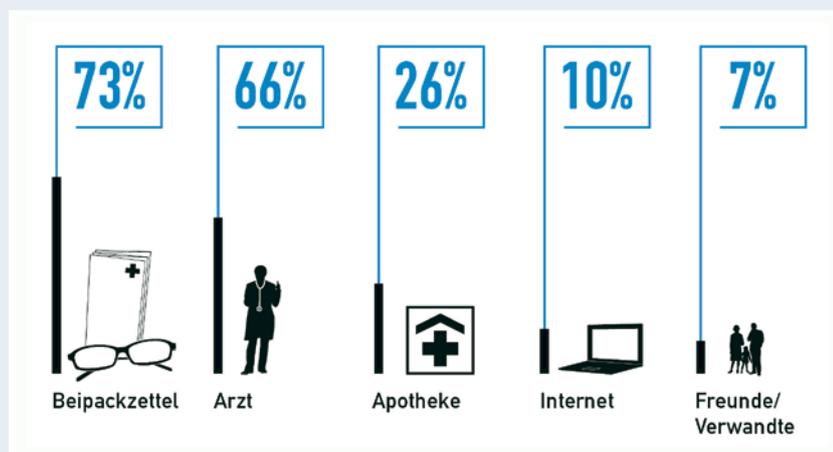
Der Experte rät, das Gespräch mit dem Hausarzt zu suchen. Hilfreich könne es zudem sein, Buch über alle eingenommenen Medikamente zu führen – eine wichtige Information für den Arzt, da der Patient oft mehrere Präparate von verschiedenen Medizinern verschrieben bekommt. Außerdem wichtig: Wer mit der Einnahme eines neuen Medikaments

beginnt, sollte sich vor Fahrtantritt folgende Fragen stellen: Bin ich müder als sonst? Habe ich den Eindruck, dass ich langsamer reagiere?

Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben zum Beispiel Schlafmittel sowie Beruhigungs- und Schmerzmittel. Aber auch Medikamente zur Behandlung von Bluthochdruck, Herzkrankheiten, Magen-Darm-Problemen oder Depressionen können die Fahrfitness verringern. Vorsicht ist ebenfalls bei manchen rezeptfreien Präparaten angesagt, etwa gegen Allergien oder Erkältungen. Viele der Medikamente machen müde oder verlangsamen die Verarbeitung von Umweltreizen. Reaktionen im Straßenverkehr erfolgen verzögert oder zu spät.

Es sind jedoch nicht immer nur Medikamente, die die Sicherheit im Verkehr beeinträchtigen können. Insbesondere ältere Autofahrer sollten ihre allgemeine Fahrtüchtigkeit untersuchen lassen. Sinnvoll sind regelmäßige Gesundheitschecks. Dabei werden unter anderem Gehör, Aufmerksamkeit, Reaktionsgeschwindigkeit, Beweglichkeit sowie die Funktionen von Herz, Leber und Nervensystem überprüft.

Die „Aktion Schulterblick“ des DVR macht auf die Notwendigkeit freiwilliger Gesundheitschecks aufmerksam. Weitere Informationen unter www.dvr.de/schulterblick.



Mehrfachantworten möglich

QUELLE: DVR

Informationsquellen über Nebenwirkungen von Medikamenten (Autofahrer ab 65 Jahren)

„Deutschlands bester Autofahrer 2013“ und „Millennium-Champion“ wurden gekürt

25-jähriges Jubiläum von Europas größter Fahrsicherheitsaktion



Bereits zum 25. Mal wurde die Aktion von AutoBild, dem DVR und seinen Kooperationspartnern durchgeführt.

„Deutschlands bester Autofahrer 2013“ heißt Frank Schneider. Der „Millennium-Champion“ ist Erik Müller. Bereits zum 25. Mal wurde die Aktion von AutoBild, dem DVR und seinen Kooperationspartnern durchgeführt und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt. Auch in diesem Jahr stand der Wettbewerb wieder unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers.

Beim Finale im ADAC-Sicherheitszentrum Berlin Linthe stellten 30 Frauen und Männer ihr theoretisches Wissen und fahrpraktisches Können unter Beweis. Zu den Praxisübungen zählte das Anfahren und Bremsen auf nasser Fahrbahn, Wenden auf engstem Raum und der ungebremste Spurwechsel – alles Übungen aus Fahrsicherheitstrainings nach Richtlinien des DVR. Der Gewinner Frank Schneider erhielt als Hauptpreis einen Ford Kuga.

Auf sechs Fahrsicherheitsparcours in ganz Deutschland hatte AutoBild

gemeinsam mit Ford, dem DVR, dem BMVBS, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bridgestone, DEKRA, Schaeffler und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) die Vorrunden veranstaltet. Die 1.500 Teilnehmer wurden aus über 100.000 Bewerbern ausgelost.

Seit Beginn der Aktion im Jahr 1989 haben sich rund 2,5 Millionen Leser von AutoBild um die Teilnahme an diesem Wettbewerb beworben. Knapp 40.000 konnten sich in den vergangenen 25 Jahren in fahrpraktischen Übungen mit anderen messen. „Das ist ein erfreuliches und bemerkenswertes Ergebnis“, so DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, „zeigt es doch, dass viele Menschen nicht nur gerne Auto fahren, sondern auch Interesse daran haben, sich mit dem Thema Verkehrssicherheit zu beschäftigen.“ Da die Aktion einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Unfallzahlen und Erhöhung der Verkehrssicherheit leistet, unterstützt

der DVR die Aktion von Beginn an. Die lange Laufzeit und die hohe Teilnehmerzahl machen „Deutschlands beste Autofahrer“ zu Europas größter Fahrsicherheitsaktion.

Als besonderes Highlight im Jubiläumsjahr traten die Gewinner der vergangenen 24 Jahre gegeneinander an, um den „Millennium-Champion“ zu küren. Erik Müller setzte sich gegen seine Konkurrenten durch und kann sich über den Titel und einen Ford Fiesta freuen.

Im Rahmen der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt boten AutoBild, der DVR und das BMVBS zum 25-jährigen Bestehen der Fahrsicherheitsaktion einen Zusatzwettbewerb an. Eröffnet wurde die „IAA Challenge“ von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer als Schirmherr, dem stellvertretenden Chefredakteur von AutoBild, Joachim Walther, und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Wenn die Verkehrsströme intelligent gelenkt werden

Elektronische Schilderbrücken auf Autobahnen erhöhen die Sicherheit

FOTO > DVR



Elektronische Schilderbrücke

Der Weihnachtsurlaub kommt bestimmt und die Blechkolonnen werden sich wieder in Richtung Skigebiete gen Süden über deutsche Autobahnen wälzen. Die Vorfreude der Reisenden auf den lang ersehnten Urlaubsspaß ist groß und in einen Stau oder gar Auffahrunfall möchte niemand geraten. Aber wozu gibt es intelligente Verkehrstelematik, die den Verkehr steuert? Helfen die Verkehrsbeeinflussungsanlagen tatsächlich, Staus zu verhindern und die Verkehrsströme gleichmäßig zu lenken? Viele Autofahrer haben so ihre Zweifel. Ihre Kritik: Die dynamischen Anzeigen seien zum Teil unverständlich und nicht nachvollziehbar, da sie wechselnde Geschwindigkeitsbeschränkungen angeben, die überflüssig erscheinen. Mitunter blieben die Anzeigen dunkel, weil sie schlichtweg ausgefallen seien. Und bei so manchem Autofahrer drängt sich der Verdacht auf, gerade die dynamische Geschwindigkeitsbeschränkung sei Ursache für Stau und Auffahrunfälle. Oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit werde beschränkt, obwohl nach seinem Empfinden die

Verkehrsstärke durchaus höhere Geschwindigkeiten zulassen würde. Verwirrend seien auch Wetterwarnungen, die mit der aktuellen, lokalen Witterung nicht übereinstimmen. Die damit verbundene Tempobeschränkung wird als Gängelung empfunden.

Vorurteile oder Wahrheit? Für den DVR wirken telematische Verkehrsbeeinflussungsanlagen nachweislich positiv auf die Verkehrsqualität unserer Autobahnen. „Der DVR empfiehlt daher, weitere kritische Autobahnabschnitte mit solchen Anlagen auszustatten. Darüber hinaus sollte aber auch die Qualität der bereits bestehenden Anlagen überprüft und auf den heutigen Stand der Technik angehoben werden. Dementsprechend müssen auch die Regelwerke angepasst werden“, fordert DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Besonders komme es darauf an, wie die Informationen für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbarer aufbereitet werden können. Auch die Vernetzung mit Navigationssystemen müsse optimiert werden.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassen die aktuelle Verkehrsbelastung und Umfelddaten. Die Verkehrsteilnehmer werden über Schilderbrücken oder Verkehrszeichen, die über oder neben den Fahrstreifen angebracht sind, informiert. Die Anlagen werden meistens rund um die Uhr überwacht und sind überwiegend für den automatisierten Betrieb ausgelegt. Daneben sind auch manuelle Eingriffe möglich und notwendig – besonders für die Sperrung von Fahrstreifen, die Warnung vor Unfällen oder die vorübergehende Freigabe des Seitenstreifens. „Die Wirksamkeit der Anlagen wurde durch diverse Untersuchungen belegt“, unterstreicht Dr. Eichendorf. Insbesondere bei hohen Verkehrsbelastungen sei zum Beispiel die Harmonisierung der Geschwindigkeit erfolgreich.

Bereits Mitte der 1970er Jahre wurden die ersten Streckenbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen in Deutschland errichtet. In den folgenden Jahrzehnten konnte der Bestand auf rund 2.500 Kilometer Richtungsfahrbahnen erweitert werden. Das entspricht etwa zehn Prozent des gesamten Autobahnnetzes. Im Rahmen des Projektplans Straßenverkehrstelematik will das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bis 2015 weitere 1.000 Kilometer Richtungsfahrbahnen und zahlreiche Knotenpunkte mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausstatten.

Auch die EU-Kommission will mit ihrem ITS-Aktionsplan (Intelligent Transport Systems) einen Beitrag leisten, das Verkehrsgeschehen sicherer, effizienter und ökologischer zu gestalten. Die Verkehrsteilnehmer sollen aktuell, umfassend und leicht zugänglich informiert und der Verkehr dynamisch gesteuert werden. In Deutschland soll dies auf Grundlage des IVS-Aktionsplans „Straße“ (Intelligente Verkehrssysteme) erfolgen.

„Verkehrrechtlich sind Tiere Ladung – und die muss gesichert werden“

Expertentipps zur richtigen Ladungssicherung im Pkw



Jeanette Przygoda, Thomas-Otto Fiala, Karsten Linke und Jürgen Bente informierten die Anrufer.

Koffer verstaut, Fahrer und Mitfahrer angeschnallt – und los geht die Urlaubsfahrt mit dem Auto. Aber was ist mit dem Hund auf der Rückbank und der Handtasche auf dem Beifahrersitz? Ungesicherte Tiere oder Ladung führen immer wieder zu schweren Unfallfolgen, die vermeidbar wären. Guten Rat zur korrekten Sicherung von Tieren, Gepäck und schwerem Transportgut wussten die Experten einer Leser-Telefon-Aktion des DVR. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten zum Nachlesen:

Gibt es wirklich eine Anschnallpflicht für Hunde?

Jürgen Bente: Eine spezielle Anschnallpflicht für Hunde gibt es zwar nicht, Tiere gelten aber verkehrrechtlich als Ladung und müssen im Auto entsprechend gesichert werden. Das legt Paragraph 22 der Straßenverkehrsordnung (StVO) fest. Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Vorschrift liegt beim Fahrer.

Trenngitter, Transportbox, Anschnallgurt für Hunde – welches System ist das sicherste?

Jeanette Przygoda: Der ADAC hat in einem Crashtest die verschiedenen Tier-Sicherungssysteme auf den Prüfstand gestellt. Das Ergebnis: Am sichersten für Fahrzeuginsassen und Hund ist eine stabile Transportbox mit richtiger Platzierung im Fahrzeug. Kleine Boxen können im Fußraum

hinter den Vordersitzen verstaut werden, größere im Laderaum von Kombi- oder Schräghecklimousinen sowie Vans und Geländewagen – immer schräg zur Fahrtrichtung und direkt an der Lehne der Rücksitzbank. Wenn Sie zusätzlich ein stabiles Trenngitter montieren, erhöhen Sie die Sicherheit noch.

Wie gut sind Anschnallgurte für Hunde?

Jeanette Przygoda: Stabile Geschirre mit möglichst knapper Gurtlänge und Metallverschlüssen schützen die Fahrzeuginsassen bei Bremsmanövern oder Unfällen recht zuverlässig – der Hund allerdings ist vor Verletzungen nicht immer geschützt.

Mein Hund geht nicht gern in seine Transportbox. Wie kann ich ihn daran gewöhnen?

Jeanette Przygoda: Gewöhnen Sie

Ihren Hund zunächst außerhalb der Autosituation an seine Box. Manche Hunde haben Probleme mit den Hartschalenboxen, die sehr dunkel sind und einen höhlenartigen Charakter haben. In diesem Fall nehmen Sie zunächst das Oberteil ab und nutzen die Unterschale als Körbchen. Geht der Hund in die Box, belohnen Sie sein Verhalten. Im nächsten Schritt üben Sie das Ganze im Auto – und erst dann fahren Sie mit dem Hund in der Box los.

Wie belade ich meinen Kofferraum für die Urlaubsreise richtig?

Jürgen Bente: Schwere Gegenstände, wie die Koffer, gehören nach unten, möglichst mittig und formschlüssig an der Rückbank. Das Gewicht sollte gleichmäßig verteilt sein, damit das Fahrzeug keine Schlagseite bekommt. Kein Teil der Ladung darf verrutschen, umkippen

Die Experten des Lesertelefons im Überblick:

- **Jürgen Bente**, Referent Fahrpraktische Programme, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn
- **Polizeihauptkommissar Thomas-Otto Fiala**, Verkehrssicherheitsberater bei der Autobahnpolizei Köln
- **Karsten Linke**, Versicherungsfachwirt, Referent Kraftfahrtversicherung, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Berlin
- **Jeanette Przygoda**, Hundetrainerin und Fachautorin, Inhaberin Hundetraining „Leinensache“, Köln

oder herunterfallen – mit Netzen und Zurrgurten aus dem Fachhandel lassen sich lose Gegenstände gut sichern. Angaben zum zulässigen Höchstgewicht an Ladung finden Sie im Zulassungsschein Ihres Fahrzeugs. Der Luftdruck der Reifen und die Einstellung der Scheinwerfer müssen dem erhöhten Gewicht angepasst werden. Informationen dazu stehen in der Betriebsanleitung Ihres Wagens.

Wie viel darf ich in die Dachbox laden?

Jürgen Bente: Grundsätzlich sollte nur leichtes Gepäck in die Box. Angaben zur maximalen Beladung der Box gibt der Hersteller. Wichtig ist allerdings, dass Sie daneben die Angaben des Fahrzeugherstellers zur maximalen Dachlast berücksichtigen. Beachten Sie auch, dass sich das Fahrverhalten Ihres Autos mit Box verändert – es wird beispielsweise anfälliger gegen Seitenwind.

Kann ich nicht mal Schlüssel, Handy oder Ähnliches auf dem Beifahrersitz transportieren?

Jürgen Bente: Kleinteile wie Schlüssel oder Handy gehören ins Handschuhfach und nicht auf den Beifahrersitz. Ein 300 Gramm schweres Handy etwa kann bei einem Aufprall mit 50 km/h eine Massekraft von 15 Kilogramm entwickeln – und so Sachschäden anrichten oder Insassen schwer verletzen. Alles, was Sie während der Fahrt nicht unbedingt brauchen, wie Jacken oder Rucksäcke, gehört in den Kofferraum. Snacks, Getränke oder Karten lassen sich gut in den Seitentüren- oder Rückenlehnentaschen verstauen. Trinkflaschen sollten niemals auf dem Boden liegen, sie könnten beim Bremsen nach vorne rollen und die Pedale blockieren.

Was muss ich beachten, wenn ich sperrige Ladung mit geöffneter Heckklappe transportiere?

Thomas-Otto Fiala: Grundsätzlich darf Ladung bis zu einer Länge von 1,50 Meter hinten aus dem Fahrzeug hinausragen. Ab einer Länge von einem Meter muss das Ende der Ladung allerdings mit einer roten Fahne, einem roten Schild oder einem zylindrischen hellroten Körper

von mindestens 30 mal 35 Zentimeter Durchmesser gekennzeichnet werden – sind die Sichtverhältnisse schlecht, müssen zusätzlich eine rote Leuchte und ein roter Rückstrahler angebracht werden.

Welche Strafen drohen, wenn ich Ladung nicht richtig sichere?

Thomas-Otto Fiala: Paragraf 22 der StVO legt fest, dass der Fahrzeugführer für die vorschriftsmäßige Sicherung der Ladung verantwortlich ist. Bei Verkehrskontrollen darf die Polizei Verstöße mit Verwarnungs- oder Bußgeldern zwischen 35 und 120 Euro ahnden und den Fahrer an der Weiterfahrt hindern. Im Verkehrszentralregister in Flensburg können bis zu vier Punkte eingetragen werden.

Kommt in so einem Fall meine Haftpflichtversicherung für den Schaden auf?

Karsten Linke: Ja, die Leistungen der

Haftpflichtversicherung sind umfassender als die meisten Menschen wissen – auch grobe Fahrlässigkeit ist abgedeckt. Wird ein anderer Verkehrsteilnehmer durch Ihre fehlerhafte Ladung geschädigt, zahlt die Versicherung. Einen Regress brauchen Sie in diesem Fall nicht zu fürchten.

Bei einer Vollbremsung sind Farbeimer in meinem Auto aufgeplatzt – der Wagen ist im gesamten Innenraum weiß und nicht mehr zu gebrauchen. Die Vollkaskoversicherung will den Schaden nicht übernehmen...

Karsten Linke: Die Vollkaskoversicherung greift nur dann, wenn der Schaden von außen zugefügt wurde – beispielsweise wenn Sie gegen eine Baum gefahren sind. Da in Ihrem Fall die Schadensursache innerhalb des Fahrzeugs liegt, ist der Schaden leider nicht erstattungsfähig.

Sicher unterwegs mit Hund und Hausstand: Informationen im Internet

www.adac.de

Der ADAC hat die unterschiedlichen Tier-Sicherungssysteme in einem Crashtest geprüft. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse finden Sie unter den Menüpunkten „Info, Test & Rat“, „Tests“, „Crashtest“ und hier unter „Ladung & Tiere“.

www.lade-gut.de

Die Webseite der gemeinsamen Schwerpunktaktion LadeGUT der Unfallkassen (UK), der Berufsgenossenschaften (BG) und des DVR mit allen wichtigen Informationen rund um das Thema Ladungssicherung in Pkw und Transportern.

Gegenstände werden zu Geschossen

Gegenstand	Masse	Wirkende Massekraft
Handy	300 g	15 kg
Regenschirm	700 g	35 kg
Handtasche	3 kg	150 kg
Aktenkoffer	5 kg	250 kg
Getränkekiste	14 kg	700 kg
Hund	40 kg	2.000 kg

Crashtest bei einem Aufprall mit 50km/h. Die Höhe der Gewichtskraft, die sich bei einem Aufprall entwickelt, ist von der zur Verfügung stehenden Knautschzone und von der Länge des Deformationsweges abhängig. Dadurch entstehen unterschiedlich hohe Massekräfte. Sie können bis zum 50-fachen des Eigengewichts betragen.

Überholen? Im Zweifel nie!

Tipps zum sicheren Verhalten auf Landstraßen

Ein Albtraum für jeden Autofahrer: Bei der Fahrt auf der Landstraße kommen zwei Fahrzeuge nebeneinander mit hoher Geschwindigkeit entgegen. Jetzt entscheiden Bruchteile von Sekunden über Leben und Tod. Solche und ähnliche Situationen ereignen sich täglich auf unseren Landstraßen. Auf Landstraßen in Deutschland verunglücken mehr Menschen tödlich als auf Autobahnen und Innerortsstraßen zusammen. Neben nicht angepasster Geschwindigkeit sind es häufig Fehler beim Überholen, durch die immer wieder Unfälle mit schweren Folgen verursacht werden.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren 2012 außerhalb geschlossener Ortschaften Fehler beim Überholen in 7.241 Fällen Ursache von Unfällen mit Personenschaden. Dabei wurden 220 Menschen getötet. Darüber hinaus dürften zahlreiche weitere Unfälle ebenfalls mit Überholmanövern in Verbindung stehen, zum Beispiel wenn ein Fahrzeug nach einem Überholvorgang ins Schleudern gerät und von der Fahrbahn abkommt.

Dabei ist die Rechtslage eindeutig: Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des gesamten Überholvorgangs jede Behinderung – und natürlich auch jede Gefährdung – des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Dies setzt voraus, dass der Überholende die Gegenfahrbahn auf einer Strecke einsehen kann, die mindestens so lang ist wie der für den Überholvorgang benötigte Weg, zuzüglich der Strecke, die ein entgegenkommendes Fahrzeug während dieser Zeit zurücklegt. Bestehen geringste Zweifel, gefahrlos überholen zu können, muss der Versuch unterlassen werden.

Die für das Überholen benötigte Strecke wird häufig unterschätzt: Um einen mit 70 km/h fahrenden Lkw auf der Landstraße zu überholen, benötigt ein Pkw-Fahrer unter Ausschöpfen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von



Ein Albtraum: Zwei Fahrzeuge kommen nebeneinander entgegen. Auf Landstraßen verunglücken in Deutschland mehr Menschen tödlich als auf Autobahnen und Innerortsstraßen zusammen.

100 km/h eine Strecke von etwa 350 Metern, wenn er vor und nach dem Überholvorgang die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände zum Überholten einhält. Da er immer damit rechnen muss, dass während des Überholens Gegenverkehr auftaucht, muss er mindestens die doppelte Strecke, also 700 Meter, einsehen können, wenn das Überholmanöver nicht zum unkalkulierbaren Vabanque-Spiel werden soll. Besonders brenzlig wird es, wenn plötzlich, etwa in einer Allee, ein Traktor aus einem Feldweg einbiegt.

Dabei ist der Zeitgewinn, der durch häufiges Überholen erzielt werden kann, gering: Testfahrten auf Landstraßen im Rahmen einer Untersuchung des ADAC haben ergeben, dass sich die Fahrtzeit auf einer Strecke von 20 Kilometern selbst durch aggressives Überholen bei jeder sich bietenden Gelegenheit lediglich um durchschnittlich 1,5 Minuten verkürzen ließ. Dieser Zeitgewinn ist abhängig von der Verkehrsdichte und steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Gefahren für den Fahrer selbst und andere.

Auch beim Aus- und Wiedereinscheren werden beim Überholen häufig Fehler gemacht: Wer ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung der nachfolgenden Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Auch beim Wiedereinscheren muss der Sicherheitsabstand zum Überholten eingehalten werden. Wer nach einem Überholvorgang den Überholten absichtlich schneidet oder ihn zu einer Bremsung zwingt, begeht damit unter Umständen eine Nötigung. Außerdem darf das Blinken nicht vergessen werden.

Alle Auto- und Motorradfahrer sollten bei Überholvorgängen verantwortungsbewusst vorgehen: Bei unklarer Verkehrslage, vor unübersichtlichen Stellen, bei Aquaplaninggefahr, schlechter Witterung oder ungenügender Sicht sollte nicht überholt werden. Das gleiche gilt, wenn unklar ist, ob nach dem Überholen eine Lücke zum Wiedereinscheren vorhanden ist. „Im Zweifel nie!“ lautet die Devise, mit der lebensgefährliche Situationen auf der Landstraße verhindert werden.

FOTO > DVR

Verkehrssicherheit benötigt verlässliche Daten

15. European Transport Safety Lecture des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC)

Präzise Daten gehören zum Kern der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie sind notwendig, um Probleme, Risikofaktoren und Schwerpunkte besser zu erkennen und daraus Strategien und Ziele definieren zu können. In seiner 15. European Transport Safety Lecture gibt der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC – European Transport Safety Council) einen Überblick über die wichtige Bedeutung detaillierter Zahlen und Fakten zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen. Zur diesjährigen Lesung lädt der ETSC, der in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen feiert, gemeinsam mit seinen Gründungsmitgliedern DVR als Gastgeber der Veranstaltung sowie dem Dutch Safety Board (Niederlande) und dem Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (Großbritannien), nach Berlin ein.

Der ETSC bietet mit seiner Vortragsveranstaltung zudem die Gelegenheit, über die neue Definition von „Schwerverletzten“ (MAIS 3+) zu

diskutieren, die kürzlich von der EU vorgeschlagen wurde.

Darüber hinaus befasst sich die Lesung mit Fragen des Datenschutzes. „Die Transparenz von Daten ist für die Forschung wichtig, um den wissenschaftlichen Nutzen und die daraus abgeleitete Entwicklung einer zielgerichteten Politik, den Entwurf sicherer Fahrzeuge und die Schaffung von mehr Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu fördern“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Die Lesung „Verkehrssicherheit: Verlässliche Daten – Wirksame Politik“ hält Professor Dietmar Otte, Leiter der Verkehrsunfallforschung an der Medizinischen Hochschule Hannover, der zudem eine Honorarprofessur für Unfallrekonstruktion und Biomechanik an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin innehat. Er ist ein ausgewiesener Experte im Bereich der Unfalluntersuchungen

und Erhebungen am Unfallort, die im Rahmen der GIDAS-Datenbank (German In-Depth Accident Study) umgesetzt werden.

Szabolcs Schmidt, Leiter des Referates Verkehrssicherheit der Europäischen Kommission, und Professor Fred Wegman von der Technischen Universität Delft beziehen ebenfalls Stellung zum Thema.

Die European Transport Safety Lecture findet einmal jährlich statt und befasst sich jeweils mit einem aktuellen Thema aus dem Bereich der Verkehrssicherheit. Der Teilnehmerkreis aus Experten, Praktikern, Behörden- und Medienvertretern nutzt die Möglichkeit, sich auszutauschen und zu diskutieren.

Die diesjährige Lesung findet am 21. November 2013, 16.30 Uhr bis 19.30 Uhr, im Grand Hotel Esplanade, Lützowufer 15, 10785 Berlin, statt.

Grenzüberschreitende Verkehrsregeln

Verstöße gegen die Verkehrsregeln im Ausland werden künftig EU-weit geahndet. „Verkehrsregeln betreffen alle Fahrer, ungeachtet dessen, in welchem Land ihr Fahrzeug zugelassen ist“, sagt Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC – European Transport Safety Council). Die Botschaft der entsprechenden EU-Richtlinie, die bis zum 7. November 2013 von den 28 Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss, sei ganz einfach: Auch im Ausland muss ich mich als Verkehrsteilnehmer an Recht und Gesetz halten. Die Richtlinie ermöglicht den EU-weiten Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte. Nach Auffassung des ETSC leistet diese neue gesetzliche Regelung einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb der EU.

Es geht vor allem um die Ahndung besonders schwerer Delikte wie zu

schnelles Fahren, nicht Anschnallen, Überfahren einer roten Ampel, Alkohol und Drogen am Steuer, sowie die Nutzung eines Handys oder anderer mobiler Kommunikationsgeräte während der Fahrt.

Der ETSC weist darauf hin, dass sich Urlauber oder Geschäftsleute vor einer Auslandsreise künftig noch besser über die geltenden

Verkehrsregeln informieren müssten. Die Europäische Kommission hat hierzu eine Webseite eingerichtet: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm.

Auch das europäische Verkehrsnetzwerk TISPOL stellt unter www.tispol.org eine entsprechende Übersicht zur Verfügung.



Auch für Berufskraftfahrer ist es wichtig, die Verkehrsregeln im Ausland zu kennen.

FOTO > ALIAKSEI SMALENSKI - FOTOLIA

EUROPA

DVR-report 3/2013

FOTO > DVR

Sicherungssysteme überwiegend akzeptiert



98 Prozent in Deutschland machen „Klick“.

Sicherheitsgurte, Schutzhelme und Kinderrückhaltesysteme sind die Lebensretter Nummer Eins im Straßenverkehr.

98 Prozent aller erwachsenen Pkw-Insassen legen laut Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den Sicherheitsgurt an. Bei den Lkw-Fahrern ist

die Sicherungsquote nicht ganz so gut: 93 Prozent der Fahrer von Lkw bis 3,5 Tonnen gurten sich an, aber nur 83 Prozent der Fahrer schwerer Lastwagen über 3,5 Tonnen.

Kinder wurden im Pkw im Durchschnitt zu 99 Prozent gesichert, allerdings sank die Häufigkeit der Verwendung von Kinderrückhaltesystemen gegenüber dem Vorjahr.

99 Prozent aller Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder trugen einen Schutzhelm, jedoch nur 53 Prozent der Fahrer und 46 Prozent der Beifahrer legten Schutzkleidung an.

Über alle Altersgruppen hinweg trugen 13 Prozent der Fahrradfahrer einen Schutzhelm, wobei die Gruppe der sechs- bis zehnjährigen Kinder mit 66 Prozent die geringeren Tragequoten der älteren Altersgruppen deutlich übersteigen.

Informationsportal zur MPU

Beim Verlust des Führerscheins drängen sich viele Fragen auf: Wann darf ich wieder Auto fahren? Wie bekomme ich meinen Führerschein zurück? Muss ich zur MPU, also zu einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung? Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellt deshalb auf ihrer Internetseite Informationen, Hinweise und Tipps rund um das Thema MPU zur Verfügung: www.bast.de/mpu.

Laut einer Untersuchung der BASt werden mehr als drei Viertel der verkehrsauffälligen Kraftfahrer, die sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis einer Begutachtung der Fahreignung unterziehen müssen, nicht rechtzeitig über die Bedingungen informiert, die sie zum Erhalt eines positiven Gutachtens erfüllen müssen. Betroffene können sich nun frühzeitig mit den Informationen vertraut machen, damit der Weg durch die MPU besser nachvollziehbar und beeinflussbar wird.



FOTO > GWM

Wichtige Information zur Medizinisch-Psychologischen Untersuchung auf der BASt-Webseite

Erfolgreiche Weiterbildung im Straßenbetriebsdienst

FOTO > EYETRONIC - FOTOLIA



Körperliche und psychische Beanspruchungen im Straßenbau

Starke psychische und körperliche Belastungen gefährden die Gesundheit von Mitarbeitern des Straßenbetriebsdienstes. Im Rahmen eines Pilotprojektes hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht, wie arbeitsbegleitende Schulungsmaßnahmen die Belastungssituation des Straßenbetriebsdienstpersonals reduzieren können.

Ziele der Seminare waren unter anderem die Verringerung von Arbeitsbelastungen und Arbeitsbeanspruchungen, die Reduktion von gesundheitlichen Beschwerden sowie die Verbesserung der Beziehungen zu Kollegen und Vorgesetzten. Dadurch sollten mehr Freude an der Arbeit erreicht werden sowie eine größere Selbstverantwortung durch die aktive Teilnahme an der individuellen Arbeitsgestaltung.

Die prozessbegleitende Evaluation ergab, dass die Teilnehmer die Weiterbildung als wichtig und hilfreich

empfanden. Die Seminare verringerten die psychische Belastung des Straßenbetriebsdienstpersonals. Besonders profitierten davon Teilnehmer, die überwiegend alleine arbeiten.

Der Forschungsbericht „Den Arbeitsprozess begleitende Maßnahmen zur Bewältigung besonderer psychischer Belastungen des Straßenbetriebsdienstpersonals“ folgert aus den Evaluationsergebnissen, dass eine Anpassung der Schulungen notwendig sei sowie die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes. Er schränkt jedoch ein, dass die unterschiedlichen, länderspezifischen Organisationsstrukturen im Straßenbetriebsdienst eine größere Flexibilisierung des Schulungssystems erfordern. Die Dauer eines Gesamtprogramms sollte erhöht und Maßnahmen zur Qualitätssicherung sollten implementiert werden.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2013, 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:

Jürgen Gebhardt, DEKRA, DVR,
Ingolf Pompe

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,
Troisdorf

ISSN: 0940-9025

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

Nachdruck der Texte und DVR-Fotos bei Quellenangabe kostenfrei. Belegexemplar erbeten.

Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der „DVR-report“ wird kostenlos abgegeben.

Adressänderungen:

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

WISSENSCHAFT

DVR-report 3/2013

G 3169 F

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

An advertisement featuring a firefighter in full gear, including a helmet with the number '6310' and a brown jacket with reflective yellow and silver stripes. The firefighter is standing in front of a fire truck. The text 'Schnall dich immer an!' is written in a large, black, handwritten font over the right side of the image. At the bottom, there is a white banner containing logos for 'RUNTER VOM GAS', the 'Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung', 'DVB', and 'UK|BG'.

Schnall dich immer an!

RUNTER VOM GAS

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

DVB
Deutscher Verkehrsbund

UK|BG