

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2015



AKTUELL

Runter vom Gas



MITGLIEDER

Vorsicht Zucker!



INTERVIEW

**Dr. Rainhardt Freiherr
von Leoprechting
und Manfred Wirsch**

JOURNAL

Sicher Rad fahren – neue Broschüre

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Wie kann Mobilität im Alter sicherer gestaltet werden?

Parlamentarischer Abend von DVR und DVW

Viele Senioren führen ein selbstbestimmtes, aktives Leben – die unabhängige Mobilität mit dem eigenen Pkw gehört dazu. Mit zunehmendem Alter lässt jedoch die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit nach. In der Öffentlichkeit werden deshalb Forderungen nach Fahr-eignungschecks für Senioren laut. Doch gerade in Politik und Wissenschaft gibt es Stimmen, die eine andere Richtung vorschlagen. Wie kann Mobilität im Alter sicherer gestaltet werden? Diese Frage wurde auf dem Parlamentarischen Abend des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) in der baden-württembergischen Landesvertretung in Berlin diskutiert.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, unterstrich die Bedeutung einer offenen gesellschaftlichen Diskussion hinsichtlich möglicher Maßnahmen, um die Akzeptanz freiwilliger Gesundheitschecks bei älteren Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Zwang und starre Regeln dagegen würden eher abgelehnt, so der Minister.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf erinnerte an die Vielschichtigkeit der Themenfelder Senioren, Mobilität und Verkehrssicherheit und grenzte die Zielgruppe der Diskussion auf Menschen ab 75 Jahren ein. Die Zahl der Fahrerinnen und Fahrer dieser Altersgruppe werde in den kommenden Jahren steigen. „Das eigene Auto bedeutet für diese Gruppe ein wichtiges Stück Lebensqualität, das es zu bewahren gilt“, so Dr. Eichendorf. Für die Verkehrssicherheitsarbeit ergäben sich daraus weitere Fragen: Werden damit die Risiken im Straßenverkehr insgesamt steigen? Sind ältere Kraftfahrer nur gefährdet oder auch gefährlich?

Nach Angaben von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), sind drei Viertel aller Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren im Alter ab 75

Jahren von diesen selbst verschuldet. Die Ursachen lägen im kognitiven Bereich – nicht „zu schnelles Fahren“ sei die Ursache, sondern Fehler etwa in Abbiege- oder Kreuzungssituationen. Brockmann warnte jedoch vor einer pauschalen Beurteilung allein aufgrund des Alters. Verpflichtende Gesundheitschecks hätten in anderen Ländern nicht den erwarteten Effekt gehabt. Vielmehr könnten sie beispielsweise dazu führen, dass ältere Autofahrer, die weiterhin mobil bleiben wollen, zum Umstieg auf das Fahrrad gezwungen werden. Hierbei wären sie einem höheren Unfall- und Verletzungsrisiko ausgesetzt als am Steuer eines Pkw.

In einer Podiumsdiskussion unter dem Titel „Senioren am Steuer – Geht’s noch?“ griffen die Bundestagsabgeordneten Gero Storjohann (CDU/CSU), Stefan Zierke (SPD) und Herbert Behrens (Die Linke) sowie Siegfried Brockmann unterschiedliche Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit auf. Moderiert wurde die Diskussion von Marco Seiffert (Rundfunk Berlin-Brandenburg).

Gero Storjohann regte an, Beratungsangebote stärker am Alltag der Menschen auszurichten. In kleinen Schritten könnten Gemeinschaftserlebnisse in der Freizeitgestaltung unter der Fragestellung „Sichere Mobilität“ praktisches Wissen tiefer verankern. Nach Ansicht von Stefan Zierke sollten Aufklärungskampagnen für das Thema freiwillige Gesundheitschecks sensibilisieren. Zudem müsse Autofahrern der Mehrwert von Fahrerassistenzsystemen besser

vermittelt und Anreize geschaffen werden. Denkbar sei, einen Nachlass bei Versicherungsprämien zu gewähren, wenn ein Fahrzeug bestimmte Assistenzsysteme enthalte. Herbert Behrens forderte Mobilitätsangebote, die die Bedürfnisse und Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer erfüllen und sich nicht nur auf spezielle Risikogruppen konzentrieren. Siegfried Brockmann stellte fest, dass die vorgeschlagenen Gesundheitschecks in ihrem Umfang nicht zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit geeignet seien. Er regte Fahrten unter qualifizierter Beobachtung an, um Rückmeldung zu ermöglichen und gemeinsam mit den Betroffenen Lösungswege einzuschlagen.

Insgesamt wurde deutlich, dass Mobilität im Alter viele Aspekte umfasst und sich Mensch und Mobilität in Wechselwirkung entwickeln und verändern. Weitere Bemühungen auf diesem Gebiet müssten deshalb stets die aktuellen Fortschritte in Wissenschaft, Technik und Gesellschaft berücksichtigen.

In seinem Schlusswort regte DVW-Präsident und Bundesverkehrsminister a.D. Professor Kurt Bodewig die Entwicklung einer Strategie an, die unterschiedliche Entwicklungen aufgreift. Dazu müsse man zunächst alle in der Diskussion vorgebrachten Ansätze ernst nehmen, so der DVW-Präsident. Er resümierte: „Wenn wir junge Menschen mit begleitetem Fahren in die Mobilität führen, dann ist Fahrbegleitung vielleicht auch ein geeigneter Ausstieg.“



Diskutierten unterschiedliche Aspekte der Mobilität Älterer (v.l.n.r.): Siegfried Brockmann (UDV), Herbert Behrens (Die Linke), Moderator Marco Seiffert, Gero Storjohann (CDU/CSU) und Stefan Zierke (SPD).

Professor Dr. Josef Kunz verstorben

Professor Dr. Josef Kunz, früheres DVR-Vorstandsmitglied, ist am 10. März 2015 nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 61 Jahren verstorben. Er war von Juni 2002 bis Februar 2008 ständiger Gast im DVR-Vorstand, zunächst als Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und später als zuständiger Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium.

Nach einem Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Universität Berlin und Tätigkeiten in der Bauindustrie, bei der Deutschen Bundesbahn und als wissenschaftlicher Assistent an der Universität-Gesamthochschule Essen im Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsbau wechselte Kunz 1990 ins Bundesverkehrsministerium.

Die Verkehrssicherheit war ihm stets ein besonderes Anliegen und die Arbeit des DVR hat Professor Dr. Kunz stets mit größter Sachkenntnis, hohem Engagement und in außerordentlich hilfreicher Weise unterstützt. Der Vorstand des DVR sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DVR-Geschäftsstelle werden ihn und sein Wirken in dankbarer Erinnerung behalten.



FOTO > BASt

Prof. Dr. Josef Kunz

Bäume am Fahrbahnrand – eine unterschätzte Gefahr

Bäume am Fahrbahnrand sind eine stark unterschätzte Gefahr. Nur 13 Prozent der Kraftfahrer halten sie für gefährlich.

Dabei waren Baumunfälle auch 2013 immer noch die häufigste Einzelursache von tödlichen Verkehrsunfällen in Deutschland (18 Prozent). Einige Bundesländer wiesen sogar noch wesentlich höhere Anteile auf. In Brandenburg starben 36 Prozent der bei Verkehrsunfällen Getöteten bei Baumunfällen, in Mecklenburg-Vorpommern waren es 30 Prozent und in Niedersachsen 29 Prozent. Im Jahr 2013 starben insgesamt 601 Menschen bei Baumunfällen. Damit haben seit 1995, dem Jahr der Einführung der „Baumunfallstatistik“, über 25.600 Menschen ihr Leben durch Baumunfälle verloren.

Deshalb ist es wichtig, dass die Verantwortlichen die Probleme erkennen und die richtigen Maßnahmen ergreifen, zumal die Autofahrer Bäume am Straßenrand subjektiv als wenig gefährlich empfinden. An erster Stelle muss die sorgfältige Analyse des Unfallgeschehens stehen. Arbeiten die Unfallkommissionen, die dafür zuständig sind, sorgfältig und konsequent und werden deren vorgeschlagenen Maßnahmen dann auch umgesetzt, können die Stellen und Strecken im Straßennetz, an denen immer wieder schwere Baumunfälle passieren, fast vollständig entschärft werden, ohne dass dabei die Kettensäge oder die Axt zum Einsatz kommen müssen. Denn ein Entfernen von Bäumen ist meistens gar nicht notwendig.

Schutzplanken und die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Alleen haben sich als sehr wirksam erwiesen. Diese Tempolimits müssen – vor allem an Unfallhäufungen – allerdings konsequent überwacht werden.

Der DVR widmet sein 21. Forum „Sicherheit und Mobilität“ am 16. Juni 2015 in Köln (siehe auch www.dvr.de) dem kontroversen Thema Baumunfälle, das in besonderer Weise für alle Verkehrsteilnehmer von Bedeutung ist. Wir freuen uns auf eine spannende Diskussion.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	10
INTERVIEW	12
JOURNAL	15
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

„Runter vom Gas“ stellt „Wörterbuch Lkw – Pkw“ vor

Für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr



Für ein besseres Miteinander von Lkw- und Pkw-Fahrern: Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin, präsentierte gemeinsam mit Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer DVR (links), und Andreas Rehm, Leiter Unternehmenskommunikation der Autobahn Tank & Rast (rechts), die Verständnisbroschüre „Lkw – Pkw“.

Um das Miteinander von Lkw- und Pkw-Fahrern auf der Straße zu verbessern, veröffentlichte die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ gemeinsam mit Partnern eine Broschüre im Stil der bekannten Langenscheidt-Wörterbücher. Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des DVR, präsentierten die „Verständnisbroschüre Lkw – Pkw“ am 30. März 2015 auf dem Rasthof Mellrichstädter Höhe Ost in Bayern. Die Broschüre lag während der Osterferien kostenlos an rund 100 Rasthöfen des Kooperationspartners Autobahn Tank & Rast GmbH entlang deutscher Autobahnen aus.

Ein Lkw überholt einen anderen, obwohl er kaum schneller ist. Ein Pkw

schneidet und bremst beim Spurwechsel einen Lkw aus, um noch die Ausfahrt zu erwischen. Diese und ähnliche Fehlverhalten, aber auch Vorurteile und Missverständnisse

führen im Straßenverkehr leicht zu großer Gefahr und stets zu unnötigem Stress.

„Vielfach entstehen Unfälle, weil Verkehrsteilnehmer zu wenig Rücksicht aufeinander nehmen und sich nicht in die Perspektive der anderen Verkehrsteilnehmer versetzen. Besonders bei dichtem Verkehr nimmt häufig die Toleranz ab und rücksichtsloses Verhalten zu. Mit der Broschüre möchten wir insbesondere das Miteinander zwischen Lkw- und Pkw-Fahrern fördern – mit Humor statt erhobenem Zeigefinger“, erläuterte Staatssekretärin Bär bei der Vorstellung.

Aus der jeweiligen Sicht des Lkw-beziehungsweise Pkw-Fahrers zeigt die Broschüre augenzwinkernd überspitzt, wie Missverständnisse entstehen – und gibt Tipps, um solche Situationen zu verhindern. Die Verständnisbroschüre wurde möglich durch die Zusammenarbeit mit dem Bund Deutscher Berufs-Kraftfahrer, der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr), dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und

Überholen	Pkw-Fahrer denkt:	Lkw-Fahrer denkt:
	<p>Eigentlich geht das Lied doch so: „Fahrrn, fahrrn, fahrrn auf der Autobahn.“ Aber so ganz stimmt das nicht. Denn auf der Autobahn habe ich oft das Gefühl, in eine gemütliche Polonaise geraten zu sein – jeder besetzt die Überholspur, keiner kommt mehr durch. Besondere Freude bereiten mir dabei Lastwagen, die sich im „Elefantenrennen“ üben. Nur weil einer drei Kilometer pro Stunde schneller ist, muss er ja nicht gleich den ganzen Verkehr aufhalten. Boah, das dauert! In der Zeit könnte ich eigentlich Krieg und Frieden Teil 2 schreiben.</p>	<p>Lerne ich neue Leute kennen und nenne meinen Job, folgt eine Frage so unausweichlich wie der Jahreswechsel: „Dann bist du auch so einer, der gern ‚Elefantenrennen‘ fährt – oder?“ Ja genau, und jeder Lkw-Fahrer hat 'ne Plauze und trägt Vokuhila. Würde ich Gefallen daran finden, andere Leute aufzuhalten, wäre ich Türsteher geworden. Aber ich bin Lkw-Fahrer – und solange der morgendliche Frühstückssaft noch nicht per E-Mail verschickt wird, muss ich ihn transportieren und ab und an auch mal – wie jeder andere auch – überholen, bitte schön.</p>
	<p>Tipp: Lastwagen sollten an ausgewiesenen Stellen nur überholen, wenn sie mindestens zehn Kilometer pro Stunde schneller fahren als ihr Vordermann und den nachfolgenden Verkehr nicht behindern. In diesem Punkt sind Lkw- und Pkw-Fahrer häufig unterschiedlicher Meinung. Fakt ist: Lkw-Fahrer überholen, um nicht in einen Rückstau durch langsamere Fahrzeuge zu gelangen und ihre Ware rechtzeitig abzuliefern. Pkw-Fahrer verlieren hinter dem Sattelzug weniger Zeit als angenommen. Bringen Sie in solchen Situationen Verständnis für die andere Seite auf – und fahren Sie entspannt weiter!</p>	

Toter Winkel

Pkw-Fahrer denkt:

Lkw-Fahrer denkt:



Hey, bin ich etwa unsichtbar?! Hat der Lkw-Fahrer Tomaten auf den Augen, dass er mich beim Abbiegen nicht sieht? Das werde ich wohl nie verstehen. Toter Winkel schön und gut, aber die haben mehr Spiegel als ein Spiegelkabinett und übersehen mich trotzdem? Das ist in etwa so, als würde die NASA den Mond vom Radar verlieren. Nun gut: Ich bin nicht der Mond und die meisten Lastwagenfahrer arbeiten voraussichtlich nicht bei der NASA, aber das kann ja wohl nicht so schwer sein, oder?

So ein Truck ist schon etwas Feines! Vor allem die Technik: Komfortfederung, beleuchtete Trittstufen und das modernste Spiegelsystem. Doch trotz all der Technik habe ich immer noch ein Problem: die toten Winkel meines Lkw. Und wenn ein Pkw-Fahrer die ganze Zeit direkt dicht neben mir im toten Winkel bleibt, ist er für mich unsichtbar. Egal, wie oft ich in den Spiegel schaue. Schließlich bin ich kein Copperfield oder sonst wer mit magischen Kräften und hellseherischen Fähigkeiten.

Tipp:

Lastwagen haben Bereiche rund ums Fahrzeug, die sie trotz moderner Spiegelsysteme nicht einsehen können, sogenannte tote Winkel. Um das Risiko einer Kollision beim Abbiegen oder Spurwechsel zu vermeiden, ist daher vorausschauendes Fahren besonders wichtig: Lkw- und Pkw-Fahrer sollten schon vor dem obligatorischen Schulterblick andere Verkehrsteilnehmer im Auge behalten. Diese sollten sichergehen, dass sie gesehen werden, und im Zweifelsfall auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten. Zum sicheren Spurwechsel zählt auch das frühzeitige Betätigen des Blinkers.

18

19



Ob im Lkw oder Pkw unterwegs: Gegenseitiges Verständnis hilft, Unfällen vorzubeugen.

Schauspieler Hannes Jaenicke und „Runter vom Gas“ geben Tipps für einen sicheren Start in die neue Motorradsaison

Pünktlich zum Saisonbeginn geben der Schauspieler und begeisterte Motorradfahrer Hannes Jaenicke und DVR-Trainer Jürgen Bente in drei Videos Ratschläge für eine sichere Fahrt und zeigen, worauf es für einen guten Start in die Motorradsaison ankommt – etwa auf die richtige Sitzposition, Körperspannung und Kurventechnik. Zudem ist die Kampagne bundesweit auf zahlreichen Motorradveranstaltungen präsent und verlost auf der Internetseite Motorradsicherheitstrainings. Mehr unter: www.runtervomgas.de



Im Fachgespräch: Schauspieler Hannes Jaenicke (rechts) mit DVR-Trainer Jürgen Bente

Entsorgung (BGL) und dem Verlag Langenscheidt, der sein Layout und sein Logo zur Verfügung gestellt hat.

Egal, ob Brummi- oder Autofahrer: Missverständnisse entstehen im Verkehr schnell auf beiden Seiten. Die Verständnisbroschüre greift solche bekannten Situationen auf und erläutert anhand der Beispiele praxisnah, wie Rücksicht im Straßenverkehr funktioniert. Pro Tag sterben immer noch rund neun Menschen auf deutschen Straßen. Im Jahr 2013 gab es etwa 30.000 Unfälle mit Personenschaden, an denen mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war. Bei diesen Unfällen verunglückten mehr als 40.000 Personen. „Wer sich und andere nicht gefährden will, muss für andere, insbesondere ‚schwächere‘ Verkehrsteilnehmer mitdenken“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Kellner.

AKTUELL

DVR-report 1/2015

FOTO > IFZ

Motorrad: Mit Sicherheit! ... Und mit Toastbrot

Passend zum Saisonstart präsentiert das ifz seine neue Kampagne



Reaktionstest am Toaster

Was haben fliegende Toastbrot-Scheiben mit Verkehrssicherheit zu tun? Die Antwort darauf liefern zwei Spots für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Jeweils 45 energiegeladene Sekunden, mit denen das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) gemeinsam mit dem DVR seine neue Kampagne „Motorrad: Mit Sicherheit!“ gestartet hat. Zum einen geht es um Training, zum anderen um die Konzentration auf das Wesentliche. Und dafür lernt das Toastbrot fliegen.

In den Spots wird auf unterhaltsame Weise dargestellt, wie wichtig im Alltag auf und auch abseits der Straße Vorbereitung, Konzentration und Training sind. Die Spots spielen sich in einer Küche ab und die Protagonisten sind ein Mann und sein Toaster.

Geht es im ersten Kurzfilm darum, komplexe Bewegungsmuster am Beispiel eines Toasters zu erlernen, der den Darsteller anfangs zur Verzweiflung treibt und ihm Konzentration und Übung abverlangt, geht es für den Motorradfahrer nicht zuletzt ebenfalls um die gleichen Aspekte, um im Straßenverkehr im Bruchteil einer Sekunde die richtige Entscheidung zu treffen und entsprechend zu reagieren. Gerade zu Beginn einer Saison ist es vor allem für die sechs Millionen Fahrer motorisierter Zweiräder wichtig, nach der Winterpause

erst einmal langsam und konzentriert zu starten. Die Eingewöhnungsphase auf zwei Rädern braucht ihre Zeit, und der Besuch eines Sicherheitstrainings hat dabei noch keinem geschadet. Ebenso müssen sich alle anderen Verkehrsteilnehmer erst wieder an die Kollegen auf zwei Rädern gewöhnen, die letzten Monate waren diese nämlich größtenteils aus dem Verkehrsumfeld verschwunden.

Im zweiten Spot beherrscht unser Protagonist sein „Handwerk“. Alles geht ihm leicht von der Hand. Allerdings lässt er sich ablenken, was natürlich Einfluss auf die Ausübung seiner Tätigkeit hat. Auch hier lässt sich

eine Parallele zur Realität ziehen, da Unfälle nicht selten durch Ablenkung beziehungsweise Unkonzentriertheit ausgelöst werden.

Die Spots erfreuen sich großer Beliebtheit in der Netzgemeinde und sind bereits in den ersten drei Wochen von mehr als 500.000 Nutzern angeschaut worden. Sie können unter www.ifz.de oder www.dvr.de/site/videos.aspx abgerufen werden. Weitere wegweisende Informationen, wie und wo man Sicherheit „trainieren“ kann, liefern das ifz im Menü „Training“ und der DVR (www.dvr.de).

Motorradtrainings: neues Qualitätssiegel von ACEM und DVR

Sicherheitstrainings sind für Motorradfahrer eine wichtige Voraussetzung, um sicher und unbeschadet durch die Saison zu kommen. Der DVR hat daher gemeinsam mit der Europäischen Vereinigung der Motorrad-Hersteller (ACEM – European Association of Motorcycle Manufacturers) ein neues Qualitätssiegel ins Leben gerufen. Mit diesem Qualitätssiegel können Motorradfahrer hochwertige Schulungsprogramme und Trainings klar und einfach identifizieren, und zwar europaweit.

Das Qualitätssiegel soll Interessenten dokumentieren, dass die Verkehrssicherheit zentraler Bestandteil der Maßnahme ist und den DVR-Qualitätsansprüchen entspricht. Es zeigt außerdem, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt, welches neueste Erkenntnisse zur Durchführung fahrpraktischer Trainings berücksichtigt.

Bei Anbietern von Trainings, die das Qualitätssiegel erhalten möchten, werden die Inhalte der Maßnahme, die angewendete Methode, das System der Trainerausbildung und -fortbildung sowie die Kontrolle und Aspekte der Qualitätssicherung auf Grundlage einer bestehenden Kriterienliste von einer unabhängigen Prüfkommision beurteilt. Darüber hinaus stehen auf Wunsch des Antragstellers auch die Trainingsbedingungen vor Ort auf dem Prüfstand.



Weitere Infos unter www.acem.eu.

Vorsicht Zucker!

Mit einer Informationsbroschüre will der ADAC Kraftfahrern mit Diabetes helfen, trotz Krankheit am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu können.

Die Deutsche Diabetes-Hilfe geht von aktuell sechs Millionen an Diabetes mellitus erkrankten Menschen in Deutschland aus. Die Erkrankungszahlen steigen jährlich um rund 250.000 Fälle. Die Dunkelziffer dürfte jedoch höher liegen, da viele Betroffene ihre Erkrankung erst spät bemerken. Dauerhaft erhöhte Blutzuckerwerte führen langfristig zu schwerwiegenden Folgeerkrankungen. Dazu zählen Herz-, Nieren-, Gefäß-, Augen- und Nervenschäden. Diese können die Belastbarkeit und das Reaktionsvermögen von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern erheblich einschränken.

Wie kann man die Anzeichen einer unvorhergesehenen Unterzuckerung frühzeitig erkennen? Muss ich meine Diabetes-Erkrankung der Fahrerlaubnisbehörde anmelden? Wer darf fahren – wer darf nicht fahren? Kann man seine Fahrerlaubnis wegen Diabetes verlieren? Was muss ich machen, wenn ich Diabetes habe und einen Führerschein erwerben möchte? Was gehört zur Vorbereitung auf Reisen in fremde Länder?

Diese und viele weitere Fragen für Menschen, die an Diabetes mellitus erkrankt sind, behandelt die informative Schrift des ADAC und gibt umfangreiche Tipps und Hinweise, wie erkrankte Personen im Straßenverkehr mobil bleiben können.



ADAC Verkehrsexperten informieren

Unterwegs mit Diabetes

- Daten und Fakten zur Krankheit
- Ausgebremst? – Diabetes und Fahreignung
- Ausflüge und Reisen

Vorsicht Zucker!

Sieben Prozent weniger Wegeunfälle im Jahr 2014

FOTO > MICHAEL SEIFERT



Bei diesem Unfall blieb es zum Glück bei einem Blechschaden.

Im Jahr 2014 ereigneten sich 172.950 meldepflichtige Wegeunfälle. Gegenüber 2013 bedeutet dies einen Rückgang um fast sieben Prozent, wie die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt.

Auf dem Weg zur Arbeit oder von dort nach Hause kamen 322 Menschen ums Leben, fünf mehr als im Jahr 2013. Die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle in der gewerblichen Wirtschaft und im öffentlichen Sektor stieg geringfügig auf insgesamt 880.326. Im Bereich der öffentlichen Bildungseinrichtungen registrierten die zuständigen Unfallkassen rund 1,26 Millionen Unfälle und damit 3,6 Prozent mehr als im Jahr zuvor.

„Insgesamt liegen diese Entwicklungen im jahrzehntelangen Trend rückläufiger Unfallzahlen“, so DGUV-Hauptgeschäftsführer Dr. Joachim Breuer. Dass es jetzt zu einer leichten Zunahme komme, habe vermutlich mit der nach wie vor boomenden Beschäftigung zu tun. „Ob sich an den Unfallrisiken bei der Arbeit etwas

geändert hat, können wir jedoch erst im Sommer mit Sicherheit sagen.“ Dann veröffentliche die DGUV die endgültige Jahresbilanz für 2014.

Eine gemischte Entwicklung gab es im vergangenen Jahr in der Schüler-Unfallversicherung – sie umfasst die Versicherung beim Besuch einer Kindertageseinrichtung, der Schule und der Hochschule. Zwar verzeichneten die hierfür zuständigen Unfallkassen 1.256.593 Unfälle beim Besuch der Bildungseinrichtung. Das entspricht einer Zunahme um rund 44.000 Unfälle gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Schulwegunfälle ging hingegen von 112.225 im Jahr 2013 auf 106.586 im Jahr 2014 zurück.

In der allgemeinen Unfallversicherung sind Arbeits- und Wegeunfälle meldepflichtig, wenn sie zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder zum Tode führen. In der Schüler-Unfallversicherung besteht Meldepflicht, wenn ein Schul- oder Schulwegunfall eine ärztliche Behandlung notwendig macht oder zum Tod führt.

MITGLIEDER

DVR-report 1/2015

Vorsicht: längerer Bremsweg!

Anhänger leisten gerade im Frühjahr und Sommer gute Dienste. Ob Baumschnitt, Baumaterial oder größere Möbelstücke – beim Transport hilft oft ein kleiner Anhänger, etwa aus dem Baumarkt, weiter. Die Experten von DEKRA warnen ungeübte Autofahrerinnen und Autofahrer allerdings davor, die Risiken beim Fahren mit Anhängern zu unterschätzen. So könne sich beim Pkw der Bremsweg mit beladenem Anhänger um fast 50 Prozent verlängern.

Typische Gefahrenquellen beim Fahren mit Anhänger sind das Überladen, unzureichende Ladungssicherung, überalterte Reifen oder zu schnelles Fahren. Schon das ungewohnte Rückwärtsfahren und Rangieren mit dem Gespann bereitet vielen Menschen Probleme. Unerfahrenen Fahrern empfehlen die Experten eine kleine Übungseinheit auf einem geeigneten, wenig frequentierten Parkplatz, bevor sie sich ins Verkehrsgeschehen stürzen.

Dringend geraten ist auch eine Abfahrtskontrolle, denn für eventuelle Folgen von Fehlern trägt der Fahrer die volle Verantwortung. Neben dem festen Sitz der Anhängerdeichsel mit der Kabelverbindung für die Elektrik ist zu kontrollieren, ob die Blinker,



FOTOS > KARL-HEINZ AUGUSTIN

Rangieren mit Anhänger sollte geübt werden.

Brems- und Rücklichter funktionieren und der Reifendruck für die vorgesehene Last ausreicht. Außerdem sollte jeder wissen, dass für das Fahren mit Anhänger das Tempo auf 80 km/h beschränkt ist. Nur mit einer speziellen Zulassung sind 100 km/h erlaubt.

Vorsicht ist auch bei den zulässigen Anhängelasten geboten: Die kleinen Anhänger bis 750 Kilogramm zulässige Gesamtmasse, die mit dem Pkw-Führerschein Klasse B gefahren werden dürfen, haben bei einem Leergewicht von etwa 150 Kilogramm eine Nutzlast von rund 600 Kilogramm. Doch Achtung: Die zulässige Anhängelast des Zugfahrzeugs (Leergewicht des Anhängers plus Nutzlast) darf nicht überschritten werden. Also: vorher in den Papieren nachschauen.

Um Gefahren für sich selbst und andere auszuschließen, muss die Ladung gut gesichert werden. Schwere Teile sind mit Zurr Gurten zu sichern. Spannnetze eignen sich, um das Wegfliegen leichter, loser Teile wie Laub und Äste zu verhindern.

Als typische Schwachstellen an Anhängern fallen den Experten von DEKRA regelmäßige auch überalterte und rissige Reifen auf. Wenn Reifen älter sind als sechs Jahre, sollten sie selbst bei noch ausreichender Profiltiefe vom Fachmann untersucht und gegebenenfalls ausgetauscht werden.



Die Verbindung zwischen Anhänger und Fahrzeug muss kontrolliert werden.

Deutsche offen für Roboterautos

Autonomes Fahren ist kein Zukunftstraum mehr. In einer Akzeptanzstudie des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) gehen 34 Prozent der befragten Personen davon aus, dass selbstständig fahrende Autos sogar sicherer und besser fahren als Menschen. Vor allem bei jungen Menschen bis 24 Jahren ist der Wunsch nach individueller Mobilität im Alter mit 54 Prozent am höchsten. Für ihre Studie hat der ACV 1.021 Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland zu ihren Vorbehalten und Erwartungen zu autonom fahrenden Autos befragt.

Autonome Fahrzeuge werden von Kameras, Sensoren und Laserscannern gesteuert, die sie dazu veranlassen, von alleine zu bremsen, zu lenken und zu fahren. Vollständig autonome Fahrtechnologie soll ab 2030 verfügbar sein. Die Diskussionen um autonome Fahrzeuge drehen sich derzeit vor allem um die Frage, was technisch alles möglich ist. Der ACV stellt die Frage, wann die Debatte darüber beginne, was die Menschen wollen.

38 Prozent der befragten Personen können sich heute bereits vorstellen, autonom zu fahren. Besonders aufgeschlossen sind junge Männer (42 Prozent), während es 44 Prozent der



FOTO > CONTINENTAL

ACV-Studie: 38 Prozent der befragten Personen können sich heute bereits vorstellen, autonom zu fahren.

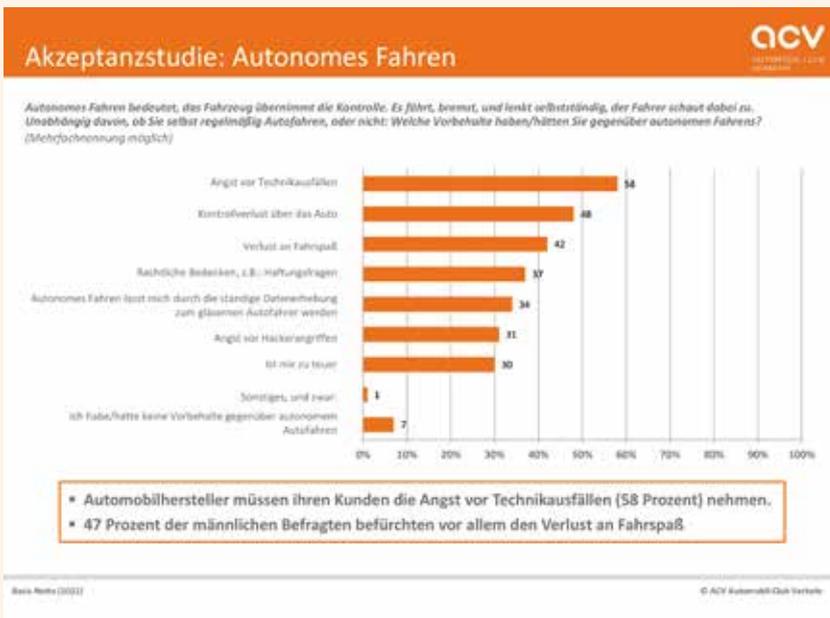
Frauen noch Angst macht. Lediglich 27 Prozent der weiblichen Befragten würden das Steuer ohne Probleme während der Fahrt loslassen.

Ähnliche Verteilung spiegelt sich auch im Wettbewerb Mensch versus Maschine wider. 41 Prozent der Männer vertrauen darauf, dass autonome

Autos besser und sicherer fahren als Menschen. Frauen (26 Prozent) sind davon nicht überzeugt, sie verlassen sich lieber auf ihre eigene Fahrkompetenz.

Die Studie des ACV ergab aber auch, dass es gleichzeitig noch einige Widerstände gibt. Eine der nächsten Aufgaben der Automobilindustrie werde es demnach sein, das Vertrauen in die Verlässlichkeit der Elektronik zu stärken. Die Angst vor Technikausfällen lag mit 58 Prozent, die Angst vor dem Kontrollverlust über das eigene Auto mit 48 Prozent an der Spitze der Widerstände.

Viele Menschen registrieren außerdem besorgt, welche Datenmengen gesammelt werden. 28 Prozent gaben an, grundsätzlich keine persönlichen Daten preisgeben zu wollen. Bietet man ihnen allerdings dafür den zusätzlichen Komfort an, den autonomes Fahren bietet, dann sind immerhin 22 Prozent bereit, ihre Daten offenzulegen.



MITGLIEDER

Aufmerksam oder App-gelenkt?

Ablenkung ist eine zunehmende und oft unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr



Unachtsamkeit durch Handynutzung erhöht das Unfallrisiko.

In unserer digitalen, vernetzten Welt, in der sich Berufliches und Privates nicht mehr so leicht trennen lässt, stehen wir vor der Herausforderung, ständig „online“, jederzeit erreichbar sein zu müssen. Auch beim Autofahren wollen viele Verkehrsteilnehmer auf E-Mails, SMS, WhatsApp, Facebook, Twitter und Co. nicht verzichten. Sie unterliegen damit einer unterschätzten Gefahr im Straßenverkehr.

Ablenkung wird in Deutschland nicht als eigene Unfallkategorie erfasst. Deshalb gibt es auch keine statistischen Zahlen, die belegen könnten, wie viele Unfälle aufgrund von ablenkenden Tätigkeiten tatsächlich verursacht werden. Allerdings besagen Studien wie die des Münchener Allianz Zentrums für Technik, dass rund jeder zehnte Verkehrsunfall im Zusammenhang mit Ablenkung steht. Dabei sind es nicht nur Handlungen

wie das Telefonieren während der Fahrt oder das Bedienen des Navigationsgerätes, die die Konzentration vom Verkehrsgeschehen ablenken. Auch Emotionen wie Freude oder Wut, hervorgerufen durch Musik oder Gespräche, beanspruchen Autofahrer wie Fußgänger und lassen das Verkehrsgeschehen zur Nebensache werden.

Immerhin jeder zweite Autofahrer gab in einer repräsentativen Befragung des DVR an, durch Ablenkung schon einmal in eine brenzlige Situation geraten zu sein. In der Schweiz werden „Unaufmerksamkeit und Ablenkung“ als eigene Unfallkategorie geführt und machten im Jahr 2013 rund 30 Prozent aller Unfälle aus, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden. Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) geht von einer ähnlichen Verteilung aus.

SMS sind besonders gefährlich

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat den gegenwärtigen Forschungsstand zur Ablenkungswirkung von Informations- und Kommunikationssystemen (IKS) analysiert. Im ersten Schritt wurden derzeit im Pkw verfügbare und häufig genutzte IKS identifiziert. Das sind Navigationssysteme, Audio- und Telefon-einrichtungen. Im zweiten Schritt wurden empirische Studien zur Ablenkungswirkung dieser Systeme gesichtet.

Am besten seien Fall-Kontrollstudien geeignet, um die Ablenkungswirkung zu ermitteln. Hier wird die Nutzung von IKS bei Fahrten mit und ohne Unfall verglichen. Solche Studien seien derzeit allerdings nicht verfügbar. Daher werde in der Regel auf Fahrsimulatorstudien ausgewichen, bei denen die Teilnehmer in simulierten Fahrsituationen aufgefordert werden, sich mit IKS zu beschäftigen. Dabei werde der Fahrer in der Regel gebeten, sich so stark wie möglich auf die Nutzung der IKS zu konzentrieren, ohne dabei die Fahraufgabe zu vernachlässigen. Im Vergleich zu einer Fahrt oder einer Teilnehmergruppe ohne IKS-Nutzung werde dann bestimmt, wie sich das Fahrverhalten bei der IKS-Nutzung verändert.

Die deutlichste Beeinträchtigung des Fahrverhaltens findet sich beim Lesen und Schreiben von SMS, gefolgt von der Bedienung des Navigationssystems und des Telefons. Telefonieren selbst, die Suche von Titeln im Musikplayer sowie das Senden von SMS zeigen eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens im mittleren Bereich. Sowohl das Einstellen von Sendern am Radio als auch das Empfangen von SMS (ohne sie zu lesen) zeigt relativ wenig Beeinträchtigung.

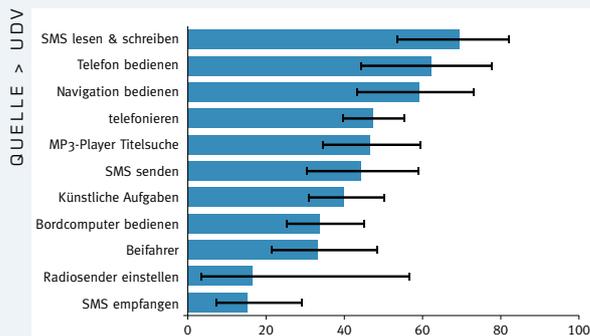
„Diese Ergebnisse lassen sich durch die unterschiedlichen Anforderungen, die die Bedienung von IKS an

den Fahrer stellen, recht gut erklären. Beim Lesen und Schreiben von Textbotschaften muss der Fahrer auf das Mobilgerät schauen und es gleichzeitig mit der Hand bedienen. Diese Aufgabe lässt sich außerdem schlecht unterbrechen, da längere Sinneinheiten produziert beziehungsweise aufgenommen werden. Das geht mit relativ langen Blickabwendungen von der Straße und einer hohen kognitiven Beanspruchung einher“, fasst Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, zusammen.

Spracherkennungs-App sei die Ablenkung immer noch signifikant.

Insgesamt 54 Männer und Frauen im Alter zwischen 24 und 65 Jahren nahmen an der Untersuchung teil. Sie legten dazu in einer Fahrsimulation bei konstanter Geschwindigkeit (60 km/h) eine bestimmte Strecke zurück. Die Grundaufgabe war, auf bestimmte Hinweise hin die Spur zu wechseln. In einem weiteren Versuchsabschnitt erhielten die Versuchspersonen nacheinander zwei

Zusatzaufgaben: Zum einen mussten sie Textnachrichten auf ihrem eigenen Handy lesen und manuell darauf antworten. Im anderen Setting erhielten sie die Nachrichten über eine Spracherkennungs-App – vergleichbar mit einer Freisprechanlage.



Ähnliche Anforderungen würde die Bedienung des Telefons und des Navigationssystems stellen. Allerdings seien diese Aufgaben in einer kürzeren Zeitspanne zu bewältigen, ließen sich eher unterbrechen und seien kognitiv einfacher. Beim Telefonieren selbst entfallt die Blickabwendung von der Straße, jedoch scheine die kognitive Beanspruchung relativ hoch zu sein. „Im Ergebnis resultiert eine ähnliche Ablenkungswirkung wie bei der Musikauswahl oder dem Senden von Textbotschaften, die kognitiv wenig anspruchsvoll sind, aber mit kurzen Blickabwendungen von der Straße einhergehen“, sagt Brockmann.

Erhöhtes Risiko auch bei Spracherkennung

Selbst wer SMS am Steuer mit Hilfe einer Spracherkennungs-App empfängt und versendet, geht ein erhöhtes Risiko ein. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Zwar mindere das Lesen und manuelle Schreiben der Nachrichten die Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr besonders stark. Aber auch mit einer

Gemessen wurden dabei sowohl die Leistung, die sich in der Spurabweichung ausdrückt, als auch die subjektive Beanspruchung und physiologische Parameter wie die Herzschlagfrequenz.

„Es hat sich gezeigt, dass bei allen Personen die Fahrleistung durch die Zusatzaufgaben deutlich schlechter wurde“, sagt Studienleiterin Dr. Hiltraut Paridon vom IAG. Das eigenhändige Tippen von Nachrichten stellte erwartungsgemäß die größte Ablenkung dar. Die gemessene Spurabweichung vergrößerte sich auf mehr als das Doppelte. Die Ablenkung durch die Spracherkennungs-App war zwar geringer, aber auch hier verstärkte sich die Spurabweichung der Probanden. Im realen Straßenverkehr würde damit die Gefahr steigen, auf die Gegenfahrbahn oder den Gehweg zu fahren und so einen Unfall zu verursachen. Zwar hatten die jüngeren Testpersonen (unter 34 Jahren) insgesamt weniger Probleme damit, am Steuer SMS zu tippen, aber auch ihre Fahrleistung wurde nachweisbar schlechter. Darüber hinaus fühlten sich die Fahrerinnen und Fahrer während der Bearbeitung von SMS stärker beansprucht als ohne – und dies unabhängig vom Alter.

Benutzerfreundliche Gestaltung der Systeme notwendig

Der gegenwärtige Stand der Forschung zeige laut UDV übereinstimmend, dass die Nutzung von Textnachrichten während des Fahrens am stärksten von der eigentlichen Fahraufgabe ablenkt. Allerdings seien die Fahrer in den bisherigen Studien in der Regel gebeten worden, sich so stark wie möglich auf die Textnachrichten zu konzentrieren ohne die Fahraufgabe zu vernachlässigen. Unklar sei bisher, ob und wie Fahrer die Nutzung von Textnachrichten oder ihr eigenes Fahrverhalten an die aktuelle Verkehrssituation anpassen, um eine Ablenkung und eine mögliche Gefährdung zu reduzieren. Diesen Fragen sollten zukünftige Studien nachgehen.

Die vergleichsweise geringe Ablenkung des Bordcomputers und aktuelle Entwicklungen bei der Gestaltung der Eingabemöglichkeiten im Fahrzeug zeigten, dass die Bemühungen der Fahrzeugindustrie um eine benutzerfreundliche Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle erfolgreich seien. Daher sei die Industrie aufgefordert, optimierte Schnittstellen auch für die Einbindung von mobilen Endgeräten in die Fahrzeugoberfläche anzubieten und die Nutzung von nicht eingebundenen Endgeräten im Fahrzeug durch technische Vorkehrungen zu unterbinden.

Das Thema Ablenkung wird in diesem Jahr auch im Rahmen der gemeinsamen Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR noch stärker als bisher aufgegriffen. Im Sommer ist eine bundesweite Innerorts-Plakatkampagne mit verschiedenen Motiven für die Zielgruppen Pkw- und Fahrradfahrer sowie Fußgänger geplant. In Kooperation mit den Innen- und Verkehrsministerien der Bundesländer werden zudem zahlreiche Veranstaltungen konzipiert, die sowohl Medienvertreter als auch Verkehrsteilnehmer für die Unfallgefährdung durch Ablenkung sensibilisieren sollen.



Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting und Manfred Wirsch

„Fehler dürfen nicht zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen“

Die beiden Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting und Manfred Wirsch über den Stellenwert von Verkehrssicherheitsarbeit in der Prävention, die Vision Zero und besondere Risiken im Straßenverkehr

DVR-report: Herr Dr. Freiherr von Leoprechting, Herr Wirsch, seit knapp einem Jahr fungieren Sie als Vorstandsvorsitzende der DGUV. Welchen Stellenwert nimmt das Thema Verkehrssicherheit in der Präventionsarbeit der gesetzlichen Unfallversicherungsträger ein?

Wirsch: Einen hohen Stellenwert. Der Anteil von Verkehrsunfällen

macht zwar nur etwas mehr als zehn Prozent der gesamten Arbeits- und Wegeunfälle aus. Wenn etwas auf der Straße passiert, dann sind die Folgen allerdings gravierend. Allein 2013 waren 417 von insgesamt 772 tödlichen Unfällen Verkehrsunfälle. In der Schüler-Unfallversicherung ist es im Übrigen nicht anders. Hier entfallen zwischen 80 und 90 Prozent der tödlichen Unfälle auf den Schulweg.

Leoprechting: Verkehrsunfälle verursachen enormes menschliches Leid – das ist klar. Für die Unfallversicherung sind sie aber auch ein erheblicher Kostenblock. Über alle Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hinweg machen Verkehrsunfälle rund 20 bis 25 Prozent der Aufwendungen

für Reha, Renten und Entschädigung aus. Prävention ist daher umso wichtiger.

DVR-report: Die gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen verbindet seit vielen Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem DVR. Bereits 1982 startete das gemeinsame Programm „Sicherheit auf allen Wegen“. Wie bewerten Sie die Kooperation?

Leoprechting: Es ist gut, dass wir mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat seit Jahrzehnten einen kompetenten Partner an unserer Seite wissen, der dieses Thema insgesamt vorantreibt. Darüber hinaus bieten wir den versicherten Betrieben auch direkt Hilfestellung in der Prävention, zum Beispiel durch das Angebot von Fahrersicherheitstrainings.

Wirsch: Das ergänzt sich sehr schön. Verkehrssicherheit spielt ja im Beruf und im Privatleben eine Rolle. Als Schnittstellenthema öffnet sie die Möglichkeit, dass die Menschen ihr Leben insgesamt gesünder und sicherer gestalten können.

DVR-report: Worauf kommt es bei der Umsetzung der Sicherheitsstrategie Vision Zero im Straßenverkehr besonders an?

Leoprechting: Die Grundsätze, die der Vision Zero zugrunde liegen, sind sicherlich ein guter Ausgangspunkt: Das Leben ist nicht verhandelbar. Fehler dürfen nicht zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Das System muss für den Menschen gemacht sein. Es wäre viel gewonnen, wenn diejenigen, die unsere Verkehrssysteme gestalten, diese Aspekte immer beherzigen würden.

Wirsch: Man sollte meinen, das wäre schon der Fall, aber das ist es nicht. Das zeigt der aktuelle Vorschlag der Verkehrsminister, die Einrichtung von Tempo-30-Bereichen vor Schulen zu erleichtern. Bisher geht das nur, wenn die Gemeinde nachweist, dass dort ein Unfallschwerpunkt ist. Man muss also abwarten, bis etwas passiert, bevor man etwas tun kann. Da wundert man sich doch sehr...

Leoprechting: ...und fragt sich, warum solche merkwürdigen Regeln nicht schon früher aufgefallen sind. Es bleibt noch einiges zu tun, bis die

Vision Zero fest bei allen Entscheidungsträgerinnen und -trägern verankert ist.

DVR-report: Wo sehen Sie die größten Gefahren für die sichere Mobilität?

Leoprechting: Darin, dass die Technik uns in falscher Sicherheit wiegt. Technisch ist zum Beispiel das Autofahren in den vergangenen Jahrzehnten immer sicherer geworden. Wenn Sie heute in ein Auto steigen, sind Sie bereits sehr gut geschützt. Dieser Schutz kann aber selbst zum Risiko werden, wenn die Leute glauben, dass sie sich nicht an die Regeln halten müssen. Frei nach dem Motto: Mir kann ja nichts passieren. Und dann sehen wir Unfälle durch unangepasste Geschwindigkeit...

Wirsch: ...oder durch das Schreiben von SMS am Steuer. Ich denke, das Thema Ablenkung wird uns noch eine Weile begleiten. Wir müssen die Menschen immer wieder daran erinnern: Wenn du hinterm Lenkrad sitzt, dann muss deine Aufmerksamkeit der Straße gehören und nicht deinem Handy. Du gefährdest sonst dich selbst und andere.

DVR-report: Welche Art der Verkehrsbeteiligung ist aus Ihrer Sicht besonders gefährlich?

Wirsch: Vermutlich ist es nicht so sehr die Art der Verkehrsbeteiligung, sondern wie gerade angesprochen die Frage der Konzentration, die eine Rolle spielt. Als Verkehrsteilnehmer muss ich mich konzentrieren, ich bin aber darauf angewiesen, dass auch die anderen aufpassen.

Leoprechting: Das stimmt. Generell kann man aber sagen, dass vor allem das Auto-, vor allem aber Motorrad- und Rollerfahren mit Risiken verbunden sind. Die Zahl der Fahrradunfälle ist dagegen – zumindest in unserem Zuständigkeitsbereich – gesunken und das, obwohl mehr Menschen als je zuvor Rad fahren.

Wirsch: Allerdings machen Fahrradunfälle auch immer noch knapp die Hälfte aller Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg aus. An diesem Problem müssen wir also dran bleiben.

Leoprechting: Hinzu kommen neue Arten der Verkehrsbeteiligung wie

das E-Bike oder Pedelec. Solche neuen Entwicklungen machen die Verkehrssicherheitsarbeit natürlich spannend.

DVR-report: Welche Verkehrsteilnehmergruppen sind besonders gefährdet?

Leoprechting: Kinder und Senioren sind hier auf jeden Fall zu nennen. Das ist aber nicht so zu verstehen, dass sie sich besonders risikofreudig oder ungeschickt verhalten – vielleicht mit Ausnahme von Kindern an der Schwelle zum Jugendalter. Auch die mangelnde Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer spielt eine Rolle. Gerade bei Kindern und Jugendlichen ist die Schulwegeplanung wichtig: Wenn die Wege länger werden, nimmt natürlich auch die Zahl der Unfallmöglichkeiten zu.

Wirsch: Vielleicht beeinflusst aber auch die Verbreitung von Smartphones das Unfallgeschehen. Die „Generation Kopf unten“ ist ja nicht umsonst zum geflügelten Wort geworden. Manchmal sehe ich selbst an der Straßenkreuzung vor dem DGUV-Gebäude, wie die Leute übers Handy gebeugt die Straße überqueren. Da kann man dann wirklich nur noch mit dem Kopf schütteln.

DVR-report: Wie hat sich die Zahl der Wege- und Dienstwegeunfälle in den vergangenen Jahren entwickelt?

Wirsch: Es ist schwierig, hier einen allgemeinen Trend auszumachen. Die Witterung spielt in diesem Bereich eine sehr große Rolle. Was wir allerdings sehen, ist, dass in der Tendenz weniger Unfälle auf dem Arbeits- oder Dienstweg tödlich ausgehen.

DVR-report: Wie hoch sind die Kosten für Rehabilitation und Entschädigung bei Unfällen im Straßenverkehr im Verhältnis zu anderen Entschädigungsleistungen?

Leoprechting: Wie gesagt: Es handelt sich um einen ziemlichen Kostenblock. Allerdings muss man beachten, dass immer nur ein Teil der aktuellen Ausgaben auf kürzlich geschehene Unfälle entfällt. Wir zahlen ja auch Renten und Rehalistungen für Versicherte, deren Unfälle schon länger zurückliegen.

DVR-report: Wir sind uns sicher einig: Wirksame Verkehrssicherheitsarbeit fängt in den Kitas an und setzt sich in der Schule fort. Wie beurteilen Sie die Chancen, dass es gelingt, dieses Thema verstärkt in den Lehrplänen zu verankern?

Leoprechting: Verkehrserziehung spielt bereits eine wichtige Rolle in den Lehrplänen der Länder. Die ersten Empfehlungen der Kultusministerkonferenz stammen aus dem Jahr 1972. Es gibt klare Ziele für die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule, die zu vermittelnden Kompetenzen und auch konkrete Themen für die verschiedenen Altersstufen. Gemessen daran, welche weiteren Themen im Unterricht noch berücksichtigt werden sollen, gilt vor allem, den Anteil der Verkehrserziehung zu erhalten.

Wirsch: In Kindertageseinrichtungen stehen die Bewegungs- und Wahrnehmungsförderung im Vordergrund und praktische Übungen mit Laufrad, Roller et cetera, um die Kinder an die sichere Nutzung der Spiel- und Sportgeräte heranzuführen. Es wird sich zeigen, wie die weitere Professionalisierung der pädagogischen Arbeit sich in diesem Bereich auswirken wird.

Leoprechting: Wichtig ist vor allem, dass den Bildungseinrichtungen kompetente Partner zur Verfügung stehen – wie Unfallkassen und Verkehrswachen.

DVR-report: Mit Blick auf die Arbeitswelt: Wie lässt sich die „Chef-Etage“ in den Betrieben von effektiver Verkehrssicherheitsarbeit überzeugen? Herr Wirsch, welche Rolle sollten dabei Betriebsräte spielen?

Leoprechting: Menschen, die erfolgreich ein Unternehmen leiten, wissen, wie wichtig Sicherheit für dessen Erfolg ist. Ich habe Jahrzehnte im Handel gearbeitet. Wenn da ein Unfall passiert, bringt das sofort Lieferketten und –termine durcheinander. Das verursacht enorme Kosten. Ich glaube, in den besonders gefährdeten Branchen brauchen Sie nicht viel Überzeugungsarbeit leisten. Da muss man fast schon aufpassen, dass man nicht versucht, die geöffnete Tür einzurennen.

Wirsch: Die Betriebsräte spielen eine wichtige Rolle im Arbeitsschutz insgesamt. Nicht umsonst haben sie umfassende Beteiligungsrechte – zum Beispiel bei der Gestaltung der sicherheitstechnischen und betriebsärztlichen Betreuung nach DGUV Vorschrift 2. Wenn sie diese Rechte konsequent wahrnehmen und auf Risiken hinweisen, haben am Ende alle etwas davon.

DVR-report: Gibt es einen „Return on Investment“ für die Verkehrssicherheitsarbeit?

Leoprechting: Definitiv. Dass die Zahl der Verkehrstoten in den vergangenen Jahrzehnten so stark zurückgegangen ist, dass wir alle uns weniger Sorgen machen müssen im Straßenverkehr, ist eine schöne Dividende. Aber auch wirtschaftlich macht Prävention Sinn. Das Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV hat sich an einer internationalen Studie zum Return on Prevention beteiligt. Das Ergebnis war für Deutschland: Jeder investierte Euro hat ein Erfolgspotenzial von 1,60 Euro. Das zeigt deutlich, dass Prävention ihr Geld wert ist.

DVR-report: Mit GUROM, der Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität, steht ein Werkzeug zur Verfügung, das helfen soll, Unfälle auf Arbeits- und Schulweg zu verhindern. Was halten Sie davon?

Wirsch: Mit GUROM kann man seine Risiken als Betrieb, aber auch als einzelner Arbeitnehmer einschätzen lassen und bekommt Präventionsansätze vorgeschlagen. Als strukturierte Analyse ist das sicher ein hilfreiches Instrument für die Gefährdungsbeurteilung.

DVR-report: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie bevorzugt, um von A nach B zu kommen?

Leoprechting: Ich reise gern mit dem Flugzeug.

Wirsch: Ich fahre gern Auto – und vom Fahrspaß lasse ich mich auch nicht vom Handy ablenken.

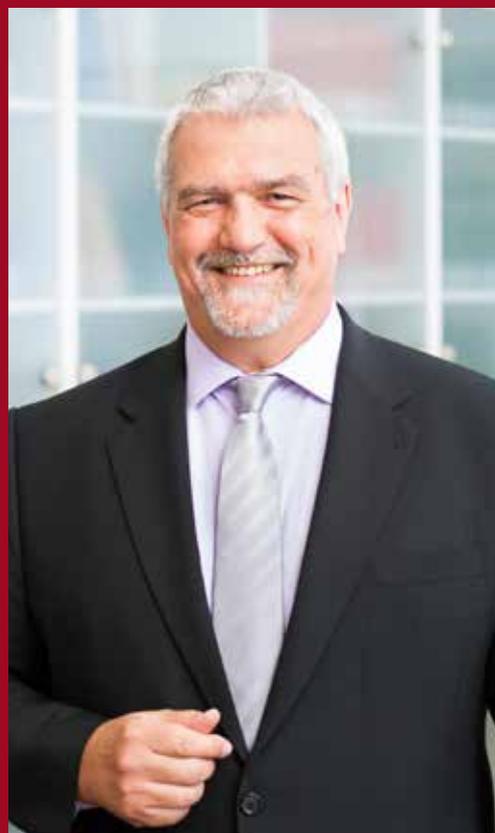
Interview: Sven Rademacher

Zur Person:



FOTOS > DGUV
Dr. Rainhardt Freiherr von Leoprechting ist seit dem 1. Juli 2014 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Der promovierte Jurist arbeitete zunächst als selbstständiger Rechtsanwalt, bevor er eine Karriere im Handel einschlug. Unter anderem war er Bereichsleiter und Senior Executive Advisor to the Management Board der Metro AG. Er ist Träger des Bundesverdienstkreuzes 1. Klasse.

Zur Person:



Manfred Wirsch ist seit dem 5. Juni 2014 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Seine berufliche Laufbahn begann er als Stahlhandelskaufmann. Aktuell ist er Fachkraft für Arbeitssicherheit bei ArcelorMittal Distribution. Wirsch ist Mitglied in verschiedenen Gremien der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, unter anderem im Bundesfachbereichsvorstand Handel und dem ver.di Gewerkschaftsrat, dem höchsten Beschlussgremium zwischen den Gewerkschaftskongressen.

Regelungslücke bei alkoholisierten Radfahrern schließen

Gesetzliche Lösung muss deutliches Zeichen für Verkehrssicherheit setzen

FOTO > ELENA KOUPTSOVA - FOTOLIA



Beliebtes Freizeitvergnügen: Biergartenbesuch mit dem Fahrrad

Der DVR sorgt sich um die Sicherheit zahlreicher Fahrradfahrer, die trotz erheblichen Alkoholkonsums am Straßenverkehr teilnehmen. „Das hohe Unfallrisiko wird unterschätzt, sie gefährden nicht nur sich selbst, sondern stellen auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. 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.

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 Ordnungswidrigkeitentatbestand für Fahrradfahrer einzuführen.

„Damit würde ein deutliches Signal für die Verkehrssicherheit gesetzt. Mehr als 84 Prozent der alkoholisierten 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“, erläutert Dr. Eichendorf.

Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf zeigen, dass ab mehr als 0,8 Promille

die „grobe“ Fahrfehler zunehmen. Testpersonen, die unter kontrollierten Bedingungen Alkohol getrunken und anschließend auf dem Fahrrad einen realitätsnahen Parcours zu bewältigen hatten, machten ab etwa 1,0 Promille BAK deutlich mehr Fehler.

Auch die Experten des diesjährigen 53. Verkehrsgerichtstages haben sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, einen Bußgeldtatbestand mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille einzuführen.

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.

Sicher Rad fahren – mit und ohne Elektroantrieb

Broschüre gibt Tipps für den Kauf, die technische Ausstattung und das eigene Verhalten



Fahrrad fahren erfreut sich in Deutschland großer Beliebtheit: Rund 60 Prozent aller 20- bis

39-Jährigen nutzen das flexible Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit, Schule oder zum Ausbildungsplatz. Der von der Bundesregierung in Auftrag gegebene „Fahrrad-Monitor Deutschland“ zeigt, dass in Städten ab 250.000 Einwohnern ein Drittel täglich oder mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad unterwegs ist. Zunehmend verstärken auch Elektrofahräder diesen Trend. Doch je beliebter das Fahrradfahren wird, desto mehr rückt die Sicherheit der Radfahrer in den Blickpunkt.

Der DVR hat daher gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Broschüre „Sicher Rad fahren – mit und ohne Elektroantrieb“ veröffentlicht. Auf 28 Seiten informiert sie über die wichtigsten Verkehrsregeln

und gibt Tipps für den Kauf, die technische Sicherheitsausstattung der Fahrräder und das sichere Verhalten.

Beim Blick auf die Elektrofahräder werden die Unterschiede zwischen den Pedelecs 25 und 45, die Antriebstechnik und Sensorik erläutert. Ein Fragenkatalog hilft bei der Kaufentscheidung und hinsichtlich der Straßenverkehrsordnung (StVO) kommt auch die Regelkunde nicht zu kurz, auch was Bußgelder und Punkte bei Verstößen angeht. Hinweise auf sicheres Verhalten runden die Broschüre ab.

Die Broschüre kann unter www.dvr.de/publikationen/broschueren/sicher_rad_fahren.htm heruntergeladen oder bestellt werden.



Wer die Wahl hat, hat die Qual.

FOTO > ADFC/JENS LEHMKÜHLER

AGFS-Kongress 2015: Nahmobilität im Quartier

Der diesjährige Kongress der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) fand unter dem Titel „Das Quartier: urban, grün, nahmobil“ in Essen statt. Rund 460 Teilnehmerinnen und Teilnehmer informierten sich über zukunftsfähige Möglichkeiten der innerörtlichen Raumplanung und -gestaltung. Zehn Referenten beleuchteten unterschiedliche Perspektiven und Ansätze, um soziale Interaktionen, Nahversorgung, Bewegung und Naherholung zu ermöglichen und zu fördern. Neben zeitgemäßen Konzepten und Leitbildern für eine nachhaltige Quartiersplanung wurden Zahlen und Fakten zu Mobilität und Verkehrssicherheit im Quartier sowie Good-Practice-Beispiele präsentiert.

„Wer läuft, hat mehr vom Leben“, bekräftigte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek in seiner Eröffnungsrede. Er forderte zur Umgestaltung von Stadtraum und zur Schaffung neuer Mobilität auf. „Rasen tötet,



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek

besonders im Stadtverkehr“, so der Minister. Er regte an, innerorts zwischen Hauptverkehrsadern (50 km/h) und Quartier-Erschließungsstraßen (höchstens 30 km/h) zu unterscheiden.

„Zukunftsfähige Quartiere sind so gestaltet, dass ihre Bewohner sich

gerne im öffentlichen Raum bewegen und aufhalten. Die Nahmobilität zu fördern ist dabei eine Grundvoraussetzung, um Stadtviertel in lebens- und bewegungsfreundliche Räume zu verwandeln“, erläuterte Christine Fuchs, Vorstand der AGFS.

Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), präsentierte aktuelle Zahlen zum Unfallgeschehen im Quartier sowie Lösungsvorschläge, um insbesondere die Zahl der verunglückten Fußgänger und Radfahrer zu senken. Ein Schwerpunkt sollte beim Thema verringerte Geschwindigkeiten gesetzt werden, so der Unfallforscher. Zur Verkehrssicherheit beitragen könnten zudem sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Durchgangsverkehr sollte innerhalb des Quartiers vermieden werden.

Eine Kongressdokumentation steht unter www.agfs-nrw.de zur Verfügung.

Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

„Unterwegs – aber sicher!“, der Wettbewerb für betriebliche Verkehrssicherheit, geht in die zweite Runde. Gesucht werden innovative Lösungen, die das Unfallrisiko auf Arbeits- und Schulwegen oder beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr senken. Unternehmen, Institutionen und Einzelpersonen können sich mit ihren Projekten noch bis zum 15. Juli 2015 unter www.vdsi.de/unterwegs-aber-sicher bewerben.

Der VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit und der DVR haben den Wettbewerb ins Leben gerufen, um effektive Maßnahmen für sicheres Fahren und Transportieren bei der Arbeit bekannt zu machen. „Schon die erste Ausschreibung im Jahr 2013 hat uns gezeigt, wie vielfältig wirksamer Unfallschutz aussehen kann. Unser Ziel ist eine wachsende Sammlung guter Praxisbeispiele, von der möglichst

viele Betriebe profitieren können“, erklärt VDSI-Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Rainer von Kiparski.

„Verkehrssicherheitsarbeit in den Betrieben ist ein wichtiger Beitrag, die Zahl der Getöteten und Verletzten auf unseren Straßen im Sinne der Vision Zero zu reduzieren. Die positiven Beispiele sollten Vorbildcharakter haben und viele Nachahmer finden“, ergänzt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Eine Jury aus VDSI- und DVR-Vertretern wird die Gewinner auswählen. Entscheidend sind Kriterien wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität. Die ersten drei Plätze erhalten Preisgelder in einer Gesamthöhe von 6.000 Euro. Außerdem werden unter allen eingesandten Beiträgen zehn Fahrsicherheitstrainings verlost. Die Preisverleihung findet im Rahmen der Messe für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (A+A) 2015 in Düsseldorf statt.

Wir machen Arbeit sicher und gesund.

VDSI Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit

Unterwegs – aber sicher!
Der Wettbewerb zur betrieblichen Verkehrssicherheit

Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

Nachwuchsredakteure erhalten Auszeichnung im BMVI

Sechs Schulklassen wurden am 26. Februar 2015 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für ihren Einsatz für die Verkehrssicherheit ausgezeichnet. Die Schülerinnen und Schüler hatten im Rahmen des Projektes „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ganzseitige Themenseiten zum Schwerpunkt Verkehrssicherheit erstellt, die in den beteiligten Tageszeitungen ihrer Region veröffentlicht wurden. Über 700 Schüler an 30 Schulen aus dem gesamten Bundesgebiet hatten 2014 dazu recherchiert, Interviews geführt und Texte geschrieben.

Die drei besten Seiten wurden mit je 500 Euro für die Klassenkasse prämiert. Die Seite „WhatsApp kann warten – der Tod wartet nicht!“ der Droste-Hülshoff-Schule in Friedrichshafen (Schwäbische Zeitung) widmete sich den Gefahren von Smartphones im Straßenverkehr, die Seite „Ich habe mich schuldig gemacht“ des Lessing-Gymnasiums Lampertheim (Südhessen Morgen) wies sehr eindringlich auf die Folgen von Alkohol und anderen Drogen für die Verkehrssicherheit hin.

Mit ihrer unterhaltsamen und informativen Seite „Radfahren macht schlau“ gehörte auch die Berliner Wald-Oberschule (Berliner Zeitung) zu den Hauptgewinnern. Zusätzlich wurden in diesem Jahr auch drei Sonderpreise verliehen. Dabei wurde das Goethe-Gymnasium in Gernersheim (Rheinpfalz) für eine in besonderem Maße zur Ersten Hilfe motivierende Seite mit 200 Euro ausgezeichnet, das Litauische Gymnasium in Lampertheim (Südhessen Morgen) für ihre Fahrradseite mit besonderem Nutzen und Bezug auf die Lebenswelt der Schüler. Einen weiteren Sonderpreis erhielt eine Klasse des Berufsschulzentrums Bamberg (Fränkischer Tag) für die besonders zielgruppengerechte Gestaltung ihres Tuning-Themas.

In seiner Würdigung der Preisträger führte Staatssekretär Rainer Bomba (BMVI) aus, dass Verkehrssicherheit nicht nur eine Aufgabe für die Politik sei, sondern eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der jeder Einzelne durch sein Verhalten zu einer Verbesserung beitragen könne. Dass die Schüler sich so intensiv mit dem Thema beschäftigen und es in



Staatssekretär Rainer Bomba

die Öffentlichkeit tragen, zeige, dass sie bereit sind, diese Verantwortung zu übernehmen.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf wies in seiner Ansprache auf das hohe Risiko hin, dem die Jugendlichen auf dem Weg in die motorisierte Mobilität ausgesetzt sind. „Der Anteil der jungen Menschen zwischen 18 und 24 Jahren macht nur acht Prozent der Bevölkerung aus, aber 18 Prozent der Verunglückten und 15 Prozent der





Glückliche Gewinner bei der Preisverleihung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Getöteten. Ihr Risiko ist also doppelt so hoch wie das der übrigen Bevölkerung“, sagte Dr. Eichendorf. Im Sinne der Vision Zero, nach der niemand mehr im Straßenverkehr umkomme oder schwer verletzt werde, seien darum Projekte für Jugendliche und junge Fahrer besonders wichtig.

Der Mitinitiator des Projekts, Dr. Gernot Sittner von der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“, würdigte in seiner Ansprache die journalistischen Leistungen der Schüler, die sich selbst in der Praxis kundig gemacht und ihre Erfahrungen und

Meinungen den Lesern mitgeteilt haben.

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ leistet einen Beitrag zur Verkehrserziehung in den Schulen und transportiert die Themen Verkehrssicherheit und partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr in den Unterricht. Die Schüler haben die Möglichkeit, sich journalistisch mit diesen Themen auseinanderzusetzen. Ihre Ergebnisse werden aufbereitet und als Schwerpunktseiten in den beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht. Für

den Projektzeitraum erhielten die teilnehmenden Schulen kostenlos ihre lokale Zeitung, um zum Thema Verkehrssicherheit zu recherchieren und anschließend eigenständig eine Themenseite zu gestalten. In diesem Jahr beteiligten sich zehn Tageszeitungen. Der Wettbewerb startete 2008 und wurde bereits zum siebten Mal durchgeführt. „Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der Unfallkassen und gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener IZOP-Instituts.



Mit Fahrerassistenzsystemen sicher starten

Ältere Autofahrer sind laut forsa selten mit Notbrems- oder Lichtassistenten unterwegs



Der Lichtassistent ist ein wichtiger Helfer.

Moderne Fahrerassistenzsysteme unterstützen dabei, unfallfrei ans Ziel zu kommen. Doch nur jeder dritte Autofahrer über 60 Jahre ist mit einem technischen Helfer unterwegs. Das ergab eine repräsentative forsa-Umfrage im Auftrag des DVR.

Lichtassistent bei schwierigen Witterungsbedingungen unterstützen. Ein Notbremsassistent ist unabhängig vom Wetter immer sinnvoll, denn in Gefahrensituationen kann er eingreifen und die notwendige Notbremsung einleiten.

Spurwechselassistenten: Dieser warnt den Fahrer, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer in seinem toten Winkel befinden. Am beliebtesten ist die Einparkhilfe, die 36 Prozent der älteren Fahrer beim Manövrieren des Wagens unterstützt.

Auch in Frühling und Sommer können Gewitter oder Starkregen Autofahrerinnen und Autofahrer aus der Bahn bringen. Gut, wenn man in diesen und anderen Stresssituationen einen verlässlichen „Beifahrer“ hat: So können ein Spurwechsel- oder

Gerade ältere Autofahrer nutzen jedoch selten Assistenzsysteme. Jeder dritte über 60-Jährige (30 Prozent) lässt sich von einem Lichtassistenten unterstützen. 14 Prozent fahren mit Notbremsystem und nur vier Prozent nutzen einen

„Assistenzsysteme sorgen bei jedem Wetter für mehr Sicherheit“, sagt Welf Stankowitz, Sicherheitsexperte beim DVR. Der Experte rät, sich schon vor dem Fahrzeugkauf ausführlich beraten lassen, dies gelte insbesondere für ältere Autofahrer. „Es ist wichtig zu verstehen, wie die Assistenten funktionieren, was die Anzeigen und die Signaltöne bedeuten und wie man darauf reagieren muss.“ Sein Tipp: Wer die Technik kennt und nutzt, hat rund ums Jahr bessere Chancen, unfallfrei und ohne Stress durch den Straßenverkehr zu kommen.



Der Notbremsassistent liefert ein deutliches Sicherheitsplus.

Weitere Informationen zu Fahrerassistenzsystemen unter www.bester-beifahrer.de.

Die „Aktion Schulterblick“ des DVR bietet Informationen und Angebote rund um das Thema Mobilität im Alter. Mehr Informationen unter www.dvr.de/schulterblick.

Zahl der Verkehrstoten in Europa sinkt nur um ein Prozent

EU-Kommissarin Bulc drängt auf mehr Einsatz für die Sicherheit

FOTO > PIXABAY



Auf den Straßen Europas kommen täglich fast 70 Menschen ums Leben.

Rund 25.700 Menschen sind im Jahr 2014 bei Verkehrsunfällen auf den Straßen der EU ums Leben gekommen. Gegenüber 2013 ist dies nach Angaben der Europäischen Kommission ein Rückgang um nur einen Prozentpunkt. Zuvor sank die Zahl der Verkehrstoten in zwei Jahren mit jeweils acht Prozent deutlich stärker. EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc sprach bei der Präsentation der Statistik deshalb von einem „sehr schlechten“ Jahr 2014: „Es ist traurig und schwer zu akzeptieren, dass in Europa jeden Tag fast 70 Menschen sterben und viele mehr schwer verletzt werden.“

Im Schnitt wurden in Europa 51 Menschen je eine Million Einwohner bei

Unfällen im Straßenverkehr getötet. Während Malta, die Niederlande, Schweden und Großbritannien unter 30 Verkehrstoten je eine Million Einwohner blieben, lag die Quote in Bulgarien, Lettland, Litauen und Rumänien bei jeweils über 90. Deutschland liegt mit 42 Getöteten auf Rang acht. Am gefährlichsten war es auf den Straßen in Lettland (106 Tote pro eine Million Einwohner). Die Opferzahl ist hier 2014 um 18 Prozent angestiegen.

Bulc nannte die Zahlen einen „Weckruf“. „Wir müssen unsere Bemühungen in den kommenden Jahren intensivieren, um das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, zu erreichen“, bekräftigte

sie in Brüssel. Dafür müssten die Opferzahlen in den kommenden fünf Jahren um jeweils acht Prozent sinken. Einige zentrale Vorhaben für die nächsten Jahre kündigte Bulc bereits an. So überprüft die Kommission die EU-Vorschriften zur Schulung und Qualifikation von Berufskraftfahrern. Vorschläge für neue Regeln sollen bis Ende 2016 gemacht werden. Ebenfalls im kommenden Jahr soll der EU-Rahmen für das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur überarbeitet werden. Zudem will die Kommission eine Studie in Auftrag geben, mit der ermittelt werden soll, wie man das Risiko schwerer Verletzungen bei Verkehrsunfällen verringern kann.

Antonio Avenoso, Geschäftsführer des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC, kritisierte, dass das Thema Verkehrssicherheit in vielen Fällen nur eine untergeordnete Rolle auf der politischen Agenda spiele. Er warnte davor, Mittel für polizeiliche Kontrollen und Infrastrukturmaßnahmen zu kürzen: „Die Zahl der Verkehrstoten wird dann nicht nur stagnieren, sondern steigen.“

Griechenland am stärksten verbessert

Um 50 Prozent will die EU die Zahl der Straßenverkehrstoten von 2010 bis 2020 verringern, 2014 waren 18,2 Prozent erreicht. Einige Mitgliedstaaten konnten einen bemerkenswerten Rückgang verzeichnen: Ganz vorne Griechenland, wo die Anzahl der Verkehrstoten seit 2010 um 37 Prozent zurückging. Auch in Portugal (-34 Prozent) und Spanien (-32 Prozent) gibt es deutlich weniger Tote. In Deutschland ging die Zahl der Todesopfer seit 2010 um acht Prozent zurück.

EUROPA

DVR-report 1/2015

Sicherheit auf Autobahnen

Europaweiter Vergleich des ETSC



diesem Zeitraum um durchschnittlich 8,2 Prozent pro Jahr reduziert werden, obwohl das Autobahnnetz um ein Viertel gewachsen ist. Dies geht aus Zahlen des aktuellen PIN Flash Reports des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) hervor. Den stärksten Rückgang kann Litauen (-20 Prozent) verzeichnen, gefolgt von der Slowakei (-14 Prozent) und Spanien (-13 Prozent). Überdurchschnittliche Ergebnisse gab es auch in Dänemark, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Österreich, Serbien und der Tschechischen Republik.

Bezogen auf die Fahrleistung sind Verkehrsteilnehmer auf den dänischen, britischen, schwedischen und niederländischen Autobahnen am sichersten unterwegs. Hierbei wurde die Getötetenrate je eine Million Kilometer Fahrleistung von 2010 bis 2013 pro Land im Durchschnitt ermittelt. Während in Großbritannien die Rate eins betrug, lag sie in Deutschland bei fast zwei. Bezogen auf die Getöteten pro Kilometer kann festgestellt werden, dass sich in Deutschland auf Autobahnabschnitten mit Geschwindigkeitsbegrenzung 30 Prozent weniger tödliche Unfälle ereignet haben. „Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen auf deutschen Autobahnen. Hohe Differenzgeschwindigkeiten gepaart mit mangelndem Sicherheitsabstand können zu schweren Auffahrunfällen führen. Deshalb ist es dringend notwendig, Maßnahmen zur Reduzierung der überhöhten Geschwindigkeiten zu ergreifen, damit das Ziel, die Zahl der Getöteten von 2010 bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren, erreicht werden kann“, sagt Jacqueline Lacroix, Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.

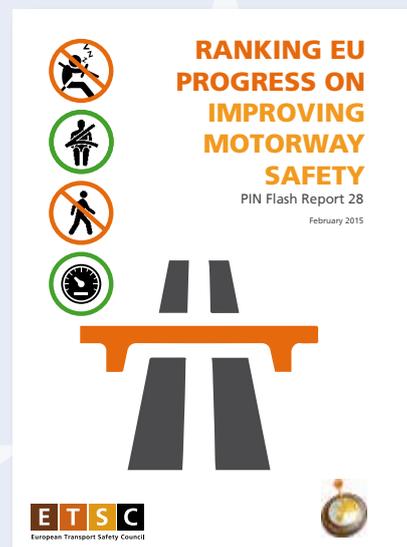
Im Kampf gegen tödliche und schwere Verkehrsunfälle ist der Gurtwarner nur eines der zahlreichen Beispiele für sicherheitsstiftende Systeme im Fahrzeug, wie der ETSC feststellt.

Etwa 60 Prozent der auf Autobahnen in Europa tödlich Verunglückten hatten zum Zeitpunkt des Unfalls keinen Sicherheitsgurt angelegt. Gurtwarner sind auf dem Gebiet der EU bisher nur für Fahrersitze vorgesehen. Die Autoren des Papiers sprechen sich außerdem für eine flächendeckende Ausstattung mit integrierten elektronischen Geschwindigkeitsassistenten (ISA, Intelligent Speed Adaptation) sowie mit Spurverlassenswarnern aus. Allein durch die Verbreitung von ISA, so schätzen Experten, könnte die Zahl der Verkehrstoten europaweit um 20 Prozent gesenkt werden.

Das PIN-Programm des ETSC vergleicht seit 2006 die Verkehrssicherheit in unterschiedlichen Bereichen europaweit, um dann jeweils ein Ranking zu erstellen. Dies soll die Länder, die in bestimmten Feldern schlechter als der EU-Durchschnitt abschneiden, dazu motivieren, Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, um das Niveau zu heben. Der DVR ist seit diesem Jahr im Steuerungskomitee des PIN-Programms vertreten.

Der aktuelle PIN Flash Report kann unter <http://etsc.eu/wp-content/uploads/2015-03-pin-flash-report-28.pdf> heruntergeladen werden.

Im Jahr 2013 kamen rund 1.900 Menschen auf europäischen Autobahnen ums Leben, das sind sieben Prozent aller Getöteten. Zwischen 2004 und 2013 waren es insgesamt fast 27.500 Todesopfer auf den Autobahnen. Immerhin konnte die Anzahl der Getöteten auf diesen Straßen in der EU in



Wenig Chancen bei nicht vorhersehbaren Situationen

ILLUSTRATION > ACE



Besonders gefährlich: SMS lesen und tippen am Steuer

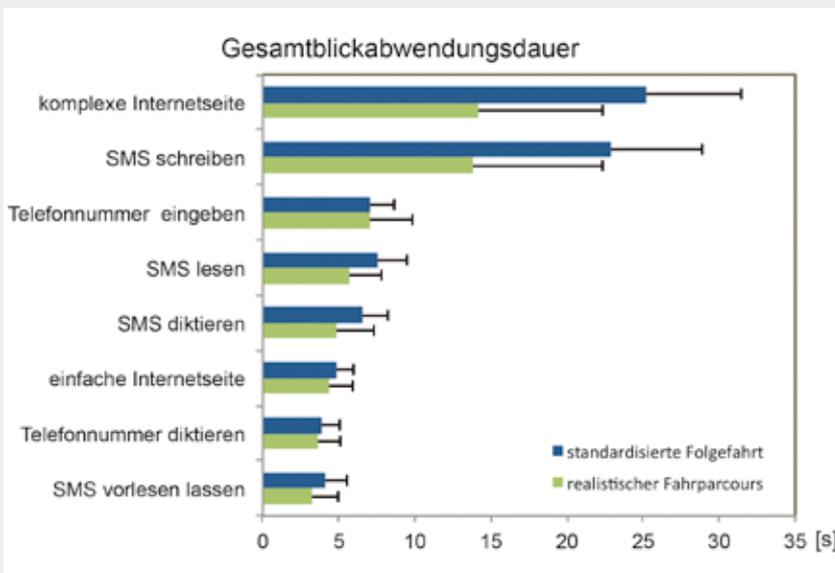
Eine Simulatorstudie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellt fest, dass die Ausführung fahrfremder Tätigkeiten, etwa die Benutzung eines Smartphones während des Fahrens, von der eigentlichen Fahraufgabe ablenkt und im Extremfall zu Unfällen führen kann.

Autofahrerinnen und Autofahrer schätzen zwar die meisten fahrfremden Tätigkeiten als prinzipiell gefährlich ein. Gleichzeitig geben sie aber an, dass sie selbst solche Tätigkeiten nur in Verkehrssituationen ausführen, in denen dies gefahrlos möglich ist.

In der Studie zeigte sich, dass die Fahrer, wenn sie selbst entscheiden konnten, ob sie in einer Verkehrssituation die geforderte Nebenaufgabe bearbeiten wollten oder nicht, kaum mehr Fahrfehler machten als beim Fahren ohne Ablenkung. Sie passten die Bearbeitung der Nebenaufgaben an die Anforderungen der Verkehrssituation an. So bearbeiteten sie an Kreuzungen oder auf kurvigen Streckenabschnitten weniger Aufgaben, beim Warten an Ampeln oder auf längeren geraden Streckenabschnitten hingegen mehr. Hatten die Fahrer diese Wahlmöglichkeiten allerdings nicht, traten in kritischen Verkehrssituationen mehr Fahrfehler auf. Insbesondere die Spurhaltung war dann deutlich beeinträchtigt. Spur- und Abstandshaltung sind dann besonders beeinträchtigt, wenn das Smartphone für Aufgaben mit hohen visuell-motorischen Anforderungen benutzt wird. Hierzu gehören das Lesen und Eingeben von längeren Texten.

Die BASt-Untersuchung folgert, dass Fahrer gut einschätzen können, in welchen Verkehrssituation die Nutzung eines Smartphones gefährlich ist und wann weniger gefährlich. Allerdings können unerwartete Situationen von Fahrern nicht vorhergesehen werden.

GRAFIK > BASt



Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2015, 45. 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:

ADAC, DGUV, Runter vom Gas, www.flyer.ch | pd-f

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Bonifatius GmbH
Paderborn

ISSN: 0940-9025

Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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

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

Adressänderungen:

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

G 3169 F

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



**Einer rast,
zwei sterben**

**RUNTER
VOM GAS**

Handelsverband
der Erdgasversorger

UK BG

The advertisement features a woman in the foreground looking directly at the camera with a serious expression. In the background, a man is driving a car, seen from the side. The text 'Einer rast, zwei sterben' is written vertically in large, bold, black letters on a white background. At the bottom, there are logos for 'RUNTER VOM GAS' (with a green and yellow graphic), the 'Handelsverband der Erdgasversorger', and 'UK BG'.