

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2015



AKTUELL

Runter vom Gas



MITGLIEDER

„Deutschlands beste Autofahrer“



INTERVIEW

Prof. Andre Seeck

JOURNAL

„Aktionstag der Logistik“ in Osnabrück

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Fahrerassistenzsysteme werden genauer geprüft

Fahrerassistenzsysteme (FAS) können helfen, Unfälle zu vermeiden und erhöhen so die Sicherheit im Straßenverkehr. Damit sie stets einwandfrei funktionieren, ist ihre Überprüfung Teil der Hauptuntersuchung (HU). Seit der Einführung eines HU-Adapters am 1. Juli 2015 ist eine genauere Überprüfung der FAS möglich.

FAS müssen, wie alle Fahrzeugbestandteile, regelmäßig überprüft werden. Bisher wurden die Systeme in Augenschein genommen. Seit Juli kommt nun ein spezieller HU-Prüfadapter zum Einsatz. So können Mängel an den elektronischen Helfern einfacher festgestellt und behoben werden.

Der Adapter kommuniziert über die Fahrzeugschnittstelle mit den Steuergeräten im Fahrzeug und gleicht ab, ob die im Werk eingebauten FAS und deren Funktionen noch unverändert vorhanden sind. Mögliche Mängel im System können so eindeutig erkannt werden.

...und wie schlaue ist Ihr Auto?
 Antworten gibt Ihnen unsere Datenbank mit mehr als 300 Fahrzeugmodellen.



Abfragedatenbank zur typengenaue Verfügbarkeit von FAS auf www.bester-beifahrer.de

FOTO > DVR

„Wir haben in den letzten Jahren große Fortschritte in der Sicherheitsausstattung gemacht. Diese Systeme können aber nur dann zuverlässig zum Einsatz kommen, wenn sie regelmäßig, umfassend und mit Hilfe aktueller Technik überprüft werden“, erklärt Welf Stankowitz, Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim DVR.

Wer ein Auto kauft, setzt immer mehr auf den Sicherheitsgewinn durch FAS. Das aus Sicht des DVR wichtige automatische Notbremsystem ist inzwischen in elf Prozent aller Neuwagen in Deutschland verbaut. Etwa ein Viertel der neuen Autos haben eine Müdigkeitserkennung. Aber auch der Abstandsregeltempomat, der

Spurverlassenswarner sowie die intelligenten Lichtsteuerungen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit.

Die Kampagne »bester beifahrer« des DVR und seiner Partner setzt sich für mehr Sicherheit auf den Straßen durch den Einsatz von FAS ein.

Einen Überblick über die Funktionsweise dieser und weiterer FAS bietet die Informationsplattform www.bester-beifahrer.de. Autofahrerinnen und Autofahrer finden auf der Webseite bundesweit die einzige Abfragedatenbank zur typengenaue Verfügbarkeit von FAS. Alle Informationen sind auch als App verfügbar: <http://app.bester-beifahrer.de/>

„Gut leben in Deutschland – was uns wichtig ist“

Erster Bürgerdialog mit Bundesverkehrsminister Dobrindt

Mit über 160 Augsburgern diskutierte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt Fragen der Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Die Veranstaltung war eingebettet in den Bürgerdialog der Bundesregierung „Gut leben in Deutschland – was uns wichtig ist“. Partner bei der Premiere in Augsburg war die Deutsche Verkehrswacht (DVW) gemeinsam mit der Landesverkehrswacht Bayern und ihren örtlichen Wachten.

Neben mehreren Berufsschulklassen und einer Schulklasse begleiteten DVW-Vizepräsident Horst Schneider (früherer Präsident der Landesverkehrswacht Bayern), Motorrad-Weltmeister Stefan Bradl und der ehemalige Eishockey-Nationalspieler Leonardo Conti (Augsburger Panther)

sowie der Polizeipräsident von Schwaben-Nord Michael Schwaldt die Veranstaltung. Aus ihren persönlichen Erfahrungen konnten Risikofaktoren und -gruppen näher betrachtet werden. Alle Experten waren



Minister Dobrindt beim Bürgerdialog „Gut leben“ in Augsburg

sich einig, dass nur verstärkte Aufklärung, gegenseitige Rücksichtnahme und gezielte Weiterentwicklung intelligenter Fahrerassistenzsysteme die Verkehrssicherheit verbessern helfen.

„Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe und hat für das Bundesverkehrsministerium höchste Priorität. Dabei setzen wir sehr stark auf Aufklärung, indem wir das notwendige Bewusstsein für Gefahrensituationen schaffen und Bürger an neue Mobilitätsformen heranführen – mit Kampagnen und Veranstaltungen wie diesen. Insgesamt nehmen wir in diesem Jahr noch einmal 1,5 Millionen zusätzlich in die Hand, um die Bürger für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren“, erläuterte der Bundesverkehrsminister.

Hohe Kosten durch Verkehrsunfälle

Im Jahr 2013 registrierte die Polizei rund 2,4 Millionen Unfälle im Straßenverkehr. Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind daraus über 32,5 Milliarden Euro volkswirtschaftliche Kosten entstanden. Im Vergleich zu 2012 ist dies ein Rückgang um 400 Millionen Euro.



FOTO > PIXABAY

Einmal nicht aufgepasst, und schon wird es richtig teuer.

In den Berechnungen der BASt belaufen sich die Kosten, die im Zusammenhang mit Personenschäden anfielen, auf rund 13,4 Milliarden Euro. Die Folgekosten für die insgesamt 2,1 Millionen Sachschadensunfälle werden von den Experten mit etwa 19,1 Milliarden Euro beziffert und liegen damit rund 500 Millionen Euro über dem Wert des Jahres 2012. Dabei darf nicht vergessen werden, dass das menschliche Leid von Angehörigen, Verwandten und Freunden kaum durch Geldbeträge aufzuwiegen ist.

Mehr Schutz für die Ungeschützten

Im vergangenen Jahr sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 3.377 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 38 Todesopfer mehr als 2013. 389.500 wurden verletzt, ein Anstieg um 4,1 Prozent. Nach wie vor werden täglich neun Menschen auf unseren Straßen getötet, rund 1.000 verletzt.

Bedenklich stimmt die Zunahme der getöteten Radfahrer um 11,9 Prozent und 5,1 Prozent bei den motorisierten Zweiradfahrern. Unfälle, an denen Fußgänger oder Radfahrer beteiligt waren, sind überwiegend auf Regelverstöße anderer Verkehrsteilnehmer zurückzuführen. Das macht deutlich, dass besonders die sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer besser geschützt werden müssen.

Radler sollten immer einen Fahrradhelm tragen, aber auch eine sichere und aktuellen Erkenntnissen angepasste Radverkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung, sie besser zu schützen. Selbstverständlich müssen sich die Fahrradfahrer regelkonform verhalten, auf die Benutzung der Fahrbahn oder des Radweges in falscher Fahrtrichtung sowie auf Alkohol verzichten.

Mit Blick auf die motorisierten Zweiradfahrer sollte auf bekannten Motorradstrecken Schutzplanken mit Unterfahrschutz eingerichtet, die Geschwindigkeit beschränkt und entsprechend überwacht werden. Darüber hinaus sollten die Fahrer durch regelmäßige Fahrtrainings, auch auf der Straße, ihre eigene Sicherheit erhöhen.

Nach wie vor spielt die nicht angepasste Geschwindigkeit eine wichtige Rolle im Unfallgeschehen: 34,3 Prozent aller Todesopfer und 23,4 Prozent aller Schwerverletzten waren laut Destatis auf diese Unfallursache zurückzuführen.

Notwendig ist die konsequente Überwachung und Ahndung von erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen, um das Verhalten der Auto- und Motorradfahrer zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen. Der DVR wird auch künftig im Rahmen seiner Aufklärungsarbeit die Verkehrsteilnehmer dazu motivieren, ihre Geschwindigkeit nach dem Motto „Runter vom Gas“ den Gefährdungen anzupassen.

INHALT

| | |
|---------------|----|
| RUNDSCHAU | 2 |
| EDITORIAL | 3 |
| AKTUELL | 4 |
| MITGLIEDER | 6 |
| IM BLICKPUNKT | 12 |
| INTERVIEW | 14 |
| JOURNAL | 17 |
| EUROPA | 21 |
| WISSENSCHAFT | 22 |
| IMPRESSUM | 23 |

Serdan Somuncu: Aggression ist nicht lustig!

„Runter vom Gas“ macht sich stark gegen Aggression und Ablenkung im Straßenverkehr



Als Kabarettist, Schriftsteller und Schauspieler bringt Serdar Somuncu sein Publikum zum Lachen.

Von Carla Bormann

Am 10. September 2015, dem Tag der deutschen Sprache, machte sich der bekannte Kabarettist Serdar Somuncu verbal stark für weniger Aggression im Straßenverkehr. Er hat für die BMVI/DVR-Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ ein Video und sechs kurze Clips unter dem Motto „Aggression ist nicht lustig“ gedreht, die auf der Webseite www.runtervomgas.de veröffentlicht wurden.

Comedian Serdar Somuncu ist bekannt für seine zugespitzt aggressiven Auftritte, unter anderem in der „heute-show“. In den Clips der Kampagne „Runter vom Gas“ spielt er einen Autofahrer, der sich schnell aufregt und auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer hitzig reagiert. Am Ende der Videos folgt allerdings ein unerwarteter Bruch mit seiner Rolle. Denn tatsächlich ist Somuncu überzeugt: „Aggression im Straßenverkehr ist nicht lustig. Merk dir das!“ Aggression im Straßenverkehr steht einem vorausschauenden, rücksichtsvollen und damit sicheren Fahren im Weg – sie gefährdet die eigene sowie die Sicherheit anderer.

„Ich fahre selbst sehr viel Auto. Deswegen ist es für mich wichtig, die Kampagne zu unterstützen und über die Risiken aufzuklären, die Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr birgt“, sagt Somuncu und plädiert für mehr Gelassenheit. Laut einer repräsentativen Umfrage der Universität Würzburg hat die Hälfte aller Autofahrer häufig Aggressionen im Straßenverkehr erlebt. Somuncu hat dazu eine klare Meinung: „Es gibt immer Tage, an denen man schlecht drauf ist, aber das heißt nicht, dass

man diesen Ärger auf den Verkehr projizieren muss.“

Ärger wirkt im Straßenverkehr als Stressfaktor. Wer sich ärgert, macht Fehler, schätzt Situationen falsch ein und trifft falsche Entscheidungen. „Mit mehr Gelassenheit fährt man vorausschauend, ‚fehlerverzeihend‘ und sicherer. Deshalb freuen wir uns sehr über die Unterstützung von Serdar Somuncu, der uns auf humorvolle Weise dabei hilft, aggressives Verhalten im Straßenverkehr zu entlarven und deutlich zu machen, wie gefährlich Wut hinter dem Steuer sein kann“, erklärte Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu Somuncus Engagement. Einen Weg für ein rücksichtsvolles Miteinander skizzierte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Was wir als Provokation auffassen, geschieht häufig aus Unwissenheit, Unsicherheit oder Unachtsamkeit und ist meist keine bewusste Konfrontation. Also hilft der Gedanke, sie oder er hat es schon nicht so gemeint. Man sollte sich zudem bewusst machen, dass man selbstbestimmt handelt und sich also nicht zu einem riskanten Verhalten nötigen lassen muss, sondern ganz gelassen bleiben kann.“



Kurz vor Drehbeginn bespricht sich Serdar Somuncu mit dem Aufnahmeteam und erhält letzte Hinweise zu den Abläufen. An einem Drehtag entstehen ein Aufklärungsvideo und sechs Clips, in denen Somuncu einen aggressiven Autofahrer verkörpert.

Staatssekretärin Dorothee Bär: Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause



Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär, und der Präsident des DVR, Dr. Walter Eichendorf, präsentierten gemeinsam drei Motive einer innerstädtischen Plakatstaffel. Die Plakate warnen vor Ablenkung im Straßenverkehr. Sie richten sich an Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer.

Dr. Walter Eichendorf stellten die Motive am 21. Juli im Nürnberger Museum für Kommunikation der Presse vor. Die Plakate für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger wurden durch Audiospots im Musik-Streaming-Dienst Spotify begleitet, um verstärkt eine jüngere Zielgruppe anzusprechen.

Aufgrund der guten Resonanz platzierte „Runter vom Gas“ im Oktober die Plakate nun auch noch in 240 Städten mit 40.000 bis 250.000 Einwohnern, wiederholte die Kooperation mit Spotify zur Ausstrahlung der Audiospots und intensivierte die begleitende Presse- und Medienarbeit.

Seit dem Spätsommer realisiert „Runter vom Gas“ in Kooperation mit den Bundesländern zudem deutschlandweit 20 Veranstaltungen zum Thema „Ablenkung“, um mehr Bewusstsein für dieses hohe Unfallrisiko zu schaffen und an die Verantwortung der Verkehrsteilnehmer zu appellieren. „Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause“, so brachte Staatssekretärin Bär die Botschaft bei der Pressekonferenz auf den Punkt.

Eine Sekunde Ablenkung genügt, um im Pkw bei 50 km/h 14 Meter im Blindflug zurückzulegen. Studien zufolge spielt bei rund einem Drittel der Straßenverkehrsunfälle Unachtsamkeit eine Rolle. Aktuelle Befragungen und Untersuchungen zeigen eine äußerst beunruhigende Tendenz zu mangelnder Konzentration bei allen Verkehrsteilnehmern, ganz gleich ob sie mit dem Auto, per Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Experten sehen in Smartphones die Hauptursache für Unfälle durch Unachtsamkeit. Denn ihre Nutzung

im Straßenverkehr kann das Unfallrisiko über drei verschiedene Arten von Ablenkung zur gleichen Zeit besonders stark erhöhen. Das Lesen oder Schreiben einer Textnachricht beispielsweise ist gleichermaßen eine motorische, eine visuelle und eine mentale Ablenkung.

BMVI und DVR haben daher Ende Juli eine deutschlandweite innerstädtische Plakataktion gegen Ablenkung im Straßenverkehr in 40 Großstädten gestartet. Staatssekretärin Dorothee Bär und DVR-Präsident

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



Sind Pedelecs gefährlicher als Fahrräder?



Viele Seniorinnen und Senioren haben Schwierigkeiten mit dem Handling eines Pedelecs und verunglücken.

Wie verhalten sich Mobilität, Geschwindigkeiten und Risiken im Verkehrsalltag von Pedelec-Fahrern im Vergleich zu Fahrradfahrern? Wie schätzen Autofahrer deren Geschwindigkeiten ein? Welche Erkenntnisse zur Gefährdung von Pedelec-Fahrern können der Verkehrsunfallstatistik entnommen werden?

Dies waren die Leitfragen einer Untersuchung mit 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Alter von 16 bis 83 Jahren, durchgeführt von der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Beteiligt waren 31 Fahrradfahrer, 49 Pedelec-Fahrer und zehn S-Pedelec-Fahrer. Letztere sind mit einer Tretunterstützung bis maximal 45 km/h unterwegs. Über einen Zeitraum von vier Wochen wurde das natürliche Fahrverhalten aufgezeichnet und hinterher ausgewertet. Dabei stellte sich heraus, dass der

Unterschied bei der Nutzung, den gefahrenen Wegstrecken und den Geschwindigkeiten gering ist. Die Motorunterstützung wird offenbar in erster Linie eingesetzt, um fahradähnliche Geschwindigkeiten mit geringerem Aufwand zu erreichen. Das gilt besonders für Ältere, deren Geschwindigkeiten deutlich unterdurchschnittlich waren.

Im zweiten Teil des Projektes haben die Unfallforscher untersucht, ob die Geschwindigkeiten von Elektrofahrzeugen von Autofahrern richtig oder falsch eingeschätzt werden. Tatsächlich wurden die Pedelec-Geschwindigkeiten häufig unterschätzt, allerdings ohne dass dies die Sicherheit gefährdete.

Bei der Analyse des Unfallgeschehens in der amtlichen

Verkehrsunfallstatistik fiel auf, dass Pedelec-Unfälle mit Verletzten oder Getöteten überdurchschnittlich häufig außerhalb von Ortschaften passieren. Auch zählten die Experten im Vergleich zu den Fahrradfahrern deutlich mehr Alleinunfälle und Unfälle auf Gefällestrecken. „Nicht das Pedelec ist das Problem, sondern die derzeit überwiegende Nutzergruppe“, sagt UDV-Leiter Siegfried Brockmann. Viele Senioren freuen sich demnach über die neu gewonnene Mobilität, haben dann aber Schwierigkeiten mit dem Handling des Pedelecs. Hier sind laut Brockmann die Händler in der besonderen Verantwortung, bei der Auswahl des optimalen Geräts sachkundig zu beraten und die Käuferinnen und Käufer ausführlich einzuweisen. Außerdem sollten alle Pedelec- und Radfahrer immer einen Helm tragen.

IAA 2015: „Deutschlands beste Autofahrer“ waren gesucht

Der Wettbewerb „Deutschlands beste Autofahrer“ hat auch auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt Station gemacht. Bereits zum 27. Mal können die teilnehmenden Männer und Frauen ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen. Diese lange Laufzeit und insgesamt rund 40.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer machen „Deutschlands beste Autofahrer“ zu Europas größter Fahrsicherheitsaktion. Der beliebte Wettbewerb, der von AutoBild, dem DVR und weiteren Kooperationspartnern durchgeführt wird, steht traditionell unter der Schirmherrschaft des amtierenden Bundesverkehrsministers.

Im Rahmen des Vorentscheids auf der IAA machte sich die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Dorothee Bär ein Bild vor Ort und besuchte das DVR-Außengelände. „Verkehrssicherheit geht alle an. Mit dieser Aktion werben wir gemeinsam für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Ziel



FOTOS > HOLGER NEU

Staatssekretärin Dorothee Bär: „Verkehrssicherheit geht alle an.“

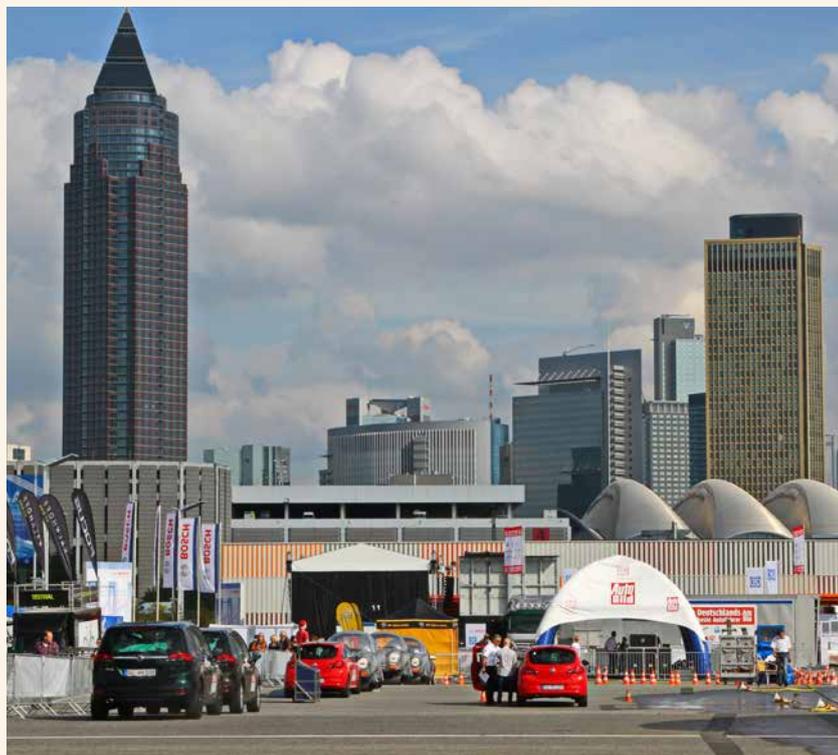
ist es zu vermitteln, wie Risiken im Straßenverkehr besser eingeschätzt und Gefahren vermieden werden können. Deshalb suchen wir auch nicht nur Autofahrerinnen und Autofahrer, die ihr Fahrzeug beherrschen, sondern Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die sich verantwortungsvoll im Straßenverkehr verhalten. Erstmals werden in diesem Jahr sowohl eine beste Autofahrerin als auch ein bester Autofahrer gekürt.

Ich bin sehr gespannt auf das Ergebnis“, sagte Bär. Sie selbst setzte sich auch hinter das Steuer und absolvierte einige Übungsaufgaben.

Die teilnehmenden Männer und Frauen mussten zunächst eine 20-minütige Theorieprüfung absolvieren. Erst danach ging es ans Steuer: Beim „Auto-Dart“ kam es auf punktgenaues Parken und das richtige Gefühl für die Abmessung eines Fahrzeugs an. Die zweite fahrpraktische Übung umfasste das Einparken nach links und rechts. Dynamisch wurde es dann beim Bremsen und Ausweichen auf einer Gleitfläche.

Erstmals gibt es in diesem Jahr einen Wettbewerb für Männer und einen für Frauen, wobei die Übungen identisch sind. Der Siegerin und dem Sieger winken jeweils ein Opel Mokka im Wert von 25.000 Euro. Darüber hinaus sind zwei Vespa-Roller, Reisen sowie weitere wertvolle Sachpreise im Gesamtwert von rund 100.000 Euro zu gewinnen.

Neben AutoBild, dem BMVI und dem DVR unterstützen der Automobilclub von Deutschland (AvD), Bridgestone, DEKRA, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), Opel, Schaeffler und der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) den Wettbewerb „Deutschlands beste Autofahrer“.



Fahrpraktische Übungen auf dem Außengelände der IAA

MITGLIEDER

DVR-report 3/2015

Elektronische Assistenten können helfen

BG Verkehr und DVR: Gemeinsam gegen Abbiegeunfälle



Unfallgefahr beim Rechtsabbiegen

Immer mehr Deutsche sind mit dem Fahrrad unterwegs. Mit der Zunahme des Radverkehrs steigt aber auch das Unfallrisiko. Auf eine besondere Gefahr machen die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) und der DVR aufmerksam: Immer wieder ereignen sich schwere Unfälle beim Rechtsabbiegen von Lkw, Abfallsammlerfahrzeugen, Omnibussen oder Transportern, bei denen Fußgänger oder Radfahrer, oft Kinder, getötet oder schwer verletzt werden. Das hat auch dramatische Folgen für die Lkw-Fahrer, die beim Rechtsabbiegen keine ausreichende Sicht auf den Raum neben ihrem Fahrzeug haben. Gerade im Stadtverkehr ist für Lkw-Fahrer das Abbiegen daher immer mit erheblichem Stress verbunden.

BG Verkehr und DVR sehen vornehmlich fahrzeugtechnische Maßnahmen, die Aufklärung der Betroffenen über die Risiken sowie eine verbesserte Infrastruktur als Möglichkeiten, um solche Unfälle zu vermeiden.

Eine fahrzeugtechnische Maßnahme ist zum Beispiel der elektronische „Abbiegeassistent“. Mit ihm sollen rechts vom Lkw und vor dem Lkw fahrende Radfahrer erkannt werden. Der Abbiegeassistent warnt den Fahrer und leitet – falls nötig – selbstständig eine Bremsung des Lkw ein. Unternehmer und Fahrer warten schon

lange auf ein solches System. Einige Hersteller haben hier bereits erfolgversprechende Ansätze vorgestellt, die derzeit auf dem Markt aber noch nicht zur Verfügung stehen. Sie müssen auch eine ausreichende Verlässlichkeit garantieren.

Vielfach ist Radfahrern die Gefährlichkeit der Situation nicht bewusst, weil ihnen die Sichteinschränkungen von Lkw-Fahrern nicht bekannt sind. Deshalb muss Radfahrern aller Altersgruppen, aber auch Fußgängern, dieses Problem immer wieder nahegebracht werden.

Im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen ist vor allem eine Verbesserung der Spurführungen auf innerstädtischen Straßen zu nennen, die diesen Konfliktbereich sowohl für Rad- als auch für Lkw-Fahrer so weit entzerrt, dass die Sichtbeziehungen optimiert werden. Auch bei den Ampelschaltungen gibt es weitere Möglichkeiten, die Konflikte zu entschärfen.

BG Verkehr und DVR sind seit Jahren alarmiert und auf mehreren dieser Felder aktiv. So hat die BG Verkehr eine Branchenkonferenz zum Thema Abbiegeunfälle veranstaltet und

einen Forschungsauftrag zum Thema Kamera-Monitorsysteme vergeben. Diese Systeme sollen es dem Fahrer ermöglichen, sein Fahrzeug und dessen Umgebung besser einzusehen. Die Ergebnisse werden für Ende des Jahres erwartet. Auch im Bereich der Aufklärung hat die Berufsgenossenschaft eine Initiative gestartet und einen großflächigen Aufkleber für die Lkw-Rückwand entwickelt, der Radfahrer plakativ und intuitiv verständlich auf die Gefahr aufmerksam macht. Seit der IAA Nutzfahrzeuge 2014 wurde der Aufkleber bereits tausendfach verteilt. Verbunden ist damit der Appell an alle Verkehrsteilnehmer, Rücksicht auf andere zu nehmen und im Zweifel nicht auf der eigenen Vorfahrt zu beharren.

Mit Nachdruck setzen sich beide Institutionen dafür ein, dass Hersteller und Zulieferer die Entwicklung von Assistenzsystemen forcieren und eine Lösung anbieten. „Technische Systeme haben aus unserer Sicht immer den Vorrang vor organisatorischen oder personenbezogenen Schutzmaßnahmen“, betont Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr, „aber im Mittelpunkt steht der Mensch“.

Selbstverpflichtung Logistik: Mehr Sicherheit für Schwächere

In jüngster Zeit ereigneten sich in Osnabrück mehrere schwere Lkw-Unfälle, bei denen Radfahrer getötet wurden. Dies war Anlass für örtliche Unternehmen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft, eine Selbstverpflichtung zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer einzugehen. Ein Gesamtrahmen ermöglicht es, individuelle Aktionsprogramme zusammenzustellen.

Der Maßnahmenkatalog umfasst unter anderem Aktionen zum bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit, interne und externe Kommunikation des Themas Verkehrssicherheit, Schulungen der Fahrer, Zusammenarbeit mit der örtlichen Unfallkommission sowie die Ausstattung der Fahrzeuge mit sicherheitssteigernden Fahrerassistenzsystemen. Die Umsetzung wird unterstützt durch die Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim, die Handwerkskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim und den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen, Bezirksgruppe Osnabrück – Emsland.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge

Prof. Dr.-Ing. Jörg Zürn ausgezeichnet

Prof. Dr.-Ing. Jörg Zürn ist für seine wertvollen Beiträge zur Steigerung der Sicherheit von Nutzfahrzeugen mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ geehrt worden. Der Preis wurde im Rahmen des DEKRA-Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin übergeben.

„Jörg Zürn erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Entwicklung von Nutzfahrzeugen, die vor allem zu einer intensiven Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben“, sagte Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Jörg Zürn studierte an der Universität Stuttgart und an der George Washington University in Washington D.C. (USA) und promovierte an der Technischen Universität Berlin.

Nach seinem Eintritt als Werkstoffingenieur in die Daimler-Benz AG im Jahr 1984 war er aktiv am Aufbau des Forschungszentrums in Ulm beteiligt. Nach verschiedenen anderen Leitungsfunktionen wurde Jörg Zürn Leiter des Entwicklungszentrums Nutzfahrzeug-Getriebe in Stuttgart und war maßgeblich an der Einführung automatisierter Nutzfahrzeug-Getriebe beteiligt.

Im Jahre 2003 wurde er Mitglied des Vorstandes der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation in Tokio (Japan). Von 2005 bis 2013 übernahm Jörg Zürn die Entwicklungsverantwortung für schwere Nutzfahrzeuge und führte in dieser Zeit viele Sicherheitssysteme für die Fahrzeugplattformen Actros, Antos and Arocs ein.

Seit 2013 ist er für die Transporterentwicklung verantwortlich. Sein besonderes Augenmerk gilt auch hier vor allem der permanenten Steigerung der Sicherheit der Fahrzeugtypen Citan, Vito, V-Klasse und Sprinter.

Im Jahr 2014 wurde Jörg Zürn zum Honorarprofessor der Universität Karlsruhe ernannt.

Der Preis wurde in diesem Jahr zum 25. Mal von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), DEKRA und dem DVR für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und verantwortlich für die Business Unit Automotive, erklärte zur Preisverleihung: „Gerade im Nutzfahrzeugsbereich hat es in den letzten Jahrzehnten enorme

Fortschritte mit Blick auf die Verkehrssicherheit gegeben. Die Unfallstatistik beweist das eindrucksvoll. Jörg Zürn hat mit seiner Arbeit dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet, den wir mit diesem Preis würdigen.“

Auch DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer hob die Leistung von Jörg Zürn hervor: „Die Einführung von aktiven und passiven Sicherheitssystemen hat bereits in der Vergangenheit einen wichtigen Beitrag zur signifikanten Unfallreduktion geleistet und wird auch in Zukunft dazu beitragen, unsere Straßen sicherer zu machen. Herr Prof. Zürn hat hieran erheblich mitgewirkt, ganz im Sinne unserer Sicherheitsstrategie Vision Zero.“



FOTO > DEKRA

Verleihung des Europäischen Sicherheitspreises Nutzfahrzeuge auf dem ersten DEKRA-Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin: (v.l.) Laudator Prof. Dr. Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung (EVU), VDA-Präsident Matthias Wissmann, DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer, Preisträger Prof. Dr.-Ing. Jörg Zürn und Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE.

MITGLIEDER

Gefährlicher Reiz: das Smartphone

ACE-Aktion „Park dein Handy, wenn du fährst!“

FOTO > EMMERLING/ACE



Mit Argusaugen beobachteten die ACE-Tester den fließenden Verkehr.

Eine Studie des Auto Club Europa (ACE) bestätigt, dass immer mehr Deutsche auch am Steuer die Finger nicht vom Smartphone lassen können. Der Club hatte dazu bundesweit das Verhalten von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern unter die Lupe genommen, unter anderem an städtischen Ein- und Ausfahrtstraßen, Berufsschul- und Einkaufszentren. Das Ergebnis: Im Schnitt alle 2,9 Minuten beobachteten die ACE-Tester einen Verstoß gegen das Handyverbot.

Insgesamt wurden 13.878 Vergehen im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktionen beobachtet. Der ACE geht aber davon aus, dass die Dunkelziffer aller Voraussicht nach wesentlich höher liegt. Ein Grund dafür sei, dass das Entdeckungsrisiko so gering ist, dass die Strafe von 60 Euro und einem Punkt in Flensburg immer weniger Autofahrer davon abhalte, am Steuer zum Smartphone zu greifen.

Der Club kritisiert außerdem, dass es keine belastbaren Unfallzahlen gibt, die sich auf die Handynutzung am Steuer zurückführen ließen. Der ACE fordert deshalb, dass im Zuge der polizeilichen Unfallaufnahme künftig grundsätzlich auch ermittelt werden sollte, ob zum Unfallzeitpunkt telefoniert, gesimst, oder gesurft wurde. Nur auf diese Weise könnten belastbare Daten und Fakten zum Unfallrisiko durch Handys und Smartphones erhoben und von der Unfallforschung ausgewertet werden. Für diese Aufgabe sei die Polizei technisch und personell bedarfsgerecht auszustatten. Das sei derzeit nicht der Fall. Hier befinden sich die Bundesländer in der Bringschuld.

„Wir merken, dass Handys und Smartphones längst fester Bestandteil des Alltags geworden sind“, sagt Bruno Merz, Organisator der Aktion „Park dein Handy, wenn du fährst!“. Bereits 2014 habe eine Studie ergeben, dass Jugendliche alle 7,5 Minuten auf ihr Smartphone schauen. Dieses Verhalten sei im täglichen Leben antrainiert und lasse sich am Steuer nicht einfach abstellen. Während sie auf das Display schauen, blenden viele Menschen die Umwelt aus – besonders gefährlich sei dies laut ACE am Steuer: Wer beispielsweise während der Fahrt eine SMS liest oder schreibt, erhöht das Unfallrisiko laut einer US-amerikanischen Studie auf das 23-Fache.



FOTO > EMMERLING/ACE

Nicht nur verboten, sondern auch gefährlich: SMS schreiben am Steuer.

FOTO > DVR



Etwa alle 7,5 Minuten schauen Jugendliche auf ihr Smartphone.

Ursache für die im Alltag immer häufiger beobachtete „Gebetshaltung am Steuer“ sei auch ein psychologisches Phänomen: Kleine Fahrfehler, die durch Ablenkung verursacht werden, aber glimpflich ausgehen, werden vom Gehirn „belohnt“, die Gefahr des Unfalls mit schwerwiegenden Konsequenzen wird ausgeblendet und nur das „Meistern der Situation“ verinnerlicht. „Der Fahrer bekommt quasi einen Klaps auf die Schulter“, so Merz.

Retter in der Not

„Kavaliere der Straße“ in Berlin ausgezeichnet

Es geschieht in Sekundenschnelle: Ein rasender Ferrari von links, der harte Aufprall auf einen Lkw, splinterndes Glas, krachendes Blech, dann Ruhe. Und in diese plötzliche Stille ein Kind, das „Papa, Papa“ ruft. Tanja Lingelbach aus Rothenbuch (Landkreis Aschaffenburg) ist sofort losgelaufen und hat das Kind aus dem Blechhaufen des Ferrari ins Freie gezogen.

Sie ist an einem Sonntag auf der A 3 bei Aschaffenburg auf der rechten Fahrspur unterwegs, in gebühlichem Abstand hinter einem Lkw. „Ich schaue beim Fahren immer in den Rückspiegel“, sagt sie. Und da sieht sie ihn heranrasen, den roten Ferrari auf der Überholspur. Sie schätzt, dass er an die 250 km/h schnell ist. Dann zieht der Wagen aus ungeklärten Gründen nach rechts und kracht vor ihr in den vorausfahrenden Lkw. „Ich konnte nur noch bremsen, bin 30 oder 40 Meter gerutscht und geschleudert. Die Bremsspur sieht man heute noch.“

Die junge Frau steigt aus. Sie hört eine Kinderstimme: „Papa, Papa!“. Tanja Lingelbach ist im zweiten Monat schwanger, denkt an ihr eigenes Kind. Sie spurtet los. Zuerst an die Beifahrertür. Drinnen sieht sie das Kind auf dem Beifahrersitz stehen. Später wird sich herausstellen, dass es der dreijährige Sohn des Ferrari-Fahrers ist, der nach dem Horror-Crash bereits tot hinter dem Steuer zusammengesunken ist. Die 29-Jährige versucht, die Beifahrertür zu öffnen. Das funktioniert nicht. Sie rennt auf die Fahrerseite, dort ist die Scheibe zersplittert. „Da habe ich reingelangt und ihn rausgeholt.“

Inzwischen steigt bereits Qualm aus der Motorhaube des Ferrari. Erst in diesem Moment bekommt sie es mit der Angst zu tun und läuft mit dem Kleinen auf dem Arm schnell weg. Der kleine Junge kommt ins Krankenhaus, die Polizei spricht

von „mittelschweren Verletzungen“. Aber er ist schwer traumatisiert, berichten die Beamten. Dass er den Aufprall überleben konnte, führt die Polizei darauf zurück, dass der Aufprallwinkel für ihn günstig und die Aufprallwucht auf seiner Seite offenbar geringer war.

Auch Tanja Lingelbach kommt ins Krankenhaus, übrigens auch der 56-jährige Lkw-Fahrer, der vor ihr fuhr. „Mein Kreislauf ging hoch und runter“, erinnert sie sich. Welch ein Glück: Ihr Baby hat alles gut überlebt. „Es wächst und gedeiht“, sagt sie heute. Wie es dem dreijährigen Jungen aus dem Ferrari geht, weiß sie allerdings nicht. Sie hat nie wieder etwas von ihm gehört.

Als „zupackende Retterin in der Not“ und würdige Trägerin der Auszeichnung „Kavalier der Straße“ bezeichnete sie Gerd Brunner, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ und ehemaliger stellvertretender

Chefredakteur der „Passauer Neuen Presse“, in seiner Laudatio.

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

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin wurden im Rahmen der 56. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft 19 Frauen und Männer für ihre Tatkraft und Zivilcourage als „Kavaliere der Straße“ ausgezeichnet.

Lobende Worte fand auch DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Sie haben geistesgegenwärtig, mutig und uneigennützig gehandelt, ohne dabei ein Risiko für sich selbst zu scheuen.“



Ehrung für die „Kavaliere der Straße“ im Bundesverkehrsministerium

FOTO > DVR

MITGLIEDER

DVR-report 3/2015

„Noch ist es nicht zu spät“

Halbzeitbilanz des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms: Zielkorridor bislang verfehlt



Im Jahr 2014 sind 496 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren im Straßenverkehr ums Leben gekommen.

Das 2011 von der Bundesregierung auf den Weg gebrachte nationale Verkehrssicherheitsprogramm strebt an, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Jetzt ist es an der Zeit, eine erste Halbzeitbilanz zu ziehen.

Wichtigstes Zwischenfazit: Mit den bisherigen Ergebnissen ist dieses Ziel nicht leicht erreichbar. „Im Zeitraum 2014 bis 2020 müssten im Schnitt jedes Jahr rund 160 Menschen weniger im Straßenverkehr ums Leben kommen“, erklärt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „2014 hatten wir 3.377 Getötete im Straßenverkehr. Ausgehend von den 4.009 Getöteten des Jahres 2011 ergibt sich somit bis heute nur ein Rückgang von knapp 16 Prozent.“

Auch im europäischen Vergleich hat sich Deutschland hinsichtlich der Rate der Getöteten je eine Million Einwohner zwischen den Jahren 2011 bis 2014 verschlechtert. Zwar ist die Rate von 45 auf 42 gesunken, in der Rangfolge, die vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) im Rahmen des PIN Programms jährlich

ermittelt wird, ist Deutschland mittlerweile jedoch auf den achten Platz zurückgefallen. Deutschland hat sich zwar verbessert, aber andere Länder haben größere Fortschritte erzielt.

„Noch ist es nicht zu spät. Mit einer konsequenten und gefährdungsorientierten Fokussierung auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können wir die Zielmarke bis 2020 dennoch erreichen“, zeigt sich der DVR-Präsident zuversichtlich. Der DVR empfiehlt daher zum Beispiel, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf sehr schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis sechs Metern auf 80 km/h zu begrenzen. Wo die Sichtweite nicht ausreicht, um gefahrlos überholen zu können, solle zudem die Anordnung von Überholverboten geprüft werden.

Weiterhin nötig ist nach Meinung des DVR die konsequente Überwachung und Ahndung von erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen, um das Verhalten der Auto- und Motorradfahrer zu einer sicheren und angepassten Fahrweise zu beeinflussen.

Nach wie vor spielt die nicht angepasste Geschwindigkeit eine wichtige Rolle im Unfallgeschehen: 34,3 Prozent aller Todesopfer und 23,4 Prozent aller Schwerverletzten waren 2014 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf diese Unfallursache zurückzuführen. „Hohe Geschwindigkeiten gepaart mit mangelndem Sicherheitsabstand führen immer wieder zu schweren Unfällen. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung sind deshalb besonders aktuell“, sagt Dr. Eichendorf.

Derzeit sterben rund 20 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr beim Aufprall auf Bäume. Daher müssen auch Baumunfälle bekämpft werden, indem bestehende Regelwerke angewendet und angepasst werden. Es sind nicht nur die dicken Alleebäume, die bei einem Aufprall für die Fahrzeuginsassen zu einer tödlichen Gefahr werden können. Selbst dünne Bäume sind lebensgefährlich, wenn das Auto zentral auf sie trifft und sie bis in die Fahrgastzelle vordringen. Der DVR ist der Meinung, dass Straßen möglichst so gestaltet sein sollen, dass sie Fehler von Menschen so

weit wie möglich verzeihen können. „Daher sollten Neuanpflanzungen von Allees und Nachpflanzungen in der Regel nicht erfolgen. Sofern dennoch Bäume gepflanzt werden, sind neben einem ausreichenden Abstand zur Fahrbahn zusätzlich Schutzplanke vorzusehen“, fordert der DVR-Präsident.

Darüber hinaus tritt der DVR für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ein. „Es geht um die klare Regel: wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht. Mit der Umsetzung eines Alkoholverbotes im Straßenverkehr besteht die Chance, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten deutlich zu senken“, zeigt sich Dr. Eichendorf optimistisch. Zudem belegen die Ergebnisse mehrerer repräsentativer Umfragen eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz.

Zudem plädiert der DVR dafür, einen Modellversuch durchzuführen, in dem die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h umgekehrt wird. „Im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero müssen



FOTO > PIXABAY

DVR-Forderung: generelle Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf schmalen Landstraßen

die Höchstgeschwindigkeiten auch innerorts den Gefährdungen angepasst werden“, meint Dr. Eichendorf. Ein wissenschaftlich begleiteter Modellversuch sei hilfreich, um zu gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der festgelegten Wirkungen, der Reduktionspotenziale von Unfällen und deren Übertragbarkeit zu gelangen.

Vor dem Hintergrund überproportional hoher Unfallzahlen müssen laut

DVR ältere Verkehrsteilnehmer und die Gruppe der jungen Fahrer in den Fokus gerückt werden. Im Jahr 2014 sind 987 Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren und 496 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren ums Leben gekommen.

Mit Blick auf die Älteren müsse weiterhin für mehr freiwillige Gesundheitschecks geworben werden, wie in der „Aktion Schulterblick“ des DVR. Ferner sollten Modelle für freiwillige Feedbackfahrten unter professioneller Anleitung entwickelt werden.

Feedbacksysteme seien auch für junge Fahrer erfolgversprechend. „Die jungen Leute brauchen längere Lernzeiträume, um die notwendige Professionalität am Steuer zu erlangen“, sagt Dr. Eichendorf. Dazu müssten immer wieder Möglichkeiten der Selbstreflexion, sogenannte „Korrekturschleifen“, in die Fahrausbildung und die erste Zeit des selbstständigen Fahrens eingebaut werden. „Die Vorschläge liegen auf dem Tisch, jetzt müssen sie in eine modellhafte Erprobung überführt werden“, fordert der DVR-Präsident.

„Es gibt noch viel zu tun. Weitere Sicherheitspotenziale müssen ausgeschöpft werden, um das Ziel, ausgehend von 2011 bis zum Jahr 2020 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 40 Prozent zu reduzieren, zu erreichen. Das kann gelingen, wenn alle am Thema Verkehrssicherheit beteiligten Akteure an einem Strang ziehen“, sagt Dr. Eichendorf.

FOTO > PIXABAY



Jeder fünfte Getötete im Straßenverkehr stirbt beim Baumaufprall.



Prof. Andre Seeck

„Fahrzeugautomatisierung ist ein großer Gewinn für die Verkehrssicherheit“

Der Leiter der Abteilung „Fahrzeugtechnik“ in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Professor Andre Seeck über die Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens für die Verkehrssicherheit.

DVR-report: Herr Professor Seeck, das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt. Der Fahrer lehnt sich entspannt zurück und überlässt dem Auto alle Aufgaben des Fahrens. Wann wird dieses Szenario Realität auf unseren Straßen?

Prof. Seeck: Die Automatisierung wird nicht über Nacht kommen, sondern das wird in kleinen Schritten passieren. Wir werden noch in dieser Dekade Fahrzeugfunktionen sehen, die hochautomatisiert ablaufen, in denen der Fahrer tatsächlich in bestimmten eingeschränkten Verkehrssituationen das Fahrzeug komplett alleine fahren lassen kann. Dazu gehören beispielsweise auf Autobahnen Folgefahrten im Stau bis 60 km/h. Das Auto kann

viel besser bremsen und nimmt eher wahr, ob etwas passiert und kann in der Spur bleiben. Als nächste Funktion kommt dann das Autobahnssystem, mit dem ein Fahrzeug bis 130 km/h innerhalb seiner Spur fahren kann. Erweiterte Funktionalitäten wären dann auch Spurwechsel oder Überholmanöver auf der Autobahn – also relativ überschaubare Verkehrssituationen, die nicht so komplex sind.

DVR-report: Nun ist das automatisierte Fahren in aller Munde, auch auf der diesjährigen IAA stand das intelligente, vernetzte Auto unter dem Motto „Mobilität verbindet“ im Vordergrund. Aber über welche Automatisierungsgrade reden wir überhaupt?

Prof. Seeck: Die Automatisierungsgrade sind ganz wichtig. Die BASt hat sich schon vor Jahren in einer Projektgruppe Gedanken gemacht, wie wir Automatisierung bis hin zum autonomen Fahren einteilen können, also einem Extremszenario des Fahrens

ohne Lenkrad, Gas- und Bremspedal. Wir unterscheiden auf dem Weg dorthin mehrere Level. Es beginnt mit dem Level 0, das wir alle kennen: „Driver only“, der Fahrer fährt selber, gibt Gas und lenkt, beherrscht so die Quer- und Längsführung des Fahrzeuges.

Level 1 beschreibt Assistenzsysteme, bei denen man eine Funktion (Lenken oder Fahrzeuglängsführung) in definierten Grenzen an die Maschine abgibt. Ein Beispiel ist die sogenannte Adaptive Geschwindigkeitsregelung, auch ACC genannt (Adaptive Cruise Control). Die Längsführung des Fahrzeuges, also das Gasgeben und Bremsen werden an die Maschine delegiert, während der Fahrer für die Lenkung zuständig bleibt.

Ab Level 2 sprechen wir von Teilautomatisierung. In diesem Fall übernimmt das System sowohl die Querführung, also das Lenken, als auch die Längsführung. Aufgrund der technischen Grenzen ist der Fahrer aber immer noch in der Pflicht, dieses zu kontrollieren und gegebenenfalls einzugreifen. Er muss permanent schauen, dass das System alles richtig macht. Spannend wird es dann ab Level 3, der Hochautomatisierung. Aufgrund der technischen Reife ist es hier nicht mehr erforderlich, dass der Fahrer das System dauernd überwacht. Erst nach Aufforderung durch das System mit einer gewissen Vorwarnzeit muss der Fahrer die Fahraufgabe wieder übernehmen.

Level 4 ist dann die Vollautomatisierung. Hier wird die Quer- und Längsführung dauerhaft von der Maschine übernommen und nicht nur in gewissen Situationen. Kommt das System in eine Situation, in der es die Fahraufgabe nicht mehr durchführen kann, fordert es den Fahrer auf, wieder zu übernehmen. Der Fahrer muss dann innerhalb einer noch festzulegenden Übernahmezeit die Fahraufgabe übernehmen. Erfolgt dieses nicht, muss das System selbstständig in einen risikominimalen Zustand zurückkehren, zum Beispiel auf die rechte Spur wechseln und anhalten.

Das Extremszenario ist dann Level 5, die völlige Autonomie der Maschine, zum Beispiel ein Auto ohne Lenkrad, bei dem der Fahrer von Start bis Ziel vollständig durch die Maschine ersetzt wird.

Es ist hierbei sehr wichtig darauf hinzuweisen, dass sich diese Definitionen auf eine kontinuierliche Automatisierung beziehen, das heißt, dass die Automatisierung innerhalb der Systemgrenzen über einen längeren Zeitraum die Fahrzeugsteuerung ausführt. Davon abzugrenzen sind sogenannte „Notfallsysteme“, die als Assistenzsysteme den Fahrer kurzfristig in einer Notsituation unterstützen oder sogar auch selbstständig aktiv werden, wie beispielsweise der Bremsassistent, Notbremssysteme oder jetzt auch ganz aktuelle Ausweichassistentensysteme. Leider liest man sogar in manchen Fachaufsätzen immer wieder, dass solche Notfallsysteme als Beispiele für verschiedene Stufen der kontinuierlichen Automatisierung herangezogen werden. Diese Systeme gehören aber in eine völlig andere, eigenständige Kategorie.

DVR-report: Bleiben wir beim hochautomatisierten Fahren. Kann der Fahrer in dieser Phase überhaupt eingreifen? Gehorcht ihm das Auto dann?

Prof. Seeck: Das ist eine ganz wichtige Grundvoraussetzung. Die Systeme der Level 1 bis 4 müssen vom Fahrer übersteuert werden können, der Fahrer kann zu jeder Zeit das Lenkrad wieder übernehmen und sagen, ab jetzt fahre ich. Und selbstverständlich hat der Fahrer immer auch die Möglichkeit, die Systeme abzuschalten. Das bedeutet, er kann selber fahren, und im bestimmungsgemäßen Anwendungsfall, also beispielsweise auf der Autobahn, kann die Maschine fahren. Man kann mittels Einschalten, Ausschalten oder durch Übersteuern eingreifen. Diese Übersteuerbarkeit ist eine Grundvoraussetzung für die gesamten Automatisierungsfunktionen bis einschließlich Level 4.

DVR-report: Wir ersetzen den Menschen durch Maschinen, die nie müde werden und immer zuverlässig funktionieren. Geht diese Rechnung im Sinne der Vision Zero auf?

Prof. Seeck: Wir versprechen uns von der Fahrzeugautomatisierung sehr viel. Ein großer Gewinn für die Verkehrssicherheit ist, dass die Maschine nicht nur nicht müde wird, sondern auch keine Emotionen kennt. Außerdem kann sie bestimmte Dinge



„Die Maschine kann bestimmte Dinge viel besser als der Mensch.“

viel besser als der Mensch, beispielsweise mehrere Objekte im Verkehrsraum gleichzeitig im Blick behalten oder blitzschnell reagieren. Es gibt also ein sehr großes Sicherheitspotenzial und es ist ganz wichtig, dass wir bei den technischen Zulassungsvorschriften mit dafür Sorge tragen, dass dieses Potenzial auch ausgeschöpft wird. Nichtsdestotrotz muss man auch benennen, dass durch Fahrzeugautomatisierung ein neues Risiko hinzukommt, nämlich das „Automatisierungsrisiko“. Dem müssen wir begegnen und dieses möglichst gering halten. Dass die Maschine plötzlich ausfällt und der Fahrer nicht sofort reagieren und übernehmen kann, darf beispielsweise nicht passieren. Wir müssen durch Zulassungsvorschriften dafür sorgen, dass das neue Risiko möglichst klein ist und dass es unterm Strich zu einem großen Gewinn für die Gesellschaft führt – insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir das auch hinbekommen.

DVR-report: Wo liegen die größten technischen Probleme beziehungsweise wo sind die Grenzen? Wie steht es zum Beispiel um die Umfelderkennung im komplexen Innerortsverkehr?

Prof. Seeck: Das werden wir so schnell nicht realisieren können. Die Fahrzeugautomatisierung ist grundsätzlich erst einmal etwas Revolutionäres, weil wir auf einmal nicht mehr den permanent steuernden menschlichen Fahrzeugführer haben, den wir bis dato kannten, sondern wir haben

auf einmal ein maschinelles Wirken. Aber dorthin werden wir uns in kleinen Schritten herantasten, nämlich von einfach bis schwierig. Die Entwicklung wird sehr wahrscheinlich von einfachen Verkehrssituationen bis 60 km/h im Stau auf der Autobahn bis hin zu sehr komplexen Situationen in der Stadt führen. Es ist ein evolutionärer Prozess, obwohl es an sich eine im Anwendungsbereich beschränkte Revolution ist. Aber wir glauben daran, dass wir über diese vielen Schritte, über die verschiedenen Automatisierungslevel, über verschiedene Funktionen und Verkehrssituationen am Ende in alle Bereiche von Straßenverkehr vordringen können.

DVR-report: Können technische Systeme die zwischenmenschliche Kommunikation im Straßenverkehr wie Handzeichen oder Blickkontakt ersetzen? Kann ein automatisiertes Auto genauso wie ein Mensch den visuellen Kontakt zu einem Kind suchen, das die Straße überqueren möchte, und diesen Blick auch noch richtig interpretieren?

Prof. Seeck: Das ist eine ganz wichtige Frage, die gegenwärtig noch Gegenstand der Forschung ist. Genau das müssen wir uns überlegen: Wie kommuniziert ein automatisiert fahrendes Fahrzeug mit seiner Umwelt, zum Beispiel mit schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern oder Fußgängern? Kommunikation bedarf zunächst der gegenseitigen Wahrnehmung als Kommunikationspartner – genau hier müssen wir uns alle anpassen: Vielleicht kann



Prof. Seeck im Gespräch mit Sven Rademacher

zukünftig auch das Auto ein Kommunikationspartner sein – aber das muss der Fußgänger dann auch wissen. Letztlich liegt das weit in der Zukunft und wir beginnen ja nicht in der Stadt, wo genau diese Interaktion sehr wichtig wäre, sondern wir beginnen auf der Autobahn, wo wir keine nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer haben, und wo genau diese fehlenden Fähigkeiten kein Nachteil sind. Wir müssen parallel dazu forschen: Wie soll sich das Fahrzeug in der Stadt mit anderen verständigen? Dies werden wir dann sukzessive über die vielen Jahre, die wir dieses Thema noch bearbeiten, im Detail zu lösen haben.

DVR-report: Wie sieht es mit den Straßen aus, auf denen automatisierte Fahrzeuge unterwegs sein werden? Brauchen wir im Gleichklang auch standardisierte Straßen?

Prof. Seeck: Auch hier ist es so, dass in den ersten Automatisierungsfunktionalitäten auf den Autobahnen die Systeme autark sein müssen. Sie brauchen vielleicht eine Mindestqualität in der Infrastruktur, die wir zumindest in Deutschland schon sehr weitgehend haben. Je komplexer die Situationen werden, desto wahrscheinlicher wird es erforderlich sein, dass man auch eine standardisierte Straße hat. Nehmen Sie als Beispiel das Thema „Kommunikation“. Hier meine ich aber nicht die Blickkommunikation, sondern die Fahrzeug-zu-Fahrzeug- oder die Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation. Die wird bei höheren, komplexeren Aufgaben

erforderlich werden, damit der Horizont, den ein automatisiert fahrendes Fahrzeug überblickt, erweitert wird oder auch Fahrstreifenwechsel untereinander möglich werden. Hierzu hat die Bundesregierung vor wenigen Wochen ein wichtiges Strategiepapier zum automatisierten und vernetzten Fahren verabschiedet. Darin wird das vernetzte Fahren also schon mitgedacht.

DVR-report: Ist die zunehmende Technisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur der Königsweg? Können wir grenzenloses Vertrauen in die Technik haben?

Prof. Seeck: Wir haben durch technische Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheit sehr viel erreicht. Vieles geht auf passive und aktive Sicherheitssysteme zurück: Denken Sie an den Sicherheitsgurt, den Airbag, aber auch an ABS und ESP. Wir werden durch technische Entwicklung, auch durch Automatisierung, weitere Nutzenbereiche erschließen, wo der Mensch unzureichend ist und damit einen Mehrwert für die Gesellschaft erzielen.

DVR-report: Kommen wir auf einen anderen wichtigen Aspekt beim Thema „Automatisiertes Fahren“. Welche rechtlichen Hürden gibt es auf dem Weg vom teilautomatisierten zum hochautomatisierten und autonomen Fahren? Wie sieht es aus mit dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und den ECE-Regeln?

Prof. Seeck: Das Papier der Bundesregierung zum automatisierten und vernetzten Fahren ist ein wichtiger Meilenstein, denn hier hat man festgelegt, dass bei der hochautomatisierten Fahrt, also beim Übergang vom teilautomatisierten (Level 2) zum hochautomatisierten Fahren (Level 3), es keine Sorgfaltspflichtverletzung sein soll, wenn der Fahrer sich erstmals von der Fahraufgabe abwendet. Das ist die Grundvoraussetzung, um die weiteren Automatisierungsstufen überhaupt erschließen zu können. Hierzu ist noch der entsprechende Rechtsrahmen zu schaffen, aber der politische Wille ist erklärt. Parallel dazu haben wir auch noch die Technik, also das Zulassungsrecht der Fahrzeuge mit den ECE-Regelungen, die natürlich parallel angepasst werden müssen. Unter welchen Bedingungen darf man denn welche Automatisierungsfunktionen in den verschiedenen Levels zulassen, und was muss ein Fahrzeug dazu können?

DVR-report: Wie steht es beim hochautomatisierten Fahren um die Haftung der einzelnen Akteure, also Fahrer, Halter und Hersteller? Wer übernimmt die Verantwortung, wenn die Systeme versagen? Volvo hat kürzlich angekündigt, als erster Automobilhersteller die Haftung bei selbstfahrenden Autos zu übernehmen.

Prof. Seeck: Es scheint in Europa unterschiedliche Voraussetzungen zu geben. In Deutschland sind wir in einer sehr guten Ausgangssituation, weil wir nämlich eine umfassende Anspruchsgrundlage nicht nur gegen den Fahrer haben, sondern auch gegen den Fahrzeughalter. Wir kennen neben der verschuldensabhängigen Haftung des Fahrers auch eine verschuldensunabhängige Haftung für die Betriebsgefahr eines Fahrzeuges. Grundsätzlich kann deshalb, wenn wir hochautomatisiert fahren, und der Fahrer im Prinzip gar keine Rolle hat, seine Haftung auch entfallen. Unsere Kfz-Haftpflichtversicherung deckt grundsätzlich beide Anspruchsgrundlagen ab und kann damit ausgleichen, falls die verschuldensabhängigen Anspruchsgrundlagen gegen den Fahrzeugführer nicht mehr vorliegen. In diesem Zusammenhang wäre jedoch noch zu prüfen, ob die im Fall von

Halterhaftung geltenden Haftungshöchstbeträge angepasst werden müssen, um sicherzustellen, dass wirklich alle Unfälle versichert sein werden.

Was nun in Schweden erforderlich ist, um eine mögliche Lücke zu schließen, kann ich nicht beurteilen.

DVR-report: Wie sieht es mit der Datensicherheit und dem Datenschutz aus? Wie kann gegen Missbrauch und Manipulation vorgebeugt werden?

Prof. Seeck: Das wird dann zum Thema, wenn wir vernetzte Fahrzeuge haben. Die ersten Automatisierungsfunktionen kommen noch ohne Vernetzung aus. Wenn die Vernetzung hinzutritt, haben wir vor allem das Problem, dass eine Luftschnittstelle eines Fahrzeugs existiert und hierüber Automatisierungsfunktionen potenziell gehackt werden können. Das kommt aber zeitlich gesehen etwas später und es ist zu klären, ob diese Herausforderung durch geeignete IT-Sicherheitsmaßnahmen und datenschutzgerechte Gestaltung tatsächlich nicht gelöst werden kann. Beides, IT-Sicherheit und Datenschutz, sind absolute Grundvoraussetzungen für vernetztes und automatisiertes Fahren. Das Gute ist, dass das Strategiepapier der Bundesregierung genau diese beiden Themen bereits identifiziert hat. Es ist demnach vorgesehen,

dass entsprechende Standardisierung in diesen Bereichen für die ausreichende Sicherheit und den notwendigen Schutz sorgen sollen.

DVR-report: Dann möchte ich doch noch einmal auf den Faktor Mensch kommen. Was müssen sowohl die Fahrer als auch die anderen Verkehrsteilnehmer dazulernen, wenn immer mehr Fahrzeuge automatisiert fahren?

Prof. Seeck: Hier müssen wir auch wieder die zeitliche Entwicklung sehen. Wir legen nicht einfach den Schalter um und viele fahren vollautomatisiert, sondern es sind evolutionäre Prozesse. In den ersten Jahren werden wir Automatisierungsfunktionen sehen, mit denen sich auch das hochautomatisierte Fahrzeug selbstverständlich an die Verkehrsregeln halten muss und sich damit korrekt und wahrscheinlich auch sehr defensiv im Verkehrsraum bewegt, so dass andere Verkehrsteilnehmer erst einmal gar nicht tangiert sind. Was hinzukommt ist, dass natürlich ein Fahrer eines solchen Fahrzeuges auf einmal eine neue Funktionalität nutzen kann. Er delegiert jetzt eine Aufgabe an die Maschine und wird irgendwann auch von der Maschine zurückgerufen, so dass er seine Aufgabe wieder wahrnimmt. Diese sogenannte Transition zwischen automatisiertem Fahren und der Übernahme durch den

menschlichen Fahrer ist eine neue Aufgabe, die so gestaltet werden muss, dass sie intuitiv und fehlerfrei ausgeführt werden kann. Das muss eindeutig sein, so dass der Fahrer weiß, in welcher Rolle er sich befindet. Ob es hierzu auch zulassungsrechtlicher Vorgaben bedarf, ist unter anderem noch Gegenstand von Forschung. Im Strategiepapier der Bundesregierung ist identifiziert worden, dass diese Themen auch in Richtung Fahrausbildung adressiert werden müssen.

DVR-report: Verlernt der Autofahrer das Fahren, wenn er verstärkt und zunehmend hochautomatisiert unterwegs ist?

Prof. Seeck: Es wird noch sehr lange eine Mischung zwischen „automatisiert“ und „nicht automatisiert“ geben. Und dabei wird es so sein, dass ich eine sehr langweilige, monotone Tätigkeit auf die Maschine delegiere und andere Dinge selber mache. Ich werde morgens im staubelasteten Berufsverkehr gerne meinen Computer fahren lassen und mich anderen Dingen zuwenden. Und wenn es am Sonntag mit der Familie aufs Land geht, werde ich selber das Fahren übernehmen. Wir werden als Fahrer also nach wie vor noch lange Fahrpraxis haben.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Direktor und Professor Andre Seeck



Nach dem Studium des Maschinenbaus, Fachrichtung Fahrzeugtechnik, an der Technischen Universität in Braunschweig war Andre Seeck seit 1993, zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter, in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Referat „Passive Fahrzeugsicherheit, Biomechanik“ tätig. Dort leitete er verschiedenste Forschungsprojekte zur Vorbereitung der europäischen Sicherheitsvorschriften für Kraftfahrzeuge. Ab 2001 übernahm Andre Seeck die Leitung des neu gegründeten Referats „Fahrzeug-Sicherheitsbewertung, Fahrerassistenzsysteme“ und seit Oktober 2008 leitet er die Abteilung „Fahrzeugtechnik“ in der BASt.

Als Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nimmt er im Board of Directors des Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) die Interessen der Bundesregierung wahr. Von 2010 bis 2014 war er Präsident des Euro NCAP.

Seit November 2010 berät er als Mitglied der Safety Commission die FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) im Hinblick auf die Sicherheit im Motorsport. Ferner wurde er 2004 mit dem Verkehrssicherheitspreis der Akademie Bruderhilfe-Familienfürsorge ausgezeichnet.

Fast jedes dritte Todesopfer war nicht angeschnallt

Tiefenanalyse der Polizei in Brandenburg zu Verkehrsunfällen mit Todesfolge 2013/2014



Der Sicherheitsgurt ist weiterhin der Lebensretter Nummer eins.

Verkehrsexperten des brandenburgischen Polizeipräsidiums haben eine umfassende Tiefenanalyse zu den Verkehrsunfällen mit Todesfolge in den Jahren 2013/2014 durchgeführt. Trauriges Ergebnis: 2013 waren 18 Prozent aller tödlich verunglückten gurtpflichtigen Personen nicht angeschnallt, 2014 waren es sogar 32 Prozent.

„Ein Gurtmuffel zu sein und sich nicht anzuschnallen, kann bei einem Verkehrsunfall zu den schlimmsten Folgen führen. Wir werden repressiv durch Kontrollen Einfluss nehmen und im präventiven Bereich die Wiederaufnahme der Kampagne ‚Anschnallen rettet Leben‘ unterstützen. Wir werden mit all unseren Möglichkeiten weiterhin auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit getöteten Personen einwirken“, sagte Polizeipräsident Hans-Jürgen Mörke.

Ziel der Tiefenanalyse war es, die bestehenden statistischen Erkenntnisse zum Unfallgeschehen zu erweitern

und daraus neue Erkenntnisse für repressive und präventive Einwirkungsmöglichkeiten zu finden. Die erstmals im Polizeipräsidium des Landes Brandenburg durchgeführte Studie machte deutlich, dass das Hauptverkehrsmittel bei Verkehrsunfällen mit getöteten Verkehrsteilnehmern der Pkw ist. Die meisten Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang ereigneten sich auf Bundes- und Landesstraßen. Hauptproblem in Brandenburg sind Unfälle unter Alleinbeteiligung mit der Folge Baumkollision – dies betrifft weitestgehend alle Altersgruppen. Fast die Hälfte dieser Alleinunfälle mit Baumkollisionen passierten in dem Landkreis, in dem die Unfallopfer wohnten.

Die Verursacher von Verkehrsunfällen mit tödlichem Ausgang sind überwiegend männlich, Frauen sind hier relativ unauffällig. Der Anteil der jungen Fahrer bei tödlichen Unfällen ist im Jahr 2014 erstmalig wieder angestiegen – entgegen dem bisherigen Trend sinkender Unfallzahlen. Der Anteil

der getöteten Senioren bewegt sich auf einem hohen Niveau, immerhin jeder dritte Getötete ist ein Senior. Ab dem 75. Lebensjahr ist eine deutliche Zunahme der Beteiligung am Unfallgeschehen sowie bei der Wahrscheinlichkeit des Versterbens feststellbar.

Die wichtigste Hauptunfallursache ist und bleibt „Geschwindigkeit“ (weiterhin bei rund 25 Prozent). Die Straßen waren in der Mehrzahl der Fälle in einem trockenen Zustand. Winterglätte spielte so gut wie keine Rolle. Das Durchschnittsalter der Autos der Unfallverursacher war relativ hoch und lag für 2013 bei elf Jahren und für 2014 bei zwölf Jahren.

Der Leiter der Verkehrspolizei des Polizeipräsidiums, Polizeioberrat Ingolf Niesler, resümierte, dass sich das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes als der größte beeinflussbare Faktor darstellt. „Die Auswertung zeigt deutlich, dass die statistisch zur Verfügung stehenden Daten zum Unfallgeschehen grundsätzlich geeignet sind, Schwerpunkte der polizeilichen Arbeit zu erkennen. Der Sicherheitsgurt ist weiterhin der ‚Lebensretter Nummer eins‘“, sagte Niesler in Potsdam.

Im Land Brandenburg ereigneten sich 2013 bundesweit, gemessen am Bevölkerungsanteil, noch immer die häufigsten tödlichen Verkehrsunfälle. So starben im Jahr 2013 noch 170 Menschen. Damit belegte das Land Brandenburg 2013 im bundesweiten Vergleich den letzten Platz.

Im Jahr 2014 sank die Zahl der Verkehrstoten erstmalig so intensiv, dass Brandenburg nunmehr nicht mehr das Bundesland ist, das die höchste Wahrscheinlichkeit aufweist, bei einem Verkehrsunfall zu sterben. Mit 139 getöteten Personen im Straßenverkehr verbesserte sich Brandenburg vor Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern auf den drittletzten Platz.

Besserer Durchblick mit Eye-Tracking-Brillen

DVR setzt Geräte zur Fortbildung seiner Fahrsicherheitstrainer ein

FOTOS > ERGONEERS GMBH



Rund 90 Prozent der Informationen werden über die Augen wahrgenommen.

Ausgehend von den positiven Erfahrungen, die der DVR bei Tests in Fahrsicherheitstrainings mit der Eye-Tracking-Technologie gemacht hat, werden die Geräte nun ab 2016 für die bundesweit rund 1.800 DVR-Fahrsicherheitstrainer im Rahmen ihrer Fortbildung eingesetzt.

Die Geräte sollen eine direkte Rückmeldung über das Blickverhalten in bestimmten Fahrsituationen liefern, um so potenzielle Ablenkungsquellen zu erkennen und darauf zu reagieren.

Da 90 Prozent der Informationen im Straßenverkehr über die Augen wahrgenommen werden, lässt die Eye-Tracking-Brille den Fahrsicherheitstrainer unmittelbar erfahren, was in einer spezifischen Fahrsituation passiert, wo Fehler passieren und wie man entsprechend reagieren kann. In den bisherigen Testreihen konnte außerdem mit einigen Mythen im Straßenverkehr aufgeräumt werden, die noch in den Köpfen vieler Fahrsicherheitstrainer oder auch Fahrlehrer verankert sind: „Früher ging man beispielsweise immer davon aus, dass man dorthin fährt, wo man auch hinsieht. Diese Annahme ist – wie wir durch unsere Eye-Tracking-Messungen erfahren haben – allerdings so nicht ganz richtig, denn

dann müsste man ja gegen ein Objekt wie eine Ampel fahren, wenn man auf sie blickt“, erklärt Jürgen Bente, Referatsleiter für fahrpraktische Programme beim DVR.

Über die Eye-Tracker erhalten die Trainer wichtige Erkenntnisse, die ihnen bisher im Rahmen ihrer Ausbildung oder Praxis vielleicht noch nicht bewusst waren. Dieses Wissen soll zukünftig direkt in ihre Tätigkeit einfließen und an die Teilnehmer der Fahrsicherheitstrainings weitergegeben werden. Die Fahrsicherheitstrainings, die nach den Richtlinien des DVR stattfinden, werden in Deutschland von rund 50 Veranstaltern durchgeführt und zählen jedes Jahr über 300.000 Kursteilnehmer. In den Kursen wird gelernt, wie man sich in kritischen Fahrsituationen (zum Beispiel eine schwierige Kurve) verhält und seine Geschwindigkeit, Lenkradhaltung und Blickrichtung entsprechend anpasst.



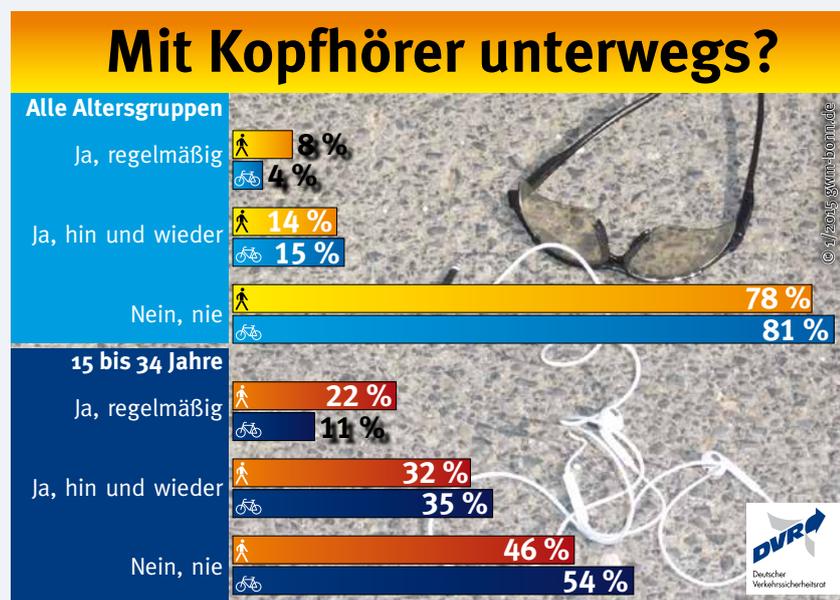
Kopfhörer im Straßenverkehr

Jeder fünfte Fußgänger (22 Prozent) und fast jeder fünfte Radfahrer (19 Prozent) ist regelmäßig oder hin und wieder mit Kopfhörern im Straßenverkehr unterwegs. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im Mai 2015 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 14 Jahren durchgeführt wurde.

Betrachtet man nur die jüngere Altersgruppe bis 34 Jahre, liegen die Anteile noch weit höher: Jeder zweite junge Fußgänger (54 Prozent) und Radfahrer (46 Prozent) trägt im Straßenverkehr regelmäßig oder hin und wieder Kopfhörer. Fast ein Drittel der Befragten (30 Prozent) sind nach eigenen Angaben schon einmal in eine gefährliche Situation geraten, weil andere Personen zu Fuß oder auf dem Fahrrad Kopfhörer getragen haben. Der DVR weist darauf hin, dass eine Beeinträchtigung des Gehörs,

wie sie durch laute Musik oder Telefongespräche über Kopfhörer entstehen kann, durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) ausdrücklich verboten ist. Der DVR appelliert an alle Verkehrsteilnehmerinnen und

Verkehrsteilnehmer, ihre Aufmerksamkeit im Straßenverkehr nicht durch Ablenkung oder Geräuscheinwirkungen über Kopfhörer zu beeinträchtigen.



„Aktionstag der Logistik“ in Osnabrück



Rettungsübung der Feuerwehr und des Deutschen Roten Kreuzes

Die anschauliche Darstellung von Lieferketten, Einblicke in Berufe der Logistikbranche sowie Verkehrssicherheit, Technik, Sport und Spaß, das alles bot der 2. „Aktionstag der Logistik“ in Osnabrück. Am 5. September 2015 hatte das Kompetenznetz Logistik (KNI) auf über 30.000 Quadratmetern Aktionsfläche zum Informieren, Ausprobieren und Mitmachen eingeladen.

„Deutschland ist nicht nur Fußballweltmeister, wir sind auch Logistikweltmeister. Und das soll so

bleiben“, sagte Uwe Fiesemann, Vorstandsmitglied des KNI mit Bezug auf den offiziellen WM-Truck, von dem aus er die Besucher begrüßte. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann betonte insbesondere die Bedeutung der Logistik als Schwerpunkt der Wirtschaft, für Arbeitsplätze und Aus- und Weiterbildung in der Region.

Dass auch in der Logistik die Sicherheit an erster Stelle steht, wurde auf

einer Vorführung zur Ladungssicherung bei Autotransportern deutlich. Eindrucksvoll verlief auch der Umschlag von zwei Frachtcontainern mittels eines 95 Tonnen schweren Containerstaplers. Ein besonderes Highlight war auch die erste öffentliche Demonstration des Blind Spot Monitoring Systems (Abbiegeassistent) von Daimler.

In einer Rettungsübung demonstrierten Feuerwehr und Deutsches Rotes Kreuz, dass bei der Bergung von Verletzten nach einem schweren Verkehrsunfall jede Sekunde zählt. Der DVR präsentierte gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) einen Lkw-Überschlagsimulator und informierte über seine vielfältigen Trainings- und Seminarangebote.



Containerstapler im Einsatz

Nordrhein-Westfalen bietet Fahrrad-sicherheitstrainings für Flüchtlinge an

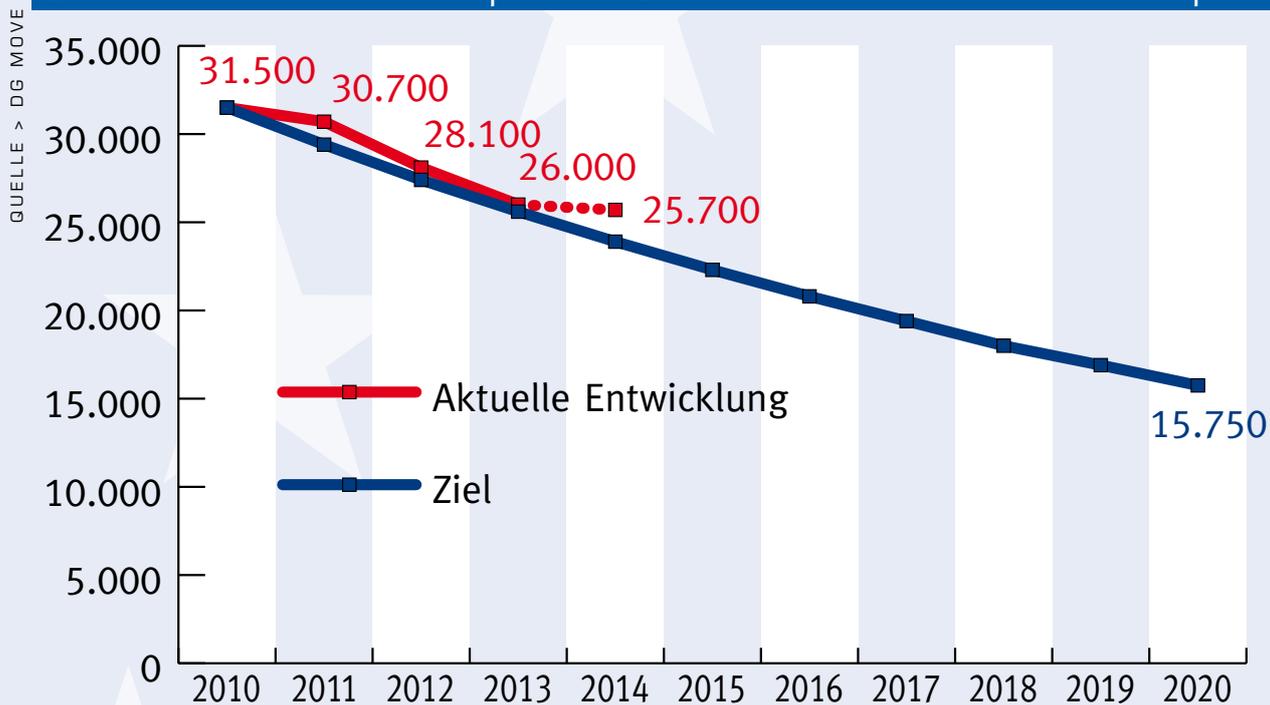
Für Menschen, die aus Kriegsgebieten nach Deutschland geflohen sind, bedeutet der deutsche Straßenverkehr mit höherer Verkehrsdichte und anderen Verkehrsregeln eine große Umstellung. Die Aachener Polizei bietet deshalb ein spezielles Fahrradtraining für Flüchtlinge an.

In einer theoretischen Einweisung und mit praktischen Radfahrübungen trainieren Polizisten mit den Flüchtlingen das richtige Verhalten im Straßenverkehr. Dabei weisen sie auf die wichtigsten Verkehrsregeln und Verkehrszeichen für Fahrradfahrer hin und warnen vor Unfallgefahren.

„Dieser Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt die Willkommenskultur für Menschen, die bei uns Schutz vor Gewalt und Verfolgung suchen“, hob NRW-Innenminister Ralf Jäger hervor.

Verstärkte Bemühungen sind notwendig

Zwischenevaluation der europäischen Leitlinien für die Verkehrssicherheitspolitik



Von Jacqueline Lacroix

Die EU-Kommission veröffentlichte Ende Juni die Halbzeitbilanz der Umsetzung der Leitlinien für die Verkehrssicherheitspolitik 2011 bis 2020. Die Ernsthaftigkeit, mit der Verkehrssicherheitspolitik auf europäischer Ebene betrieben wird, spiegelt sich in dem umfassenden und auch selbstkritischen Bericht wider: Um die Halbierung der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 zu erreichen, sind verstärkte Bemühungen notwendig, denn der Rückgang in den vergangenen vier Jahren ist nicht ausreichend, um die Zielmarke zu erreichen.

Im Rahmen der Evaluation wurde ein Fragenkatalog abgearbeitet, der die sieben strategischen Felder der Leitlinien und ihre Maßnahmen hinsichtlich der Relevanz, der Effektivität, der Effizienz, der Kohärenz und des EU-Mehrwertes beleuchtet. Dabei wird festgestellt, dass die sieben strategischen Ziele

- ▶ Verkehrserziehung und Ausbildung von Fahrern,
- ▶ Überwachung,
- ▶ sichere Infrastruktur,
- ▶ sichere Fahrzeuge,

- ▶ moderne Technologien,
- ▶ Verletzungen und Rettungswesen sowie
- ▶ schwächere Verkehrsteilnehmer nach wie vor relevant sind, wobei Genderaspekte künftig stärker bei der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt werden sollten.

Hinsichtlich der Effektivität hat die Kommission die Daten, die in der CARE-Datenbank gesammelt werden, analysiert und dabei ermittelt, dass die Anzahl der Getöteten im Zeitraum 2001 bis 2011 stärker zurückgegangen ist als in dieser Dekade bisher. Erfreulich ist die Angleichung der Unterschiede zwischen den Mitgliedsländern der EU. So haben Mitgliedstaaten, die im Jahr 2004 beigetreten sind, ihre Getötetenraten pro eine Million Einwohner von 100 bis 250 auf Raten von 50 bis 100 in den zehn Jahren nach ihrem Beitritt reduzieren können. Die Europäische Union ist damit weltweit die sicherste Region im Straßenverkehr.

Dennoch sind unterschiedliche Trends für unterschiedliche Verkehrsteilnehmergruppen und Straßenkategorien in den einzelnen

EU-Staaten zu verzeichnen, sodass sie keinen eindeutigen Hinweis auf das Ausmaß der Effektivität der EU-Maßnahmen geben können. Zwischen 2010 und 2013 nahm die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen europaweit um 21 Prozent ab (in Deutschland waren es im selben Zeitraum 13,7 Prozent), die der Motorradfahrer um 17 Prozent (Deutschland 10,6 Prozent), die der Fußgänger um elf Prozent (in Deutschland nahm die Anzahl der Getöteten um 17 Prozent zu), die der Fahrradfahrer um drei Prozent (in Deutschland ging die Anzahl um sieben Prozent zurück) und die der Lkw-Insassen um neun Prozent (Deutschland acht Prozent).

Die Veränderung der Anzahl der Getöteten nach Altersgruppen zwischen 2010 und 2013 zeigt, dass auch hier unterschiedliche Trends in den EU-Ländern vorherrschen. Den größten Rückgang verzeichnete hierbei die Altersgruppe der 15- bis 24-jährigen mit 28 Prozent (Deutschland 26,4 Prozent). Obwohl diese Altersgruppe bezüglich der Anzahl der Getöteten im Verhältnis zu ihrem Anteil in der Bevölkerung nach wie vor überrepräsentiert ist, scheinen Maßnahmen,

| | 2010 | 2014 (prov.) | Veränderung in % |
|------------------------|---------|--------------|------------------|
| Schwerverletzte | 251.300 | 219.700 | -13 % |
| Getötete | 31.500 | 25.700 | -18 % |

Entwicklung der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen in der EU

die auf nationaler wie auf EU-Ebene gezielt junge Menschen ansprechen, erste Früchte zu zeigen.

Dagegen scheinen Maßnahmen, die auf die Reduzierung der Anzahl der Verletzungen hinwirken sollen, bisher keinen so großen Effekt zu haben. Zwar hat die EU nunmehr eine einheitliche Definition der Schwerverletzten formuliert, dennoch gestaltet sich die Sammlung und Auswertung dieser Daten, die unter Einbeziehung medizinischer Verletzungsschweregrade ermittelt werden sollen, in etlichen Mitgliedstaaten der EU als noch nicht umsetzbar. Daher hat die EU-Kommission von einer Zielsetzung für die Reduzierung der Schwerverletzten zunächst Abstand genommen.

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC fordert dagegen eine Zielmarke von minus 35 Prozent von 2014 bis 2020 auf der Basis der neuen Definition, damit die Bemühungen um die Reduzierung der schweren Verletzungen weiterhin auf der politischen Agenda bleiben und die angekündigte Strategie entwickelt wird. Auch das EU-Parlament hat sich für die Festlegung eines Zieles zur Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten ausgesprochen.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch europaweit sind Autobahnen die sichersten Straßen. Dennoch ist auf Autobahnen der Rückgang der Anzahl der Getöteten mit vier Prozent (in Deutschland 0,5 Prozent) geringer als auf den Straßen außerorts, wo er im Zeitraum 2010 bis 2013 19 Prozent (in Deutschland 12,4 Prozent) beträgt. Innerorts ist ein Rückgang von 18 Prozent (in Deutschland 3,4 Prozent) zu verzeichnen.

Inwieweit die wirtschaftliche Entwicklung und die Witterungsbedingungen sich auf EU-Ebene auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt haben, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Hier sind die Daten einzelner Mitgliedstaaten zu widersprüchlich, um für die gesamte EU eine gültige Schlussfolgerung zu ziehen. Bei kurzfristiger Betrachtung ergibt ein Wirtschaftswachstum allerdings keine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Obwohl die Verbesserung der Verkehrssicherheit in den letzten vier Jahren nicht so stark ist wie die davor zurückliegenden vier Jahre, waren die jährlichen statistischen Kosten für Getötete und Schwerverletzte in diesem Zeitraum 17,5 Milliarden Euro geringer als im vorherigen. Die

gesamten jährlichen Ausgaben der EU für Verkehrssicherheit werden dagegen auf 4,3 Milliarden Euro geschätzt, dies unterstreicht die Effizienz der Investitionen in Verkehrssicherheit.

Hinsichtlich der Kohärenz (Zusammenhang) der Verkehrssicherheitspolitik mit anderen EU-Politikfeldern wird im Evaluationsbericht festgestellt, dass sich Verkehrssicherheit und Umweltpolitik sehr gut gegenseitig ergänzen. Die gesundheitspolitischen Ziele der EU, die beispielsweise den Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamente betreffen, unterstützen dagegen Maßnahmen der EU-Verkehrssicherheitspolitik.

Ob das Verkehrssicherheitsziel bis 2020 tatsächlich erreicht werden kann, hängt davon ab, inwieweit gerade Deutschland, Frankreich und Großbritannien verstärkt dazu beitragen können. Diese Länder haben 2014 im Vergleich zu 2013 eine Erhöhung der Anzahl der Verkehrstoten verzeichnet.

Weitere Informationen zur Zwischenevaluation unter http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/interim_eval_report_2011_2020_en.htm

Die Autorin ist Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.
jlacroix@dvr.de

FOTO > DVR



Landstraßen sind besonders unfallträchtig.

Demenz und Verkehrssicherheit

BASStudie zum Einfluss der Krankheit auf das Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der demografischen Entwicklung rückt die Beeinträchtigung der Fahreignung durch Demenzerkrankungen zunehmend in den Fokus. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASSt) wurden deshalb das Mobilitätsverhalten von Personen mit leichter Demenz und der Einfluss der Krankheit auf das Fahrverhalten im Realverkehr untersucht.

Demenzen gehören zu den häufigsten und folgenschwersten Erkrankungen im höheren Alter. Je nach Stadium der Erkrankung treten kognitive Beeinträchtigungen in unterschiedlicher Ausprägung auf. Symptome wie die Fehlbeurteilung der Gefährlichkeit von Situationen oder Probleme bei der Wahrnehmung und Orientierung sind verkehrssicherheitsrelevant. Während die Fahreignung bei mittlerer und schwerer Demenz als ausgeschlossen gilt, kann sie bei leichter Demenz unter bestimmten Bedingungen noch gegeben sein.

Basis des Projektes waren eine Literaturanalyse zum Mobilitätsverhalten von Kraftfahrern mit leichter Demenzerkrankung und eine umfangreiche neuropsychologische Diagnostik von 46 Personen mit leichter

Demenzerkrankung sowie sieben Personen mit einer sich ankündigenden (prodromaler) Alzheimer-Erkrankung. Bei einer etwa 50-minütigen Verhaltensbeobachtung im Realverkehr fuhren die Probanden eine etwa 25 Kilometer lange Fahrstrecke mit komplexen Verkehrssituationen. Als Kontrollgruppe dienten elf gesunde Personen.

Hinsichtlich der Fahrkompetenz zeigten sich lediglich geringfügige Unterschiede zwischen der Patienten- und der Kontrollgruppe. Die in der klinischen Demenzdiagnostik eingesetzten Testverfahren erwiesen sich als nicht geeignet, Aussagen zur Fahreignung eines Patienten zu treffen. Ein schlechtes Abschneiden in einem neuropsychologischen Test bestätigt sich also nicht zwangsläufig in einem schlechten Abschneiden in der Fahrverhaltensbeobachtung. Die lediglich moderaten Zusammenhänge der psychometrischen Testverfahren mit dem Fahrverhalten zeigen, dass diese zur Vorhersage der Fahreignung nicht ausreichen. Empfohlen wird daher die Durchführung einer Fahrverhaltensbeobachtung.

Die Studie der BASSt stellt fest, dass Autofahrer mit leichter Demenz über ein erhebliches Leistungspotenzial sowie über Kompensationsmechanismen verfügen können, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gewährleisten können. Das kompensatorische Verhalten und die Fahrkompetenz lassen sich durch gezielte Beratung und Training verbessern. Da die in der klinischen Demenzdiagnostik eingesetzten Testverfahren nicht geeignet sind, die Fahreignung eines Patienten zu beurteilen, empfiehlt der Bericht, diese durch gezielte Neuentwicklungen zu ergänzen, beispielsweise mit Testverfahren zur Entfernungsschätzung, zur langfristigen visuellen Aufmerksamkeitsleistung unter erhöhten Anforderungen und zur Erfassung der Reaktion auf unerwartete, plötzliche, nicht oder kaum vorhersagbare Ereignisse.



Die Fahreignung kann bei leichter Demenz unter bestimmten Bedingungen noch gegeben sein.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2015, 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:

Ralf Bußmann, Holger Neu,
Runter vom Gas, Gerhard Zerbes

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

**Wer beim Autofahren
telefoniert, sieht weniger**

Lass dich nicht ablenken!



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

**RUNTER
VOM GAS**