

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2015



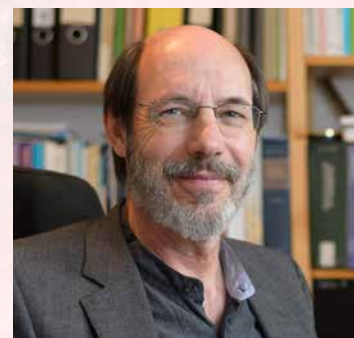
AKTUELL

Runter vom Gas



MITGLIEDER

**Verträglicher
Stadtverkehr**



INTERVIEW

**Prof. Dr. Wolfgang
Fastenmeier**

IM BLICKPUNKT

Tag der Verkehrssicherheit

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Wie sicher ist der Schülerradverkehr in Dresden?

DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR für junge Wissenschaftler wurde am 5. Juni 2015 in Berlin vergeben. Die Auszeichnung geht an einen Preisträger und zwei Preisträgerinnen und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Den ersten Preis erhielt Tim Zimmermann von der Technischen Universität Dresden. Er hat in seiner Arbeit die Verkehrssicherheit des Schülerradverkehrs in Dresden untersucht. Zimmermann analysierte die Unfälle der Fahrrad fahrenden Schülerinnen und Schüler in den Jahren 2009 bis 2011 und konnte dadurch potenzielle Gefahrenstellen identifizieren. Besonders häufig waren Unfälle beim Einbiegen oder Kreuzen, vor allem an Knotenpunkten ohne Lichtzeichenanlagen. Diese Ergebnisse wurden dann mit Wegstrecken der Radfahrer verglichen, um somit eine realitätsnahe bauliche Gefährdungsbeurteilung zu erhalten. Diese Strecken wurden dann zusätzlich bezüglich des tatsächlichen Unfallgeschehens betrachtet, um Zusammenhänge herstellen zu können. Anschließend wurden Maßnahmen entwickelt, die an den zehn als gefährlich bewerteten Punkten die Unfallwahrscheinlichkeit reduzieren sollen. Hierzu zählen die Anlage eines Radwegs, Veränderungen der Radwegführung, Sperrmarkierungen auf der Straße, der Bau von Ampelanlagen oder Querungsstellen sowie Halteverbotszonen.

Über den zweiten Platz freute sich Bianca Bredow von der Universität Potsdam. Sie bewertete in ihrer Arbeit das Verkehrssicherheitsprojekt „Regio-Protect 21“. Dieses Projekt hat das Ziel, die Fahranfängervorbereitung im Land Brandenburg zu optimieren. Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung sollen gefördert werden. In der Fahrausbildung werden im Theorieunterricht Videosequenzen aus dem Realverkehr eingesetzt. Gezeigt werden Situationen, in denen junge Fahrerinnen und Fahrer oft überfordert sind. Diese

Gefahrenstrecken, deren Auswahl auf realen Unfällen basiert, werden dann auch in der fahrpraktischen Ausbildung besonders berücksichtigt. Bianca Bredow befragte über 500 Fahrschulinhaber und Fahrerlaubnisprüfer, wie sie die „Regio-Protect 21“-Materialien nutzen und ob sie praktikabel erscheinen. Im Ergebnis zeigte sich, dass der Bekanntheitsgrad des Projekts relativ gering war und jüngere Fahrlehrer die Materialien häufiger nutzten als ältere. Überwiegend waren die Nutzer zufrieden mit den Inhalten und hielten sie für wirksam. Darüber hinaus analysierte die Nachwuchswissenschaftlerin die brandenburgischen Unfalldaten, um die Sicherheitswirksamkeit des Projekts einschätzen zu können. Ergebnis: In den Regionen, in denen das Projekt häufiger eingesetzt wurde, entwickelte sich die Unfallentwicklung positiver.

Die dritte Preisträgerin, Petra Feustel-Seidl von der Technischen Universität Chemnitz, hat sich in ihrer Arbeit mit Alkohol-Interlock-Geräten beschäftigt. Hierbei handelt es sich

um ein in ein Kraftfahrzeug eingebautes Atemalkohol-Messgerät in Verbindung mit einer Wegfahrsperrre, die dazu führt, dass der Fahrzeugmotor von alkoholisierten Personen nicht gestartet werden kann. In ihrer Arbeit erläuterte Feustel-Seidl beim Blick auf die Interlock-Systeme den internationalen Forschungsstand, die Gesetzgebung und Praxis. Zudem ging sie auf die Frage ein, wie bei gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen eine Zuordnung der Atemprobe zu einem bestimmten Fahrer erfolgen kann und wie Manipulationen ausgeschlossen werden können. Aspekte des Datenschutzes, mögliche technische Probleme, die Kostenfrage sowie die Akzeptanz solcher Systeme wurden ebenfalls beleuchtet.

Die Jury für den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, zusammen.



Glückliche Preisträgerinnen und Preisträger (v.l.n.r.): Bianca Bredow, Tim Zimmermann und Petra Feustel-Seidl

FOTO > JÜRGEN GEBHARDT

„Deine Wege“ bündelt DVR-Angebote für betriebliche Verkehrssicherheit



Seit über 30 Jahren unterstützt der DVR mit seinen Programmen und Seminaren die Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen. Künftig werden alle Angebote unter der neuen Dachmarke „Deine Wege“ gebündelt.

„Deine Wege“ tritt an die Stelle des Programmnamens „Sicherheit auf allen Wegen“ und setzt fünf Schwerpunkte. Während das Projekt GUROROM eine umfassende mobilitätsbezogene Gefährdungsbeurteilung ermöglicht, verbinden Seminare zur „Sicherheit im Radverkehr“ Theorie und Praxis auch im Bereich Elektromobilität. Eco Safety Trainings vermitteln über individuelles Pkw- oder Transporter-Coaching im öffentlichen Straßenverkehr eine sicherheitsorientierte und ressourcenschonende Fahrweise, die die wirtschaftliche Optimierung des Fuhrparks fördert. Im Themenfeld „Junge Erwachsene“ sind erfolgreiche DVR-Jugendmedien und -Programme der letzten 20 Jahre zusammengefasst. Für eine langfristige strategische Planung können sich Unternehmen, Führungskräfte und Sicherheitsfachkräfte durch den DVR zu wirkungsvollen Maßnahmen hinsichtlich der Sicherheit im Fuhrpark, zur Prävention von Dienstwegunfällen und zu weiteren Möglichkeiten einer unternehmensweiten Sicherheitskultur beraten lassen.

Informationsmaterial kann kostenlos beim DVR angefordert oder unter www.dvr.de/praevention eingesehen werden.



Fahrerassistenzsysteme als wichtiger Teil der Unfallprävention

Seit über zehn Jahren präsentieren der DVR, seine Mitglieder und Partner das Thema Verkehrssicherheit und Unfallprävention öffentlichkeitswirksam mit dem Tag der Verkehrssicherheit. Auch in diesem Jahr bot der bundesweite Aktionstag (ausführlicher Bericht auf den Seiten 10 und 11) unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit, sich umfassend über Sicherheitspotenziale und Möglichkeiten der Unfallvermeidung zu informieren.

Fahrerassistenzsysteme (FAS) im Pkw spielen dabei eine bedeutende Rolle. Gerade der Notbremsassistent hilft nachgewiesenermaßen, Unfälle zu vermeiden oder die Unfallschwere abzumildern. Er hilft zum Beispiel genau dann, wenn der Fahrer nicht angemessen oder nicht rechtzeitig reagiert. Studien zeigen, dass bei Auffahrunfällen etwa jeder dritte Fahrer gar nicht und jeder zweite Fahrer nicht stark genug bremst. Bremst der Fahrer bei einem drohenden Auffahrunfall nicht ausreichend stark, erhöht der Notbremsassistent den Bremsdruck auf das erforderliche Maß. Wird der Auffahrunfall als unvermeidbar erkannt, bremst das System automatisch, um die Geschwindigkeit und die damit verbundene Aufprallenergie deutlich zu reduzieren.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) rechnet deshalb damit, dass fast die Hälfte aller Unfälle in Zukunft durch den Notbremsassistenten positiv beeinflusst werden können. Eine Investition, die sich also lohnt. Zudem bieten viele Hersteller das System mittlerweile ohne Aufpreis serienmäßig an.

Ein Notbremsassistent ist natürlich kein Freibrief für eine riskante Fahrweise. FAS sind so konzipiert, dass die Verantwortung beim Fahrer bleibt. Aufklärung über das richtige Verhalten ist unabdingbar, trotzdem ist ein Notbremsassistent sinnvoll. Wenn es doch einmal zu einer Gefahrensituation kommt, kann er Leben retten.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	10
INTERVIEW	12
JOURNAL	15
EUROPA	26
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

„Sicher fahren – für unsere Liebsten“

„Runter vom Gas“ stellt neue Plakate für die Autobahnen vor



Staatssekretärin Dorothee Bär (links) und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer präsentierten mit den Fußball-Bambini des SC Union 06 Berlin die neuen Autobahnplakate.

Hammer appellierte auch an die Medien: „Das Thema Verkehrssicherheit betrifft die ganze Gesellschaft. In den vergangenen Jahren haben wir gemeinsam schon viel erreicht, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Wir werden auch in Zukunft über Gefahren im Straßenverkehr aufklären und daran erinnern, dass jeder Einzelne einen wichtigen Beitrag leisten kann, um den Straßenverkehr sicherer zu machen.“

Unangepasste Geschwindigkeit ist eine der häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen – rund ein Drittel aller Todesfälle im Straßenverkehr gehen darauf zurück. Ein ungenügender Abstand zum Vorausfahrenden gehört ebenfalls seit Jahren zu den Hauptunfallursachen. Die aktuellen Plakatbotschaften lauten daher „Abstand halten“ und „Nicht drängeln“.

Besorgniserregend ist zudem folgende Zahl: Etwa jeder fünfte Verkehrstote war laut einer DVR-Umfrage unter den Bundesländern nicht angeschnallt. Auch wenn die überwiegende Mehrheit am Steuer oder als Beifahrer den Gurt nutzt, scheint einigen immer noch nicht bewusst zu sein, dass ein Sicherheitsgurt im Ernstfall Leben retten kann. Noch immer erleiden viele Kinder schwere oder tödliche Verletzungen, weil sie nicht oder falsch im Pkw gesichert sind. Und bei den Erwachsenen fehlt es besonders auf den Rückbänken an Gurtdisziplin. Daher beschäftigt sich ein Plakatmotiv auch mit diesem Thema.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR haben am 25. Juni 2015 im Poststadion in Berlin die neuen Autobahn- und Rastplatzplakate ihrer gemeinsamen Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ vorgestellt.

Die Plakate werben bundesweit entlang der Bundesfernstraßen mit wechselnden Motiven für sicheres Fahren. Die Plakatierung wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt. Sie trägt dazu bei, das im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm vereinbarte Ziel von 40 Prozent weniger Getöteten bis 2020 zu erreichen. Das Motto der neuen emotionalen Plakatmotive lautet „Sicher fahren – für unsere Liebsten“. Die Bambini-Mannschaft des Fußballvereins SC

Union 06 Berlin verlieh diesem Aufruf symbolischen Nachdruck.

Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister erläuterte: „Die Botschaft der neuen Plakate ist: Ich trage beim Autofahren Verantwortung für mich und meine Mitmenschen. Wenn etwas passiert, betrifft das nicht mich allein, sondern viele geliebte Menschen. Umso wichtiger ist aufmerksames, rücksichtsvolles und sicheres Fahren.“

Überhöhte Geschwindigkeit, zu wenig Sicherheitsabstand oder riskante Überholmanöver – 389.000 Menschen wurden im vergangenen Jahr im Straßenverkehr verletzt. 3.378 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kamen ums Leben. DVR-Geschäftsführerin Ute



Darth Vader und Stormtrooper werben innerorts für den Fahrradhelm



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf vor Darth Vader-Plakat

Unterstützung aus Hollywood für „Runter vom Gas“: Einer der wohl berühmtesten Helmträger des Universums – Darth Vader aus der Star Wars-Saga – wirbt für das freiwillige Helmtragen beim Radfahren. Am 19. Mai hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt pünktlich zum 4. Nationalen Radverkehrskongress das neue Plakat vorgestellt, das in den Innenstädten von Berlin, Köln, München, Hamburg, Frankfurt und Bonn und weiteren Städten zu sehen war. Dobrindt: „Radfahren wird immer beliebter. Und der Helm gehört zum sicheren Radfahren dazu. 2014 haben mehr Fahrradfahrer einen Helm getragen als je zuvor. Diesen Aufwärtstrend wollen wir weiter verstärken. Dabei setzen wir auf Aufklärung – und Darth Vader soll als Helmträger dabei helfen.“

Die Helmtragequote steigt kontinuierlich an: Bei kleinen Kindern gehört der Helm beim Fahrradfahren mittlerweile zur Standardausstattung. Im Alter zwischen sechs und zehn Jahren sind sie zu über zwei Dritteln mit Helm unterwegs (69 Prozent). DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf mahnte: „Viele Fahrradfahrer scheinen noch nicht bewusst, wie folgenreich ein Radunfall ohne lebensrettenden Helm sein kann. Besonders in der Altersgruppe der 17- bis

30-Jährigen gibt es noch Steigerungspotenzial.

Darth Vader soll daher Radfahrerinnen und Radfahrer jeden Alters dazu motivieren, sich mit einem Fahrradhelm vor schweren

Kopfverletzungen zu schützen und Kindern ein gutes Vorbild zu sein.“

Für die Plakate mit Darth Vader als Werbebotschafter konnte „Runter vom Gas“ Disney Deutschland, Disney International und LucasFilm International als Kooperationspartner gewinnen. Ein Wettbewerb begleitete die aufsehenerregende Plakataktion: Wer sich mit dem neuen Darth-Vader-Plakat fotografieren ließ und das Bild mit dem Hashtag #dankhelm an Twitter sendete, hatte die Chance, Fahrradhelme für Kin-

der und Jugendliche in Kitas, Kindergärten oder Schulklassen zu er„twittern“.

Aufgrund der unglaublich hohen und guten Resonanz wurde die Kooperation mit einem zweiten Star Wars-Motiv fortgesetzt. Im Juli motiviert ein „Stormtrooper“ zum Tragen eines Fahrradhelms. Im Beisein von Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner wurde das neue Plakat bei Madame Tussauds in Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit Unterstützung von Madame Tussauds findet im Juli auch ein Gewinnspiel für Schulen statt. Dazu ist der Satz „Ich trage Fahrradhelm, weil ...“ zu vervollständigen. Mit etwas Glück gibt es eine Klassenfahrt nach Berlin zu Madame Tussauds oder auch einen Besuch der „Stormtrooper“-Wachsfigur in einer Schule zu gewinnen.

Mehr Informationen unter www.runtervomgas.de



Die Saga geht weiter, dank Helm: Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär, und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner präsentieren gemeinsam das neue Stormtrooper-Motiv in der Ausstellung von Madame Tussauds in Berlin und werben so für das freiwillige Helmtragen auf dem Fahrrad.

Verbinden – Verknüpfen – Vernetzen

Nationaler Radverkehrskongress 2015

FOTO > MICHAEL SEIEFERT



Wer mit dem Rad unterwegs ist, kommt oft schneller an sein Ziel.

Die zunehmende Digitalisierung aller Lebensbereiche macht auch das Radfahren noch attraktiver: Routenplanung, Navigation und Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Zeitalter der Mobilität einfacher und komfortabler als noch vor einigen Jahren. Im urbanen Wirtschaftsverkehr leistet das Radfahren bereits heute einen Beitrag zu effizienter und klimaverträglicher Mobilität und auch der Fahrradtourismus erfreut sich wachsender Beliebtheit.

Der 4. Nationale Radverkehrskongress stand deshalb unter dem Motto „verbinden–verknüpfen–vernetzen“ und beleuchtete den Radverkehr als Querschnittsaufgabe verschiedener Akteure und Handlungsfelder moderner Mobilitätspolitik. Rund 620 Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgten der Einladung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Landes Brandenburg und der Stadt Potsdam und kamen am 18. und 19. Mai 2015 in der Landeshauptstadt zusammen, um über den Radverkehr von morgen zu diskutieren.

In seiner Eröffnungsrede wies Staatssekretär Rainer Bomba (BMVI) auf die wichtige Rolle des Fahrradverkehrs für die Vernetzung von Wohnen, Mobilität und Stadtentwicklung hin. „Wer mit dem Rad unterwegs ist,

kommt häufig am schnellsten an sein Ziel, fördert die eigene Gesundheit und trägt zu lebenswerten Städten bei. Der bereits 4. Nationale Radverkehrskongress zeigt das enorme Interesse am Radverkehr. Wir werden diese Entwicklung weiter intensiv mit der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans fördern“, bekräftigte Bomba.

Dass konstante Bemühungen notwendig sind, um das Fahrrad als urbanes Verkehrsmittel zu etablieren, legte Lilli Matson von Transport for London in ihrem Impulsvortrag dar. „Wir müssen vermitteln, dass Radfahren die Lebensqualität erhöht. Der großflächige Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ist nicht von heute auf morgen zu erreichen“, berichtete Matson.

Ein Viertel des Gesamtverkehrsaufkommens und damit über 600.000 Wege pro Tag würden in London inzwischen per Fahrrad bewältigt, Tendenz steigend. Das insgesamt wachsende Verkehrsaufkommen habe zu nächst auch steigende Unfallzahlen zur Folge gehabt. Bis zum Jahr 2020 sei deshalb eine Reduzierung der Verunglücktenzahlen um 40 Prozent gegenüber 2013 geplant.

In acht Foren wurden aktuelle Themen der Radverkehrsplanung und -förderung diskutiert sowie neue Ideen für eine weitere Attraktivitätssteigerung

Karlsruhe erhält Deutschen Fahrradpreis 2015

Sicherheit im Straßenverkehr ist ein Gemeinschaftsprodukt aller Verkehrsteilnehmer. Die Karlsruher Kampagne „Tu's aus Liebe!“ sucht den Dialog, gibt konkrete Tipps – und belohnt. Ob Schokoladennikolaus fürs Radeln mit Licht oder Warnweste nach bestandenen Lichtcheck – kleine Aufmerksamkeiten für einen Beitrag zur Verkehrssicherheit kommen gut an und motivieren. Die Kampagne wurde mit dem Deutschen Fahrradpreis 2015 in der Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung“ ausgezeichnet.

im Radverkehr gesammelt. Dabei wurde deutlich, dass Infrastrukturplanung sich oft noch an Vorgaben für den Kraftverkehr orientiert und versäumt, das Fahrrad als Teil des Alltags in die Lebensräume der Menschen, etwa eine Einkaufsstraße oder auch Wohnquartiere, zu integrieren. Vielmehr, so die einhellige Meinung, müsse es darum gehen, den Stadtraum zu bereichern und soziale Flächen für mehr Begegnung zu schaffen.

Arbeitsgemeinschaft für attraktiveren Radverkehr in Brandenburg gegründet

Radwege mit einer Gesamtlänge von über 2.000 Kilometern an Bundes- und Landesstraßen sowie ein touristisches Radwegenetz von mehr als 7.000 Kilometern Länge bilden den Kern einer umfangreichen Radverkehrsinfrastruktur im Land Brandenburg. Doch wie lässt sich die Sicherheit im Radverkehr erhöhen? Wie kann der Radverkehr effektiver mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden? Um besser voneinander zu lernen und Kräfte zu bündeln, wurde nun die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg“ (AGFK BB) gegründet.

Bleib fair ... auf Autobahn und Landstraße!

Schwerpunktaktion der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR

Rund ein Viertel der 40 Millionen Erwerbstätigen in Deutschland legt täglich einen Arbeitsweg von mehr als 20 Kilometern zurück, knapp ein Fünftel sogar mehr als 50 Kilometer. Viele der beruflichen und privaten Pendelstrecken, besonders in ländlichen Regionen, führen über Autobahnen und Landstraßen. Auch für den Güterverkehr sind diese Verkehrswege ein wichtiges Rückgrat. Wo sich viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer einen begrenzten Raum teilen, ist besondere Rücksicht gefordert. Unkenntnis oder Missachtung von Regeln führt nicht selten zu egoistischem, aggressivem oder sogar gefährlichem Verhalten. Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR sollen alle Verkehrsteilnehmer für einen fairen und partnerschaftlichen Umgang miteinander sensibilisiert werden.

Zentrales Element der Aktion ist eine Broschüre, die Hintergründe zu den Stichworten Fairness und Rücksicht im Straßenverkehr auf Autobahnen und Landstraßen liefert. Sie illustriert das Zusammenspiel unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und zeigt, wie jeder einzelne durch rücksichtsvolles Verhalten zu einem angenehmeren Verkehrsklima beitragen kann.



FOTO > SW MEDIA GMBH

Ärger und Wut sind denkbar schlechte Beifahrer.

Drei begleitende Flyer liefern nach Zielgruppen geordnet kompakte Informationen für die Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Transportern, Pkw und Motorrad sowie für Radfahrer und Fußgänger. Zu einzelnen Schwerpunkten, darunter Geschwindigkeit und Abstand, werden

typische Situationen dargestellt und Vorschläge für partnerschaftliches Verhalten angeregt. In einem Interview-Film berichten Passanten über ihre Erfahrungen mit Fairness im Straßenverkehr und bringen Ideen für ein besseres Verkehrsklima ein. Verkehrspsychologe Dr. Jens Schade kommentiert die Wortbeiträge aus Expertensicht.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion wurde am 1. Juni 2015 mit einem Gewinnspiel zum Thema Rücksicht im Straßenverkehr gestartet. Als Gewinne winken eine Reise zur Fußball-Europameisterschaft 2016 in Frankreich inklusive zwei Eintrittskarten zu einem EM-Spiel sowie ein hochwertiges Pedelec und viele weitere attraktive Preise. Einsendeschluss für das Preisausschreiben ist der 29. Februar 2016. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.bleibfair.info.



FOTO > FOTOLIA

Auf Landstraßen ist besondere Aufmerksamkeit gefordert.

MITGLIEDER

DVR-report 2/2015

Verträglicher Stadtverkehr

Beim 17. ADAC-Städtewettbewerb überzeugen Berlin, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die Städte Rheinbach und Biebergemünd sowie die Region Stuttgart mit innovativen Verkehrskonzepten.

Als ein Musterbeispiel für einen verträglichen Stadtverkehr gilt beispielsweise der „Stadhüpfer“, ein Bus, der seit rund drei Jahren in der Stadt Rheinbach bei Bonn verkehrt. Er ergänzt das bestehende städtische ÖPNV-Angebot und gewährleistet dabei vor allem die Mobilitätssicherung älterer Bürger. Entstanden ist dieses Verkehrsangebot unter enger Einbeziehung und Mitwirkung seiner potenziellen Nutzer.

Nach Ansicht von ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker ist die nachhaltige Entwicklung der kommunalen und regionalen Verkehrssysteme eine



Der „Stadhüpfer“ aus Rheinbach ist ein Musterbeispiel für einen verträglichen Stadtverkehr.

FOTO > RVK

zukunftsweisende Aufgabe für Städte und Gemeinden: „Zwei Drittel der Europäer leben in Städten. Sie sind auf funktionierende Verkehrssysteme angewiesen, weil Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung räumlich meist voneinander getrennt sind.“ Deshalb müsse die notwendige Mobilität erhalten und die Versorgung gesichert werden, ohne

dass der Mensch und seine Umwelt übermäßig belastet werden.

Der Städtewettbewerb wird vom ADAC gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB), dem DVR und dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) durchgeführt.

Goldener Dieselring 2015

Verkehrssicherheitspreis für Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei



v.l.n.r.: Vorjahrespreisträger Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Prof. Dr. Dieter Müller und Jörn Turner (VdM)

Einer der ältesten und begehrtesten Verkehrssicherheitspreise, der „Goldene Dieselring des Verbandes der Motorjournalisten“ (VdM), geht in diesem Jahr an Professor Dr. Dieter Müller, der sich nach Meinung der Jury in besonderer Weise um die Verkehrssicherheit und die Minderung von Unfallfolgen verdient gemacht hat.

Müller ist als Professor für Verkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht tätig. An der Hochschule der Sächsischen

Polizei unterrichtet er angehende Polizeikommissare unter anderem in der praktischen Anwendung der straßenverkehrsrelevanten Rechtsvorschriften. Prof. Müller arbeitet seit 2011 durch Schulungen und Publikationen engagiert und konsequent an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten von Rettungsdiensten, Feuerwehr, Zolldienst und Polizei.

Unter anderem konnte aufgrund seiner Arbeiten zu den Folgen von Drogenkonsum im Straßenverkehr seit 2007 aufgrund der entsprechenden Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) die Beeinflussung durch Crystal Meth als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Eng damit verbunden ist Prof. Müllers Schulungsprogramm für Polizeibeamte zur Verbesserung der Drogenerkennung im Straßenverkehr. Aktuell arbeitet er daran, den Fahrerlaubnisbehörden eine bessere

Tatsachengrundlage für ihre Entscheidungen gegenüber potenziell nicht geeigneten Autofahrern zu verschaffen.

Für den DVR ist Prof. Müller ein langjähriger wissenschaftlicher Berater und engagierter Referent bei Preseseminaren, Kolloquien und Foren. Außerdem ist er frischgebackener Vorsitzender des DVR-Beirates für Fragen des Straßenverkehrsrechts.



Dieselringträger 2015: Prof. Dr. Dieter Müller

P.A.R.T.Y. – Don't Risk Your Fun!

Risikobewusstsein bei jungen Verkehrsteilnehmern schärfen

P.A.R.T.Y. ist ein Präventionsprogramm und steht für „Prevent Alcohol and Risk Related Trauma in Youth“. Junge Menschen zwischen 15 und 18 Jahren verbringen einen Tag in einer Unfallklinik und erleben, wie Opfer von Verkehrsunfällen versorgt werden und welche kurz- und langfristigen Folgen Crashes haben. Die Deutsche Gesellschaft für Unfallchirurgie e.V. (DGU) startete in Zusammenarbeit mit der AUC – Akademie der Unfallchirurgie vom 15. bis 19. Juni 2015 erstmals eine bundesweite „Aktionswoche P.A.R.T.Y.“ – unmittelbar vor dem „Tag der Verkehrssicherheit“ am 20. Juni. Beteiligt waren 13 Unfallkliniken.

3.378 Menschen verunglückten nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 auf deutschen Straßen tödlich, über 389.000 wurden verletzt. Besonders gefährdet sind junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 24 Jahren: Ihr Unfall- und Sterberisiko im Straßenverkehr ist das mit Abstand höchste. Es liegt etwa doppelt so hoch wie das der Gesamtbevölkerung. Überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, Handynutzung am Steuer oder schlicht mangelnde Fahrpraxis – die Gründe sind vielfältig, wenn junge Menschen im Straßenverkehr zum Risiko für sich und andere werden. Eine Auswertung des Statistischen Bundesamts zeigt: „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ liegt in dieser

Altersgruppe bei den Unfallursachen ganz vorne. Sie ist Auslöser für jeden fünften Unfall. Ähnlich hoch ist das Unfallrisiko bei den 15- bis 17-Jährigen. In dieser Altersgruppe setzt das Präventionsprogramm an. Es klärt Jugendliche über das Risikoverhalten und seine Folgen auf – und das am Ort des Geschehens: in der Unfallklinik.

„Als Unfallchirurgen erleben wir jeden Tag, welche dramatischen Folgen Risikofreude oder auch nur ein Augenblick von Unachtsamkeit am Steuer haben können. Am P.A.R.T.Y.-Tag erhalten junge Menschen in den Kliniken hautnah einen Eindruck davon“, sagt DGU-Präsident Professor Dr. med. Michael Nerlich. Insbesondere junge Menschen machten sich meist keine Vorstellung davon, wie nachhaltig sich das Leben nach einem Verkehrsunfall ändern kann, meint auch DGU-Generalsekretär Professor Dr. med. Reinhard Hoffmann und ergänzt: „Selbst wenn man diesen überlebt hat – oft folgen dann langwierige Reha-Maßnahmen, Zukunftspläne in Sachen Beruf und Familie müssen zurückgestellt oder ganz aufgegeben werden. Einige Jugendliche verlieren dauerhaft ihre Eigenständigkeit.“

Am sogenannten „P.A.R.T.Y.-Tag“ verbringen die Jugendlichen im Klassenverband einen ganzen Tag in einer Unfallklinik. Hier erleben sie, welche Stationen ein schwerverletzter

Patient durchläuft: Sie besuchen einen Rettungswagen, den Schockraum, eine Intensivstation und die Physiotherapie. Sie werden dabei von engagierten Unfallchirurgen begleitet. Ein Mittagessen mit Handicap – also zum Beispiel mit einem steifen Wirbelsäulenkorsett – gehört auch dazu. Die Schülerinnen und Schüler werden damit in die Situation eines verletzungsbedingt eingeschränkten Patienten versetzt und herausgefordert, vermeintlich einfache Dinge des täglichen Lebens zu erledigen. Der Tag wird abgerundet durch Diskussionen mit ehemals schwerverletzten Unfallopfern sowie Polizeibeamten.

„Wir möchten Jugendliche befähigen, in schwierigen Situationen clevere Entscheidungen zu treffen. Uns ist wichtig, dass wir Jugendliche nicht mit erhobenem Zeigefinger belehren, sondern ihnen die Möglichkeit geben, sich durch diese ungefilterten Eindrücke ein eigenes Bild zu machen“, erklärt Dr. Ulla Krause, Leiterin der Nationalen Koordinierungsstelle P.A.R.T.Y. bei der AUC in München. Auf diese Weise lässt sich oft ein Umdenken in Sachen Risikobereitschaft und Verkehrsverhalten anregen.

Das P.A.R.T.Y.-Programm stammt ursprünglich aus Kanada. In Deutschland wird es seit 2012 von der AUC im Auftrag der DGU durchgeführt. Seither wurden über 100 P.A.R.T.Y.-Tage an 20 Kliniken im gesamten Bundesgebiet durchgeführt. Um mehr Jugendlichen die Gelegenheit zur Teilnahme an einem P.A.R.T.Y.-Tag zu geben, werden kontinuierlich neue Kliniken geschult.

Das P.A.R.T.Y.-Programm ist ein Beitrag der deutschen Unfallchirurgen zur Verkehrssicherheitsdekade „Decade of Action for Road Safety 2011-2020“ der Vereinten Nationen. Partner und Unterstützer der P.A.R.T.Y.-Initiative sind der DVR und der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

FOTO > MEDICA CONTACT



Junge Menschen erfahren, wie sich das Leben nach einem Verkehrsunfall verändern kann.

MITGLIEDER

DVR-report 2/2015

Verkehrssicherheit ein Gesicht geben

Tag der Verkehrssicherheit: Mehr Rücksicht im Straßenverkehr

Ob Alkohol am Steuer, überhöhte Geschwindigkeit oder fehlende Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Verkehrssicherheit hat viele Facetten und wird durch viele Initiativen, Kampagnen oder Medien unterschiedlichster Organisationen thematisiert. Der bundesweite Tag der Verkehrssicherheit, der am 20. Juni 2015 bereits zum elften Mal stattfand, gibt der Verkehrssicherheit ihr ganz eigenes Gesicht.

Der DVR hat den Tag im Jahr 2005 ins Leben gerufen. Traditionell ruft er an jedem dritten Samstag im Juni alle Mitglieder, Organisationen, Institutionen, Städte und Gemeinden, Unternehmen, soziale Einrichtungen und alle weiteren Interessierten dazu auf, mit Veranstaltungen und Aktionen auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen.

Diese zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen ziehen bundesweit Tausende Interessierte auf Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahrersicherheitszentren oder Werkstätten und bieten Prävention vor Ort. Alle

Veranstaltungen haben unterschiedliche Verkehrssicherheitsthemen im Fokus und bilden daher die ideale Plattform, um die komplette Bandbreite der Verkehrssicherheitsarbeit darzustellen.

Vom „Toten Winkel“ über „Reifencheck“ bis zum „Sicheren Radverkehr“ – auch in diesem Jahr haben sich wieder über 130 Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen und soziale Einrichtungen beteiligt.

So ging es auf dem Münchner Odeonsplatz um das Thema „Rücksicht schafft Sicherheit“ und Spaß an der sicheren Mobilität. Neben Vorführungen und Mitmachaktionen wurden die Risiken beim Auto- und Motorradfahren sowie beim Radfahren gezeigt. Vom „Toten Winkel“ über das sichere Fahrrad, einer Alkohol-Sperre für den Pkw, einem Oldtimer-Traktor, Seh- und Reaktionstests, Fahrsimulatoren bis hin zu einem Risiko-Parcours – zu jedem Thema wurde etwas geboten. In einer spektakulären Aktion zeigte die Feuerwehr eine Rettung aus einem Crash-Auto.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nahm bereits zum elften Mal den Tag der Verkehrssicherheit zum Anlass, um gemeinsam mit 23 Partnern ihre Pforten für ein informatives und buntes Fest zu öffnen. Zwei eindrucksvolle Crash-Tests machten deutlich, wie gefährlich eine Kollision zwischen Pkw und Fahrrad sowie ein Auffahrunfall an einem Stauende sein können. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BASt und weitere Partner informierten die Gäste darüber, wie hoch beispielsweise ihr Punkte-Stand in Flensburg ist, wie Eltern Schulwegpläne selber erstellen können oder Fahrerassistenzsysteme und der Winterdienst funktionieren. An insgesamt fast 60 Aktions- und Informationsständen gab es viel Spannendes zum Mitmachen und Staunen für rund 1.700 große und kleine Besucherinnen und Besucher.

In Idar-Oberstein wurde der Platz rund um die Messe zum Mittelpunkt vielfältiger Informations- und Mitmachangebote. Polizeipuppenbühne, Crash-Tests, Rettungsübungen mit



Rettungsübung der Freiwilligen Feuerwehr München auf dem Odeonsplatz

FOTO > SAURO PORTA

Hundestaffel, Überschlagsimulator, Gurtschlitten, verschiedene Reaktions-, Hör- und Sehtests sowie ein buntes Rahmenprogramm boten Abwechslung für Groß und Klein.

Nicht nur große öffentlichkeitswirksame Events, sondern auch Aktionen wie ein Projekttag in einem Kindergarten oder in einer Schule, ein Tag der offenen Tür in einer Feuerwache oder einer Fahrschule oder das Platzieren von Bannern an vielbefahrenen Stellen kann große Wirkung zeigen und die Verkehrssicherheit ins öffentliche Bewusstsein rücken.

Ein solcher Tag kann nur eine breite Wirkung entfalten, wenn sich zahlreiche Partner beteiligen. Daher lautet das Motto des Aktionstages traditionell „Gemeinsam für mehr Sicherheit“.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Schirmherr des bundesweiten Aktionstages, ist sich sicher, dass man gemeinsam viel erreichen kann: „Die Schirmherrschaft zum Tag der Verkehrssicherheit habe ich gerne übernommen. Die Sicherheit auf unseren Straßen geht uns alle an. Denn jeder Einzelne kann für mehr Verkehrssicherheit sorgen – durch Rücksichtnahme und vorausschauendes Verhalten. Mein Dank gilt dem DVR, der mit seinem Engagement für umfassende Verkehrserziehung ein wichtiger Partner ist.“

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 18. Juni 2016 statt. Aktuelle Informationen, Checklisten sowie ein Downloadbereich sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de zu finden. Hier besteht auch die Möglichkeit, eigene Veranstaltungen anzumelden und so eine breite Öffentlichkeit zu informieren. Ein kostenloses Falblatt zum „Tag der Verkehrssicherheit“ bietet Tipps zur Durchführung einer eigenen Veranstaltung und kann direkt beim DVR bestellt werden.

Ihre Ansprechpartnerin für den „Tag der Verkehrssicherheit“ im DVR ist Frau Laura Breuer, Sachgebietsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen (LBreuer@dvr.de, 0228/ 40001-34).



Der Stuntman fällt bei dieser Kollision weich, im Realverkehr sieht das meist anders aus.

FOTO > SAURO PORTA



Schleiftest von Schutzkleidung – der TÜV demonstrierte beeindruckend, wie wichtig die richtige Kleidung für Motorradfahrer ist.

FOTO > THOMAS BIELING



BASt-Präsident Stefan Strick begrüßte DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer.

FOTO > THOMAS BIELING

IM BLICKPUNKT

DVR-report 2/2015



Prof. Wolfgang Fastenmeier

„Pflichtuntersuchungen haben keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit“

Der Verkehrspsychologe Professor Dr. Wolfgang Fastenmeier über verpflichtende Gesundheitstests für ältere Verkehrsteilnehmer, die Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens und die verkehrspsychologische Ausbildung in Deutschland

DVR-report: Herr Professor Fastenmeier, welche besonderen Problemgruppen gibt es im Straßenverkehr?

Prof. Fastenmeier: Die größte Problemgruppe im Straßenverkehr sind leider nach wie vor die jungen, unerfahrenen Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren. Eine weitere Gruppe, die oft ein bisschen vergessen wird, sind die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Aber gerade die sehr jungen und älteren Fußgänger und Radfahrer sind im Unfallgeschehen überrepräsentiert. Es kommt also sehr stark auf eine sichere Verkehrsraumgestaltung an, bei der etwa die Reduzierung der Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer oder bessere Querungshilfen für Fußgänger im Fokus stehen müssten.

DVR-report: Mit Blick auf die älteren Verkehrsteilnehmer ist das Thema Fahrtüchtigkeit ein ständiges Reizthema. Immer wieder flammt nach schweren, von älteren Fahrerinnen oder Fahrern verursachten Unfällen die Diskussion über verpflichtende Gesundheitstests auf. Welche Rolle kann in diesem Zusammenhang die psychologische Fahrverhaltensbeobachtung spielen?

Prof. Fastenmeier: Ältere Verkehrsteilnehmer sind per se keine besondere Risikogruppe. Wenn sie allerdings in Unfälle verwickelt sind, steigt altersbedingt leider die Wahrscheinlichkeit, schwerer verletzt zu werden oder sogar zu sterben. Natürlich gibt es in der großen Gruppe der Älteren einzelne, die auffallen und ein Risiko darstellen. Um diese Auffälligkeiten zu entdecken, werden in vielen Ländern sehr grobe Screening-Verfahren eingesetzt, die meist aus dem Demenz-Screening stammen und die allein schon deshalb eine relativ geringe Aussagekraft haben. Ein besseres Mittel können

apparative Leistungstests sein. Wir stellen aber immer wieder fest, dass ältere Menschen mit diesen Tests überfordert sind. Das hat im Wesentlichen zwei Gründe: Der eine ist, die Älteren haben nicht mehr die ausgeprägte psychofunktionale Leistungsbereitschaft wie die Jüngeren. Sie sind nicht mehr bereit, sich wirklich bis zum Letzten zu motivieren und anzustrengen, um diesen Test gut zu bewältigen, vor allem weil diese Tests in der Regel keine Kompensationsmöglichkeiten geben. Sie haben eine sehr hohe Speed-Komponente, es wird ein sehr hohes Leistungstempo verlangt. Das führt natürlich zu Stress und Belastung und das lässt sich im Test nicht kompensieren. Ein zweiter Punkt ist, die Älteren haben eine etwas verringerte Fähigkeit, sich auf eine neue Situation einzustellen. Deshalb besteht die Gefahr, dass gar nicht die relevanten Parameter wie Belastbarkeit, verteilte Aufmerksamkeit oder Reaktionsgeschwindigkeit gemessen werden. Hier kommt die psychologische Fahrverhaltensbeobachtung ins Spiel, denn dabei lässt sich kompensieren und das tun die Älteren auch. Also wenn sie im Test schlecht abschneiden, ist deswegen nicht gesagt, dass das für die Fahrverhaltensbeobachtung auch gilt, in der Regel ist das Gegenteil der Fall. Da die Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr stattfindet, kennen Ältere diese Situation und fühlen sich dieser eher gewachsen.

DVR-report: Nochmal zur Frage nach verpflichtenden Gesundheitstests. Beim DVR läuft seit mehreren Jahren die „Aktion Schulterblick“, die an die Eigenverantwortung gerade der älteren Verkehrsteilnehmer appelliert. Der DVR empfiehlt, gegebenenfalls von sich aus mit dem Hausarzt über gewisse Beeinträchtigungen, die man spürt, zu sprechen. Wie sinnvoll könnte es sein, zumindest Sehkraft und Hörvermögen in festgelegten zeitlichen Abständen zu prüfen, wie es teilweise auch im Ausland praktiziert wird?

Prof. Fastenmeier: Für jegliche Art von Pflichtuntersuchungen bin ich nicht zu haben. Wir kennen mittlerweile eine Reihe von Evaluationsstudien

zu Pflichtuntersuchungen, die in verschiedenen europäischen Ländern oder amerikanischen sowie australischen Bundesstaaten durchgeführt wurden. All die Evaluationsstudien, die eine seriöse wissenschaftliche Basis haben, haben übereinstimmend festgestellt, dass Pflichtuntersuchungen keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben. Eine Reihe von Studien hat sogar festgestellt, dass negative Effekte überwiegen und zwar deshalb, weil Ältere schon vorsehend oder bedingt durch diesen Selektionsprozess den Führerschein abgeben und dann vom bis dato sicheren Verkehrsmittel, nämlich dem Fahrzeug, auf die unsichereren Arten der Verkehrsteilnahme, nämlich zu Fuß gehen und Fahrrad fahren, wechseln und dann einen überproportionalen Blutzoll für ihre Verkehrsteilnahme leisten. Es lässt sich schlicht und einfach aus der Tatsache, an einem Seh- oder Hörtest teilgenommen zu haben, keine Prognose auf das zukünftige sichere oder unsichere Fahren oder gar das individuelle Unfallrisiko abgeben.

DVR-report: Wie kann die Mobilität älterer Fahrer aufrechterhalten werden?

Prof. Fastenmeier: Es muss immer darum gehen, die Älteren zu befähigen und sie nicht auszusondern. Wir müssen Beratungs- und Qualifizierungsmaßnahmen entwickeln, mit denen individuelle Stärken und Schwächen ermittelt werden können. Auf der Basis einer solchen Diagnose können dann gezielte individuelle Maßnahmen zur Verbesserung abgeleitet werden. Es kommt auf die praktische Vermittlung und Übung von situationsangepasstem Verhalten an. Jetzt könnte man sagen, gut, dann schicken wir die Leute in die Fahrschule. Das ist sicherlich besser als nichts, aber mein Ansatz geht weit über die Fahrschule hinaus. Fahrschule ist immer noch sehr stark fertigungs- und regelorientiert, aber Verkehrsteilnahme, insbesondere Auto fahren, ist viel mehr. Da geht es auch um kognitive Leistungen. Es geht um Risikoeinschätzung, Gefahrenwahrnehmung und Antizipation des Verhaltens anderer und das

muss in solchen Maßnahmen noch einmal aufgegriffen werden.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist, die Eigenverantwortung zu stärken. Natürlich können die Älteren auch für sich selbst etwas tun. Sie können sich körperlich und geistig fit halten. Aber mit Blick auf Qualifizierungsmaßnahmen benötigen sie auch Anreize.

Drittens spielt natürlich auch die Frage der Interaktion von Mensch, Fahrzeug und Verkehrsumgebung eine wichtige Rolle. Sichere Querungshilfen, bessere Taktung der Wartezeiten an Ampeln, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und das Thema Fahrerassistenzsysteme sind hier zu nennen. Diese unsichtbaren Helfer sind sehr komplex in ihrer Gestaltung und kaum auf die Bedürfnisse von älteren Kraftfahrern zugeschnitten. Hier gibt es noch viel Potenzial zur Verbesserung.

DVR-report: Heißt das, elektronische Fahrerassistenzsysteme sind ein reiner Sicherheitsgewinn oder können sie den Fahrer auch überfordern oder gar in einer trügerischen Sicherheit wiegen?

Prof. Fastenmeier: Grundsätzlich sind Fahrerassistenzsysteme positiv zu betrachten. Sie bieten Sicherheit, Komfort und erhöhen die Effizienz im Straßenverkehrssystem. Dennoch muss man schauen, ob diese positiven Wirkungen in einem akzeptablen Verhältnis zu möglichen negativen Wirkungen stehen. Ich habe das Gefühl, diese Aspekte werden vernachlässigt.

Es gibt eine lange Liste an negativen Effekten, die auftreten können, nicht zwangsläufig, aber mit großer Wahrscheinlichkeit zumindest bei bestimmten Populationen. Die Überlegung, der Fahrer macht Fehler und deswegen ersetze ich ihn durch Technik und mache damit das System automatisch sicherer, greift zu kurz. Hauptquellen von Fehlern liegen üblicherweise im Design des Gesamtsystems. Demjenigen, der ausführt, der das aktive Element ist, mit diesem Design des Gesamtsystems nicht zurechtkommt und deswegen Fehler begeht, wird dann die Schuld zugewiesen. Wir kennen die Aussage, 90 Prozent aller Unfälle gehen auf menschliches Fehlverhalten zurück.

Eine ganz schiefe Aussage, weil sie immer das Gesamtsystem vergisst. Die eher leichteren Aufgaben werden vom Fahrer hin zur Technik abgegeben. Das kann bedeuten, dass die schwierigeren Aufgaben, die möglicherweise ein größeres Potenzial für eine Aufgabenverschiebung aufweisen, beim Fahrer verbleiben und damit seine Gesamtaufgabe wieder anspruchsvoller wird. Von weiteren Problembereichen wie zum Beispiel Ablenkung, Reaktanz und Verantwortungsdelegation ganz zu schweigen. Wir müssen auf alle Fälle empirisch überprüfen, welche Auswirkungen der Einsatz von elektronischen Assistenzsystemen auf den Fahrer hat, weil wir sein Verhalten im Umgang mit diesen Systemen nicht vom grünen Tisch aus prognostizieren können. Und wir müssen es schaffen, dass solche Systeme auf unterschiedliche Fahrergruppen anwendbar sind. Ein junger Fahrer hat andere Informationsdefizite und -bedürfnisse als ein älterer. Darauf müssten diese Systeme Rücksicht nehmen.

DVR-report: Man hat den Eindruck, jeder spricht nur noch vom automatisierten Fahren, von zunehmender Technisierung der Fahrzeuge, stärkerer Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und von Fahrzeugen mit der Straßenumgebung. Wir ersetzen den Menschen durch Maschinen, die nie müde werden und immer zuverlässig funktionieren. Geht diese Rechnung auf?

Prof. Fastenmeier: In der Tat herrscht im Moment eine gewisse Automatisierungseuphorie. Auch wenn wir sicherlich schon einen relativ hohen Automatisierungsgrad haben, halte ich diese Diskussion im Augenblick noch für ein Trugbild.

Eines darf bei diesem Thema nicht vergessen werden: Der Mensch ist viel besser als gemeinhin angenommen. Der Straßenverkehr ist ein sehr komplexes System und rund 2,4 Millionen Unfälle pro Jahr sind beträchtlich. Aber setzt man diese Unfallzahl ins Verhältnis zur Fahrleistung von jährlich etwa 735 Milliarden Kilometern, wird man feststellen, dass relativ wenig passiert und der Unfall statistisch gesehen ein ganz seltenes Ereignis ist. Trotzdem stellt sich die

Frage, ist ein technisches System in der Lage, die Handlungszuverlässigkeit des Fahrers zu übertreffen? Das ist nicht so einfach und ein technisches System, das wirklich autonomes Fahren erlaubt, müsste zu 100 Prozent sicher und zuverlässig sein.

DVR-report: Der Mensch war, ist und bleibt ein wichtiges Forschungsobjekt für die Verkehrspsychologie. Wie ist es aus Ihrer Sicht um die wissenschaftliche Disziplin der Verkehrspsychologie in Deutschland bestellt?

Prof. Fastenmeier: Sie haben sicher recht, dass die Verkehrspsychologie ein ganz wesentlicher und zentraler Bestandteil in Theorie und Praxis der Verkehrssicherheitsarbeit ist und ich könnte mir sogar vorstellen, dass hier in der Zukunft noch weiterer oder sogar stärkerer Bedarf besteht. Denn die größte Wirkungsmöglichkeit von psychologischen Maßnahmen liegt nicht in der Beschäftigung mit Minderheiten von Verkehrsteilnehmern, wie es sehr häufig passiert. Der größte Wirkungsgrad wird Maßnahmen vorbehalten sein, die beim allgemeinen Verkehrsverhalten ansetzen und das heißt wieder Verkehrsraum- und Fahrzeugtechnikgestaltung. Da müsste die Psychologie noch viel mehr mitreden.

DVR-report: Wie sieht es im Bereich Aus- und Weiterbildung aus? Gibt es an unseren Hochschulen ausreichende Angebote? Der subjektive Eindruck ist, dass Lehrstühle nicht nachbesetzt werden und man sich fragt, wo bleibt der wissenschaftliche Nachwuchs?

Prof. Fastenmeier: Da berühren Sie einen ganz wunden Punkt. Obwohl die Verkehrspsychologie in der Verkehrssicherheitsarbeit zentral ist, beobachte ich auf der anderen Seite so etwas wie eine Zerstückelung dieser wissenschaftlichen Disziplin. Wir haben einen Löwenanteil von Verkehrspsychologen, die in der Fahrzeugsicherheitsbegutachtung und Rehabilitation arbeiten. Wir haben dann die kleineren Felder, auf denen man sich eher mit der arbeitspsychologisch, ergonomisch orientierten Verkehrspsychologie beschäftigt. Das finde ich einerseits positiv, andererseits ist es für die Verkehrspsychologie nicht

so gut, weil dann der Straßenverkehr in diesen sogenannten Human Factors-Studiengängen nur eines unter vielen Anwendungsfeldern ist.

Ein weiteres Problem ist, dass, obwohl die Verkehrspsychologie eine der ältesten psychologischen Disziplinen ist, die empirisch arbeitet, es in Deutschland kein System einer durchgängigen Rekrutierung, Qualifizierung und letztlich sogar Akkreditierung von Verkehrspsychologen gibt. Natürlich gibt es Angebote wie zum Beispiel die TU Dresden, TU Braunschweig und TU Chemnitz. In Bonn gibt es jetzt das Angebot eines Masterstudiengangs Verkehrspsychologie, der sehr stark auf Begutachtung und Rehabilitation abzielt. Als Leuchtturmprojekt gibt es noch die Psychologische Hochschule Berlin (PHB) mit dem Studiengang „Psychologie des Verkehrswesens“, der ein ganzheitliches Verständnis der Verkehrspsychologie hat, also die Gestaltung des Verkehrs- und Transportsystems, Mobilitäts- und Sicherheitsmanagement, Begutachtung und Rehabilitation. Nur leider sind diese Studiengänge in Bonn und Berlin bis dato nicht zustande gekommen, weil sich nicht genug Bewerber gemeldet haben. Das liegt zum einen daran, dass in der Psychologie oder bei den Studierenden der

Bereich Verkehr ein völlig unbekannter, geradezu exotischer Bereich ist. Ein weiterer Grund ist, dass es keine ausreichenden Angebote gibt und diese mitunter stark an Professoren gebunden sind. Wenn einer geht und ein neuer kommt, setzt dieser einen völlig anderen Schwerpunkt und schon ist das Thema durch.

DVR-report: Also geht es darum, weitere Anreize für die Studierenden zu schaffen?

Prof. Fastenmeier: Man müsste unbedingt Anreize für Entlohnung und Finanzierung schaffen. Gerade der Begutachtungsbereich ist aus diesen Gründen nicht mehr attraktiv. Die in der staatlich festgelegten Gebührenordnung festgelegten Sätze für die Begutachtungen stammen aus den 1990er Jahren und sind seither nicht mehr verändert worden und erlauben letztlich den Trägern kein übermäßig wirtschaftliches Arbeiten. Die Träger reichen das so weiter an die dort tätigen Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner. Verständlich ist dann, dass sie sagen, warum soll ich dahin gehen, wenn ich in der Wirtschaftspsychologie dreimal mehr Geld verdienen kann.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Prof. Wolfgang Fastenmeier



Der Verkehrspsychologe Professor Dr. Wolfgang Fastenmeier ist seit 1991 Inhaber von „mensch-verkehr-umwelt – Institut für Angewandte Psychologie“ (mvu) in München. Zudem hat er seit 2012 die Professur für die Psychologie des Verkehrswesens an der Psychologischen Hochschule Berlin (PHB) inne. Seit 2008 fungiert er als verkehrspsychologischer Obergut-

achter im Fahrerlaubniswesen in Kooperation mit dem Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München. Er ist Vize-Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP).

Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Sicherheitsbewertung im Straßen- und Transportsystem, Fahrzeug- und Verkehrsraumgestaltung, Mensch-Maschine-Interaktion, ältere Verkehrsteilnehmer, Mobilitätspsychologie, Begutachtung und Fahreignung.

FOTO > STEFAN PRAGER

„Fahren lernen“ heißt, sich selbst kennenzulernen

FOTOS > THOMAS ROSENTHAL, VdTÜV

47. CIECA-Kongress in Berlin



185 Teilnehmer aus 35 Ländern kamen in Berlin zusammen.

Von Kay Schulte

„Acting for the future“ lautete das Motto des 47. CIECA-Kongresses, der 185 Teilnehmer aus 35 Ländern am 8. Mai 2015 nach Berlin führte. Die CIECA ist die „Internationale Vereinigung der Prüforganisationen“, also der Institutionen, die in den einzelnen Staaten für die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen zuständig sind. Dieser Bereich wurde in der Europäischen Union schon weitestgehend harmonisiert. Der DVR und der Verband der TÜV (VdTÜV) waren gemeinsam die diesjährigen Gastgeber.

Nachdem sich der 46. CIECA-Kongress in Dublin mit dem Thema „Gefahrenwahrnehmung und Ausbau von Simulationstechniken“ auseinandergesetzt hatte, stellten VdTÜV und DVR gemeinsam mit der CIECA dieses Jahr die menschlichen Ressourcen in den Mittelpunkt der Betrachtung. Mit dem Kongressthema „Personal resources for safe driving“ wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse und pädagogisch-psychologische Maßnahmen vorgestellt, die die zukünftige Fahranfängervorbereitung beeinflussen können und zielführende Interventionsstrategien für lebenslanges Lernen liefern.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf wies den Teilnehmern in seiner Begrüßung den Weg in eine sichere

Zukunft: „Der VdTÜV und der DVR haben sich der Vision Zero verpflichtet. Wir wissen, dass Menschen Fehler machen und müssen alles dafür tun, dass diese Fehler nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft werden. Und dies beinhaltet auch, dass wir uns intensiv mit der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung beschäftigen müssen, um für die Zukunft ein nachhaltig wirksames Instrument für sicheres Verhalten im motorisierten Straßenverkehr zur Verfügung zu haben. Das bedeutet, sich auszutauschen, erfolgreiche Vorgehensweisen zu adaptieren und gemeinsam neue Wege für die Zukunft zu finden. Die CIECA ist dabei eine bedeutende Plattform des notwendigen Austausches, denn nirgendwo anders vereint sich so viel Fachkompetenz in der professionellen Fahrerlaubnisprüfung wie in der CIECA.“



Dr. Walter Eichendorf

Dr. Frank Albrecht vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verdeutlichte die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen Verordnungsgeber und Verbänden. Dabei zeige gerade die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit, wie sich Zukunft gemeinsam gestalten lasse.

Bereits am Vortag stimmte Dr. Guido Rettig als Präsident des VdTÜV die CIECA-Mitglieder auf ihre wichtige Funktion für die zukünftige Weiterentwicklung einer sicheren Fahrweise und Fahrumgebung ein und verdeutlichte die Notwendigkeit einer zeitgemäßen, standardisierten und vor allem professionellen Fahrerlaubnisprüfung für sicheres Verhalten. Eine moderne Prüfung könne Lernprozesse mitgestalten und Lernen wirksam unterstützen.

Ablenkung bei jungen Fahrern

Das Impulsreferat des Kongresses lieferte Dr. Gregor Bartl aus Österreich als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und stellte die Frage, wie in Zukunft mit der Hauptunfallursache „Unaufmerksamkeit“ umgegangen werden solle. Er leitete eine breitere Auseinandersetzung mit moderner Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ein. Nach einer aktuellen Studie der Universität Iowa in den USA waren 58 Prozent der in Unfälle verwickelten jungen Fahrer unaufmerksam. In Österreich gehörte Unaufmerksamkeit/Ablenkung im Jahr 2014 mit 38,3 Prozent zu den Hauptunfallursachen. Die Universität Utah stellte 2014 fest, dass Geräusche, die aufgrund interaktiver Technologie in einem Fahrzeug auftreten, signifikant vom Fahren ablenken – eine Art geistige Überfrachtung. Dabei stellte Dr. Bartl heraus, dass das Erlernen einer sicheren Fahrweise auch bedeute, zu verstehen, wie das Gehirn funktioniert und forderte deshalb auch die Einführung von standardisierten Ablenkungsaufgaben in der Fahrerlaubnisprüfung und der Fahrausbildung.



Dr. Don DeVol (TÜV Thüringen) moderierte den Kongress.

Es gehe um die frühzeitige Sensibilisierung für Ablenkungsfallen. In diesem Zusammenhang berichtete Lesley Young (Driver and Vehicle Standards Agency, Großbritannien), dass im Vereinigten Königreich derartige Ablenkungsübungen während der Fahrerlaubnisprüfung zurzeit in einem Modellversuch erprobt werden.

Dagfinn Moe von SINTEF (größte unabhängige Forschungseinrichtung in Skandinavien) berichtete über ein gemeinsames Forschungsprojekt von Norwegen und Finnland unter dem Stichwort „NEURODRIVING – It takes brains to take risks“ und verdeutlichte, dass es im Gehirn messbare Unterschiede zwischen „Hochrisikofahrern“ und „Nicht-Hochrisikofahrern“ in Entscheidungssituationen gibt. Zwar hatten die Hochrisikofahrer eine kürzere Reaktionszeit, die „Nicht-Hochrisikofahrer“ hingegen eine ausgeprägte Gehirnaktivität in Situationen, in denen Entscheidungen über Fahren oder Anhalten getroffen werden mussten.

Was macht einen Risikofahrer aus?

Matus Sucha von der Universität Olmütz aus Tschechien bestätigte, dass es Unterschiede zwischen „Risiko- und Nicht-Hochrisikofahrern“ gebe. In einer Untersuchung sei deutlich geworden, dass Risikofahrer mehr Offenheit für Experimente aufwiesen und eher extrovertiert seien. Sie zeigten auch weniger Pflichtbewusstsein und Einsicht. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass Persönlichkeitseigenschaften valide Prädiktoren

(verlässliche Vorhersagevariablen) für sicheres Fahren darstellen und diese messbar seien.

Heinz-Albert Stumpfen von der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster stellte die ersten Ergebnisse des wissenschaftlichen Langzeitprojekts LAWIDA (Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität) vor und hielt fest, dass das faktische Alter kaum geeignet sei, Risikoausprägungen bei jungen Leuten (Jugendlichen) zu erklären. Bei der verkehrsbezogenen Risikoaffinität von Jugendlichen würden vielmehr andere, vor allem entwicklungsbezogene und personale Variablen wirksam, die geeignet seien, die Ausprägung potenzieller Risikobereitschaft zu erklären. Dabei gehe es um Aspekte wie zum Beispiel neue und reife Beziehungen zu Gleichaltrigen, Erwerb emotionaler Unabhängigkeit von den Eltern, Erwerb des Normen- und Wertesystems, Akzeptanz des eigenen körperlichen Erscheinungsbildes. Insgesamt wurde deutlich, dass Unterschiede zwischen Jugendlichen mit potenziell niedriger Risikobereitschaft und solchen mit einer potenziell höheren nicht in den Variablen Alter oder Wohnort zu suchen seien, jedoch die besuchte Schulart einen signifikanten Hinweis geben könne.

„Fahren lernen“

Ludo Kluppels vom Belgischen Institut für Verkehrssicherheit verdeutlichte, dass „Fahren lernen“ bedeuten müsse, sich selbst kennenzulernen. „Fahren lernen“ bedeute einen sicheren Abgleich zwischen Selbstbewusstsein und Risikobewusstsein. Dabei werde das Selbstbewusstsein durch die real vorhandene und die selbst gefühlte Leistungsfähigkeit bestimmt. Menschliches Handeln unterliege natürlichen Grenzen, was im Rahmen von „Fahren lernen“ thematisiert werden müsse. Deshalb forderte Kluppels, dass im Rahmen von Fahrausbildung mehr Coaching statt Unterricht stattfinden sollte und Trainingsprogramme ausdifferenziert werden müssten. Dabei müssten Feedback-Elemente mit bewusster Selbsteinschätzung und Gruppendiskussionen Bestandteil von Fahrausbildung werden.

Dr. Armin Kaltenecker vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) berichtete über die Reform der Fahrausbildung der Klasse A in Österreich, mit der die höheren Ebenen der GDE-Matrix (Goals of Driver Education) und damit auch die individuellen Ressourcen des Fahrschülers in den Fokus der Ausbildung kommen sollen. Das Vier-Säulen-Programm „Nah dran“ beinhalte eine Bestandsaufnahme der Lernmöglichkeiten und -fähigkeiten des Schülers (Client centered learning and teaching) und die Integration von „Blended Learning“ (eine Lernform, die eine didaktisch sinnvolle Verknüpfung von traditionellen Präsenzveranstaltungen und modernen Formen von E-Learning anstrebt).

Hilde Kjelsrud und Kare Robertson von der Nord Trondelag Universität in Norwegen (Fakultät für Fahrlehrerausbildung) verdeutlichten, dass bereits im Rahmen der Fahrlehrerausbildung der Aspekt „von der Gemütsverfassung zur Gefühlskontrolle“ behandelt werden müsste. Hierfür würden im Rahmen der Fahrlehrerausbildung sogenannte „Reflecting teams“ eingesetzt, um die Auseinandersetzung mit Emotionen zu fördern. Diese Teams sitzen während des Unterrichts als Beobachter im Hintergrund. Während der Fahrlehrer im Anschluss eine schriftliche Nachbetrachtung seines Unterrichts vornimmt, bespricht das „Reflecting team“ hörbar seine Beobachtungen. Im Anschluss findet dann eine gemeinsame Auswertung über die beim Fahrlehrer dabei aufgetretenen Emotionen statt. Diese Vorgehensweise trage dazu bei, dass die zukünftigen Fahrlehrer in der Lage sind, sich mit Emotionen authentisch auseinanderzusetzen und diese zu thematisieren.

Begutachtung der Fahreignung

Jürgen Brenner-Hartmann von TÜV Süd Life Service unterstrich, dass hinsichtlich sicheren Fahrens der Aspekt der Fahreignung eine bedeutende Rolle spiele. Fahreignung beinhalte dabei Faktoren wie Gesundheitsaspekte, Verhaltensgewohnheiten, Einstellungen und Persönlichkeit/Charakter. Das Fahren werde durch diese Faktoren bestimmt. Insbesondere

gefährliche Verhaltensweisen müssten mit Beobachungskriterien erfassbar sein. Hierzu wurden Methoden zur Fahreignungsbegutachtung entwickelt und veröffentlicht.

Fatima Pereira da Silva aus Portugal unterstrich anhand einer Untersuchung, dass es eine Verbindung zwischen der Anzahl von Unfällen und der Anzahl von Auffälligkeiten sowie zwischen der Anzahl von Unfällen mit Getöteten und der Anzahl von Auffälligkeiten gebe und forderte eine gemeinsame Vorgabe für psychologische Untersuchungen in Europa.

Anuraj Varshney aus Großbritannien ging zuletzt auf die anstehenden Veränderungen der Mobilität in der Gesellschaft ein, die mit dem demografischen Wandel verbunden sein wird. Er verdeutlichte, dass zukünftig für ältere Menschen im Straßenverkehr Wohlbefinden und Gesundheit geschützt werden müssten.

Letztlich verdeutlichte der CIECA-Kongress, dass es Unterschiede zwischen „Risikofahrern“ und „Nicht-Risikofahrern“ im Verhalten und bei den Persönlichkeitsfaktoren gibt. Diese Unterschiede sind messbar. Das Alter als solches ist für die mögliche Risikodisposition kein geeignetes Kriterium. Bei jungen Menschen ist die erfolgreiche Erledigung von Entwicklungsaufgaben ein Hinweis auf mögliche Risiken. Dabei gibt es Möglichkeiten, auf unsichere Verhaltensweisen im Sinne sicheren Verhaltens einzuwirken. Als Resümee lassen sich folgende Kernaussagen festhalten:

- Die Fahrausbildung muss in der Wahl der pädagogischen



Anerkennung von Dr. Roland Krause, DEKRA, Vice President CIECA (l.) für die verantwortlichen Arbeitsgruppenleiter im CIECA RUE Projekt Bernd Weiße, TÜV/DEKRA arge tp 21; Kay Schulte, DVR und Lesley Young, DVSA.

Methoden eine teilnehmerorientierte Vorgehensweise ausbauen.

- Das Thema Ablenkung und Unaufmerksamkeit muss im Rahmen der Beeinflussung von Fahrern eine bedeutende Rolle bekommen. Es gibt bereits Anregungen und Modellprojekte, wie das zielführend in die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung integriert werden kann.
- Für eine Fahreignungsbegutachtung liegen bereits veröffentlichte Kriterien vor. Im Bereich der psychologischen Untersuchung muss es zu einheitlichen Vorgaben in Europa kommen.

Unter dem Motto „Acting for the future“ wurden bereits am Vortag im „Members Forum“ nochmals Ergebnisse des CIECA RUE Projekts (Road User Education Project) durch Dr. Roland Krause, Vizepräsident der CIECA, vorgestellt.

Dabei wurden Mindeststandards definiert, die für sicheres Verhalten und Fahren notwendig sind. Dabei handelt es sich um Kompetenzen,

die anforderungsspezifisch in der Theorie und in der Praxis unter Einbeziehung der GDE-Matrix ausgebildet werden müssen.

Strukturierte Fahrausbildung

Mit „FACE 15“ (Framework for a curriculum for driver education) wurde ein 2015 veröffentlichtes beispielhaftes Konzept zur Verfügung gestellt, wie die Standards durch eine strukturierte Fahrausbildung im Sinne der GDE-Matrix erzielt werden können. Kernelemente sind die Beschreibung einer teilnehmerorientierten Vorgehensweise, eine schrittweise abgestufte Ausbildung und die Entwicklung eines strukturierten Ausbildungsplans. Zusätzlich werden zwei „Toolboxen“ zur Auswahl von geeigneten pädagogischen Methoden zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus wurden Mindeststandards geliefert, die Fahrlehrer zu erfüllen haben.

Der 48. CIECA-Kongress wird 2016, verbunden mit dem 60. Jahrestag der CIECA, von der DGT (Dirección General de Tráfico, Spanien) organisiert und in Madrid stattfinden. Dr. Eichen-dorf gab den Organisatoren bereits am Vormittag mit auf den Weg, dort auch Aspekte zu diskutieren, welche Konsequenzen durch die weitere Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und teilautomatisiertem Fahren für die Fahrausbildung und -prüfung abzuleiten sind.

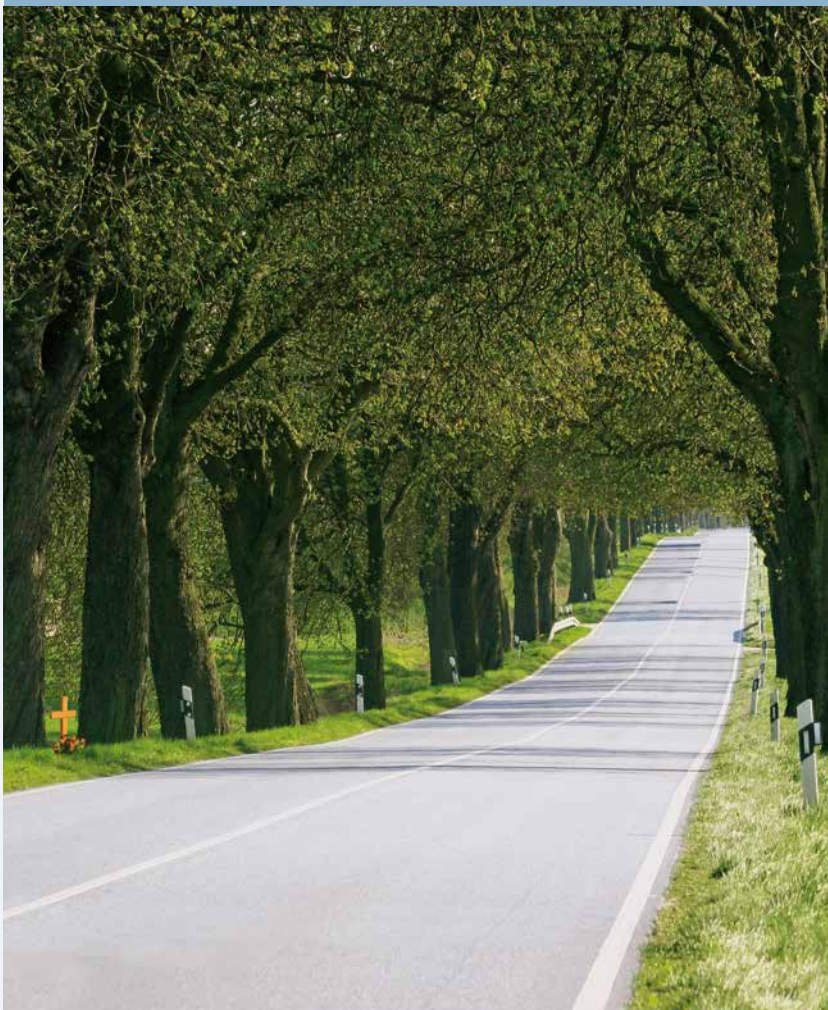
Der Autor ist Referent Aus- und Weiterbildung Unfallprävention - Wege und Dienstwege beim DVR. kschulte@dvr.de



Zum Abschluss des Kongresses wurde von VdTÜV/DVR die CIECA-Flagge den Organisatoren von der DGT aus Spanien für 2016 übergeben. (v.l.n.r. Marta Carrera, DGT; Kari Hakuli, CIECA; Jan Schepmann, VdTÜV)

Bäume an Landstraßen?

21. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“



Bei der wunderschönen Allee fällt nur eins aus dem friedlichen Rahmen: ein Straßenkreuz.

Bäume am Straßenrand sind eine unterschätzte Gefahr. Nur 13 Prozent der motorisierten Verkehrsteilnehmer halten sie für gefährlich. Dabei sind von 3.339 Menschen, die in Deutschland im Jahr 2013 im Straßenverkehr ihr Leben gelassen haben, 507 im Zusammenhang mit einem Aufprall auf einen Baum an Landstraßen tödlich verunglückt. 3.990 Verkehrsteilnehmer wurden schwer verletzt, das sind 16 Prozent aller Schwerverletzten auf Landstraßen. Seit 1995, in diesem Jahr wurde die „Baumunfallstatistik“ eingeführt, haben knapp 22.000 Menschen ihr Leben durch Baumunfälle auf Landstraßen verloren.

Doch welche Maßnahmen zum Schutz vor Baumunfällen sind effizient und effektiv? Sind Alleenschutz

und Verkehrssicherheit überhaupt vereinbar? Diese und weitere Fragen standen am 16. Juni 2015 im Mittelpunkt des 21. Forums „Sicherheit und Mobilität“ des DVR in Köln. Das Forum fand mit fachlicher Begleitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) statt und wurde durch den Industrieverband Stahlverarbeitung (IVS) und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) unterstützt.

Dilemma-Situation

„Stellen Sie sich vor, Sie sind in einer verantwortlichen Position bei einem Straßenbaulastträger. Sie lieben die Natur und somit auch Bäume an Straßen. Zugleich sind Sie mit hellseherischen Fähigkeiten ausgestattet.

Ihre Liebe zur Natur verbietet es Ihnen einerseits, Bäumen unnötigen Schaden zuzufügen. Doch andererseits können Sie ‚sehen‘, wie in naher Zukunft eine Mutter mit ihrem Sohn einem entgegenkommenden Fahrzeug ausweicht und mit ihrem Auto gegen einen Baum prallt. Was würden Sie tun? Diesen Baum opfern – oder das Leben der beiden Fahrzeuginsassen? Sie alle würden sich für den Schutz von Mutter und Sohn entscheiden, da bin ich mir sicher. Was aber ist, wenn ich das Dilemma anders formuliere? Sie sind in einer verantwortlichen Position bei einem Straßenbaulastträger und können ‚sehen‘, dass ein mehrfach auffälliger, unverbesserlicher Raser angetrunken und mit überhöhter Geschwindigkeit gegen einen Baum prallt. Die Entscheidung, den Baum für diesen Menschen zu opfern, fällt deutlich schwerer, stimmt’s? Aber dürfen wir uns anmaßen, darüber zu entscheiden?“ Mit dieser klassischen Dilemma-Situation begrüßte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf die rund 120 Teilnehmer des Forums.

Bäume böten Menschen und Tieren Schutz, hätten eine wirtschaftliche Bedeutung und seien Symbole des Lebens, der Stärke und der Harmonie. Der DVR-Präsident machte jedoch deutlich, dass es beim Thema „Bäume an Landstraßen“ nicht nur um schützenswerte Natur, sondern immer auch um Menschenleben gehe.



Dr. Walter Eichendorf begrüßte die rund 120 Teilnehmer.

Volker Goergen, Geschäftsführer des Industrieverbands Stahlverarbeitung, demonstrierte durch Videos von Crash-Tests aus Schweden, wie gefährlich ein Aufprall auf einen Baum sein kann. Und das bereits bei 50 km/h. Bei Tempo 70 oder gar 90 gebe es keine Überlebenschance, das zeigten die Bilder sehr eindrücklich. Man könne die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich senken, dies führe aber zu Akzeptanzproblemen bei den Fahrern. Seitens der Industrie würden Schutzsysteme angeboten, die in der Lage seien, Fahrzeuge wirksam von einem Baum abzulenken.

„Nicht jeder Baum ist ein Denkmal“

Professor Reinhold Maier von der Technischen Universität Dresden fragte in seinem Vortrag nach den historischen Gründen, warum es Straßenbäume gebe. Die Diskussion unter den Straßenbauern über Vor- und Nachteile sei kontrovers verlaufen. Verkehrsunfälle als Kriterium seien erst vergleichsweise spät in die Diskussion einbezogen worden. In früheren Zeiten seien Straßen durch Waldgebiete wegen der Gefahr von Überfällen nicht beliebt gewesen, auch die Begrenzung der für die Fahrzeuge zur Verfügung stehenden Breite sei als Nachteil empfunden worden. Die meisten Alleen seien angelegt worden aus Gründen der Ästhetik und räumlichen Orientierung, sie führten auf etwas hin, dem Bedeutung zugemessen wurde.

Diese Gründe erschienen heute nicht mehr zeitgemäß. Ein wichtiger Aspekt sei die Frage der Straßenbreite. Untersuchungen zeigten, dass zwar die Zahl der Unfälle durch größere Abstände zwischen Fahrbahn und Bäumen abnehme, die Unfallschwere jedoch hoch bleibe.

„Was wir wirklich tun müssen, ist uns mit der Problematik konstruktiv auseinanderzusetzen und in historischen Alleen Menschen und Bäumen zu schützen“, forderte der Experte. Es müsste zwischen den Belangen des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit abgewogen



FOTO > ASTRID PIETHAN

Bäume an Landstraßen: Argumente pro und contra wurden ausgetauscht.

werden: „Nicht jeder Baum ist ein Denkmal.“ In Waldstrecken solle für mehr Abstand gesorgt werden. Ein Baum erwarte rund alle 300 Jahre einen Unfall, aber bei einer Allee mit 300 Bäumen bedeute dies jedes Jahr einen schweren Unfall. Neue Alleen an Rad-(Wander)wegen und Bachläufen seien sinnvoll, neue Straßen sollten jedoch ohne Alleen angelegt werden.

Alleen als Kulturerbe

„Alleen sind auch ein Natur- und Kulturerbe“, sagte Christoph Rullmann, Bundesgeschäftsführer der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald. Alleen hätten in der „ausgeräumten Landschaft“ vernetzende Funktionen, seien aber auch direkt Lebensraum vieler teilweise gefährdeter Tiere und Pflanzen.

Als Kulturerbe seien Alleen Teil der Gartenkunst und historisch oft Ausdruck des Machtanspruchs der Herrschenden gewesen. Alleen könnten Geschichte erlebbar machen. Je nach Region finde man in Deutschland verschiedene Ausprägungen, zum Beispiel als Obstbaum- oder Ahorn-Alleen.

„In vielen Regionen hat man den hohen Wert von Alleen für den Tourismus erkannt, hier setzen zahlreiche regionale und bundesweite Projekte und Initiativen an“, erläuterte er. Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald fordere unter anderem den

flächendeckenden Schutz aller Alleen in den entscheidenden Gesetzen und eine Eins-zu-Eins-Nachpflanzung, wenn Bäume gefällt wurden.

Einsatz von Schutzeinrichtungen

Für mehr Verkehrssicherheit trotz Bäumen am Straßenrand sprach sich Uwe Ellmers von der BAST aus. „Maximale Geschwindigkeit, maximale Sicherheit und die Erhaltung aller Bäume ist gleichzeitig nicht möglich“, stellte er fest.

Er wies auf die hohe Anzahl von Landstraßenunfällen mit Baumaufprall hin. Bei diesem Unfalltyp sei die Schwere besonders hoch. Ellmers stellte die RPS 2009 „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ vor, bei der die Gefahrenvermeidung einen wichtigen Stellenwert habe.

„Der Einsatz von Schutzeinrichtungen hilft, ist aber nur ein Mittel unter mehreren“, sagte er. Die RPS 2009 definiere Abstände bei verschiedenen Geschwindigkeiten, bei denen auf Schutzeinrichtungen verzichtet werden könne, und gebe Hinweise zum Einsatz von Schutzeinrichtungen bei besonderer Gefährdung der Fahrzeuginsassen.

Katharina Brückmann vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) unterstrich, dass die Alleen als Kulturerbe und Teil unserer

Identität unbedingt erhalten werden müssten. Der kulturhistorische Wert, der Beitrag zur Artenvielfalt und zur Luftreinigung sowie der zur Verkehrssicherheit stelle einen hohen Wert dar.

Die RPS 2009 ziele auf Hindernisfreiheit von Straßen durch Fällen von Bäumen, durch größere Abstände zwischen Straßen und Bäumen sowie die Errichtung von Schutzeinrichtungen. Die nötigen Flächen für größere Abstände stünden den Baulastträgern jedoch meist nicht zur Verfügung und der Erwerb dieser Flächen sei äußerst schwierig.

Brückmann empfahl ein „Risikomanagement in verhältnismäßiger und ausgewogener Art“ durch Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h, durch Vermeidung von Alkohol im Straßenverkehr und durch Verkehrsschulungen. Der BUND setze sich dafür ein, die Alleenlandschaft zu erhalten und kontinuierlich neue Alleen zu pflanzen.

Kontroverse Debatte

In der anschließenden von Steffi Neu moderierten Podiumsdiskussion wurde deutlich, wie stark das Thema „Bäume an Landstraßen“ polarisiert. „Aus meiner Sicht ist es nicht nur

verfassungswidrig, sondern geradezu kriminell, aus einer sicheren Straße durch Neuanpflanzung eine unsichere zu machen“, erklärte Professor Gerrit Manssen, Verfassungsrechtler an der Universität Regensburg.

Dem entgegnete Cornelia Behm, Vorsitzende der Alleenschutzgemeinschaft, Bäume ständen am Rand und nicht auf der Straße. Vielmehr müssten die Unfallursachen angegangen werden. „Warum kommen Menschen von der Straße ab? Diese Frage ist zu klären“, sagte die ehemalige brandenburgische Bundestagsabgeordnete für Bündnis 90/Die Grünen.

Behm wies auf ein Maßnahmenbündel in Brandenburg hin, das gefruchtet habe. Zum Beispiel der Alleenerlass mit Tempo 70 an besonders gefährdeten Stellen. „Überall dort, wo die Geschwindigkeit gesenkt wurde, sind die Unfallzahlen überproportional zurückgegangen“, sagte sie.

„Grüne Alleen dienen dem Schutz von Menschen angesichts des Klimawandels und der Feinstaubbelastung. In 100 oder vielleicht schon in 50 Jahren werden es vielleicht die Alleen sein, die die Gesundheit von Familien und Kindern gewährleisten“, unterstrich Ingo Lehmann aus dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und

Verbraucherschutz in Mecklenburg-Vorpommern.

Klare Worte fand Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer: „Es langweilen mich die Argumente beider Seiten, die ich bereits hundertmal gehört habe.“ Das Problem seien nicht die Alleen, sondern einzelne Bäume am Straßenrand. „Wir sind uns alle einig, dass die Schönheit der Alleen schützens- und erhaltenswert ist. Die sind meistens hundert Jahre alt. Wenn wir an neuen Straßen Alleen haben wollen, müssen wir auch das Geld für Schutzeinrichtungen aufbringen. Aber warum müssen die Alleen unbedingt an Straßen angelegt werden und nicht an Rad- oder Wanderwegen?“, warf er ein. Man könne auch an einem Stamm mit acht Zentimetern Durchmesser tödlich verunglücken.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf hob in seinem Schlusswort hervor, dass die „fehlerverzeihende Straße“ ein wichtiger Beitrag im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero sei. „Es gibt keinen sicheren Straßenverkehr ohne eine entsprechende Infrastruktur“, stellte er fest. „Wir streiten also nicht über den Wert unserer schönen Alleen, sondern über die richtigen Mittel und Wege, sie für alle sicherer zu gestalten.“

FOTO > ASTRID PIETHAN



Kontrovers diskutierten (v.l.n.r.) Christoph Rullmann, Ingo Lehmann, Cornelia Behm, Prof. Reinhold Maier, Siegfried Brockmann und Prof. Gerrit Manssen mit Moderatorin Steffi Neu.

„Wer trinkt, fährt nicht“

Alkohol-Interlocks für auffällige Kraftfahrer einführen

FOTOS > DRÄGER



Alkohol-Interlock-System: Atemkontrolle vor dem Start

Der DVR spricht sich für den Einsatz so genannter Alkohol-Interlock-Systeme aus, um die Zahl der Alkoholunfälle zu verringern. „Die besondere Gefahr von Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr lässt sich in der jährlichen Unfallstatistik ablesen. Im Jahr 2013 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 336 Verkehrsteilnehmer bei Unfällen unter Alkoholeinfluss getötet und 18.644 Personen verletzt“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Vor dem Hintergrund der Sicherheitsstrategie Vision Zero sei dies nicht hinnehmbar. „Insofern bedarf es weiterer Anstrengungen und Maßnahmen, um zeitnah alkoholbedingte Unfälle zu reduzieren. Eines der erfolgversprechenden Instrumente könnte der Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen sein“, ergänzt er.

Bei einem Alkohol-Interlock-System handelt es sich um ein in ein Kraftfahrzeug eingebautes Atemalkohol-Messgerät in Verbindung mit einer Wegfahrsperrung, die dazu führt, dass der Fahrzeugmotor von alkoholisierten Personen nicht gestartet werden kann. Als präventive Maßnahme setzen Unternehmen auf freiwilliger Basis bereits heute diese Systeme ein. Ein Alkohol-Interlock-Programm umfasst darüber hinaus

den Einsatz eines Interlock-Systems in Verbindung mit einer Rehabilitationsmaßnahme.

Für einige alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer bedeutet der Verlust der Fahrerlaubnis eine Gefahr für ihre

berufliche Existenz. Mit der Teilnahme an einem Alkohol-Interlock-Programm könnte eine dauerhafte Verhaltensänderung nach dem Grundsatz „wer trinkt, fährt nicht und wer fährt, trinkt nicht“ unterstützt werden. Nach Auffassung des DVR sollten Alkohol-Interlock-Programme bei der Begutachtung der Fahreignung eingesetzt werden.

„Es sollte ein wissenschaftlich begleiteter Modellversuch zur Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen durchgeführt werden“, fordert Dr. Eichendorf. Der Einsatz in Ordnungswidrigkeitenverfahren als Alternative zu einem Fahrverbot könne ein möglicher Weg sein, genauso wie bei der Sperrfristverkürzung sowie der Neuerteilung nach vorangegangenem Entzug der Fahrerlaubnis. Bei einem Modellversuch könnten alkoholauffällige Kraftfahrer als Zielgruppe definiert werden, denen eine Blut-Alkohol-Konzentration (BAK) von 1,1 bis 1,6 Promille nachgewiesen wurde.



Der DVR fordert einen Modellversuch zum Einsatz von Alkohol-Interlock-Programmen.

Geeignet und fahrtüchtig?

DVR-Presseseminar informiert über Alkohol, illegale Drogen und Medikamente im Straßenverkehr



Große Gefahr im Straßenverkehr: Alkohol, Drogen und Medikamente

2013 wurde in Deutschland nach Angaben des Statistischen Bundesamtes circa 20.000 Personen, die an Unfällen beteiligt waren, mangelnde Fahrtüchtigkeit vorgeworfen. Bei nahezu jedem 20. Unfall mit Personenschaden wurde Alkoholeinfluss festgestellt. Neben Alkohol beeinträchtigen auch Medikamente und Drogen in zahlreichen Fällen die Fahrtüchtigkeit und stellen unter Umständen die Fahreignung in Frage. Welche Erkenntnisse gibt es zu den Themen Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr? Welche Möglichkeiten der Rehabilitation auffälliger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gibt es? Diesen Fragen widmete sich das Presseseminar des DVR, das am 2. und 3. Juni in Schweinfurt stattfand.

Jacqueline Lacroix (DVR) widmete sich in ihrem Vortrag der Frage, ob es Harmonisierungslücken in Europa im Hinblick auf gesetzliche Regelungen gebe. Die Alkoholgesetzgebung in den EU-Ländern sei unterschiedlich, die EU habe keine Gesetzgebungskompetenz in diesem Bereich. Derzeit gebe es mit Großbritannien und Malta (jeweils 0,8 Promille) noch zwei

Länder, die im Straßenverkehr eine höhere Blutalkoholkonzentration (BAK) als 0,5 Promille zulassen. In 18 EU-Mitgliedstaaten gebe es geringere BAK-Grenzwerte für Fahranfänger und für Berufskraftfahrer. Der Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer, die mit einem absoluten Alkoholverbot einverstanden wären, nehme zu.

Roland Huhn vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) sprach über Regelungslücken bei Promillengrenzen für Radfahrerinnen und Radfahrer. Der Anteil der alkoholisierten Unfallbeteiligten habe sich bei den Radlern ungünstiger entwickelt als bei den Autofahrern. BAK-Werte von verunglückten Radfahrern lägen zu 85 Prozent im Bereich über 1,1 Promille. „Wer über 1 Promille hat, ist nicht mehr in der Lage einzuschätzen, wie viel er getrunken hat. Der Schutz setzt da ein, wo ihn die Radfahrer brauchen“, sagte Huhn. Der BAK-Grenzwert von 1,6 Promille für die absolute Fahrtüchtigkeit von Radfahrern, der durch die Rechtsprechung festgelegt worden sei, stamme aus den 1980er Jahren und entspreche nicht mehr den Bedingungen des heutigen Straßenverkehrs. Der ADFC

spreche sich für die Einführung eines Gefahrengrenzwertes von 1,1 Promille als Bußgeldtatbestand aus. Ein zu niedriger Grenzwert verhindere die Akzeptanz und überfordere die Ressourcen der Polizei. Der Gesetzesvorschlag des ADFC sehe einen halbierten Bußgeldsatz für alkoholisierte Fahrerinnen und Fahrer vor, ein Fahrverbot sei nicht vorgesehen. Bei wiederholter Auffälligkeit sei die Fahreignung anzuzweifeln und die Anordnung eines Gutachtens verhältnismäßig.

Dr. Paul Brieler vom Institut für Schulungsmaßnahmen, Hamburg, befasste sich mit Maßnahmen zur Rehabilitation von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern, die mit Alkohol und Drogen auffällig geworden sind. Anhand von Fallbeispielen stellte er Sanktionen und mögliche Rehabilitationsmaßnahmen vor. Ziel dieser Maßnahmen sei das Verändern der Gewohnheiten: bei Drogen der Verzicht auf Konsum, bei Alkohol der kontrollierte Konsum. Die Teilnahme erfordere aktive Beteiligung, ein Absitzen des Kurses sei nicht möglich. Neben den besonderen Aufbaukursen für Fahranfänger gebe es auch Kurse zur Sperrfristverkürzung für Verkehrsteilnehmer, die nicht unter die besondere Regelung für junge Fahrer fallen, sowie Kurse zur Vorbereitung auf die MPU. Zu den Inhalten dieser Kurse gehöre eine Deliktanalyse sowie eine Analyse der Trinkgewohnheiten. Die Wirksamkeit der Kurse müsse durch den jeweiligen Anbieter nachgewiesen werden.

Professor Dr. Frank Mußhoff (Forensisch Toxikologisches Centrum, München) berichtete über forensisch-toxikologische Untersuchungen zur Überprüfung der Fahrsicherheit und Fahreignung. Relative Fahrtüchtigkeit könne durch Unfall oder Fahrfehler festgestellt werden, aber auch durch physiophysische Leistungsdefizite, die durch Zeugen berichtet werden. Schnelltests durch Urin- und Speicheluntersuchungen seien problematisch, da keine Relation zur Blutalkoholkonzentration gegeben und Anwendungsfehler möglich seien. „Da vergleicht man Äpfel mit Birnen“, sagte Mußhoff. Besser geeignet sei die Einschätzung durch

besonders geschulte Polizeibeamte. Mußhoff berichtete auch über das relativ neue Problem der so genannte „Legal Highs“, bei dem psychoaktive pflanzliche und synthetische Stoffe (zum Beispiel „Spice-Produkte“) benutzt würden. Diese würden von den Anbietern fälschlicherweise als harmlos dargestellt, sie enthielten jedoch häufig durch das Betäubungsmittelgesetz verbotene Substanzen und könnten unkalkulierbare schwere gesundheitliche Schäden hervorrufen. Diese Stoffe stellten hohe Anforderungen an die Analytik.

Dr. Thomas Kaufmann von der Universität Mainz informierte unter dem Titel „Fit trotz Alkoholkonsum?“ über die Auswirkungen von Alkohol auf den Organismus. Demnach könne man auch unterhalb von 0,3 Promille verkehrsrelevant alkoholisiert sein. Bei 1,1 Promille gebe es ein statistisch belegtes 20-faches Unfallrisiko. Der Referent wies auch auf das Problem hin, dass man sich ab 0,3 Promille strafbar machen könne, ohne eine Ordnungswidrigkeit zu begehen. Wenn man die Ordnungswidrigkeitengrenze auf 0,3 Promille reduzieren würde, wäre diese Unklarheit ein für allemal beseitigt. Nach dem Abendessen bot Dr. Kaufmann den Anwesenden die Möglichkeit zur Teilnahme an einem freiwilligen Selbsterfahrungsversuch zur Wirkung von Alkohol, der von zahlreichen Journalisten genutzt wurde.

Martina Mayer, Oberärztin in den Kliniken Ostallgäu-Kaufbeuren, warf die Frage auf: „Wie krank darf man sein, um noch Auto zu fahren?“ Der Anteil der Verkehrsunfälle, die durch medizinische Ursachen begründet seien, liege bei fünf Prozent. Mayer hob die Verantwortung der behandelnden Ärztinnen und Ärzte hervor: Durch ein Urteil des Bundesgerichtshofes (BGH) sei ein Arzt zu Schadenersatz verurteilt worden, der einen für eine Untersuchung sedierten Patienten nicht daran gehindert habe, danach mit dem Auto nach Hause zu fahren. Auf dem Heimweg sei der Patient tödlich verunglückt. Aus dem Behandlungsvertrag ergebe sich die Pflicht, Patienten über mögliche Fahreignungsmängel aufzuklären und nachdrücklich auf daraus resultierende Gefahren für ihn selbst und andere hinzuweisen. Zahlreiche Erkrankungen könnten die Fahrfähigkeit beeinträchtigen oder zu Unfällen führen. Dazu gehörten zum Beispiel Herzerkrankungen und -infarkte, plötzliche Herzstillstände, Schlaganfälle, Epilepsie sowie Diabetes. Erkrankungen könnten dazu führen, dass vom Autofahren zeitweise oder vollständig Abstand genommen werden müsse. Nach einem Herzinfarkt sei es beispielsweise ratsam, für drei bis sechs Monate nicht zu fahren. Der Arzt könne sich nicht auf seine Schweigepflicht berufen, ein rechtfertigender Notstand hebe die ärztliche Schweigepflicht auf. Besonders wies Mayer auf die Gefahren der

Schlafapnoe hin: „Man kann davon ausgehen, dass Schlafapnoe noch vor Alkohol und Drogen die wichtigste medizinische Unfallursache ist.“ Von schätzungsweise 2,5 Millionen Betroffenen würde nur ein relativ geringer Prozentsatz behandelt. Auch altersbedingte Ursachen könnten zu Verkehrsunfällen führen, wie zum Beispiel Störungen der Beweglichkeit, der Sehfähigkeit (grauer und grüner Star) sowie Demenz. Einer kritischen Phase stellten Medikamentenumstellungen und Aufdosierungen dar. Dem aufklärenden Gespräch zwischen Arzt und Patient käme zentrale Bedeutung zu, wobei dieses auf jeden Fall zu dokumentieren sei.

Bettina Velten (Dräger Safety AG) informierte über atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn (sogenannte Interlocks, siehe Seite 21), die in Kombination mit Rehabilitierungsmaßnahmen helfen können, das Rückfallrisiko bei alkoholauffälligen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern zu reduzieren. In Europa würden Geräte präventiv in Fahrzeuge installiert, zum Beispiel in Transportfirmen, Bussen, Taxis, Dienstfahrzeugen und Behördenflotten, vereinzelt auch in Privatfahrzeugen zum Schutz von Familienmitgliedern mit Alkoholproblemen. In der Industrie fänden diese Geräte auch in Gabelstaplern und ähnlichen Fahrzeugen Verwendung. Gesetzlich vorgeschrieben seien Wegfahrsperrn in Finnland und Frankreich für Busse und Taxis für Schulkinder. Als Auflage nach oder anstelle des Fahrerlaubniszugs würden Interlocks in den USA, Kanada, Australien, den Niederlanden, Schweden und Finnland eingesetzt. Interlocks würden nicht nur verhindern, dass Personen betrunken ein Fahrzeug starten, sondern auch helfen, Trinken und Autofahren besser zu trennen. In Europa sei der Gedanke, Trunkenheitsprogramme mit Interlocks zu verbinden, seit langem erprobt, zum Beispiel in den Niederlanden und Finnland. In Befragungen äußerten sich die Fahrer überwiegend positiv über den Nutzen des Gerätes. Viele ließen das Gerät auch nach Beendigung des vorgeschriebenen Programms freiwillig weiter im Fahrzeug.

FOTO > GWM



Freiwilliger Selbsterfahrungsversuch zur Wirkung von Alkohol

„Zum Kauf des Sitzes Kind und Auto mitnehmen!“

Expertentipps rund um die Kindersicherung im Auto



Passt der Sitz zum Auto? Erfüllt er die Prüfnorm? Passt er zur Größe und zum Gewicht des Kindes?

Beim alljährlichen Kindersitz-Test von ADAC und Stiftung Warentest fielen von 23 getesteten Sitzen vier glatt mit „Mangelhaft“ durch, keiner bekam die Bestnote „Sehr gut“. Immerhin schnitten 14 Sitze mit „Gut“ ab – es gibt im Handel also durchaus empfehlenswerte Sitze. Doch die Entscheidung für ein Modell hängt nicht allein von Testergebnissen ab. Denn nicht jeder Sitz passt zu jedem Auto. Zudem gelten aktuell zwei ECE-Richtlinien für Kindersitze. Aber welche ist relevant? Wie Eltern den richtigen Sitz für ihr Kind – und ihr Auto – finden, darüber informierten Experten des ADAC und des DVR bei einer Leser-Telefon-Aktion mit rund 30 Tages- und Wochenzeitungen. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten zum Nachlesen:

Was ist besser: Kind in Fahrtrichtung oder entgegen der Fahrtrichtung?

Hubert Paulus, ADAC: Für kleine Kinder bis etwa drei Jahre ist die rückwärtsgerichtete Beförderung sicherer, weil beim Frontalunfall das Kind breitflächig in die Kindersitzschale gedrückt wird. Das reduziert die Belastungen insbesondere an der Halswirbelsäule.

Wann ist der Wechsel in die nächstgrößere Sitzklasse notwendig?

Andreas Bergmeier, DVR: Bei Babyschalen, also Gruppe 0/0+, gilt: Wenn der Kopf über den Rand der Schale ragt, muss in die nächstgrößere Gruppe gewechselt werden. Sind die Beine der Kinder schon so lang, dass sie über die Schale ragen,

ist das hingegen unerheblich. Der Wechsel von Gruppe I in die höhere Gruppe II/III ist fällig, wenn der Kopf mehr als circa zwei Zentimeter über den oberen Rand des Kindersitzes hinausragt.

Welche Prüfnorm muss ein Sitz denn nun erfüllen?

Hubert Paulus: Die aktuellen Prüfnormen sind ECE-R 44/04 und ECE-R129, die sogenannte i-Size-Norm. Es dürfen aber auch noch Kindersitze verwendet werden, die die ECE-R 44/03 aufweisen.

Was versteht man unter einem „i-Size-Sitz“?

Günter Trunz, ADAC: Dabei handelt es sich um eine neue Norm, die aus der Isofix-Befestigung weiterentwickelt wurde. Der Sitz ist auch hier direkt mit dem Chassis des Autos verbunden. Bei i-Size haben sich Fahrzeug- und Kindersitzhersteller erstmals auf eine gemeinsame Norm verständigt. Das bedeutet: Entspricht ein Auto der i-Size-Norm, passt der Sitz perfekt, egal von welchem Hersteller.

Bieten dann nur i-Size-Sitze die optimale Sicherheit?

Andreas Bergmeier: Nein, auch Sitze nach ECE-R 44/04 bieten Kindern eine sehr gute Sicherheit – ein gutes Testergebnis vorausgesetzt.

Was ist ausschlaggebend: Körpergröße oder Gewicht des Kindes?

Günter Trunz: Bei den Sitzen nach ECE-R 44/03 und 04 ist das Körpergewicht entscheidend. Bei i-Size-Sitzen ist allein die Körpergröße ausschlaggebend. Die Größenangabe ist je nach Hersteller verschieden und wird auf dem i-Size-Sitz angegeben.

Ab wann darf ich ein Kind ohne Kindersitz befördern?

Andreas Bergmeier: Das ist klar gesetzlich geregelt: Bis zum zwölften Geburtstag oder bis zur Körpergröße von 150 Zentimetern muss ein geeignetes Kinderrückhaltesystem verwendet werden. Ist Ihr Kind erst elf Jahre alt, aber schon

155 Zentimeter groß, darf es ohne Kindersitz mitfahren.

Neue Kindersitze können ganz schön teuer sein. Was ist vom Kauf eines Gebrauchten zu halten?

Andreas Bergmeier: Einen gebrauchten Sitz sollten Sie nur kaufen, wenn Sie sicher wissen, dass er nicht beschädigt ist und keinen Unfall hinter sich hat. Er muss zudem der ECE-R 44/03 oder 04 entsprechen. Sitze, die nur die ECE-R 44/02 erfüllen oder noch älter sind, dürfen nicht mehr verwendet werden.

Passt ein Isofix-Sitz auch in Autos ohne entsprechende Aufnahme am Fahrzeugsitz?

Günter Trunz: Viele Isofix-Sitze sind auch für die Befestigung mit dem Dreipunkt-Gurt zugelassen. Das ist praktisch, wenn Sie den Sitz in mehreren Fahrzeugen verwenden. Sie sollten beim Kauf beide Einbauvarianten ausprobieren.

Gibt es Listen, welche Sitze für welches Auto geeignet sind?

Günter Trunz: Bis mehr Fahrzeuge nach der neuen i-Size-Norm ausgestattet sind, wird noch einige Zeit vergehen. Die Kindersitzhersteller bieten für die Übergangszeit im Internet Informationen an, welche i-Size-Sitze in welchen Isofix-ausgestatteten Autos genutzt werden können. Umgekehrt erfährt man auch, ob ein Isofix-Sitz im i-Size-Auto verwendet werden kann.

Welche Fehler werden bei der Bedienung von Kindersitzen besonders häufig gemacht?

Andreas Bergmeier: In den meisten Fällen wird der Gurt nicht richtig nachgezogen, nachdem er durch die Führungen am Kindersitz gefädelt wurde. Dann sitzt er zu locker – mit möglicherweise gravierenden Folgen. Auch die Fünfpunkt-Gurte, die im Sitz integriert sind, sind oft viel zu locker. Bei der Babyschale wird häufig statt des Schultergurts der Beckengurt um die Schale gelegt. Der mit Abstand häufigste Fehler ist jedoch, dass der Sitz eingebaut wird, ohne die Bedienungsanleitung gelesen zu haben.

Platziere ich eine Babyschale besser auf dem Beifahrersitz oder auf einem Rücksitz?

Hubert Paulus: Nur wenn das Baby während der Fahrt unbedingt beobachtet werden muss, sollte es auf dem Beifahrersitz gesichert werden. Ganz wichtig: Schalten Sie auf jeden Fall den Beifahrerairbag ab, denn dieser kann für das Kind bei einem Unfall lebensgefährlich werden. Ansonsten empfehlen wir die Sicherung hinten rechts.

Sind Airbags vorne grundsätzlich abschaltbar?

Hubert Paulus: In den meisten neueren Fahrzeugen ist der Beifahrerairbag abschaltbar. In älteren Modellen war der Schalter teilweise jedoch nur gegen Aufpreis erhältlich, weshalb er in Gebrauchten häufig fehlt. Prüfen Sie die Voraussetzungen anhand der Fahrzeugbedienungsanleitung und machen Sie sich am Fahrzeug mit den für die Deaktivierung notwendigen Schritten vertraut.

Worauf muss ich bei Verwendung eines Sitzerrhölers achten?

Günter Trunz: Die wesentliche Funktion von Sitzerrhöhlern ist die Stabilisierung des Beckengurtes auf dem Hüftknochen des Kindes. Achten Sie deshalb darauf, dass der Sitzerrhöler „Führungshörnchen“ hat und führen Sie den Gurt immer unter diesen hindurch. Übrigens: Sitzerrhöler mit Rückenteil bieten zusätzlichen Schutz für den Seitenaufprall.

Mein Kind schläft während der Fahrt häufig ein und dann kippt der Kopf nach vorne oder zur Seite. Was kann ich dagegen tun?

Hubert Paulus: Der ADAC empfiehlt in einem solchen Fall die Verwendung eines speziellen Schlafkissens, wie es beispielsweise von Sandini angeboten wird. Die Kissen werden vorne mit einem Klettverschluss zusammengehalten und mithilfe eines Gegengewichts in der optimalen Position fixiert. Übrigens: Bei einigen Fahrzeugen lässt sich auch die Neigung der Rückenlehne flacher stellen. Das ist zwar gut fürs Schlafen, kann allerdings bei einem Unfall zu höheren Belastungen führen.

Wie aussagekräftig sind die Testergebnisse?

Hubert Paulus: Die Anforderungen der Verbraucherschutz-Tests liegen deutlich über den gesetzlichen Mindestanforderungen. Deshalb sind sie für eine Produktauswahl sehr wichtig. Aber auch mit einem guten Resultat sollten Kindersitze vor dem Kauf ausprobiert werden. Nicht jeder Kindersitz passt gleich gut in jedes Auto.

Wo kann ich ausprobieren, welcher Sitz gut zu Kind und Auto passt?

Andreas Bergmeier: Wenn Sie nicht die Katze im Sack kaufen wollen, nehmen Sie Kind und Auto mit zum Fachhändler. Probieren Sie an Ort und Stelle aus, wie gut sich der Sitz einbauen lässt und ob Ihr Kind sich darin wohlfühlt. Bedenken Sie, dass der Sitz vielleicht auch im Zweitwagen oder im Auto der Großeltern eingesetzt werden soll.

Die Experten des Lesertelefons im Überblick:



Andreas Bergmeier; Referat Kinder und Jugendliche, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Bonn



Hubert Paulus; Dipl.-Ing. für Fahrzeugtechnik, ADAC-Technikzentrum Landsberg am Lech

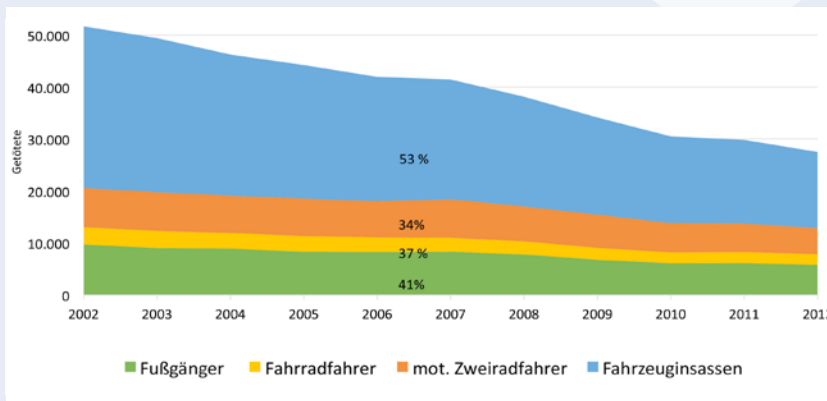


Günter Trunz; ADAC-Verkehrssicherheitsexperte, Dortmund

FOTOS > PR.:NRW/ADAC

Sicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern im europäischen Vergleich

GRAFIKEN > ETSC



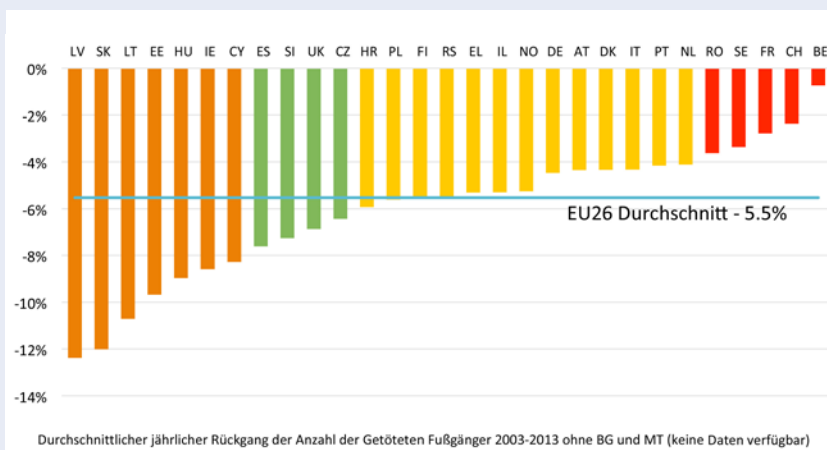
Im Rahmen des PIN-Programms erstellte der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC einen aufschlussreichen Vergleich der Sicherheit von Fahrradfahrern und Fußgängern, die zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern gehören und daher besonders im Fokus zu Verbesserung der Verkehrssicherheit stehen.

138.400 Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren, kamen im Zeitraum 2001 bis 2013 bei Unfällen im Straßenverkehr in der EU ums Leben, dies entspricht der Einwohnerzahl von Heidelberg. Im Jahr 2013 sind 7.600 Radfahrer und Fußgänger innerhalb der EU tödlich verunglückt.

Während die Anzahl getöteter Fahrzeuginsassen in dem Zehn-Jahres-Zeitraum von 2002 bis 2012 um 53 Prozent abnahm, waren es bei den Fahrradfahrern nur 37 Prozent und bei den Fußgängern 41 Prozent (Grafik 1).

Dabei unterscheiden sich die europäischen Länder untereinander: Während Litauen, Lettland und die Slowakei den größten Rückgang an getöteten Fußgängern verzeichnen konnten, war er in den Niederlanden, Schweden und Norwegen weitaus geringer.

Deutschland befindet sich mit 4,5 Prozent jährlicher durchschnittlicher Reduktion im guten Mittelfeld (siehe Grafik 2), aber noch unterhalb des durchschnittlichen Rückgangs in der EU (5,5 Prozent). Über dem EU-Durchschnitt von 4,2 Prozent liegt hingegen in Deutschland der Rückgang der getöteten Fahrradfahrer: Er betrug fast fünf Prozent und ist auf die verstärkten Maßnahmen des Nationalen Radverkehrsplans zurückzuführen sowie auf zahlreiche Aktivitäten, die insbesondere auf lokaler Ebene umgesetzt wurden.



Beachtenswert ist der Unterschied der Anteile getöteter Fußgänger und Fahrradfahrer an allen Getöteten: Während in Litauen, Rumänien und Lettland der Anteil bei 50 Prozent liegt, beträgt er in Deutschland 36 Prozent und in Frankreich und Luxemburg knapp unter 20 Prozent.

Der ETSC schlägt den nationalen und lokalen Entscheidungsträgern vor, dort, wo es viele Fußgänger und Fahrradfahrer gibt, verstärkt Tempo-30-Zonen einzurichten. Die Art der Verkehrsteilnahme sollte von einer Politik getragen werden, die Sicherheit, Verwundbarkeit der Verkehrsteilnehmer und Nachhaltigkeit als hierarchische Gestaltungselemente aufweist. Zu Fuß gehen sollte dabei die oberste Hierarchieebene sein, gefolgt von Fahrrad fahren und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Auf praktischer Ebene schlägt der ETSC vor, zu Spitzenzeiten des Rad- und Fußgängerverkehrs innerorts den Lkw-Verkehr einzuschränken oder auf empfohlene Wegstrecken umzuleiten.

Der Road Safety PIN des ETSC vergleicht das Niveau der Verkehrssicherheit in den Ländern Europas und soll sie anspornen, der Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert einzuräumen. Die Vergleiche sollen auf der Basis allgemein anerkannter Verkehrssicherheitsleistungsindikatoren (sogenannte „performance indicators“) erstellt werden, die sich auf Unfall- und Straßenverkehrsdaten beziehen. Die Länder werden nicht nur miteinander verglichen, sondern auch einem Ranking unterzogen.

Der vollständige PIN-Flash Report 29 „Making Walking and Cycling on Europe’s Roads Safer“ kann unter http://etsc.eu/wp-content/uploads/etsc_pin_flash_29_walking_cycling_safer.pdf heruntergeladen werden.

Sicherungsquoten leicht gestiegen

Die repräsentative Verkehrsbeobachtung, die seit Mitte der 1970er Jahre alljährlich von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt wird, erfasst die Sicherungsquoten von Pkw-Insassen sowie das Tragen von Schutzhelmen und Schutzkleidung bei Zweiradbenutzern.

Dem Forschungsbericht „Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung 2014“ liegen die Beobachtungen von 18.600 Pkw mit 25.666 erwachsenen Pkw-Insassen zugrunde, ergänzt um eine Zusatz-Stichprobe von 3.649 erwachsenen Fondinsassen und 4.443 kindersitzpflichtigen Kindern (bis Vollendung des zwölften Lebensjahres). Die Beobachtung des Zweiradverkehrs des Jahres 2014 umfassen 16.312 Radfahrer sowie 4.730 motorisierte Zweiradbenutzer innerorts. Die Erhebungen im Güterkraftverkehr umfassen 4.500 Fahrzeuge.

Erfreulicherweise ist die Sicherheitsquote erwachsener Pkw-Insassen (Fahrer, Beifahrer und Fondinsassen) im Jahre 2014 leicht angestiegen. Sie lag im Querschnitt aller Straßen bei 98 Prozent.

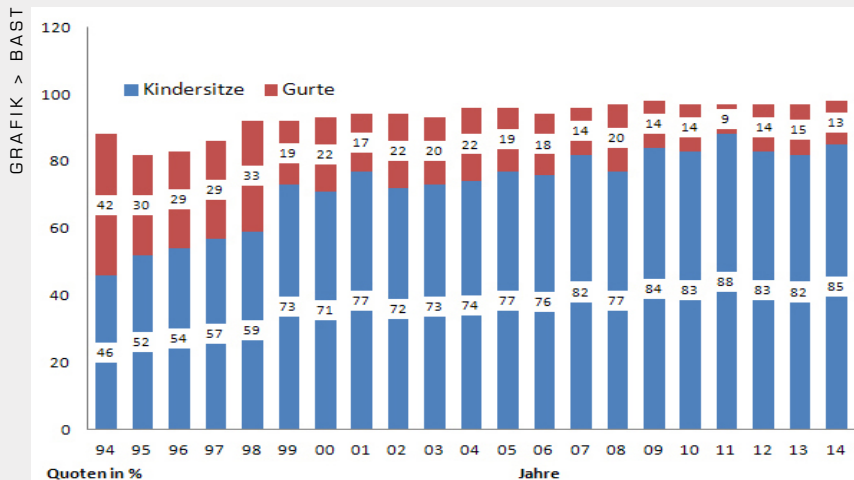
Nicht ganz so positiv ist die Sicherung von Kindern in Pkw. Zwar lag die Gesamtsicherungsquote im Querschnitt aller Straßen bei 99 Prozent und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um einen Prozentpunkt erhöht. Der Anteil der Verwendung von Kinderrückhaltesystemen lag

auf Landstraßen allerdings nur bei 89 (2013: 85) Prozent. Innerorts wurden 85 (82) Prozent der Kinder mit Kinderrückhaltesystemen gesichert. Kinder ab sechs Jahren waren im Jahr 2014 auf Landstraßen zu 86 (81) Prozent mit Kindersitzen gesichert. Auf Innerortsstraßen lag die Benutzung von Kindersitzen in dieser Altersgruppe bei 87 (73) Prozent. Auf Landstraßen wurden 13 Prozent, auf Innerortsstraßen 21 Prozent der Kinder ab sechs Jahren mit Erwachsenengurten und damit nicht altersgerecht gesichert. Ein Prozent dieser Altersgruppe war völlig ungesichert. Bei der Sicherung von Kindern in Pkw gibt es also erhebliches Verbesserungspotenzial.

Erfreulich ist, dass sich das Sicherungsverhalten im Güterkraftverkehr im Jahre 2014 insgesamt verbessert hat. Die Gesamtsicherungsquote lag im Verkehrsquerschnitt (Autobahn, Landstraße) bei 90 (86) Prozent. Auf Autobahnen waren 92 (89) Prozent und auf Landstraßen 87 (82) Prozent der Fahrer durch einen Gurt gesichert.

Im Jahr 2014 trugen 98 Prozent der Fahrer und wie im Vorjahr 99 Prozent der Mitfahrer motorisierter Zweiräder einen Schutzhelm.

Nur 17 (15) Prozent der erwachsenen Fahrradfahrerinnen und -fahrer und 69 (75) Prozent der Kinder von sechs bis zehn Jahren trugen einen Fahrradhelm.



Sicherung von Kindern im Pkw – innerorts (bis 1996: westliche Bundesländer, ab 1997: gesamtes Bundesgebiet)

Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2015, 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:

Thomas Bieling, Stefan Prager, Runter vom Gas, RVK

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.

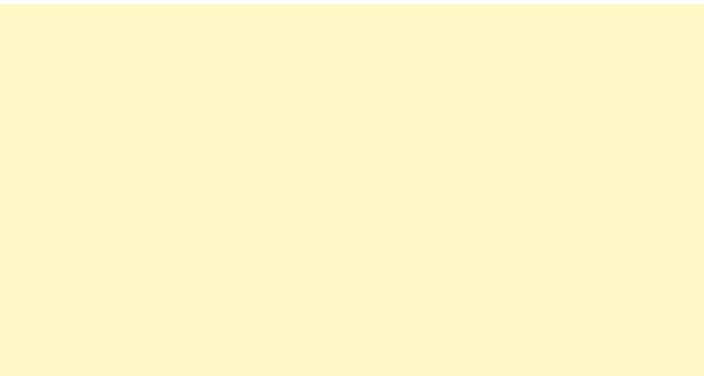
Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Zweck des DVR gemäß §2 seiner Satzung ist die Förderung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Der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



**Die Saga geht weiter:
Dank Helm**

Gilt in jeder Galaxie. Und auf dem Fahrrad.

**RUNTER
VOM GAS**

 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

 **DUV**
Digitale
Verkehrsuniversität

TM & © 2015 Lucasfilm Ltd. All Rights Reserved. Used Under Authorization.