

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2014



MITGLIEDER

**Mobilität im
ländlichen Raum**



JOURNAL

**Automatisiertes
Fahren**



INTERVIEW

Jan Hofer

JOURNAL

SMS am Steuer: Tödliche Gefahr

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Sichere Straßen – für kleines Geld?

DVR-Kolloquium „Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“

Die sichere Gestaltung von Straßen ist ein wesentliches Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Wirkung von baulichen Maßnahmen ist exakt überprüfbar, da die Unfallsituation vor und nach einer Neugestaltung ortsgenau verglichen werden kann. Um dem Ideal einer sicheren Straße möglichst nahe zu kommen, fehlen jedoch häufig die dazu erforderlichen finanziellen Mittel. Aber gibt es nicht auch wirkungsvolle infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit „für kleines Geld“? Dieser Frage gingen der DVR und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) am 8. Dezember 2014 in Berlin nach.

Nach der Begrüßung der rund 150 Gäste durch DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und Grußworten von Dr. Stefan Krause, Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, beleuchteten vier Fachvorträge die Thematik. Professor Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal sprach über die sichere Gestaltung von Stadtstraßen. 80 Prozent der Unfälle ereigneten sich auf zehn Prozent der Verkehrsflächen. Daher müsse man sich bei der Verbesserung der Infrastruktur auf diese Stellen konzentrieren. Die Sichtbeziehungen müssten verbessert, die Komplexität reduziert

und die Geschwindigkeit gedämpft werden.

Auf Sicherheitsaspekte von Landstraßen ging Professor Andreas Bark von der Technischen Hochschule Mittelhessen ein. Er konzentrierte sich dabei auf die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) und die darin enthaltenen vier Entwurfsklassen. Der Autofahrer müsse den Straßentyp wiedererkennen, die Netzfunktion der Straße begreifen und darauf bezogen die geeignete Geschwindigkeit wählen.

Jörg Ortlepp von der UDV führte den Zuhörern die Zahlen der Getöteten und Verletzten vor Augen, die Tag für Tag im Straßenverkehr zu beklagen seien. Im Nachhinein ließen sich Sicherheitsmängel von Straßen normalerweise nicht mehr mit einer einfachen Maßnahme beseitigen, sondern eher durch einen „Maßnahmenmix“. Daneben gelte es, mögliche Mängel der Infrastruktur schon bei der Planung und der Ausführung zu erkennen.

„Unser Straßennetz ist in die Jahre gekommen“, stellte Professor Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt fest. Um die Qualität im Bestand zu sichern und Gefahren präventiv zu erkennen und zu beseitigen, seien Sicherheitsaudits ein geeignetes Mittel. Wichtig sei aber

auch ein stärkerer Austausch über Best-Practice-Beispiele.

In der anschließenden von Marco Seiffert (Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion wurde deutlich, dass es um die Infrastruktur in Deutschland nicht zum Besten steht. Oder wie es Professor Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht und DVR-Vizepräsident, im Abschlussbericht der von ihm geleiteten „Kommission für nachhaltige Infrastrukturfinanzierung“ formulierte: „Wir betreiben Vermögensverzehr in der Infrastruktur.“ An der Verkehrssicherheit im Bestand dürfe nicht gespart werden und es sei wichtig, sich beim Blick auf Unfallhäufungsstellen von Anfang an genau zu überlegen, wo man am Ende hin möchte. Dann könnten auch Maßnahmen greifen, die nicht so viel kosten und die nachweislich helfen, Unfälle zu vermeiden.

Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Helmut Etschenberg, Städteregionsrat Aachen, Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Timm Fuchs vom Deutschen Städte und Gemeindebund (DStGB), Dr. Christian Kammel vom Industrieverband Straßenausstattung (IVSt) und Professor Reinhold Maier von der Technischen Universität Dresden.

In seinem Schlusswort sagte DVR-Präsident Dr. Eichendorf: „Zur Verbesserung der Infrastruktur brauchen wir das Geld, aber auch den Grips.“ Wenn sich die Infrastruktur verschlechtere, nehme auch die Verkehrssicherheit ab. Das Konzept der RAL sei faszinierend, hier müsse aber noch eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) erfolgen. Der Neu- oder Ausbau von Straßen sei jedoch eher die Ausnahme. Daher bräuchten wir neben der Unfallkommission ein regelmäßiges Bestandsaudit, eine regelmäßige Verkehrsschau und eine regelmäßige Streckenkontrolle.

FOTO > JÜRGEN GEBHARDT



Das Podium (v.l.n.r.): Prof. Dr. Reinhold Maier, Helmut Etschenberg, Timm Fuchs, Marco Seiffert, Dr. Christian Kammel und Jürgen Fenske

Kreativwettbewerb zum Tag der Verkehrssicherheit

Die Preisträger des im Juni dieses Jahres vom DVR ausgerufenen Kreativwettbewerbs anlässlich des zehnten Tages der Verkehrssicherheit wurden Ende November in Bonn ausgezeichnet.

Vier Monate lang gab es die Möglichkeit, künstlerisch zu zeigen, wie zu mehr Verkehrssicherheit beigetragen werden kann.

Mit einem Schachspiel mit dem Titel „Auto fahren ist wie Schach spielen – man sollte immer wissen, was der Andere vorhat!“ hat Fahrlehrer Christian Hinterwallner die Jury überzeugt und es auf den ersten Platz geschafft. Die Plätze zwei bis zehn belegten Lisa Lill (2. Platz), Ann-Kathrin Runte (3. Platz), Dr. Sylvia Thonak und Dr. Arne Bernd (4. Platz), Nina Dastoglu (5. Platz), Max Knicker (5. Platz), Yvonne, Eva und Sarah Kern (7. Platz), Lasse Dippel (8. Platz), Lisa Socher (9. Platz) sowie Andreas Roffmann (10. Platz).

Die Entscheidung ist der Jury nicht leicht gefallen. „Ich bin beeindruckt von der Kreativität der Beiträge. Die Teilnehmer haben auf unterschiedlichste Art und Weise das Thema des Wettbewerbs umgesetzt“, kommentierte der renommierte Künstler Romain Burgy.

Neben Burgy und DVR-Präsident Dr. Eichendorf bestand die Jury aus Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) sowie Prof. Christa Wehner, Studiendekanin Marktforschung und Konsumentenpsychologie an der Fakultät für Wirtschaft und Recht der Hochschule Pforzheim.

Die Gewinnerbeiträge sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de/kreativwettbewerb zu sehen.

FOTO > RALF BUSSMANN



Glückliche Gewinnerinnen und Gewinner bei der Preisverleihung

Fahrrad fahren und Alkohol: Regelungslücke schließen

Der DVR sorgt sich um die Sicherheit zahlreicher Fahrradfahrer, die trotz erheblichen vorherigen Alkoholkonsums am Straßenverkehr teilnehmen. Das hohe Unfallrisiko wird unterschätzt, sie gefährden nicht nur sich selbst, sondern stellen auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Deshalb empfiehlt der DVR dem Gesetzgeber, einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für Fahrradfahrer einzuführen, die eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille und mehr aufweisen. Erwiesenermaßen treten ab einem Wert von mehr als 1,0 Promille grundsätzlich Ausfallerscheinungen auf.

Der DVR und andere Organisationen haben sich in den letzten Jahren mit zahlreichen Präventionsangeboten und Kampagnen darum bemüht, deutlich zu machen, dass der Konsum von Alkohol und die Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Führer eines Kraftfahrzeuges oder als Fahrradfahrer, nicht miteinander vereinbar sind.

Die derzeitige Rechtslage lässt es aber zu, dass Fahrradfahrer bis zu einer BAK von 1,5 Promille (zuzüglich 0,1 Promille Sicherheitszuschlag) Alkohol trinken und trotzdem Fahrrad fahren dürfen – es sei denn, es sind deutliche Anzeichen für die Fahrunsicherheit beweisbar. Der DVR fordert den Gesetzgeber auf, diese „Regelungslücke“ zu schließen und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer – analog der 0,5 Promillegrenze des Paragraphen 24 a Straßenverkehrsgesetz (StVG) bei Kraftfahrzeugführern – einen Verkehrsordnungswidrigkeitentatbestand für Fahrradfahrer einzuführen.

Damit würde ein deutliches Signal für die Verkehrssicherheit gesetzt. Mehr als 84 Prozent der alkoholisiert an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Radfahrer weisen BAK-Werte von 1,1 bis 3,0 Promille und mehr auf. Bei fast jedem vierten Alkoholunfall war ein Fahrradfahrer der Hauptverursacher.

INHALT

| | |
|---------------|----|
| RUNDSCHAU | 2 |
| EDITORIAL | 3 |
| AKTUELL | 4 |
| MITGLIEDER | 6 |
| IM BLICKPUNKT | 12 |
| INTERVIEW | 15 |
| JOURNAL | 18 |
| EUROPA | 28 |
| WISSENSCHAFT | 30 |
| IMPRESSUM | 31 |

„Runter vom Gas“:

Bundesverkehrsministerium, DVR und Bundesländer – eine erfolgreiche Allianz für mehr Verkehrssicherheit



Vertreter von Landesregierungen, Hilfsorganisationen, der Polizei sowie Notärzte, Ersthelfer und Unfallopfer beteiligten sich an den bundesweiten Pressegesprächen zum Thema „Zweite Erste Hilfe“.

Von Carla Bormann

Bereits seit Start der Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR im Jahr 2008 unterstützen die Bundesländer mit ihren Polizeiorganisationen und zahlreichen weiteren Partnern wie beispielsweise den Verkehrswachten die bundesweite Kampagne und sorgen für eine flächendeckende Verbreitung der Verkehrssicherheitsbotschaften vor Ort.

Viele Länder übernehmen Motive der Autobahnplakatierung, nutzen Kampagnenmaterialien wie Banner, Broschüren oder Aktionsmedien

und greifen Aktions- und Veranstaltungsideen auf. Damit erzielt die Kampagne eine hohe Bekanntheit und bündelt die Kräfte für eine erfolgreiche Präventionsarbeit mit Blick auf die Hauptunfallursachen. Mit der Kampagne „Runter vom Gas“ machen sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR dafür stark, über Unfallrisiken aufzuklären und Verhaltensänderungen herbeizuführen. Schwerpunkte der Aufklärungsarbeit sind das Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit, Risikofaktoren wie Ablenkung, gefährliches Überholen und dichtes Auffahren sowie besondere Gefahren auf der Landstraße.



Interessierte konnten unter Anleitung der Experten einen Eindruck erhalten, welche Sofortmaßnahmen in den Erste-Hilfe-Kursen geübt werden.



Neben Autofahrern werden dabei auch gezielt Radfahrer, Motorradfahrer oder Fahranfänger angesprochen.

In diesem Jahr realisierten die Bundesländer zwei Aktions- und Veranstaltungsmodule zu den Themen „Erste Hilfe“ und „Nüchtern ans Steuer“.

Mit der Initiative „Zweite Erste Hilfe“ wollen BMVI und DVR alle Verkehrsteilnehmer motivieren, ihre Erste-Hilfe-Kenntnisse aufzufrischen. Seit September organisierte „Runter vom Gas“ gemeinsam mit den Bundesländern und Hilfsorganisationen insgesamt elf Veranstaltungen im gesamt-



Die Medien zeigten großes Interesse am Thema „Zweite Erste Hilfe“.

ten Bundesgebiet. Ziel der Partnerinitiative war, durch Pressegespräche und bei Publikumsveranstaltungen Verkehrsteilnehmer zu animieren, ihr Erste-Hilfe-Wissen auf den neuesten Stand zu bringen. Auch ein Filmbeitrag mit dem Arzt und Kabarettisten Dr. Eckart von Hirschhausen und sein motivierendes Plädoyer zeigten Wirkung beim Publikum: „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



Bundesweit kam es zu intensiven Gesprächen mit jungen Fahrerinnen und Fahrern über Alkohol oder Drogen am Steuer.



Die Botschaft „Vollgas feiern – nüchtern fahren!“ trifft den Nerv der Zielgruppe.

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!“ Durch zahlreiche Berichterstattungen in regionalen Tageszeitungen, Radio- und Fernsehsendern, Beiträgen in Cityportalen sowie über Facebook und Tweets der Partnerorganisationen erhielt das Thema auch über die Veranstaltungsorte hinaus große Beachtung und verlieh dem Aufruf zum „Zweiten Erste-Hilfe-Kurs“ den gewünschten Nachdruck.

Als zweiten Schwerpunkt machte sich „Runter vom Gas“ mit Landesregierungen, Polizeiverbänden und regionalen Verkehrssicherheitsorganisationen verschiedener

Bundesländer stark gegen Alkohol und Drogen am Steuer. Unter dem Motto „Vollgas feiern – nüchtern fahren“ suchte die Verkehrssicherheitskampagne bei insgesamt elf Veranstaltungen in Diskotheken sowie an Berufsschulen und Oberstufenzentren den Dialog mit der Hauptrisikogruppe der 18- bis 24-Jährigen. Die Kampagneninitiatoren setzten auf bunte Momente und bleibende Erinnerungen: So konnten sich die jungen Erwachsenen in einer Fotobox kostenlos „blitzen“ lassen oder ihrer Kreativität freien Lauf lassen – mit Schminkestiften, die mit einem Augenzwinkern dafür sensibilisieren, grün, gelb oder pink, jedoch nicht „blau“ Auto zu fahren. Gespräche mit den jungen Erwachsenen zeigten, wie wichtig es nach

wie vor ist, über Drogen und (Rest-)Alkohol am Steuer aufzuklären. Das Thema in Form von informativen und unterhaltsamen Medien fand großen Anklang bei der Zielgruppe – wie bereits die Aktion „Mein Beifahrer muss nüchtern sein“ aus dem Jahr 2013. Und auch diese Veranstaltungsreihe fand eine breite Resonanz in den Medien.

Mehr Informationen unter: www.runtervomgas.de.

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



Die Fotobox fand großen Zuspruch.



Vor allem in Diskotheken stieß die Aktion von „Runter vom Gas“ auf große Begeisterung.

„Verkehr ist kein Naturereignis, sondern eine Aufgabe“

Bundesländerindex Mobilität: Berlin und Thüringen führen im Ranking



Präsentierten den Bundesländerindex Mobilität 2014 (v.l.n.r.): Prof. Wolfgang Stölzle (Uni St. Gallen), Michael Ziesak (VCD), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Martin Burkert (EVG) und Dr. Walter Eichendorf (DVR).

Berlin und Thüringen sind Spitzenreiter beim Thema nachhaltige Mobilität. Das ist das Ergebnis eines Ländervergleichs, den die Allianz pro Schiene gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und dem DVR in Berlin vorstellte. Der wissenschaftlich begleitete Bundesländerindex Mobilität, der 2014 zum dritten Mal in Folge erscheint, vergleicht die Mobilität aller 16 Bundesländer, indem er Statistik und Verkehrspolitik vergleichbar aufbereitet. Acht Themen fließen in das Gesamtergebnis ein: Beschäftigung im öffentlichen Verkehr, Flächenschonung, Klimaschutz, Lärmvermeidung, Luftqualität, Sicherheit im Straßenverkehr, Sicherheit im öffentlichen Verkehr und Wertschöpfung. Das Bundesland Berlin hat sich 2014 an die Spitze des Ländervergleichs gesetzt. Den zweiten Rang erreichte das Flächenland Thüringen gefolgt von Baden-Württemberg (3) und Nordrhein-Westfalen (4). Schlusslichter im Hinblick auf „nachhaltige Mobilität“ sind Bayern (15) und Hamburg (16).

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, lobte bei der Vorstellung des Ländervergleichs, dass immer mehr Länder ihre Mobilität nachhaltig gestalten wollten. „Der Index macht transparent, dass Verkehr kein Naturereignis, sondern eine politische Aufgabe ist.“ Flege verwies auf das Land Berlin, das sich speziell für den Verkehr eigene Ziele gesetzt habe und seit drei Jahren zu den Spitzenreitern im Index gehöre.

Bei der Verkehrssicherheit gibt es Licht und Schatten beim Bemühen der Länder, die Zahl der Toten und Schwerverletzten zu senken. „Berlin hat mit elf Getöteten pro eine Million Einwohner die wenigsten Verkehrstoten. Bei den Schwerverletzten ist die Zahl in Hamburg am niedrigsten“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Trotzdem seien die guten Werte in vielen Ländern kein Grund zum Feiern. „Der Index zeigt: Die Verkehrssicherheitsarbeit muss in Zukunft intensiviert werden, damit die insgesamt positive Entwicklung

nicht zum Stillstand kommt. Einige Bundesländer gehen mit gutem Beispiel voran und setzen sich ehrgeizige Ziele.“

Für den Bundesländerindex Mobilität hat sich die Allianz pro Schiene wissenschaftliche Begleitung gesichert: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Leiter des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen, begleitet den Index seit seiner Entstehung. „Weil der Bundesländerindex Statistik und politische Ziele gleichermaßen betrachtet, erfassen wir Anspruch und Wirklichkeit“, sagte Stölzle. „Als lernendes System betrachten wir im Index 2014 nicht nur den Status quo, sondern auch die Entwicklung. So können wir sehen, ob ein Land, das sich durch ehrgeizige Ziele auszeichnet, auch in der Realität Fortschritte macht oder umgekehrt: ob ein Land, das sich kaum Ziele setzt, auch in der Realität mit Problemen zu kämpfen hat.“

Dr.-Ing. Erwin Petersen mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet

Dr. Ing. Erwin Petersen ist im Rahmen des Jahreskongresses 2014 der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU) in Kopenhagen für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ geehrt worden.

„Dr. Erwin Petersen erhält die Ehre für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeug-Kombinationen, die zu einer intensiven Steigerung der aktiven Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben“, sagte EVU-Präsident Professor Egon-Christian von Glasner in seiner Laudatio.

Der Preis wurde in diesem Jahr zum 24. Mal von der EVU, der Sachverständigenorganisation DEKRA und vom DVR für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise

um die Sicherheit des Nutzfahrzeugs verdient gemacht haben.

Erwin Petersen studierte von 1965 bis 1970 Maschinenbau an der Technischen Universität Hannover. 1977 begann er seine Karriere bei WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen als Leiter der Vorentwicklung von intelligenten Fahrwerksystemen. 1984 übernahm er die Leitung der Entwicklung von Brems- und Fahrwerksystemen, wie zum Beispiel ABS, ASR, EBS und Getriebeautomatisierungssystemen wie der elektro-pneumatischen Schaltung (EPS).

1993 wurde Dr. Petersen Leiter der Gesamtentwicklung von WABCO in Hannover. Er trug Verantwortung für die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen wie ESP, Systemen zur Überrollverhinderung (RSC) und intelligent gesteuerten Tempomaten (ACC) sowie für Mechatronik-Systeme zur Getriebeautomatisierung und für Fahrwerksysteme wie ECAS und



Preisträger Dr.-Ing. Erwin Petersen (2.v.l.) eingerahmt von DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer, EVU-Präsident Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner (l.) und Frank Leimbach (Bereichsleiter DEKRA Technology Center)

FOTO > SPRINGER AUTOMOTIVE MEDIA

ESAC (elektronische Federungs- und Dämpfungssysteme).

In den Jahren nach 2000 wurde Erwin Petersen Geschäftsführender Leiter der WABCO Fahrzeugsysteme GmbH. 2006 trat er in den Ruhestand. Seit 2007 ist Dr. Petersen Mitglied des Geschäftsführenden Vorstandes der Landesverkehrswacht Niedersachsen.



UK/BG/DVR-Jugendaktion 2014

Welche Rolle spielen Rücksichtnahme und respektvoller Umgang miteinander im komplexen System Straßenverkehr? Mit dieser Frage beschäftigt sich die aktuelle Jugendaktion „Respect – Give it and get it“, die der DVR gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften gestartet hat. Acht Akteure aus unterschiedlichen Altersgruppen zeigen durch die Wahl der Verkehrsmittel ihre Sichtweise auf Situationen im Straßenverkehr.

Ob Fußgängerin, Fahrradfahrer, Lkw-Fahrer oder Pkw-Fahrerin – ihre Motive und Bedürfnisse im Straßenverkehr unterscheiden sich. Gerade deshalb ist ein Perspektivenwechsel wichtig. „Respect – Give it and get it“ stellt über eine Internetseite Unterrichtsbausteine für die jeweiligen Altersgruppen bereit, in denen alltägliche Situationen im Straßenverkehr aufgegriffen werden. Dies eröffnet die Möglichkeit, das Thema „Rücksicht im Straßenverkehr“ altersgerecht anzusprechen und zu diskutieren.

Hintergrundinformationen helfen, Aktion und Reaktion zu verstehen und unterstreichen die Bedeutung von Fairness für die Sicherheit im Straßenverkehr. Die Unterrichtsmaterialien verbinden in wohlüberlegter Didaktik die Projektarbeit in den Schulklassen

mit einem Filmwettbewerb. Dabei steht die Suche nach kreativen Umsetzungen im Vordergrund. Eine Facebook-Seite begleitet die Aktion und den Wettbewerb.

Zur Unterrichtsvorbereitung stellt der DVR unterstützend ein Medienpaket zur Verfügung. Ein Flyer beschreibt kompakt das Ziel der Kampagne und liefert Informationen zum Filmwettbewerb. Der Leitfaden enthält die ausführliche Auseinandersetzung mit allen Themenbereichen, die auch auf der Webseite zu finden sind. Die Lehreinheit umfasst eine PowerPoint-Präsentation, mit deren Hilfe die Themen der Aktion strukturiert präsentiert und gemeinsam behandelt werden können.

Weitere Informationen unter www.respect-give-it-and-get-it.de.



MITGLIEDER

DVR-report 4/2014

Mobilität im ländlichen Raum

ADAC-Studie beleuchtet die Probleme älterer Menschen



FOTO > K. WEISSFLOCH - FOTOLIA

Mehr Angebote im Mitnahmeverkehr sind notwendig.

In vielen ländlichen Regionen wird der Bevölkerungsrückgang zunehmend zum Problem, begleitet von einer Verschiebung der Altersstruktur und einer Abnahme ortsnaher Versorgungseinrichtungen. Die Mobilität spielt gerade dort eine zentrale Rolle, für die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, die tägliche Versorgung oder die Erreichbarkeit von Ärzten und Apotheken.

Wichtige Fragen der Mobilität lauten unter anderem:

- ▶ Welche besonderen Mobilitätsanforderungen bestehen im ländlichen Raum?
- ▶ Welchen Stellenwert hat dort der Pkw für die Mobilität?
- ▶ Wie werden hier und heute die Mobilitätsprobleme und Mobilitätsbedürfnisse bewältigt?
- ▶ Welche Alternativen bestehen zum Pkw?

Um diese und weitere Fragen zu beantworten, hat der ADAC das IGES-Institut mit der Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ beauftragt.

Es wurden drei Altersgruppen untersucht, für die jeweils ein typisches Profil erstellt wurde: 55 bis 64, 65 bis 74 und über 75 Jahre. Es wurde beispielsweise festgestellt, ob Personen in der jeweiligen Altersgruppe mit dem Auto mobil sind oder als

Mitfahrer im Auto, ob sie sich eher sicher im Straßenverkehr fühlen oder unsicher, welches Verkehrsmittel sie als sicher einschätzen und welche Rolle der öffentliche Verkehr für ihre Wegezwecke spielt.

Aus den Untersuchungsergebnissen leitet die ADAC-Studie Fragen, Forderungen sowie Empfehlungen ab. Hier eine kleine Auswahl:

- ▶ Älteren im ländlichen Raum müssen Alternativen zum eigenen Autofahren geboten werden. Da sowohl die Pkw-Verfügbarkeit als auch der Führerscheinbesitz im ländlichen Raum mit zunehmendem Alter sinken, sind ältere Menschen ohne eigenen Pkw auf Alternativen zum eigenen Autofahren angewiesen.
- ▶ Mobilitätsoptionen (zum Beispiel Mitnahmeverkehr, Carsharing, Rufbusse, Elektrofahräder) werden von allen drei Altersprofilen im ländlichen Raum nur gering gekannt oder genutzt. Aufgrund dessen bieten die derzeitigen Mobilitätsoptionen bisher noch keine nachhaltige Alternative zum Pkw.
- ▶ Auch der öffentliche Nahverkehr stellt für keine der befragten Altersgruppen eine ausreichende Alternative zum Pkw dar. Anhand der Erfassung von Mobilitätsausgaben wird deutlich, dass Bus und Bahn durchaus genutzt werden. Allerdings muss das Angebot

stärker den Nutzerwünschen entsprechen und sollte an diese angepasst sein.

- ▶ Ein besonderer Fokus sollte auf Angeboten des Mitnahmeverkehrs liegen. Das Fahrradfahren und Zuzußgehen spielen im ländlichen Raum im Vergleich zum Pkw eine eher untergeordnete Rolle für die Mobilität aller drei Altersprofile. Bei Pkw-Mitfahrten überwiegt die Mitnahme im Familien- und Bekanntenkreis. Die Analyse vorhandener Mobilitätsprojekte lässt Potenziale für die stärkere Etablierung von gewerblich organisierten Mitnahmeverkehren erwarten.
- ▶ Speziell für die Klientel „Ältere im ländlichen Raum“ muss Aufklärungsarbeit zu Fahrerassistenzsystemen und Elektrofahrädern geleistet werden.
- ▶ Die gefühlte Verkehrssicherheit Älterer im ländlichen Raum muss erhöht werden. Beispielsweise kann die Fahrkompetenz Älterer durch ein Fahrtraining im Realverkehr längerfristig verbessert und somit auch das Sicherheitsgefühl nachhaltig gestärkt werden.

Die ADAC-Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ als Download: http://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_mobilitaet-laendlich_gipp_14_220274.pdf

Neues Risiko Pedelec?

UDV-Studie zum natürlichen Fahrverhalten

Elektrofahrräder liegen im Trend. Allein im Jahr 2013 wurden 410.000 dieser Fahrräder verkauft. Mit der wachsenden Verbreitung ergeben sich neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit. Insbesondere die Frage, wie sich die potenziell höheren Geschwindigkeiten auf das Fahrverhalten und das Unfallgeschehen auswirken, ist bisher völlig offen.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte daher gemeinsam mit der Technischen Universität Chemnitz die Mobilität, die Geschwindigkeit und die Verkehrssicherheit von Elektroradfahrern im Vergleich zu Fahrradfahrern.

Dazu wurden Sensoren und Kameras an den Zweirädern von insgesamt 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Alter von 16 bis 83 Jahren installiert. Davon waren 31 Fahrradfahrer, 49 Pedelec-Fahrer und zehn S-Pedelec-Fahrer. S-Pedelecs unterstützen den Fahrer bis 45 km/h und müssen ein Versicherungskennzeichen tragen. Über einen Zeitraum von vier Wochen

wurde das natürliche Fahrverhalten der Teilnehmer aufgezeichnet.

Im Ergebnis zeichnet die Studie folgendes Bild:

- ▶ Pedelecs werden gegenwärtig vor allem von älteren Personen gefahren.
- ▶ Pedelecs und Fahrräder werden in ähnlichem Umfang und zu ähnlichen Zwecken eingesetzt. Lediglich bei den S-Pedelec-Fahrern dominieren stärker die Arbeitswege.
- ▶ S-Pedelec-Fahrer erreichen höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer. Pedelec-Fahrer sind im Mittel ebenfalls schneller unterwegs als Fahrradfahrer. Der Unterschied ist allerdings nicht sehr groß. Sie scheinen die Motorunterstützung in erster Linie einzusetzen, um mit geringerem Aufwand Geschwindigkeiten fahren zu können wie „normale“ Radfahrer.
- ▶ Die Fahrgeschwindigkeit der S-Pedelec- als auch der Pedelec-Fahrer variiert jedoch stärker als die der Fahrradfahrer.

- ▶ Fahrer aller drei Zweiradtypen erleben ähnlich häufig kritische Situationen im Straßenverkehr. Auch die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelec-Fahrern führt zu keiner Häufung von kritischen Situationen.
- ▶ Am häufigsten werden für alle drei Zweiradtypen Konflikte im Längsverkehr, beim Einbiegen, Kreuzen oder Abbiegen beobachtet. Entsprechend der Exposition ereignen sich die meisten Konflikte mit Pkw, gefolgt von Fußgängern und Fahrrad- oder Elektrofahrradfahrern. Dahinter verbergen sich typischerweise Vorfahrtsmissachtungen, Auspark- oder Wendemanöver der Pkw sowie Querungen, das Vorauslaufen oder Entgegenkommen von Fußgängern oder anderen Radfahrern. Das Konfliktgeschehen von Pedelec- und S-Pedelec-Fahrern entspricht damit dem klassischen Radunfallgeschehen.

Der Vergleich von Fahrrädern und Elektrofahrrädern zeigte, dass Elektrofahrräder per se keinem erhöhten oder anders gelagerten Sicherheitsrisiko als Fahrräder unterliegen. Die potenziell höheren Geschwindigkeiten werden vor allem von S-Pedelec-Fahrern erreicht, während für Pedelec-Fahrer der erhöhte Komfort im Mittelpunkt steht.

Die rechtliche Einordnung von Pedelecs als Fahrrad und von S-Pedelecs als Kleinkraftrad erscheint den Herausgebern der Studie vor dem Hintergrund der Ergebnisse gerechtfertigt. Aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelec-Fahrern sei zu empfehlen, dass diese auch weiterhin nur auf der Fahrbahn zugelassen sind und einer Helm- und Versicherungspflicht unterliegen. Es sei durchaus möglich, dass S-Pedelec-Fahrer zwar ebenso häufig in Unfälle verwickelt sind, aber dann schwerer verletzt werden. Erste Ergebnisse aus der Schweiz legen diesen Schluss nahe.

FOTO > PRESSEDIENST FAHRRAD



Pedelec-Fahrer haben kein höheres oder anders gelagertes Unfallrisiko als Radfahrer.

MITGLIEDER

DVR-report 4/2014

Fußgänger in Gefahr

VCD – Städtecheck 2014:
weniger Verunglückte bei steigender Verletzungsschwere



Mehr als ein Drittel aller innerhalb von Ortschaften im Straßenverkehr Getöteten sind Fußgänger.

Unverhältnismäßig hoch ist jedoch die Gefahr, dass Fußgänger bei einem Unfall schwer oder sogar tödlich verletzt werden. Mehr als ein Drittel aller innerhalb von Ortschaften im Straßenverkehr Getöteten in den letzten fünf Jahren waren Fußgänger. Im Jahr 2013 lag der Anteil sogar bei 40 Prozent.

„Der Fußverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer umweltverträglichen Nahmobilität“, sagt Ingolf Hetzel, Mitglied im VCD-Bundesvorstand. „Ausdrücklich gefördert wird er jedoch in den seltensten Fällen, hier besteht Nachholbedarf. Denn auch wenn sich Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Nebeneffekt günstig auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern auswirken, reichen diese ‚Mitnahmeeffekte‘ allein nicht aus“, so Hetzel.

In mehr als der Hälfte der 80 untersuchten Städte haben die Verunglücktenzahlen im Fußverkehr in den letzten fünf Jahren tendenziell zugenommen. Fußgänger verunglücken zu über 80 Prozent beim Überqueren der Straße. Sie verhalten sich dabei in den meisten Fällen nicht falsch, sondern sind Leidtragende von falschen Abbiegemanövern oder überhöhten Geschwindigkeiten von Autofahrern.

Anja Hänel, Referentin für Verkehrssicherheit beim VCD: „Die Geschwindigkeit zu senken und die Sichtbarkeit von Fußgängern zu erhöhen, sind die zentralen Handlungsfelder, um das Gehen sicherer zu machen.“

Viele Menschen definieren sich als Autofahrer, indem sie zum Beispiel sagen: „Ich stehe dort vorne“, meinen jedoch ihr Auto. Wer aber sagt von sich, er sei Fußgänger? Dabei wird jeder vierte Weg in deutschen Städten zu Fuß zurückgelegt. Dies scheint so selbstverständlich, dass diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer kaum im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit steht. Doch wie sicher sind wir, die wir jeden Tag irgendwann einmal als Fußgänger unterwegs sind?

Der Städtecheck des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) für die Jahre 2009 bis 2013 hat sich des Themas Verkehrssicherheit von Fußgängern angenommen. Er kommt zu dem Ergebnis, dass diese Verkehrsteilnehmergruppe – gemessen am Anteil der zurückgelegten Fußwege – relativ sicher unterwegs ist. Innerorts verunglückten in den letzten fünf Jahren durchschnittlich zwölf Prozent aller im Straßenverkehr Verunglückten zu Fuß.



FOTO > VCD

Sicher zu Fuß in der Stadt

Junge Fahrer – alte Autos

SafetyCheck: teilweise gravierende Sicherheitsmängel



FOTO > MIKEMOBIL2014 - FOTOLIA

Mit zunehmendem Fahrzeualter steigt die Mängelquote.

Nach wie vor sind drei von vier Autos junger Fahrerinnen und Fahrer mit teils schweren Mängeln auf deutschen Straßen unterwegs. Dieses Ergebnis steht im Abschlussbericht der Aktion SafetyCheck. Bei dieser Aktion von DEKRA in Kooperation mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und dem DVR konnten junge Autobesitzer ihre Fahrzeuge bundesweit kostenlos in Sachen Sicherheit untersuchen lassen.

Während der sechswöchigen Aktionszeit wurden fast 16.000 Fahrzeuge gecheckt. 70 Prozent der überprüften Autos waren dabei älter als acht Jahre.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge, die zum SafetyCheck kamen, lag bei 11,7 Jahren und damit um fast drei Jahre höher als im Pkw-Gesamtbestand in Deutschland. Im Schnitt hatten die untersuchten Autos knapp 136.000 Kilometer auf dem Tacho. Die Ergebnisse

zeigen, dass mit zunehmendem Fahrzeualter die Mängelquote deutlich ansteigt. Bei den Fahrzeugen unter drei Jahren hatten gut 28 Prozent Mängel. Bei den sieben- bis neunjährigen Fahrzeugen lag der Anteil bei knapp 71 Prozent und erreichte bei den 13- bis 15-jährigen mit fast 87 Prozent den höchsten Wert.

Vor allem vom schlechten Zustand der Bremsen, der Reifen und der Elektronik gehen Risiken für die Verkehrssicherheit aus. Rund 46 Prozent aller Fahrzeuge hatten Mängel in den Bereichen Fahrwerk, Räder/Reifen und Karosserie, 43 Prozent an Beleuchtung, Elektrik und Elektronik, 34 Prozent an der Bremsanlage.

Mit der Aktion verfolgen die Initiatoren das Ziel, junge Fahrer für die Bedeutung der technischen Fahrzeugsicherheit und für die Regeln des Straßenverkehrs insgesamt zu sensibilisieren.

Ein Unfall ändert alles

BG ETEM startet Kampagne für junge Berufstätige

Mehr als 13.000 meldepflichtige Arbeits- und Wegeunfälle von jungen Berufstätigen bis 25 Jahren verzeichnete die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM) für das Jahr 2013. Das sind fast 20 Prozent aller meldepflichtigen Unfälle. Die Jugendlichen waren mindestens drei Tage arbeitsunfähig. Zwölf Jugendliche verunglückten tödlich und hinterlassen Eltern, Verwandte und Freunde.

„Jugendliche sind im Beruf und in der Freizeit besonders gefährdet“, erläutert Dr. Jens Jühling, Präventionsleiter der BG ETEM, „weil sie oft eine hohe Risikobereitschaft besitzen. Ihnen fehlt die Routine, und sie können Gefahren noch nicht richtig einschätzen.“

Gut gemeinte Hinweise und Belehrungen wirken bei Jugendlichen nicht, betont Dr. Jühling: „Was sie tun sollen, haben die jungen Leute oft genug von ihren Eltern und Lehrern gehört. Sie wollen endlich selbst entscheiden.“

Dieser Erkenntnis folgt die Kampagne „Ein Unfall ändert alles“ der BG ETEM. „Du bestimmst das Risiko“ ist deshalb eine der zentralen Aussagen der Kampagne. Zu finden ist sie auf Postkarten und Plakaten, die unter anderem an Berufsschulen und in Unternehmen verteilt werden. Ziel der Printmedien ist es, die Jugendlichen auf die Internetseite www.einunfall-ändert-alles.de zu führen. Dazu dienen auch kurze Videoclips, die an YouTube- oder Facebook-Videos

erinnern und zunächst an die Welt der Zielgruppe anknüpfen. In einem Film springen Freerunner durch das nächtliche Frankfurt, ein anderes Mal berichten junge Video-Bloggerinnen von einer Party. Die Brücke zur Arbeitswelt schlagen die Filme kurz vor Schluss mit einer geschickten Überblendung in eine Lagerhalle und ein Büro.

Auch die Internetseite der Kampagne richtet sich nach den Kommunikationsgewohnheiten der Jugendlichen. „Jugendliche chatten gerne via Smartphone mit ihren Freunden“, weiß Holger Zingsheim, Leiter Kommunikation der BG ETEM. Auf der Internetseite werden solche Chats zwischen Jugendlichen nachgezeichnet. In den Chats geht es zunächst um Partys, DVD schauen und andere Freizeitvergnügen. Ein Unfall ändert die Gespräche abrupt. „Die Jugendlichen erleben mit“, so Zingsheim, „wie sich ein Unfall auf das Leben auswirken kann.“

„Aktion Schulterblick“ im dritten Jahr erfolgreich

Kampagne wirbt für sichere Mobilität im Alter



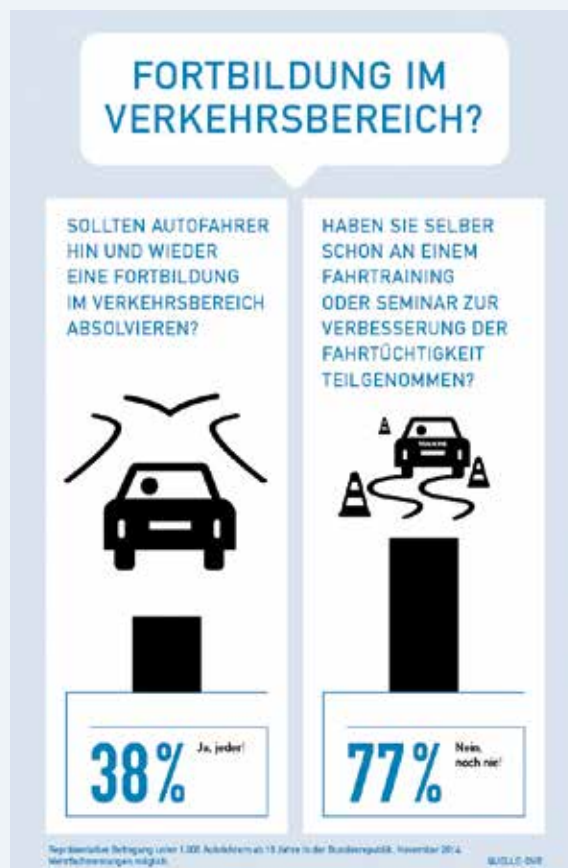
Mobilitätstag mit Tagesschau-Chefsprecher Jan Hofer (Mitte) in Hamburg

„82-jähriger Geisterfahrer von Polizei gestoppt“ – es sind solche Meldungen, die das Bild vom gefährlichen Rentner am Steuer als Klischee verbreiten. Doch hält die Realität diesem Vorurteil Stand? Statistisch gesehen verursachen Autofahrer zwischen 65 und 75 Jahren weniger Unfälle als der Durchschnitt. Doch ab dem 75. Lebensjahr steigt die Unfallbeteiligung an, wie eine Studie der Universität Zürich im vergangenen Jahr belegte: Autofahrer über 80 verursachen demnach bis zu dreimal mehr Verkehrsunfälle mit Sachschaden als jüngere. Auf Platz zwei der Unfallhäufigkeit landen die 75- bis 80-Jährigen, an dritter Stelle die jungen Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren. Mit Blick auf die demografische Entwicklung wird deutlich: Zukünftig wird der Anteil der älteren Autofahrer stark zunehmen – und damit die Bedeutung von Lösungen, die individuelle Mobilitätsbedürfnisse und die allgemeine Verkehrssicherheit unter einen Hut bringen.

Mit dem Auto unterwegs zu sein, gehört für viele Senioren zu ihrem Alltag dazu: Laut einer forsa-Umfrage im Auftrag des DVR ist es 93 Prozent der älteren Fahrer wichtig, sich selbstständig mit dem Wagen

fortzubewegen; jeder dritte 65- bis 75-jährige Pkw-Fahrer setzt sich fast täglich hinters Steuer. Einkäufe, Besuche, Reisen – die Möglichkeit, das alles mit dem eigenen Auto zu unternehmen, ist nicht zuletzt auch

eine Form der gesellschaftlichen Teilhabe. An den nachlassenden Fähigkeiten, im immer anspruchsvolleren Verkehrsgeschehen den Überblick zu behalten, ändert das jedoch nichts. Statt auf gesetzlich verordnete Gesundheitschecks wie in den Niederlanden, Großbritannien, Schweden, Spanien und der Schweiz, setzt man hierzulande auf die Eigenverantwortung der Senioren: Die Fahrtauglichkeit so lange wie möglich bewahren und regelmäßig bei freiwilligen Gesundheitschecks überprüfen lassen, Fahrzeuge mit moderner technischer Ausstattung nutzen, Trainings- und Seminarprogramme in Anspruch nehmen. Und wer merkt, dass er den Anforderungen des Autofahrens nicht mehr gewachsen ist, sollte den „Ausstieg“ rechtzeitig planen.



Veränderungen kommen schleichend

Denn die Veränderungen geschehen nicht über Nacht – sie kommen schleichend daher, entwickeln sich über Jahre hinweg fast unbemerkt. Die Rede ist von altersbedingten Beeinträchtigungen, die Auswirkungen auf die Sicherheit haben, mit der ältere Menschen am Straßenverkehr teilnehmen. Fit genug zum Autofahren? Viele beantworten die Frage spontan und uneingeschränkt mit Ja – schließlich blicken sie auf eine jahrzehntelange Fahrpraxis zurück. Und doch spürt jeder, dass sich bestimmte Fähigkeiten mit dem Alter verändern: Sehkraft und Hörvermögen, Reaktion, Koordination und Beweglichkeit lassen nach. Das bedeutet jedoch keineswegs das Ende der persönlichen „Automobilität“.

Seit 2012 wirbt der DVR deshalb gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) dafür, sich verantwortungsvoll um die eigene Mobilität zu kümmern und regelmäßig freiwillige Gesundheitschecks durchführen zu lassen. Die bisherige Erfolgsbilanz der „Aktion Schulterblick“: Mehr als 1.000 Mal berichteten Zeitungen, Zeitschriften, Online-Medien und TV über das Thema „Sicheres

Fit genug zum Fahren? – Machen Sie den Test!

Sehen, Hören, Informationsverarbeitung, Gedächtnisleistung – der Selbsttest des DVR schafft erste Klarheit, ob man noch sicher mobil ist. Der Test kann zu Hause am Computer in Ruhe und anonym durchgeführt werden. Das Programm führt durch die verschiedenen Aufgaben und fasst am Ende zusammen, wie die Testperson abgeschnitten hat. Einen Besuch beim Arzt ersetzt der Selbsttest jedoch nicht.

Hier geht es zum Selbsttest:
www.dvr.de/aktionen/aktion-schulterblick_selbsttest.htm

FOTO > H&S KATJA ZIMMERMANN

Wie bleibt man möglichst lange fit am Steuer? Drei Tipps von Ärztin und Fernsehmoderatorin Susanne Holst:



Machen Sie sich das Fahren einfacher

„Werden die Augen schlechter oder ist der Hals beim Schulterblick nicht mehr so beweglich wie früher, kann man einiges tun, um fit fürs Steuer zu bleiben. Klarheit über den eigenen gesundheitlichen Zustand kann ein Arztbesuch schaffen. Aber auch körperliche Fitness zahlt sich aus – sie lässt sich zum Beispiel durch den Besuch eines Gymnastikkurses steigern. Einfacher kann man sich das Fahren auch machen, indem man auf technische Helfer im Auto wie zum Beispiel Lichtassistenzsysteme oder Notbremsassistenten setzt.“

Autofahren im Alter“. 400.000 Exemplare der Info- und Aufklärungsbroschüre „Fit und Auto-mobil“ und des Angehörigen-Flyers wurden verteilt. Und es gelang, zahlreiche institutionelle Partner zu gewinnen, die sich für die Kampagne engagieren.

Ärzte als wichtige Vertrauenspersonen

Standen im ersten und zweiten Jahr die Autofahrer und deren Angehörige im Fokus der „Aktion Schulterblick“, wendete sie sich 2014 insbesondere auch an Mediziner als Mobilitätspartner: Vor allem Hausärzte

Verlassen Sie sich nicht nur auf sich selbst

„Ich weiß selbst am besten, wie sicher ich am Steuer bin‘ – das glauben viele Autofahrer. Oftmals sind es jedoch gerade Familienangehörige oder Freunde, die als Erste bemerken, wenn sich Probleme beim Fahren andeuten, wie zum Beispiel Unsicherheiten beim Einfädeln in den Verkehr. Ein wichtiger Partner in Sachen sichere Mobilität ist auch Ihr Hausarzt. Er kennt Ihre medizinische Vorgeschichte und kann mit einigen wenigen Tests prüfen, ob es gesundheitliche Beeinträchtigungen gibt, die sich auf die Fahrfitness auswirken können.“

Man lernt auch am Steuer nie aus

„Viele Autofahrer besitzen jahrelange Erfahrung und können Gefahrensituationen im Straßenverkehr gut einschätzen. Es empfiehlt sich dennoch, in regelmäßigen Abständen ein paar Fahrstunden zu nehmen oder ein Sicherheitstraining zu absolvieren. So sind Sie schnell wieder auf dem neuesten Stand in puncto Verkehrsregeln und können Fahrfehler vermeiden, die sich manchmal mit den Jahren einschleichen.“

spielen eine wichtige Rolle, um zu gewährleisten, dass ältere Autofahrer möglichst bis ins hohe Alter sicher unterwegs sein können. Sie kennen die Krankengeschichte der Betroffenen genau und können frühzeitig Beeinträchtigungen diagnostizieren, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen. In der Praxis zeigt sich jedoch: Nur zwei Prozent der älteren Autofahrer über 65 Jahren wurden von ihrem Arzt schon einmal auf das Thema Fahrtüchtigkeit angesprochen, obwohl ein Großteil der Befragten (88 Prozent) sich gern zum Thema „Fahrtüchtigkeit im Alter“ von ihrem Arzt beraten lassen würde. Zwei von drei

würden sogar auf ihren Führerschein verzichten, falls ihr Arzt ihnen dazu rät. Der Umfrage zufolge haben jedoch erst 15 Prozent der Befragten tatsächlich ihre Fahrfitness beim Arzt prüfen lassen. Aber auch auf Seiten der Mediziner herrscht ein Informationsdefizit – viele fühlen sich schlecht informiert über das Thema „sichere Mobilität im Alter“.

Um bundesweit Hausärzte zu sensibilisieren und aufzuklären, hat der DVR in diesem Jahr 40.000 Informationspakete an Praxen versendet, die die wichtigsten medizinischen und rechtlichen Fragen beleuchten: Welche Krankheiten können die Fahrfitness beeinträchtigen? Warum ist der Arzt verpflichtet, über mangelnde Fahrtüchtigkeit aufzuklären? Ein Leitfaden für das Patientengespräch gibt zudem Tipps, wie Mediziner ein erfolgreiches Beratungsgespräch zum sensiblen Thema „sichere Mobilität“ führen. Poster für das Wartezimmer und Broschüren unterstützen die Ärzte darüber hinaus bei der Information ihrer Patienten.

Autofahrer lernen nie aus

Die zweite wichtige Säule der „Aktion Schulterblick“ war 2014 die Fortbildung älterer Autofahrer. Denn: Mehr als drei Viertel der Autofahrer in Deutschland haben seit ihrer Führerscheinprüfung weder an einem Fahrsicherheitstraining noch an einem Seminar teilgenommen. Viele verlassen sich darauf, ihre Fähigkeiten selbst einschätzen zu können. Doch Experten sind in der Lage, diese besser zu beurteilen, hilfreiche Tipps

zu geben und eventuelle Leistungseinbußen schneller zu erkennen. Mit den Mobilitätstagen und einer umfangreichen Pressearbeit wirbt der DVR deshalb dafür, die eigenen Fähigkeiten und Kenntnisse auf den neuesten Stand zu bringen: Gemeinsam mit regionalen Tageszeitungen verlost den Mitgliedsunternehmen des DVR in diesem Jahr deutschlandweit 15 Fahrsicherheitstrainings. Besonderes Highlight war der Mobilitätstag mit Tagesschau-Chefsprecher Jan Hofer in Hamburg.



FOTO > DVR

Expertentipps beim Fahrsicherheitstraining

Neulich auf der Hutablage: Wackeldackel-Spot zur Fahrtüchtigkeit

„Deiner ist aber auch schon fast 70, oder?“, sagt ein Wackeldackel auf der Hutablage zum Spielzeughund im Nachbarauto. Und fragt ihn über dessen Herrchen am Steuer aus: „Gesundheitschecks gemacht? Fahrsicherheitstraining absolviert?“ Nachdem der Kollege all seine Fragen bejaht, wechselt der Wackeldackel kurzerhand auf die Hutablage des Nachbarwagens – zum Autofahrer, der ihn mit seinen Fahrkünsten überzeugt: Mit dem neuen Internet-Spot der „Aktion Schulterblick“ können die Mitglieder des DVR seit Dezember auf das Thema „Sichere Mobilität“

aufmerksam machen. Der Film ist ein Baustein der neuen Online-Infobox, mit der die Sichtbarkeit regionaler Beratungs- und Trainingsangebote erhöht werden kann. Autofahrer bekommen beispielsweise in einem Internet-Selbsttest erste Hinweise, wie fahrtüchtig sie sind – und können sich in webgerechten Texten über Fahrtüchtigkeit im Alter, Fahrtrainings oder Fahrerassistenzsysteme informieren.

Der Spot ist unter www.dvr.de zu sehen.





Jan Hofer

„Es ist deutlich aggressiver auf unseren Straßen geworden“

Der Chefsprecher der Tagesschau und Moderator Jan Hofer über ältere Verkehrsteilnehmer, das Verkehrsklima auf unseren Straßen und seinen Umgang mit dem Thema Verkehrssicherheit

DVR-report: Herr Hofer, was hat Sie dazu bewogen, die „Aktion Schulterblick“ zu unterstützen?

Hofer: Ich bin ja inzwischen 62 Jahre alt und komme so langsam in das Alter, in dem man sich Gedanken über seine persönliche Mobilität machen muss. Nun ist das bei mir nicht ganz so arg, weil ich immer viel Sport getrieben habe – ich glaube, ich bin relativ fit. Aber ich sehe in meinem Umfeld Gleichaltrige, bei denen das nicht mehr so wirklich zu erkennen ist. Ich glaube, dass es beim immer komplexer werdenden Verkehr und den immer größeren Anforderungen ganz wichtig ist, dass ältere Menschen sich dem anpassen und stellen.

DVR-report: Sie sind leidenschaftlicher Autofahrer und Oldtimer-Liebhaber. Wie viele Kilometer sind Sie durchschnittlich pro Jahr im Auto unterwegs?

Hofer: Ich fahre nicht mehr so viel. Früher bin ich weitaus mehr gefahren. Heute bevorzuge ich doch lieber den Zug oder das Flugzeug, weil es auch bequemer ist. Ich will Ihnen mal ein Beispiel nennen: Wenn sie von Hamburg nach Berlin mit dem Zug fahren, brauchen sie eine Stunde und 40 Minuten. Das schaffen sie niemals mit dem Auto. Und sie kommen ausgeruht an. Sie haben die Zeitung gelesen, gearbeitet oder was auch immer. Ich bin von Innenstadt zu Innenstadt gefahren und wenn ich angekommen bin, nutze ich das Carsharing-Modell und fahre zu meinem Zielort oder nehme anderenfalls ein Taxi.

Deswegen fahre ich nicht mehr so gerne Auto, vor allem nicht mehr so gerne in der Nacht. Es macht auch

keinen Spaß, ständig in irgendeinem Stau zu stehen. Laut Bundesverkehrsministerium haben wir rund 50.000 Tagesbaustellen pro Jahr in Deutschland. Man steht fast nur noch still, auch in den Innenstädten. Ich nutze das Auto nur noch für kurze Wege oder wenn es nicht anders geht, so wie bei einem Bahnstreik.

DVR-report: Aber wenn Sie mit dem Auto fahren, wie gehen Sie mit dem Thema Verkehrssicherheit um? Denken Sie bewusst über Ihre Teilnahme am Straßenverkehr nach oder ist das eher automatisiert in Ihren Alltag eingebettet?

Hofer: Es ist einigermaßen automatisiert. Ich habe keine Punkte in Flensburg. Das zeigt, dass ich relativ defensiv fahre. Ich nutze aber auch die modernen Fahrerassistenzsysteme. Ich habe ein Auto, das zum Beispiel automatisch den Abstand hält. Das heißt nicht, dass ich nicht aufpassen muss, denn wenn mir einer direkt vor das Auto fährt, dann nutzt das auch nichts mehr. Ich halte ansonsten zumindest immer den vorgeschriebenen Abstand. Damit fahre ich nie zu nah auf. Das führt oftmals dazu, dass jemand vor mir in die Lücke reinfährt und ich trotzdem aufpassen muss. Es ist ja nicht so, dass nur mein Fahrverhalten wichtig ist. Ebenso wichtig ist ja das Fahrverhalten anderer Leute und darauf muss ich Rücksicht nehmen. Ich kann so vorsichtig fahren wie ich will, wenn einer verrückt spielt, dann habe ich überhaupt keine Chance.

DVR-report: Daran anknüpfend, wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr?

Hofer: Ich muss sagen, ich fühle mich nicht mehr so sicher. Das hat damit zu tun, dass die Autobahnen zu voll sind. Das hat auch damit zu tun, dass wir in Europa heute offene Grenzen haben. Ich weiß nicht, ob jemand, der aus Polen kommt, aus Litauen oder woher auch immer, es gewohnt ist, so zu fahren wie wir. Gerade auch mit Blick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten. Ich bin ein absoluter Fan davon, auch mal schnell fahren zu können, aber dann muss auch die Situation dementsprechend sein. Ich bin sehr vorsichtig und habe auch



„Alte Leute und alte Autos haben vieles gemeinsam: Wenn man sie nicht rechtzeitig und ständig wartet, dann funktioniert das nicht mehr.“

einen siebten Sinn. Ich rieche, wenn einer rauskommt und dann gehe ich lieber auf die Bremse.

DVR-report: Stichwort „Verkehrsgeschehen auf unseren Straßen“. Wie bewerten Sie das Verkehrsklima? Sind die Deutschen zu aggressiv oder gar ein Volk von Verkehrsrüpel?

Hofer: Das Autofahren ist immer noch so ein bisschen Machtspiel und ich glaube, dass wir schon relativ aggressiv sind. Wenn ich mir zum Beispiel das Autofahren in den USA angucke, dann geht es dort deutlich entspannter zu. Mit einem Lächeln wird man da reingelassen.

Bei uns in Deutschland erlebe ich immer wieder, dass das Reißverschlussverfahren blockiert wird, weil einer partout jemanden nicht reinlassen will. Ich frage mich immer: „Junge, was hast du jetzt davon? Gar nichts!“ Es ist deutlich aggressiver auf unseren Straßen geworden. Ich merke das jeden Tag. Heute Morgen beispielsweise: eine Tagesbaustelle, einspurige Verkehrsführung in der Stadt; oder eine vierspurige Straße, die Autofahrer blockieren die Fußgängerüberwege, die Kreuzungen, es geht nichts mehr. Die Leute sitzen einfach nur stur hinter ihrem Steuer und pochen auf ihr Recht. Dabei ist es doch so einfach. Die Statistik zeigt, dass wenn man vernünftig und dem Verkehr angepasst fährt, gar keine Zeit verliert. Man glaubt das immer nur.

DVR-report: Glauben Sie, dass es besonders für ältere Menschen heutzutage besonders stressig ist, auf unseren Straßen unterwegs zu sein?

Hofer: Ja, das glaube und das merke ich auch. Ich spüre den demografischen Wandel sehr stark. Wenn Sie heute in der Stadt sind, sehen Sie sehr viele ältere Menschen im Auto, weil sie Zeit haben und einkaufen wollen. Die fahren sehr vorsichtig, aber oft nicht sehr ökonomisch. Ich erlebe zum Beispiel, dass die linke Spur immer voll ist, die rechte Spur vollkommen frei. Ich glaube, dass es für ältere Menschen ganz schwierig ist, sich den so schnell ändernden Gegebenheiten anzupassen.

DVR-report: Was können ältere Menschen aus Ihrer Sicht tun, um ihre Fahrtüchtigkeit, ihre Fitness zu erhalten oder auch zu erhöhen?

Hofer: Zunächst einmal sollten sie die Größe des Autos an ihr Alter anpassen. Es muss dann nicht mehr die riesige Limousine sein, sondern vielleicht reicht auch ein kleineres, wendigeres Auto. Wichtig ist auch, dass man ab und zu mal einen Check macht. Einfach mal untersuchen lassen: Wie gut sind meine Augen noch? Ich glaube auch, dass Verkehrssicherheitstrainings ganz wichtig sind. Einfach um mal wieder ein Gefühl dafür zu bekommen, wie so ein Auto reagiert. Wenn jemand vor 50 Jahren seinen Führerschein gemacht

hat, dann unter ganz anderen Voraussetzungen. Wenn ich mir meinen Oldtimer ansehe, der hat keine Servolenkung, der hat Bremsen, die in keiner Weise dem entsprechen, was der heutige Verkehr erfordert. Der hat kein ABS, der hat keinen Airbag, der hat noch nicht mal Gurte. Jetzt kann man sagen, die kann man ja nachrüsten, aber dann würde das Auto natürlich nicht mehr original sein. Aber ich fahre auch entsprechend. Wer so ein altes Schätzchen hat, fährt es nicht kaputt. Ich fahre auf Abstand und lasse auch regelmäßig die Reifen wechseln. Insgesamt spielt die Technik eine wichtige Rolle. Man muss ein Auto regelmäßig warten lassen – ein altes Auto sowieso. Alte Leute und alte Autos haben vieles gemeinsam: Wenn man sie nicht rechtzeitig und ständig wartet, dann funktioniert das nicht mehr. Und bei einem alten Auto ist es so: Wenn ich samstags von Hamburg aus gerne an die Ostsee fahren möchte, dann muss ich das Auto Freitagabend durchchecken, weil ich nicht weiß, ob der am Samstagmorgen wirklich wieder anspringt (lacht).

DVR-report: Angenommen, Sie würden in einigen Jahren feststellen, dass Sie sich beim Autofahren nicht mehr sicher fühlen. Was würden Sie unternehmen?

Hofer: Ich hatte immer einen Traum, den ich mir nie erfüllt habe, nicht erfüllen konnte, und den ich mir auch, glaube ich, in diesem Leben nicht mehr werde erfüllen können: Ich hätte gerne mal einen Fahrer gehabt. Ich hätte mich gerne hinten reingesetzt und jemand fährt mich von A nach B, ohne dass ich am Steuer sitzen muss und selber Stress habe. Vielleicht schaffe ich das ja noch (lacht).

Nein, im Ernst: Ich glaube, ich würde das Auto stehen lassen. Es hat ja keinen Sinn. Wir werden alle älter. Die Medizin macht es möglich, dass wir relativ alt werden und fit bleiben können. Warum soll ich mein Leben gefährden dadurch, dass ich irgendeinen Quatsch mache? Das möchte ich nicht.

DVR-report: Natürlich möchten ältere Menschen die eigene individuelle Mobilität gerne aufrechterhalten,



Jan Hofer beim Werkstattgespräch mit Sven Rademacher

zumal dann, wenn sie nicht in der Stadt, sondern auf dem Land leben und stärker auf das Auto angewiesen sind.

Hofer: Ich bin ein großer Freund des selbstbestimmten Lebens. Ich möchte nicht, dass der Staat mir alles vorschreibt. Ich möchte auch nicht, dass der Staat mir vorschreibt, dass ich mit 80 meinen Führerschein abzugeben habe und auch nicht, dass er sagt, du musst jetzt alle zwei Jahre den Führerschein neu machen. Ich habe vor einiger Zeit mal den Führerschein neu gemacht, weil ich mir noch ein Motorrad angeschafft habe und hierfür den Schein erweitern musste. Da war ich schon erstaunt, wie schwierig das heutzutage ist. Das hat aber mit dem normalen Umgang im Straßenverkehr nichts zu tun, denn ich kenne alle Schilder und ich weiß, wann ich langsam fahren muss und wann ich schnell fahren kann. Ich glaube, die Menschen sollten selber bestimmen, wann sie so weit sind. Aber ich glaube, es wäre ganz gut, wenn ein Arzt zum Beispiel sagen würde: „Mein lieber Freund, jetzt ist der Punkt erreicht, wo man darüber nachdenken sollte, ob das nicht geändert werden muss.“ Das fände ich schon in Ordnung.

Aber Sie dürfen eins nicht vergessen: Ich lebe in einer Großstadt. Da ist Mobilität kein Problem, da fährt der Bus, da gibt es Taxis, da gibt es Carsharing-Systeme und drei Bahnhöfe.

Menschen, die auf dem Land leben, haben diesen Komfort nicht. Denen dann die Mobilität zu nehmen, finde ich schon sehr schwierig. Wenn jemand in einem Dorf wohnt und 20 Kilometer braucht, um mal in die

Stadt zu fahren, um einzukaufen für den persönlichen Bedarf, der möchte nicht auf einen Fahrservice angewiesen sein. Das sollte man schon sehr differenziert betrachten.

DVR-report: Wie bewegen Sie sich am liebsten fort? Sie haben gesagt, Sie nutzen alle Verkehrsmittel, aber dann doch am liebsten den Oldtimer?

Hofer: Nein, der Oldtimer ist aus verschiedenen Gründen kein Fortbewegungsmittel in diesem Sinne. Das ist einfach Hobby und Spaß. Wenn ich 2.000 Kilometer im Jahr damit fahre, ist das schon viel. Der Oldtimer ist ein Auto, um mal an die See zu fahren, ein Picknick zu machen oder mal ein bisschen Spaß zu haben. Ich nutze sehr stark und immer mehr Carsharing-Systeme. In Hamburg zum Beispiel stehen rund 700 Smarts zur Verfügung, die kann ich überall abstellen und wieder einen neuen nehmen.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Jan Hofer



Mit einer Mercedes Ponton Limousine 220 S, Baujahr 1958, kam Oldtimer-Liebhaber Jan Hofer zum Interview bei Jarek Cars, der Werkstatt seines Vertrauens in Hamburg, vorgefahren. Der 62-Jährige verantwortet seit 2005 als Chefsprecher den Bereich der Sprecherinnen und Sprecher der Tagesschau und der weiteren Sendungen von ard-aktuell.

Bereits während seines Studiums der Betriebswirtschaftslehre in Köln arbeitete Hofer für die Hörfunkredaktion der Deutschen Welle. Nach einem Volontariat bei verschiedenen Rundfunkanstalten und ersten Fernsehmoderationen kam er 1985 zur Tagesschau.

Der Vater einer Tochter und zweier Söhne engagiert sich als Botschafter des Kinderhospizes Mitteldeutschland für todkranke Kinder, deren Eltern und Angehörige, ist Sonderbotschafter des Deutschen Roten Kreuzes und unterstützt aktuell die „Aktion Schulterblick“ des DVR.

SMS am Steuer: Tödliche Gefahr

Risiko wird von vielen Autofahrern unterschätzt

Endlich auf dem Heimweg. In guter Tradition rasch noch eine SMS an die Liebsten senden: „Bin gleich zu Hau...“ Für Sekunden kein Gespür für das eigene Fahrzeug, keinen Blick für den Gegenverkehr.

So oder ähnlich ereignen sich immer wieder schwere Unfälle. Wie riskant die Nutzung von Textnachrichten beim Autofahren wirklich ist, wird von vielen Autofahrern unterschätzt: Beim Schreiben und Lesen von SMS während der Fahrt erhöht sich das Unfallrisiko auf das 23-fache. Dies ergab eine Studie, die im US-Bundesstaat Virginia durchgeführt wurde. Beim Telefonieren wächst das Risiko „nur“ auf das Sechsfache.

Bei der Nutzung von SMS wird der Blick längere Zeit vom Verkehrsgeschehen abgewendet. Autofahrer sollten bedenken, dass eine Blickabwendung von nur fünf Sekunden bei Tempo 50 zu einem „Blindflug“ von beinahe 70 Metern führt. Auch wer dabei immer wieder kurz auf die Straße schaut, kann leicht etwas übersehen. Bei der Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h legt ein Fahrzeug in dieser Zeit sogar 180 Meter zurück. Wie viele Unfälle sich in Deutschland aufgrund von Ablenkung durch Textnachrichten ereignen, kann nicht beziffert werden, denn bei der polizeilichen Unfallerhebung wird dies in Deutschland bisher nicht untersucht. Bekannt geworden sind jedoch mehrere Fälle, bei denen im Fahrzeug von tödlich Verunglückten das Telefon mit einer angefangenen Kurznachricht gefunden wurde.

Vor allem junge Fahrerinnen und Fahrer verkennen die Gefahr: Wer es gewohnt ist, sich im Alltag permanent über soziale Medien wie Facebook, Twitter oder WhatsApp auszutauschen, möchte offenbar auch im Auto nicht darauf verzichten. Bei einer im Auftrag des Reifenherstellers Goodyear durchgeführten Befragung gab jede dritte junge Frau (30 Prozent)

zwischen 18 und 24 Jahren an, auch während der Fahrt SMS-Nachrichten zu schreiben. Bei den jungen Männern bekannte sich jeder vierte (23 Prozent) zu diesem gefährlichen Verhalten.

Dabei ist die Rechtslage eindeutig: Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobiltelefon nicht benutzen, wenn es hierfür aufgenommen oder gehalten werden muss. So steht es in Paragraph 23 Absatz 1a der Straßenverkehrsordnung (StVO). Dabei wird der Begriff „Benutzen“ sehr weit ausgelegt: Der Gesetzgeber versteht darunter nicht nur das Telefonieren, sondern auch das Schreiben von SMS oder das Einwählen in Internetdienste. Das Verbot gilt nicht, wenn das

Fahrzeug steht und der Motor ausgeschaltet ist. Autofahrern, die dies missachten, droht ein Bußgeld von 60 Euro und ein Punkt im Flensburger Fahreignungsregister.

Einige Fahrzeughersteller bieten bereits Informationssysteme an, mit denen sich Autofahrer durch eine elektronische Stimme SMS- und Twitter-Nachrichten vorlesen lassen können. Auch eine Sprachsteuerung des Telefons kann die Ablenkungsgefahr reduzieren. Dies vermindert die Ablenkung allenfalls, sie beseitigt sie aber nicht. Am sichersten fährt, wer zum Schreiben und Lesen von SMS – ebenso wie für das Telefonieren – einen Parkplatz ansteuert und sich dort gefahrlos der Nachricht widmet.



Gefährliche Begegnung auf der Landstraße: Der eine schaut auf sein Handy, textet, ist im „Blindflug“ unterwegs. Der andere ist ahnungslos und sieht die tödliche Gefahr nicht kommen.

FOTOMONTAGE > GWM/FOTOLIA

DVR für Tempo 80 auf schmalen Landstraßen

Nicht angepasste Geschwindigkeit oft Ursache für schwere Unfälle

FOTO > ZERBES



Die Geschwindigkeit zu hoch. Zu spät erkennt der Fahrer das feuchte Laub in der Kurve.

„Endlich zu Hause. Nur noch wenige Kilometer. Ist das finster heute. Und immer dieses Gegenlicht!“ Zu spät erkennt der Fahrer das feuchte Laub in der Kurve. Sein Fahrzeug bricht aus und prallt seitlich gegen einen Baum. So oder ähnlich passieren immer wieder Verkehrsunfälle mit schweren Folgen.

Die meisten tödlichen Unfälle ereignen sich auf Landstraßen. 2013 mussten dabei 1.934 Menschen ihr Leben lassen, das sind knapp 60 Prozent aller Getöteten. Jeder vierte Getötete wurde Opfer eines Baumunfalls. Viele Verkehrsteilnehmer starben bei Unfällen in Kurven und an Kreuzungen, Einmündungen oder Zufahrten. Aber auch Überholvorgänge führen immer wieder zu schweren Unfällen. Neben Insassen von Pkw sind häufig auch Motorradfahrer an solchen Unfällen beteiligt.

Laut Unfallerhebungen der Polizei ist „nicht angepasste Geschwindigkeit“ oft die Ursache für schwere Unfälle auf Landstraßen. Gemeint sind Geschwindigkeiten, die vom Fahrzeugführer unangemessen hoch gewählt wurden trotz beispielsweise

Nässe, Glätte, Dunkelheit oder heiklem Straßenverlauf an Kurven oder bei Gefälle. „Ob bei Unfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit auch eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgelegen hat, lässt sich oft nur mit Hilfe von Gutachten klären“, sagt Dr. Detlev Lippard vom DVR. Unstrittig sei jedoch, so der Verkehrssicherheitsexperte, dass niedrigere Geschwindigkeiten auf jeden Fall zu geringeren Unfallfolgen führen.

Der DVR empfiehlt daher, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern auf 80 km/h zu begrenzen. Wo die Sichtweite nicht ausreicht, um gefahrlos überholen zu können, solle die Anordnung von Überholverböten geprüft werden. „Da nicht alle Landstraßen gleich gefährlich sind, kommt der Identifizierung besonderer Gefahrenstellen eine große Bedeutung zu. Hierbei leistet die Arbeit der örtlichen Unfallkommissionen wertvolle Dienste“, erläutert Lippard. Oft sei entscheidend, längere Streckenabschnitte zu betrachten.

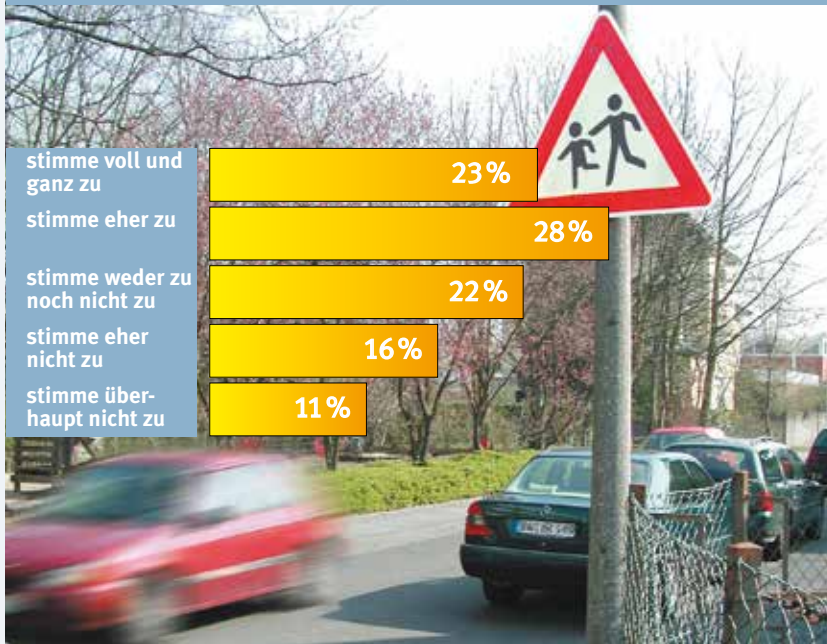
Sinnvoll könne es nach Meinung des DVR auch sein, zum Beispiel auf gut ausgebauten Landstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw von derzeit geltenden 60 km/h auf 80 km/h zu erhöhen. Hierdurch ergebe sich eine geringere Geschwindigkeitsdifferenz zu anderen Fahrzeugen, was den subjektiv empfundenen Überholdruck bei einigen Auto- und Motorradfahrern verringern und damit zu einer Vermeidung gefährlicher Überholmanöver führen könne.

Weiterhin nötig sei nach Meinung des DVR die konsequente Überwachung und Ahndung von erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen, um das Verhalten der Auto- und Motorradfahrer zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen. „Der DVR wird auch künftig im Rahmen seiner Aufklärungsarbeit die Verkehrsteilnehmer dazu motivieren, ihre Geschwindigkeit den Gefährdungen anzupassen nach dem Motto: Runter vom Gas – auch auf der Landstraße“, fasst Lippard zusammen.

50 km/h - zu schnell in der Stadt?

Tempo 50 ist innerorts oft viel zu schnell

FOTO > GWM



Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer (51 Prozent) ist der Meinung, dass Tempo 50 innerorts oft viel zu schnell ist. Dieses Bild ergab eine

repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im Oktober 2014 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 14 Jahren durchgeführt wurde. Lediglich ein Viertel der Befragten (27 Prozent) war der Meinung, dies träfe nicht zu. Jeder Fünfte (22 Prozent) ist unentschieden. Der DVR weist darauf hin, dass durch zu hohe Geschwindigkeiten in der Stadt insbesondere Radfahrer und Fußgänger, Kinder und ältere Menschen gefährdet werden. Es sei zu erwarten, dass durch eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit innerorts sowohl die Anzahl der Unfälle als auch die Unfallschwere deutlich verringert werden könne. Der DVR spricht sich daher für die Durchführung eines Modellversuches aus, mit dem die Auswirkungen dieser Maßnahme überprüft werden soll.

BOB konsequent auf Erfolgskurs

BOB, ein Präventionsprogramm gegen Alkohol am Steuer, richtet sich besonders an junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren. Die Kampagne läuft seit Jahren erfolgreich in Hessen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland, Bayern und findet bundesweit immer mehr Unterstützer. Beim 4. Deutschlandtreffen im bayerischen Pappenheim trafen sich Vertreter regionaler BOB-Initiativen, um die Weiterentwicklung des Programms zu intensivieren.

BOB ist die Person einer Gruppe, die nach Absprache keinen Alkohol

trinkt und sich und seine Mitfahrer sicher nach Hause bringt. BOB trägt die Verantwortung fürs Fahren und ist sich dieser auch bewusst. Er dokumentiert diese Verantwortungsübernahme nach außen, indem er sich mit dem knallgelben BOB-Schlüsselhänger zu erkennen gibt. Die Mitfahrer erkennen diese Verantwortungsübernahme an und unterstützen „ihren BOB“. In den teilnehmenden Gaststätten, Kneipen, und Diskotheken erhält er dafür ein alkoholfreies Getränk gratis.

Fahranfänger im Alter zwischen 18 und 24 Jahren sind überproportional an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Etwa jeder vierte Unfall mit Personenschaden wird von dieser Zielgruppe verursacht. Bei den Unfällen unter Alkoholeinwirkung liegt diese Beteiligung sogar bei über 30 Prozent.

„BOB belohnt positives Verhalten“, erklärte Polizeihauptkommissar Ernst Baltés, BOB-Beauftragter des

Zentrums Polizeiliche Prävention in Trier. „Junge Leute übernehmen damit Verantwortung für sich und andere“, ergänzte Thomas Thill von der BOB-Aktionsgemeinschaft Bayern e. V.

Polizeihauptkommissar Dirk Brandau zeigte auf, dass eine Studie der Uni Gießen den signifikanten Rückgang alkoholbedingter Unfallzahlen junger Fahrer im Bereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen nachgewiesen habe. Fahrlehrerin Nadine Nagel vom Landesinstitut für Präventives Handeln des Saarlandes konnte in ihrer Studie belegen, dass „Freunde sicher nach Hause fahren“ die größte Motivation junger Leute sei, sich an BOB zu beteiligen. Günther Ebenschweiger, Präsident des österreichischen Zentrums für Kriminalprävention, möchte BOB in der Alpenrepublik flächendeckend umsetzen, „weil effektive Prävention der Gesellschaft, aber auch jedem einzelnen jungen Menschen nutzt.“

Weitere Informationen unter www.bob-deutschland.de.

FOTO > ROLAND ROSINUS



4. Deutschlandtreffen in Pappenheim

Automatisiertes Fahren – Chance oder Risiko?

FOTO > UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/EN/5/54/AUTONOMOUSCAR1956.JPG



Schon seit Jahrzehnten ein Traum - autonomes Fahren

Das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt, während sich der Fahrer entspannt zurücklehnt, Zeitung liest oder seinen nächsten Termin vorbereitet. Ungewiss scheint weniger, ob, sondern wann dieses Szenario Wirklichkeit wird, denn die Hersteller arbeiten bereits heute am automatisierten Fahren. Aber welche Folgen hat dies für die Verkehrssicherheit? Können wir grenzenloses Vertrauen in die Technik haben? Welche rechtlichen Hürden sind zu nehmen, bevor das automatisierte Fahren umgesetzt werden kann? Und wer übernimmt die Verantwortung, wenn die Systeme versagen? Diese und andere Fragen wurden beim DVR-Presseseminar am 24. und 25. November 2014 in Bonn von Experten und rund 70 Fachjournalisten diskutiert.

Markus Kirschbaum von der Daimler AG Stuttgart berichtete über den selbststeuernden Lkw „Future Truck“. Die Entwicklung zum automatisierten Nutzfahrzeug sei dringend notwendig angesichts des weiter wachsenden Güterverkehrs auf den Straßen. Die Transporteffizienz könne durch das automatisierte Fahren gesteigert, die Kosten gesenkt werden. Ein weiteres Ziel sei das unfallfreie Fahren. Der Future Truck

ermöglicht bereits heute ein autonomes Fahren ohne Unterstützung von außen. Nachdem der Fahrer auf die Autobahn aufgefahren ist, könne er den „Highway Piloten“ einschalten und sich anderen Dingen widmen. Über ein Tablet könne er zum Beispiel einen Parkplatz reservieren oder die nächste Ladungsaufnahme planen. Durch diese Möglichkeiten werde sich das Berufsbild des Fahrers wandeln und attraktiver werden. Die Unternehmer würden logistische Aufgaben wie das Routing oder die Aufnahme von Fracht an die Fahrer weitergeben. Der Lkw teile seiner Umwelt mit, in welchem Fahrmodus er sich gerade befindet. Eine blau pulsierende Fahrzeugoberfläche signalisiere den automatisierten Modus, eine weiße Oberfläche manuelles Fahren. Nicht im Konzept vorgesehen sei das autonome Überholen. Auch das Auffahren und das Verlassen der Autobahn müsse manuell gesteuert werden. Dies könne mit der Technologie von heute noch nicht geleistet werden, ebenso wie das Fahren bei schneebedeckter Fahrbahn. Während des automatisierten Fahrens werde der Fahrer durch das System beobachtet und bei Bedarf durch einen Piepton gewarnt. Reagiere er darauf nicht, zum Beispiel weil er eingeschlafen ist oder wegen gesundheitlicher

Probleme, werde ein Notprogramm eingeleitet, bei dem die Geschwindigkeit abgesenkt, die Warnblinkanlage eingeschaltet und das Fahrzeug zum Halten gebracht wird.

Dr. Arne Bartels von der Volkswagen AG betrachtete das automatisierte Fahren aus Sicht der Automobilindustrie. Bei der Bewältigung aktueller und zukünftiger Herausforderungen der Gesellschaft könnten automatische Fahrfunktionen einen Beitrag leisten. Treiber seien politische Ziele wie Vision Zero oder Zero Emission sowie der demografische Wandel, die steigende Verkehrsdichte sowie die Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Die Einführung automatischer Fahrfunktionen erfolge in kleinen überschaubaren Schritten. Auf teilautomatische Systeme wie Stau- und Park-Assistenten würden hochautomatische Systeme der ersten Generation, beispielsweise der Stau-Chauffeur folgen. Komplett fahrerlose Systeme wie etwa das Roboter-Taxi erschienen erst in ferner Zukunft als realisierbar. Zur Einführung hochautomatisierter Fahrfunktionen müssten einige technische Herausforderungen bewältigt werden. Vorgeschlagen werde eine Integration von aktiven Sicherheitsfunktionen wie Notbremsen und Notausweichen sowie virtuelle Testfahrten als zusätzliche Methode für Freigabetests. Wenn dem Fahrer beim automatisierten Fahren ein Infotainmentangebot gemacht würde, solle dies durch kontrollierte Geräte geschehen, sodass man das Angebot auch wieder wegnehmen könne, bevor der Fahrer die Steuerung wieder übernimmt. Eine Fahreraktivitätserkennung sei ein wichtiger Systembestandteil. In der Diskussion wurde die Frage gestellt, wie weit die Funktionen des automatisierten Fahrens zwischen den Herstellern vereinheitlicht würden, damit die Nutzer die Systeme herstellerübergreifend anwenden könnten. Dies erfolge laut Bartels beim automatisierten



Tobias Ruttko beleuchtete Probleme des automatisierten Fahrens aus psychologischer Sicht.

Fahren genauso, wie dies bei derzeitigen Systemen praktiziert werde: Was zum Beispiel im Display angezeigt werde, könne sich im Detail unterscheiden, aber im Grundsatz würden sich einheitliche Funktionen herausbilden. Grundwissen über die Bedienung der Systeme müsse in die Fahrausbildung integriert werden.

Dr. Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung widmete sich in seinem Vortrag den Auswirkungen des automatisierten und autonomen Fahrens auf die Gesellschaft. Zusammen mit der Ablösung des Verbrennungsmotors durch Elektroantriebe könne ein Aufbruch in eine postfossile Mobilität gelingen. Das elektrische Bestellauto, das automatisch dorthin fährt, wo es gebraucht werde, könne ein attraktives Element einer neuen integrierten Mobilitätsdienstleistung sein, welche das klassische Privatauto zu einem Auslaufmodell mache. Junge Städter sähen das Auto bereits heute vergleichsweise nüchtern, was sich auch in der sinkenden Nutzung bei den 18- bis 24-Jährigen zeige. Diese Kundengruppe gehe der Autoindustrie zunehmend verloren. Internet und Mobiltelefonie übernahmen die Prestigefunktion, die das Auto bisher inne gehabt hätte. Als Beispiele

bereits vorhandener Angebote vernetzter Mobilität nannte Canzler „Call a bike“ sowie verschiedene Carsharing-Systeme. Die starke Verbreitung von Smartphones sei eine wichtige Voraussetzung dieser Entwicklung. Die vernetzte Mobilität bedeute einen Paradigmenwechsel in der Selbstbeweglichkeit.

Tobias Ruttko von der Friedrich-Schiller-Universität Jena beleuchtete Probleme des automatisierten Fahrens aus psychologischer Sicht. Die technische Unterstützung des Menschen bei hoch anfordernden Tätigkeiten könne grundsätzlich ein adäquater Weg sein, menschliches Fehlverhalten und daraus entstehende Unfälle zu reduzieren. Um eine effektive und effiziente Unterstützung des Fahrers durch technische Lösungen zu erreichen, müssten aber noch viele Fragen geklärt werden. Im Gegensatz etwa zum Luftverkehr sei der Straßenverkehr erheblich komplexer. Zudem sei die Benutzervariabilität erheblich größer: Während das Flugzeug von sorgfältig ausgewählten, hoch qualifizierten und trainierten Personen gesteuert werde, sei dies bei Autos nicht gegeben. Die Annahme, die Fehlerquelle Mensch ausschließen zu können durch eine bloße Ersetzung aus dem jeweiligen System, sei illusorisch, da der motorisierte Fahrer nur ein Teil des Gesamtverkehrssystems sei. Aus der Industrie sei bekannt, dass eine reine Kontrolltätigkeit des Bedieners, insbesondere bei Ereignislosigkeit, nicht aufrechterhalten werden könne. Für verschiedene, bereits vorhandene Assistenzsysteme lägen Erkenntnisse vor, die die Anpassungsschwierigkeiten des menschlichen Fahrers an diese Systeme dokumentieren. „Die Mensch-Maschine-Interaktion ist das Hauptthema,“ stellte Ruttko fest. So seien zahlreiche Interaktionsprobleme zwischen Mensch und Maschine denkbar, auch über Fahrzeuggrenzen hinweg. Akzeptanz und Vertrauen in systemgesteuerte Fahrentscheidungen müssten sichergestellt werden. Übervertrauen und damit verringerte Aufmerksamkeit müssten hingegen vermieden werden. Beim Fahrzeugwechsel könnten sich für den Nutzer weitere Probleme ergeben.

Denkbar sei auch ein Wissens- und Erfahrungsverlust künftiger Fahrer- generationen, die nicht mehr über umfangreiche Erfahrungen aus der manuellen Fahrzeugsteuerung verfügen. Schließlich seien die Probleme zu bedenken, die durch eine Manipulation oder unterlassene Wartung entstehen könnten.

Lennart S. Lutz von der Julius-Maximilians-Universität Würzburg berichtete über rechtliche Hürden, die durch den Fortschritt beim automatisierten Fahren aufgeworfen werden. Er widmete sich dabei hauptsächlich dem Zulassungs- und Verhaltensrecht sowie dem Straf- und Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht. Die Genehmigungsfähigkeit eines Fahrzeugs werde im Wesentlichen durch ECE-Regeln bestimmt. Automatisierte Bremsungen seien in diesen ausdrücklich angesprochen. Lenkanlagen müssten vom Fahrer jederzeit übersteuert werden können. Korrigierende Lenkfunktionen, wie sie beispielsweise beim ESP auftreten, seien zulässig, während automatische Lenkfunktionen nach bisherigem Recht nur bis maximal zwölf km/h zugelassen werden können. Beim Blick auf das Verhaltensrecht sei zunächst die Straßenverkehrsordnung (StVO) zu betrachten. Deren Normen seien primär an den Fahrer gerichtet, wenn zum Beispiel in Paragraph 3 Absatz 1 gefordert werde, dass der Fahrer nur so schnell fahren dürfe, dass er das Fahrzeug ständig beherrscht. Hier müsse der Gesetzgeber Rechtssicherheit schaffen, wenn automatisierte Funktionen an die Stelle des Fahrers treten. Außerdem sei das Wiener Übereinkommen zu beachten. In diesem internationalen Vertrag sei festgelegt, dass der Fahrzeugführer sein Fahrzeug ständig beherrschen und ständig in der Lage sein muss, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen. Ginge der Fahrer beim automatisierten Fahren einer Nebentätigkeit nach, sei diese Anforderung nicht mehr erfüllt. Daher hätten Deutschland und weitere Staaten eine Änderung des Wiener Übereinkommens ange-regt, wonach die Anforderung als erfüllt angesehen werden könne, wenn das Fahrzeug den geltenden

ECE-Regelungen entspricht. Eine Zustimmung der Vertragsstaaten zu diesem Änderungsvorschlag gelte als wahrscheinlich. Im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht ergebe sich ein weiteres Problem: Bei einem Unfall könne beim (teil)automatisierten Fahren nicht mehr nachvollziehbar sein, ob dieser durch ein Fehlverhalten des Fahrers oder durch eine Funktionsstörung der automatischen Steuerung verursacht wurde. Für automatisierte Fahrzeuge solle daher der Einsatz von Unfalldatenspeichern vorgeschrieben werden.

Im Vortrag von **Sven Hötitzsch**, ebenfalls von der Julius-Maximilians-Universität Würzburg, ging es um Fragen des Haftungsrechts. Das deutsche Haftungsrecht unterscheide neben der vertraglichen Haftung drei außervertragliche Haftungstypen: Es könne aufgrund einer ausgehenden Gefahr des Produktes, eines Verschuldens oder eines vermuteten Verschuldens gehaftet werden. Alle drei Haftungsarten würden in Unfallsituationen im Straßenverkehr angewendet. Im Falle eines Unfalls haften der Fahrer und der Halter aufgrund der Haftungsnormierungen des Straßenverkehrsgesetzes und des Deliktrechts. Die Haftung des Halters knüpfe nicht an ein Verschulden an, sondern an den Betrieb des Fahrzeugs. Die Ersatzpflicht des Fahrers enthalte ein Verschuldenserfordernis, wobei dieses zunächst vermutet werde, durch den Fahrer jedoch widerlegt werden könne. Eine Haftung nach

dem Deliktrecht können dagegen nur bei zwingendem Nachweis des individuellen Verschuldens begründet werden. Die Versicherung, die den Schadensausgleich übernimmt, könne im Fall eines technischen Versagens den Hersteller gemäß der Grundsätze der Produzenten- und Produkthaftung in Regress nehmen. Beim hochautomatisierten Fahren würden sich Haftungsverschiebungen ergeben. Insbesondere wenn der Fahrer keine Überwachungspflicht mehr habe, könne man ihm kaum noch ein Verschulden anlasten. Die Haftung würde auf den Halter übergehen. Die Hersteller würden sich durch die Einführung automatisierter Systeme in Zukunft mehr Haftpflichtprozessen ausgesetzt sehen. Das derzeit geltende Haftungsrecht sei grundsätzlich offen gegenüber neuen Technologien. Es bedürfe jedoch weiterer Klärung, wer wofür und in welchem Umfang haften werde. Abhilfe könnten richterliche Rechtsfortbildung, gesetzgeberische Klarstellungen und gegebenenfalls eine Neunormierung von Haftungsregelungen für automatisierte Fahrzeuge schaffen.

Udo Schüppel von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH in Dresden widmete sich in seinem Vortrag der Frage, wie die Hauptuntersuchung angesichts zu prüfender automatisierter Fahrzeuge weiterentwickelt werden muss. Als aktive kommunizierende Sicherheitsfunktion komme demnächst die automatische

Notruffunktion eCall in den Fahrzeugen zum Einsatz. Beim eCall seien zahlreiche Fehler denkbar, wie zum Beispiel eine defekte oder unzulässig umgerüstete Audioanlage, eine ungültige Sim-Karte, Störungen am Mikrofon oder Korrosion an Leitungen und Kontakten. In absehbarer Zukunft würden Fahrzeuge mit weiterentwickelten Assistenzsystemen zu prüfen sein, die Chauffeurfunktionen übernehmen, etwa beim Einparken oder der Kolonnenfahrt auf der Autobahn. Schüppel stellte den sogenannten HU-Adapter vor, der bei Hauptuntersuchungen eingesetzt werden könne. Bei diesem Gerät handelt es sich um ein Interface zur Kommunikation mit Steuergeräten in den Fahrzeugen. Der HU-Adapter werde über die Diagnoseschnittstelle an das Fahrzeug angeschlossen und ermögliche beziehungsweise vereinfache zahlreiche Prüfungen. Ab Juli 2015 werde dieser Adapter verpflichtend bei Hauptuntersuchungen von Pkw und Kleinst-Lkw eingesetzt, später folge der Einsatz bei Nutzfahrzeugen. Eine besondere Herausforderung bestehe darin, bezüglich des Datenaustausches solcher Funktionen auch deren Übereinstimmung mit Datenschutz- und Datensicherheitsanforderungen zu überprüfen. Zur effektiven und effizienten Integration der Prüfung dieser Systeme in die HU sei es unabdingbar, notwendige Anforderungen an die HU bereits während der Fahrzeug-Homologation zu berücksichtigen.



Etwa 70 Medienvertreter diskutierten engagiert das Für und Wider des automatisierten Fahrens.

Zurück ins Leben

Eindrücke und Erkenntnisse nach einem unverschuldeten Motorradunfall



Hans-Jürgen Lennartz hat sich nach einem schweren Motorradunfall zwei Monate lang zurück ins Leben gekämpft.

Aufzeichnungen von Hans-Jürgen Lennartz während der Reha und kurz danach, bearbeitet von Matthias Dohmen

Ein Metallteil auf der Fahrbahn wurde Hans-Jürgen Lennartz zum Verhängnis. Es war von dem gerade vor ihm eingescherten Personenwagen verdeckt. Erst als der Pkw die Fahrspur wechselte, wurde das Hindernis sichtbar. Zu spät. Lennartz ist kein Draufgänger, fuhr stets mit Helm und Lederbekleidung, aber er kam zu Fall und wurde schließlich von der folgenden Bikerin überrollt. Mehrfach musste er reanimiert werden. Er erlitt ein sogenanntes Polytrauma, darunter schwere Verletzungen der Lunge, des Herzens, überhaupt des Brustkorbs und der Rippen sowie der Schulter.

„Es sollte meine Abschlussfahrt nach 30 Jahren Motorradfahren werden. Wir hatten ein langes Wochenende nach Lauterbach im Harz

gebucht. Am 28. August 2013 gegen 8 Uhr haben wir uns am Sammelplatz getroffen. Wir waren alle guter Stimmung. Bikes und Fahrer top. Nach einer kurzen Lagebesprechung machten wir uns auf den Weg. Die Fahrt verlief ohne Probleme. Nach gut einer Stunde erreichten wir das Heumarer Autobahndreieck.

Es war etwa 9.20 Uhr, wie mir später berichtet wurde, als die Fahrt für mich ein jähes Ende fand. Zum Ablauf des Unglücks fehlen mir jegliche Erinnerungen. Ein Notarzt sprach mich noch an. Das Einzige, was ich gesagt habe: „Ich bekomme keine Luft.“ Dann gingen bei mir die Lichter aus.

Erster Tag ... 14 Tage ... 21 Tage ... keine Erinnerungen. Als sich die Dinge in meinem Kopf sortierten, fragte ich mich: Sind das Träume und Fantasien? Bin ich in der Wirklichkeit? Oder in einer anderen Welt?

Ich lag auf der Intensivstation der Unfallklinik Köln-Merheim und hing immer noch an Maschinen, die mich am Leben hielten. Rund um die Uhr gepflegt und behütet. Die Ärzte haben ein Wunder vollbracht. Ich möchte Gott danken.

Ich erwachte aus dem Koma. Zuerst gähnende Leere. Nach und nach bildeten sich Formen zu Gesichtern, Gesichter wurden Personen. Meine Frau Marion war in dieser Zeit meine Kommunikations-Managerin. Sie stellte alle Verbindungen zwischen dem Rest der Welt und mir her. Sie war über alles informiert. Nach und nach hat sie mir von der ganzen Misere, die mir widerfahren ist, erzählt. Sie war jeden Tag bei mir. Aufopferungsvoll hat sie sich um mich gekümmert. Ich liebe sie. Ich liebe sie noch mehr als je zuvor.

Langsam ging es bergauf mit mir. Vom Säugling mit Pampers über die Bettpfanne, den Toilettenstuhl bis Gehbock und Krücken habe ich alle Phasen der Entwicklung durchgemacht. Die Bettpfanne verursachte mir Schmerzen, sie war aus Metall. Ich hatte ja kein Fett mehr auf den Rippen, geschweige denn Muskeln.

Später war ich auf der offenen Station 562 A. Die Besuchszeiten waren großzügiger, der Besuch von Freunden und Bekannten einfacher.

Muskeln? Wo sind sie geblieben? Am Anfang konnte ich noch nicht einmal einen Kaffeelöffel halten oder eine volle Tasse.

Doch ich machte Fortschritte. Die künstliche Ernährung wurde eingestellt. Der Schlauch kam raus. Selbst zu essen, war sehr anstrengend und ging noch nicht richtig. Nach dem Essen war ich erschöpft und musste mich erst einmal erholen. Nach drei Tagen ein Erfolgserlebnis: Mit der linken Hand konnte ich schon die volle Tasse halten. Alle Zugänge und Ports wurden entfernt. Ich brauchte



Lennartz mit seiner Maschine

sie nicht mehr, stattdessen gab es nun Tabletten – 18 Stück, über den Tag verteilt.

Marion war zuerst über meine Appetitlosigkeit besorgt. Meine Schwester Norma hat sie dann wieder ausgerichtet: „Ich kenne meinen Bruder, der nimmt sich, was er braucht.“ Und mit dem Laufen und Gehen kam auch der Hunger wieder.

Die Physiotherapeuten haben mir ein Gummiband ans Fußende des Bettes gebunden. Jetzt konnte ich Arme und Beine trainieren.

Langsam stellten sich erste Erfolge ein, von Tag zu Tag ein bisschen mehr. Toilettengang mit Gehbock. Die Beine fühlten sich wie Gummi an. Einen Tag später: Morgens mein erster selbstständiger Gang zum Waschbecken. Halb lag ich auf der Armatur. Mit der linken Hand versuchte ich mir die Zähne zu putzen, es ging mehr schlecht als recht. Mit der rechten Hand konnte ich noch gar nichts machen. Wahrscheinlich lag es an der Fraktur des rechten Schulterdachs. Die Haare konnte ich gut waschen. Mein Kopf hing ja tief genug im Becken.

Auf die Besuche der Kinder mit den Enkeln freute ich mich besonders. Die Bilder von Lukas und Anna hingen in Sichtweite an der Wand. Sie bauten mich ungemein auf, stachelten meinen Ehrgeiz an. Lukas sagte zu mir: „Opa, ich leih dir mein Hulk-T-Shirt, dann bekommst du schnell wieder Muskeln.“ Mir standen die Tränen in den Augen. Ich habe Lukas fest gedrückt.

Die ersten Schritte in die reale Welt: In der zweiten Woche meinten die Ärzte bei der Visite, dass ich gute Fortschritte mache und die noch vorhandenen Katheter und Zugänge nicht mehr bräuchte. Zwei Stunden später war ich alles los. Es war herrlich. Nichts zwackte und zwickte mich mehr, ich verhedderte mich nicht mehr mit den Schläuchen. Ein weiterer Schritt auf dem Weg der Genesung.

Dann kam Simon, der Physiotherapeut, mit Krücken an: „So, Herr Lennartz, jetzt versuchen Sie einmal, mit Krücken zu laufen.“ Die ersten Meter auf meinen Gummibeinen waren sehr wackelig. Aber ich hatte die Kraft in den Armen, mich zu halten. Die ersten 30 Meter hatte ich geschafft. Nun

kam Simon zweimal am Tag, um mit mir das Gehen zu üben. Die Wegstrecken wurden länger.

Eines Tages bekam ich Besuch von einer Sozialpsychologin. Ich benötigte eine Rehaklinik mit Kardiologie, und, da ich noch nicht zu hundert Prozent mobil war, einer Pflegestation. Die Wahl fiel auf die „Rosenquelle“ in Aachen. Kardiologie deshalb, weil ich bei dem Unfall einen Vorderwandinfarkt erlitten hatte.

Am 7. Oktober gegen 9 Uhr waren die Johanniter mit einem Krankenwagen da. Sie brachten mich nach Aachen. Dort am Nachmittag die Eingangsuntersuchung. Dann ging es los: Krafttraining, Krankengymnastik, Gruppenrunde für Atemübungen, Massagen, Bewegungsbäder und Elektrostimulationen wechselten sich ab.

Am 2. November war mein Aufenthalt in der Reha beendet. Nach etwas mehr als zwei Monaten war ich endlich wieder zu Hause und konnte weiter an mir arbeiten, um wieder fit zu werden.“

Mittlerweile ist Jürgen Lennartz, der sich nie aufgegeben hat, wieder einigermaßen „gut zu Fuß“. Die Minderung der Erwerbsfähigkeit beträgt, nicht zuletzt wegen der erheblichen Einschränkung der Beweglichkeit der Schulter, amtlicherseits 50 Prozent.



Seine Familie hat ihm Kraft gegeben.

Mal Butler, mal Lebensretter

Fahrerassistenzsysteme im Auto: Was leisten die elektronischen Beifahrer?



Die Experten am Lesertelefon waren (v.l.n.r.):

- **Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Harald Barth;** Produktmarketing Manager für den Produktbereich Fahrerassistenz, Valeo Schalter und Sensoren GmbH, Bietigheim-Bissingen
- **Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Meyer;** Senior Manager Geschäftsbereich Chassis Systems Control, Robert Bosch GmbH, Heilbronn
- **Dipl.-Ökonom Welf Stankowitz;** Referatsleiter Fahrzeugtechnik, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn

Sie parken ein, überwachen den Toten Winkel, verhindern Unfälle, retten Leben – und verhalten sich ansonsten vollkommen unauffällig. Elektronische Fahrerassistenzsysteme (FAS) sind aus modernen Autos nicht mehr wegzudenken. Die technische Entwicklung ist jedoch so rasant, dass mancher den Überblick verliert, welche Systeme verfügbar sind und für welchen Fahrertyp sie entwickelt wurden. Besonders beim Kauf eines neuen Autos spielt das Wissen über Abstandsregeltempomat, Verkehrszeichenerkennung, Nachtsichtassistent & Co. eine wichtige Rolle. Am Ratgebertelefon brachten Experten des DVR und seiner Partner die Leser auf den neuesten Stand. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten zum Nachlesen.

Für Vielfahrer mögen Fahrerassistenzsysteme ja Sinn machen. Ich nutze mein Auto aber nur zum Einkaufen und gelegentlich für Ausflüge...

Welf Stankowitz: Unfälle passieren eher auf Kurzstrecken und sie betreffen eher Gelegenheitsfahrer, wie die Erfahrung zeigt. In beiden Fällen machen Assistenzsysteme das

Fahren sicherer. So gibt es beispielsweise speziell für den Stadtverkehr ausgelegte Notbremsysteme, die Auffahrunfälle wirksam vermeiden. Solche Systeme können auch Fußgänger und Radfahrer erkennen und warnen den Fahrer, bevor es zu einer Kollision kommt.

Muss ich bei einem Abstandsregeltempomaten überhaupt noch bremsen?

Michael Meyer: Grundsätzlich nein. Sie stellen nur die gewünschte Geschwindigkeit und den Abstand ein, den ihr Fahrzeug zu vorausfahrenden Fahrzeugen haben soll – alles andere regelt das System. Schert beispielsweise ein Fahrzeug vor Ihnen ein, bremst das System Ihr Fahrzeug ab und stellt den notwendigen Sicherheitsabstand wieder her. Umgekehrt beschleunigt das System auch erneut bis zur Wunschgeschwindigkeit, wenn vor Ihnen wieder freie Fahrt ist. Neben dem Komfort sorgt das System so dafür, dass gefährliche Aufahrsituationen seltener werden.

Greift ein Spurhalteassistent tatsächlich ins Lenkrad ein?

Harald Barth: Ja, er lenkt Sie tatsächlich in die Spur zurück, wenn Sie Gefahr laufen, diese unabsichtlich zu verlassen. Vorher wird er Sie in aller Regel warnen, entweder mit einem Warnton oder über eine Vibration des Lenkrads. Ältere Systeme, sogenannte Spurverlasswarner, beschränken sich aufs Warnen.

Wie stark verkürzt ein Notbremsassistent den Bremsweg?

Michael Meyer: Wir wissen aus der Forschung, dass bei Auffahrunfällen rund ein Drittel der Fahrer gar nicht und die Hälfte nicht ausreichend stark bremst. Der Rest legt zwar eine Vollbremsung hin, aber zu spät. Genau hier hilft der Notbremsassistent: Er warnt den Fahrer rechtzeitig in einer kritischen Situation und unterstützt ihn bei der Bremsung so, dass der notwendige Bremsweg erreicht wird. Je nach System wird die Bremsung bereits während der Reaktionszeit des Fahrers eingeleitet, um wertvolle Zeit zu gewinnen.

Gibt es für das Einparken unterschiedliche Systeme?

Harald Barth: Vier, um genau zu sein. Eine Einparkhilfe warnt über Abstandssensoren, wenn es beim Einparken eng wird. Ein Einparkassistent vermisst die Parklücke und übernimmt beim Einparken die Lenkung – Brems- und Gaspedal bedienen Sie selbst. Eine Rückfahrkamera zeigt Ihnen auf einem Bildschirm den Bereich direkt hinter dem Fahrzeug, den Sie ansonsten nicht einsehen könnten. Und schließlich gibt es Umfeld-Kerasysteme, die das gesamte Fahrzeugumfeld in einer Art Vogelperspektive abbilden, indem sie mehrere Kameras nutzen. Als sinnvoll hat sich die Kombination aus beiden Systemen erwiesen, also Abstandssensoren plus Kamera.

Ich fahre gerade im Winter ungerne bei Dunkelheit und Nässe, weil die Sicht so schlecht ist. Bringt mir ein Fahrerassistenzsystem da etwas?

Harald Barth: Besonders zwei

Systeme sind in diesen Fahrsituationen hilfreich: Moderne Lichtsysteme sorgen für beste Sicht bei allen Lichtverhältnissen. Und der Spurwechselassistent stellt sicher, dass die Risiken beim Wechsel der Fahrbahn minimiert werden. Denn bei schlechter Sicht ist es oft schwer einzuschätzen, wie schnell ein von hinten kommendes Fahrzeug unterwegs ist und wie weit entfernt.

Erhöht ein Fahrerassistenzsystem den Wiederverkaufswert eines Fahrzeugs?

Welf Stankowitz: Bei Fahrzeugen der oberen Mittelklasse und der Oberklasse sind solche Systeme fast schon Voraussetzung für einen Wiederverkauf. Hinzu kommt, dass die Verbreitung von FAS über alle Fahrzeugklassen hinweg zunehmen wird und den Wert beim Wiederverkauf so erhöht.

Woher weiß der Müdigkeitswarner, wann ich eine Pause brauche?

Welf Stankowitz: Der Müdigkeitsassistent misst permanent Fahrzeugdaten, zum Beispiel das Brems- und Lenkverhalten. Weicht der Fahrer von voreingestellten Werten ab, die auf eine Ermüdung hinweisen, reagiert das System mit der Empfehlung, eine Pause zu machen.

Welchen Bereich deckt ein Spurwechselassistent ab?

Michael Meyer: Er deckt die Fahrspuren rechts und links von Ihrem Fahrzeug ab – den Bereich des sogenannten Toten Winkels ebenso wie den Verkehrsraum bis zu 70 Meter hinter Ihrem Fahrzeug. So werden zwei klassische Unfallsituationen vermieden: das Übersehen eines Fahrzeuges und die Fehleinschätzung der Geschwindigkeit, mit der sich Fahrzeuge von hinten nähern. Das System informiert den Fahrer zunächst und warnt ihn dann bei einem kritischen Spurwechsel.

Kann man Fahrerassistenzsysteme auch nachträglich einbauen lassen?

Harald Barth: Einige lassen sich nachrüsten, zum Beispiel Abstandssensoren zum Einparken, Rückfahrkameras und sogar Spurverlass- und Auffahrwarner. Andere Systeme

müssen mit anderen Fahrzeugsystemen verbunden sein und lassen sich deshalb nicht nachträglich einbauen.

Können Fahrerassistenzsysteme „irren“?

Welf Stankowitz: Die Systeme sind technisch sehr ausgereift und kontrollieren sich permanent selbst. Dennoch gilt: Ein technischer Defekt kann bei keinem System mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden. Festzuhalten bleibt, dass der Fahrer selbst in der Verantwortung für sein Handeln steht – und nicht das Fahrerassistenzsystem. Mit anderen Worten: Das System unterstützt den Fahrer – es ersetzt ihn nicht. Der Chef im Auto sind und bleiben Sie!

Ich bin viel auf der Autobahn unterwegs. Welche FAS sind für mich sinnvoll?

Michael Meyer: Auf jeden Fall sollte Ihr Auto – unabhängig von der Fahrstrecke – über einen vorausschauenden Notbremsassistenten verfügen. Für Fahrer mit hohem Autobahnanteil empfehle ich zusätzlich einen Abstandsregeltempomat, der in der Regel über eine Notbremsfunktion verfügt. Außerdem sollten Sie über einen Spurhalte- und Spurwechselassistenten nachdenken sowie über eine Verkehrszeichenerkennung. Wenn Sie häufig nachts oder auf sehr langen Strecken unterwegs sind, ist zudem ein Müdigkeitswarner eine hilfreiche Option.

Ich will nächstes Jahr ein neues Auto kaufen – worauf sollte ich beim Lichtsystem achten?

Michael Meyer: Beim Licht geht es vor allem darum, die maximale Ausleuchtung zu erreichen, die der Verkehr zulässt. Moderne Systeme schalten nicht nur selbstständig das Licht ein, sondern regeln die Ausleuchtung abhängig vom vorausfahrenden und entgegenkommenden Verkehr. Gerade außerhalb von Ortschaften sorgen diese Systeme für mehr Sicherheit: Zum einen leuchten sie die Fahrbahn optimal aus, zum anderen vermeiden sie die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer, denn ein aktives Umschalten von Abblend- auf Fernlicht ist nicht mehr notwendig. Zusätzlich sorgt Kurvenlicht bei Nacht vor allem

auf Landstraßen für sicheres Fahren. Innerorts ist das Abbiegelicht sehr hilfreich, weil es Fußgänger und Radfahrer in Kreuzungsbereichen besser erkennen lässt.

Gibt es FAS speziell für den Anhängerbetrieb?

Harald Barth: Es gibt Hersteller, die in ihre Fahrzeuge spezielle Elektronische Stabilitätsprogramme – so genannte ESP-Systeme – einbauen, die auf die veränderte Fahrdynamik im Anhängerbetrieb eingestellt sind. So verhindert das Zugfahrzeug beispielsweise das gefährdete Aufschaukeln des Anhängers. Um das Rückwärtsfahren mit Anhänger zu erleichtern, baut Volkswagen in den neuen Passat einen Anhänger-Rangierassistenten ein.

Liest der Verkehrszeichenassistent die Verkehrsschilder oder kommen die Informationen aus dem Navigationsgerät?

Welf Stankowitz: Beides ist möglich, ideal ist die Kombination beider Systeme. Dann gleicht der Assistent das Ergebnis der Kameraerkennung mit dem Navigationssystem ab. So wird die größtmögliche Zuverlässigkeit der Geschwindigkeitsangabe gewährleistet.

Von ABS bis Xenon: alles über die besten Beifahrer

Welches Fahrerassistenzsystem passt zu mir? Welche Systeme sind für mein Wunschauto erhältlich? Wie funktionieren die elektronischen Beifahrer genau? Und was bedeuten Abkürzungen wie ACC, EBA oder TJA? Auf einer Webseite rund ums Thema Fahrerassistenzsysteme hat der DVR mit seinen Partnern umfangreiche Informationen zusammengetragen, die sich ebenso an technische Laien wenden wie an Händler und Flottenmanager. Auch als App fürs Smartphone erhältlich.

→ www.bester-beifahrer.de

IRTAD feierte silbernes Jubiläum

Internationales Netzwerk erfasst seit 25 Jahren wichtige Unfalldaten



Beim Festakt in Köln (v.l.n.r.): Martha Brouwers, Prof. Günther Kroj, Prof. Fred Wegmann (IRTAD-Vorsitzender), Christian Kellner (DVR-Hauptgeschäftsführer), Michael Rohloff (Vizepräsident der BASt), José Viegas (Generalsekretär ITF), Prof. Horst Schulze (BASt) und Sven Karup Nielsen (früherer IRTAD-Vorsitzender).

In den 1970er Jahren gab es noch keine Mobiltelefone, keine Laptops und Personal Computer zum Hausgebrauch, kein Internet, das die Recherchen vereinfachte, vielmehr wurde noch mit Schreibmaschinen getippt und mit Taschenrechnern kalkuliert. Für die Datenanalysen mit Computerprogrammen wurden Lochkarten gestanzt – alles andere als nutzerfreundlich. Es war aber just die Zeit, in der in vielen Ländern Europas der Motorisierungsgrad rasant stieg und damit leider auch die Zahl der Unfallopfer. Die Straßen waren nicht darauf ausgelegt, die Fahrzeuge boten einen ungenügenden Schutz und das Rettungswesen war eher rudimentär aufgestellt. Vor diesem Hintergrund erhielt die Auswertung von Unfalldaten eine besondere Bedeutung und somit die Sammlung dieser Daten. Mit diesem Szenario erinnerte Dr. Ekkehard Brühning, Abteilungsleiter a.D. der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), an die Rahmenbedingungen, die die Verkehrssicherheitsarbeit bis in die beginnenden 1980er Jahre umgaben.

Die internationale Unfalldatenbank IRTAD (International Road Traffic Accident Database) wurde 1989 gegründet. Grund genug, anlässlich des 25-jährigen Jubiläums die Entwicklung der Datenbank und des Netzwerkes von seinen Anfängen bis

heute Revue passieren zu lassen. Die Ergebnisse präsentierten neben dem „Spiritus Rector“ Dr. Brühning und dem amtierenden Vorsitzenden der IRTAD-Gruppe Fred Wegman auch dessen Vorgänger Sven Krarup Nielsen, Peter Hehlen und Josef Mikulik. Derzeit umfasst IRTAD 70 Mitglieder aus 35 Ländern. Der DVR ist seit 1996 assoziiertes Mitglied und hat vom IRTAD-Netzwerk enorm profitiert.

Vorläufer von IRTAD war die Datenbank INVUD (Internationale Verkehrs- und Unfalldaten), die bereits 1985 in der BASt eingerichtet wurde und Unfalldaten von 14 Ländern miteinander verglich. Gründungsvater und Motor für den Aufbau der Datenbank war Dr. Brühning.

Heute besteht IRTAD aus einer Datenbank und einer Arbeitsgruppe. Die IRTAD-Datenbank enthält Unfall- und Verkehrsdaten sowie andere Sicherheitsindikatoren aus 29 Ländern. Die als IRTAD-Gruppe bekannte „International Traffic Safety Data and Analysis Group“ ist eine dauerhaft eingesetzte Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Verkehrsforschungsstelle der OECD und des Internationalen Transport Forums (ITF). Die Gruppe setzt sich aus Verkehrssicherheitsexperten und Statistikern aus Forschungsinstituten, Straßen- und Verkehrsverwaltungen, internationalen

Organisationen, Universitäten, Verbänden und weiteren Organisationen zusammen. Das Hauptziel der Gruppe besteht darin, einen Beitrag zur internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsunfalldaten und deren Analyse zu leisten.

Die Datenbank ermöglicht die Vergleichbarkeit und Analyse aggregierter Unfalldaten nach Altersgruppen, Art der Verkehrsbeteiligung, Unfallschwere, Geschlecht und Straßenkategorien. Darüber hinaus stellt sie Unfallraten nach Bevölkerungsanteilen und nach Fahrleistung zur Verfügung. Die Daten können jeweils nach Monaten oder Jahren miteinander verglichen werden. Durch die Mitgliedschaft bei IRTAD konnten einige Länder ihr noch nicht ausge-reiftes Unfalldatenerfassungssystem verbessern. Da die gelieferten Daten strengen Kontrollen unterworfen werden, ist deren Qualität und Vergleichbarkeit auf internationaler Ebene stets gesichert. Mit diesen akkuraten Zahlen ist es möglich, international vergleichbare Trends zu analysieren und somit nationale Verkehrssicherheitspolitik auf einer soliden Grundlage zu entwickeln.

Um den Austausch der Erfahrungen über Unfallstatistik und Datenanalyse zu fördern, hat IRTAD bereits fünf internationale Konferenzen

durchgeführt, in Helsinki (1995), Wien (2000), Brunn (2006), Seoul (2009) und Buenos Aires (2013). In Arbeitsgruppen befassen sich die Experten mit besonderen Themen und analysieren beispielsweise den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Unfallraten oder den Einfluss der Wirtschaftsentwicklung und Konjunktur auf die Unfallzahlen, entwickeln vergleichbare Indikatoren und tauschen sich über Vorhersagemodelle aus. Die IRTAD-Daten sind ein wichtiger Bestandteil der Berichte des ITF wie „Pedestrian Safety“ (2012), „Cycling Safety“ (2013) und „Motorcycle Safety“ (2014). Im Jahresbericht (Road Safety Annual Report) werden Verkehrssicherheitstrends und Aktivitäten der Länder, die

in der IRTAD-Gruppe vertreten sind, zusätzlich zu den Statistiken veröffentlicht und geben mit zahlreichen Tabellen und Schaubildern einen schnellen und guten Überblick über die internationale Verkehrssicherheitslage und Entwicklung.

Von diesem breiten Erfahrungsschatz profitieren mittlerweile auch Länder, die nicht unmittelbar der OECD angehören: Zu den wirkungsvollsten Initiativen zählen sogenannte Twinning-Projekte, die im Jahr 2008 zur Unterstützung von Drittländern bei der Verbesserung ihrer nationalen Unfalldatensysteme ins Leben gerufen wurden. Eine erfolgreiche Partnerschaft zwischen Argentinien und Spanien führte im Jahr 2011 zur

Gründung des iberamerikanischen Road Safety Observatory (OISEVI), einer Kooperationsplattform für die für Verkehrssicherheit zuständigen Vertreter aus 18 lateinamerikanischen und karibischen Staaten. IRTAD unterstützt OISEVI durch die neu geschaffene IRTAD-LAC-Datenbank.

Im DVR werden die IRTAD-Daten für vergleichende Analysen aufbereitet und die Berichte dienen als Informationsquellen und Grundlagen für die Erarbeitung von Stellungnahmen. Insbesondere der Bericht „Reporting on Serious Road Traffic Casualties“ (2011) leistete einen wertvollen Beitrag zur Diskussion der Verletzungsschweregrade in Deutschland und in Europa.

Gewinner des PRAISE Award 2014 stehen fest

Fünf europäische Unternehmen und Institutionen sind mit dem PRAISE Award für vorbildliche innerbetriebliche Verkehrssicherheitsarbeit ausgezeichnet worden. Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC, ermutigte dazu, die vorgestellten Projektideen zu übernehmen und individuell anzupassen. „Diese

Paradebeispiele sollen verdeutlichen, welche Vorteile ein Engagement im Bereich Verkehrssicherheit bringen kann“, sagte Avenoso bei der Preisverleihung in Brüssel.

Der PRAISE Award für Großunternehmen ging an den dänischen Verkehrsdienstleister Arriva, das unter anderem Alkolocks in allen neuen

Linienbussen einsetzt und eng mit dem Dänischen Verband der Radfahrer zusammenarbeitet, um Unfälle zwischen aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern zu minimieren.

Den Preis im Bereich Institutionen erhielt die griechische Luftwaffe. Das Programm zum Einrichten einer Präventionskultur im Bereich Straßenverkehrssicherheit umfasst das Planen und Umsetzen von Maßnahmen auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen.

Mit dem Preis für mittelständische Unternehmen wurde die niederländische Spedition Bolk geehrt. Zahlreiche Einzelmaßnahmen, darunter Sichthilfen für Lkw-Fahrer, Reifendruckkontrollsysteme und der Einbau von Alkolocks, führten zu einem Gesamtpaket, das durch permanente Schulungen unterstützt wird. Sonderpreise erhielten die Hafenverwaltung von Antwerpen für das Einrichten von Sicherheitsrichtlinien im Bereich der Wegesicherheit sowie Unilever Polen für einen mehrjährigen Aktionsplan zum Erreichen der „Vision Zero“.

FOTO > ETSC



Auszeichnung für die griechische Luftwaffe: Jacqueline Lacroix (DVR) und ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso (rechts) überreichten den Preis.

EUROPA

DVR-report 4/2014

Ältere Verkehrsteilnehmer unterstützen,

BAST: Internationale Konferenz zum Thema Mobilität im Alter

FOTO > DVR



Sicher und gelassen unterwegs

Der demografische Wandel und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen schaffen neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Um die damit verbundenen Aufgaben und Probleme erfolgreich bewältigen zu können, ist ein intensiver internationaler und interdisziplinärer fachlicher Austausch notwendig. Am 27. und 28. November 2014 hatte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) deshalb gemeinsam mit weiteren europäischen Forschungsinstitutionen zur Konferenz „Ageing and Safe Mobility“ nach Bergisch Gladbach eingeladen.

Rund 150 Experten aus Wissenschaft und Forschung, Politik und Praxis sowie umsetzenden Verbänden und Institutionen diskutierten den aktuellen Stand der Forschung auf den Themengebieten Mensch und Technik, Verkehrsinfrastruktur sowie menschliches Verhalten. Unter internationaler Beteiligung aus 21 Ländern, darunter Japan, Südkorea, USA und Russland, wurden Empfehlungen erarbeitet, die als Entscheidungshilfe auch dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dienen sollen.

Professorin Ursula Lehr, Vorsitzende der Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen (BAGSO), bezeichnete Mobilität als wesentliche Voraussetzung, um am sozialen Leben teilzunehmen. In ihrer Keynote

forderte sie, die Straßenverkehrsinfrastruktur, aber auch die einzelnen Verkehrsmittel an die Bedürfnisse älterer Verkehrsteilnehmer anzupassen. Eine bisher unzureichende Datenlage beklagte Rob Methorst vom niederländischen Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation. Es bestehe Forschungsbedarf, insbesondere für die Gruppe der älteren Fußgänger und Radfahrer, um deren Bedürfnisse besser zu verstehen. Dass Veränderungen im Sinne älterer Verkehrsteilnehmer letztlich allen Altersgruppen zugute kommen, unterstrich BAST-Vizepräsident Michael Rohloff. „Sowohl die Forschung auf dem Gebiet der Infrastruktur und der Medizin als auch die stetige Entwicklung der passiven und aktiven Fahrzeugsicherheit sowie Fahrsicherheitstrainings gehören dazu“, sagte Rohloff.

Hohes Risiko im innerstädtischen Verkehr

Auch Szabolcs Schmidt, Leiter des Referates Verkehrssicherheit der Europäischen Kommission, sah Verknüpfungspunkte zu anderen Bereichen. Die Zahl der im europäischen Straßenverkehr tödlich verunglückten Senioren sinke geringer als die Getötetenzahlen insgesamt. „Besonders innerstädtische Verkehre bedeuten ein erhöhtes Risiko für ältere Verkehrsteilnehmer. Wenn wir für dieses Problem keine Lösung finden, ist unser Gesamtziel in Gefahr“, so Schmidt. Es gehe fortan um wachsende Herausforderungen, denen man sich stellen müsse. Auf europäischer Ebene, zeigte sich Schmidt zuversichtlich, bewege man sich auf ein einheitliches, hohes Niveau bei Verbesserung der Verkehrssicherheit zu. Er forderte von Beteiligten aller Disziplinen eine intensive Zusammenarbeit mit dem gemeinsamen Ziel, die Zahl der Unfallopfer über alle Altersgruppen hinweg deutlich zu reduzieren.

Professor Georg Rudinger vom Bonner Zentrum für Alternskulturen

kritisierte das oft schlechte Bild, das ältere Verkehrsteilnehmer durch die Medien erhalten. Gerade Senioren würden sicheres, risikobewusstes Verhalten zeigen, das sich ihren altersbedingten Schwächen etwa bei der optischen Wahrnehmung anpasse. Aufgrund ihres Erfahrungsschatzes könnten sie gefährliche Situationen besser bewerten und Schwächen ausgleichen, indem sie Nachtfahrten oder Fahrten bei schlechtem Wetter vermeiden.

Verpflichtende Gesundheitschecks bringen keinen Sicherheitsgewinn

Das vieldiskutierte Modell der obligatorischen medizinischen Untersuchungen für Senioren vor dem Hintergrund der Fahrtauglichkeit lehnte Professor Rudinger ab. Es gebe keine wissenschaftlich belastbaren Nachweise, dass derartige Modelle zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit geführt hätten. „Mit zunehmendem Alter gibt es immer größere Leistungsunterschiede zwischen Einzelpersonen“, erklärte der Psychologe. Zu heterogen sei die Gruppe der Älteren, zu unterschiedlich ihre Fähigkeiten und ihr Fahrverhalten.

In Japan hingegen müssen ältere Kraftfahrer regelmäßige Gesundheitschecks durchlaufen. Eine Verbesserung des Unfallgeschehens insgesamt hatte dies jedoch nicht zur Folge, wie Dr. Kazuko Okamura vom National Research Institute of Police Science Japan berichtete. Sie wies darauf hin, dass ältere Menschen, die das Auto nicht mehr nutzen dürften und auf das Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen müssten, mit der Umstellung oft nicht zurechtkämen. Aufgrund des erhöhten Verletzungsrisikos käme in Betracht, Senioren weiterhin Auto fahren zu lassen, als für diese Altersgruppe folgenschwerere Fußgänger- oder Radfahrerunfälle zu riskieren.

nicht einschränken

Beratung und Empfehlungen müssen aktuell und praxisorientiert sein

Insgesamt waren sich die Experten einig, dass künftige Maßnahmen den Leitsatz „unterstützen, nicht einschränken“ verfolgen müssen. Beratung und Aufklärung über mögliche altersbedingte Risiken im Straßenverkehr sollten praxisorientiert und zielgerichtet erfolgen. Wichtiger Ansprechpartner für ältere Menschen und für deren Angehörige ist nach Fachmeinung der jeweilige Hausarzt. Die Entscheidung, den Führerschein abzugeben, könne immer nur vom Einzelfall abhängen.

Dazu sei es nötig, die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer differenziert zu betrachten und Empfehlungen an der aktuellen gesellschaftlichen und technischen Entwicklung auszurichten. Beobachtungsfahrten unter fachlicher Aufsicht im Realverkehr oder gezielte Tests im Simulator können Aufschluss über eventuelle Einschränkungen liefern, die sich in Fahrsicherheitstrainings und Seminaren gezielt thematisieren lassen. Ein Schwerpunkt müsse dabei auf den Wenigfahrern liegen, die eine jährliche Fahrleistung von maximal 3.000 Kilometern erreichen,

demzufolge über unzureichende Fahrpraxis verfügen und Gefahr laufen, das Autofahren „zu verlernen“.

Zur Informationsverbesserung gehört nach Ansicht der Experten auch eine vereinfachte, deutliche Kennzeichnung von Medikamenten, die die Fahrtauglichkeit beeinflussen können. Im Rahmen der DRUID-Studie war bereits ein Ampel-System für mehrere Tausend Medikamente entwickelt worden.

Auch dürfe der Blick von Theorie und Praxis nicht allein auf das Auto als Fortbewegungsmittel beschränkt sein. Trainings, Seminare und Workshops für Senioren sollten die Verkehrsmittel Fahrrad, Bus und Bahn sowie das Zulußgehen abdecken. Im Bereich Fahrzeugtechnologie und Fahrerassistenzsysteme bestand Konsens darin, neue Systeme noch stärker als bisher an den Bedürfnissen und Wünschen der Menschen zu orientieren. Insbesondere bei der Bedienung und der Mensch-Maschine-Schnittstelle gebe es Verbesserungsbedarf, so das Expertengremium. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass die Senioren von morgen andere Wünsche und Bedürfnisse als die Senioren von heute haben werden. Die Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise sollen Anfang 2015 vorliegen.

FOTO > GWM



Spezielle Fahrtrainings für Ältere erhöhen die Verkehrssicherheit.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2014, 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:

Continental, Fotolia, Marco Grundt,
GWM/Fotolia

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



Querlenker

Wir wollen, dass Kinder sicher die Straße überqueren. Und dazu setzen wir Schülerlotsen und Schülerlotsinnen ein, die vor Schulen und Betreuungseinrichtungen für gute Führung sorgen. Frühzeitige Verkehrserziehung in Kita und Schule tut ihr Übriges, um Unfälle zu vermeiden und Sicherheit zu fördern.

Wir machen das. Ihre Berufsgenossenschaften und Unfallkassen.

 **UK|BG**
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften

www.dguv.de/wir-machen-das