

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2014



AKTUELL

**Runter vom Gas**



JOURNAL

**Toter Winkel:  
Radfahrer in Gefahr**



INTERVIEW

**Prof. Dr.  
Jürgen Gerlach**

MITGLIEDER

**Mehr Technik, weniger Tote?**

**VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

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

## 7. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz

Die 7. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz zum Thema „Effektives Verkehrssicherheitsmanagement und Unfallpräventionsmaßnahmen“ fand in diesem Jahr in St. Petersburg statt. Die Konferenzen werden seit 2002 alle zwei Jahre in Deutschland oder Russland durchgeführt. Partner auf deutscher Seite ist die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mit der Bauhaus-Universität Weimar, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und dem DVR.

Bei aller Unterschiedlichkeit der Länder gibt es viele Gemeinsamkeiten. Auch in Russland kämpfen Verkehrssicherheitsexperten zum Beispiel dafür, dass das vorhandene Wissen im Bereich der Infrastruktur „auf die Straße kommt“ oder versuchen, den Zielen der Vision Zero näher zu kommen. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer stellte die aus Sicht des DVR wichtigsten Maßnahmen vor, um die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Der DVR ist von Beginn an Partner dieser Kongressreihe.



FOTO > BAST

Teilnehmer der Verkehrssicherheitskonferenz in St. Petersburg

## Neue Vorsitzende der DGUV gewählt

Wirsch und von Leoprechting übernehmen Vorstandsvorsitz

Der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), hat mit Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting und Manfred Wirsch zwei neue Vorstandsvorsitzende. Manfred Wirsch schied mit seiner Wahl aus dem Amt des Vorsitzenden der Mitgliederversammlung aus. Zu seinem Nachfolger wählte die Mitgliederversammlung der DGUV Sönke Bock.

FOTOS > DGUV



Manfred Wirsch

Wie die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen wird die DGUV von einer Selbstverwaltung aus ehrenamtlichen Vertretern der Arbeitgeber und Versicherten gesteuert. Jede Berufsgenossenschaft und Unfallkasse entsendet zwei Vertreter in die Mitgliederversammlung des Verbandes, je eine Person für die Versicherten und eine für die Arbeitgeberseite. Aufgabe der Selbstverwaltung ist es, Erkenntnisse aus der Praxis in die Arbeit der Unfallversicherung einzubringen und so eine praxisnahe Ausgestaltung von Prävention und Rehabilitation sicherzustellen.

Manfred Wirsch vertritt die Seite der Versicherten. Er folgt auf Marina Schröder, die ihr Amt am 5. Juni 2014 aus persönlichen Gründen niedergelegt hat. Wirsch ist im Hauptberuf Fachkraft für Arbeitssicherheit bei ArcelorMittal Distribution. Zugleich

ist er Vorstandsvorsitzender der Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW).

Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting ist ebenfalls Vorstandsvorsitzender der BGHW. Er blickt auf eine lange Karriere im Handel zurück. So war er unter anderem Bereichsleiter in der Metro AG. Von 2009 bis 2012



Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting

war er Präsident des europäischen Handelsverbands EuroCommerce. Von Leoprechting wird die Seite der Arbeitgeber in der Selbstverwaltung vertreten. Er übernahm das Amt am 1. Juli 2014 von Dr. Hans-Joachim Wolff.

„Wir danken Marina Schröder und Hans-Joachim Wolff herzlich für ihre Tatkraft und ihr Engagement“, sagte DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Breuer anlässlich der Verabschiedung der beiden langjährigen Vorsitzenden. Schröder und Wolff hätten die Geschicke der Unfallversicherung in wechselhaften Zeiten maßgeblich geprägt. „Ihrem steten Einsatz für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wie auch für die Rehabilitation nach Arbeitsunfällen und bei Berufskrankheiten verdanken wir Verbesserungen, die weit über ihre Amtszeit hinausreichen. Für ihren weiteren Lebensweg wünschen wir beiden alles Gute.“

Zum Nachfolger von Manfred Wirsch als Vorsitzender der Mitgliederversammlung auf Arbeitnehmerseite wurde Sönke Bock gewählt. Er übt diese Funktion gemeinsam mit Helmut Etschenberg (Arbeitgeberseite) aus. Hauptberuflich ist Bock Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der ThyssenKrupp Marine Systems GmbH. Er ist Vorstandsvorsitzender der Berufsgenossenschaft Holz und Metall.

# Bundesverdienstkreuz für DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf erhielt am 13. August 2014 in Berlin aus den Händen des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Dr. Eichendorf wurde damit für seine besonderen Verdienste um die Verkehrssicherheit in Deutschland geehrt.

In seiner Laudatio hob Dobrindt das herausragende langjährige Engagement Dr. Eichendorfs für die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa hervor: „Sie haben sich mit Ihrem außergewöhnlichen und langjährigen ehrenamtlichen Engagement große Verdienste um das Gemeinwesen, insbesondere die Unfallverhütung und die Sicherheit erworben. Die erfolgreiche Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates in den letzten Jahren trägt in hohem Maße Ihre Handschrift.“

„Ich freue mich sehr über diese hohe Auszeichnung und nehme sie auch stellvertretend für die vielen Mitstreiterinnen und Mitstreiter im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit entgegen“, sagte der DVR-Präsident und betonte, Verkehrssicherheitsarbeit sei eine Daueraufgabe.



Alexander Dobrindt überreicht Dr. Walter Eichendorf das Bundesverdienstkreuz.

FOTO > DVR

## „Section Control“ erhöht die Verkehrssicherheit

Der DVR unterstützt den vom niedersächsischen Innenminister Boris Pistorius angekündigten Modellversuch zur „Section Control“. Die Entscheidung der niedersächsischen Landesregierung, die abschnittbezogene Geschwindigkeitsüberwachung zu testen, ist ein positives Signal, das zeigt: Überwachung ist kein Selbstzweck, sondern bietet Schutz für alle. Die Zeiten, in denen Rasen als Kavaliersdelikt angesehen wurde, sind vorbei. Das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit ist nach wie vor eine der wesentlichen Ursachen für Verkehrsunfälle. Deshalb muss die Überwachung gezielt verstärkt werden. Die Section Control kann die Verkehrssicherheit nachweislich erhöhen.

Bei der sogenannten Abschnittskontrolle wird die Geschwindigkeit nicht nur an einem bestimmten Punkt gemessen, sondern in einem definierten Abschnitt, der sich über mehrere Kilometer erstrecken kann. Aus der ermittelten Fahrzeit errechnet sich die Durchschnittsgeschwindigkeit jedes einzelnen Fahrzeugs. Auf diese Weise werden Geschwindigkeitsüberschreitungen streckenbezogen erkannt und erfasst. Durch die Messung der Geschwindigkeit über einen längeren Abschnitt erhält man ein besseres Bild des jeweiligen Fahrverhaltens. Darüber hinaus entfällt das übliche Abbremsen und anschließende Beschleunigen im Bereich stationärer oder mobiler Punktmessungen. Section Control bietet die Möglichkeit, stark gefährdete Autobahnabschnitte ganz anders als bisher und wirkungsvoller zu überwachen. In Gefahrenbereichen wie zum Beispiel Unfallhäufungsstrecken, Tunnelanlagen oder Baustellen wird die Verkehrssicherheit effektiv erhöht.

Dieses Verfahren wird bereits erfolgreich in Österreich, der Schweiz und den Niederlanden eingesetzt.

Der DVR hatte sich bereits 2010 für die Einführung eines Modellversuchs zur Section Control ausgesprochen. Ein Jahr zuvor hatte der Deutsche Verkehrsgerichtstag ein solches Pilotprojekt in einem Bundesland empfohlen.

## INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	15
INTERVIEW	21
JOURNAL	25
EUROPA	29
WISSENSCHAFT	30
IMPRESSUM	31

# „Runter vom Gas“:

Fahradhelm, Alkohol im Straßenverkehr, Erste Hilfe, Sichtbarkeit und Ablenkung im Fokus



Roger Cicero: „Ich finde ‚Hut ab – Helm auf‘ eine wichtige Aktion. Ich bin selbst Vater und animiere meinen Sohn, einen Fahrradhelm zu tragen.“

Mit fünf Themen werben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR derzeit im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Unter dem Motto „Hut ab – Helm auf“ tauschten Jazzmusiker Roger Cicero, „Culcha Candela“-Sänger Mateo und Schauspieler Manuel Cortez für eine Plakastrecke ihre Mützen oder Hüte gegen Fahrradhelme ein. Die drei Künstler appellieren an alle Radfahrer, nicht auf den lebensrettenden Kopfschutz zu verzichten. Manuel Cortez stand sowohl vor als auch hinter der Kamera: „Ich bin mir sicher, dass wir alle an unserem Leben hängen. Deshalb sage ich: Tragt Helm. Das Tragen eines Helms kann Leben retten.“ Roger Cicero ergänzt: „Ich finde ‚Hut ab – Helm auf‘ eine wichtige Aktion. Ich bin selbst Vater und animiere meinen Sohn, einen Fahrradhelm zu tragen.“ Und Mateo findet es „toll, wenn ich meine Fans davon überzeugen kann, mehr für ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu tun.“

Im Jahr 2013 wurden in Deutschland 71.110 Radfahrer bei Verkehrsunfällen verletzt, davon verloren 354 ihr

Leben. Unter den Unfallopfern befanden sich 13.194 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren. Verhindern lassen sich solche Unfälle durch eine frühzeitige Verkehrserziehung, regelmäßige Checks des Fahrrads, Reflektoren am Rad und retroreflektierende Materialien an der Kleidung sowie ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme. Passiert trotzdem etwas, schützt ein gut sitzender Fahrradhelm.



Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin, fährt immer mit Helm.

## „Vollgas feiern – nüchtern fahren“

Die Risiken von Alkohol im Straßenverkehr thematisiert die bundesweite Aktion „Vollgas feiern – nüchtern fahren“. Auf Stadtfesten und Konzerten, in Discos oder im Rahmen von Veranstaltungen an Universitäten in insgesamt elf Bundesländern sollen vorrangig junge Menschen angesprochen werden.

Jeder elfte Verkehrstote geht auf einen Alkoholunfall zurück. Gerade junge Fahrer unterschätzen die Gefahren von Promille im Blut: Auf deutschen Straßen verursachen jeden Tag rund 20 alkoholisierte 18- bis 24-Jährige einen Crash. „Nach Partys, Konzerten oder Clubbesuchen verunglücken immer noch viel zu viele junge Menschen auf deutschen Straßen, häufig mit Alkohol oder Drogen im Blut. Auch der Restalkohol am nächsten Morgen wird unterschätzt. Zusammen mit starken Partnern in elf Bundesländern wollen wir junge Fahrer darauf aufmerksam machen, wie wichtig es ist, sich nur nüchtern hinter Steuer zu setzen“, betont DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

„Wer alkoholisiert im Straßenverkehr unterwegs ist, gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Vor allem junge Fahrer unterschätzen dieses Risiko häufig. Mit unserer Kampagne ‚Runter vom Gas‘ klären wir auf und warnen vor den Gefahren. Denn nur wer nüchtern fährt, fährt sicher“, sagt Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

## „Zweite Erste Hilfe“

Mit der Initiative „Zweite Erste Hilfe“ wollen BMVI und DVR alle Verkehrsteilnehmer motivieren, ihre Erste-Hilfe-Kenntnisse aufzufrischen.

## Der zweite Erste-Hilfe-Kurs

Hilf, Leben zu retten: [www.zweite-erste-hilfe.de](http://www.zweite-erste-hilfe.de)



Werben dafür, Erste-Hilfe-Kenntnisse aufzufrischen: Staatssekretärin Katherina Reiche (2.v.l.), Ina Kutscher, Initiatorin der Ausstellung „Jeden kann es treffen“, Christian Kellner, DVR (l.), Christoph Müller, DRK (2.v.r.), und Dr. Eckart von Hirschhausen

Unterstützt wird die Aktion vom Deutschen Roten Kreuz (DRK) sowie vom Arzt und Kabarettisten Dr. Eckart von Hirschhausen: „Wenn jeder weiß, was im Notfall zu tun ist, haben wir alle etwas davon, als Gemeinschaft und als einzelne. In den meisten Fällen, in denen Erste Hilfe benötigt wird, geht es übrigens um einen Familienangehörigen. Deshalb: Sorgen Sie bitte dafür, dass alle, die Sie kennen, jetzt ihr eingestaubtes Erste-Hilfe-Wissen wiederbeleben.“

Für die meisten Schwerverletzten entscheiden die ersten Minuten nach einem Verkehrsunfall über Leben und Tod. „Runter vom Gas“ setzt daher verstärkt auf das Wissen potenzieller Ersthelfer. Bei der Mehrheit der deutschen Autofahrer liegt laut DRK der Erste-Hilfe-Kurs mehr als zehn Jahre zurück. DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner: „Wir gehen davon aus, dass nur jeder Dritte einem Schwerverletzten überlebensnotwendige Erste Hilfe leisten kann.“ Doch nicht nur Wissenslücken hindern die Menschen daran, sofort zu handeln. „Viele Verkehrsteilnehmer fürchten negative Konsequenzen, falls sie einen Fehler machen. Dabei gilt: Wer bei einem Unfall Erste Hilfe leistet, kann juristisch nichts falsch

machen. Es geht also nicht um ‚Helfen – ja oder nein‘, sondern um das ‚Gewusst wie‘“, betont Kellner.

Keine Zeit? Das ist ab jetzt keine Ausrede mehr. Denn die Kurse für lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort passen in jeden Terminkalender: „Wir bauen viel stärker auf dem Wissen der Teilnehmer auf und konzentrieren uns auf praktische Übungen“, so Christoph Müller vom DRK, der selbst lange als Notfallhelfer im Einsatz war. Auch die Kurszeiten sind verkürzt und auf die Bedürfnisse der Teilnehmer angepasst: So gibt es beispielsweise ein Modul „Verkehr“, das in nur 90 Minuten die wichtigsten Grundlagen der Ersten Hilfe vermittelt.

### „Mach dich sichtbar“

Die Aktionsreihe „Mach dich sichtbar“ wird in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Familienverband (DFV) an verschiedenen Standorten über die Gefahren während der dunklen Herbst- und Wintermonate informieren. „Sehen und gesehen werden sorgt für mehr Sicherheit. Doch noch ist längst nicht jeder Verkehrsteilnehmer um Sichtbarkeit bemüht. Im Jahr 2013 gaben von 1.000 Befragten in

Deutschland gerade einmal 6,1 Prozent der Fußgänger an, stets reflektierende Kleidung zu tragen. Knapp 40 Prozent der Fußgänger tun das immerhin gelegentlich. Aber: Im vergangenen Jahr sind 9.902 Fußgänger und 12.349 Radfahrer bei Dämmerung und Dunkelheit verunglückt. Diese Zahlen sind alarmierend und verdeutlichen, warum wir mit unserer Aufklärungsarbeit genau hier ansetzen“, unterstreicht Katherina Reiche.

Die Kombination aus Dunkelheit, schlechter Sichtbarkeit und nasser oder glatter Fahrbahn erhöht das Risiko schwerer Unfälle. Besonders Kinder sind jetzt betroffen. So ereignen sich zwischen November und Februar doppelt so viele Schulwegunfälle wie in den Sommermonaten. „Es gibt nichts Wertvolleres als die Familie. Sie ist unser größter Schatz – und so sollten wir sie im Alltag und im Straßenverkehr hüten“, sagt DFV-Bundesgeschäftsführer Siegfried Stresing.

### „Ablenkung kommt nicht in die Tüte“

Die Aktion „Ablenkung kommt nicht in die Tüte“ ist bundesweit in mehr als 40 Parkhäusern des Shopping-Center-Betreibers ECE zu sehen.

Auffällige Botschaften weisen die Besucher von Einkaufszentren auf ihrem Fußweg von der Kasse durchs Parkhaus zum Auto auf Gefahren- und Ablenkungsquellen während der bevorstehenden Weiterfahrt hin. Mit Wortwitz animieren Poster und Aufkleber, Einkäufe sicher im Kofferraum zu verstauen, Navigationsgerät, Freisprechanlage für das Handy oder Radio vor der Fahrt einzustellen und sich anzuschallen. Die Aktion „Ablenkung kommt nicht in die Tüte“ läuft noch bis zum 30. November 2014 in den Parkhäusern der teilnehmenden ECE-Shopping-Center.

Weitere Informationen zu allen Aktionen finden Sie unter [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de).

# Die Vision Zero ist das Ziel

XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit



Gäste aus 143 Ländern waren beim Weltkongress vertreten.

Internationales Flair herrschte beim XX. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – Globales Forum Prävention vom 24. bis 27. August 2014 in Frankfurt am Main. Die viertägige Fachveranstaltung brachte rund 4.000 Experten sowie Vertreter aus Politik und Wissenschaft aus 143 Ländern zusammen. 400 internationale Fachreferenten berichteten über aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, behandelten aber auch Fragen der Demografie oder der Wiedereingliederung von Beschäftigten. Den Themen innerbetriebliche Verkehrssicherheit und Wegeunfallprävention war ein eigenes Symposium unter Federführung des DVR gewidmet. Veranstaltet wird der Kongress alle drei Jahre von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (ISSA). Gastgeber in diesem Jahr war die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV).

Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles plädierte gleich zu Beginn des Kongresses für eine weltweite Präventionskultur. „Körperliche Unversehrtheit ist keine Frage der Rendite, sondern ein Menschenrecht“, bekräftigte Nahles. Arbeitsschutz bringe zudem Wettbewerbsvorteile. Um die Vision Zero zu erreichen, müssten Politik, Sozialversicherungsträger und Unternehmen eng zusammenarbeiten, so die Ministerin.

Nach Auffassung von ILO-Generalsekretär Guy Ryder gilt Arbeitsschutz in vielen Ländern noch immer als Luxusgut. „Schwere Arbeitsunfälle sind vor allem menschliche Tragödien, aber auch Wirtschaft und Gesellschaft zahlen einen hohen Preis dafür“, mahnte Ryder.

Eine ganzheitliche Sicht auf das Thema Prävention forderte ISSA-Generalsekretär Hans-Horst Konkolewsky. Unfall- und Krankheitsrisiken fänden ihre Ursache nicht mehr nur im beruflichen oder nur im privaten Bereich. Der Präventionstrend bewege sich „weg vom klassischen Begriff der Sicherheit bei der Arbeit und hin zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Beschäftigten“. DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Breuer ermutigte alle Beteiligten, die Nische zu verlassen, in der sich das Thema Arbeitsschutz derzeit noch befinde. Prävention müsse sich einer Sprache bedienen, die die Menschen verstehen. „Mit positiven Visionen können wir die Menschen gewinnen“, zeigte sich Dr. Breuer überzeugt.

## Vision Zero in der Verkehrssicherheit – It's up to you

„Die Vision Zero ist etwas, das wir alle anstreben sollten.“ „Es bedeutet enge Kommunikation zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.“ „Wir müssen Risiken minimieren und

Unfälle vermeiden.“ Die Vorstellungen zur Vision Zero sind unterschiedlich und geben dennoch eine klare Richtung vor. Um der Vision Gestalt zu verleihen, ging ein gemeinsames Symposium von DVR und ISSA der Frage „Wodurch wird Vision Zero zum Erfolgsmodell für Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit?“ nach. Anhand internationaler Erfahrungsberichte wurde geprüft, ob und wie die Vision Zero optimal in Unternehmen verankert und die Zahl der tödlichen Arbeits- wie Verkehrsunfälle systematisch auf Null gesenkt werden kann.

Dr. Siok Lin Gan, Geschäftsführerin des Workplace Safety and Health Institute in Singapur, legte am Beispiel ihres Landes dar, wie ambitionierte Vorgaben helfen können, Ziele früher als geplant zu erreichen. Nach einer Serie von 15 tödlichen Unfällen innerhalb weniger Wochen startete die Regierung 2004 ein umfassendes Programm, um die Rate der tödlichen Arbeitsunfälle bis zum Jahr 2015 von 4,9 auf 2,5 je 100.000 Beschäftigte zu senken. Diese Vorgabe konnte bereits 2013 mit einer Rate von 2,1 erfüllt werden.

Als Resümee, und das zeigten auch die Umfrageergebnisse im Publikum, konnte Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, festhalten, dass die Vision Zero erreichbar ist und ein wertvolles Instrument in der betrieblichen Arbeits- und

Verkehrssicherheit darstellt. ISSA-Präsident Errol Frank Stoové dämpfte jedoch die Hoffnungen auf schnelle Erfolge: „Risiken sind ein Teil unseres



Der Infostand der UK BG

Lebens. Es geht in die richtige Richtung, doch ich möchte Sie warnen: Versprechen Sie nicht zu viel.“

## Vorhang auf für das Medien Festival

Welche Bedeutung Filme, computer-gestützte Lernprogramme, aber auch Apps für Smartphone und Tablet-PC sowie der Einsatz von Social Media für den betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutz haben, verdeutlichte das International Media Festival for Prevention. Die Rekordbeteiligung von 290 kreativen Einsendungen aus 33 Ländern zeigte, dass Unterhaltung und Information auf unterschiedlichen Kanälen, zugeschnitten auf die jeweilige Zielgruppe, Botschaften der Arbeits- und Verkehrssicherheit nachhaltig vermitteln können. Die besten Beiträge wurden am 25. August 2014 auf der Special Media Session mit dem International Media Award for Prevention ausgezeichnet, darunter auch die DGUV-Produktion „Der Weihnachtsmann braucht Abwechslung“. Die Sieger sowie alle anderen Beiträge hält die Mediathek der ISSA unter [www.issa.int/mediafestival2014](http://www.issa.int/mediafestival2014) bereit.

## Internationales Forum für Prävention

Möglichkeit zum unkomplizierten Informationsaustausch über Ländergrenzen hinweg bot das

Internationale Forum für Prävention, das in dieser Form Premiere auf einem Weltkongress feierte. Auf 10.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche wurden mehr als 200 Beiträge aus 27 Ländern präsentiert. Zehn Kategorien zu Themen wie „Prävention zahlt sich aus!“, „Lebenslanges Lernen“ oder „Gefährdete Gruppen“ eröffneten vielfältige Ansätze und Diskussionsmöglichkeiten.

Der DVR stellte das Projekt „ECO-WILL“ vor, das über einstündige Trainingsfahrten („Eco Safety Training“) im realen Straßenverkehr die Vorteile des sicherheitsbewussten, umweltfreundlichen und kosteneffizienten Autofahrens vermittelt. Das Modell dieser Trainings kann individuell an die Bedürfnisse von Fahrer und Unternehmen angepasst werden und kam erfolgreich in 16 europäischen Ländern, in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie in Asien, Südafrika und Australien zum Einsatz.

## Rahmenprogramm auf der Agora

Die Kongress-Freifläche „Agora“ lud alle Kongressteilnehmer dazu ein, zentrale Elemente des



Der Überschlagsimulator im Einsatz

Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit hautnah zu erleben. Der DVR informierte innerhalb der Kampagne „besten beifahrer“ über Fahrerassistenzsysteme und veranschaulichte mit Lkw-Überschlagsimulator und Gurtschlitten, welche Kräfte bei einem Verkehrsunfall auf Fahrzeuginsassen wirken.

Der XXI. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wird 2017 in Singapur stattfinden.

Eine ausführliche Kongressdokumentation mit Berichten, Bildern und Videos finden Sie unter [www.safety2014germany.com](http://www.safety2014germany.com).

## Neue IVSS-Sektion „Prävention im Transportwesen“ nimmt Arbeit auf

Im Rahmen des XX. Weltkongresses für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wurde am 24. August 2014 die Internationale Sektion für Prävention im Transportwesen innerhalb der Internationalen Vereinigung für soziale Sicherheit (IVSS) gegründet. Das spezialisierte Fachgremium verfolgt das Ziel, durch weltweite Zusammenarbeit die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten im Transportwesen zu fördern. Der DVR ist Gründungsmitglied der neuen, gemeinnützigen Sektion, die bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) angesiedelt ist.

Aktuelle Kernthemen, zu denen sich der DVR verstärkt einbringen wird, sind die Entwicklung internationaler Mindeststandards für den Arbeitsschutz im Verkehrssektor sowie die Ursachenforschung zu Unfällen im Straßenverkehr. Insgesamt 27 Mitglieder aus 13 Ländern bilden einen runden Tisch, der nicht nur Experten aus Verbänden und Institutionen, sondern auch aus Unternehmen zusammenbringt und damit neue Sichtweisen eröffnet. Beteiligt sind Mitglieder aus Südamerika, Afrika, Europa und Asien. Als Präsident der neuen Sektion konnte Jussi Kauma, Geschäftsführer der finnischen Dachorganisation der Unfallversicherungsträger (FAII), gewonnen werden.

# Mehr Technik, weniger Tote?

DEKRA-Crashtests 2014: vom Sicherheitsgurt zum Autopiloten



FOTOS > DEKRA

Crash 1: Seitenaufprall gestern und heute

Seit 30 Jahren steigt der Straßenverkehr stark an, während Unfall- und Opferzahlen erfreulicherweise sinken. Die Sicherheit im Straßenverkehr konnte unter anderem dank Sicherheitsgurt, besserer Karosseriestruktur, neuer Fahrerassistenzsysteme und Helmpflicht wesentlich verbessert werden.

Drei zentrale Themen begleiteten die gemeinsamen Crashtests von AXA und DEKRA in diesen 30 Jahren seit ihrem

Bestehen: erstens der Sicherheitsgurt, der auch heute noch als Lebensretter Nummer eins gilt. Zweitens die Sicherheit von Kindern, was unter anderem zu neuen Vorschriften für die sichere Unterbringung in Kindersitzen führte. Drittens wurden Fahrerassistenzsysteme wie ABS, ESP und andere häufig thematisiert.

Bei den diesjährigen Crashtests im schweizerischen Wildhaus wurden alte Autos mit aktuellen Nachfolgemodellen

verglichen. Dabei zeigte sich die positive Entwicklung der passiven Sicherheitssysteme. „Heute sind Passagiere in modernen Fahrzeugen bei einem Unfall sehr gut geschützt. Defizite bestehen jedoch nach wie vor für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Motorradfahrer“, erklärte Jörg Ahlgrim, Leiter der Unfallanalyse bei DEKRA. Er bezog sich auf die Demonstration eines Fußgängerschutzsystems, bei dem der Fußgänger zwar von der aktiven Motorhaube besser





Crash 2: Fußgängerkollision mit aktiver Haube

abgefangen und der Aufprall dadurch abgeschwächt wurde, der Dummy beim Aufprall auf der harten Straße aber schwer beschädigt wurde. Der Crashtest zeigte, dass das Vermindern der Unfallfolgen mit passiven Systemen aufgrund der Inkompatibilität von Verkehrsteilnehmern an erkennbare Grenzen stößt. Moderne Fahrzeuge mit aktiven Fahrerassistenzsystemen können allerdings dazu beitragen, Kollisionen zu verhindern.

Laut Studien und Auswertungen von Unfallstatistiken werden etwa 90 Prozent aller Verkehrsunfälle durch Fehler der Fahrzeuglenker verursacht. Der „Faktor Mensch“ sollte daher durch elektronische Helfer unterstützt oder durch den Autopiloten ersetzt werden. Was nach Science-Fiction klingt, ist heute schon Realität. Kombiniert man bestehende Systeme wie Abstandsmessung, Spurhalteassistent und automatische Geschwindigkeitsregelung, können Fahrzeuge gewisse Strecken ohne Eingriff des Lenkers absolvieren, beispielsweise auf Autobahnen. Laut AXA und DEKRA ist es also technisch bereits heute möglich, dass Fahrzeuge viele Verkehrssituationen selbstständig und sicher meistern. Es bräuchte nun noch den Willen von

Politik, Hersteller und ein wachsendes Vertrauen der Fahrer, diese Systeme konsequent einzusetzen und damit die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, so die Unfallforscher.

Eine aktuelle Umfrage zeigt jedoch, dass mehr Technik in den Fahrzeugen zwar erwünscht ist – beim Autopiloten

jedoch die Skepsis vorherrscht. Nur 41 Prozent der Befragten sind von der Sicherheit autonom gelenkter Fahrzeuge überzeugt. Das erklärt, weshalb über drei Viertel der Befragten heute noch kein selbstlenkendes Fahrzeug kaufen würden und dabei 38 Prozent der Studienteilnehmer Bedenken zur Sicherheit als Hauptgrund nennen.



Crash 3: Motorradunfall im Kreuzungsbereich

# Akzeptiert der Mensch die neue Technik?

## 4. DIQ-Symposium: Autonomes Fahren



Zahlreiche Teilnehmer in Wuppertal

Das autonome Fahren ist derzeit das Lieblingsthema der Automobilbranche. Ihm hat sich am 26. September 2014 auch das Deutsche Institut für Qualitätsförderung e. V. (DIQ) mit seinem 4. Symposium in Wuppertal angenommen. Die Vision vom Zeitung lesenden und Kaffee trinkenden Passagier im selbstständig und automatisch fahrenden Auto setzt sich in den Köpfen vieler Menschen fest. Technisch scheint das Fahren ohne Fahrer nicht mehr unbedingt ein Problem zu sein. Wie aber empfindet es der menschliche Körper, wenn er unvorhersehbaren, plötzlichen Richtungswechseln ausgesetzt ist? Und wie geht man an die juristischen Fragen des Themas heran? Akzeptiert der Mensch die neue, beherrschende Technik, was sagt die Psychologie?

Im Luftverkehr gibt es bereits einen hohen Grad der Automatisierung. Flugkapitän Thomas Mildener von der Pilotenvereinigung Cockpit machte deutlich, dass Erfahrung und Training dennoch unerlässlich seien. Letztendlich muss der Pilot wichtige Entscheidungen treffen, vor allem in Notfällen. Eindringlich für die Zuschauer war das Beispiel eines Frachtflugzeuges, das kurz nach dem Start von einer Rakete getroffen wurde und durch den Eingriff der Piloten wieder sicher zum Flugplatz zurückkehrte. „Die Crew musste sich das Fliegen in Echtzeit neu beibringen“, sagte Mildener. Deutlich

wurde auch, dass die Zeitspanne für Entscheidungen und den Eingriff in die Automatik extrem kurz ist.

Über die Empfindungen des menschlichen Körpers beim autonomen Fahren informierte Professor Frank Schmäler vom Zentrum für HNO in Münster-Greven. Er beschäftigt sich mit Kinetose, der sogenannten Bewegungskrankheit, die vor allem mit Schwindel einhergeht. Bis zu zehn Prozent aller Menschen sind dafür anfällig. Zur Kinetose gehören unter anderem auch die See- und Reisekrankheit.

Den Zusammenhang von Kinetose und autonomem Fahren und die daraus erwachsende Problematik sieht Schmäler in verschiedenen Situationen. So lenkt der Fahrer nicht das Fahrzeug, sondern beschäftigt sich anderweitig, etwa mit einem Tablet PC. Die Bewegung des Fahrzeugs und damit auch die Eigenbewegung wird optisch nicht registriert – eine schwierige Situation. Der Professor spricht auch von einem Sinneskonflikt zwischen visueller und vestibulärer (Bestimmung der Gravitation und der Beschleunigung) Information. Lösungsansätze für das Vermeiden einer Kinetose beim autonomen Fahren sieht er darin, die Fahrzeugbewegung dem Passagier visuell zu vermitteln. Er empfiehlt die Übertragung der Fahrzeugbewegung über einen Monitor zum Passagier.

Ergänzend dazu stellte Dominique Bohrmann vom Institut für Fahrzeugtechnik der Hochschule Trier Lösungen vor, die eine positive Wirkung auf die Insassen ausüben und die durch gleichgewichtsstörende Bewegungsabläufe in den Fahrzeugen verursachte Übelkeit vermindern. Dazu zählen unter anderem die Sitzposition, Displays und Innenraumbelichtung, Belüftung und Klimatisierung.

Den Blick auf juristische Fragen richtete Professor Eric Hilgendorf von der Universität Würzburg. Verfassungen würden nicht den Handel mit neuen technologischen Entwicklungen regeln und es gelte die Freiheit der Forschung. Er stellte auch die Frage nach der Haftung bei Unfällen im autonomen Fahrbetrieb. Haftet etwa der Programmierer oder der Autohändler? So gelte etwa bei der europäischen E-Commerce-Richtlinie die Haftung des Händlers. Viele rechtliche Bereiche seien beim Blick auf das autonome Fahren berührt, etwa das Straßenverkehrsrecht, die zivilrechtliche Haftung, die strafrechtliche Haftung, die Halterhaftung und der Datenschutz. Einige der Probleme könnten durch Interpretation gelöst werden, andere erforderten neue Gesetze. „Die rechtlichen Probleme des autonomen Fahrens sind alle lösbar“, lautete das Fazit von Hilgendorf.

„Ob wir vollautonome Fahrzeuge, die keinerlei Fahrer benötigen, unter unseren aktuellen Verkehrsbedingungen einsetzen können, bleibt vorerst noch überaus fraglich.“ So fasste der Leiter des Symposiums, Professor Peter König von der Hochschule Trier, die Beiträge der Expertenrunde zusammen und wies darauf hin, „dass wir den Menschen mit seiner Intuition und seiner raschen Anpassungsfähigkeit an neue, kritische Situationen heute noch nicht durch Software ersetzen können“.

## Frankfurt/Main erhält Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2014“

FOTO > UDV



Glückliche Preisträger und Jury-Mitglieder

Die Unfallkommission der Stadt Frankfurt/Main ist mit dem von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und dem DVR gestifteten Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2014“ ausgezeichnet worden.

Die „Kommission zur Erkennung und Beseitigung von Unfallschwerpunkten (KEBU)“ hatte im Zuge der K816 in Frankfurt-Sachsenhausen einen Unfallschwerpunkt nachhaltig entschärft. Auf dem kurvigen

Streckenabschnitt mit Straßenbahnschienen in der Mitte und unterschiedlichen Fahrbahnbelägen war es in den Jahren 2007 bis 2009 zu neun zum Teil sehr schweren Unfällen gekommen. Dabei wurden drei Menschen getötet, drei schwer und zwei leicht verletzt.

Die Unfallkommission Frankfurt analysierte das Unfallgeschehen und reagierte nach einer Ortsbesichtigung mit Sofortmaßnahmen (Schilder,

Schutzplanken, Verlegung des Radverkehrs). Außerdem wurde die erlaubte Geschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt und ortsfest überwacht. Schließlich wurde die Fahrbahn 2011 grundlegend saniert. Daraufhin konnten auch die meisten der vorangegangenen Sofortmaßnahmen wieder abgebaut werden. Das Resultat: In der Zeit von Mitte 2011 bis 2013 passierten an der gleichen Stelle keine Unfälle mehr.

Der Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ geht zurück auf die Initiative der UDV. In Kooperation mit dem DVR wurde der mit 5.000 Euro dotierte Preis in diesem Jahr bereits zum 13. 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.

## 18 Prozent weniger tödliche Wegeunfälle im Jahr 2013

Im Jahr 2013 kamen 317 Menschen auf dem Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte ums Leben. Gegenüber 2012 war ein Rückgang um 17,9 Prozent zu verzeichnen. Die Zahlen hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) im Rahmen des 20. Weltkongresses für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit vorgelegt.

Witterungsbedingt erhöhte sich die Summe der meldepflichtigen Wegeunfälle um 5,3 Prozent auf 185.667. Die Zahl der neuen Wegeunfallrenten sank dagegen um 5,6 Prozent auf 5.146.

Die Zahl der Schulwegunfälle belief sich auf 112.225, rund 1,2 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Im Schnitt ereigneten sich sieben Schulwegunfälle je 1.000 Versicherte. 37 Unfälle auf dem Weg zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte endeten tödlich, das waren elf weniger als im Jahr 2012.



FOTO > DVR

Die Zahl der Schulwegunfälle stieg um 1,2 Prozent auf 112.225.

MITGLIEDER

DVR-report 3/2014

## Stephan Wagner ist Deutschlands bester Autofahrer

Beim Finale des Wettbewerbs „Deutschlands beste Autofahrer“ setzte sich Stephan Wagner (25) aus Machern bei Leipzig gegen seine 40 Mitstreiterinnen und Mitstreiter durch. Er freute sich über den Hauptpreis, einen neuen Ford Eco Sport.

Bei der Gala am 1. August 2014 in Baden-Baden wurden die Sieger geehrt. DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf gratulierte ihnen und wandte sich mit einer speziellen Bitte an alle Finalisten: „Berichten Sie von Ihren Erfahrungen. Werden Sie zum Botschafter für die Verkehrssicherheit und helfen Sie mit, das Gefahrenbewusstsein und das Verantwortungsgefühl für einen sicheren Straßenverkehr zu stärken!“ Denn die jüngsten Unfallzahlen seien wieder alarmierend und zeigten, dass noch viel getan werden muss. Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister Dorothee

Bär appellierte an die Frauen: „Nach 26 Jahren mit männlichen Siegern ist es allerhöchste Zeit, dass eine Frau den Titel holt!“ Mit zwölf Frauen im Finale war in diesem Jahr schon ein guter Anfang gemacht. Die bestplatzierte Frau war Nina Gründahl (39) aus Roßdorf auf Platz zehn.

Die Aktion von AutoBild, dem DVR und seinen Kooperationspartnern wurde bereits zum 26. Mal durchgeführt. Auch in diesem Jahr stand sie wieder unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers und wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt. Weitere Partner der Aktion sind der Automobilclub von Deutschland (AvD), Bridgestone, DEKRA, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Ford, Schaeffler und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

Bei der 26. Auflage des Wettbewerbs gab es einige Neuheiten. Wie in den Vorjahren gab es bei Europas größter Fahrsicherheitsaktion 30 Vorrunden, in denen die Teilnehmer Fahraufgaben bewältigen mussten, die einen guten Fahrer ausmachen. An jedem Vorrundentag erhielten 50 Leser der AutoBild die Chance, der Beste zu sein. Daneben konnte jeder, der sich dieser Herausforderung stellen wollte, spontan teilnehmen. Die Tagessieger qualifizierten sich für das Finale im August. Neben den 30 Tagessiegern qualifizierten sich außerdem die zehn besten Frauen für das Finale. Erstmals gab es in diesem Jahr auch Zuschauer, denn die Aktion wurde auf öffentlichen Plätzen durchgeführt. So wurden noch mehr Verkehrsteilnehmer erreicht und darüber informiert, wie wichtig eine verantwortungsvolle Fahrweise ist.



Mit Gewinner Stephan Wagner (l.) freuen sich in vorderster Reihe (v. l.) Wolfgang Kopplin (Ford), Ulrich Fromme (ZDK), Dirk Adamski (3. Platz), Dorothee Bär (BMVI), Dr. Walter Eichendorf (DVR-Präsident) und Ulrich Kunzi (2. Platz).

FOTO > AUTOBILD

# Der Fahrer bleibt in der Verantwortung

10. Internationale Motorradkonferenz des ifz

FOTO > IFZ



Aktuelle Erkenntnisse der Unfallforschung wurden präsentiert.

Der Kölner Kabarettist, Autor, Fernsehmoderator und bekennende Motorradfahrer Jürgen Becker eröffnete mit einem humorvollen Blick auf die „Historie des motorisierten Zweirades vom Beginn bis heute“ die 10. Internationale Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) am 29. und 30. September 2014 in Köln. Becker, der im Frühjahr selbst einen Motorradunfall hatte und schwer verletzt wurde, hielt ein Plädoyer gegen das schlechte Image der Biker, das sich auch in Romanen oder Filmen widerspiegelt: „Entweder, der Motorradfahrer stirbt innerhalb kürzester Zeit oder er bringt einen um. Auf jeden Fall ist er stets der Schurke.“ Dabei sei doch das Zweirad der „Sieger der Verkehrsgeschichte“.

Nach der launigen Einführung wurde es ernst für die 160 Teilnehmer aus 20 Ländern. Vorgetragen wurden unter anderem aktuelle Ergebnisse der Universität München, der Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover, der TU Dresden sowie des Karolinska Instituts aus Stockholm, die nachweisen, dass eines der maßgeblichen Unfallszenarien aus der Kollision des Motorrads mit anderen Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten besteht. In 80 Prozent der Fälle ist der Unfallgegner hier der Pkw – und der Motorradfahrer meistens nicht der Hauptverursacher.

Motorradfahrer werden in vielen Fällen schlicht übersehen beziehungsweise

ihre Geschwindigkeit falsch eingeschätzt. Solche einfachen aber entscheidenden Erkenntnisse müssten nach Auffassung der Experten in die Aus- und Weiterbildung von Motorradfahrern einfließen und darüber hinaus an andere Verkehrsteilnehmer, wie die Fahrer von Pkw, weitergegeben werden. Innovatives Design zum Beispiel des Motorrad-Lichts führe ebenfalls zu mehr Sicherheit durch Erkennbarkeit.

Einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit der Motorradfahrer leistet auch das neue „Kurvenbremssystem“ von KTM und Bosch, die „Motorcycle Stability Control (MSC)“. Das MSC ermöglicht endlich ein gefahrloses Verzögern des Motorrads bei Schräglage während der Kurvenfahrt. Durch die Vernetzung des Antiblockiersystems mit der Traktionskontrolle und dem Motormanagement, ist mit MSC ein weiterer Fortschritt zur Steigerung der Beherrschbarkeit des Zweirades gelungen.

Neben zahlreichen weiteren Vorträgen aus aller Welt wurden in einer von Szabolcs Schmidt, Leiter des Referates Verkehrssicherheit der Europäischen Kommission, moderierten Podiumsdiskussion zentrale Sicherheitsstrategien zur Situation motorisierter Zweiräder erörtert. Vertreten waren Experten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), der Vereinigung Internationaler Motorradhersteller (IMMA) sowie des

europäischen Verbandes der Motorradindustrie (ACEM). Sie waren sich in den Kernpunkten darüber einig, dass sicherheitsrelevante Bedürfnisse motorisierter Zweiräder in politischen Diskussionen weiter integriert und intensiviert werden müssen.

„Es ist erneut gelungen, neueste internationale Erkenntnisse zu erlangen, zu hinterfragen und mit anderen Experten zu diskutieren. Und das mit dem Blick über den nationalen ‚Tellerrand‘ hinaus, denn Motorradsicherheit endet nicht an den Grenzen, sie geht uns alle an“, fasste ifz-Leiter Achim Kuschefski die 10. Internationale Motorradkonferenz zusammen. Es bleibe in der Verantwortung des Fahrers als „obere Hälfte des Motorrads“ zu erkennen, welche Gefahren im Straßenverkehr lauern.

Schirmherr für die Jubiläumskonferenz war der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt.

Unterstützt wurde die Konferenz von der Motorcycle Safety Foundation (MSF) aus den USA, dem europäischen (ACEM) und deutschen Industrieverband Motorrad (IVM), dem DVR und der Koelnmesse.

Weitere Informationen zum Kölner Motorradkongress sind unter [www.ifz.de](http://www.ifz.de) abrufbar. Ebenfalls ist der Tagungsband als DVD mit allen Beiträgen der Konferenz beim ifz erhältlich.

MITGLIEDER

DVR-report 3/2014

# „Sie haben sich partnerschaftlich und vorbildlich verhalten“

## Kavaliere der Straße in Ingolstadt ausgezeichnet

„Was ich getan habe, ist ganz selbstverständlich.“ So nüchtern beschreibt Michael Herz seine Rettungstat, für die er am 25. September 2014 im Rathaus von Ingolstadt als „Kavalier der Straße“ ausgezeichnet wurde. Dabei hat er am Allerheiligentag 2013 sein Leben riskiert, um das einer 50-jährigen Frau aus Landau/Isar zu retten.

Auf der A 3 wurde der Kleinwagen der Frau von einem anderen Wagen abgedrängt, sie prallte gegen die Leitplanke. Das Fahrzeug fing sofort Feuer. Michael Herz eilte sofort zu Hilfe. „Als ich die Frau aus dem brennenden Wagen gezogen habe, wusste ich nicht, ob diese Person eine Frau oder ein Mann ist“, erzählt der Lebensretter von den furchtbaren Verletzungen des Unfallopfers. Kopf und Oberkörper der Frau lagen im Feuer, das Gesicht zur Unkenntlichkeit verbrannt. Dazu hatte sie einen Wirbelbruch und weitere Verletzungen erlitten. Mehrere Wochen lag die Frau im künstlichen Koma, über 20 Operationen musste sie bisher über sich ergehen lassen, weitere stehen an. Psychologische Betreuung und Pflege werden sie wohl ein Leben lang begleiten, denn die Frau ist eine „polytraumatisierte Patientin“, wie ihr behandelnder Arzt Dr. Norbert Oxford sagt.

Aber damit nicht genug. Die alleinstehende Frau ist seit dem schweren Unfall arbeitsunfähig und sie verlor ihre Wohnung. Ihr Retter Michael Herz, der sie wiederholt im Krankenhaus besuchte – der Unfallverursacher hingegen hat sich noch nicht einmal entschuldigt – nahm auch das in die Hand. Sein Beruf half ihm dabei. Er, der eigentlich Gerhard Kirsten heißt, ließ seine Medienkontakte als Schlagersänger Michael Herz spielen und machte den Fall öffentlich. Mit Erfolg. Die Pflegestufe 1 samt Erwerbsunfähigkeitsrente ist erreicht, eine dreimonatige Reha in einem Hochkompetenz-Zentrum in Bad Griesbach unweit von Passau ebenfalls. Und auch eine bezahlbare

Wohnung in der Nähe ihrer vier erwachsenen Kinder im Raum Passau hat Michael Herz für die Frau gefunden. Darüber hinaus hat er weit über 1.000 Euro Spenden gesammelt.

Und er wird sich auch weiterhin um das Unfallopfer kümmern. „Sonja hat einen solchen Lebensmut, den muss man stärken“, sagt Michael Herz. Eine weitere Botschaft ist dem beherzten Helfer sehr wichtig: „Den Gaffern, die zu einem Unfall kommen und nicht helfen, müsste der Führerschein abgenommen oder eine saftige Strafe

Es sind nicht nur spektakuläre Fälle wie dieser, die aus Verkehrsteilnehmern „Kavaliere 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 Ingolstadt wurden im Rahmen der 55. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft 17 Frauen und Männer für ihre Tatkraft und Zivilcourage als „Kavaliere der Straße“ ausgezeichnet.



Ehrung für die „Kavaliere der Straße“ im Rathaus von Ingolstadt

aufgebrummt werden.“ Zehn Leute hätten sich damals um den Unfall geschart, aber nicht einer habe ihm beigestanden, die schwerverletzte Frau zu bergen.

Als einen „Mann mit Herz“ und echten Kavalier der Straße bezeichnete ihn Gerd Brunner, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ und ehemaliger stellvertretender Chefredakteur der „Passauer Neuen Presse“, in seiner Laudatio.

Lobende Worte fand auch Dr. Christian Lösel, Oberbürgermeister der Stadt Ingolstadt: „Sie haben sich partnerschaftlich und vorbildlich verhalten und mit Ihrem mutigen Handeln die Anonymität im Straßenverkehr überwunden.“ Dem schlossen sich auch Walter Kimmelzinger, Präsident des Polizeipräsidiums Oberbayern Nord, Georg Schäff, Herausgeber des „Donaukuriers“, sowie DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer an.

# Mehr Schutz für die Ungeschützten

DVR-Presseseminar: Fußgänger und Radfahrer besonders gefährdet

FOTOMONTAGE > GWM / HG-BILD > FOTOLIA



Die Verlierer im Straßenverkehr: ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Weltweit gelten Fußgänger, Radfahrer und ältere Menschen als die „Verlierer“ der Mobilität. Warum sind Kinder im Straßenverkehr so sehr gefährdet? Woran liegt es, dass die Gefährdung bei älteren Radfahrerinnen und Radfahrern zugenommen hat? Welchen Beitrag können Notbremsassistentensysteme zur Verhinderung von Fußgängerunfällen leisten? Welches Potenzial steckt in der Verbesserung der Infrastruktur? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das DVR-Presseseminar „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ am 28. und 29. August 2014 in Kastellaun.

**Antonie Kerwien**, OECD Berlin, informierte über Ergebnisse der neusten Studien des Weltverkehrsforums zu ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

FOTOS > GWM



Antonie Kerwien

Weltweit sind pro Jahr 1,3 Millionen Verkehrstote und 20 bis 50 Millionen Schwerverletzte zu beklagen, 90 Prozent davon in den Schwellenländern. Der Verkehrsunfall sei die Todesursache Nummer eins bei den 15- bis 20-Jährigen. In den Schwellenländern sei die Infrastruktur nicht auf die schnell zunehmende Motorisierung ausgelegt und die Menschen nicht an starken Verkehr gewöhnt. In Industriestaaten sei die Lage im Vergleich dazu günstiger. „Die Zahl der Verkehrstoten ist dort inzwischen so weit zurückgegangen, dass die Vision Zero als Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ausgerufen werden kann“, sagte Kerwien. Hier gebe es jedoch große Unterschiede zwischen motorisierten und ungeschützten Verkehrsteilnehmern. In den Industriestaaten wachse bei den älteren Verkehrsteilnehmern der Gefahrendruck. Der Rückgang bei den getöteten Autoinsassen sei zwischen 2000 und 2012 erheblich größer gewesen als bei den Radfahrern und Fußgängern. Positive Effekte verspräche die Erhöhung des Radfahreranteils am Gesamtverkehr, da hierdurch die Zahl der schweren Unfälle zurückgehe. Der Verkehr müsse homogener, Geschwindigkeitsunterschiede abgebaut werden. Hinzu komme die Verbesserung der Fehlertoleranz mit dem Ziel, Unfallfolgen zu minimieren. „Geschwindigkeitsmanagement und Verkehrstrennung geben Sicherheit“, lautete das Fazit von Kerwien.

**Ingeborg Vorndran** vom Statistischen Bundesamt berichtete über die Unfallentwicklung in Deutschland. Die Zahl der Fußgängerunfälle sei in den letzten zwanzig Jahren konstant zurückgegangen, die der Fahrradunfälle schwankten, was hauptsächlich witterungsbedingte Ursachen habe. Auch mache sich bemerkbar, dass heute Radfahren beliebter sei als in früheren Jahren. „Bei den Getöteten gibt es bei beiden Verkehrsteilnehmergruppen einen Abwärtstrend, bei den Fußgängern jedoch stärker



Ingeborg Vorndran

als bei den Radfahrern“, erläuterte Vorndran. Während Radfahrer hauptsächlich in den Sommermonaten verunglückten, ereignete sich der Großteil der Fußgängerunfälle eher in den Wintermonaten. „Drei Viertel der Kollisionen zwischen Pkw und Radfahrern sowie zwischen Pkw und Fußgängern werden von den Pkw-Fahrern verursacht.“ Häufigste Fehlverhaltensweisen der Pkw-Fahrer seien die Vorfahrtmissachtung sowie Fehler beim Abbiegen und beim Ein- und Anfahren in den fließenden Verkehr. „Den Radfahrern wird am häufigsten falsche Straßenbenutzung vorgeworfen, außerdem die Missachtung von Vorfahrt und Vorrang sowie nicht angepasste Geschwindigkeit. Deutlich höher als bei anderen Verkehrsteilnehmern ist bei den Radfahrern der Anteil der Unfälle unter Alkoholeinfluss“, erklärte Vorndran. Das Hauptrisiko, bei Radfahrern zu verunglücken, hätten die 15- bis 24-Jährigen, bei den Getöteten seien die über 65-Jährigen am stärksten betroffen. „Bei den Fußgängern liegt das höchste Unfallrisiko bei den unter 15-Jährigen, der höchste Anteil der Getöteten zeigt sich auch hier bei den über 65-Jährigen.“ Daher sei es richtig, dass ältere Menschen durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen stärker geschützt werden müssten.

Über Chancen und Grenzen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern sprach **Prof. Dietmar Sturzbecher** von der Universität Potsdam. Kinder zählen zu den mobilsten Verkehrsteilnehmern. Sie nutzen den Verkehrsraum als Spiel-, Sport- und

IM BLICKPUNKT

DVR-report 3/2014



Prof. Dietmar Sturzbecher

Kommunikationsraum. „Bei Unfällen, die von Kindern verursacht werden, liegen die Ursachen oft in ihren noch nicht ausreichenden psychischen und psychomotorischen Fähigkeiten“, sagte der Psychologe. Der Rückgang der Kinderunfälle mit Schwerverletzten, der in den letzten zehn Jahren zu verzeichnen gewesen sei, hänge auch damit zusammen, dass immer mehr Kinder im Auto der Eltern transportiert werden: „Wenn den Kindern die Wege abgenommen werden, fehlen ihnen Lernmöglichkeiten.“ Häufigstes Fehlverhalten bei zu Fuß gehenden Kindern sei das Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Bei den Rad fahrenden Kindern hingegen seien häufige Unfallursachen die falsche Straßenbenutzung, Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren sowie die Missachtung der Vorfahrt. Bis ins Grundschulalter hinein sei noch nicht gewährleistet, dass Kinder alle Verkehrsgeräusche wahrnehmen, die visuelle Wahrnehmung sei ebenfalls eingeschränkt. „Kinder erleben den Verkehrsraum erst allmählich als Gefahrenzone, da sich ihr Gefahrenbewusstsein erst entwickeln muss“, betonte Sturzbecher. Erst gegen Ende der Grundschulzeit seien Kinder den Anforderungen des Verkehrs als Fußgänger gewachsen. Verkehrserziehung könne darauf Einfluss nehmen, wenn sie früh beginne und in die tägliche Bildungsarbeit integriert werde. Dazu müssten vier Voraussetzungen gewährleistet sein: die Qualität der Instruktion, die Orientierung an den Lernvoraussetzungen der Kinder, die Motivierung durch Anreize sowie das zeitliche Arrangement der

Lernmöglichkeiten. Die Vorbildfunktion der Eltern sei ebenfalls wichtig, da Kinder regelwidriges Verhalten auch von Erwachsenen übernehmen. Nötig sei die aktive Zusammenarbeit von Kindergärten, Schulen, Ehrenamtlichen und Eltern.

Welchen Beitrag moderne Fahrzeugtechnik zur Vermeidung von Fußgängerunfällen leisten kann, erläuterte **Prof. Andre Seeck** von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Auf Basis von Vor-Ort-Unfallerehebungen, die 2008 bis 2010 durchgeführt wurden, charakterisierte er das Unfallgeschehen zwischen Fußgängern und Pkw folgendermaßen: „95 Prozent der Unfälle geschehen innerorts, auch wenn außerorts eine höhere Verletzungsschwere zu verzeichnen ist. 58 Prozent aller tödlich ausgegangenen Unfälle ereignen sich während der Dämmerung oder der Nacht.“ Ältere Menschen und Kinder seien besonders stark betroffen, Ältere erlitten häufiger tödliche Verletzungen. „Bei Älteren hilft es nichts, die Unfallschwere zu reduzieren, die Unfälle müssen vermieden werden“, betonte Seeck. Eine stärkere Verbreitung von Notbremsystemen könnte zum Schutz von Fußgängern beitragen. Seeck präsentierte die Möglichkeiten solcher Systeme, wies aber auch auf Probleme bei ihrer Auslegung hin. „Entscheidend ist unter anderem, wie schnell und sicher das System den Fußgänger im Gefahrenbereich erkennt. Wird der Sicherheitsbereich zu weit ausgelegt, bremst das Fahrzeug früh, aber auch häufiger unnötig. Legt man ihn eng aus, bleibt weniger Zeit für die Notbremsung“, erklärte der Fahrzeugtechnikexperte. Eine wichtige Rolle spiele die Fahrgeschwindigkeit:



Prof. Andre Seeck

Bis 30 km/h könne der Unfall im Idealfall vollständig vermieden werden, bei Geschwindigkeiten darüber könne lediglich die Aufprallgeschwindigkeit reduziert werden.

Neben der Fahrzeugtechnik spielt auch eine sichere Infrastruktur eine wichtige Rolle beim Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Die derzeitigen Voraussetzungen der attraktiven und sicheren Fortbewegung mit dem Rad oder zu Fuß seien eher als „bescheiden“ zu bezeichnen, meinte **Prof. Jürgen Gerlach** von der Bergischen Universität Wuppertal. An den



Prof. Jürgen Gerlach

Stellen, an denen Kinder und Ältere verunglücken, verunglückten auch andere Verkehrsteilnehmer. Diesen Stellen müsste besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Gerlach ging auf den Transport von Schulkindern im elterlichen Pkw ein, der vor den Schulen häufig zu Problemen führe. Hol- und Bringzonen, die 250 bis 400 Meter von der Schule entfernt liegen, könnten hier eine Entlastung bringen. Sichere Mobilität in einem lebenswerten Umfeld müsse das Ziel der Verkehrsraumgestaltung sein. „Die Kommunen, die hier etwas tun, werden die Nase vorn haben“, sagte Gerlach. Auch zur Problematik der Radwege nahm Gerlach Stellung: Wenn ein Radweg nicht gut und sicher angelegt werden könne, dann sei das Fahren auf der Straße die bessere Lösung. Radfahrstreifen und Schutzstreifen führten zu guten Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radfahrern.

„Von der Verkehrswelt behindert“ lautete der provokante Titel des Vortrags von **Prof. Reinhilde Stöppler**, Universität Gießen. Die 2009 in Kraft





Prof. Reinhilde Stöppler

getretene Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen fordere die uneingeschränkte Teilnahme von Menschen mit Behinderungen an allen gesellschaftlichen Bereichen. In ihrem Vortrag stellte Stöppler einige typische Mobilitätsbehinderungen sowie Ansätze zur deren Beseitigung vor: „Bei Einschränkungen der Bewegungsfähigkeit kann das ‚Fuß-Rad-Prinzip‘ zu Verbesserungen führen. Die Ziele müssen sowohl zu Fuß als auch rollend erreichbar sein. Bei Sehschädigungen kann eine bessere Beleuchtung und Farbgestaltung helfen, aber auch das sogenannte ‚Zwei-Sinne-System‘, also die Vermittlung der Informationen auf optischem und akustischem Wege.“ Dies greife auch bei Hörschädigungen, wenn Informationen zusätzlich tastbar vermittelt würden. Bei Verhaltensbeeinträchtigungen, zum Beispiel durch geistige Behinderungen, könnten Lösungen durch bessere Orientierungssysteme, verständliche Piktogramme und Fotos sowie durch die Benutzung der sogenannten „Leichten Sprache“ geschaffen werden. Auch im öffentlichen Nahverkehr gebe es zahlreiche Probleme für Menschen mit Behinderungen. Die Mitnahme von Fahrzeugen im ÖPNV durch stufen- und schwellenlose sowie neigungsarme Zugangsmöglichkeiten müsste erleichtert werden. Neben dem Abbau von Barrieren seien auch pädagogische Maßnahmen in Form von gezielter Mobilitätsförderung notwendig.

Forschungsergebnisse beim Blick auf das Unfallrisiko älterer Radfahrer stellte **Prof. Carmen Hagemeister**, Technische Universität Dresden, vor. „Die Zahlen der offiziellen Unfallstatistik geben das Unfallgeschehen von Radfahrern nur unzureichend

wieder. Es existiert eine hohe Dunkelziffer von verunglückten Radfahrern, die sich zwar im Krankenhaus oder beim niedergelassenen Arzt behandeln lassen, den Unfall aber nicht polizeilich melden“, stellte Hagemeister fest. Ältere Radfahrer müssten über die besonderen Risiken aufgeklärt werden, die häufig zu Unfällen führen. Risiko erhöhend sei es beispielsweise, als Radfahrer Wege mit schlechter Wegbeschaffenheit zu nutzen, bei Regen nicht angepasst zu fahren, bei Nebel nicht das Licht anzuschalten und beim Radfahren Dinge in der Hand zu halten. Zudem spiele auch die Einstellung der Radfahrer eine Rolle: „Wer bereit ist, beim Radfahren Regeln zu übertreten – etwa durch Nichtbeachtung von Einbahnstraßenregelungen, Stoppschildern und Ampeln –, hat häufiger Unfälle.“ Eine besondere Risikogruppe stellten die Personen dar, die aus gesundheitlichen Gründen mit dem Autofahren aufgehört haben. Einschränkungen der Seh- und Hörfähigkeit trügen auch zur Erhöhung des Unfallrisikos älterer Radfahrer bei. Umso wichtiger sei es, Gegenmaßnahmen zu treffen: „Zum Beispiel durch Vermeidung von Fahrten bei Nacht oder schlechten Sichtverhältnissen oder die Wahl eines



Prof. Carmen Hagemeister

geeigneten Hörgeräts, das die beim Radfahren auftretenden Windgeräusche wirkungsvoll unterdrückt.“ Insbesondere bei Alleinunfällen lägen die Ursachen jedoch auch häufig bei Mängeln der Infrastruktur: schlechte Fahrbahnoberflächen, schwer erkennbare Hindernisse sowie Auswirkungen mangelhafter Straßenunterhaltung. Das System zur Meldung und Behebung solcher Mängel bei den Kommunen müsse besser entwickelt werden.

DVR-Geschäftsführerin **Ute Hammer** machte deutlich, dass die Vision Zero auch für den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer von Bedeutung sei. Sie ging auf die 14 TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit ein, die der DVR als vordringlich einstuft, und hob die Maßnahmen hervor, durch die insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessert werde. „Der Verstärkung der Überwachung kommt auch in dieser Hinsicht große Bedeutung zu“, unterstrich Hammer. Sie appellierte an die Länder, die Ressourcen



Ute Hammer

zur Verkehrsüberwachung nicht weiter einzuschränken. Die Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen sowie in Städten an die Gefährdungen sei ebenfalls eine Kernforderung, die dem Schutz der Schwächeren diene. „Das es einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit gibt, ist eine Binsenweisheit“, sagte Hammer. Sie bekräftigte die Forderung nach schnellstmöglicher Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeiten in der Stadt. Mit der weiteren Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen könne auch die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen verbessert werden. Die Entwicklung von Abbiegeassistenten für Lkw müsse mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Wichtig sei auch die Verbesserung der Infrastruktur, zum Beispiel durch Einrichtung von Fußgängerüberwegen an den Zu- und Ausfahrten von innerörtlichen Kreisverkehren. Das Alkoholverbot am Steuer müsse durchgesetzt werden, hier sei die Gesellschaft weiter als die Politik.

# Warum Tempo 50 oft viel zu schnell ist

Stadtverträgliche Geschwindigkeit erhöht Verkehrssicherheit und Lebensqualität

Von Detlev Lipphard

Kaum zu glauben: Jahr für Jahr verunglücken mehr als 250.000 Menschen auf den Straßen der Städte und Gemeinden. Doch seit langem haben wir uns an solche Zahlen gewöhnt. Eigentlich müsste es ein Aufreger sein, geht es doch statistisch annähernd um die Einwohnerzahl einer Großstadt wie Wiesbaden, Münster oder Braunschweig. Und zwar jährlich.

Leidtragende sind nicht zuletzt die Radfahrer, die sich auch mit Helm nur bedingt vor den schweren Unfallfolgen schützen können. Die Polizei hat 2013 etwa 71.000 verunglückte Radfahrer registrieren müssen. Wobei eine Sonderuntersuchung der Stadt Münster ergab, dass nur etwa jeder dritte Radunfall aktenkundig wurde. Also ist von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen.

Müssen wir solche Zahlen akzeptieren? Entsprechen diese dem alljährlich zu entrichtenden Preis für unsere innerörtliche Mobilität? Wie hängt unser Geschwindigkeitsverhalten mit einem sicheren Verkehr zusammen? Was verspricht Abhilfe? Wie ist ein verändertes Verkehrsklima erreichbar?

Die Alltagserfahrung lehrt bereits, dass sich viele Verkehrsteilnehmer nicht angepasst verhalten und Autofahrer die zulässigen Geschwindigkeiten teilweise eklatant missachten. Dies ist nicht unbedingt Vorsatz, sondern oft Gewohnheit. Und es hat mit dem Fahrverhalten der anderen zu tun. Klar, wir wollen möglich schnell zum Ziel kommen, fühlen uns häufig unter Zeitdruck, meinen ausbremsen zu werden. Mobilität macht nur bei freier Bahn Spaß. Zeitverluste werden gerne mit schnellerer Fahrweise kompensiert, allerdings subjektiv stark überschätzt. Das Durchschnittstempo des motorisierten Individualverkehrs liegt in Innenstädten bei nur etwa 23 km/h.

Wer in Tempo-30-Zonen mit Tempo 50, wer auf Hauptstraßen mit Tempo 60 oder gar 70 statt der erlaubten 50 km/h fährt, ist sich oft nicht darüber im Klaren, welche Gefährdungen dadurch entstehen. Das Auto wird dann, wenn auch eher unbewusst, zur fahrlässig eingesetzten Waffe. Wo sonst im Alltag kann durch eine unbesonnene Verhaltensweise potenziell das Leben anderer gefährdet werden?

## Falsche Routine und gedankenloser Fahrstil

Die Wahrnehmung des Straßenraums hängt in hohem Maße von der Geschwindigkeit ab. Die Verkehrspsychologie hat nachgewiesen, dass bei höherem Tempo der Blickpunkt wesentlich weiter vom Fahrer entfernt ist, der Fahrbahnrand also nur unzureichend wahrgenommen werden kann. Wer zum Beispiel mit 50 km/h eine Straße mit vielen parkenden Fahrzeugen entlang fährt, erkennt querende Fußgänger wesentlich später. Bei einer angepassten Fahrweise hingegen werden andere Verkehrsteilnehmer früher erkannt, eigene Fehler können besser korrigiert und auf falsches Verhalten anderer kann eher reagiert werden.

Dennoch gehen viele Autofahrer zu große Risiken ein. Falsche Routine führt zu einem gedankenlosen Fahrstil.

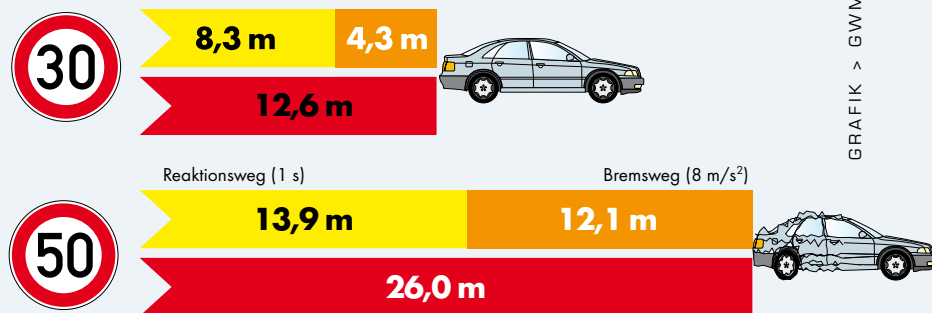
Langsamere Geschwindigkeiten erleichtern die wechselseitige

Rücksichtnahme. Die Geschwindigkeitsdifferenzen sind deutlich geringer, ein harmonisches Miteinander zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern gelingt besser. Kinder bis zum fortgeschrittenen Grundschulalter haben entwicklungsbedingt Probleme, die Geschwindigkeit von herannahenden Fahrzeugen richtig einzuschätzen. Und sie reagieren häufig spontan. Ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau käme der sicheren Verkehrsteilnahme von Kindern daher deutlich zu Gute.

Wegen der hohen Verkehrsdichte müssen ältere Menschen als Fußgänger häufig lange auf eine passende Gelegenheit zum Überqueren der Fahrbahn warten. Langsamere Geschwindigkeiten würden auch dieser Bevölkerungsgruppe bessere Möglichkeiten bieten, um sicher über die Fahrbahn zu gelangen. Der Radverkehr kann dann, weil deutlich erkennbar, auf der Fahrbahn geführt werden – zum Beispiel in Form von markierten Radfahrstreifen. Dies ist innerorts vielfach sicherer als baulich getrennte Radwege, wo vor allem an Kreuzungen und Einmündungen wegen unzureichender Sicht Gefahren lauern.

## Niedrigere Geschwindigkeit – geringere Unfallschwere

Grundsätzlich besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit, da der Anhalteweg deutlich kürzer wird.



GRAFIK > GWM

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. Bei höherem Tempo wird der Anhalteweg naturgemäß immer länger: Bei Tempo 60 beträgt er bereits 34 Meter, bei Tempo 70 liegt er sogar bei 43 Metern.

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 einem Aufprall mit Tempo 50, aber 90 Prozent bei Tempo 30.

## Mehr Qualität durch weniger Lärm

Langsamere und mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fahrende Autos sind leiser. Rollgeräusche treten bei Tempo 30 nur in geringem Maße auf. Die Lärmbelastung wird durch eine Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h um etwa zwei bis drei Dezibel reduziert. Dies bedeutet eine deutlich wahrnehmbare Verbesserung, eine Absenkung um drei Dezibel wird als Halbierung der Lärmmenge empfunden.

## Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit?

Tempo-30-Zonen sind innerorts nicht mehr wegzudenken. Sie machen in großen wie in kleineren Städten einen Großteil des Straßennetzes aus. Es besteht weitgehend Konsens, dass Städte und Gemeinden zu allererst – in der Sprache der Planer ausgedrückt – der Funktion des Wohnens dienen. Stadtstraßen sind wichtige Aufenthaltsräume für Menschen. Auch an Hauptverkehrsstraßen leben Menschen, die sich einen ruhigen Schlaf wünschen. Deshalb darf die Funktion des Verkehrs erst an klar nachgeordneter Stelle rangieren. Hiervon sind wir allerdings heute meist noch ziemlich weit entfernt.

Seit Einführung der ersten Tempo-30-Zonen Anfang der 1980er Jahre wird diskutiert, inwieweit Tempo 30 auf möglichst viele Straßen ausgedehnt werden sollte. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister ist diesen Weg weitergegangen und hat 2011 vorgeschlagen, Tempo 30 als neue stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Wo also kein Geschwindigkeitsschild steht, würde zukünftig Tempo 30 gelten. Die „Beweislast“ würde umgekehrt. Dort wo schneller gefahren werden darf, wäre jeweils eine Begründung für das Aufstellen eines Tempo-50, Tempo-60 oder Tempo-70-Schildes notwendig. Hintergrund ist, dass ein großer Teil der schweren Verkehrsunfälle auf den

Hauptverkehrsstraßen passiert. Nur auf dem sogenannten Vorrangnetz gelte dann eine höhere Geschwindigkeit.

Dieser Vorschlag hat Charme. Allerdings gibt es noch recht wenige gesicherte Erkenntnisse hinsichtlich der Wirkungen, wenn fast überall Tempo 30 gelten würde. Verlagerungseffekte auf andere Straßen mit entsprechend negativen Folgen wären beispielsweise nicht auszuschließen.

Deshalb hat sich der DVR in einem Vorstandsbeschluss für die Durchführung eines Modellversuchs ausgesprochen. Bisher haben Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg Interesse signalisiert. In Göttingen ist ebenfalls ein Modellversuch mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung und wissenschaftlicher Auswertung geplant. Im Mittelpunkt steht die Frage, inwieweit nach einer Eingewöhnungsphase ein verändertes Fahrverhalten feststellbar ist.

## Bewährte Maßnahmen für langsames Tempo

Für die Verbesserung des innerörtlichen Straßennetzes steht ein bewährtes, umfangreiches Instrumentarium bereit. Die Fachleute wissen in aller Regel, welche Maßnahmen im Einzelfall geeignet sind. Die Unfallkommissionen vor Ort, die aus Mitgliedern der Bau-, Verkehrs- und Polizeibehörden bestehen, haben viele Erfahrungen darin, welche sicherheitserhöhenden Wirkungen

FOTO > GWM



Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder Zebrastreifen sind effektiv und bezahlbar.

erreicht werden können. Übrigens muss es nicht gleich die große bauliche und damit die teure Lösung sein. Oft kann auch mit kleinen Maßnahmen ein großer Effekt erzielt werden: Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder Zebrastreifen sind bezahlbar. Zur Schaffung von Sichtflächen können Poller bereits ausreichen. Ein sogenanntes Vorlaufgrün für Radfahrer an Verkehrsampeln kann kleine Wunder vollbringen. Grüne Wellen können kostengünstig umprogrammiert werden, um nur einige Beispiele zu nennen.

Aber wenn die Geschwindigkeiten dann immer noch zu hoch sind, bleibt die Möglichkeit der kommunalen Tempo-Überwachung. Bei einer Ausrichtung der Messstellen (in Abstimmung mit der Polizei) nach Überschreitungsquoten, Unfallgeschehen und sogenannten schutzwürdigen Bereichen wie Schulen läuft der Vorwurf der Abzocke ins Leere. Außerdem: Wer sich an die Verkehrsregeln hält, hat nichts zu befürchten. Und wer nicht deutlich zu schnell fährt, kommt immer noch glimpflich davon.



FOTO > GWM

Früh übt sich sicheres Verhalten, auch am Zebrastreifen.

## Die Strategie Vision Zero rettet Leben

Der DVR richtet sein Handeln gemäß der Strategie Vision Zero aus. Das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit steht an zentraler Stelle im Grundgesetz. Für den Gesetzgeber und die Exekutive muss es primäres Ziel sein, die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Schwerverletzten immer weiter zu minimieren. Menschen sind nicht frei von Fehlern – das System des Straßenverkehrs muss dem Rechnung tragen.

Die Bekämpfung unangepasster Geschwindigkeiten in Städten und Gemeinden ist ein zentraler Bestandteil von Vision Zero. Jährliche Verletztenzahlen in der Dimension einer Großstadt sind kein akzeptabler Preis für unsere Mobilität. Zumal diesen Preis gerade auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die nicht durch ein perfektes Auto geschützt sind, entrichten müssen. Für eine neue Mobilitätskultur der Rücksichtnahme tragen wir alle Verantwortung.

Der Autor ist Referatsleiter Straßenverkehrstechnik beim DVR. [dliiphard@dvr.de](mailto:dliiphard@dvr.de)

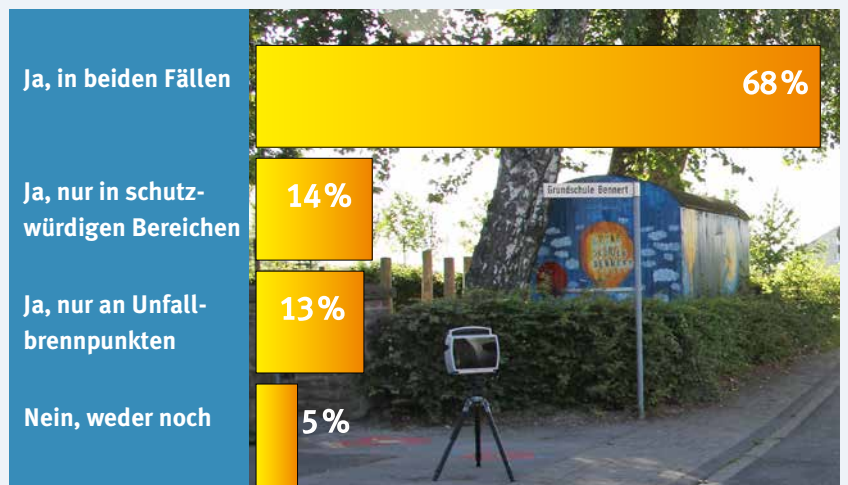
# Überwachung schützt Verkehrsteilnehmer

Erhöht die Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten und schutzwürdigen Bereichen die Sicherheit?

Mehr als zwei Drittel der Autofahrer (68 Prozent) sind der Meinung, dass Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten und schutzwürdigen Bereichen wie zum Beispiel vor Kindergärten, Schulen oder Altenheimen die Verkehrssicherheit erhöht. Dieses Meinungsbild ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos unter 1.500 Autofahrern durchgeführt wurde. Etwa jeder Siebte (14 Prozent) sah eine Erhöhung der Verkehrssicherheit nur bei der Überwachung in schutzwürdigen Bereichen als gegeben, etwa genauso viele Befragte (13 Prozent) schrieben nur Kontrollen an Unfallbrennpunkten eine positive Wirkung zu. Lediglich eine kleine Minderheit (5 Prozent) war der Meinung, dass in beiden Fällen keine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt würde. Der DVR weist darauf hin, dass zu hohe

Geschwindigkeit eine der Hauptursachen für schwere Unfälle ist. Gezielte Verkehrsüberwachung stelle einen unabdingbaren Bestandteil erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit

dar, der helfe, Unfälle mit Verletzten und Getöteten zu verhindern und damit Menschen vor schwerem Leid bewahrt.



Zwei Drittel der Autofahrer sind laut DVR der Meinung, dass Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten und schutzwürdigen Bereichen die Verkehrssicherheit erhöht.

GRAFIK/FOTO > GWM/JENOPTIK



## Professor Jürgen Gerlach „Was werden künftige Generationen sagen, wenn sie auf uns blicken?“

**Der Verkehrsingenieur Professor Jürgen Gerlach über die Bedingungen einer sicheren Verkehrsinfrastruktur, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und das Prinzip „Shared Space“**

**DVR-report:** Herr Professor Gerlach, kürzlich fand in Wuppertal unter Ihrer maßgeblichen Mitwirkung der erste Deutsche Fußverkehrskongress statt. Wie fällt Ihr Fazit aus?

**Prof. Gerlach:** Wir waren überwältigt von der sehr guten Resonanz. Mit 300 Teilnehmern wurde unser Ziel mehr als erfüllt. Inhaltlich gab es sehr interessante Vorträge und Neuigkeiten. Ich glaube, alle Teilnehmer konnten viele Anregungen mit nach Hause nehmen.

**DVR-report:** Beim Blick auf das Unfalljahr 2013 stellen wir fest, dass 557 Fußgänger und 354 Fahrradfahrer auf unseren Straßen ums Leben gekommen sind. Welche typischen

Konfliktsituationen für Fußgänger und Radfahrer stechen besonders hervor?

**Prof. Gerlach:** Die Radfahrunfälle passieren in erster Linie nicht auf der Strecke, sondern eher an Knotenpunkten. Beim Ab- und Einbiegen sowie beim Kreuzen kommen sowohl Fußgänger als auch Radfahrer besonders zu Schaden. Die Ursachen dafür sind vielfältig, aber ich gehe davon aus, dass die schlechten Sichtbeziehungen an diesen Knotenpunkten ein besonderes Problem darstellen.

**DVR-report:** Wodurch werden die Sichtbeziehungen behindert?

**Prof. Gerlach:** Ich vertrete die sehr unpopuläre Auffassung, dass wir viel zu viele Parkstände in unseren Städten haben. Damit meine ich nicht die Parkstände in den Parkhäusern und Tiefgaragen, sondern die im Straßenraum. Unser Anspruch, unmittelbar vor der Haustür einen Parkplatz zu finden, tut uns aus mehrerlei

Hinsicht weh. Denn es sind gerade die Straßenraumparkstände, die oft Sichtbeziehungen beeinträchtigen. Da reichen auch nicht die fünf Meter, die in der Straßenverkehrsordnung als Abstandsmaß vorgeschrieben sind. Unsere Regelwerke zeigen ganz klar, dass für den Brems- und Reaktionsweg mehr Platz zur Verfügung zu stellen ist. Das Sichtdreieck in Straßen, die mit 50 km/h befahren werden dürfen, beträgt 70 Meter. Das heißt, ich muss etwa 20 Meter, das entspricht ungefähr der Länge von vier Fahrzeugen, Platz lassen, um vor Knotenpunkten und Überquerungsstellen eine gute Sicht zu ermöglichen. Allerdings kommt das nur in den seltensten Fällen vor. Hinzu kommt der gesundheitliche Aspekt. Mein Premiumparkplatz ist nicht der vor meiner Haustür, sondern der in einiger Entfernung. Dann habe ich die Möglichkeit, mein gesundheitliches Ziel zu erreichen und auf meine 8.000 bis 10.000 Schritte pro Tag zu kommen, um weiterhin aktiv und fit zu bleiben.

**DVR-report:** Also ist das Parkraummanagement in unseren Städten verbesserungswürdig?

**Prof. Gerlach:** Es liegt in vielen Städten fast brach. Wünschenswert wäre, zunächst einmal eine Bilanz zu erstellen. Wie viele Parkstände gibt es, wie steht es um Angebot und Nachfrage. In diese Bilanz sollten sowohl die öffentlichen als auch die privaten Stellplätze einbezogen werden, denn ich halte es für ein wesentliches Ziel, in Zukunft eine Art von Parksharing zu etablieren, bei der auch private Anbieter ihre freien Stellplätze in einen Parkpool hineingeben können. Meine These ist, dass die öffentlichen Parkstände, selbst in Spitzenzeiten wie zum Beispiel in der Vorweihnachtszeit, nicht ausgelastet sind und immer noch genug Reserven haben. Sicherlich sind nicht alle Parkhäuser und Tiefgaragen auf dem neuesten Stand. Da gibt es Nachrüstbedarf. Aber man kann die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ja sehr gut dafür nutzen, um attraktive Parkräume zu schaffen. Es geht mir nicht darum, die Autos aus Wohngebieten oder auch aus den Kernstädten zu verbannen,



Prof. Gerlach im Gespräch mit Sven Rademacher.

sondern um ein gutes Parkraummanagement. Und wenn ich bereit bin, ein paar mehr Schritte zu laufen, dann finde ich in einem erweiterten Fußwegradius mit Sicherheit einen freien Stellplatz.

**DVR-report:** Wie sieht es da im Vergleich mit den Fahrrädern aus? Häufig sieht man in unseren Städten eine Vielzahl wild geparkte Fahrräder.

**Prof. Gerlach:** Es kann durchaus vorkommen, dass wild geparkte Fahrräder vor allem den Fußverkehr behindern, die Gehwege einschränken und beeinträchtigen. Ich finde die Entwicklung gut, dass es immer mehr hochwertige Fahrradabstellanlagen – meistens als Radstationen an den Bahnhöfen – gibt mit der Möglichkeit, das Fahrrad nicht nur sicher abzustellen, sondern auch noch in der Zeit warten oder reinigen zu lassen. Das ist ein sehr gutes Angebot. Auf der anderen Seite muss es natürlich auch kostengünstige oder sogar kostenlose Möglichkeiten geben, das Fahrrad gut abstellen und abschließen zu können.

**DVR-report:** Schauen wir auf Verkehrsteilnehmergruppen, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, Kinder und ältere Menschen. Jeder zweite getötete Fußgänger und jeder zweite getötete Radfahrer ist momentan über 65 Jahre alt. Wie können sich ältere Fußgänger und Radfahrer besser schützen?

**Prof. Gerlach:** Der Straßenverkehr ist sehr komplex geworden und viele

ältere Menschen sind überfordert, sich mit dem Verkehrsgeschehen so zu arrangieren, dass sie wirklich sicher unterwegs sind. Insofern geht es mir eher um die Frage, wie wir miteinander umgehen, wie die Verhaltensweisen im Verkehr sind. Zum anderen geht es natürlich um die Gestaltung unserer Straßen. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Wie stelle ich mich selbst darauf ein? „Übung macht den Meister“ heißt das Motto. Das heißt, ich sollte bereits in jüngeren Jahren versuchen, fit und aktiv zu bleiben. Auch den Straßenverkehr aktiv zu erleben, als Fußgänger, als Radfahrer und nicht erst im Rentenalter anzufangen, viel zu Fuß zu gehen oder viel Rad zu fahren. Wichtig ist natürlich, auch im Alter aktiv zu bleiben.

**DVR-report:** Eine weitere wichtige Gruppe sind die Kinder. Im vergangenen Jahr sind über 28.000 auf deutschen Straßen verunglückt, davon 24 Prozent zu Fuß und 33 Prozent auf dem Fahrrad. Wie können Eltern ihre Kinder auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereiten?

**Prof. Gerlach:** Ich schäme mich ein Stück weit für meine Generation, dass wir immer noch eine so hohe Zahl polizeilich registrierter Unfälle mit verunglückten Kindern vorweisen. Knapp 100 verunglückte Kinder pro Tag sind einfach viel zu viele. Was werden künftige Generationen sagen, wenn sie auf uns blicken? Wir haben es in Kauf genommen, nur um von A nach B zu kommen, dass unsere Kinder zu Schaden kommen. Das kann nicht sein. Zumal die Dunkelziffer bei den Unfällen mit Kindern recht hoch sein dürfte. In einer Studie über Schulwegunfälle haben wir herausgefunden, dass auf einen polizeilich registrierten Unfall zehn nicht erfasste Unfälle kommen.

Eltern können zunächst einmal gute Vorbilder sein, wenn es darum geht, sichere Verhaltensweisen einzustudieren. Kinder registrieren sehr genau, wie sich ihre Eltern im Straßenverkehr verhalten. Und selbstverständlich kommt es auch hier auf ständiges Üben an. Es macht keinen Sinn, das Kind immer im Auto mitzunehmen und dann davon

auszugehen, dass das Kind trotzdem auch zu Fuß gut zurechtkommt. Insofern muss ich es erst einmal begleiten, auch in der Freizeit.

**DVR-report:** Genau in dem Zusammenhang spielen sich teilweise frühmorgens vor unseren Schulen chaotische Szenen ab, Stichwort „Elterntaxi“. Eltern, die ihre Kinder am liebsten noch in den Klassenraum hineinfahren würden. Was halten Sie davon?

**Prof. Gerlach:** Wir haben gerade ein Forschungsprojekt abgeschlossen, bei dem wir an mehreren Grundschulen geschaut haben, wie sich die Situation darstellt. Als ich die Ergebnisse gesehen habe, standen mir die Haare zu Berge. Wir haben an vielen Schulen erkannt, dass 30 Prozent der Parkvorgänge legaler Art sind. Das heißt, 70 Prozent parken irgendwo, in Haltestellenbereichen, mitten auf dem Gehweg, in Halteverbotszonen, an Stellen, wo Kinder gefährdet sind. Im Prinzip gefährden viele Eltern ihre Kinder selbst.

Dabei brauchen Kinder Bewegung, um ihre Motorik auszubilden. Kinder brauchen Anreize und Übung, um ihre Wahrnehmung zu schulen. Wenn Sie ein Kind, das regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht wird, bitten, den Schulweg aufzumalen, werden Sie feststellen, dass es vielleicht einen schwarz-weißen Strich von A nach B aufzeichnet. Kinder, die zu Fuß zur Schule gehen, malen den Schulweg hingegen in bunten Farben und mit allem, was sie links und rechts des Weges wahrnehmen. Sie trainieren somit die Fähigkeit der Wahrnehmung und der Informationsverarbeitung.

Natürlich gibt es auf Schulwegen auch gefährliche Situationen und verbunden damit bei vielen Eltern ein nachvollziehbares Hemmnis, das Kind allein auf den Schulweg zu schicken. Dennoch verunglücken mehr Sechs- bis Neunjährige als Mitfahrer im Pkw als zu Fuß. Ein probates Mittel können sogenannte Hol- und Bringzonen im Umfeld der Schulen sein. In diesen Bereichen sind das Hinbringen und das Abholen unproblematisch. Die Kinder müssen dann noch mindestens 250 Meter zu Fuß zurücklegen.

**DVR-report:** Sicherlich ein Beispiel, das Schule machen sollte. Worauf kommt es beim Blick auf eine sichere Verkehrsinfrastruktur innerorts sonst noch an?

**Prof. Gerlach:** Das funktioniert natürlich nicht nach Schema F. Zunächst sollten sich Planende Gedanken machen, wie soll meine Stadt aussehen. In den 1960er, 1970er Jahren gab es das Leitbild der autogerechten Stadt. In den 1980er kam der stadtverträgliche Verkehr. In den letzten Jahren haben wir über den umweltorientierten Verkehr gesprochen. Mittlerweile sind wir einen Schritt weiter und bezeichnen Mobilität in einer lebenswerten Stadt oder in einem lebenswerten Umfeld als Hauptthema. Die große Frage ist, wie bekommt man es hin, dass ich sicher, attraktiv und komfortabel von A nach B komme. Dafür brauche ich differenzierte Angebote. Wenn ich mir die Infrastruktur ansehe, müssen wir natürlich auch auf den öffentlichen Verkehr schauen. In der Gesamtbetrachtung gibt es viele miteinander konkurrierende Ziele. Eine sichere Verkehrsinfrastruktur kann nur gelingen, wenn ich diesen Zielen unterschiedliche Räume, sagen wir Straßenabschnitte oder Plätze zuordne. Es wird weiterhin auch Straßen geben müssen, die zunächst einmal die Verbindungsfunktion gewährleisten und auf denen ich mich nicht nur mit 30 km/h, sondern auch mit 50 km/h fortbewegen kann. Während es wiederum andere Straßen gibt – und da waren wir sicherlich in der Vergangenheit zu restriktiv in Richtung Verbindung ausgerichtet – die auch durchaus Hauptverkehrsstraßen sein können, wo aber selbst mit öffentlichem Verkehr sehr viel niedrigere Geschwindigkeiten in Kauf genommen werden. Dann sinkt eben die Reisezeit und die Verbindungsqualität zugunsten einer lebenswerten und sicheren Stadt. Dann nehme ich das in der Abwägung in Kauf. Wir alle wissen, dass die Unfallschwere bei Geschwindigkeitserhöhung exponentiell zunimmt. Das heißt also, wenn ich bei 30 km/h zum Stehen komme, dann habe ich bei 50 km/h bei gleicher Entfernung immer noch annähernd dieselbe Geschwindigkeit.



„Dem Aufenthalt in einer lebenswerten Stadt muss Rechnung getragen werden.“

**DVR-report:** Vor dem Hintergrund der Diskussion um Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts – wäre das eine Regelung in Ihrem Sinne?

**Prof. Gerlach:** Ich habe nichts dagegen. Es ist sicherlich eine gute Botschaft zu sagen, wir haben jetzt eine Regelgeschwindigkeit, die geringer ist und wählen Hauptverkehrsstraßen aus, in denen 50 km/h noch möglich sind. Ich bezweifle allerdings, dass der echte Effekt letzten Endes so groß ist, weil es wahrscheinlich immer noch die gleichen Straßen sein werden, die mit 50 km/h befahrbar sind wie heute. Andererseits kann es durchaus sein, dass es psychologisch wirksame Effekte mit sich bringt. Ich befürchte aber, dass wir nicht viel mehr tun als die Schilder auf der einen Seite, nämlich die Tempo-30-Zonen-Schilder, abzumontieren und auf der anderen Seite neue Schilder aufzustellen. Ob das nun vieles bewirkt, weiß ich nicht. Heutzutage ist es ja so, dass zunächst der Bedarf nachgewiesen werden muss, in einer klassifizierten Straße Tempo 30 anordnen zu können. Dieser Bedarf richtet sich entweder nach einer sensiblen Nutzung, das muss dann schon ein Kindergarten oder eine Schule sein, oder nach der Unfallhäufigkeit. Das heißt, das

Kind muss erst in den Brunnen gefallen sein, bevor man dort Tempo 30 anordnen kann. Und das ist eine Regelung von gestern. Wenn ich Gegenwart und Zukunft anschau, hätte ich gerne andere Regelungen, die es mir sehr viel öfter und besser ermöglichen, dem Fuß- und Radverkehr, dem Aufenthalt in einer lebenswerten Stadt mehr Rechnung zu tragen.

**DVR-report:** Vor dem Hintergrund des Zusammenspiels von motorisiertem Individualverkehr, ÖPNV, Fahrradfahrern und Fußgängern: Was halten Sie vom Prinzip „Shared Space“, eine Planungsphilosophie für den öffentlichen Straßenraum, bei der auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen verzichtet wird?

**Prof. Gerlach:** Das oft angeführte aggressive Verhalten im Straßenverkehr kommt zwar vor, aber nach meinem Empfinden ist es kein springender Punkt im Verkehrsgeschehen. Was ich beobachte ist, dass keiner von uns gerne einen Fußgänger oder Radfahrer anfährt und sich auch mehr oder weniger so verhält, dass nichts passiert. Vielleicht mit einer Ausnahme bei den Geschwindigkeiten in unseren Städten. Mit Sicherheit haben

wir Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen, auf denen die Geschwindigkeiten einfach zu hoch sind. Stimmen zusätzlich die Sichtbeziehungen nicht, kommt es oft zu Unfällen. Und da setzt Shared Space an. Es geht vor allem darum, ein gutes Miteinander, eine gute Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen. Kommunikation und Miteinander setzen aber voraus, dass erst einmal genug Verkehrsteilnehmer da sein müssen, die miteinander kommunizieren wollen. Das heißt, Shared Space sollte auf solche Abschnitte und Plätze begrenzt sein, wo ich auch viel Rad- und Fußverkehr habe. Erst dann ist ein Miteinander umzusetzen.

Der nächste wichtige Aspekt ist, dass ich niedrige Geschwindigkeiten brauche, um kommunizieren zu können. Ich würde empfehlen, dass man diese niedrigen Geschwindigkeiten auch mit Regelungen kombiniert. Kommunizieren kann ich nur bei geringen Geschwindigkeiten und guten Sichtbeziehungen. Und die Shared-Space-Bereiche, die gut funktionieren, gefallen mir deswegen, weil sie aufgeräumte Straßen zulassen. Da steht nichts mehr im Weg, da stehen auch keine oder zumindest nur noch wenige parkende Fahrzeuge herum. Wichtig ist zudem, Barrierefreiheit herzustellen. Bodenindikatoren, teilweise auch Kanten oder Leiteinrichtungen, die Orientierung ermöglichen, sind für mich in Shared-Space-Bereichen Pflicht.

FOTO: GWM

**DVR-report:** Das heißt, das Wissen und auch das Instrumentarium für eine sichere, moderne Verkehrsinfrastruktur ist bekannt. Vor dem Hintergrund, dass es in den Kommunen an allen Ecken und Enden an Geld fehlt. Wie bewerten Sie den heutigen Stand der Dinge? In welche Maßnahmen sollte angesichts klammer Kassen als erstes investiert werden?

**Prof. Gerlach:** Zunächst einmal dienen Veranstaltungen wie der erste Deutsche Fußverkehrskongress ebenso wie die nationalen Radverkehrskongresse dazu, ein Stück weit eine andere Denkweise zu initiieren. Wenn man sich anschaut, wie das in der Vergangenheit war, dann ist der Fußverkehr mehr oder weniger nur

mitgelaufen. Dabei ist in den Regelwerken schon lange die städtebauliche Bemessung als wesentliches Entwurfsprinzip enthalten. Das heißt, ich schaue zunächst, was brauche ich an Seitenräumen, dann gucke ich, was bleibt in der Mitte übrig und dann finde ich eine Abwägung.

Es geht also zunächst nicht um den Punkt eines erhöhten Finanzbedarfs, sondern vielmehr um die Frage, wie ich mit den vorhandenen Mitteln umgehe und welche Prioritäten ich setze. Und wenn das von vornherein in die Planung einfließen würde, bräuchten wir keine aufgesetzten Instrumente. Die Erfahrung zeigt aber, und deswegen ist das Sicherheitsaudit vielleicht auch so erfolgreich und schnell umgesetzt worden, dass eine Prüfinstanz notwendig ist, die schaut, was möglich ist und was getan werden kann. Und das unabhängig von allen Wünschen seitens der Politik, der Verwaltung und der Bürger vor Ort. Insofern halte ich das Sicherheitsaudit für ein momentan geeignetes Mittel der Wahl. Wir haben auch viele Auditoren in Deutschland, aber was mir immer noch fehlt, vor allem auf den kommunalen Ebenen,

ist ein vollkommen selbstverständlicher Umgang mit dem Sicherheitsaudit. Es nicht mehr als aufgesetztes Instrument zu betrachten, sondern als Selbstverständlichkeit.

**DVR-report:** Zum Schluss eine persönliche Frage: Wie bewegt sich der Verkehrstechnikexperte am liebsten durch den innerstädtischen Verkehr?

**Prof. Gerlach:** Ich zähle mich zu den Hypermobilen und beziehe mich auf eine Studie, die gerade in Frankreich abgeschlossen wurde. Die hat sich nämlich den sogenannten Hypermobilen gewidmet und festgestellt, dass sie sehr viel öfter zu Fuß unterwegs sind als andere. Das heißt, Hypermobile fahren dann nicht unmittelbar bis vor die Haustür, sondern ganz bewusst zum Beispiel nur bis zum Hauptbahnhof, aber nicht mehr mit der U-Bahn weiter. Wenn ich also zum Beispiel den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft in Berlin besuche, fahre ich bis zum Berliner Hauptbahnhof und gehe dann zu Fuß weiter.

Interview: Sven Rademacher

## Zur Person: Prof. Dr. Jürgen Gerlach



Professor Dr.-Ing. Jürgen Gerlach leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Bergischen Universität Wuppertal. Er forscht in unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern im Rahmen der PIARC World Road Association, von COST-Aktionen der EU sowie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Projektleiter zahlreicher Forschungsvorhaben und ist in mehreren Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft

(DVWG) aktiv. Er ist anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.



# Fußverkehr muss „Mutter der Mobilität“ bleiben

## 1. Deutscher Fußverkehrskongress in Wuppertal

FOTOS > NOLA BUNKE



Bei der Eröffnung des 1. Deutschen Fußverkehrskongresses (v.l.n.r.): Prof. Jürgen Gerlach (Bergische Universität), Prof. Lambert T. Koch (Rektor der Bergischen Universität), Ute Hammer (Geschäftsführerin DVR), Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer), Michael Groschek (Verkehrsminister NRW), Dr. Walter Eichendorf (Präsident DVR) und Ulrich Malburg (Verkehrsministerium NRW)

Der Fußverkehr ist wichtiger Teil einer nachhaltigen Mobilitätskette. Um den Stellenwert des Zufußgehens in der mobilen Gesellschaft zu unterstreichen, luden die Bergische Universität (BUW), die Unfallforschung der Versicherer (UDV), das Verkehrsministerium NRW und der DVR am 15./16. September 2014 zum 1. Deutschen Fußverkehrskongress nach Wuppertal ein. Vor 300 Teilnehmern standen die Bedeutung des Fußverkehrs in der mobilen Gesellschaft und aktuelle Lösungen, die ein gutes und vor allem sicheres Zufußgehen ermöglichen, im Vordergrund.

Jährlich verunglücken rund 32.000 Fußgänger auf deutschen Straßen – aus Sicht der Experten eine nicht tragbare Situation, die unter anderem darauf zurückzuführen ist, dass der Fußverkehr in der Vergangenheit eher stiefmütterlich behandelt wurde. Das soll sich ändern, indem ein neues Bewusstsein für die Renaissance des Fußverkehrs entwickelt wird. Der Fußverkehrskongress behandelte in verschiedenen Plenarvorträgen und

Foren die Themenbereiche Mobilitätswünsche, Anforderungen verschiedener Nutzergruppen, objektive und subjektive Sicherheit im Fußverkehr (Unfallentwicklung, Unfallvermeidung), Fußverkehrsstrategien (Good Practices), Barrierefreiheit und bedarfsgerechte Dimensionierung.

„Fußgänger werden oft noch wie eine Randgruppe der mobilen Gesellschaft behandelt“, sagte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek zur Begrüßung der Teilnehmer. Im Jahr 2013 sind bundesweit 557 Fußgänger auf unseren Straßen ums Leben gekommen, 109 in NRW. In diesem Zusammenhang forderte der Minister, die „Raserei in unseren Städten“ zu unterbinden.

Groschek forderte eine neue Planungsphilosophie bei Stadt- und Verkehrsplanern, bei der zuerst an Fußgänger und Radfahrer gedacht wird.

Auch DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf unterstrich, dass das Zufußgehen die „Mutter der Mobilität“ bleiben müsse. Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehre hätten oft Nachteile für Fußgänger und müssten dementsprechend sicher gestaltet werden. Für die Fußgänger selbst



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek



sei es wichtig, gut sichtbar zu sein. Und nicht zuletzt spiele das Thema Geschwindigkeit eine zentrale Rolle. „Wir müssen darüber nachdenken, ob Tempo 50 innerorts die richtige Geschwindigkeit ist“, sagte der DVR-Präsident. Mit der Umkehr der Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h könnte Verletzungen von Fußgängern und Radfahrern wirkungsvoll vorgebeugt werden.



Den Zusammenhang zwischen Fußgängerunfällen und demografischer Entwicklung sprach Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), an. Jeder zweite getötete Fußgänger sei 65 Jahre oder älter gewesen. Der Unfallforscher plädierte zudem dafür, auch Verhaltensaspekte bei Auto- und Radfahrern sowie Fußgängern zu berücksichtigen.



Schlechte Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern, mangelhaftes Parkraummanagement und zu viel Grau in unseren Städten kritisierte Prof. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal. „Lassen Sie uns Flächen neu verteilen, Horizonte erweitern und Visionen entwickeln“, appellierte er an die anwesenden Entscheider und Planer aus den Bereichen des Bauingenieurwesens sowie der Raum- und Stadtplanung.



Weitere Informationen und eine ausführliche Dokumentation finden Sie unter [www.fuko.uni-wuppertal.de](http://www.fuko.uni-wuppertal.de).



Spannende Vorträge, interessierte Teilnehmer und vertiefende Pausengespräche

# Toter Winkel: Radfahrer in Gefahr

FOTO > GWM



Bei Abbiegeunfällen werden viele Radfahrer verletzt und getötet.

Endlich Grün: Der Lkw fährt an und biegt in die Seitenstraße ein. Dabei übersieht er den Radfahrer, der sich von hinten auf dem Radweg nähert. Das schwere Fahrzeug trifft den Radfahrer, dieser geht zu Boden und wird von dem Laster mitgeschleift. So oder ähnlich ereignen sich immer wieder schwere Unfälle. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gab es 2012 in Deutschland 650 Abbiegeunfälle mit Personenschaden zwischen Lkw und Radfahrern, 30 davon endeten tödlich. Aber auch zwischen Pkw und Radfahrern kommt es in dieser Situation häufig zu Kollisionen, zumeist beim Rechtsabbiegen.

Radfahrer, die sich seitlich oder schräg hinter Kraftfahrzeug befinden, sind für den Fahrer schwer zu erkennen. Als „Toten Winkel“ bezeichnet man den Bereich, der für den Fahrer trotz Spiegel nicht einsehbar ist. Dieser ist umso größer, je breiter das Fahrzeug ist und je höher die Unterkante der Front- und Seitenscheiben liegen. Daher ist die Gefahr des Toten Winkels bei Lkw besonders stark ausgeprägt. Seit 2007 müssen Neufahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse mit zusätzlichen Weitwinkel-Spiegeln ausgerüstet sein, die eine bessere Sicht auf den Bereich seitlich neben dem Fahrzeug ermöglichen. Sind diese neuen Spiegel richtig eingestellt,

wird der nicht einsehbare Bereich erheblich verringert. Für den Fahrer wird die Aufgabe dadurch aber nicht unbedingt leichter: Neben der direkten Sicht aus dem Fahrzeug muss er nun zusätzlich zwei Spiegel im Blick haben.

Dabei ist die Rechtslage eindeutig: Wer nach rechts abbiegen will, muss geradeaus fahrende Radfahrer vorbeilassen, unabhängig davon, ob sie auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg unterwegs sind. So verwundert es nicht, dass in neun von zehn Unfällen beim Abbiegen der Autofahrer die Hauptschuld trägt.

Der DVR appelliert an alle Auto- und Lkw-Fahrer, beim Rechtsabbiegen besonders aufmerksam zu sein und verstärkt auf Radfahrer und Fußgänger zu achten. Der Schulterblick beim Abbiegen darf nicht vergessen werden. An Radfahrer richtet der DVR den Hinweis, an Kreuzungen und Einmündungen besonders nach abbiegenden Fahrzeugen Ausschau zu halten, eventuell den Blickkontakt mit dem Fahrer zu suchen und im Zweifelsfall den Abbiegenden vorbeizulassen.

Damit Unfälle beim Rechtsabbiegen möglichst vermieden werden können, sollten nach Meinung des DVR Kreuzungen so gestaltet werden, dass freie Sicht auf Radfahrer

gegeben ist. Dies kann zum Beispiel durch eine verbesserte Spurführung für Rad- und Kraftfahrer geschehen. Die Anbringung von besonderen Spiegeln im Kreuzungsbereich kann ebenfalls hilfreich sein.

Aber auch in der Fahrzeugtechnik kann etwas getan werden: Der DVR empfiehlt, in Lkw-Fahrerhäusern sogenannte Fresnel-Linsen zu verwenden, die durch Lichtbrechung einen Einblick in den Toten Winkel erlauben. Ebenso rasch zu verwirklichen wäre eine Schaltung der Positionsleuchten, so dass diese beim Abbiegen entsprechend dem Fahrtrichtungsanzeiger blinken. Andere fahrzeugtechnische Möglichkeiten bestehen im Einsatz von Kamerasystemen. Ein hohes Potenzial zur Unfallvermeidung haben elektronische Abbiegeassistenten, die den Fahrer bei Gefahrensituationen warnen und gegebenenfalls selbstständig bremsen. Derzeit verfügbare Systeme sind nach Meinung des DVR allerdings noch nicht ausreichend zuverlässig. Der DVR fordert die Industrie auf, Abbiegeassistenten mit hoher Priorität weiterzuentwickeln und zur Marktreife zu bringen. Solche Systeme sollten sobald wie möglich vom Gesetzgeber vorgeschrieben werden.



FOTO > DVR

Gegenseitige Rücksichtnahme ist gefragt.

# 100 Prozent geschnallt?!

Landesweite Aktion in Mecklenburg-Vorpommern



Nach der Plakatenthüllung (v.l.): Verkehrsminister Christian Pegel - Plakatkind Arthur mit seiner Familie - LVW-Präsident Hans-Joachim Hacker - Matthias Boddin, Provinzial - Carsten Hofmann, stellv. Leiter PI Güstrow - LVW-Geschäftsführerin Andrea Leirich

Arthurs strahlende Kinderaugen blicken vom Landstraßenplakat nahe Linstow auf vorbeifahrende Fahrzeuge. In seinem Kindersitz gesichert ist der Fünfjährige eines der 100 Kinder aus Mecklenburg-Vorpommern, die Autofahrer zu sicherem Verhalten auffordern.

Kann man ein ganzes Bundesland motivieren, an einem Strick zu ziehen? Man kann es versuchen. Und es ist einen Versuch wert. Die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern sollen überzeugt und bewegt werden, Kinder im Auto immer richtig zu sichern: 100 Prozent!

240 Mütter und Väter haben Fotos ihrer Kinder im Kindersitz bei der

Landesverkehrswacht eingereicht oder ließen ihre Söhne und Töchter bei Veranstaltungen fotografieren, etwa beim MV-Tag oder bei der Automesse Rostock. Die 100 Gewinnerinnen und Gewinner sind ab September 2014 auf den 100 Großflächenplakaten im ganzen Land abgebildet – wenn möglich in der Nähe ihres Wohnortes. Zusätzlich konnten alle Beteiligten viele wertvolle und interessante Familienpreise gewinnen.

Die Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern als Initiatorin der Kampagne weist darauf hin, dass in MV jährlich 150 Kinder bis zehn Jahre im Pkw verunglücken. Die Folgen bei solchen Unfällen sind umso schlimmer, wenn mitfahrende Kinder nicht

oder nicht altersgerecht gesichert sind. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden im Jahr 2013 bundesweit auf Landstraßen nur 85 Prozent der Jungen und Mädchen vorschriftsmäßig in Kinderrückhaltesystemen gesichert.

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, bei der Enthüllung des Plakates: „Es sind zwar nur relativ wenige Menschen, die noch immer nicht verstanden haben, wie wichtig die richtige Sicherung im Auto für das Leben und die Gesundheit von Kindern ist. Doch der Aufwand lohnt sich, auch diese Menschen zu überzeugen.“

Demnächst wird's dann ernst. In einer großen Aktion wird durch die Polizei kontrolliert: 100 Prozent in MV geschafft? Oder gibt es immer noch Menschen, die ihre Kinder ungesichert in Lebensgefahr bringen?



LVW-Präsident Hans-Joachim Hacker mit dem stolzen Arthur

„Mit dieser bundesweit einmaligen Aktion“, so Hans-Joachim Hacker, Präsident der Landesverkehrswacht, „setzen wir einen Akzent zu mehr Sicherheit und Wir-Gefühl in unserem schönen Bundesland.“

Idee und Medien zur Kampagne kamen von der DVR-Tochterfirma GWM. Die Partner der Kampagne in Mecklenburg-Vorpommern sind die Landesverkehrswacht, die Landespolizei, das Land, der NDR, die Provinzial Versicherungen und die AOK Nordost.



Die vier Hauptgewinn-Kinder (v. l.): Friedrich, Hanna (mit ihrem großen Bruder), Arthur und Nele

# BIKE PAL-Projekt abgeschlossen

## Junge Studenten als Verkehrssicherheitsexperten

FOTO > ETSC



Über den dritten Platz beim BIKE PAL-Wettbewerb freute sich Sabine Krause (2.v.l.) gemeinsam mit Jacqueline Lacroix, DVR, Sasan Amini, TU München, Dr. Johannes Urban, Vertretung des Freistaates Bayern bei der EU (l.), und Antonio Avenoso (r.).

Das von der EU-Kommission, dem DVR und der Fundación Mapfre unterstützte Projekt des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) „BIKE PAL“ ist im Rahmen einer Konferenz in Brüssel am 22. September 2014 abgeschlossen worden. Neben der Sammlung von Best- und Good-Practice-Maßnahmen, der Verbreitung eines Flyers und eines Kompendiums zur Sicherheit von Fahrradfahrern fand im Kontext des auf drei Jahre befristeten Projekts ein Wettbewerb statt, bei dem Studenten aus ganz Europa konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Radfahrersicherheit einreichen konnten.

Die besondere Herausforderung bestand darin, diese Vorschläge im Projektzeitraum auch umzusetzen. Dies gelang den Preisträgern, die während der Konferenz ausgezeichnet wurden. Den dritten Platz errangen Sabine Krause und Gary Riggins von der TU München. Dr. Johannes Urban, Referatsleiter für Angelegenheiten des Innern, für Bau und Verkehr der Vertretung des Freistaates Bayern bei der Europäischen Union, überreichte den „BIKE PAL Award“ und zeigte sich beeindruckt vom Projektergebnis, das darin bestand, die Sophienstraße in München für den Radfahrer-Gegenverkehr zu öffnen.

Die Sophienstraße ist eine breite Einbahnstraße und verbindet die Technische Universität München sowie die Fachhochschulen für Musik und Theater mit dem zentralen Verkehrsknotenpunkt der Innenstadt

am Karlsplatz. Radfahrer, die von der Universität kommen oder dort hin fahren wollen, müssen einen langen Umweg in Kauf nehmen, um das Netz von Einbahnstraßen zu umfahren, die nicht in beide Richtungen für Fahrradfahrer geöffnet sind.

Die Sophienstraße sollte daher so umgestaltet werden, dass Radfahrer die Straße leicht von Süd nach Nord durchfahren können, ohne die Fußgänger und sich selbst zu gefährden. In Richtung Süden sollten die Bedingungen für Radfahrer ebenfalls verbessert werden, damit sie auf der Straße – und nicht auf dem Gehweg – fahren und sich neben den vorbeifahrenden Fahrzeugen auch sicher fühlen.

Für die Situationsanalyse wurden Radfahrer befragt und Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse stellten die angehenden Bauingenieure anschließend den zuständigen Stadtplanern der Stadt München vor. Diese diskutierten verschiedene Lösungsmöglichkeiten und waren sich mit den Studenten einig, dass zur allgemeinen Verbesserung der Radfahrersicherheit noch weitere Veränderungen in diesem Stadtviertel durchgeführt werden müssten. Der Abschnitt der Sophienstraße war jedoch einfach umzusetzen, da es hier nur um Fahrbahnmarkierungen ging.

In einer öffentlichen Sitzung des Bezirksausschusses Maxvorstadt wurde die Öffnung der Sophienstraße für gegenläufigen Radverkehr

einstimmig beschlossen und die Arbeiten im Frühjahr umgesetzt. Es wurde eine Gegenverkehrsspur für Radfahrer in Richtung Norden eingerichtet ebenso wie eine Haltespur in Richtung Süden, damit die Radfahrer an der Ampel hintereinander anhalten können. Weiterhin wurde eine Fläche an der Ampel Sophienstraße/Arcostraße markiert, damit Autos nicht zu scharf in die Sophienstraße einbiegen; ebenso wurden alle notwendigen Schilder aufgestellt.

Den zweiten Preis des BIKE PAL-Awards erhielten Stefano Grillo und Giorgio Wetzl, angehende Bauingenieurstudenten der Mailänder Universität, die einen für Fahrradfahrer unsicheren Kreuzungsbereich umgestalteten. Der erste Preis ging an Cristina Medina Martinez und Sergio Torres Gomez von der Polytechnischen Universität Valencia, die eine unterbrochene Fahrradstraße so verbesserten, dass nunmehr eine der wichtigsten Fahrradrouten der Stadt durchgängig befahrbar ist.



Die Sophienstraße in München vorher und nachher

FOTOS > TU MÜNCHEN

EUROPA

DVR-report 3/2014

# Auch die Seele leidet

Psychische Folgeerkrankungen nach einem Verkehrsunfall

Opfer eines Verkehrsunfalls leiden häufig nicht nur unter den Folgen körperlicher Verletzungen. Das erlebte Unfallgeschehen kann zu andauernden psychischen Störungen

führen, welche die Unfallopfer dauerhaft beeinträchtigen. Zu diesem Ergebnis kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mit einer aktuellen Untersuchung zu psychischen Folgen von Verkehrsunfällen.

wie Angst, Depression oder eine Posttraumatische Belastungsstörung entwickeln sich oftmals zeitnah zum Unfallgeschehen, können aber auch erst in den Monaten nach einem Unfall auftreten. In den meisten Fällen sind die psychischen Symptome dauerhaft. Besonders betroffen sind Patientinnen und Patienten mit psychischen Vorbelastungen.



FOTO > BRÜDERHILFE

Jedes vierte Unfallopfer leidet unter psychischen Beschwerden.

Mit einem Fragebogen sowie Patientenbefragungen und Auswertungen von Patientenakten ermittelte die BAST in Kooperation mit dem Institut für Forschung in der Operativen Medizin jene Faktoren, die zur Entwicklung einer psychischen Störung nach einem Verkehrsunfall beitragen können. Untersucht wurden über 200 Straßenverkehrsunfallopfer, die sich zur stationären Behandlung ihrer Verletzungen in einem Krankenhaus befanden.

Nachgewiesen wurde zudem ein erhöhtes Risiko psychischer Folgeschäden bei Unfallopfern, die mit einer Verschlechterung der von ihnen erlebten sozialen Unterstützung konfrontiert werden. Gleiches gilt jedoch auch für Verletzte, die bereits in der ersten Phase nach einem Verkehrsunfall psychische Auffälligkeiten aufwiesen. Je früher Störungen erkannt werden, umso schneller kann wirkungsvolle Hilfe angeboten werden.

Hiernach leidet jedes vierte Opfer unter ernstzunehmenden psychischen Beschwerden. Diese Erkrankungen

# Alkoholauffälligkeit häufigster Grund

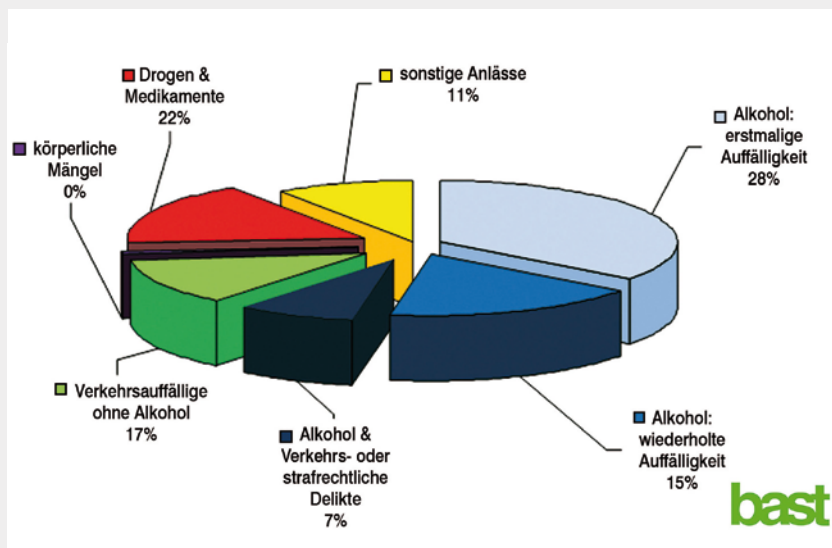
MPU 2013: Begutachtungszahlen leicht gestiegen

94.819 Personen mussten sich im Jahre 2013 im Rahmen einer medizinisch-psychologischen-Untersuchung (MPU) begutachten lassen.

Das waren knapp ein Prozent mehr als im Vorjahr, berichtete die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), die die bundesweite Statistik jährlich

fortschreibt. Somit wurde der in den letzten Jahren rückläufige Trend der Begutachtungszahlen nicht fortgeführt.

GRAFIK > BAST



Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2013

Insgesamt ist im Jahr 2013 ein Rückgang der Begutachtung aufgrund von Alkohol-Fragestellungen um knapp zwei Prozent festzustellen. Mit 47.418 Untersuchungen, und damit über der Hälfte aller Begutachtungen, war eine Alkoholauffälligkeit allerdings wie in den Vorjahren der häufigste Grund für eine MPU. Ein Anstieg der Begutachtungen ist vor allem im Bereich der Betäubungsmittel-Fragestellungen zu beobachten. Hier stieg die Zahl der Untersuchungen im Vergleich zum Vorjahr um rund sechs Prozent auf 20.534.

# Schrecksekunde beeinflusst das Fahrverhalten

Ein kurzer Gefahrenmoment, etwa nach einem Beinahe-Unfall, kann wenig später zu riskantem Fahrverhalten führen. So lautet das Fazit einer Studie der Leuphana Universität Lüneburg. Auch Ärger über andere Verkehrsteilnehmer sei eine mögliche Ursache für erhöhte Risikobereitschaft. Helfen könne es, sich in die Lage des anderen zu versetzen und Verständnis zu entwickeln.

Im Fahrsimulator mussten die 79 Probanden zunächst plötzlich bremsen, um einen Auffahrunfall zu verhindern. Unmittelbar nach der Bremsung fuhren sie zwar langsamer, beschleunigten jedoch kurz darauf wieder und überschritten Tempolimits oder fuhren unberechenbarer und lenkten abrupt. Die Forscher vermuten, dass die Fahrer die erlebte Gefahrensituation verarbeiteten und nicht mehr angemessen auf die Verkehrssituation reagieren konnten.

„Angst verändert das Fahrverhalten messbar zum Negativen“, resümiert Dr. Ernst Roidl. Er hat die Studie zusammen mit Professor Dr. Rainer Höger von der Leuphana Universität Lüneburg konzipiert und durchgeführt.

„Und zwar nicht nur kurzfristig – der Effekt wirkt für einige Kilometer nach.“

Wir drücken also erst recht auf die Tube, wenn uns kurz zuvor der Schrecken in die Glieder gefahren ist. Dieses Ergebnis wirkt auf den ersten Blick paradox. „Angst vermindert unsere Risikobereitschaft, und dennoch verhalten wir uns riskanter“, sagt Roidl. „Wir vermuten, dass viele Menschen nach einem Schrecken einfach unaufmerksamer fahren: Sie bleiben mit dem Gedanken bei der Gefahrensituation und reagieren nicht mehr adäquat auf das, was im Moment auf der Straße passiert.“

Auch Ärger verleitete dazu, zu schnell zu fahren. Waren die Testfahrer gezwungen, einige Zeit einem langsameren Auto zu folgen, fuhren sie danach deutlich schneller und riskanter. Dieser Effekt hielt ebenfalls einige Minuten an. „Wenn wir uns ärgern, neigen wir zudem dazu, uns selbst zu überschätzen“, warnt Roidl. Ärger schärfe den Fokus, so die Wissenschaftler. „Wir denken, wir hätten alles im Griff. Wir sind daher eher bereit, Risiken einzugehen.“



FOTO > DVR

Ärger über andere Verkehrsteilnehmer ist eine mögliche Ursache für erhöhte Risikobereitschaft.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/2014, 44. 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:

DEKRA, GWM, Runter vom Gas

### Konzeption und Gestaltung:

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

### Druck:

Bonifatius GmbH  
Paderborn

ISSN: 0940-9025

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

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

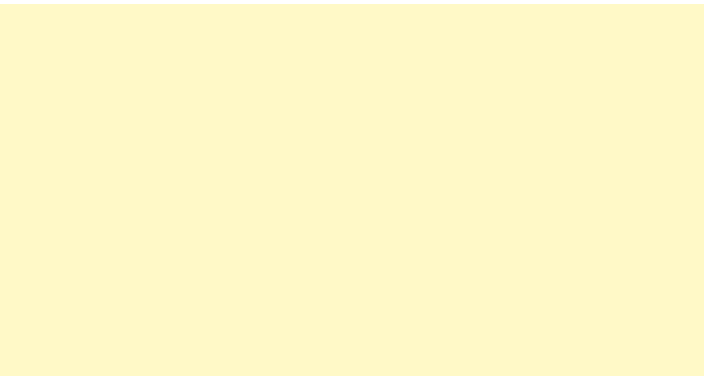
Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der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

**RUNTER  
VOM GAS**

Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

**UK/BG**