

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2013



JOURNAL

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit?



WISSENSCHAFT

Wirksamkeit von Müdigkeitswarnern



INTERVIEW

Antonio Avenoso

MITGLIEDER

Zehnfaches Risiko für Quad-Fahrer

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Braucht uns das Auto noch?

DVR-Kolloquium „Automatisiertes Fahren und die Folgen“

Das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt. Der Fahrer lehnt sich entspannt zurück und überlässt dem Auto alle Aufgaben des Fahrens. Eine ferne Zukunftsvision oder ist es vielmehr eine Frage der Zeit, bis dieses Szenario Wirklichkeit wird? Unter dem Titel „Braucht uns das Auto noch?“ lud der DVR zum diesjährigen Kolloquium nach Bonn ein. Unterstützt wurde die Veranstaltung von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD).

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf gab in seiner Begrüßung seine persönliche Überzeugung zum Thema preis: „Es ist nicht die Frage ob, sondern ab wann automatisiertes Fahren Realität sein wird.“ Technisch sei schon vieles möglich, doch bis es vollautomatisierte Fahrzeuge auf unseren Straßen gebe, seien noch zahlreiche Fragen zu beantworten.

Mit Fragen der Haftung und des Datenschutzes befasst sich auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Ministerialdirigent Christian Weibrecht, Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr im BMVBS, betonte, dass die Politik gemeinsam mit der Industrie die Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren schaffen müsse.

Eine Mitgliederbefragung zum automatisierten Fahren präsentierte ARCD-Präsident Wolfgang Dollinger. Danach konnten sich 32 Prozent der befragten ARCD-Mitglieder vorstellen, mit einem vollautomatisierten Fahrzeug unterwegs zu sein. 34 Prozent gaben das zumindest für bestimmte Strecken an, ebenfalls 34 Prozent lehnten vollautomatisiertes Fahren ab. Mit Blick auf die Fehleranfälligkeit des Menschen betonte Dollinger das Sicherheitspotenzial, das in technischen Systemen steckt: „Durch automatisiertes Fahren lässt sich über verschiedene Parameter



FOTO > DVR / JÖRG LOEFFKE

Viel Gesprächsbedarf beim Thema „Automatisiertes Fahren“: (v.l.n.r.) Klaus Peter Röskes, Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), ARCD-Präsident Wolfgang Dollinger, DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr.

mehr Rücksicht in den Straßenverkehr hineinkonfigurieren.“

Perspektiven der Automobilindustrie zeigte Hans-Thomas Ebner, Abteilungsleiter Technik des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf. Motivation für automatisiertes Fahren sei es, im Sinne der Vision Zero die Unfallzahlen zu reduzieren, indem menschliche Fahrfehler vermieden werden. Ferner gehe es darum, Verbrauch und Emission zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu optimieren.

In die „Rolle des Mahners“ schlüpfte der Psychologe Tobias Ruttke von der Universität Jena, der den Einfluss auf das Verhalten der Fahrer beleuchtete. Löse man aus der Gesamtaufgabe Teile heraus, die von der Technik übernommen werden, reduziere man damit auch die Beanspruchung. Diese negative Veränderung der situativen Aufmerksamkeit sei für assistiertes und teilautomatisiertes Fahren zum Teil bereits nachgewiesen. Systeme würden bewusst entgegen des eigentlichen Zwecks verwendet, zum Beispiel der Spurhalteassistent bei Müdigkeit.

Ein weiteres Problem sei das übermäßige Vertrauen in die Systeme. Dies könne zu einer Tendenz führen,

die Entscheidungen der Systeme nicht mehr zu überprüfen. Verhaltenseffekte durch assistiertes und autonomes Fahren seien unter anderem reduzierte Aufmerksamkeit, Ablenkung, Überlastung durch weitere sensorische Reize, verlängerte Reaktionszeiten und aus Monotonie resultierende Müdigkeit sowie riskanteres Fahrverhalten.

In der anschließenden von Marco Seiffert (Radio Eins, Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion ging es um die Frage, wie weit das automatisierte Fahren gehen wird. „Es ist eine sportliche Herausforderung, dass künftige Systeme nicht schlechter sein dürfen als sie heute sind“, sagte Dr. Matthias Kühn von der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Zudem müsse berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge am Ende nur das können, was die Ingenieure vorgegeben haben, ergänzte Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH.

Überzeugt von der Innovationskraft der Industrie zeigte sich Christian Theis, Leiter des Referates „Fahrzeugtechnik“ im BMVBS. Nach seiner Auffassung werden sich Systeme durchsetzen, die neben mehr Sicherheit auch den Komfort für die Fahrer erhöhen.

Auszeichnung für Erzgebirgskreis

Die Unfallkommission des Erzgebirgskreises hat wirksam, innovativ und kostengünstig eine Unfallhäufungsstelle auf der Kreisstraße 9107 bei Neidhardtsthal in Sachsen entschärft. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) und der DVR zeichneten die Kommission mit dem Preis „Die Unfallkommission 2013“ aus.

In den Jahren 2006 und 2009 ereigneten sich in einer engen Kurve zwölf Motorrad-Unfälle, bei denen zehn Personen schwer und neun leicht verletzt wurden. Rüttelstreifen, entsprechende Beschilderung und Tempolimits konnten diese Gefahrenstelle in den Folgejahren entschärfen. Nach Umsetzung der Maßnahmen gab es keinen einzigen Unfall mit Personenschaden mehr. Die Rüttelstreifen, die als profilierte, reflektierende Dickschicht-Quermarkierungen ausgeführt sind, besitzen inzwischen Beispielcharakter in Sachsen.

Der Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ geht zurück auf die Initiative der UDV. In Kooperation mit dem DVR wurde der mit 5.000 Euro dotierte Preis bereits zum elften Mal für die kontinuierliche Arbeit einer engagierten Unfallkommission und der erfolgreichen Beseitigung einer Unfallhäufung verliehen. Das Preisgeld steht dem Gremium für Verkehrssicherheitsmaßnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich zur Verfügung.

FOTO > UDV



v.l.n.r.: Frank Vogel, Landrat Erzgebirgskreis, Dr. Detlev Lippard, DVR, Annerose Lühr, Vorsitzende der UKO Erzgebirgskreis, Mirko Helbig, Polizeidirektion Zwickau, Rolf Lieberei, Straßenbaulastträger des Erzgebirgskreises, Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer, und Klaus Schütte, Sächsisches Staatsministerium des Innern

Bundesländerindex Mobilität: Bei der Verkehrssicherheit gibt es noch Luft nach oben

Der DVR hat sich in diesem Jahr zum ersten Mal am Bundesländerindex Mobilität der Allianz pro Schiene beteiligt. Bei diesem Bundesländervergleich zu einer nachhaltigen Mobilität hat der DVR die Antworten der Länder auf die Frage bewertet, wie sie ihre Verkehrssicherheitsarbeit koordinieren und welche Institutionen sie dabei beteiligen. Ergebnis: Mit Blick auf die Verkehrssicherheit gibt es noch viel Luft nach oben. Vom Index sollte daher vor allem eine Motivation für die Bundesländer ausgehen, die dargestellten Defizite gezielt anzugehen. Damit kommt auf die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung sowie auf die Gestalter der Verkehrsräume besondere Verantwortung zu. Bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität muss der Schutz menschlichen Lebens im Mittelpunkt stehen. Die Sicherheitsstrategie Vision Zero muss dabei die zentrale Triebfeder sein, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten weiter zu reduzieren.

Konkret könnten die Bundesländer zum Beispiel die Überwachung gezielt verstärken. Außerdem steht mit den Sicherheitsaudits für Straßen ein wirkungsvolles Instrument zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten.

Allerdings muss auch berücksichtigt werden, dass die Bedingungen in den Ländern sehr unterschiedlich sind. Nordrhein-Westfalen zum Beispiel verfügt über ein umfangreiches Autobahnnetz, das im Gegensatz zu den Landstraßen weniger unfallbelastet ist. Dagegen gibt es in Bayern oder Niedersachsen ein ausgedehntes Landstraßennetz mit entsprechendem Risikopotenzial. In Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg spielen Baumunfälle eine besondere Rolle. Dennoch müssen Ziele und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit klar formuliert und festgeschrieben werden. Daher hält der DVR ein Verkehrssicherheitsprogramm für jedes Bundesland für unabdingbar.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	9
EUROPA	12
IM BLICKPUNKT	14
JOURNAL	18
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

„Runter vom Gas“ präsentiert neue Autobahnplakate

Motive zeigen „Scheinbar schöne Welt“



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat am 9. Dezember 2013 im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München gemeinsam mit DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner die neuen Autobahnplakate der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ vorgestellt. Motto der Plakatlinie für das kommende Jahr: „Scheinbar schöne Welt“.

Die drei Motive zeigen fröhliche, unbeschwerte Szenen im Auto mit Freunden, Familie oder Partnern. Gleichzeitig brechen die Botschaften hart mit der Harmonie in der Bildsprache: „Einer rast, zwei sterben“, „Einer ist abgelenkt, vier sterben“ und „Einer drängelt, zwei sterben“. Das verdeutlicht, wie folgenreich Fehlverhalten im Straßenverkehr sein kann. „Der Verkehr auf unseren Straßen ist zwar sicherer geworden, auch 2013. Aber: Wir dürfen uns darauf nicht ausruhen. Deshalb setzen wir konsequent auf Verkehrserziehung und Aufklärung, gemeinsam mit Verbänden und der Wirtschaft. Erfolgreiche Kampagnen wie ‚Runter vom Gas‘ werden weiter für mehr Sicherheit im Straßenverkehr werben“, sagte Ramsauer.

Laut Schätzung des Statistischen Bundesamtes sind 2013 deutlich weniger Unfalltote und Verletzte zu verzeichnen. Vor allem die Zahl der Todesopfer sinkt in diesem Jahr

voraussichtlich um etwa zehn Prozent – auf den historisch niedrigsten Stand von rund 3.300. Dennoch gibt es keinen Grund zur Entwarnung, erklärte Christian Kellner: „Jeden Tag werden mehr als 1.000 Menschen auf deutschen Straßen verletzt – zehn davon tödlich.“

Dass die Botschaften und Werbemittel der Kampagne ankommen, zeigt die aktuelle Auswertung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Vor allem die Plakate am Straßenrand werden wahrgenommen – für 92 Prozent der Befragten sind sie das wichtigste und reichweitenstärkste Kontaktmedium. Und auch die Bekanntheit ist hoch: „Mehr als 70 Prozent der Deutschen kennen ‚Runter vom Gas‘ inzwischen.

Ein guter Wert, den wir noch steigern wollen“, meinte der Minister.

Mit der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ klären das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie der DVR seit 2008 über Gefahren des Straßenverkehrs auf. Schwerpunkte sind Unfallursachen und Risiken wie Alkohol am Steuer, Ablenkung, gefährliches Überholen, das „Risiko Landstraße“ und dichtes Auffahren. Zudem wirbt die Kampagne für das Anschnallen in Kraftfahrzeugen und das Tragen von Fahrradhelmen. Eine wichtige Zielgruppe von „Runter vom Gas“ sind besonders die jungen Fahranfänger.

Mehr zur Kampagne unter www.runtervomgas.de.



WM-Held Arne Friedrich und DFB-Busfahrer Wolfgang Hochfellner zeigen Rasern die rote Karte

FOTOS > RUNTER VOM GAS



DFB-Busfahrer
Wolfgang Hochfellner

„Rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr gefährdet alle Verkehrsteilnehmer. Darum: Runter vom Gas!“ Mit dieser Botschaft unterstützt der Busfahrer des Deutschen Fußball-Bundes (DFB), Wolfgang Hochfellner, die Kampagne „Runter vom Gas“. Seit mehr als 20 Jahren chauffiert er die deutschen Elitekicker zu den Spielorten und ist stets um deren Sicherheit bedacht.

Sicher und entspannt steuerte Hochfellner den großen Mannschaftsbus durch den Berliner Stadtverkehr, mit an Bord waren der langjährige Nationalspieler Arne Friedrich, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Gemeinsam wollten sie nicht nur Fußballfans auf die Risiken von unangepasster Geschwindigkeit aufmerksam machen. Ziel der Fahrt war der Vorplatz des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung inmitten der Hauptstadt. Dort war der Mannschaftsbus ein Blickfang – und sorgte für Vorfreude auf die anstehende Fußballweltmeisterschaft 2014 in Brasilien.

„Im Straßenverkehr sind es oft nur Bruchteile von Sekunden des Leichtsinns, die das Leben schlagartig auf den Kopf stellen. Mit der Hilfe von Wolfgang Hochfellner und Arne Friedrich als Botschafter des beliebtesten Sports der Deutschen werben wir gerade bei jungen Verkehrsteilnehmern für mehr Rücksicht und Umsicht auf unseren Straßen“, sagte Dr. Ramsauer.

In mehr als 20 Jahren als DFB-Busfahrer hat Wolfgang Hochfellner viel auf Deutschlands Straßen erlebt: „Unangepasste Geschwindigkeit, waghalsige Überholmanöver oder dichtes Auffahren sind für mich tabu – nicht nur wegen meiner Jungs im Bus. Auch junge Fahrer sollten diese Regeln beachten. Denn sonst gefährden sie nicht nur ihr eigenes Leben, sondern auch das ihrer Mitfahrer und aller anderen Verkehrsteilnehmer.“ Für die Kampagne „Runter vom Gas“ konnte er sich sofort begeistern: „Ich habe selbst drei Söhne, die alle einen Führerschein haben. Es wäre ein Gräuël für mich, wenn ihnen etwas zustoßen

würde. Deswegen ist es wichtig, mit ‚Runter vom Gas‘ einen Denkanstoß zu geben. Ich finde die Aktion sensationell.“

Bei jungen Fahrern bilden mangelnde Fahrerfahrung, Spaß an Geschwindigkeit und eine hohe Risikobereitschaft häufig eine gefährliche Mischung: „Alle 14 Stunden stirbt ein 18- bis 24-Jähriger auf deutschen Straßen“, so DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Deswegen gilt, so das Fazit aller Beteiligten: „Runter vom Gas!“ Denn das Leben ist zu schön, um es leichtfertig aufs Spiel zu setzen.“

Drei Fragen an Arne Friedrich

DVR-report: Warum engagieren Sie sich für die Kampagne „Runter vom Gas“?

Friedrich: Als ich gefragt wurde, habe ich spontan zugesagt, denn Verkehrssicherheit betrifft jeden von uns. Besonders Jugendliche sind gefährdet, mitunter unvorsichtig und zu schnell unterwegs. Sie telefonieren am Steuer oder tragen Kopfhörer beim Fahren. Das sind Ablenkungen, die sehr gefährlich sind.

Ich wünsche mir, dass möglichst wenige Menschen im Straßenverkehr zu Schaden kommen und deshalb unterstütze ich „Runter vom Gas“ sehr gerne.

DVR-report: Was möchten Sie mit Ihrem Einsatz erreichen?

Friedrich: Wir sehen ja, dass sich die Zahlen der Verkehrstoten und Verletzten in den letzten Jahren reduziert haben. Auch eine Kampagne wie „Runter vom Gas“ hat sicherlich zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Deshalb glaube ich, dass Aktionen, wie die mit dem DFB, etwas bringen.

DVR-report: Welche anderen Gefährdungen für die Verkehrssicherheit – neben nicht angepasster Geschwindigkeit und Ablenkung – sehen Sie noch?

Friedrich: Ich denke am ehesten an Alkohol und Drogen am Steuer. Und bei den jungen Fahrern ist die Musik im Auto oftmals zu laut. Aber auch Stress und Zeitdruck spielen heutzutage eine wichtige Rolle. Damit verbundenes Drängeln und gefährliche Überholmanöver sind gefährlich und bringen kaum Zeitgewinn. Das sollte sich jeder klar machen, bevor er losfährt.



AKTUELL

DVR-report 4/2013

Zehnfaches Risiko für Quad-Fahrer

Etwa 150.000 Quads fahren in Deutschland nicht nur als Spaßgeräte auf nicht öffentlichem Gelände, sondern auch im Straßenverkehr. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) weist darauf hin, dass sich dies auch auf die Unfallzahlen auswirke.

Quads sind vierrädrige, offene Fahrzeuge mit speziellen technischen Ausprägungen. Die Mehrzahl der Fahrzeuge ist ohne Differenzial an der Hinterachse ausgestattet, ein Daumengashebel ersetzt den bewährten Drehgasgriff. Die Fahrer sind ungeschützt wie auf einem Motorrad.

In der UDV-Studie wurden 488 Unfälle mit Quad-Beteiligung in Bayern untersucht. Es zeigte sich bezogen auf den Fahrzeugbestand und die Fahrleistung, dass das Risiko für einen Quad-Unfall mit Personenschaden mehr als doppelt so hoch ist im Vergleich zum Pkw. Das Risiko, bei einem Quad-Unfall getötet oder schwer verletzt zu werden, ist sogar um den Faktor 10 erhöht.

40 Prozent der Unfälle und rund die Hälfte der Getöteten und Schwerverletzten sind dem Unfalltyp „Fahrerunfall“ zuzuordnen. Die Fahrer sind auf der geraden Strecke von der Fahrbahn abgekommen oder aus Kurven herausgetragen worden. Als Grund hierfür vermutet die UDV, dass mangelnde Fahrpraxis im Umgang mit dem Fahrzeug ohne Differenzial die Fahrer bei Kurvenfahrten vor echte Probleme stellt. Kollisionen mit Hindernissen neben der Fahrbahn oder mit entgegenkommenden Fahrzeugen haben für ungeschützte Quad-Fahrer oft schwere oder tödliche Verletzungen zur Folge. Häufiger als bei Motorradunfällen stellt der Alleinunfall mit 40 Prozent einen Schwerpunkt bei den Unfällen dar. Junge Männer stellen die größte Gruppe der unfallverursachenden Fahrer.



Ein typischer Unfall: Ein Quad verlässt mit 53,6 km/h die Fahrbahn in einer Kurve und kollidiert mit einer Baumreihe.

FOTOS > UDV

„Sie haben beherzt gehandelt und nicht weggeschaut“

Kavaliers der Straße in Aschaffenburg ausgezeichnet

Eigentlich hätte Klaus Engels mit seinem Quad sofort losfahren können. Die Ampel zeigte für ihn Grün. Doch in diesem Moment schießt auf der abschüssigen Straße in Aschaffenburg, in die er einbiegen will, ein Fiat Punto bei Rot über die Kreuzung. Das Schlimme daran ist: Niemand sitzt am Steuer des Fahrzeugs. Er zögert nicht lange und verfolgt mit seinem Quad das führerlose Auto. Dann überholt er den Kleinwagen, setzt seinen Quad davor, das jetzt, so liest er an seinem eigenen Tacho ab, mit Tempo 60 bergab rollt. Der Fiat stößt von hinten auf die Anhängerkupplung des Quad, die Kupplung bohrt sich in den Kühlergrill des Autos. Und dann nur noch wenige Meter: An einer Bushaltestelle bringt Engels beide Fahrzeuge zum Stehen. Nur ein kurzes Stück weiter hätte das führerlose Fahrzeug eine Kreuzung überquert.

„Das war eine beeindruckende Leistung“, meinte Laudator Gerd Brunner, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ und ehemaliger stellvertretender Chefredakteur der „Passauer Neuen Presse“.



Glückliche „Kavaliers der Straße“ im Rathaussaal der Stadt Aschaffenburg.

Es sind nicht nur spektakuläre Fälle wie dieser, die aus Verkehrsteilnehmern „Kavaliers der Straße“ machen. Menschen, die in einer Notsituation nicht wegschauen, sondern beherzt und mutig handeln, Verletzte aus brennenden Unfallwracks retten, Erste Hilfe leisten oder unübersichtliche Unfallstellen absichern.

In Aschaffenburg wurden im Rahmen der 54. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft 23 Frauen und Männer für ihre Tatkraft und Zivilcourage als „Kavaliers der Straße“ ausgezeichnet.

„Tragen Sie diese Auszeichnung, verstecken Sie sie nicht“, betonte Hans Klemm, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft und Chefredakteur der Tageszeitung „Der neue Tag“ in Weiden in der Oberpfalz.

Lobende Worte fanden auch Klaus Herzog, Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg, und Ulrich Eymann, Geschäftsführer der dort beheimateten Tageszeitung „Main-Echo“: „Sie haben beherzt gehandelt und nicht weggeschaut.“

Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“, Konzepte für mehr betriebliche Verkehrssicherheit

Die Gewinner des Wettbewerbs „Unterwegs – aber sicher!“ stehen fest. Entscheidend für die Jury waren Kriterien wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität der Projekte. Platz eins ging an das Gemeinschaftsprojekt der BASF SE, der Industrie- und Handelskammer (IHK) Pfalz, der IHK Rhein-Neckar und des Landesverbandes Südwest der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) für die Initiative „Sicherer Arbeitsweg“. Über 40 Unternehmen und Institutionen stehen hier mittlerweile im Austausch und entwickeln Sicherheitsaktionen, um ihre Mitarbeiter zu sensibilisieren und die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Zehn Gefahrenstellen konnten bisher

gemeinsam mit den Kommunen entschärft werden.

Den zweiten Platz belegte die K+S Kali GmbH mit dem Verkehrssicherheitskonzept „Fit for Fahr'n“. Die Mitarbeiter des Kalibergbauunternehmens legen täglich viele Kilometer Wegstrecke zurück, zum großen Teil unter Tage. Das Konzept „Fit for Fahr'n“ bietet Fahrsicherheitstrainings, die

auf die verschiedenen Alters- und Berufsgruppen im Unternehmen zugeschnitten sind. Sie berücksichtigen die Arbeit über und unter Tage mit allen Verkehrsmitteln der werkeigenen Flotte.

Platz drei belegte die BK Giuliani GmbH. Herzstück der Verkehrssicherheitsarbeit des Unternehmens ist ein Jahresplaner mit Aktionszeiträumen, in denen die Mitarbeiter kontinuierlich je nach Witterung für Gefahrenschwerpunkte sensibilisiert werden.



Preisverleihung auf der A+A in Düsseldorf

FOTO > DVR/JÖRG LOEFFKE

Ins Leben gerufen wurde der Wettbewerb vom Verband Deutscher Sicherheitsingenieure (VDSI) und dem DVR.

FOTO > DVR

Aktiver Fußgängerschutz kann Leben retten



Fahrerassistenzsysteme im Test: Aktiver Fußgängerschutz

Bordeigene Systeme (mit Bremsfunktion)

Hersteller/Mod.	Gewichtung	Lexus LS 600h L	Volvo V40	Mercedes E-Klasse	BMW 3er GT
Preis (Assistenzpaket*)		8700 €	1800 €	2678 €	520 €
Stehende Erwachsene	10%	1,0	1,8	1,0	3,7
Gehende Erwachsene	40%	1,1	1,0	3,1	3,7
Gehendes Kind	30%	2,8	3,7	4,0	3,8
Stoppende Erwachsene	10%	3,0	2,0	4,0	2,0
Funktion bei Nacht	5%	2,0	3,0	3,0	5,0
Warnung	5%	3,2	1,0	2,6	2,1
ADAC Urteil		2,0	2,1	3,2	3,5

Notengrenzen: ■ 0,6-1,5 (sehr gut) ■ 1,6-2,5 (gut) ■ 2,6-3,5 (befriedigend) ■ 3,6-4,5 (ausreichend) ■ 4,6-5,5 (mangelhaft); * Getestet wurde die Fußgänger Notbrems-/Erkennungsfunktion innerhalb des optionalen Assistenzsystems. Bewertungsgrundlage ist der autonome Geschwindigkeitsabbau.

© 11.2013 ADAC e.V.

Im Jahr 2012 starben 520 Fußgänger im Straßenverkehr und über 7.900 wurden schwer verletzt. Der Fußgängerschutz als Bestandteil von Notbremsassistenzsystemen steckt trotz

dieser erschreckenden Zahlen noch in den Kinderschuhen. Der ADAC hat die neuartige Funktion getestet und festgestellt, dass sie lebensrettend sein kann.

Die Bewertung „gut“ und damit empfehlenswert hat der Fußgängerschutz bei den Assistenzsystemen von Lexus und Volvo erhalten. Die beiden Bestplatzierten im Test konnten einen Unfall mit einem Fußgänger, der gut sichtbar die Straße überquert, bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h durch selbstständiges Abbremsen vermeiden. Mercedes und BMW erreichten immerhin ein „befriedigend“.

Der ADAC fordert alle Hersteller auf, schnell, flächendeckend und bezahlbar die vorhandene Technik zum Schutz der Fußgänger in allen Pkw umzusetzen. Insbesondere geht es darum, die Fußgängererkennung bei Dunkelheit zu verbessern, da die meisten tödlichen Fußgänger-Unfälle nachts passieren.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2013 an Christian J. Börner

Christian J. Börner wurde für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2013“ geehrt. In den 32 Jahren seiner beruflichen Laufbahn wirkte er mit stets hohem persönlichem Engagement erfolgreich für die nachhaltige Verbesserung der Sicherheit von gewerblich genutzten Fahrzeugen.

Verbesserungen bei den Sicherheitsausrüstungen der Fahrzeuge vor, die verbindlich eingeführt wurden, wie zum Beispiel Zurrpunkte und Trennwände für die Ladungssicherung, Ausrüstung mit Warnkleidung, Optimierung der Arbeitsbedingungen beim Kupplungsvorgang von Zugteilen und vieles mehr.

Christian J. Börner war nahezu 30 Jahre in der Leitung des Technischen Aufsichtsdienstes der damaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (heute Geschäftsbereich Prävention der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft) tätig. Er leitete mehrere interdisziplinäre Projekte, so zum Beispiel von 1995 bis 2002 das Forschungsprojekt „Fahrerarbeitsplatz im Reisebus“. Sein Projekt „Der sicherheitsoptimierte Transporter“, das alle relevanten Bereiche der aktiven und passiven Sicherheit, Ladungssicherung, Arbeitssicherheit und Ergonomie abdeckt und das er zur IAA Nutzfahrzeuge 2004 mit einem realen Fahrzeug umsetzen konnte, rief großes Interesse hervor und zeigte nachhaltige Wirkung in ganz Europa.

„Christian Börner erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit von und mit Nutzfahrzeugen, die zu einer wesentlichen Reduzierung der Arbeitsunfälle im täglichen Betrieb führten“, sagte Professor Dr.-Ing. habil. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Unter der Leitung von Christian J. Börner wurde die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ völlig neu überarbeitet und den heutigen Anforderungen an die Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen angepasst. Er schlug auf vielen Gebieten



Christian J. Börner wurde für sein Lebenswerk geehrt.



Antonio Avenoso

„Jährlich 30.000 getötete Verkehrsteilnehmer auf den Straßen der EU sind eine Tragödie“

Der Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC – European Transport Safety Council), Antonio Avenoso, über die größten Gefahren auf unseren Straßen, die Vision Zero und künftige Herausforderungen

DVR-report: Herr Avenoso, durchschnittlich kommen in der Europäischen Union pro Jahr rund 30.000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Die Leitlinien der Verkehrssicherheitspolitik der EU setzen als Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten von 2011 bis 2020 zu halbieren. Für wie realistisch halten Sie diese Zielsetzung?

Avenoso: 30.000 getötete Verkehrsteilnehmer auf den Straßen der EU, und das Jahr für Jahr, sind eine Tragödie. Ob das Ziel, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 zu halbieren, erreicht werden kann, hängt von unseren Bemühungen ab. Das heißt, wir benötigen

Maßnahmen, die im Einklang mit dieser Zielsetzung stehen. Die selbe Zielsetzung hatten wir in der EU bereits für die Jahre 2001 bis 2010. Auch damals galt dies als große Herausforderung. 2010 konnte dann festgestellt werden, dass dieses ambitionierte Ziel mit einer Reduktion von 49 Prozent EU-weit fast erreicht worden wäre. Vor diesem Hintergrund stehen wir auch jetzt vor einer herausfordernden Situation, aber ich denke, das Ziel ist erreichbar. Ein ambitioniertes Ziel erfordert große Anstrengungen. Das gilt für die Europäische Union, die Mitgliedstaaten, die Hersteller, die Straßenbauer und selbstverständlich alle Verkehrsteilnehmer.

DVR-report: Die Leitlinien setzen strategische Ziele, Schwerpunkte sind Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit, der Sicherheit der Infrastruktur und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Wie bewerten Sie

die bisherige Entwicklung?

Avenoso: Ohne jeden Zweifel können wir auf eine positive Entwicklung zurückblicken. Die Fahrzeuge sind sicherer geworden, aktive Fahrerassistenzsysteme helfen, Unfälle zu vermeiden beziehungsweise die Folgen zu mildern. Aber auch im Bereich der Straße sind Verbesserungen zu verzeichnen. Dabei haben auch auf der europäischen Ebene wichtige Richtlinien ihren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit geleistet, zum Beispiel bei der Tunnelsicherheit.

Aber auch im Verhalten der Verkehrsteilnehmer gibt es einen positiven Trend zu verzeichnen. So wird Alkohol am Steuer längst nicht mehr als Kavaliersdelikt betrachtet. Auch die Gurtanlagequote ist in den letzten Jahren gestiegen. Natürlich gibt es noch viel Luft nach oben und ich bin davon überzeugt, dass neue Technologien hilfreich sein können, zum Beispiel intelligente Geschwindigkeitsregelsysteme (ISA, intelligent speed assistance), Alkohol-Wegfahrsperrn für bestimmte Fahrzeuge oder Fahrer sowie Gurterinnerer.

Mit Blick auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer haben wir es nach wie vor mit den vier großen Killern zu tun: überhöhte beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen am Steuer, Fahren ohne Sicherheitsgurt und Ablenkung.

DVR-report: Wenn wir uns die von Ihnen genannten Hauptursachen für schwere oder tödliche Verletzungen im Straßenverkehr anschauen: Mit welchen Sicherheitsmaßnahmen muss diesen Gefahren begegnet werden? Müsste es zum Beispiel schärfere Vorschriften zur Reduzierung der Geschwindigkeit geben?

Avenoso: Unbedingt. In der EU könnten pro Jahr rund 2.200 Menschenleben gerettet werden, wenn sich die Durchschnittsgeschwindigkeit um ein km/h reduzieren ließe. Wir benötigen sicherlich strikte Regeln in Verbindung mit stärkerer Überwachung genauso wie Aufklärungsarbeit über Kampagnen wie zum Beispiel „Runter vom Gas“.

Beim Thema Alkohol am Steuer müssen wir immer wieder an die Verkehrsteilnehmer appellieren, dass Trinken



„Grenzüberschreitender Austausch von ‚best practice‘-Beispielen ist wichtig.“

und Fahren nicht zusammenpassen. Gleiches gilt für den Sicherheitsgurt, der immer noch Lebensretter Nummer eins ist. Leider gibt es aber immer noch Fahrer und Mitfahrer, die sich nicht anschnallen. Das gilt selbstverständlich auch für diejenigen, die auf der Rückbank sitzen.

DVR-report: Leitlinien, Programme und gesetzliche Regelungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind sicherlich wichtig. Aber nicht weniger relevant ist der länderübergreifende Austausch von „best practice“-Beispielen. Wie steht es um den Wissens- und Informationsaustausch zwischen den EU-Mitgliedstaaten?

Avenoso: Grenzüberschreitender Austausch von „best practice“-Beispielen ist fundamental wichtig. Angesichts einer wachsenden und sich weiterentwickelnden EU ist es notwendig, voneinander zu lernen. Dazu einen Beitrag zu leisten, ist auch Aufgabe des ETSC. Aber auch den DVR möchte ich in diesem Zusammenhang erwähnen, der nicht nur in Deutschland tätig ist, sondern auch auf europäischer Ebene sein Know-how weiterträgt.

Es gibt lediglich zwei Einschränkungen, auf die ich aufmerksam machen möchte. Zum einen ist es aus meiner Sicht sehr wichtig, gute Praxisbeispiele anzupassen, aber nicht eins zu eins zu übernehmen und anzuwenden, denn es müssen immer auch die spezifischen Voraussetzungen in den jeweiligen Staaten berücksichtigt werden. Zum anderen darf die Europäische Kommission nicht zu einer reinen Clearingstelle

für „best practice“-Beispiele werden. Sie muss selbstverständlich weiterhin eine wichtige Rolle bei allen gesetzgeberischen Maßnahmen und deren Umsetzung spielen.

DVR-report: Wie bewerten Sie insgesamt die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit auf europäischer Ebene?

Avenoso: Die ist sicherlich sehr gut. Der ETSC veröffentlicht regelmäßig seine PIN (Road Safety Performance Indicators)-Reports, ein Instrument, das die Bemühungen der EU-Staaten im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit misst und somit gut vergleichbar macht. Wir sind insgesamt auf einem guten Weg. Die Zahl der Getöteten pro eine Million Einwohner lag 2001 EU-weit noch bei 113, im Jahr 2012 waren es noch 57, aber es ist vollkommen inakzeptabel, dass es noch immer Länder in Europa gibt, die soviel unsicherer sind als andere.

DVR-report: Vielfach wird kritisiert, dass es noch immer zu viele unterschiedliche Regeln und Vorschriften in den jeweiligen Mitgliedstaaten gibt. Die Verkehrsteilnehmer müssen sich vor einer Urlaubsfahrt über Geschwindigkeitsbeschränkungen, Tagfahrlicht- oder Warnwestenpflicht informieren. Wann ist mit einer stärkeren Angleichung der Vorschriften auf EU-Ebene zu rechnen?

Avenoso: Hoffentlich sehr bald, denn die EU-Bürger werden zunehmend mobiler und verreisen häufig mit dem Auto. Von daher ist es mühsam, sich über die Verkehrsregeln in anderen EU-Staaten umfassend zu informieren.

Idealerweise hätten wir eine europäische Straßenverkehrsordnung und wir hoffen, dass die nächste Europäische Kommission sich in dieser Richtung bewegt. In der Zwischenzeit ist am 7. November 2013 die EU-Richtlinie zum grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über gefährliche Verkehrsdelikte in Kraft getreten. Der ETSC begrüßt die neue Richtlinie als Beginn einer gerechteren Ahndung von Verstößen im Straßenverkehr. Wir werden die Maßnahmen aller EU-Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Richtlinie begleiten und bei Bedarf Verbesserungsvorschläge

erarbeiten. Weiterhin erwarten wir, dass Aufklärung und Information in diesem Bereich zu einer stärkeren Regelbefolgung und -akzeptanz im Straßenverkehr führen.

DVR-report: In der Arbeit des DVR und seiner Mitglieder ist die Vision Zero fest verankert. Es handelt sich um eine strategische Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu dieser Strategie?

Avenoso: Ich sehe die Vision Zero sehr positiv, denn jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Ich bin sehr glücklich, dass der DVR die Vision Zero übernommen hat, und sich die Idee dieser Sicherheitsstrategie langsam in der EU ausbreitet. In ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ hat sich die Europäische Kommission ebenfalls deutlich zur Vision Zero bekannt.

DVR-report: Lassen Sie uns im Zusammenhang mit der Vision Zero über Bereiche sprechen, in denen es nach Auffassung vieler Experten noch Sicherheitspotenziale auszuschöpfen gilt: Welche Bedeutung messen Sie zum Beispiel dem Thema eSafety bei?

Avenoso: Ohne Zweifel ist eSafety ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Fortschritte in der Entwicklung sicherer Fahrzeuge sind gewaltig und die Elektronik nimmt immer mehr Raum ein. Deshalb



„Idealerweise hätten wir eine europäische Straßenverkehrsordnung.“

muss eSafety eine besondere Priorität haben bei der Lösung der noch bestehenden Probleme auf unseren Straßen. Selbstverständlich müssen hier die Systeme im Vordergrund stehen, die lebensrettendes Potenzial aufweisen, wie zum Beispiel die bereits erwähnten Geschwindigkeitsregelsysteme, Alkohol-Interlocks oder Gurterinnerer. Auf keinen Fall darf eSafety als trojanisches Pferd daherkommen, in dem sich Systeme verbergen, die im Sinne der Verkehrssicherheit nicht sonderlich hilfreich sind. Deshalb insgesamt ein überzeugtes Ja zu eSafety, allerdings mit der notwendigen Priorisierung.

DVR-report: Was kann im Bereich der Straßenverkehrstechnik getan werden? Muss der Neu- und Umbau von Straßen umfassender geplant werden, damit sie verkehrssicher sind?

Avenoso: Ein klares Ja. Wir brauchen unbedingt Sicherheitsaudits beim Bau oder Umbau neuer Straßen. Ich sage immer, jeder einzelne in Sicherheitsaudits investierte Euro ist ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit und somit in eine sichere Zukunft. Sicherheitsrisiken können bereits im Planungsstadium entdeckt und bei der Umsetzung vermieden werden. Anderenfalls drohen Unfälle, die hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Ich glaube, dass diese Instrumente genutzt und auf alle EU-Mitgliedstaaten ausgeweitet werden sollten.

DVR-report: Obwohl die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle in den letzten Jahren deutlich gesenkt werden konnte, blieb die Anzahl der schwer- und schwerstverletzten Unfallopfer fast konstant hoch. Menschen, die ihr Leben lang mit schweren Behinderungen oder Prothesen zurechtkommen müssen. Welche Möglichkeiten sehen Sie, hier Verbesserungen zu erzielen?

Avenoso: Es gibt viele Möglichkeiten. Schauen wir zunächst auf die Zahlen: Es wird geschätzt, dass auf jeden im Straßenverkehr Getöteten mindestens elf Schwerverletzte und 40 Leichtverletzte kommen. Mit Blick auf die Verletztenzahlen haben wir es in der EU mit drei großen Problemen zu tun: Erstens werden nicht alle

Verletzten von der Statistik erfasst. Wenn wir uns nur auf die Daten der Polizei verlassen, haben wir niedrigere Zahlen als wenn wir auch die Daten der Krankenhäuser hinzuziehen. Dies lässt sich am Beispiel Schwedens ablesen. Hier weist die polizeiliche Unfallstatistik nur acht Schwerverletzte pro Getötetem auf, es sind allerdings 23, wenn man auch die Krankenhausdaten mit in Betracht zieht.

Zweitens geht es darum, dass Polizisten oftmals nicht den Schweregrad der Verletzung erkennen.

Drittens fehlt es in diesem Zusammenhang an einer einheitlichen Definition von schweren Verletzungen. Zurzeit gibt es in den Mitgliedstaaten noch zu viele unterschiedliche Definitionen. Erfreulicherweise hat die Europäische Kommission im März dieses Jahres eine einheitliche Definition von Schwerverletzten, die dem Verletzungsschweregrad MAIS 3+ entsprechen, auf den Weg gebracht. Auf dieser Basis hoffen wir, einen weiteren wichtigen Schritt zu machen. Es geht nämlich auch darum, ein Ziel zur Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten festzulegen.

DVR-report: Der ETSC feiert in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Wie fällt Ihre Erfolgsbilanz nach zwei Jahrzehnten europäischer Verkehrssicherheitsarbeit aus?

Avenoso: Nach 20 Jahren europäischer Verkehrssicherheitsarbeit können wir zufrieden zurückblicken.

In aller Bescheidenheit stellen wir fest, dass auch der ETSC einen Anteil an der Verbesserung der Verkehrssicherheit in den letzten beiden Jahrzehnten hatte. 1993 sind wir mit nur drei Mitgliedsorganisationen an den Start gegangen, der DVR war eines der Gründungsmitglieder. Heute haben wir 46 Mitglieder, die sich in der nationalen wie europäischen Verkehrssicherheitsarbeit engagieren. Wir arbeiten mit rund 200 unabhängigen Experten zusammen, die uns mit Rat und Tat zur Seite stehen. In der Bilanz stehen zudem zahlreiche Publikationen sowie Veranstaltungen innerhalb der EU und darüber hinaus. Der ETSC konnte an vielen Stellen, zum Beispiel bei Verbesserungen des Fußgängerschutzes, des Front- und Seitenaufprallschutzes oder auch der Unterstützung des EuroNCAP-Programms entscheidend mitwirken.

DVR-report: Vor welchen Herausforderungen sehen Sie den ETSC in der Zukunft?

Avenoso: Unser 20-jähriges Jubiläum in diesem Jahr ist auch eine mahnende Erinnerung daran, dass nach wie vor in einem beträchtlichen Ausmaß Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen. Deshalb muss es unser Ansporn sein, weiterhin hart und kontinuierlich an nachhaltigen Verbesserungen der Verkehrssicherheit in Europa zu arbeiten.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person

Antonio Avenoso ist seit dem 1. Februar 2008 Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council). Den ETSC kennt der 39-jährige Italiener sehr gut. Bereits seit 2001 ist der Diplom-Politologe in Brüssel tätig, von 2006 an war er bereits stellvertretender ETSC-Geschäftsführer. Er war und ist mitverantwortlich für die Entwicklung von Verkehrssicherheitsprogrammen auf europäischer Ebene und betreut verschiedene Forschungsprojekte.



Wirksame Politik benötigt verlässliche Daten

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



Informierte über die Bedeutung von Zahlen und Fakten für die Verkehrssicherheit: Prof. Dietmar Otte

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. So lautet das Fazit der 15. European Transport Safety Lecture des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC – European Transport Safety Council) vor rund 100 Gästen, unter ihnen auch die beiden Bundestagsabgeordneten Kirsten Lühmann (SPD) und Gero Storjohann (CDU).

Die Lesung „Verkehrssicherheit: Verlässliche Daten – Wirksame Politik“ von 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, gab einen Überblick über die wichtige Bedeutung detaillierter Zahlen und Fakten zur Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen. Der Experte im Bereich der Unfalluntersuchungen und Erhebungen am Unfallort, die im Rahmen der GIDAS-Datenbank (German In-Depth Accident Study) umgesetzt werden, machte deutlich, wie wichtig detaillierte Informationen über die Verkehrsteilnehmer und Unfallursachen sind. Besonders die Analyse schwerer Straßenverkehrsunfälle müsse verstärkt werden.

Europäisches Netzwerk stärken

Darüber hinaus gehe es darum, die Vielzahl der zur Verfügung stehenden Daten intelligent miteinander zu verknüpfen. „Das Netzwerk europaweiter Forschungsprojekte muss gestärkt werden“, forderte Professor Otte. Die Struktur der Datennutzung müsse erweitert werden. Dazu gehören für ihn auch Informationen aus Unfalldatenspeichern (Event Data Recorder). In diesem Zusammenhang wies der Wissenschaftler auf Datenschutzrichtlinien in den einzelnen EU-Staaten hin, die den

wissenschaftlichen Zugang zu diesen Daten erschweren. Dabei sei die Transparenz von Daten für die Forschung wichtig, um den wissenschaftlichen Nutzen und die daraus abgeleitete Entwicklung einer hochwertigen Politik sowie den Entwurf sicherer Fahrzeuge und Straßen für alle Verkehrsteilnehmer zu fördern. „Viele Daten sind bereits vorhanden, allerdings gibt es auch noch Lücken“, unterstrich der Unfallforscher.

Stärkere Harmonisierung

Die ETSC-Lesung bot zudem die Gelegenheit, über die neue Definition von „Schwerverletzten“ (MAIS 3+) zu diskutieren, die kürzlich von der EU vorgeschlagen wurde. Szabolcs Schmidt, Leiter des Referates Verkehrssicherheit der Europäischen Kommission, wies darauf hin, dass die Faktenlage bei den im Straßenverkehr Getöteten klar sei und die Zahlen EU-weit gut vergleichbar seien. Anders sei die Situation hingegen bei den Schwerverletzten. Die neue Definition sei daher ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Für eine stärkere Harmonisierung und eine bessere Vergleichbarkeit der Unfalldaten sprach sich auch



Sprach sich für eine EU-weite Definition von „Schwerverletzten“ aus: Szabolcs Schmidt



Prof. Fred Wegman

Professor Fred Wegman von der Technischen Universität Delft aus den Niederlanden aus. Nur mit konkreten Forschungsergebnissen sei die Verkehrssicherheit innerhalb der EU zu verbessern. Sie seien wichtige Grundlage für politische Entscheidungen.

In der anschließenden Diskussion machte die Bundestagsabgeordnete Kirsten Lühmann darauf aufmerksam, dass die von der Polizei aufgenommenen Unfalldaten zwar wichtig seien, allerdings für eine vertiefte

Analyse bei weitem nicht ausreichen. Sie appellierte an die Experten, die politischen Entscheidungsträger auf allen Ebenen auf die noch bestehenden Lücken bei der Datenlage hinzuweisen: „Tragen Sie diese Hinweise an die Politik heran, denn dann muss die Politik auch handeln.“

Zur diesjährigen Lesung hatte 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 eingeladen. 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.



Beim Anschneiden der Jubiläumstorte: Die erste ETSC-Geschäftsführerin Jeanne Breen, ihr Nachfolger Jörg Beckmann (r.) und der amtierende Geschäftsführer Antonio Avenoso.

ETSC-Jubiläum: 20 Jahre grenzüberschreitende Verkehrssicherheit

Im Jahr 1993 gründeten der DVR, das Dutch Safety Board (Niederlande) und das Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (Großbritannien) eine Vereinigung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Europa: den Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC (European Transport Safety Council). Inzwischen fungiert der ETSC als Vermittler und Koordinator für zahlreiche Organisationen und Institutionen, die gemeinsam für mehr Sicherheit im europäischen Straßenverkehr eintreten. Auf einer Festveranstaltung in Berlin fanden sich zahlreiche Gratulanten ein.

Herman de Croo, Vorstandsvorsitzender des ETSC, hob die

unentbehrliche Unterstützung und Zusammenarbeit aller Beteiligten hervor. „46 Mitgliedsorganisationen tragen aktiv zum Gelingen unserer Arbeit bei. Sie festigen den ETSC in seiner Rolle als unabhängiger und objektiver Berater für Politik und Entscheidungsträger in Europa“, so de Croo weiter.

ETSC-Hauptgeschäftsführer Antonio Avenoso rief dazu auf, trotz aller Erfolge in den Bemühungen nicht nachzulassen: „Wir sehen vielversprechende Entwicklungen, insbesondere beim Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten, aber wir dürfen das langfristige Ziel nicht aus den Augen verlieren und müssen die Schwerverletzten stärker in den Blick nehmen.“

Durch die gesetzgeberische Rahmenkompetenz der Europäischen Union konnten einige für die Verkehrssicherheit wichtige Entscheidungen auf den Weg gebracht werden, die auf Empfehlungen des ETSC zurückgehen. Dazu zählen unter anderem ein erhöhtes EU-Budget für Verkehrssicherheit, strengere Rechtsvorschriften für die europäische Fahrzeug-Typgenehmigung, die EU-Richtlinie zum Sicherheitsmanagement für Straßenverkehrsinfrastruktur oder die kürzlich in Kraft getretene Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsdelikten. Auch der Anfang des Jahres vorgebrachte Entwurf einer europaweit einheitlichen Definition für Schwerverletzte geht auf eine Initiative des ETSC zurück.

FOTOS > GWM

Mutlose Entscheidungsträger?

DVR-Presseseminar: Lebhaftige Diskussionen über „Emotionen im Straßenverkehr“



Wie wirken sich Stress und unterschiedliche Emotionen auf das Autofahren aus? Wird das Verkehrsklima in Deutschland wirklich rauer? Was kann der Gesetzgeber tun, um Rücksichtslosigkeit und Aggression im Verkehr zu reduzieren? Warum tun wir uns in Deutschland so schwer mit dem generellen Tempolimit auf Autobahnen? Um diese und weitere Fragen ging es auf dem DVR-Presseseminar am 7. und 8. November 2013 in Bad Breisig. Teilweise provokative Thesen der Referenten sowie anschauliche Darstellungen von Unfällen und Unfallfolgen aus der Perspektive von Betroffenen lösten auch bei den etwa 80 Teilnehmern starke Emotionen aus.

Einfluss von Stress und Emotionen

Prof. Mark Vollrath von der Technischen Universität Braunschweig erläuterte, wie Stress und Emotionen das Autofahren beeinflussen können. Bei einer Analyse von über 4.000 Unfällen in Braunschweig hatten sich Hinweise auf Stress als mögliche Ursache gezeigt: Verkehrsteilnehmer fuhren zu schnell und drängelten, sie ließen sich ablenken oder passten zu wenig auf. Bei Stress in engerem Sinne gehe es laut Vollrath darum, dass Anforderungen auf den Autofahrer einstürmen, die zu Überforderung und fehlerhaftem oder chaotischem Verhalten führen können. Dies sei

aber zumindest bei Pkw-Unfällen eher selten. „Überforderung kann jedoch auch durch zu geringe Belastung entstehen, etwa bei monotonen Fahrten. Viele Verkehrsteilnehmer bekämpfen die Langeweile durch Nebentätigkeiten und überfordern sich hierdurch“, sagte der Psychologe. Im Hinblick auf Emotionen führte Vollrath aus, dass negative Emotionen zu aggressivem Verhalten führen können, positive Emotionen hingegen zu nachlassender Aufmerksamkeit: „Negative Emotionen entstehen zum Beispiel, wenn das Ziel, schnell von A nach B zu kommen, durch unvorhergesehene Ereignisse beeinträchtigt wird. Dies kann Ärger und Frustration auslösen, wobei unbewusst Energien freigesetzt werden. Man kann die Emotionen aber bewusst beeinflussen, indem man über die Ursachen

der Ereignisse nachdenkt und sich in andere Verkehrsteilnehmer und deren Beweggründe hineinversetzt.“ Es gebe auch Hinweise darauf, dass positive Emotionen, wie zum Beispiel Sympathie für den Beifahrer, zu einer Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit führen können. Dies sei vor allem in komplexen Fahrsituationen mit einer Risikoerhöhung verbunden.

Verkehrsklima in Deutschland

„Wird das Verkehrsklima in Deutschland rauer?“ fragte **Dr. Dirk Hillebrandt** vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg. Schlagzeilen in der Presse hätten häufig diesen Tenor. Die Analyse der amtlichen Statistik des KBA ergebe demgegenüber ein differenzierteres Bild. Insgesamt habe sich die Gesamtzahl der jährlich im Verkehrszentralregister registrierten Verstöße seit 1990 nahezu verdoppelt. 2012 seien insgesamt 4,7 Millionen Verstöße verzeichnet worden. Dies könne jedoch nicht unmittelbar als Beleg für eine Klimaveränderung herangezogen werden: „Die 0,5 Promille-Regelung und das Handyverbot haben die absolute Zahl der Eintragungen stark erhöht, ohne dass dies unmittelbar auf ein raueres Klima schließen ließe.“ Auch sei die Zahl der Eintragungen stark von der Kontrolldichte abhängig. Bei den registrierten Verstößen müsse unterschieden werden zwischen unauffälliger Herabsetzung



Prof. Mark Vollrath



Dr. Dirk Hillebrandt

der Verkehrssicherheit, abstrakter Gefährdung, konkreter Behinderung und Belästigung sowie konkreter Gefährdung. Die beiden letztgenannten Kategorien könnten zur Kennzeichnung des Verkehrsklimas herangezogen werden. In Flensburg registrierte Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zeigten über einen langen Zeitraum häufig einen wellenförmigen Verlauf. „Hier gibt es derzeit steigende Zahlen zum Beispiel beim Sicherheitsabstand und bei Rotlichtverstößen, aber auch sinkende Verläufe, zum Beispiel bei Vorfahrdelikten, unerlaubter Entfernung vom Unfallort und Unfallflucht“, erklärte Dr. Hillebrandt. Bei konkreten Gefährdungen gehe der langfristige Trend derzeit eher zurück. Die Frage nach dem rauerem Verkehrsklima lasse sich demnach nicht mit einem eindeutigen „Ja“ beantworten. Es sei dennoch angebracht, im Rahmen präventiver Programme noch stärker auf die Vermittlung von Rücksichtnahme, Fairness und Gelassenheit im Straßenverkehr zu fokussieren.

Aggression im Straßenverkehr

Prof. Gerrit Manssen von der Universität Regensburg beschäftigte sich mit der Aggression im Straßenverkehr und der staatlichen Schutzpflicht gegen Rücksichtslosigkeit im Verkehr. Aggressives Verhalten sei eine wesentliche Unfallursache, Schätzungen zufolge seien 1.000 Verkehrstote im Jahr als Opfer

aggressiven Verhaltens anzusehen. „Der Schutzauftrag der Verfassung für Leben und körperliche Unversehrtheit erfordert staatliche Maßnahmen gegen rücksichtsloses Verhalten, wird jedoch nicht konsequent umgesetzt“, meinte der Jurist. Dabei gebe es durchaus Maßnahmen, die gegen rücksichtsloses Verhalten in Erwägung gezogen werden könnten. Dazu gehöre unter anderem eine höhere Kontrolldichte, die Einführung der Halterhaftung, ein Tempolimit sowie ein grundsätzliches Überholverbot für Lkw auf Autobahnen. „Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen wäre geeignet, aggressives Fahren zu mindern, da sie zu einem gleichmäßigeren Geschwindigkeitsverhalten beitragen würde“, zeigte sich Prof. Manssen überzeugt. Weitere Möglichkeiten lägen in der Überarbeitung rechtlicher Vorschriften, zum Beispiel in der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder im Strafgesetzbuch. Übermäßig schnelles Fahren sowie Drängeln könnten als Straftatbestand aufgenommen, die Strafanforderung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Begehung besser abgestuft werden. Auch könne ein abstraktes Gefährdungsdelikt durch diese Verhaltensweisen wie beim Fahren unter Alkohol oder Drogenwirkung geschaffen werden. Die kontrovers diskutierte Halterhaftung sei keineswegs verfassungswidrig. Die Einführung der „Section Control“, Geschwindigkeitskontrollen über ganze Streckenabschnitte, böte weitere Möglichkeiten zur Unterbindung

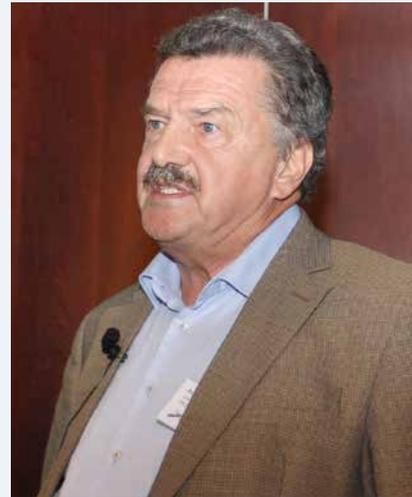


Prof. Gerrit Manssen

aggressiver Fahrweisen, werde aber seitens der Politik viel zu zögerlich angegangen: „Die Verkehrspolitik der derzeitigen Bundesregierung wertet Renditeinteressen der deutschen Automobilindustrie offensichtlich als vorrangig gegenüber Sicherheitsbelangen“, sagte Manssen.

Tempolimit auf Autobahnen

Prof. Ralf Risser aus Wien widmete sich in seinem Vortrag der Frage, warum man sich in Deutschland – anders



Prof. Ralf Risser

als in europäischen Nachbarländern – so schwer tue mit Veränderungen wie dem generellen Tempolimit auf Autobahnen. Es gebe zahlreiche Untersuchungen, die darauf hinweisen, dass man mit Geschwindigkeitslimits eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichen könne. Grob vereinfacht gebe es bei der Frage nach dem Tempolimit drei Interessengruppen: die Autofahrer, die Autoindustrie und die öffentliche Hand. Autofahrer ließen sich häufig von Gefühlslagen zum schnellen Fahren verleiten. „Die Industrie ist wahrscheinlich der Auffassung, dass die mit dem Auto verbundenen Geschwindigkeitspotenziale Motive zum Autokauf darstellen“, sagte der Psychologe. Die öffentliche Hand fürchte möglicherweise einen Schaden für die Wirtschaft. Diese Annahmen seien jedoch nicht unbedingt berechtigt, die Hoffnungen und Befürchtungen nicht zwangsläufig real. Befragungen wie die

SARTRE 3-Studie zeigten, dass die Meinungen in der Bevölkerung zum schnellen Fahren durchaus differenziert seien. Möglicherweise wären niedrigere Geschwindigkeiten und mehr Kontrollen ein Anlass, das Auto sozial verträglich und umweltfreundlich zu gestalten und dadurch neue Kunden zu gewinnen. Die öffentliche Hand könne eventuell durch schlüssiges Handeln beim Tempolimit nicht weniger, sondern mehr Zustimmung in der Bevölkerung erfahren. Zusammenfassend sagte Risser: „Geschwindigkeitsbegrenzungen stellen für die Deutschen keineswegs ein ‚rotes Tuch‘ dar. Das Problem ist eher, dass die Entscheidungsträger mutlos sind.“

Wirksamkeit von Kampagnen

Prof. Christoph Klimmt von der Hochschule für Musik, Theater und Medien in Hannover widmete sich der Fragestellung, wie wirksam Strategien von Verkehrssicherheitskampagnen sind. Der erste Teil seines Referates fiel eher skeptisch aus. Slogans wie „Runter vom Gas“ gelinge es zwar, sich im Gedächtnis der Bevölkerung zu verankern. Evaluationsstudien zeigten aber, dass die angestrebte Beeinflussung von Einstellungen, Normen oder Verhaltenskontrollen bezüglich riskanten Fahrverhaltens nicht so recht „vom Fleck“ kämen. Die Gründe hierfür seien sehr vielschichtig. Der Fahrstil eines Verkehrsteilnehmers beispielsweise sei eine Gewohnheitstätigkeit mit langfristig



Prof. Christoph Klimmt

gebildeten kognitiven Strukturen, die durch einige wenige Mahnungen zu mehr Vorsicht nicht grundlegend verändert werden könnten. Und für deutlich intensivere Bearbeitungen – wie sie mit großen Werbebudgets in der Konsumgüterindustrie üblich sind – fehle in der Verkehrssicherheitswerbung das Geld. „Gerade besonders risikobereite Fahrer wie etwa junge Männer wollen sich gar nicht zur Vernunft mahnen lassen. Für ‚Problemfahrer‘ bedeutet das Auto- oder Motorradfahren pure Emotion, die sie sich nicht vermiesen lassen wollen. Deshalb schirmen sie sich gegen gut gemeinte Beeinflussungsversuche ab“, erläuterte der Medienwissenschaftler. Wenn zudem der enge Freundeskreis dieser Fahrer risikofreundlichen sozialen Normen aufgeschlossen sei, sei es sehr schwierig, sie „von außen“ mit Sicherheitsbotschaften zu erreichen. Dennoch: „Verkehrssicherheitskampagnen sind wichtig und ihr Nutzen sollte nicht in Frage gestellt werden, weil sie indirekte Effekte erzielen können.“ Kampagnen würden öffentlich sagen, was gesellschaftlich wünschenswertes Fahren ausmache. Das bestärke Menschen, die sich um gefährdete Personen sorgen, etwa den eigenen Sohn, ihren positiven Einfluss geltend zu machen. Diese Betonung von gesellschaftlichen Normen sei auch für Risikogruppen ein wichtiges Signal. Sie müssten so zur Kenntnis nehmen, dass ihr bevorzugtes Verhalten im Straßenverkehr im Widerspruch stehe zu Vorstellungen und Erwartungen ihrer gesellschaftlichen Umwelt. Ohne solche Kampagnen hätten Risikofahrer noch weniger Anlass, sich Gedanken zu machen. „Außerdem sind Kampagnen Anlässe für Massenmedien, das Thema Verkehrssicherheit anzusprechen und ein Problembewusstsein zu schaffen“, sagte Prof. Klimmt.

Crash Kurs NRW

Die ungeschminkte und harte Realität demonstrierte der Crash Kurs NRW, der vom Leitenden Polizeidirektor **Helmut Simon** und einem der Kölner Teams durchgeführt wurde: Unfallerlebnisse von Betroffenen, die unter die Haut gehen. Die Kampagne



der Polizei in NRW richtet sich an Jugendliche der 10. und 11. Klasse und an Berufsschüler. In diesem Falle waren aber die „Schüler“ die anwesenden Journalisten. „Denken Sie an einen Menschen, der Ihnen ganz besonders wichtig ist“, wurden sie von der Moderatorin **Silke von Beesten** gebeten. „Halten Sie dieses Gefühl einen Moment lang fest. Und jetzt stellen Sie sich vor, dieser geliebte Mensch ist weg. Das Handy bleibt still. Dieser Mensch kommt nicht mehr, nie mehr.“ Eine **Notfallseelsorgerin** berichtete, wie sie einer Mutter die Nachricht vom Unfalltod ihres Sohnes überbringen musste. „Was soll man einer solchen Mutter sagen? Und anschließend der schwangeren Freundin, deren Kind niemals in die Augen seines Vaters schauen kann, niemals von ihm in den Arm genommen wird?“ Ein **Polizeibeamter** schilderte, wie er als erster am Unfallort eintrifft und einen jungen Motorradfahrer querschnittsgelähmt vorfindet. Den jungen Menschen beim Kurs rät er inbrünstig: „Haltet euer Leben fest. Werft es nicht weg. Ich möchte niemals zu einem Unfall gerufen werden, an dem einer von euch beteiligt ist.“ Ein **Rettungssanitäter** berichtete von einem jungen Mann, der sein Leben nach einem Unfall wegen einer Darminkontinenz nicht mehr leben wollte. Nach einem missglückten Suizid und nun auch noch an den Rollstuhl gefesselt, musste er den Selbstmordkandidaten zu einem Heim bringen, in dem er mit Medikamenten bis an sein Lebensende ruhig gestellt wird. Eine quälende Stunde



Der Crash Kurs NRW beeindruckte die Teilnehmer.

Autofahrt. Schweigen. Und immer die Gedanken: „Ist das alles gerecht? Was würde ich an seiner Stelle machen?“ Und seine ehrliche Antwort: „Ich weiß es nicht.“ Eine **Mutter** erzählte mit stockender Stimme, wie sie vor 20 Jahren vom Tod ihrer damals 14-jährigen Tochter erfuhr, die mit ihrem Fahrrad unter die Räder eines Lkw gekommen war, der mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit ihre Schule passiert hatte. Wie sich ihr Leben von einer Sekunde auf die andere komplett änderte, wie sie Jahre wie in Trance verbrachte, wie die Freunde nach und nach einen weiten Bogen um die trauernde Familie machten. „Wir fühlten uns wie Aussätzige. Wir stellten alles in die Garage, ihr Fahrrad, ihre Turnschuhe, die Schulsachen. Ich habe die Garage seitdem nicht mehr betreten.“ Zum Abschluss fragte die Moderatorin: „Es verunglücken doch immer die anderen. Aber wer sind denn die anderen? Die anderen, das seid ihr selbst!“ Und mit einem lauten Knall zerplatzte ein riesiger Ballon, an dem Zettel mit den Wünschen, Hoffnungen und Lebensträumen der Seminarteilnehmer klebten.

Unterrichtskonzept „Lebensträume“

Andrea Leirich, Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern, berichtete, dass ihr Land den Kurs aus NRW übernehmen durfte und zu einem eigenen Crash Kurs MV weiterentwickelt hat. Entstanden ist unter anderem das Unterrichtskonzept „Lebensträume“ zur Vorbereitung und Nachbereitung des Kurses: Die Schüler machen sich in Partnerarbeit Gedanken über die Lebensentwürfe, Hobbys, Freundeskreise und Mobilitätsformen eines fiktiven jungen Paares. Als letztes



Andrea Leirich

notiert jeder für sich seinen eigenen Lebenstraum. „Erfahrungsgemäß reichen diese von ganz großen Träumen bis hin zu naheliegenden Wünschen des erfolgreichen Abschlusses der Berufsausbildung“, berichtete Leirich über die Erfahrungen mit dem erfolgreichen Konzept. Einige Tage nach der Großveranstaltung, dem eigentlichen Crash Kurs, machen sich dieselben Schüler erneut Gedanken über das Paar. Anhand eines ebenfalls fiktiven Zeitungsartikels wird die Geschichte der beiden weiter erzählt: Der junge Mann übersteht einen selbst verursachten Unfall ohne körperliche Schäden, seine Freundin aber ist seitdem an den Rollstuhl gefesselt. Anhand derselben Fragen wie im ersten Teil des Unterrichtskonzeptes setzen sich die Schüler damit auseinander, wie sich der Alltag und die Lebensplanungen der beiden nach dem Unfall wahrscheinlich verändert haben. „Der Gesprächsbedarf und die Betroffenheit bei dieser Art von Unterricht sind groß. Genau dann, wenn die Erkenntnis der eigenen Verletzlichkeit durch eine eigene Unachtsamkeit oder durch eigenes absichtliches Fehlverhalten oder das eines anderen Fahrers die Herzen und Köpfe der jungen Menschen erreicht, hat der Crash Kurs ein wichtiges Ziel geschafft“, sagte Leirich.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften?

Argumente pro und contra



Runter vom Gas: Geschwindigkeit muss den Gefährdungen angepasst werden.

Die Debatte über Tempolimits ist in Deutschland seit jeher sehr lebhaft und gefühlsgeladen. Auch über die Anpassung von Höchstgeschwindigkeiten innerorts wird seit längerem diskutiert. Es geht um die Frage, ob eine von 50 auf 30 km/h abgesenkte Regelgeschwindigkeit unsere Städte sicherer macht und zudem weniger Lärm und Schadstoffe produziert.

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist bereits 2011 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Senkung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten erhebliche positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen haben würde. Die Empfehlung lautet: „Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit einführen.“

Auch im DVR spielt dieses Thema selbstverständlich eine große Rolle. Der DVR-Vorstand hat im Oktober 2012 eine Liste sogenannter Top-Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit verabschiedet (siehe

auch DVR-report 4/2012). Im Sinne einer effizienten Umsetzung der Strategie Vision Zero lautet eine der 14 Top-Maßnahmen „Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen“. In der Folge ist im DVR ein Diskussionspapier erarbeitet worden, das die derzeit in der Literatur diskutierten wichtigsten Pro- und Contra-Argumente zusammenfasst. Diese Faktensammlung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Unfallzahlen innerorts

Wie berechtigt die Diskussion über Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit ist, verdeutlichen die Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes: 251.371 Verkehrsteilnehmer verunglückten 2012 innerorts, dabei kamen 1.062 Personen ums Leben, darunter 395 Fußgänger und 256 Fahrradfahrer. Das bedeutet, 651 (61 Prozent) aller innerörtlichen Verkehrstoten waren „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer. Dabei spielt eine der Situation nicht angemessene Geschwindigkeit wie

zum Beispiel in Straßen mit zugeparkten Fahrbahnrandern eine entscheidende Rolle.

Zudem gibt es positive Erfahrungen, die seit 1982 mit eingerichteten Tempo-30-Zonen in Wohngebieten gemacht wurden. Die mittleren Geschwindigkeiten sanken um drei bis fünf km/h. Je nach dem Grad baulicher Veränderungen waren Rückgänge um bis zu 15 km/h zu verzeichnen, die Unfälle mit Personenschaden gingen um etwa 40 Prozent zurück.

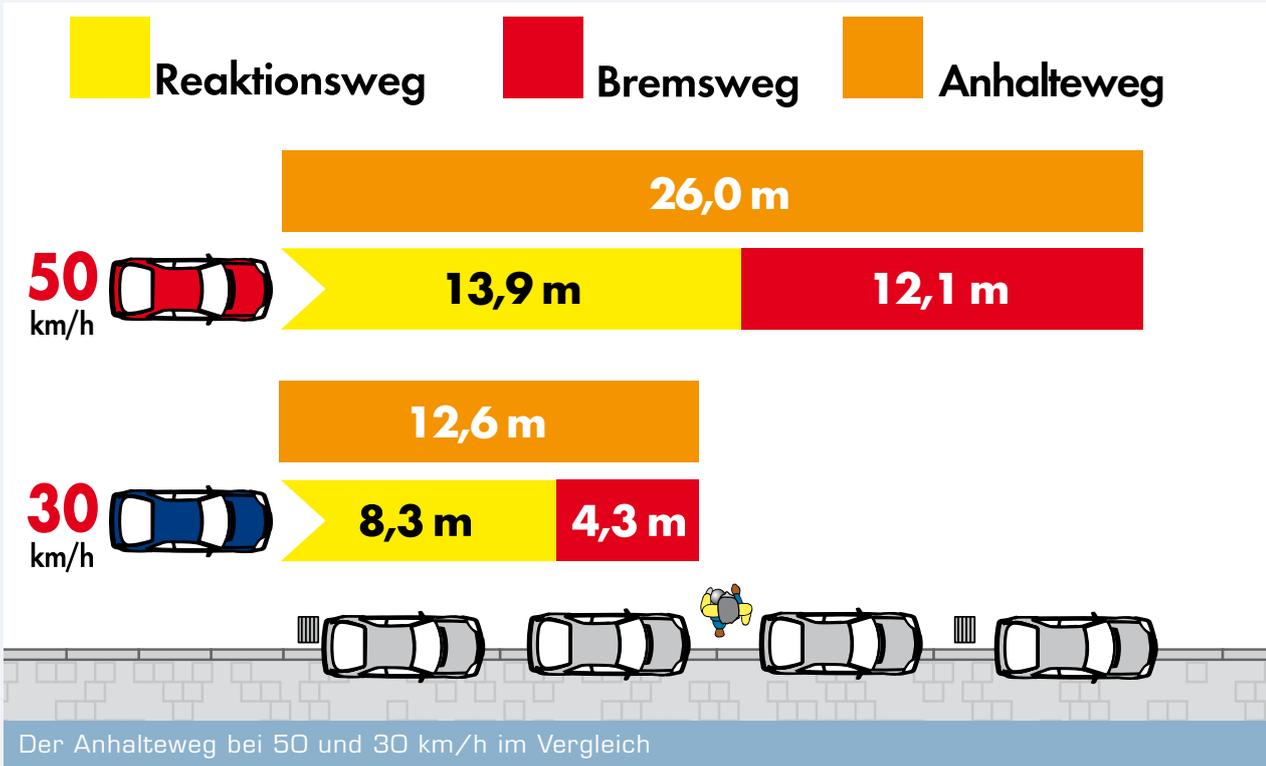
Tatsache ist, Tempo-30-Zonen sind aus Innenstädten nicht mehr wegzudenken. Es besteht weitgehend Konsens, dass Städte primär der Funktion des Wohnens und Lebens dienen. Stadtstraßen sind wichtige Aufenthalts- und Kommunikationsräume für Menschen. Die Funktion der Mobilität rangiert erst an nachgeordneter Stelle.

Rechtliche Anforderungen

Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) kann Tempo 30 in zwei Varianten angeordnet werden. So können die Straßenverkehrsbehörden im Einvernehmen mit der Gemeinde Tempo-30-Zonen einrichten. Darüber hinaus sieht die StVO die Möglichkeit von Tempo-30-Straßen vor. In diesen Fällen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nur für eine Straße oder einen Straßenabschnitt (Hauptverkehrsstraße oder Erschließungsstraße) angeordnet.

Nach derzeitiger Rechtslage ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h – über einen punktuellen Bereich auf den klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) hinaus – wegen der „besonderen Verkehrsfunktion“ der Straße nur schwer möglich.

Der Wissenschaftliche Beirat schlägt deshalb vor, die „Beweislast“ umzukehren: „Es muss streckenbezogen begründet werden, warum schneller gefahren werden darf – und nicht



Der Anhalteweg bei 50 und 30 km/h im Vergleich

wie heute die Regel, warum langsamer gefahren werden muss.“ Da jetzt in einem Teil des innerörtlichen Verkehrsnetzes Tempo 30 gilt, würde Einheitlichkeit geschaffen: Überall dort, wo kein Verkehrszeichen 274 („Zulässige Höchstgeschwindigkeit“) angeordnet ist, gelte Tempo 30.

Pro Tempo 30

Grundsätzlich besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit. Eine Geschwindigkeitsreduktion wirkt sich positiv auf die Unfallentwicklung aus, so dass ein Sicherheitseffekt bei einer Absenkung von 50 auf 30 km/h in besonders hohem Maße zu erwarten ist. Gleichzeitig hat eine Geschwindigkeitsreduktion einen stärkeren Einfluss auf Unfälle mit Personenschäden als auf Unfälle mit nur Sachschäden, führt also zu einer Verschiebung der Unfälle zwischen den Unfallschwere-Kategorien.

Die positiven Erfahrungen, die seit den 1980-er Jahren mit der Einführung und Ausweitung von Tempo-30-Zonen gemacht wurden, hängen mit dem wesentlich kürzeren Anhalteweg zusammen.

Die Grafik zeigt, dass bei Tempo 50 im Vergleich zu Tempo 30 das Fahrzeug einen etwa doppelt so weiten Weg zurücklegt, bis es zum Stehen kommt. Ein Fußgänger, der sich in einer Entfernung von 13 Metern auf der Fahrbahn befindet, wird mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von Tempo 50 erfasst („Schrecksekunde“), während das Fahrzeug bei Tempo 30 rechtzeitig zum Stehen kommt.

Die Ergebnisse der Kollisionstests von Fahrzeugen mit Fußgängern und Radfahrern zeigen, dass die Unfallfolgen bei Tempo 50 wesentlich gravierender als bei Tempo 30 sind. Die Überlebens-Wahrscheinlichkeit beträgt 25 Prozent bei einer Kollision mit Tempo 50, aber 90 Prozent bei Tempo 30.

Ein gleichmäßiges Tempo trägt auch maßgeblich zum Verkehrsfluss bei. Entscheidend ist nicht die zulässige Geschwindigkeit, sondern das tatsächlich gefahrene Durchschnittstempo. Dieses beträgt innerhalb einer Kommune ohnehin nur etwa 23 km/h. Außerdem werden Zeitverluste subjektiv stark überschätzt, zumal gleichmäßige Geschwindigkeiten stauvermindernd wirken und grüne Wellen der Neuregelung angepasst würden.

Bessere Wahrnehmung

Aus der Verkehrspsychologie ist bekannt, dass die Wahrnehmung des Straßenraums in hohem Maße vom Geschwindigkeitsverhalten abhängt. Bei höherem Tempo ist der Blickpunkt wesentlich weiter vom Fahrer entfernt, bei Tempo 30 hingegen ist das Blickfeld breiter, so dass der Fahrbahnrand besser wahrgenommen wird. Andere Verkehrsteilnehmer werden eher erkannt, eigene Fehler können besser korrigiert, auf falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer kann angemessener reagiert werden. Zum Beispiel wird die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 weitgehend verkehrssicher möglich.

Die wechselseitige Rücksichtnahme gelingt bei langsameren Geschwindigkeiten eher. Die Geschwindigkeitsdifferenzen sind deutlich geringer, die Verkehrsarten lassen sich besser miteinander harmonisieren. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit setzt nicht allein auf die Wirkung baulich umgestalteter Straßen, sondern auch auf die Einsichtsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer und die damit verbundenen neuen Gewöhnungseffekte.



Die Wahrscheinlichkeit, eine Kollision bei Tempo 30 zu überleben, liegt bei 90 Prozent.

Die Einführung von Tempo 30 als flächenhafter Regelgeschwindigkeit hätte gute Chancen, allgemein akzeptiert zu werden und der Gewöhnung an eine stadtverträgliche Geschwindigkeitswahl zu dienen. Die Umsetzung könnte relativ schnell erfolgen und wäre im Sinne der Einheitlichkeit und Verständlichkeit. Ideal wäre es, wenn Tempo-30-Straßen mittel- und langfristig in möglichst großer Zahl so umgestaltet werden könnten, dass intuitiv die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird, um dem Ziel „selbsterklärender“ Straßen auch innerorts näherzukommen.

Contra Tempo 30

Demgegenüber ist bei Tempo 50 die Möglichkeit der Geschwindigkeitswahl für den Kraftfahrer deutlich größer. Zum Beispiel kann eine Kreuzung eher bei „grün“ überquert werden. Vor allem bei längeren Straßenabschnitten führt Tempo 30 zu einem Mehrbedarf an Fahrzeit und zu einer Hemmung des Verkehrsflusses. Außerdem würden Straßen, in denen die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt würde, häufig ihrer Bündelungsfunktion nicht mehr entsprechen, da Verkehrsverlagerungen stattfänden.

Bereits heute wird Tempo 30 vielfach missachtet. Eine Umkehrung der Beschilderungsregel würde die ohnehin hohe Zahl der Regelübertreter noch weiter anwachsen lassen. Vor allem auf längeren Straßenabschnitten wäre eine hohe Konzentration des Fahrers nötig, um sich zu einer langsameren Fahrweise zu zwingen. In besonderer Weise gilt dies für breite Straßen, die für eine höhere Geschwindigkeit ausgelegt sind.

Abgesehen von den verminderten Geschwindigkeiten müssten Busse wegen der Rechts-vor-Links-Regel an Kreuzungen und Einmündungen abbremsen, was zu weiteren Zeit- und Komfortverlusten führen würde. Außerdem würde durch das jeweilige Anfahren die Lärm- und Luftbelastung steigen. Alternativ könnten die von Bussen befahrenen Straßen vorfahrtberechtigt werden, was allerdings nicht im Sinne des Schilderwaldabbaus und möglicherweise auch nicht im Sinne der Verkehrssicherheit wäre.

Hohe Kosten

Die bisher geschaffenen Tempo-30-Straßen in Wohngebieten erfüllen häufig nicht die baulichen Standards

im Sinne der angestrebten Einheitlichkeit von Bau und Betrieb. In vielen Fällen sind entweder nur einfache, kostengünstige Umgestaltungen erfolgt oder es wurde lediglich beschildert beziehungsweise markiert. Deshalb müssten zunächst die Tempo-30-Straßen in Wohngebieten im Sinne selbsterklärender Straßen umgebaut werden, bevor die Geschwindigkeit für weitere Straßen von 50 auf 30 km/h gesenkt und jene Straßen entsprechend umgestaltet werden könnten.

Der Wissenschaftliche Beirat kommt zu dem Ergebnis, dass innerorts Straßen so zu gestalten sind, dass sie mit 30 km/h sicher und angenehm zu befahren sind, bei Überschreitungen jedoch Diskomfort greift. Aufgrund der angespannten Finanzsituation der meisten kommunalen Haushalte ist eine sachgerechte Umsetzung von Diskomfort mittels baulicher Maßnahmen zukünftig nicht machbar.

Außerdem ist die erwartete Abnahme des innerörtlichen Schilderwaldes zu hinterfragen, da zwar alle Tempo-30-Zonen-Schilder entfallen, dafür aber alle Straßen mit einer anderen zulässigen Geschwindigkeit beschildert und dies an jeder Kreuzung oder Einmündung wiederholt werden müsste. Im Ergebnis könnte es sich eher um ein Nullsummenspiel oder gar um eine Zunahme des Schilderwaldes handeln.

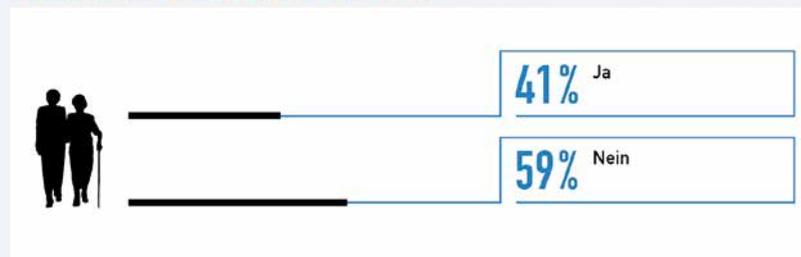
„Im Sinne von Vision Zero müssen alle denkbaren Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgeschöpft werden. Die Unfallschwere korreliert mit der Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass durch eine abgesenkte Regelgeschwindigkeit die Unfallschwere und auch die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert werden kann“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Der DVR spreche sich daher für die Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs aus, um zu gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der festgelegten Wirkungen, der Reduktionspotenziale von Unfällen und deren Übertragbarkeit zu gelangen.

Sicher unterwegs?

Angehörige machen sich häufig Sorgen um ältere Autofahrer in der Familie

GRAFIKEN > DVR

SORGEN UM ÄLTERE AUTOFAHRER *



* Befragt wurden 2.458 Personen, die Angehörige über 65 Jahre haben, die selbst noch Auto fahren.

QUELLE: DVR

Mehr als ein Drittel der Angehörigen eines älteren Autofahrers haben sich bereits Sorgen um dessen Sicherheit am Steuer gemacht (41 Prozent). Das zeigt eine aktuelle forsa-Umfrage im Auftrag der Aktion Schulterblick des DVR. Hauptgrund ist das Alter des Betroffenen (56 Prozent). Beunruhigend finden die besorgten Familienmitglieder (43 Prozent) aber auch Fahrfehler ihres Verwandten oder die Tatsache, dass der Betroffene Medikamente einnehmen muss (43 Prozent). Jeder Dritte (35 Prozent) fühlt sich zudem unsicher, wenn er auf dem Beifahrersitz mit dem älteren Autofahrer unterwegs ist.

„Bis zu welchem Alter man ohne Leistungseinbußen Auto fahren kann, ist individuell sehr unterschiedlich“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Das hängt in der Regel vom persönlichen Gesundheitszustand ab und nicht vom Geburtsdatum. Das Alter allein sagt nichts über die Fahrtüchtigkeit aus. Neben Faktoren wie Fahrerfahrung und Routine ist die Gesundheit ein wichtiger Indikator. Deshalb ist es ratsam, seine Gesundheit regelmäßig beim Arzt überprüfen zu lassen. Das bringt Klarheit.“ Besorgte Angehörige oder Freunde sollten ältere Autofahrer ermutigen, sich regelmäßig untersuchen zu lassen. Verschiedene Probleme, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, lassen sich in den Griff bekommen, etwa der Graue Star oder ein erhöhter Blutzuckerspiegel. In Fällen, in denen es überdurchschnittlich riskant ist, weiter mit dem Auto unterwegs zu sein, kann der Rat eines Arztes zu dem mehr Gewicht haben als der des

Partners oder der Kinder und Enkel – zum Beispiel, wenn der Betroffene sich nicht mehr bei Dämmerung und Dunkelheit ans Steuer setzen sollte.

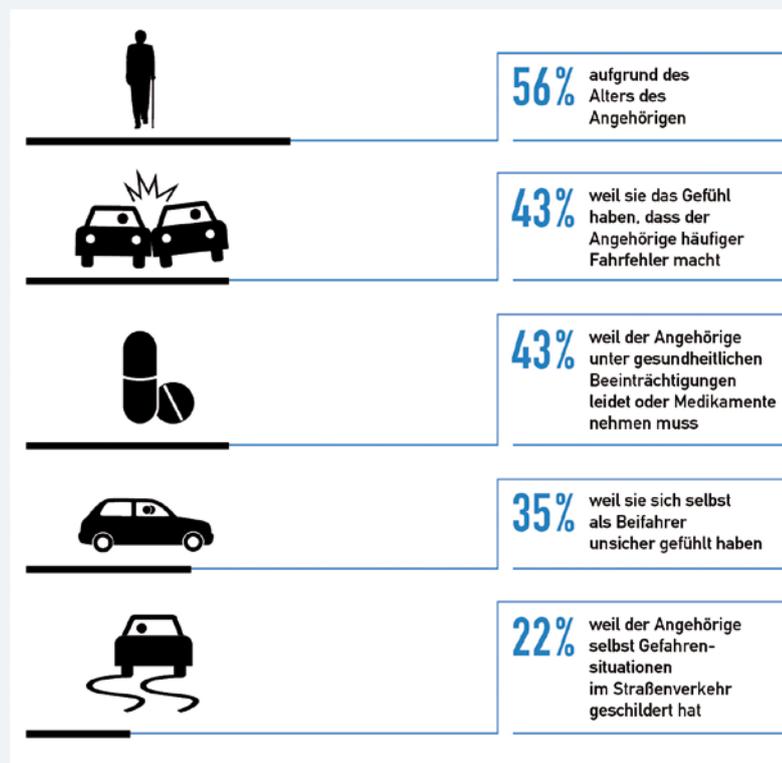
Das Thema Fahrtüchtigkeit anzusprechen, ist nicht immer einfach. Laut Umfrage haben zwei Drittel (67 Prozent) bereits einmal das Gespräch gesucht. Viele Angesprochene reagierten jedoch abwehrend (25 Prozent) oder fanden die Sorge übertrieben (35 Prozent). Nur jeder Dritte (36 Prozent) reagierte aufgeschlossen. „Sensibilität und Sachlichkeit sind bei einem solchen Gespräch besonders gefragt“, sagt der Verkehrspsychologe Professor Dr. Heinz Jürgen Kaiser. Wer ein Gespräch führen will, sollte nicht gleich mit der Tür ins Haus

fallen, sondern eine passende Gelegenheit abwarten. Anlass können zum Beispiel Berichte im Fernsehen oder in der Zeitung über das Thema „Auto fahren“ sein. „Die Botschaft sollte lauten: Ich unterstütze dich dabei, so lange wie möglich mobil zu sein, mache mir aber auch Sorgen um deine Gesundheit“, so Kaiser. Wer auf Unverständnis stößt, sollte nicht gleich aufgeben, sondern seinem Gesprächspartner Zeit geben, über das Thema nachzudenken, und sich eventuell Verbündete suchen – etwa den Hausarzt. Eine frühere Umfrage des DVR hat gezeigt: Zwei Drittel aller Senioren würden auf den Ratschlag ihres Arztes hören, wenn es um das Thema Fahrtüchtigkeit geht.

Datenbasis waren 2.458 Befragte mit einem Angehörigen in der Familie über 65 Jahre, der selbst Auto fährt, Mehrfachantworten waren möglich.

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

GRÜNDE FÜR DIE SORGEN UM ÄLTERE AUTOFAHRER *



Mehrfachnennungen möglich

* Befragt wurden 1.004 Angehörige älterer Autofahrer, die sich Sorgen machen.

QUELLE: DVR

„Wer sich am Steuer nicht mehr fit und sicher fühlt, sollte den Umstieg planen“

Expertentipps für ältere Verkehrsteilnehmer



Die Experten am Lesertelefon (v.l.n.r.): Dr. Hardy Holte (BASt), Tatjana Contzen (VK VerkehrsKolleg GmbH), und Burkhard Gerkens (DVR).

Die individuelle Fahrfitness ist keine Frage des Alters, sondern der Gesundheit. Aber viele gesundheitliche Beeinträchtigungen stellen sich mit dem Alter ein – und das meist schleichend. Was hilft Senioren, die eigene Fahrtüchtigkeit realistisch einzuschätzen? Lässt sich die Fahrfitness im Alter trainieren? Was gilt es im Falle chronischer Erkrankungen und der Einnahme von Medikamenten zu beachten? Und wann ist es Zeit, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen? Die Experten einer Leser-Telefon-Aktion des DVR wussten guten Rat. Hier das Wichtigste zum Nachlesen:

Ab welchem Alter sind freiwillige Gesundheitschecks ratsam?

Burkhard Gerkens: Wir raten ab dem Alter von 40 Jahren zu einem jährlichen Sehtest, ab 60 sollte der Ohrenarzt alle zwei Jahre die Hörfähigkeit überprüfen. Ab diesem Alter sind auch regelmäßige Checks von Aufmerksamkeit und Reaktionsgeschwindigkeit ratsam. Leidet ein Fahrer an chronischen Krankheiten, sollte ganz unabhängig vom Alter abgeklärt werden, ob die Erkrankung oder die eingenommenen Medikamente die Fahrtüchtigkeit einschränken.

Wer bietet Untersuchungen zur Fahrtüchtigkeit an – der Hausarzt?

Burkhard Gerkens: Zum einen sind das Verkehrsmediziner, zum anderen die „Begutachtungsstellen für Fahreignung“, wie beispielsweise DEKRA oder der TÜV.

Ist mein Führerschein weg, wenn ich bei der Prüfung schlecht abschneide?

Burkhard Gerkens: Nein, alle Untersuchungsergebnisse sind vertraulich und sollen das auch bleiben. Wenn der Fachmann rät, künftig auf das Fahren zu verzichten, sollten Sie diesen Rat jedoch unbedingt beherzigen – ehe Sie sich selbst oder andere gefährden.

Ich bin der Meinung, dass mein Vater besser nicht mehr Auto fahren sollte. Wie spreche ich das Thema am besten an?

Dr. Hardy Holte: Ein konkreter Anlass bietet immer einen guten Einstieg ins Thema. Besucht Ihr Vater Sie beispielsweise mit dem Auto, erkundigen Sie sich nach der Fahrt, ob er sich gut gefühlt hat – oder ob es Probleme gab. Fragen Sie vielleicht auch Ihre Mutter, wie Sie die Fahrt

als Beifahrerin erlebt hat. Das offene Gespräch ist ein erster Schritt, Verantwortung für die älter werdenden Eltern zu übernehmen. Dieser Rollentausch kann zu Beginn für beide Seiten ungewohnt und auch unangenehm sein. Bieten Sie konkret Unterstützung und Hilfe an, nimmt Ihr Vater diese aber vielleicht dankbar an.

Ich fühle mich in manchen Fahrsituationen überfordert, ganz aufs Autofahren verzichten will ich aber noch nicht...

Tatjana Contzen: Viele ältere Fahrer sind in unübersichtlichen Verkehrssituationen überfordert: Linksabbiegen, Fahrspurwechsel oder das Einfädeln auf der Autobahn. Fahrschulen bieten Auffrischungsstunden für ältere Fahrer an, in denen kritische Situationen im Realverkehr geübt oder auch Alternativstrecken aufgezeigt werden. Sinnvoll ist auch, Nachtfahrten oder unbekannte Strecken zu meiden, wenn Sie sich hier nicht wohl fühlen. Weitere Angebote speziell für ältere Verkehrsteilnehmer sind die „sicher und mobil“-Veranstaltungen des DVR sowie gezielte Fahrsicherheitstrainings für Senioren.



Fahrsicherheitstrainings für Ältere erhöhen die Sicherheit.

Wer bietet Fahrsicherheitstrainings für ältere Fahrer an?

Tatjana Contzen: Der ADAC und die Verkehrswachten bieten bundesweit ein breites Angebot an Fahrsicherheitstrainings. Das Sicherheitstraining für ältere Fahrer ist speziell auf diese Zielgruppe zugeschnitten und weicht von allgemeinen Fahrsicherheitstrainings ab.

Welche Erkrankungen und Medikamente sind besonders kritisch in punkto Auto fahren?

Dr. Hardy Holte: Unter den Medikamenten beeinträchtigen starke Schmerz- oder Beruhigungsmittel in besonderem Maße die Fahrtüchtigkeit. Der Beipackzettel sollte immer auch im Hinblick auf diesen Aspekt aufmerksam gelesen werden. Kritisch ist häufig die gleichzeitige Einnahme unterschiedlicher Medikamente – hier kann es zu Wechselwirkungen kommen. In diesem Fall sollten Sie mit Ihrem Hausarzt über das Thema Auto fahren sprechen. Bei den chronischen Krankheiten sind vor allem Diabetes - wegen des Risikos von Unterzuckerungen - sowie neurologische Erkrankungen wie Parkinson oder Demenz zu nennen.

Wann ist es Zeit, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen?

Dr. Hardy Holte: Jeder, der sich am

Steuer nicht mehr sicher und fit fühlt, sollte das Thema aktiv angehen. Am Anfang kann die Beratung und gründliche Untersuchung beim Hausarzt stehen, der Sie gegebenenfalls an weitere Experten verweisen kann. Wir machen die Erfahrung, dass Menschen, die diesen Schritt rechtzeitig und von sich aus tun, die neue Phase der Mobilität eigenständiger und positiver für sich gestalten. Aus Sicht der Unfallforschung erhöht sich die Unfallgefahr insbesondere in der Gruppe der Wenigfahrer ab einem Alter von 75 Jahren.

Welche Unterstützungsangebote halten die Kommunen für Senioren bereit, die nicht mehr Auto fahren können?

Burkhard Gerkens: Leider noch viel zu wenige. Was alle Kommunen anbieten, sind kostenfreie Informationsveranstaltungen über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. In seltenen Fällen erhalten ältere

Menschen, die aufs Auto verzichten, Freifahrtscheine für den öffentlichen Nahverkehr – meist verbilligte Tickets. Grundsätzlich bleibt es aber in der Verantwortung des Einzelnen, sich beizeiten Gedanken über Alternativen zum eigenen Auto zu machen.

Im Alter sicher mobil: Informationen im Internet

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat macht mit der „Aktion Schulterblick“ auf die Notwendigkeit freiwilliger Gesundheitschecks aufmerksam. Interessierte finden auf der Kampagnenseite www.dvr.de/schulterblick unter anderem die Informationsbroschüre „Fit und Auto-mobil“ zur Mobilität im Alter als kostenfreien Download, einen Online-Selbsttest zur eigenen Fahrfitness sowie Tipps zum Umgang mit Medikamenten.

Anbieter von Fahrsicherheitstrainings

Der DVR stellt unter www.dvr.de/sht Listen mit Anbietern von Fahrsicherheitstrainings bereit, die über das DVR-Qualitätssiegel verfügen oder die DVR-Richtlinien einhalten. Über die Postleitzahlensuche kann bundesweit nach einem Anbieter in der Nähe gesucht werden.

Begutachtungsstellen für Fahreignung

Die „Begutachtungsstellen für Fahrereignung“ finden sich auf der Webseite der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter www.bast.de, und hier unter den Menüpunkten „Qualitätsbewertung“ und „Begutachtung“.

Die Experten des Lesertelefons im Überblick:

- **Tatjana Contzen;** VK VerkehrsKolleg GmbH, Leverkusen
- **Burkhard Gerkens;** Referent Ältere Verkehrsteilnehmer Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn
- **Dr. Hardy Holte;** Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach

DVR-Aufbauseminare sind auf der Höhe der Zeit

Wissenschaftliches Gutachten der Jacobs University Bremen



Aufbauseminare: regelkonformes Verhalten wird vermittelt

Von Kay Schulte

Mit der Reform des Straßenverkehrsrechts und den dazu gehörigen Bestimmungen zum Januar 1999 wurden aus dem Nachschulungskurs für Fahranfänger (FaP) und dem Aufbauseminar für Kraftfahrer (ASK) die neuen DVR-Programme „Aufbauseminar für Fahranfänger“ (ASF) und „Aufbauseminar für Punktauffällige“ (ASP). Beide Seminartypen werden von einer begleitenden Projektgruppe unter Beteiligung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA) und des DVR begleitet. Im Zuge der Qualitätssicherung kam es im Jahr 2003 zu einer ersten Optimierung des Handbuchs für Seminarleiter, gefolgt von redaktionellen Änderungen im Jahr 2009. Die Einführung der Überwachung beziehungsweise die bereits vorhandene Überwachung der Durchführung der Aufbauseminare in den Ländern Baden-Württemberg, Brandenburg

und Schleswig-Holstein nach DVR-Konzept wurde in den Jahren 2004 bis 2007 wissenschaftlich begleitet. Dabei stand eine vergleichende Befragung der Seminarteilnehmer und der Seminarleiter im Fokus. Der Evaluationsbericht wurde im Jahr 2009 veröffentlicht. Im Jahr 2007 wurden zusätzlich die Teilnehmerbegleithefte überarbeitet und neu aufgelegt.

Im Jahr 2011 hat der DVR in Abstimmung mit der begleitenden Projektgruppe ein Gutachten bei der Jacobs University Bremen – Lehrstuhl „Lifelong Learning“ (Professor Dr. Christian Stamov-Roßnagel) zu beiden DVR-Aufbauseminaren in Auftrag gegeben. Geklärt werden sollte, ob die im Handbuch veröffentlichten Seminarkonzepte und die daraus abgeleiteten Seminarinhalte und Vermittlungsformen geeignet sind, das Fahrverhalten der Seminarteilnehmer in Richtung regelkonformen Fahrens dadurch zu beeinflussen, dass fahrbezogene Einstellungen nachhaltig verändert werden. Geprüft werden

sollte außerdem, ob die Programme hinsichtlich der gewählten, methodischen Vorgehensweisen nach wissenschaftlichen Kriterien noch aktuell sind. Das Gutachten wurde dem DVR Anfang 2012 übergeben, leider zu einem Zeitpunkt, als gerade politisch beschlossen wurde, dass das Aufbauseminar für Kraftfahrer durch ein Fahreignungsseminar ersetzt wird.

Bewertungskriterien

Die Jacobs University Bremen bediente sich zur Klärung der Fragestellungen auch der Bewertungskriterien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Anerkennung der Paragraph-70-Kurse (Schmidt & Pfafferott 2006), obwohl diese strengere Bewertungsmaßstäbe als notwendig anlegen, da sie auch die besonderen Aufbauseminare für Fahrer mit Alkoholauffälligkeiten einschließen. Bezogen auf Erklärungsmodell und Vermittlungsformat wurde mit dem Gutachten unter anderem geprüft, ob bei den Seminarkonzepten

- die Komponenten auf empirischen Forschungsbefunden gründen (Fundierung),
- alle relevanten und aktuellen Befunde berücksichtigt werden (Vollständigkeit),
- Komponenten nicht im Widerspruch zu Befunden stehen, die nach Drucklegung des Handbuchs veröffentlicht wurden und eine Modifikation des Konzepts erfordern (Konsistenz).

Ergebnisse

Im Seminarleiter-Handbuch des DVR findet sich zwar kein expliziter Verweis auf die GDE-Matrix (Goals of Driver Education, 2002) und ihren konzeptuellen Hintergrund, dennoch lassen sich die mit dem Seminar-konzept angestrebten Ziele, Grundannahmen des Erklärungsmodells und behandelten Themen ohne weiteres aus der GDE-Matrix herleiten.

Wenngleich die GDE-Matrix selbst zwar eher den Status eines programmatischen Konzepts hat, werden ihre Grundannahmen durch empirische Befunde gestützt (zusammenfassend zum Beispiel Hatakka et al., 2002). Diese rechtfertigen über die Augenscheinvalidität hinaus ihre EU-weite Verbreitung.

Im Hinblick auf die genannten Kriterien der Fundierung, Vollständigkeit und Konsistenz können die Rahmenannahmen zu den Stellgrößen-Ebenen und Lernformen deswegen als angemessen bewertet werden. Das Seminarkonzept ist in dieser Hinsicht auf der Höhe der wissenschaftlichen Befunde und angemessen differenziert.

Generell angemessen ist auch die Behandlung des Themenfelds Einstellungen, deren allgemeine Bedeutung schon im ersten Abschnitt des Grundlagentexts des Handbuchs herausgearbeitet wird. Vertieft werden die Funktion von Einstellungen und die Prozesse, die Einstellungsbildung und -änderung zu Grunde liegen, dann in einem eigenen Abschnitt und großenteils mit anschaulichen Beispielen. Positiv hervorzuheben ist die Betonung von Grundvoraussetzungen der Einstellungsänderung.

Die Komponente Einstellungen wird zusammenfassend als fundiert und konsistent bewertet. Abstriche sind bei der Vollständigkeit zu machen, weil das Thema Widerstand nur implizit und in Bezug auf die Verursachung von Widerstand durch Fehler des Seminarleiters behandelt wird. Widerstand als Vorstufe einer möglichen Einstellungsänderung hätte ebenfalls betrachtet werden können. Wenn es hingegen aus der Sicht der Autoren gute Gründe gibt, letztgenannte Facette von Widerstand nicht zu thematisieren, wäre ein entsprechender Vermerk (zum Beispiel Fußnote) günstig. Trotz dieser Einschränkung wird kein Bedarf einer grundlegenden Revision oder Modifikation des Seminarkonzepts gesehen.

Zusammenfassend wird das auf Moderationsmethode und strukturierter

Selbstreflexion aufbauende Vermittlungsformat der ASF- und ASP-Seminare des DVR als fundiert, vollständig, und konsistent bewertet. Es wird kein Grund zu einer Modifikation einzelner Elemente oder gar einer generellen Revision des Vermittlungsformats gesehen.

Optimierung/Aktualisierung

Obwohl das Handbuch als hervorragend für die Gestaltung von Aufbau-seminaren geeignet eingeschätzt wird, werden zwei Möglichkeiten einer Optimierung vorgeschlagen, um die Wirkung der Seminare zu erhöhen:

- a) Integration von Techniken zur Stärkung der affektiven Verankerung und
- b) Möglichkeiten der Ressourcenaktivierung.

Um die Bereitschaft der Teilnehmer, problematische Verhaltensweisen abzubauen und die Attraktivität richtigen, sicheren Fahrens zu fördern, empfiehlt die Jacobs University Bremen das positive Verhalten mit Bildern attraktiver Personen zu verbinden und damit zu personifizieren. Das als richtig erkannte Verhalten soll dadurch mit guten Gefühlen verbunden werden. Damit soll auch die Bereitschaft der Teilnehmer gefördert werden, sich auf neues Verhalten einzulassen. Beispiele für eine solche Vermittlungsstrategie finden sich vor allem in der Werbung. Es wird empfohlen, die Techniken zur Stärkung der affektiven Verankerung zum Beispiel in der ersten Sitzung („guter Fahrer/gute Fahrerin“) zu thematisieren. Im aktualisierten Handbuch (November 2013) wird die Frage nach Vorbildern in der ersten Sitzung gestellt, als Beobachtungsauftrag weiter verwendet und in der vierten Sitzung wieder aufgegriffen.

Verhaltensänderungen, auch wenn sie im Prinzip als richtig und sinnvoll anerkannt werden, erscheinen Teilnehmern oft nicht als leicht umsetzbar. Um mögliche Ressourcen zu aktivieren, sollen die Teilnehmer erkennen, über welche Stärken und Fähigkeiten sie verfügen, die ihnen

	Punkte	Platz
jedezeit überall bequemer hinkommen	30	1.
Sich abregieren und auslachen können	16	10.
Viel mit anderen gemeinsam unternehmen	25	4.
Gefühl von Freiheit erleben	27	2.
Interessante Freizeitbeschäftigung	20	5.
Einfach durch die Gegend fahren	17	9.
Spart viel Zeit	27	2.
Fahren als sportliches Ausprobieren	13	8.
Von anderen viel mehr anerkannt werden	20	5.
Zeigen, was man drauf hat	20	5.

Das Auto ist für viele mehr als eine „Ortsveränderungsmaschine“.

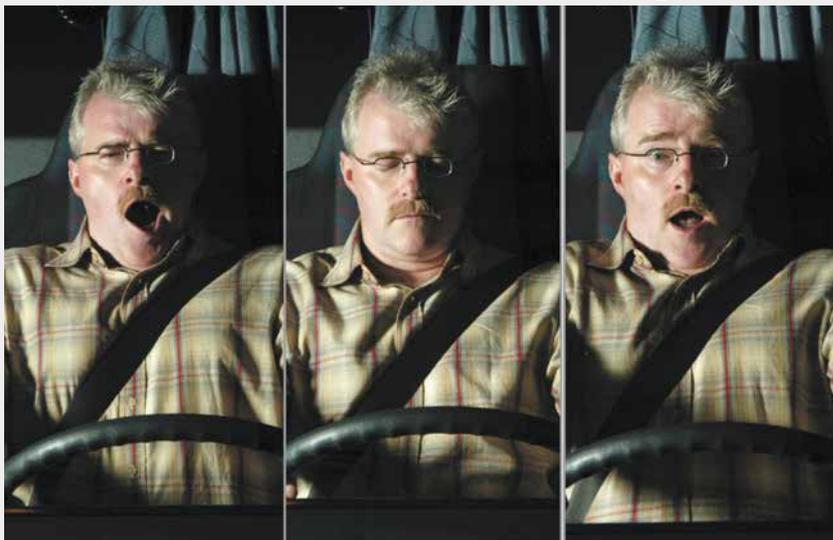
bei der Überwindung der Änderungshindernisse helfen. Sie sollen sich deshalb an Situationen erinnern, in denen sie etwas geschafft haben, was sie nicht für möglich hielten beziehungsweise wegen einer besonderen Leistung stolz auf sich waren. Die Ressourcenaktivierung wird nunmehr am Ende der Analyse, bei der Auswertung des Experiments „Cool bleiben“ und bei der Diskussion der „persönlichen Konsequenzen für die Zukunft“ aufgegriffen.

Ausblick

Das Seminarleiterhandbuch für das ASF nach DVR-Konzept befindet sich auf aktuellem wissenschaftlichen Stand. Das auf Moderationsmethode und strukturierter Selbstreflexion aufbauende Vermittlungsformat wird als fundiert, vollständig und konsistent bewertet. Techniken zur Stärkung einer affektiven Verankerung und Möglichkeiten der Ressourcenaktivierung sind integriert (Handbuch Stand November 2013) und werden thematisch in den anstehenden Seminarleiterfortbildungen näher betrachtet. Weitergehende Informationen unter www.aufbauseminare.com.

Der Autor ist Referatsleiter Junge Fahrer/Kraftfahrer beim DVR.
kschulte@dvr.de

Wie wirksam sind Müdigkeitswarnsysteme?



Müdigkeit am Steuer: eine oft unterschätzte Gefahr

Ganz genau weiß man es nicht, doch Schätzungen zufolge ist Müdigkeit am Steuer die Unfallursache für 20 Prozent der Straßenverkehrsunfälle. Dabei ist auffallend, dass diese Unfälle besonders folgenschwer sind. Doch wie kann man es schaffen, die Fahrer rechtzeitig vor Übermüdung zu warnen und sie dazu veranlassen, eine Pause zu machen oder das Auto stehen zu lassen?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) widmet sich dieser Fragestellung in ihrer Studie „Erfassung der Fahrermüdigkeit“. Welche Möglichkeiten bieten gängige Müdigkeitsmess- und Müdigkeitswarnsysteme und wie akzeptiert sind sie bei den Nutzern?

Da auf die Selbstwahrnehmung von Fahrern nicht immer Verlass ist, wählte die BASt als Untersuchungsmethode

Literaturanalysen, Befragungen und einen Gütekriterienkatalog zur Bewertung und zum Vergleich ausgewählter Müdigkeitsmessverfahren.

Etwa die Hälfte der Befragten bestätigte den Nutzen von Müdigkeitswarnsystemen und den dadurch bedingten Zuwachs an Sicherheit. Kritisch angemerkt wurde, dass die Systeme nicht immer gut wahrgenommen werden können und dass die Fahrt trotz angezeigter und selbst eingestandener Müdigkeit oft fortgesetzt wird.

Die Forscher folgern daraus, dass die Müdigkeitserkennung und die Warnhinweisgestaltung der Systeme, aber auch die fehlerhafte Selbstwahrnehmung der Fahrer genauer untersucht werden sollten. Neben der Begleitung der technischen Weiterentwicklung sollte die weitere Sensibilisierung der Autofahrer für das Thema Müdigkeit forciert werden. Auch der noch nicht realisierbare Einsatz von Messverfahren zur individuellen Müdigkeitserkennung bei Verkehrskontrollen bedinge weiteren Forschungsbedarf.



Folgenschwere Unfälle durch Müdigkeit und Sekundenschlaf

Verkehrssicherheitsarbeit für sozial schwächer Gestellte

Personen mit einem niedrigen Bildungsgrad, geringer Berufsausbildung und entsprechender Berufstätigkeit, ungünstigen Wohnverhältnissen oder Migrationshintergrund haben ein höheres Unfallrisiko im Straßenverkehr. Sozial schwächer Gestellte waren und sind in Deutschland eine Zielgruppe, die für die Vermittlung von Verkehrssicherheitsbotschaften schwer erreichbar ist. Im Rahmen einer Literaturanalyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersuchte das Institut für Empirische Soziologie der Universität Erlangen-Nürnberg die Möglichkeiten einer verbesserten Ansprache dieser Zielgruppe.

Die Studie belegt, dass sich der sozioökonomische Hintergrund einer Person auf das Verkehrsunfallrisiko auswirkt. Weitgehend unerforscht ist jedoch, warum das so ist. Die bisherigen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit richten sich eher an Personen, die Informationen und Normen zum verkehrssicheren Verhalten nicht akzeptieren als an Menschen, die organisatorisch schwer erreichbar sind – beispielsweise mit Unterweisungen in Betrieben oder bei Elternveranstaltungen in Kindergärten und Schulen. Die Forscher stellen fest, dass gezielte Einbindung von Bildungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen Möglichkeiten einer besseren Erreichbarkeit von sonst nur

schwer zugänglichen Zielgruppen eröffnen. Als empfehlenswert erscheint ihnen der im Ausland bereits erprobte Ansatz der Vernetzung und gemeinsamer Strategien von Verkehrssicherheit, Gesundheitswesen und Akteuren vor Ort. Dies biete die Gelegenheit gezielter Präventionsarbeit gegenüber den Schwerpunktgruppen Kinder, junge (männliche) Fahrer, Senioren und Migranten. Die in mehreren Bundesländern im Bereich der beruflichen Schulen praktizierten Maßnahmen zur Ansprache junger Fahrer weisen laut Studie erkennbar positive Ansätze auf, die weiter optimiert werden könnten.

Die Forscher folgern daraus, dass die Bandbreite der in Frage kommenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen verbessert und ausgebaut werden können. Es wird als sinnvoll erachtet ein Pilotprojekt zu initiieren, in dem Eltern, die im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung schwer erreichbar sind, angesprochen werden. Vorgeschlagen wird zudem die Einrichtung einer Online-Fachdatenbank zur Sammlung und Dokumentation der bisher in Deutschland umgesetzten themenrelevanten Projekte. Darüber hinaus sollten über das Internet sozial Benachteiligte und schwer Erreichbare verstärkt mit den Inhalten der Verkehrssicherheitsarbeit vertraut gemacht werden.



Verbesserte Ansprache von Zielgruppen kann Unfälle vermeiden.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2013, 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:

DVR, Fotolia, Jürgen Gebhardt, UDV

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,
Troisdorf

ISSN: 0940-9025

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

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

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

Adressänderungen:

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

G 3169 F

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



**Einer rast,
zwei sterben**

**RUNTER
VOM GAS**

Ministerium für
Energie, Klimaschutz
und Nachhaltigkeit

UK BG

ADP

The advertisement features a woman in the foreground looking towards the camera, and a man driving a car in the background. The text is overlaid on the image. The logo for 'RUNTER VOM GAS' is positioned in the bottom right corner of the image area, along with logos for the German government ministry and UK BG.