

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2015



MITGLIEDER

**Wenig Schutz**



JOURNAL

**SHT für Flüchtlinge**



INTERVIEW

**Jutta Kleinschmidt**

AKTUELL

**Schwere Last für die Verkehrssicherheit?**

**VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

## „Unterwegs – aber sicher!“

Gute Ideen für betriebliche Verkehrssicherheit ausgezeichnet



Preisverleihung zum Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“ auf der A+A 2015.

Bereits zum zweiten Mal suchten der VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit und der DVR nach innovativen Konzepten, die das Unfallrisiko auf dem Arbeitsweg, dem Schulweg oder beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr senken. Am 29. Oktober 2015 wurden die Gewinnerinnen und Gewinner des Wettbewerbs „Unterwegs – aber sicher!“ bekannt gegeben: Platz eins belegte die Gestamp Umformtechnik GmbH, Platz zwei ging an die Werner Oelkers GmbH, Dritter wurde die Holcim (Süddeutschland) GmbH. Unter allen eingereichten Beiträgen wurden außerdem zehn Fahrsicherheitstrainings verlost.

Die Preisverleihung fand im Rahmen der diesjährigen A+A in Düsseldorf statt. Die drei Gewinnerteams konnten sich über Preisgelder von insgesamt 6.000 Euro freuen. Eine Fachjury, bestehend aus Fachleuten des VDSI und des DVR sowie aus Industrie und Medien, hatte sie unter den rund 30 Einreichungen ausgewählt. Entscheidende Kriterien waren unter anderem Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität der Projekte.

Der Initiatoren des Wettbewerbs zogen ein überaus positives Fazit: „Schon die erste Ausschreibung im Jahr 2013 hat uns gezeigt, wie vielfältig wirksamer Unfallschutz aussehen kann. Auch dieses Jahr fiel es der Fachjury nicht leicht, unter den vielen kreativen Einsendungen die

Siegerinnen und Sieger zu ermitteln. Mit dem Wettbewerb möchten wir wirksame Maßnahmen für sicheres Fahren und Transportieren bekannt machen und dadurch andere Betriebe zum Nachmachen anregen“, so Prof. Dr. Rainer von Kiparski, Vorstandsvorsitzender des VDSI.

„Der Wettbewerb unterstützt die Strategie der ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘: Kein Mensch soll im Straßenverkehr oder bei der Arbeit getötet oder so schwer verletzt werden, dass er lebenslange Schäden davonträgt. Mit ihren innovativen Lösungen tragen die Preisträgerinnen und Preisträger einen wichtigen Teil dazu bei“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner.

### Erster Platz: „Wir formen die Zukunft – mit Sicherheit“, Gestamp Umformtechnik GmbH

Null Unfälle und keine Brände: So lautet das Ziel der Gestamp Umformtechnik GmbH in Bielefeld. Das mittelständische Industrieunternehmen mit rund 1.400 Beschäftigten verfolgt zur nachhaltigen Reduzierung der Unfallzahlen einen verhaltensorientierten Präventionsansatz. Ausgangspunkt ist das Leitbild der Arbeitssicherheit, aus dem sich acht Grundregeln der Arbeitssicherheit, das Eskalationsstufenmodell sowie das Hausherrenprinzip ableiten. Praktische Beispiele dieses

ganzheitlichen Konzeptes sind das „Verkehrs-Ticket“ (verstärkte Nutzung des ÖPNV durch Beschäftigte), die Maßnahme „Blaues Licht für Hallenstapler“ (Einsatz von LED-Technik zur Erhöhung der Sicherheit beim Staplerverkehr) oder die Fahrradhelmpflicht beim Gebrauch von Werksfahrrädern.

### Zweiter Platz: „Sicher zur Schule – Licht an!“, Werner Oelkers GmbH

In Zusammenarbeit mit dem Schulzentrum und der Polizei in Oyten hat Geschäftsführer Ralf Köster vor rund zehn Jahren die Aktion „Sicher zur Schule – Licht an!“ ins Leben gerufen. Die Räder der Schülerinnen und Schüler werden dabei morgens unangekündigt von der Polizei kontrolliert und auf Verkehrstauglichkeit geprüft. Die festgestellten Mängel werden dann kostenfrei von den Beschäftigten der Werner Oelkers GmbH beseitigt. Um die Schülerinnen und Schüler für das Thema zu sensibilisieren, werden die Kinder in die Reparaturarbeiten einbezogen.

### Dritter Platz: Verkehrssicherheit im Zementwerk Dotternhausen, Holcim (Süddeutschland) GmbH

Die Holcim (Süddeutschland) GmbH hat 2011 im Zementwerk Dotternhausen mit dem Projekt „Verkehrssicherheit im Werk“ begonnen. Eine klare Verkehrsbeschilderung und Zielortbestimmung, die Separierung von Fußgängerwegen, Geschwindigkeitskontrollen, Schulungen und Unterweisungen sowie die Absicherung von Personenausgängen, die direkt auf eine Straße führen, gehören unter anderem dazu. Das Projekt zeigt Erfolge: Die Unfallzahlen im Zementwerk sind auf konstant niedrigem Niveau und die Beschäftigten sind für Fragen der betrieblichen Verkehrssicherheit sensibilisiert.

## Ehrung für Initiative BOB

Die „Initiative BOB“ richtet sich an junge Menschen und ermutigt sie, Verantwortung im Umgang mit Alkohol zu übernehmen. Für ihren Einsatz wurde BOB vom Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADs) in Erfurt mit der Senator-Lothar-Danner-Medaille geehrt.

Stellvertretend für alle BOB-Aktivistinnen nahmen Polizeidirektor Manfred Kaletsch (Polizeipräsidium Frankfurt), Erziehungswissenschaftlerin und Fahrlehrerin Nadine Nagel (Landesinstitut für Präventives Handeln des Saarlandes), Polizeikommissar und Rallyefahrer Marijan Griebel (Rheinland-Pfalz) sowie Diskothekenbetreiber Thomas Wohlfart (Bayern) die Auszeichnung entgegen. BADs-Präsident Dr. Peter Gerhardt betonte in seiner Laudatio, die „Initiative BOB“ habe im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit hervorragende Arbeit geleistet.

BOB als Autofahrer oder Autofahrerin ist jede Person, die beim Zusammentreffen von Fahren und Alkohol Konsumverzicht übt, Verantwortung übernimmt und andere sicher nach Hause fährt. Nach Deutschland kam BOB im Jahre 2007 auf Initiative des Polizeipräsidiums Mittelhessen. Inzwischen existieren BOB-Initiativen in Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland.



BADS-Präsident Dr. Peter Gerhardt bei der Preisverleihung in Erfurt

FOTO > BADs

## Weniger Unfälle durch automatisiertes Fahren?

Beim Blick in die Zukunft unserer Mobilität steht das intelligente, vernetzte Auto im Vordergrund. Wird das Autofahren durch zunehmende Automatisierung noch sicherer und komfortabler?

Elektronische Fahrerassistenzsysteme erhöhen bereits heute nachweislich die Sicherheit auf unseren Straßen. Der DVR fördert deshalb die Weiterentwicklung und weitere Verbreitung der unsichtbaren Helfer. Parallel hierzu kann die Entwicklung des Automatisierungsgrades von Fahrfunktionen einen wichtigen Beitrag im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero leisten. Es ist zu erwarten, dass Fahrzeuge mit hochautomatisierten Fahrfunktionen dauerhaft ein höheres Sicherheitsniveau erreichen.

Allerdings muss zeitnah der rechtliche Rahmen als Grundlage des hochautomatisierten Fahrens geschaffen werden. Fragen der Verantwortung und Haftung müssen geklärt werden. Darüber hinaus sind Datensicherheit und Datenschutz zu gewährleisten. Gegen Missbrauch und Manipulation sind wirksame Vorkehrungen zu treffen.

Darüber hinaus muss der Fahrer während der Phase des hochautomatisierten Fahrens in der Lage sein, einer Übernahmeanforderung zu folgen und die Fahraufgabe adäquat zu übernehmen und fortzuführen. Eine Fahreraktivität, die der Übernahmbereitschaft entgegensteht, muss vom Fahrzeug erkannt werden. Das Fahrzeug muss angemessen darauf reagieren und den Fahrer zur Übernahme auffordern.

Außerdem kommt es darauf an, dass hochautomatisierte Fahrweisen regelkonform sind und den Prinzipien der Rücksichtnahme und des vorausschauenden Fahrens entsprechen. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen die Systeme richtig verstehen und keine unerfüllbaren Erwartungen an deren Leistung haben. Sie müssen umfassend und wirksam über die Funktionsweisen der Systeme aufgeklärt werden.

## INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	12
INTERVIEW	14
JOURNAL	16
EUROPA	23
WISSENSCHAFT	24
IMPRESSUM	27

# Schwere Last für die Verkehrssicherheit?

DVR-Presseseminar zeigt technikbasierte Zukunftsvisionen auf



Die Sicherheit von Lkw und Bussen in Deutschland war Gegenstand des Presseseminars.

Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen und Omnibussen haben häufig schwere Folgen und lösen ein großes Medieninteresse aus. Aber zeichnen diese Berichte ein realistisches Bild der realen Gefährdung auf deutschen Straßen? Welchen Belastungen sind die Fahrerinnen und Fahrer ausgesetzt? Welche technischen Visionen gibt es im Schwerlastverkehr? Um diese und weitere Fragen ging es beim Presseseminar des DVR am 19. und 20. November in Lünen.

Prof. Dirk Lohre vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik der Hochschule Heilbronn berichtete über Ergebnisse der ZF-Zukunftsstudie „Fernfahrer 2.0“. Demnach sind 25 Prozent der Berufskraftfahrer über 40 Jahre alt. Pro Jahr gehen 27.000 Berufskraftfahrer in Rente, es rückt aber nicht die gleiche Anzahl nach. „Wir steuern auf einen Fahrermangel zu“, sagte Lohre. Fahrer würden künftig mehr fahren und weniger Zeit an der Rampe verbringen. Gleichzeitig schreite die Industrialisierung des Berufs weiter voran, wobei der Lkw mehr und mehr ein Arbeitsplatz wie jeder andere würde. 70 Prozent der Auszubildenden wollten nicht im Fernverkehr arbeiten, unter anderem weil der Beruf als

familienfeindlich empfunden werde. Prof. Lohre schloss den Vortrag mit einigen Handlungsempfehlungen ab: Um dem Fahrermangel zu begegnen, müssten die Ausbildungsqualität verbessert, fahrerfreundliche Arbeitszeitmodelle entwickelt, das betriebliche Gesundheitsmanagement ausgebaut und nicht zuletzt eine leistungsgerechte Bezahlung gewährleistet werden.

## Beanstandungsquoten

Bernd Krekeler vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Münster informierte über Beanstandungsquoten bei Lkw-Kontrollen. 2014 sind vom BAG rund 500.000 Fahrzeuge kontrolliert worden, darunter 60 Prozent aus dem Ausland. Dabei wurden 217.000 Verstöße festgestellt, wobei der Großteil (158.000) im Bereich des Fahrpersonalrechts lag. Im Bereich des Straßenverkehrsrechts wurden circa 40.000 Verstöße registriert, 5.600 Verstöße betrafen das Gefahrgutrecht. Bei der technischen Unterwegskontrolle wurden etwa 60.000 Fahrzeuge kontrolliert. Die Beanstandungsquote mit Blick auf den technischen Zustand betrug zwölf Prozent. Bei 2.300 Fahrzeugen, das entspricht vier Prozent, musste die Weiterfahrt untersagt werden.

„Gefahr ergibt sich aus einem Mix von Fahrzeug, Fahrzeugausrüstung, Ladung und Mensch“, fasste Krekeler die Erkenntnisse aus den Kontrollen zusammen.

## Belastungen und Beanspruchungen

Ralf Brandau von der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) stellte die Frage „Zu viel um die Ohren?“ und erörterte in seinem Vortrag Belastungen und Beanspruchungen der Fahrer von Nutzfahrzeugen. Die deutliche Mehrheit der Arbeitsunfälle, die der BG Verkehr gemeldet werden, ereigneten sich außerhalb des Verkehrsgeschehens. Allerdings sind die Arbeitsunfälle bei der Teilnahme am Straßenverkehr im Regelfall deutlich schwerer und führen auch wesentlich häufiger zum Tod von Fahrerinnen und Fahrern. Der Hauptgrund für die Verkehrsunfälle sei in der Regel die Vielzahl psychischer Belastungsfaktoren. Dazu gehörten etwa Zeitdruck durch dichten Verkehr oder Verzögerungen beim Be- und Entladen, unregelmäßige und oft lange Arbeitszeiten, aufreibende Suche nach Parkplätzen und zu wenig Schlaf durch ungünstige Umgebungsbedingungen. „Retter in der

Not“ könnten aktive Fahrerassistenzsysteme wie ESP, Notbremsassistent und Spurhaltewarnsysteme sein. Bei Versuchen, die in verschiedenen Unternehmen durchgeführt wurden, sei durch diese Systeme eine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen um ein Drittel erreicht worden.

## „Hat's geklickt?“

Jürgen Bente berichtete über das Maßnahmenbündel des DVR zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrerinnen und Fahrer von Transportern, Lkw und Bussen. Er hob besonders die Kampagne „Hat's geklickt?“ hervor, die seit 2002 mit dazu beiträgt, die Gurtanlegequote im Schwerlastverkehr zu erhöhen. Die Kampagne wird von mehreren Säulen getragen: eine Webseite mit Terminen und wertvollen Hintergrundinformationen, Informationschriften sowie Überschlagkabine und Lkw-Gurtschlitten für Aktionen vor Ort. 2012 wurde auf der IAA Nutzfahrzeuge eine Zwischenbilanz der ersten zehn Jahre gezogen. Die Anschnallquote bei den schweren Nutzfahrzeugen hat sich von zehn auf rund 60 Prozent erhöht. Ziel sei es, ähnliche Anschnallquoten wie im Pkw zu erreichen. Mit einer zielgruppenspezifischen Ansprache und einer angemessenen Kommunikationsstrategie seien Veränderungen, die auf Einsicht der handelnden Personen zielen, möglich.

## Unfallgeschehen mit Lkw-Beteiligung

„Sind Brummis eine echte Gefahr?“ fragte Dr. Axel Malczyk von der Unfallforschung der Versicherer (UDV), und präsentierte Fakten zum Unfallgeschehen mit Lkw-Beteiligung in Deutschland. Bei Unfällen zwischen Güterkraftfahrzeugen und Pkw sei die Kompatibilität der Fahrzeuge ein Problem, da sich die Crashstruktur des Pkw nicht am Lkw-Rahmen abstützen könne und ein Pkw daher häufig unter einen Lkw gerate. Der gesetzlich vorgeschriebene vordere Unterfahrschutz funktioniere sehr gut, es gebe jedoch im Hinblick auf

die damit auszurüstenden Fahrzeuge zu viele Ausnahmen. Die Anforderungen an den hinteren Unterfahrschutz an Lkw und Anhängern seien dagegen unzureichend. Radfahrer und Fußgänger seien durch Unfälle mit Lkw naturgemäß im innerörtlichen Bereich besonders gefährdet. Der seitliche Unterfahrschutz sei nur begrenzt leistungsfähig, zudem sei er nicht an allen Fahrzeugen vorhanden. „Der größte Feind ist die Routine des Lkw-Fahrers,“ betonte Malczyk. Es liege daher nahe, den Schwerpunkt mit Hilfe von Fahrerassistenzsystemen auf die Vermeidung von Unfällen oder zumindest auf die Minderung von Unfallfolgen zu legen. Problematisch sei jedoch, dass an das Leistungsvermögen der Systeme derzeit nur Mindestanforderungen gestellt werden und dass sie vom Fahrer übersteuert oder ausgeschaltet werden können.

## Technikbasierte Zukunftsvisionen

Steffen Oppel von der Instruktorien-Börse in Schlotheim stellte unter dem Titel „Kein Getöteter im Lkw?“ technikbasierte Zukunftsvisionen im Schwerlastsegment vor. Mit Blick auf die passive Sicherheit sind die Sicherheitskabine und die Verwendung von Airbags wichtige Elemente. Bei der aktiven Sicherheit sind Kollisionsswarn- und Vermeidungssysteme, Überwachungssysteme des Fahrerhaltens, Stabilisierungssysteme sowie die Konnektivität hervorzuheben. Oppel stellte die einzelnen

Systeme vor und zeigte an einigen Stellen Entwicklungsperspektiven auf. So könnten zum Beispiel mithilfe einer dynamischen Lenkung die Lenkkräfte reduziert, die Wirkung von Seitenwind kompensiert und die Störfunktion von Spurrinnen ausgeglichen werden. Dadurch könne mehr Fahrkomfort, Fahrsicherheit und Fahrerentlastung erzielt werden. Solche Systeme bildeten gleichzeitig eine Vorstufe und die Grundlage für spätere autonome Eingriffe wie zum Beispiel eine aktive Spurkorrektur. Noch mehr in Richtung Zukunft gingen topographiegeführte Tempomaten. Oppel wagte die Prognose, dass Trucks ab 2030 permanent mit ihrer Umgebung kommunizieren. Die Konnektivität werde Unfälle verhindern.

Matthias Schröter vom Bundesverband der Omnibusunternehmer (BDO) lenkte unter dem Titel „Sicher, sauber und komfortabel“ den Blick darauf, wie Fern-, Reise- und ÖPNV-Busse für mehr Sicherheit sorgen. Mehr als fünf Milliarden Fahrgäste nutzten Reise- und Linienbusse im Nah- und Fernverkehr jährlich. Bei keinem anderen Straßenverkehrsmittel sei das Risiko geringer, in einen Unfall verwickelt zu werden und dabei zu Schaden zu kommen. Die moderne Bustechnik entspreche den höchsten Anforderungen an die Sicherheit im Reiseverkehr. Die sorgfältige Ausbildung der Fahrerinnen und Fahrer spiegele sich wider in dem Vertrauen, das die Fahrgäste diesen entgegenbrächten.



Etwa 50 Journalistinnen und Journalisten sammelten Informationen und diskutierten mit Fachleuten.

FOTO > GWM

AKTUELL

DVR-report 4/2015

# Wenig Schutz

## Radfahrer profitieren kaum vom Fußgängerschutz am Auto



Ein spezieller Airbag am Scheibenrahmen und ein automatisches Notbremssystem versprechen den größten Sicherheitsgewinn für Radfahrer.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat in einem zweijährigen Forschungsprojekt untersucht, wie Unfälle zwischen Radfahrern und Pkw ablaufen. Besonderes Augenmerk lag auf den Unterschieden zwischen Unfällen mit Radfahrern und denen mit Fußgängern und ob die passiven Maßnahmen am Pkw, die für den Fußgängerschutz entwickelt wurden – etwa aufstellende Haube oder ein Windschutzscheibenairbag –, auch Radfahrern ausreichenden Schutz bieten.

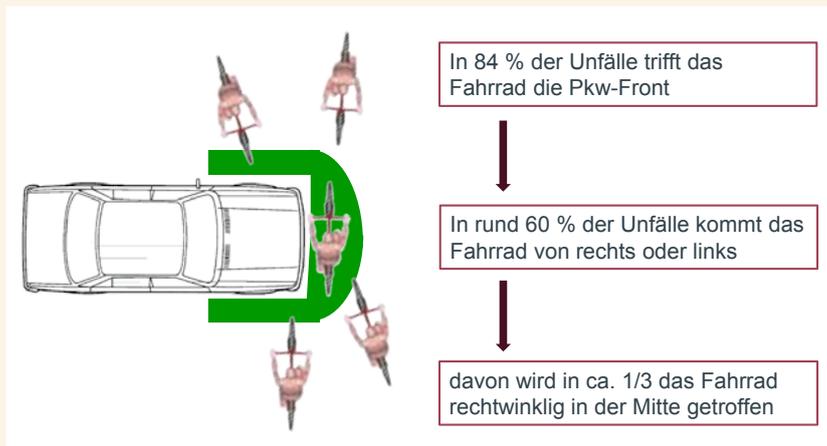
Unfälle zwischen Pkw und Radlern enden oft mit schweren Verletzungen für die ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Zwar hat sich die absolute Zahl getöteter Radfahrer in den letzten zehn Jahren von 475 Getöteten im Jahr 2004 auf 396 im Jahr 2014 verringert, doch ist der relative Anteil getöteter Radfahrer an allen Getöteten im Straßenverkehr deutlich angestiegen, und zwar von acht Prozent im Jahr 2004 auf zwölf Prozent im Jahr 2014. Bei mehr als einem Drittel der getöteten und bei fast der Hälfte der schwerverletzten Radfahrer war im Jahr 2014 der Unfallgegner ein Pkw.

Im Forschungsprojekt der UDV wurde auch ermittelt, welchen Effekt neben passiven Schutzsystemen am Pkw aktive Systeme – beispielsweise eine automatische Notbremse – besitzen. Die detaillierte Untersuchung des Unfallgeschehens zeigte, dass bei Unfällen zwischen Radfahrern und Pkw in den allermeisten Fällen (84 Prozent) die Front des Fahrzeugs

getroffen und der Radfahrer seitlich angestoßen wird.

Das Forschungsprojekt zeigte, dass die Kopfaufprallgeschwindigkeiten beim Radfahrer deutlich höher liegen als beim Fußgänger und dass für Radfahrer die maximalen Kopf-

Simulationen machten deutlich, dass eine automatische Notbremse den größten Sicherheitsgewinn bringen würde, vorausgesetzt, der Fahrradfahrer wird zuverlässig unter allen Umgebungsbedingungen erkannt und die Geschwindigkeit wird signifikant (um rund 20 km/h) reduziert.



Anstoßkonstellationen bei Radfahrer/Pkw-Unfällen.

aufprallgeschwindigkeiten bei allen Fahrzeugfronten über der Anstoßgeschwindigkeit des Pkw liegen.

Die Forschungsergebnisse zeigten des Weiteren, dass Radfahrer kaum von den konstruktiven Verbesserungen am Pkw zum Schutz von Fußgängern profitieren. Im Bereich der passiven Maßnahmen könnte theoretisch ein spezieller Airbag, der den gesamten Scheibenrahmen abdeckt, auch für Radfahrer einen deutlichen Sicherheitsgewinn bringen. Entsprechende Schutzsysteme für Radfahrer werden jedoch aktuell von keinem Fahrzeughersteller angeboten. Die

Die Forscher der UDV folgern daraus, dass der Schutz von Radfahrern bisher bei der Pkw-Konstruktion kaum beachtet worden sei. Die passiven Maßnahmen am Pkw für den Fußgängerschutz nützen dem Radfahrern nur wenig. Nur ein Airbag, der den „harten“ Bereich um die gesamte Frontscheibe abdeckt, eigne sich zum passiven Radfahrerschutz. Und als wichtigste Forderung halten sie fest: Der Notbremsassistent mit Radfahrerererkennung führt zur höchsten Reduzierung des Kopfverletzungsrisikos. Seine Weiterentwicklung und Serieneinführung müsse beschleunigt werden.

# „Deutschlands beste Autofahrer 2015“ ausgezeichnet

Heidrun Kuhlmann und Erik Müller siegten im Finale

„Berlin, Berlin, wir fahren nach Berlin“ hieß es am 22. und 23. Oktober 2015 für 49 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fahrsicherheitsaktion „Deutschlands beste Autofahrer 2015“: 24 Frauen und 25 Männer hatten sich für das Finale qualifiziert. Sie gingen bei den Vorrunden von April bis Oktober 2015 in puncto Verkehrssicherheit und Fahrkontrolle als Sieger hervor. Beim Abschlusswettbewerb in Linthe bei Berlin überzeugten Heidrun Kuhlmann und Erik Müller: Sie gewannen je einen Opel Mokka im Wert von 25.000 Euro. Die Fahrsicherheitsaktion wurde zum 27. Mal in Folge von der Fachzeitschrift AUTO BILD, dem DVR und weiteren Partnern ausgerichtet. Schirmherr ist Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Auf der feierlichen Abschlussgala würdigten die Organisatoren das Können und die Einsatzbereitschaft der 3.259 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den Vorrunden-Events und im Finale.

Wie bereits in den Vorrunden bewiesen sie alle ihr Fahrgefühl unter



FOTO > AUTO BILD

Preisverleihung in Berlin (v.l.n.r.): Dorothee Bär (Parlamentarische Staatssekretärin, BMVI), Dr. Karl-Thomas Neumann (CEO Opel Group), Tina Müller (CMO Opel Group), Heidrun Kuhlmann (Gewinnerin), Erik Müller (Gewinner), Ute Hammer (DVR-Geschäftsführerin) und Bernd Wieland (Chefredakteur AUTO BILD).

anderem beim Umparken sowie bei Zielbrems- und Ausweichmanövern. Veranstaltungspartner Opel stellte die Autos. Zuvor musste eine Theorieprüfung absolviert werden.

Die zweitbeste Autofahrerin und der zweitbeste Autofahrer erhielten jeweils einen Vespa-Motorroller (je 4.500 Euro). Die Drittplatzierten freuten sich über Karten für ein DTM-Wochenende inklusive Übernachtung. Außerdem gewannen die weiteren

Sieger unter anderem Reifensätze, Service-Gutscheine für das eigene Auto und Reisen.

Neben AUTO BILD, 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“.

## ACE-Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“

Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Rund 39 Stunden und damit ungefähr eine Arbeitswoche standen Deutschlands Pendler 2014 im Schnitt im



FOTO > ACE AUTO CLUB EUROPA

Mit dem Rad zur Arbeit: ohne Stau, die Umwelt und den Geldbeutel schonend.

Stau. Das ergab eine Studie des Verkehrsdatenanbieters Inrix. Zeit, die viele Beschäftigte als frustrierend wahrnehmen und die den Geldbeutel und die Umwelt belasten. Dabei gibt es in vielen Fällen Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos – diese werden von Pendlern aber oftmals nicht als attraktiv wahrgenommen oder sind ihnen unbekannt. Mit dem neuen Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“ setzt der ACE Auto Club Europa an diesem Punkt an und trägt betriebliches Mobilitätsmanagement bundesweit in Unternehmen.

Ziel von Mobilitätsmanagement ist es, Beschäftigte beim Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, das

Fahrrad und Fahrgemeinschaften zu unterstützen. Dabei geht es auch um die sinnvolle Kombination der einzelnen Verkehrsmittel. Die Alternativen zum eigenen Auto werden attraktiver gestaltet und Hemmnisse, die ihrer Nutzung entgegenstehen, abgebaut. Dazu können beispielsweise beleuchtete Wege zur Haltestelle oder Umkleiden und Duschen für Fahrradfahrer zählen. Mit einem umfassenden Informations- und Veranstaltungsangebot macht der ACE betriebliche Akteure wie Geschäftsführungen, Personal- und Betriebsräte oder Gesundheitsbeauftragte auf die Potenziale von Mobilitätsmanagement aufmerksam.

MITGLIEDER

DVR-report 4/2015

# Was hilft gegen den „Silent Killer“?

DVR-Kolloquium zur Unfallursache Ablenkung



Dr. Walter Eichendorf erläuterte die DVR-Maßnahmen zum Thema Ablenkung.

Ablenkung als Ursache von Unfällen ist in den letzten Jahren in den Fokus der Unfallforschung gerückt. Experten gehen davon aus, dass in Deutschland mindestens jeder zehnte Unfall durch Ablenkung verursacht wird. Aber wie kann Ablenkung als Unfallursache wirksam bekämpft werden? Beim DVR-Kolloquium „Ablenkung im Straßenverkehr – Probleme und Lösungen“ am 7. Dezember 2015 in Bonn wurden mögliche Maßnahmen gegen die Unfallursache Ablenkung erörtert. Unterstützt wurde die Veranstaltung vom ADAC und von DEKRA.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf begrüßte die rund 150 Gäste und wies darauf hin, dass der DVR das Thema Ablenkung bereits sehr früh aufgegriffen und permanent im Blick behalten habe. 2013 hatte der DVR das Thema gemeinsam mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften mit einer Schwerpunktaktion für Betriebe und Ausbildungsstätten aufgegriffen. Im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ wurde Ablenkung in diesem Jahr vom DVR und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit einer Innerortsplakatierung sowie einem umfangreichen Maßnahmenpaket gemeinsam mit den Bundesländern ins öffentliche Bewusstsein gerückt.

Als Neuerung beim DVR-Kolloquium konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei der Anmeldung an einer Befragung beteiligen. Moderatorin Steffi Neu stellte die Ergebnisse dieser Befragung vor: Als gefährlichste Ablenkungsfaktoren im Straßenverkehr wurden von den Teilnehmern das Lesen und Schreiben von Textnachrichten, Internetdienste nutzen und Telefonieren genannt. Diese Ergebnisse deckten sich mit denen einer repräsentativen Umfrage des DVR (siehe Seite 11).

89 Prozent der befragten Teilnehmer waren der Meinung, dass die Unfallursache Ablenkung in der Zukunft weiter zunehmen werde. Geteilt waren die Meinungen bei der Frage, wie Ablenkung als Unfallursache am besten bekämpft werden könnte: Die meisten Nennungen, jedoch mit sehr geringem Vorsprung, gab es bei Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit.

## Unfallrisiko durch Textnachrichten

Auch Prof. Mark Vollrath von der Technischen Universität in Braunschweig geht davon aus, dass Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme künftig vermutlich weiter zunehmen werde. Besonderes

Augenmerk verdiene das Lesen und Schreiben von Textnachrichten sowie die Nutzung von Internetdiensten während der Verkehrsteilnahme. „Einer Studie aus den USA zufolge erhöht das Schreiben und Lesen von Textbotschaften das Unfallrisiko auf das 164-Fache“, erläuterte der Wissenschaftler. Beim Telefonieren während der Fahrt sei die Auswirkung der Ablenkung mit einer Alkoholisierung von 0,8 Promille vergleichbar, beim Schreiben von SMS mit den Auswirkungen von 1,1 Promille.

„Wir brauchen mehr Daten“, beschrieb er das Dilemma fehlender valider Zahlen zur Unfallursache Ablenkung. Zudem sei das Gefahrenbewusstsein der Verkehrsteilnehmer für die Gefährlichkeit der Blickabwendung zu gering. „Die von den Fahrern praktizierte Kompensation, etwa durch niedrigere Geschwindigkeit und größeren Abstand, reicht bei Textnachrichten nicht aus“, stellte Vollrath klar.

## Risikooptimierung ist notwendig

Auto fahren sei zu 90 Prozent automatisierte Routine, da sei jede Ablenkung für den Fahrer eine erwünschte Abwechslung, sagte Prof. Rüdiger Trimpop von der Universität

Jena. „Der Risikobegriff muss neu verstanden werden: nämlich als die berechenbare Wahrscheinlichkeit eines ungewissen Ausgangs“, führte der Psychologe aus. Das Ziel der Risikominimierung sei „weltfremder Unsinn“. Stattdessen müsse eine Risikooptimierung angestrebt werden. Voraussetzung dafür sei es, die Gefahren und die Chancen einer Verhaltensweise, die eigene Kompetenz sowie die Umweltsituation richtig einschätzen zu können. Die Verbreitung teil- und vollautomatisierter Fahrzeuge könne zu weniger Unfällen führen. „Man weiß jedoch noch nicht, ob dadurch andere Probleme entstehen. Die Wechselwirkungen zwischen Fahrzeug, Technik, Ablenkung und Überforderung müssen dringend intensiver erforscht werden“, forderte Trimpop.

Ulrich Chiellino vom ADAC stellte die Ergebnisse einer gemeinsamen Studie des ADAC und des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs (ÖAMTC) vor. Hierbei ging es um die Auswirkungen verschiedener Arten der Ablenkung beim Bewältigen konkreter Fahraufgaben. Dazu wurden praktische Fahrversuche durchgeführt. Bei der vorher vorgenommenen Selbsteinschätzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer überschätzten die meisten ihre Fähigkeiten, wobei sich Frauen zumeist realistischer beurteilten als Männer. Bei der tatsächlichen Kompetenz beziehungsweise der

Fehlerhäufigkeit unter ablenkenden Einflussfaktoren habe es kaum einen Unterschied gegeben. Auch in der rückblickenden Einschätzung, inwieweit die Situationen gemeistert worden seien, sei es zu vielen Fehleinschätzungen gekommen.

„Nicht alles, was gefährlich ist, kann verboten werden. Die Sicherheitskommunikation muss auf die Eigenverantwortung des Einzelnen zielen. Das Missverhältnis zwischen subjektiver Fahrkompetenz und tatsächlich vorhandenen Fähigkeiten sollte schon frühzeitig korrigiert werden, möglichst in der Fahrausbildung“, bilanzierte Chiellino.

### Ablenkung keine eigene Unfallkategorie

Auf ein zentrales Problem bei der Unfallursache Ablenkung wies Prof. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei hin: „Bislang wird Ablenkung als Unfallursache bei der Unfallaufnahme nicht erfasst.“ Außerdem existierten im deutschen Verkehrsrecht keine auf das Fehlverhalten der Ablenkung zugeschnittenen Rechtsvorschriften. Die einzig konkrete Vorschrift in Paragraph 23 Absatz 1a der Straßenverkehrsordnung (StVO), die sich auf das Telefonieren mit Mobiltelefonen beziehe, lasse bereits durch ihre Formulierung erkennen, dass sie „aus vorsintflutlichen verkehrsrechtlichen Zeiten“ stamme

und dringend geändert werden müsse.

Zudem sei der Begriff der Ablenkung im deutschen Verkehrsrecht normativ nicht speziell geregelt. Wie Spezialregelungen aussehen könnten, sei fraglich und bedürfe einer weiteren Analyse, Erprobung und Evaluation. „Als kurzfristig zu realisierende vorläufige Maßnahme zur Verbesserung der Situation könnten mögliche Verstöße gegen den Paragraphen 1 StVO durch eine entsprechende Gesetzesänderung als Ordnungswidrigkeit bewertet werden, wobei die möglichen Verstöße und die jeweilige Bußgeldbewehrung weiter differenziert werden müssten“, schlug Müller vor. Laut Paragraph 1 der StVO erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

### Automatisierung bringt Sicherheitsvorteile

Prof. Klaus Kompaß von der BMW Group betonte, das Entwicklungsziel der Hersteller bei der Auslegung von Fahrerassistenzsystemen sei die Balance zwischen Sicherheit, Kundennutzen und Komfort. Bei der Gegenüberstellung von Fahrer- und Technikleistung werde deutlich, dass Stärken und Schwächen bei beiden unterschiedlich verteilt seien. „Der Mensch antizipiert die Vorhaben anderer und reagiert flexibel, die Technik reagiert entsprechend vorgegebener Szenarien“, sagte der Experte.



Etwa 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer interessierten sich für Faktoren der Ablenkung im Straßenverkehr und für Problemlösungsansätze.



Selbstversuch in der Pause: volle Konzentration trotz Ablenkung?

Optimale Assistenzsysteme müssten beides ausbalancieren.

Beim assistierten Fahren sinke die Sicherheit der Leistung des Fahrers, da dieser nicht mehr alle Teile der Fahraufgabe übernehme. In bestimmten Situationen steige hingegen die Sicherheit durch die Automationseffekte. „Bei der Automatisierung steht zunächst der Komfortgewinn im Vordergrund. Im niedrigen Reifegrad gibt es Sekundäreffekte für die Sicherheit. In hohem Reifegrad und in starker Verbreitung in der Fahrzeugpopulation bringt Automatisierung zusätzliche Sicherheitsvorteile“, fasste Kompaß zusammen.

## Ablenkung in der Fahrausbildung

Dr. Gregor Bartl (allesführerschein.at) berichtete über Erkenntnisse und Erfahrungen, die im Nachbarland Österreich zum Thema Ablenkung gewonnen wurden. Fahranfänger, die neun Monate nach der Prüfung befragt wurden, gaben zu Protokoll, dass bereits 6,1 Prozent einen Unfall durch Ablenkung verursacht hätten. Nahezu 20 Prozent hätten einen Beinaheunfall durch Ablenkung erlebt. Sekundenschlaf sei bei fünf Prozent aufgetreten. An diesen Ursachen müsse gearbeitet werden.

„Sicher fahren zu lernen bedeutet, die Funktionsweise unseres Gehirns zu verstehen“, erklärte der Psychologe. „Wir können Dinge gleichzeitig tun, aber wir können es nicht gleich

gut.“ Er stellte Aufgaben vor, mit denen in spielerischer Form Grenzen der eigenen Aufmerksamkeitsleistung erfahren werden können. Dabei könne die Multitasking-Illusion kritisch beleuchtet werden und die Teilnehmer könnten das Phänomen der Aufmerksamkeitsblindheit erkennen.



Dr. Bartl (r.) testete die Reaktionsfähigkeit.

Als dringend notwendige Maßnahmen nannte Bartl die standardisierte Erfassung der Unfallursache Ablenkung in der EU, die Aufnahme einer standardisierten Ablenkungsaufgabe in Fahrprüfung und Fahrausbildung sowie die Berücksichtigung des Themas in der Berufsfahrerweiterbildung.

Auch Kay Schulte vom DVR vertrat die Auffassung, dass Ablenkung und ihre Auswirkungen für Verkehrsteilnehmer erlebbar gemacht werden

müssten: „Fahrerinnen und Fahrer muss die Möglichkeit offeriert werden, praktische Erfahrungen mit Ablenkung bei der Erledigung von Fahraufgaben zu sammeln.“ Dies müsse in didaktisch strukturierten Szenarien erfolgen. Eine Nachbereitung und Auswertung im Gespräch käme ergänzend hinzu. Der DVR habe bereits zahlreiche Maßnahmen initiiert, bei denen insbesondere junge Verkehrsteilnehmer dazu motiviert worden seien, sich kreativ und reflektierend mit dem Thema auseinanderzusetzen.

## Ansätze zur Problembehandlung

In der abschließenden Diskussion kam zur Sprache, dass sich der Föderalismus als Hindernis bei der Aktualisierung der Richtlinien zur Unfallaufnahme erweise. Jacqueline Lacroix vom DVR wies darauf hin, dass es bereits eine länderübergreifende Arbeitsgruppe zur Aktualisierung des Unfallursachenverzeichnisses gegeben habe, deren Ergebnisse vorlägen. Es fehle jedoch an Entscheidungen.

Angesprochen wurde auch, unter welchen Bedingungen Mobiltelefone nach einem Unfall zur Beweisaufnahme sichergestellt werden könnten. Hier seien bundesweite Regelungen sowie Richtlinien für die Ausbildung von Polizeibeamten nötig. Auch über den Einsatz von Schock-Videos, wie sie in anderen Ländern verwendet werden, wurde diskutiert.



Ablenkung ist ein Thema, das zur Diskussion anregt.

Die Experten waren sich einig, dass diese lediglich im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen sinnvoll seien und wenn den Betrachtern die Chance zu einer Verarbeitung des Gesehenen gegeben werde.

In seinem Schlusswort bezeichnete es Dr. Walter Eichendorf als „Armutszugnis“, dass die Unfallursache Ablenkung in Deutschland derzeit statistisch nicht erfasst werde. Der DVR

werde sich in Gesprächen mit Bund und Ländern für eine Verbesserung der Situation einsetzen.

Außerdem müssten die gesetzlichen Vorschriften für die Nutzung von Mobiltelefonen bei der Verkehrsteilnahme dringend aktualisiert werden, wobei die neue Regelung nicht nur für Fahrzeugführer, sondern auch für Fußgänger gelten müsse.

„Der Vorschlag, den Paragraphen 1 der StVO mit einer Bußgeldbewehrung zu versehen, ist aus meiner Sicht vielversprechend“, sagte der DVR-Präsident. Das Thema Ablenkung müsse Bestandteil der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung werden. Außerdem sei ein Bewusstseinswandel in der Öffentlichkeit ähnlich wie beim Alkohol notwendig: Das Smartphone im Straßenverkehr müsse geächtet werden.



FOTOS > JÖRG LOEFFKE

Bei der abschließenden Podiumsdiskussion: (v.l.n.r.) Kay Schulte (DVR), Dr. Gregor Bartl (allesführerschein.at), Prof. Klaus Kompaß (BMW Group), Prof. Dr. Dieter Müller (Hochschule der Sächsischen Polizei) und Moderatorin Steffi Neu

Drei Viertel der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind der Meinung, dass Telefonieren (78 Prozent) und das Lesen oder Schreiben von SMS (73 Prozent) die gefährlichsten Ablenkungsfaktoren beim Fahren eines Kraftfahrzeugs darstellen. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im November 2015 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 14 Jahren durchgeführt wurde. An dritter Stelle bei der Einschätzung der Gefährlichkeit rangierten Internetnutzung und soziale Dienste (55 Prozent), gefolgt von der Bedienung von Navigationsgeräten (35 Prozent). Der DVR weist darauf



hin, dass nach Schätzung von Experten jeder zehnte Verkehrsunfall durch Ablenkung verursacht wird. Wenn der Blick auf das Display des Smartphones nur zwei Sekunden dauere, lege man bei einer Landstraßenfahrt und einem Tempo von 100 km/h bereits 56 Meter im Blindflug zurück. Der DVR appelliert an alle Verkehrsteilnehmer, Ablenkung beim Fahren möglichst zu meiden.

# Sicher und fit unterwegs

„Aktion Schulterblick“ – verantwortungsvolle Mobilität im Alter



Teilnehmer eines Sicherheitstrainings unter fachkundiger Anleitung von Rennfahrerin Jutta Kleinschmidt

Wie fahrtüchtig bin ich? Eine Frage, auf die viele ältere Autofahrer hochsensibel reagieren. Ideale Ansprechpartner, um das Thema zu erläutern, sind Hausärzte. Sie kennen die medizinische Vorgeschichte ihrer Patienten und sind wichtige Vertrauenspersonen. Doch nur 19 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer ab 65 Jahren haben ihren Arzt überhaupt schon einmal auf das Thema Fahrtüchtigkeit angesprochen. Das zeigt eine forsa-Umfrage des DVR, die 2015 im Rahmen der „Aktion Schulterblick“ durchgeführt wurde.

Ein Ergebnis, das nicht überrascht, denn knapp zwei Drittel der Befragten sind von den eigenen Fähigkeiten am Steuer überzeugt. So bewerten elf Prozent ihre persönlichen Fahrkünste mit einer Eins, 54 Prozent geben sich die Note Zwei. Drei Viertel (74 Prozent) der Autofahrer wären jedoch bereit, ihre persönliche Fahrfitness auf den Prüfstand zu stellen, falls sie selbst merken, dass sie ihr Auto nicht mehr sicher beherrschen. 64 Prozent würden darüber nachdenken, wenn Familie oder Freunde sie auf Probleme beim Fahren hinweisen – und für 63 Prozent wäre ein schwerer Autounfall ein Grund, das zu tun.

## Positive Bilanz

Um für das Thema Fahrtüchtigkeit zu sensibilisieren, wirbt der DVR deshalb bereits im vierten Jahr dafür, sich verantwortungsvoll um die eigene Mobilität zu kümmern und regelmäßig freiwillige Gesundheitschecks durchführen zu lassen. Die Kampagne wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt. Auch 2015 zieht der DVR eine positive Bilanz: Eine Vielzahl von Medien berichtete über das Anliegen der Aktion – darunter der WDR, der SPIEGEL und DIE ZEIT. Insgesamt gab es im Kampagnenzeitraum 2015 über 500 Medienberichte.

Ein besonderer Fokus lag auch in diesem Jahr darauf, Ärzte als Mobilitätspartner zu gewinnen und sie bei ihrer Arbeit zu unterstützen. Infopakete rund um den freiwilligen Gesundheitscheck liefern auf einen Blick Wissenswertes und beleuchten die wichtigsten medizinischen und rechtlichen Fragen: Welche Untersuchungen sind empfehlenswert? Warum sind Ärzte verpflichtet, über mangelnde Fahrtüchtigkeit aufzuklären? Ein Leitfaden gibt Tipps, wie sich

ein erfolgreiches Beratungsgespräch zur „sicheren Mobilität“ führen lässt. Poster für das Wartezimmer und Broschüren unterstützen sie darüber hinaus bei der Information ihrer Patienten.

## Gesundheitscheck muss Kassenleistung werden

Damit Ärzte ihre Rolle als Ansprechpartner für einen Gesundheitscheck ausfüllen können, sind neben Informationsmaterialien geeignete finanzielle Rahmenbedingungen unverzichtbar: Neun von zehn Hausärzten fordern die Aufnahme der Untersuchungen in den gesetzlichen Leistungskatalog – wie eine aktuelle DVR-Umfrage unter 500 Hausärzten zeigt. Bereits 2012 befürworteten drei Viertel (76 Prozent) der Ärzte einheitliche Richtlinien für freiwillige Gesundheitschecks. Insgesamt gaben zwei Drittel (65 Prozent) der Befragten an, dass die Zahl ihrer Beratungsgespräche rund um die Fahrtüchtigkeit in den vergangenen Jahren zugenommen habe. Nicht zuletzt, weil sie stärker für das Thema sensibilisiert worden seien – insbesondere auch durch die „Aktion Schulterblick“ des DVR.

In diesem Jahr gelang es dem DVR darüber hinaus, verschiedene Seniorenorganisationen als Partner zu gewinnen, unter anderem die Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen (BAGSO) und die Deutsche Seniorenliga e.V. (DSL). Sie unterstützten den DVR bei der Öffentlichkeitsarbeit und warben bei ihren Mitgliedern für die „Aktion Schulterblick“.

## Mobilitätstage 2015 – Fahrfit im Alter

Ein besonderes Highlight waren die „Mobilitätstage 2015 – Fahrfit im Alter“: Zusammen mit regionalen Tageszeitungen verlost der DVR im Herbst deutschlandweit 50 Fahrsicherheitstrainings. So warb er dafür, dass Senioren die eigenen Fähigkeiten und Kenntnisse am Steuer auf den neuesten Stand bringen. Denn mehr als drei Viertel der Autofahrer in Deutschland haben seit ihrer



Teilnehmer Jörg Wittig testete Fahrerassistenzsysteme.

Führerscheinprüfung weder an einem Fahrsicherheitstraining noch an einem Seminar teilgenommen. Auch Leser des BAGSO-Newsletters waren unter den Gewinnern.

Einen Überblick über alle Fragen rund um Mobilität im Alter sowie

die „Aktion Schulterblick“ bietet die Webseite [www.dvr.de/schulterblick](http://www.dvr.de/schulterblick). Ein Online-Selbsttest gibt Hinweise zur ersten Einschätzung der eigenen Fähigkeiten, eine Broschüre und ein Flyer zum Download bieten weitere Tipps und Hinweise für ältere Menschen und deren Angehörige.

## Fahrerassistenzsysteme: mit schlaun Autos länger mobil bleiben

Als prominentes Gesicht unterstützte Rennfahrerin Jutta Kleinschmidt die „Aktion Schulterblick“. Sie stand unter anderem Senioren während eines Fahrsicherheitstrainings als Coach zur Seite und testete seniorengerechte Fahrerassistenzsysteme in der Praxis. Die „Aktion Schulterblick“ empfiehlt Senioren folgende technischen Helfer:

### Rechtzeitig reagieren mit dem Notbremsassistenten

Nur kurz nicht aufgepasst – und die Autofahrt endet an der Stoßstange des Vordermanns. Unfalluntersuchungen zeigen, dass Fahrer oft zu spät oder zögerlich auf die Bremse treten. Glück im Unglück, wenn es sich nur um einen Blechschaden handelt. Helfen kann ein Notbremsassistent (mit Personenerkennung): Über Sensoren beobachtet er die Straße und warnt den Fahrer optisch, akustisch oder durch einen spürbaren Ruck, falls ein Auffahrunfall droht oder Fußgänger die Straße

queren – und stoppt den Wagen im äußersten Notfall auch selbstständig.

### Besser sehen mit dem Lichtassistenten

Nachts Auto zu fahren ist oftmals anstrengend: Bereits ab dem 20. Lebensjahr lässt das Sehvermögen bei Dunkelheit kontinuierlich nach. Mehr Helligkeit ins Dunkel bringen Lichtassistenten. Sie sorgen dafür, dass zum Beispiel das Fernlicht angeschaltet bleiben kann, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Scheinwerfer werden automatisch nach dem Fahrbahnverlauf ausgerichtet und sorgen so für bessere Sicht – ob in Kurven oder beim Abbiegen.

### Sicher die Fahrbahn wechseln mit dem Spurwechselassistenten

Der Schulterblick ist das A und O für sicheres Autofahren. Das lernt jeder in der Fahrschule. Mit zunehmendem Alter fällt vielen jedoch das Drehen des Kopfes schwerer. Unterstützen kann der

Spurwechselassistent. Befindet sich ein anderer Wagen oder ein Motorrad im toten Winkel, hat das Assistenzsystem den „blinden Fleck“ im Blick und warnt den Fahrer.

### Leichter in die Parklücke mit dem Parkassistenten

In vielen Innenstädten oft eine Nervenprobe: das Finden eines Parkplatzes. Der Parkassistent hilft mit Ultraschallsensoren beim Suchen einer passenden Lücke. Ist sie gefunden, berechnet das System den Weg und übernimmt das Lenken. Nur Gas geben muss der Fahrer selbst. Andere Technologien erzeugen mithilfe von Kameras auf einem Monitor ein Bild des eigenen Wagens aus der Vogelperspektive – bedienen muss der Fahrer das Auto während des Einparkens komplett selbst.

Weitere Infos:  
[www.bester-beifahrer.de](http://www.bester-beifahrer.de)



Jutta Kleinschmidt  
**„Sicheres Autofahren  
 kann man üben“**

**Die Rennfahrerin Jutta Kleinschmidt ist 2015 das prominente Gesicht der „Aktion Schulterblick“. Wie man möglichst lange fit im Straßenverkehr bleibt, erklärt die 53-Jährige im Interview.**

**DVR-report:** Frau Kleinschmidt, warum engagieren Sie sich für die Aktion Schulterblick?

**Kleinschmidt:** Ich finde es sehr wichtig, ältere Leute anzusprechen, die schon langjährige Fahrerfahrung haben, und sie zu motivieren, sich mit der eigenen Fahrtüchtigkeit auseinanderzusetzen. Wer einmal seinen Führerschein in der Tasche hat, macht sich meist nicht bewusst, wie wichtig es ist, die eigenen Fähigkeiten am Steuer immer wieder aufzufrischen. Fahrsicherheitstrainings sind dafür zum Beispiel eine gute Möglichkeit. Sie machen richtig Spaß und bringen nicht nur den Teilnehmern mehr Sicherheit, sondern auch anderen Menschen.

**DVR-report:** Wie nützlich sind Fahrerassistenzsysteme für Senioren am Steuer?

**Kleinschmidt:** Ich teste regelmäßig Autos – etwa für das „Goldene Lenkrad“ – und bin begeistert von den technischen Möglichkeiten, die es gibt. Sehr hilfreich sind beispielsweise Spurwechselassistenten, wenn es

mit dem Schulterblick nicht mehr gut klappt. Aber auch Parkassistenten machen das Einparken entspannter.

**DVR-report:** Manche ältere Fahrer haben Berührungängste gegenüber solchen Hightech-Systemen. Wie lassen sich solche Hürden überwinden?

**Kleinschmidt:** Fahrer sollten sich klarmachen, dass sie bereits viele Sicherheitstechniken im Wagen ganz selbstverständlich nutzen, ohne groß darüber nachzudenken, wie etwa ABS. Wichtig ist zudem, dass den Nutzern die Technik verständlich und unkompliziert nahegebracht wird. Viele wissen nicht, was ein System alles leisten kann und wie man es am besten handhabt. Dazu gehört auch, dass die Fahrerin oder der Fahrer weiß, wann er die Assistenten ausschalten muss. Wer beispielsweise im Winter auf Glatteis anfahren will, sollte sein Antischlupfsystem deaktivieren, sonst kommt er nicht von der Stelle. Ein weiterer Punkt ist, dass der Wagen insgesamt zu den Bedürfnissen des Besitzers passen sollte. Zum Beispiel können starke Scheinwerfer mehr Sicherheit in der Nacht bringen. Eine Fußleiste in der richtigen Höhe erleichtert das Einsteigen.

**DVR-report:** Was können ältere Menschen darüber hinaus tun, um sicher mit dem Auto mobil zu sein?

**Kleinschmidt:** Natürlich sind auch die freiwilligen Gesundheitschecks, für die die Kampagne wirbt, sehr wichtig, um sich Klarheit über die eigene Fahrfitness zu verschaffen. Als Motorsportlerin muss ich mich auch regelmäßig durchchecken lassen. Für Flugzeugpiloten ist das ebenfalls Pflicht – und ich finde, auch ältere Autofahrer sollten in bestimmten Abständen ihre Fahrtüchtigkeit auf den Prüfstand stellen. Es gibt zwar viele ältere Menschen, die sagen, „Ich merke selbst, wenn meine Fahrtüchtigkeit nachlässt“, und dann entsprechend handeln. Es gibt aber auch solche, die nicht registrieren, dass sie nicht mehr sicher am Steuer sind. Da ist oft auch Selbsttäuschung im Spiel. Viele Gesundheitsbeeinträchtigungen wie eingeschränkte Beweglichkeit oder Sehschwäche stellen sich jedoch schleichend ein und werden von Autofahrern deshalb zu spät wahrgenommen. Das kann gefährlich werden.

**DVR-report:** Welche Rolle spielen Angehörige dabei? Können sie helfen, Defizite aufzudecken?

**Kleinschmidt:** Eine sehr wichtige Rolle: Sie erleben den Fahrer im Alltag, ihnen fällt schnell auf, wenn Unsicherheiten auftreten – das können die Betroffenen nur schwer überspielen. Allerdings ist viel Feingefühl gefragt. Wenn Angehörige das Gespräch suchen wollen, bitte auf keinen Fall schulmeisterlich wirken. Ich selbst berate auch Bekannte und Verwandte, wenn es um das Thema sichere Mobilität geht. Für mich ist es berufsbedingt jedoch einfacher, solche Dinge anzusprechen als für andere.

**DVR-report:** Wie halten Sie sich persönlich fit am Steuer?

**Kleinschmidt:** Wer als Rallyefahrerin erfolgreich sein will, muss gut in Form sein. Ich mache Konditionstraining und Kraftübungen für Arme, Rücken und Nacken. Eine gute Muskulatur ist unverzichtbar auf anspruchsvollen Off-Road-Strecken, bei denen man mit dem Wagen springt und gleichzeitig einen sehr schweren Helm auf dem Kopf trägt. Und natürlich ernähre ich mich ausgewogen, um fit zu bleiben. Professionelle Trainer unterstützen mich dabei, einen passenden Trainingsplan zu erstellen – und das

ist auch notwendig: Auf manchen Strecken sitzen Sie als Rallyefahrerin acht oder neun Stunden am Stück am Steuer, da müssen Sie mentale und körperliche Höchstleistungen vollbringen.

**DVR-report:** Wer durch den täglichen Verkehr fährt, muss normalerweise keine Höchstleistungen erbringen. Gibt es in puncto Fahrfitness Dinge, die auch der Durchschnittsfahrer beachten sollte?

**Kleinschmidt:** Sicherlich, in der Regel müssen im normalen Straßenverkehr keine Höchstleistungen erbracht werden. Dennoch unterschätzen viele, wie wichtig es ist, beim Fahren eine gewisse Grundfitness mitzubringen – gerade, wenn man länger unterwegs ist. Ohne eine gute körperliche Verfassung fällt es schwer, die nötige Konzentration am Steuer aufzubringen. Schon ein täglicher Spaziergang hilft dabei, beweglich zu bleiben.

**DVR-report:** Gibt es Situationen, die Sie als Rennfahrerin im täglichen Straßenverkehr stressen können?

**Kleinschmidt:** Nein, ich versuche, mich nicht stressen zu lassen beziehungsweise den Stress rauszunehmen, wo es geht. Drängelt jemand auf der Autobahn, dann lasse ich ihn vorbeigehen. Solche Situationen sind es nicht wert, sich selbst in Gefahr zu bringen.

**DVR-report:** Welchen Stellenwert hat Automobilität für Sie – abseits der Rennpiste?

**Kleinschmidt:** Ich wohne bereits seit

20 Jahren in Monaco, dort ist es viel praktischer, mit dem Rad unterwegs zu sein als mit dem Auto. Das hält mich außerdem fit. Meinen BMW Z3 M Coupé nutze ich hauptsächlich, um Reisen zu machen oder Freunde zu besuchen.

**DVR-report:** Sie sind viel mit dem Auto in der Welt unterwegs. Ist Deutschland Ihrer Einschätzung nach für ältere Autofahrer eher ein schwieriges Pflaster, weil das Verkehrsklima rau ist?

**Kleinschmidt:** Nein, im Vergleich zu anderen Ländern wie beispielsweise Italien geht es auf unseren Straßen vergleichsweise gesittet zu. Aber in Deutschland sind die Straßen sehr eng, in den Städten gibt es wenig Platz – das macht das Fahren schwieriger. In den USA ist es für ältere Menschen einfacher, mit dem Auto unterwegs zu sein. Die Straßen sind breiter, die Verkehrsführung übersichtlicher. Die Geschwindigkeit ist zudem geringer, das erspart Stress beim Fahren.

**DVR-report:** Beschäftigen Sie sich bereits heute mit der Frage, wie Sie im Alter mobil sind? Würde es Ihnen schwer fallen, auf Ihren Wagen zu verzichten?

**Kleinschmidt:** Das würde mir sehr schwer fallen, da ich mit dem Thema Mobilität meinen Lebensunterhalt verdiene und eine leidenschaftliche Motorsportlerin bin. Ich versuche jedoch, mich bereits heute bewusst mit der Frage auseinanderzusetzen. Wenn ich eines Tages merke, dass ich nicht mehr sicher am Steuer bin,

werde ich mir Alternativen suchen. In Monaco ist der Führerschein ohnehin nur bis zum 70. Lebensjahr gültig.

**DVR-report:** Über ein Verfallsdatum für Führerscheine wird häufig auch in Deutschland diskutiert. Wie beurteilen Sie diese Debatte?

**Kleinschmidt:** Das ist ein sehr sensibles Thema. Man sollte jedoch nicht alle älteren Autofahrer über einen Kamm scheren. Der eine ist noch mit über 80 sicher unterwegs, während der andere vielleicht schon mit Mitte 60 erste Defizite bei sich feststellt. Wichtig ist vor allem, dass die Betroffenen regelmäßige Checks durchführen lassen. Solche Tests können ja auch motivieren, etwas für die persönliche Fahrfitness zu tun. Entscheidend für die Sicherheit ist zudem umfassende Fahrpraxis.

**DVR-report:** Gerade vielen älteren Fahrerinnen fehlt es oftmals an Routine am Steuer. Wie kann man nach längerer Fahrpause wieder einsteigen?

**Kleinschmidt:** Da lautete die Devise: Üben, üben, üben! Nur wer regelmäßig trainiert, ist sicher unterwegs. Nach einer längeren Fahrpause empfiehlt es sich, mit einem Freund oder Verwandten in aller Ruhe ein paar Runden auf dem Verkehrsübungsplatz zu drehen. Einige Fahrstunden können ebenfalls hilfreich sein. Autofahrer, die seit ihrer Führerscheinprüfung jahrelang nicht mehr selbst am Steuer saßen, fangen oft wieder bei Null an.



## Zur Person: Jutta Kleinschmidt

Jutta Kleinschmidt ist die erfolgreichste Frau im Marathon-Rallyesport weltweit. Sie ist die erste und bisher einzige Frau, die 2001 die schwerste und längste Rallye der Welt, die Rallye Dakar, in der Gesamtwertung gewonnen hat.

Aufgewachsen in Berchtesgaden, war ihre Jugend dem Wintersport gewidmet. Mit 18 Jahren kaufte sie sich ihr erstes Motorrad, um damit Abenteuer-Reisen zu unternehmen. Nach ihrem Physik-Studium und sechs Jahren Erfahrung als Entwicklungsingenieurin bei BMW gab sie ihren Beruf auf, um sich ganz dem Motorsport zu widmen. Nach vier Dakar-Rallyes auf dem Motorrad stieg sie 1995 auf vier Räder um. Schon bald war ihr Wissen als Ingenieurin in ihren Teams sehr gefragt. So war sie zum Beispiel an der Entwicklung des damals erfolgreichsten Dakar-Rallyeautos, dem Mitsubishi Pajero Evo, und später beim erfolgreichen Volkswagen Race Touareg beteiligt.

# Radfahren muss sicherer werden

DVR-Seminarreihe zum Radverkehr erfolgreich abgeschlossen



Auf Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme kommt es an.

Von Detlev Lippard

Fahrradfahren wird immer beliebter. Denn viele Wege können bequem und schnell per Rad zurück gelegt werden – ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder im Urlaub. Wichtig ist immer ein zügiges und sicheres Vorankommen inklusiver guter Abstellmöglichkeiten am Ziel.

Aber dieser so begrüßenswerte Trend hat leider eine gravierende Schattenseite, wie die Unfallstatistik schonungslos verdeutlicht: Im Jahr 2014 wurden insgesamt 396 Radfahrer getötet, was gegenüber dem Vorjahr einem alarmierenden Anstieg von zwölf Prozent entspricht. Fast 78.000 verletzte Radfahrer sind außerdem statistisch erfasst worden – wobei von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen ist, da bei vielen Radunfällen die Polizei nicht zum Unfallort gerufen wird.

## Bedeutung einer fehlertoleranten Radinfrastruktur

Also besteht dringender Handlungsbedarf, um die mit dem Radverkehr verbundenen Risiken wirkungsvoll einzudämmen. Appelle und Informationen zum sicheren Radfahren sind wichtig, reichen aber nicht aus. Entscheidend ist die Schaffung einer weitgehend fehlertoleranten Infrastruktur. Auch in Zeiten knapper Kassen geht es darum, die vorhandenen Mittel nicht einseitig in den motorisierten Verkehr, sondern gleichberechtigt in den Radverkehr zu investieren. Ein gutes Radverkehrsnetz kostet zwar Geld, aber es verbessert die Unfallbilanz und erhöht die Akzeptanz nachhaltig.

Die Bundesregierung hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum Ziel, die Anteile des Radverkehrs

am Gesamtverkehr in dieser Dekade von zehn auf 15 Prozent zu erhöhen, also deutschlandweit jährliche Zuwachsraten von durchschnittlich fünf Prozent zu erreichen. Wegen der hohen Unfallzahlen hat der Bund in der kürzlich veröffentlichten Halbzeitbilanz zur Umsetzung seines Verkehrssicherheitsprogramms bis zum Jahr 2020 für Innerortsstraßen einen Aktivitätsschwerpunkt auf Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer gelegt.

So soll zum Beispiel die Sicherheit des Radverkehrs an Kreuzungen und Einmündungen mittels verkehrstechnischer Maßnahmen erhöht werden. Meist schnell umsetzbar und kostengünstig ist etwa ein sogenanntes Vorkreuzgrün oder die Verbesserung der Sichtbeziehungen bei abbiegenden Fahrzeugen. Untersuchungen haben gezeigt, dass bei diesen häufig besonders schweren Unfällen die Radfahrer zu weniger als zehn Prozent die Hauptverursacher sind. Denn

immer wieder werden sie schlicht übersehen oder zu spät wahrgenommen, weil die Sicht durch parkende Fahrzeuge, Masten oder Reklametafeln versperrt ist.

## Gleichberechtigung für den Radverkehr?

In der Vergangenheit haben viele Städte einseitig den motorisierten Verkehr bevorzugt, so dass die bestehende Radinfrastruktur häufig veraltet und zu knapp dimensioniert ist. Deshalb hat der DVR von 2010 bis 2015 die Seminarreihe „Sicherer Radverkehr in Klein- und Mittelstädten“ in insgesamt 34 Regionen in Deutschland durchgeführt.

Mit diesem flächendeckenden Angebot konnten fast 1.000 kommunale Mitarbeiter geschult werden. Denn hinsichtlich einer verkehrssicheren Straßenplanung bestand ein großer Informationsbedarf. Jetzt wissen die Umsetzer, mit welchen Maßnahmen

sie zukünftig den Radverkehr in ihrer Stadt sicherer gestalten können.

Die Konzeption, Organisation und Durchführung der Seminarreihe lag in den bewährten Händen der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), das über ein langjähriges Wissen zur Vermittlung solcher Inhalte verfügt. Gemeinsam mit hochkarätigen Referenten wurden beispielhafte Lösungen vorgestellt und in Workshops anhand konkreter Fallbeispiele aus der Praxis entwickelt und diskutiert. Im Mittelpunkt standen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die den Stand der Technik mittels eines umfangreichen Instrumentariums repräsentieren.

Die Teilnehmerbewertungen wurden kontinuierlich analysiert: Sie haben gezeigt, dass die Seminarreihe sehr gut angekommen ist und große Wissenslücken geschlossen werden konnten. Dem Referententeam

wurde eine hohe Kompetenz bescheinigt, der direkte Austausch wurde ebenso hervorgehoben wie wichtige Argumentationshilfen und eine neue Motivation zur Planung vor Ort.

## Seminarangebot auch für den Fußverkehr

Aufgrund dieser positiven Erfahrungen plant der DVR ab 2016 eine ähnliche Seminarreihe für die zweite in der Halbzeitbilanz des Bundes hervorgehobene Zielgruppe auf Innerortsstraßen: die Fußgänger. Ähnlich wie beim Radverkehr hilft hier eine zukunftsgerichtete Infrastruktur, die die Belange des Fußverkehrs auch hinsichtlich des demografischen Wandels stärker gewichtet, um die hohe Zahl schwerer Unfälle deutlich zu verringern.

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



Oft ein Ärgernis: falsch geparkte Pkw als Hindernis für Radfahrer

# Auch der Akku mag es im Winter gerne kuschelig

Mit dem E-Bike sicher durch den Winter

Das Elektrofahrrad liegt voll im Trend: Mit 2,1 Millionen gibt der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) die Zahl der E-Bikes in Deutschland an (Stand: 12/2014). Geschätzt wird das Radfahren mit Elektromotor nicht nur auf Touren und in der Freizeit – immer mehr Radfahrer nutzen das E-Bike für den Weg zur Arbeit und zum Einkauf. Wer auch im Winter „durchfahren“ will, sollte jedoch ein paar Besonderheiten des Elektrofahrrads kennen und etwas für die eigene Sicherheit tun. Tipps, wie man mit dem E-Bike sicher durch den Winter kommt, gaben Experten im Rahmen einer Leser-Telefon-Aktion des DVR:

## Ich mache mir Sorgen, ob der Akku im Winter schlapp macht...

**Hannes Neupert, ExtraEnergy:** Batterien sind elektrochemische Systeme, in denen die Prozesse bei Kälte langsamer ablaufen. Das kann die Reichweite etwas reduzieren. Wenn die Batterien bei Raumtemperatur geladen und gelagert werden, wird dies auf die Reichweite keine ernsthaften Auswirkungen haben.

## Was muss ich beim Laden des Akkus im Winter beachten?

**Hannes Neupert:** Die in Elektrofahrrädern verbauten Akkus sind nicht zur Ladung unter zehn Grad Celsius konzipiert und sollten deshalb bei

niedrigen Temperaturen zum Laden in einen wärmeren Raum gebracht werden. Die optimale Umgebungstemperatur beim Laden liegt bei etwa 20 Grad Celsius.

## Soll ich den Akku mit ins Büro nehmen, um ihn aufzuwärmen, oder lieber am Rad lassen?

**Hannes Neupert:** Bei Minusgraden empfiehlt es sich, den Akku mit ins Warme zu nehmen. Damit erhöhen Sie die entnehmbare Kapazität an Energie. Setzen Sie den Akku erst kurz vor Fahrtbeginn wieder ein.

## Verkürzt der Winterbetrieb die Lebensdauer des Akkus?

**Hannes Neupert:** Der Winterbetrieb an sich hat keine negativen Auswirkungen auf die Lebensdauer des Akkus, solange Sie ihn nicht bei Minusgraden laden.

## Was ist im Winter besser, ein Vorderrad- oder ein Hinterradantrieb?

**Welf Stankowitz, DVR:** Die beste Lösung ist ein Allradantrieb: Während das Vorderrad mit einem Elektromotor angetrieben wird, sorgt Muskelkraft am Hinterrad für Vortrieb. Wirklich gut funktioniert das allerdings nur, wenn der Vorderradantrieb über eine Antischlupf-Regelung verfügt. Er verhindert das Durchdrehen des Vorderrads, wenn es rutschig wird. Was

Schwerpunkt und Gewichtsverteilung betrifft, ist der Hinterradantrieb mit Mittelmotor eine wintertaugliche Lösung – und er ist mittlerweile auch das am weitesten verbreitete System. Ein Nabenmotor im Hinterrad verlagert insbesondere in Kombination mit einem Gepäckträgerakku den Schwerpunkt des Rads sehr weit nach hinten und oben. Handling und Fahrverhalten werden dadurch negativ beeinflusst.

## Eignet sich für den Winterbetrieb eher ein Mittelmotor mit Ketten- oder mit Nabenschaltung?

**Hannes Neupert:** Mittelmotoren erlauben den Einbau einer Nabenschaltung, bei der das Getriebe im Gegensatz zur Kettenschaltung gegen Witterungseinflüsse geschützt ist. Ideal für den Winterbetrieb ist die Kombination aus Nabenschaltung und Riemenantrieb oder zumindest einer gut gekapselten Kette.

## Wo ist die beste Position für den Akku?

**Hannes Neupert:** Am besten für das Handling eines Elektrofahrrads ist es, wenn der Schwerpunkt möglichst tief und in Nähe des Tretlagers liegt. Da der Akku zwischen zwei und über drei Kilogramm auf die Waage bringt, ist eine Position am Rahmen nahe des Tretlagerbereichs sinnvoll.

## Machen Winterreifen fürs E-Bike Sinn?

**Welf Stankowitz:** Das kommt auf die Fahrbahnverhältnisse an: Bei geschlossener Schneedecke und Schneematsch bieten spezielle Winterreifen mit einem feinen Lamellenprofil wie beim Auto in der Tat Vorteile. Ihre vielen Griffkanten verzahnen sich mit dem Untergrund und bieten auch dann noch Grip, wenn andere Reifen den Halt verlieren. Bei Eis hingegen helfen nur Spikereifen, die im Gegensatz zum Auto erlaubt sind. Allerdings sollte man im Einzelfall abwägen, ob es bei sehr ungünstigen Wetterbedingungen nicht sicherer ist, das Rad auch einmal stehen zu lassen.

FOTO > MITO IMAGES - FOTOLIA



Wer auch in der kalten Jahreszeit mit dem E-Bike unterwegs sein will, sollte ein paar Besonderheiten kennen.

### Worauf sollte ich bei den Bremsen achten?

**Welf Stankowitz:** Seilzugbetriebene Bremsen können einfrieren, wenn sich Wasser zwischen Zug und Umarmelung befindet. Die Züge sollten bei einem Wintercheck vorsorglich entsprechend gegen eindringende Nässe geschützt werden. Vorsicht ist auch bei Felgenbremsen geboten, denn Nässe, Eis oder Schnee auf der Felge können die Bremswirkung stark verringern. Abhilfe schaffen hier spezielle Bremsbeläge für Nässe. Ideal sind hydraulisch betätigte Scheibenbremsen. Sie funktionieren bei jeder Witterung zuverlässig und sind äußerst wartungsarm. Allerdings verlangen sie Feinfühligkeit, weil sie so stark zupacken, dass die Räder blockieren können.

### Gibt es spezielle Fahrtrainings für E-Bikes?

**Welf Stankowitz:** Ja, und sie machen besonders für Fahranfänger und Menschen Sinn, die nach Jahren der „Fahrradabstinenz“ erstmals auf ein Pedelec 25 oder ein schnelles Pedelec 45 steigen. Anbieter sind neben den regionalen Verkehrswachten und dem ADFC oder den Automobilclubs zunehmend auch Fahrradhändler, die ihren Kunden eine praktische Einführung ins E-Biken ermöglichen.

### Muss ich mit dem E-Bike den Radweg benutzen?

**Roland Huhn, ADFC:** Mit einem Pedelec bis 25 km/h Höchstgeschwindigkeit dürfen Sie überall dort fahren, wo man Rad fahren darf: auf Radwegen, auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen, entgegen Einbahnstraßen, wenn sie für Radfahrer frei gegeben sind, sogar auf Gehwegen „Radfahrer frei“ – dann aber nur mit Schrittgeschwindigkeit. Der Grund: Das Pedelec 25 gilt rechtlich als Fahrrad. Deshalb gilt auch die Radwegbenutzungspflicht, wenn der Radweg mit einem blauen Radwegschild gekennzeichnet ist. Für ein Pedelec 45 – bis 500 Watt und bis 45 km/h – sind Radwege hingegen tabu.

### Und wenn der Radweg nicht geräumt ist, die Straße aber schneefrei?

**Roland Huhn:** Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass es unter diesen Umständen für Radfahrer

nicht zumutbar ist, den Radweg zu benutzen. Auch Pedelec Fahrer dürfen dann ausnahmsweise auf die geräumte oder gestreute Fahrbahn ausweichen.

### Besteht bei E-Bikes Helmpflicht?

**Welf Stankowitz:** Da ein Pedelec 25 vor dem Gesetz als Fahrrad gilt, besteht keine Helmpflicht. Dennoch empfehlen wir grundsätzlich, auf dem Fahrrad oder Pedelec einen Helm zu tragen. Die Verletzungen bei einem Sturz betreffen hauptsächlich den Kopf – mit teils gravierenden gesundheitlichen Folgen. Wegen der erhöhten Rutschgefahr im Winter sollten Sie erst recht auf Nummer Sicher gehen. Übrigens gilt für die Pedelecs 45, dass ein geeigneter Schutzhelm getragen werden muss.

### Gibt es spezielle Helme für den Wintereinsatz?

**Welf Stankowitz:** Einige Hersteller bieten Helme an, die speziell für den Winterbetrieb ausgerüstet sind. Sie verfügen über weniger oder regulierbare Lüftungsschlitze, um den Kopf nicht zu sehr abzukühlen, und sie schützen die Ohren gegen die kalte Zugluft. Manche Helme können auch mit einem Winter-Kit versehen werden und werden so zum Ganzjahreshelm. Lässt sich der Helm in der Weite verstellen, sind spezielle Unterziehmützen eine Lösung. Eine dicke Wintermütze unter dem „Sommerhelm“ ist hingegen keine Alternative. Der Helm sitzt dann nicht mehr richtig auf dem Kopf und kann ihn bei einem Sturz auch nicht schützen.

### Muss ein E-Bike über eine dynamobetriebene Beleuchtung verfügen?

**Roland Huhn:** Nein, die Dynamopflicht für Fahrräder und Pedelecs ist 2013 weggefallen. Der Akku für den Antrieb hat genügend Kapazität auch für die Lichtanlage. Selbst wenn der Akku leergefahren ist und den Motor nicht mehr versorgen kann, reicht der Strom noch für die Beleuchtung, so dass man auch bei Dunkelheit noch mit eigener Tretkraft nach Hause kommen kann.

### Brauche ich für ein Pedelec eine Fahrerlaubnis?

**Roland Huhn:** Für das Pedelec 25 gibt

es wie für das Fahrrad keine Führerscheinpflicht und kein Mindestalter. Die Fahrer von Pedelecs 45 brauchen nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums eine Moped-Fahrerlaubnis der Klasse AM und müssen 16 Jahre alt sein.

### Ich fahre meinen Sohn auch im Winter im Anhänger zum Kindergarten. Darf ich das auch mit einem E-Bike?

**Roland Huhn:** Mit einem Pedelec 25 dürfen Sie einen Kinderanhänger ziehen. Mit einem Pedelec 45 dürfen Sie es hingegen nicht, denn Personenanhänger hinter Kraftfahrzeugen sind nicht zulässig. Übrigens: Fahrradanhänger zum Kindertransport werden nach der DIN-Norm nur bei Fahradgeschwindigkeit geprüft. Man sollte die Höchstgeschwindigkeit des Pedelecs von 25 km/h daher mit Anhänger nur auf ebener Fahrbahn ausnutzen.

## Die Experten des Lesertelefons im Überblick:



**Roland Huhn;** Rechtsreferent im Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs ADFC, Berlin



**Hannes Neupert;** 1. Vorsitzender des ExtraEnergy e.V., Geschäftsführer der ExtraEnergy Services GmbH & Co. KG, Redaktionsleiter ExtraEnergy Pedelec und E-Bike Magazin, Tanna



**Welf Stankowitz;** Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim DVR, Bonn

FOTOS > PR. NRW

# „Es geht darum, Menschen kennenzulernen“

Verkehrswacht Bochum bietet Verkehrssicherheitstraining für Flüchtlinge an



Die Gefahr des toten Winkels wurde mit dem Einsatz einer Sattelzugmaschine demonstriert.

Im Straßenverkehr gibt es für Fahrradfahrer und Fußgänger viel zu beachten, um Unfälle zu vermeiden. Für Menschen aus Ländern wie Syrien oder dem Irak ist es auch angesichts der ungewohnten Verkehrsdichte in Deutschland besonders schwierig, sich sicher auf Straße, Rad- oder Fußgängerweg zu bewegen. Die Verkehrswacht Bochum hat deshalb in einer sechsmonatigen Vorlaufzeit mit der Stadt Bochum, den örtlichen Polizeibehörden, Verkehrsbetrieben und weiteren Aktionspartnern ein sechstündiges Trainingskonzept erarbeitet, das Flüchtlingen die Orientierung im Straßenverkehr erleichtern und somit Verkehrsunfällen vorbeugen soll. Vier öffentliche Trainings fanden im Oktober und November 2015 in Bochum statt, weitere Veranstaltungen sind für das Jahr 2016 geplant. Unterstützt wird das Projekt im Rahmen des Bundesprogramms „Fahrrad ... aber sicher!“ durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

„Wichtig ist das Arbeiten im Verbund“, betont Guido Jabusch, Geschäftsführer der Verkehrswacht

Bochum. Die Kombination aus Mitteln der Verkehrswacht und der polizeilichen Beratung sei der Schlüssel für erfolgreiche Präventionsarbeit. Dass Unterstützung stets willkommen ist, zeigt sich an der mobilen Fahrradwerkstatt, die die von den Teilnehmern mitgebrachten Fahrräder auf Verkehrssicherheit prüft.

Ein Fahrradparcours führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer spielerisch an den sicheren Umgang mit



Fahrradtraining für die Kleinen

dem Fahrrad heran. Zuvor jedoch verteilten Guido Jabusch und seine Helfer rund 25 Fahrradhelme an Kinder, verbunden mit einer kurzen Einweisung, worauf beim Helmtragen zu achten ist. Viele der jungen Radfahrer setzten zum ersten Mal einen Fahrradhelm auf – entsprechende Fragen in unterschiedlichen Sprachen waren mit tatkräftiger Unterstützung durch Dolmetscher zu beantworten. „Wenn du mal keinen Übersetzer zur Seite hast – Vormachen klappt immer“, schildert Chris Arndt, Verkehrshelfer bei der Verkehrswacht Bochum. Die Motivation, etwas Nützliches zu lernen, sei auf jeden Fall gegeben.

Das bestätigt die achtjährige Fiola, die aus dem Kosovo nach Deutschland gekommen ist. „Ich bin hierher gekommen, weil ich richtig und sicher Rad fahren lernen will.“ Ali aus Serbien freut sich über die Gelegenheit, einmal mit der Polizei zu sprechen: „Ich habe das Plakat gesehen. Dass die Polizei hier ist, hörte sich spannend an, und deswegen bin ich hier.“

Während auf der abgesteckten Strecke Geschicklichkeit, voraus-



Hier ist Geschicklichkeit gefragt.

schauendes Fahren und der Blick auf die wichtigsten Verkehrszeichen den Schwerpunkt bildeten, bestand im Anschluss für Jugendliche und Erwachsene die Möglichkeit einer Probefahrt im realen Straßenverkehr. In Begleitung und unter Anleitung einer Fahrradstreife der Polizei Bochum wurden Schulterblick, Handzeichen, Abbiegen und das Verhalten an Ausfahrten und Einmündungen geübt. Auch hier nahmen sich die Polizeibeamten viel Zeit für Fragen und Gespräche.

Um die Gefahren des toten Winkels besser zu verstehen, konnten die Teilnehmer nacheinander am Steuer eines geparkten Lkw Platz nehmen und die Straße einmal aus der Perspektive eines Lkw-Fahrers sehen. Die

Firma LUEG hatte dazu das neueste Modell einer 18 Tonnen schweren und fast vier Meter hohen Sattelzugmaschine von Mercedes-Benz zur Verfügung gestellt. Für die Vorführung wurden die modernen, zusätzlichen Spiegel abgedeckt und nur die Standardaußenspiegel genutzt. Wer sich nun draußen in den Bereich des toten Winkels auf der rechten Seite bewegte, war aus dem Blickfeld des Lkw-Fahrers verschwunden.

Unter Einsatz eines Linienbusses der Verkehrsbetriebe Bogestra wurden grundlegende, sichere Verhaltensweisen beim Ein- und Aussteigen, aber auch beim Überqueren der Straße an einer Haltestelle vermittelt. Unter dem Motto „Erleben und ausprobieren“ standen auch der Seh- und Hörtest sowie ein Alkoholparcours der Verkehrswacht, auf dem mittels Rauschbrille die Beeinträchtigung

durch Alkohol beim Zufußgehen nachvollzogen werden konnte.

„Es geht darum, Menschen kennenzulernen“, weiß Guido Jabusch, der als Polizeihauptkommissar in der Verkehrsunfallprävention tätig ist. Auch deshalb sind alle Veranstaltungen öffentlich zugänglich und bieten Gelegenheit, Brücken zwischen Kulturen zu bauen. Mimoun Ouachikh, Dolmetscher für arabische Sprachen bei der Stadt Bochum, empfiehlt eine behutsame Herangehensweise an das Thema Verkehrssicherheit. „Die Gedanken und Sorgen der Menschen sind oft noch in ihren Heimatländern“, berichtet er. Besonders wichtig, auch um Misstrauen gegenüber Behörden und Institutionen konstruktiv zu begegnen, sei deshalb eine persönliche Ansprache, in der Raum für Fragen bleibe.



Mit Helm und verkehrssicherem Fahrrad gut gerüstet für die Probefahrt.

## DVR koordiniert Verkehrssicherheitsarbeit für Flüchtlinge

Das Thema Flüchtlinge beschäftigt bundesweit auch die in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Menschen. Viele Verkehrsregeln sind für die ankommenden Menschen neu oder bestimmte Situationen im Straßenverkehr sind oft ganz anders als im Herkunftsland. Der DVR-Vorstand hat daher beschlossen, rasch zu handeln und das Themenfeld zu koordinieren.

Zu den ersten Maßnahmen zählen in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallver-

sicherung (DGUV) die Entwicklung einer App und einer Webseite, [www.germanroadsafety.de](http://www.germanroadsafety.de), auf der alle Informationen veröffentlicht werden, die für Multiplikatoren einerseits und Flüchtlinge andererseits in puncto Verkehrssicherheit hilfreich sein könnten. Einige DVR-Mitgliedsorganisationen sind in der Verkehrssicherheitsarbeit für Flüchtlinge bereits aktiv, viele möchten etwas tun. Alle Angebote und Informationen sollen in diese Webseite integriert werden.

Darüber hinaus sind gemeinsam mit der DGUV, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) zwei Broschüren aufgelegt worden. Sie beziehen sich in mehreren Sprachen auf die wichtigsten Regeln beim Zufußgehen, Radfahren, Fahren mit dem Pkw oder Moped/Motorrad und bei der Nutzung des ÖPNV.

Mit der DVW erstellt der DVR zudem einen Leitfaden für praktische Trainings.

# Intelligentes Licht kann Unfälle verhindern



So intelligent kann ein Fernlicht sein: Es taucht die Fußgängerin am Fahrbahnrand in helles Licht, ohne den Fahrer des vorausfahrenden Autos zu blenden. Der DVR empfiehlt intelligente Beleuchtungssysteme als Sicherheitsausstattung eines Neuwagens.

In stockfinsterer Nacht mit dem Auto auf einer Landstraße unterwegs. Die Scheinwerfer leuchten die Straße über mehrere hundert Meter fast taghell aus. Auf der Gegenseite taucht ein anderer Pkw auf, doch die Scheinwerfer dunkeln genau den Bereich des entgegenkommenden Fahrzeugs ab, um eine Blendung des Fahrers auszuschließen. Rechts und links neben seinem Auto sowie im Bereich davor bleibt die helle Ausleuchtung erhalten.

Zukunftsmusik? Nein, diese intelligente Lichtfunktion ist bereits heute bei einigen Fahrzeugen erhältlich.

Möglich wird dies durch die moderne adaptive LED-Technik, die zunehmend bei Fahrzeugscheinwerfern verwendet wird: Eine Vielzahl von Licht emittierenden Dioden (LED) sind in einem Scheinwerfer zusammengefasst. Die LEDs können einzeln angesteuert und der Lichtkegel somit den Verkehrsverhältnissen exakt angepasst werden. Je nach Situation kann man dann mit Stadtlicht,

Landstraßen-, Schlechtwetter- oder Autobahnlicht unterwegs sein und sogar andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus der Fernlichtverteilung herauschneiden.

„Adaptive Lichtsysteme stellen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar“, sagt Welf Stankowitz vom DVR, der Autofahrern die intelligente Lichttechnik wärmstens ans Herz legt. „Nachtunfälle haben im Vergleich zu Unfällen am Tag deutlich schwerere Folgen. Die Gefahr, bei einem Unfall in der Dunkelheit getötet zu werden, ist fast doppelt so hoch“, weiß der Technikexperte.

Außer den oben beschriebenen LED-Lichtsystemen gibt es auch andere, teilweise einfachere und kostengünstigere Möglichkeiten, beim Fahrzeuglicht aufzurüsten. So produzieren zum Beispiel Xenonlampen, die mittels der Gasentladungstechnik arbeiten, ein helleres und mehr dem Tageslicht angepasstes Licht als die bisher üblichen Halogenlampen. Mittels Laserlicht kann ein noch weiter

leuchtendes Fernlicht erzeugt werden. Für viele Fahrzeuge sind Kurven- und Abbiegelicht als Serien- oder Zusatzausstattung verfügbar. Beim Kurvenlicht schwenkt der Lichtkegel in Abhängigkeit vom Kurvenradius und der Geschwindigkeit in die gewünschte Richtung und leuchtet die Kurve optimal aus. Das Kurvenlicht arbeitet sowohl in der Abblend- als auch in der Fernlichtfunktion. Der Fahrbahnverlauf, mögliche Hindernisse und schlecht oder gar nicht beleuchtete Verkehrsteilnehmer sind so frühzeitiger erkennbar. Das Abbiegelicht hingegen schaltet sich automatisch nur bei Abbiegesituationen zu. So können zum Beispiel Fußgänger besser erkannt werden.

Der DVR empfiehlt allen Autofahrern, bei denen der Neukauf eines Fahrzeugs ins Haus steht, sich nach den verfügbaren Beleuchtungssystemen zu erkundigen. Die Mehrkosten für die Zusatzausstattungen sind laut DVR bei intelligenter Lichttechnik auf jeden Fall gut angelegt.

# Der Einkauf sicherer Fahrzeuge macht sich bezahlt

## Verbesserung der betrieblichen Verkehrssicherheit



Von Jacqueline Lacroix

Die meisten arbeitsbedingten Unfälle mit Todesfolgen oder Verletzungen geschehen auf der Straße. Sie betreffen nicht nur die straßengebundenen Verkehre der Arbeitnehmer, sondern auch die Transportdienstleistungen, die von anderen (Dritten) erbracht oder in Auftrag gegeben werden.

Wenn Arbeitnehmer wegen arbeitsbedingten Verkehrsunfällen schwer verletzt oder gar getötet werden, ist dies für die Reputation der Organisation oder des Unternehmens nachteilig und auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht negativ. Daher sollten Unternehmen und Organisationen der betrieblichen Verkehrssicherheit eine hohe Priorität beimessen.

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC hat sich in einem kürzlich veröffentlichten Bericht im Rahmen des PRAISE-Projektes (Prävention von Unfällen und Verletzungen zur Verbesserung der Sicherheit der Arbeitnehmer) mit dem Aspekt der Beschaffung im Kontext der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit beschäftigt.

Unter Beschaffung wird im weitesten Sinn der Betriebswirtschaftslehre sowohl der Einkauf als auch die Beschaffungslogistik verstanden und

unter Beschaffungsumfängen die Güter, Waren, Dienstleistungen und Rechte. Während die Beschaffung im öffentlichen Sektor auf EU-Ebene geregelt ist, sind es in der privaten Wirtschaft betriebsinterne Vorgaben. Im Kern geht es darum, wie Betriebe durch die Art und Weise, wie sie Fahrzeuge beschaffen oder Transportdienstleistungen erhalten oder erteilen, einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können.

Die Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz propagiert die Einbeziehung der Kunden und Vertragsnehmer bei der Förderung der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer in allen Phasen des Beschaffungsprozesses. Der ETSC schlägt in seinem Bericht vor, diesen Ansatz zu erweitern und die betriebliche Verkehrssicherheit mit zu integrieren.

In Irland hat zum Beispiel die Road Safety Authority eine Broschüre herausgebracht, die sich an alle Akteure, die im Straßengüterverkehr tätig sind, richtet und in der die „Verantwortungskette“ im Zusammenhang mit der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie Arbeitszeiten dargelegt wird. Hier wird verdeutlicht, dass die Einhaltung der Regeln, die die Arbeitsstunden der Fahrer und Fahrerinnen anbelangen, nicht nur in deren Verantwortungsbereich liegen, sondern vielmehr

alle angehen, die – als Teil ihrer Unternehmung – Verkehrsdienstleistungen organisieren, beauftragen, koordinieren oder nutzen.

Recherchen des ETSC haben ergeben, dass einige europäische Länder wie Lettland, Norwegen, Rumänien und Schweden konkrete Vorgaben für die Beschaffung von sicheren Fahrzeugen vorschreiben. Auch in Spanien werden seitens einiger öffentlicher Institutionen wie Ministerien bei der Beschaffung von Fahrzeugen sicherheitsrelevante Systeme gefordert, die (noch) nicht serienmäßig oder verpflichtend vorhanden sind.

In Finnland gibt die Transport Safety Agency Trafi, die den Güterverkehr überwacht, vor, für die Behörde nur Fahrzeuge anzuschaffen, die eine 5-Sterne-Bewertung bei Euro NCAP erreicht haben. In Schweden ist die Beschaffung von 5-Sterne-Fahrzeugen seitens aller öffentlichen Behörden sogar seit 2009 gesetzlich verankert.

Der Bericht kann unter [http://etsc.eu/wp-content/uploads/REDUCING-ROAD-RISKS-AT-WORK\\_final.pdf](http://etsc.eu/wp-content/uploads/REDUCING-ROAD-RISKS-AT-WORK_final.pdf) heruntergeladen werden.

Die Autorin ist Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.  
[jlacroix@dvr.de](mailto:jlacroix@dvr.de)

## Gewinner des PRAISE Awards stehen fest

Im Rahmen des PRAISE-Projektes werden jährlich öffentliche und private Unternehmen ausgezeichnet, die in besonderer Weise betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit umgesetzt und sich an dem Wettbewerb des ETSC beteiligt haben.

Hier die Gewinner des diesjährigen PRAISE Awards: →

- Kategorie Große Unternehmen: OMV Petrom, Rumänien
- Kategorie Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU): Institute of Advanced Motorists, Großbritannien
- Kategorie öffentlicher Betrieb: Transport for London, Großbritannien
- Besondere Auszeichnung: Astra-Zeneca, Pharmazeutische Industrie, Großbritannien
- Besondere Empfehlung: Polizei Luxemburg

# Plädoyer für den Fahrradhelm

## Prävention und Versorgung von Schädelhirnverletzungen

Etwa 70.000 Menschen erleiden jedes Jahr eine Schädelhirnverletzung bei Unfällen im Straßenverkehr. Mit dem Ziel, die Unfallzahlen in Deutschland zu verringern und neue Wege zur Versorgung von Verkehrsunfallopfern mit Schädelhirnverletzungen zu erarbeiten, hatten die ZNS – Hannelore Kohl Stiftung und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur 5. Sicherheitskonferenz nach Bergisch Gladbach eingeladen. Am 8. und 9. Oktober 2015 kamen Experten aus den Bereichen Unfallprävention, Opferschutz, Medizin und Rehabilitation sowie Vertreter von Institutionen, Verbänden und Kostenträgern zusammen. Schirmherr der Veranstaltung war

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

In seinem Grußwort wies Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, auf die künftigen Aufgaben der Präventionsarbeit hin: „Gemeinsames Ziel der Konferenz und des Bundesverkehrsministeriums in Zusammenarbeit mit der BASt ist es, Unfallzahlen und Verkehrsrisiken zu senken – durch bauliche Maßnahmen an der Infrastruktur, stetige Verbesserung der Fahrzeugtechnik und durch Aufklärung der Verkehrsteilnehmer. Nur gemeinsam können wir für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen.“

### Experten fordern Traumamanagement

„Die Folgen einer Schädelhirnverletzung reichen von Beeinträchtigungen in der Konzentration, Wahrnehmung und Reaktion bis hin zum Verlust der Bewegung, Sprache oder des Gedächtnisses. 270.000 Menschen erleiden jedes Jahr ein solches Schicksal, aber betroffen ist immer die ganze Familie, die dadurch nicht selten in eine soziale Isolation rutscht“, erläuterte Prof. Eckhard Rickels, Sitzungspräsident der ZNS.

Wie schwierig der Alltag und die oft zeitintensive Rehabilitation bei Kindern mit Hirnverletzung aussehen

FOTOS > RALF BUSSMANN



Interessierte Fachleute bei der 5. Sicherheitskonferenz der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

können, schilderte Dr. Kristina Müller von der Sankt Mauritius Therapieklinik Meerbusch anhand einer Fotodokumentation. Hier seien nicht nur Mediziner gefordert, sondern auch das soziale Umfeld der Betroffenen, um als langfristiges Ziel eine größtmögliche physische und psychische Selbstständigkeit der Patienten zu erreichen.

Ein generelles flächendeckendes und vor allem unabhängiges Traumamanagement kann nach Ansicht von Experten dazu beitragen, Unfallopfern und deren Familien zusätzliches Leid zu ersparen. Außerdem müsse das Klinikpersonal dafür sensibilisiert werden, bei den Patienten bereits frühzeitig auf psychische Auswirkungen des Unfallgeschehens zu achten. Auch wenn kein Blut fließe, so die einhellige Fachmeinung, könnten die psychischen



Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär: „Nur gemeinsam können wir für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen.“



Belastungen nach einem Unfall mitunter extrem sein.

### Helmträger erleiden seltener schwere Kopfverletzungen

Der deutliche Rückgang bei der Zahl von Verkehrstoten und Schwerstverletzten in den vergangenen Jahren ist zu einem großen Teil der verbesserten integralen Fahrzeugsicherheit zuzuschreiben, bilanzierte Bernd Lorenz, Leiter des BAST-Referates Passive Fahrzeugsicherheit und Biomechanik. Im Bereich der Zweiradnutzer (Fahrrad und Motorrad) fällt diese Reduktion vergleichsweise geringer aus und das Risiko im Straßenverkehr verletzt zu werden, liegt für diese Verkehrsteilnahmeart entsprechend höher.

Prof. Andre Seeck, Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik bei der BAST, kam nach einem genaueren Blick in die Unfallstatistik und -analyse sowie

nach Auswertung von Crashtests zu dem Schluss, dass helmtragende Radfahrer in Unfällen seltener sowohl leichte als auch schwere Kopfverletzungen davontragen als Radfahrer, die auf den Kopfschutz verzichten. Die Bereitschaft zum Helmtragen sei je nach Altersgruppe unterschiedlich ausgeprägt, so Seeck weiter: „Zwei Drittel aller Fahrrad fahrenden Kinder zwischen sechs und zehn Jahren tragen mittlerweile einen Helm. Mit zunehmendem Alter nimmt die Bereitschaft, einen Helm zu tragen, allerdings ab. Hier ist also noch Aufklärungsarbeit zu leisten.“

Ein Appell, dem sich alle Anwesenden einstimmig anschlossen, lautete deshalb: Auf allen Darstellungen und Fotos mit Fahrradfahrern sollten Personen – über alle Altersgruppen hinweg – stets mit einem geeigneten Fahrradhelm abgebildet werden, um somit den Schritt von der Rationalität in die emotionale Akzeptanz des Helmtragens zu fördern.

## Riskante Begegnung

Radwege, die in der falschen Richtung benutzt werden und Radverkehrsanlagen, die für beide Richtungen freigegeben sind, sind gefährlich. Das belegt eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Einmündungen und Grundstückszufahrten sind dabei die kritischen Bereiche. Einbiegende Kraftfahrer rechnen nicht mit Radfahrern aus der falschen Richtung. Bei Beobachtungen wurde deutlich, dass zahlreiche einbiegende Kraftfahrzeuge nicht mit der nötigen Sorgfalt bezüglich Bremsverhalten und Blickkontakt auf Einmündungen und Grundstückszufahrten zufahren. Ungünstige Sichtverhältnisse verstärken das Problem. Auch den Radfahrern selbst fehlt das Bewusstsein für die Risiken in Einmündungsbereichen. Die Analyse der BASt zeigt, dass viele Radfahrer den Zweirichtungsradweg in linker Richtung benutzen, jedoch auch viele bei Einrichtungsradwegen unerlaubt links fahren. Die durchschnittliche Unfallrate des regelwidrig linksfahrenden Radverkehrs auf

Einrichtungsradwegen ist etwa doppelt so hoch wie für den linken Radverkehr bei Zweirichtungsanlagen.

Deshalb kommen die Forscher zu dem Schluss, dass innerörtliche Radwege in Gegenrichtung nur in Ausnahmefällen freigegeben werden sollten. Dabei müssten ausreichende Sichtbeziehungen eingehalten werden. Mit zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen lasse sich ein spürbarer Sicherheitsgewinn erzielen: Piktogramme

oder Sinnbilder mit Richtungspfeilen für den Radverkehr – Roteinfärbung der Radverkehrsfurt – bauliche Maßnahmen wie Radwegüberfahrten mit fahrdynamisch wirksamen Rampensteinen.

Besonders wichtig sei aber, Radler für die drohenden Gefahren des Linksfahrens zu sensibilisieren. Denn wer die Risiken kennt, kommt nicht so schnell in Gefahrensituationen.



FOTO > DVR

Einbiegende Kraftfahrer rechnen nicht mit Radfahrern aus der „falschen“ Richtung.

## Alkoholmissbrauch bei Kindern und Jugendlichen

Alkohol wird nicht erst bei Erwachsenen oder mit dem Erwerb des Führerscheins zum Problem im Straßenverkehr. Bereits Kinder und Jugendliche erleben die Auswirkungen von Alkoholkonsum. Die Mehrheit der jungen Menschen war schon alkoholisiert

im Straßenverkehr unterwegs. Der Bericht „Alkohol – die unbekannteste Gefahr für Heranwachsende im Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) befasst sich mit dem Alkoholkonsum von Kindern und Jugendlichen und den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

oft alkoholisiert am Straßenverkehr teil und erleben dabei dreimal mehr gefährliche Verkehrssituationen und Unfälle als weibliche Jugendliche. Jede achte Gefahrensituation unter Alkoholeinfluss mündete in einem Verkehrsunfall. Als besonders riskant erwies sich die Teilnahme am Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad.



Kinder und Jugendliche, die schon früh Rauscherfahrungen gemacht haben, sind später als motorisierte Verkehrsteilnehmer in Gefahr.

Viele Kinder und Jugendliche machen schon früh erste Erfahrungen mit dem übermäßigen Konsum alkoholischer Getränke. Erste Rauschzustände werden bereits im Alter von 15 Jahren erlebt. Getrunken wird meist nicht zu Hause, sondern an anderen Orten. Folge ist eine „Rauschmobilität“, die sich auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirkt.

Wenn Rauschzustände und Mobilität unter Alkohol bereits von Heranwachsenden als normal empfunden werden, so die BASt-Untersuchung, könne man von einer steigenden Gefahr ausgehen, dass ein solches Verhalten auch bei einer eigenständigen motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr praktiziert werde. Sie empfiehlt deshalb, die Gefahren der Mobilität unter Alkoholeinfluss bereits im Rahmen der Verkehrserziehung zu thematisieren.

65 Prozent der unter 18-jährigen Befragten gaben an, bereits übermäßig alkoholisiert im öffentlichen Raum unterwegs gewesen zu sein. Männliche Jugendliche nehmen doppelt so

# Das Auto macht Fahrer „kurzsichtig“

Studie der Uni Trier: Am Lenkrad unterschätzen Menschen Distanzen

Hinter dem Steuer mutiert ein biederer Büroangestellter zum Raser, ein gemütlicher Familienvater wird zum wilden Drängler. Das Auto verändert Menschen – nicht nur ihre Eigenschaften, sondern auch ihre Wahrnehmung. Psychologen der Universität Trier haben herausgefunden, dass Autofahrer Entfernungen falsch einschätzen und zwar um mehr als 40 Prozent zu kurz. Aus 20 Metern werden am Lenkrad „gefühlte“ zwölf Meter.

FOTO > DVR



Problem der Fehleinschätzung

Diese generelle Fehleinschätzung könnte auf der Straße die positive Folge haben, dass der Abstand beim dichten Auffahren tatsächlich größer ist als der Fahrer annimmt. Sie erhöht andererseits das Risiko, die Distanz zu einer gelben Ampel zu unterschätzen und deshalb bei Rot auf die Kreuzung zu fahren. Eine weitere Gefahr droht, wenn die Strecke für das Überholen eines längeren Lastwagens falsch eingestuft wird. „Generell kann man sagen, dass die unterschiedlichen Distanz-Wahrnehmungen von Autofahrern, Radlern und Fußgängern vermutlich die Anpassung im Verkehr erschwert“, fasst Studienleiterin Dr. Birte Moeller von der Universität Trier eine Folgerung aus den Ergebnissen ihres Experiments zusammen.

Die Psychologin hat Autofahrer und Fußgänger Entfernungen von vier bis 20 Meter schätzen lassen. Während Fußgänger die Distanzen durchschnittlich um knapp 24 Prozent unterschätzten, verfehlten Autofahrer die richtigen Werte um etwas mehr als 40 Prozent. Eine Fahrt mit dem Auto verschärft diesen Effekt. Nach einer zehnminütigen Fahrzeit schätzte

die Auto-Testgruppe Entfernungen noch kürzer ein als zuvor. Dagegen hatte ein zehnmütiger Rundgang bei Fußgängern keine Auswirkung auf die Distanz-Wahrnehmung.

Das im Fahrzeug eingeschränkte Sichtfeld ist für diesen Effekt nicht verantwortlich. Diese Annahme schlossen die Wissenschaftler durch eine Fußgänger-Kontrollgruppe aus, die durch eine cockpit-ähnliche Holzkonstruktion auf das Distanz-Messfeld blickte.

Die Wissenschaftler entdeckten noch ein weiteres Phänomen. Nach bisherigen psychologischen Erkenntnissen war zu erwarten, dass die Abweichungen mit der Entfernung zunehmen würden. Während die Fußgänger bei größeren Distanzen tatsächlich stärker unterschätzten, blieben die Werte bei den Autofahrern annähernd gleich. Die Wissenschaftler vermuten, dass Fahrer 20 Meter als eine eher kurze Distanz empfinden und sich Abweichungen möglicherweise erst in einer größeren Entfernung einstellen werden.

Welche Auswirkungen diese Ergebnisse auf den Verkehr haben und ob die Fehleinschätzungen beispielsweise durch Fahrerassistenzsysteme entschärft werden können, sind Fragen, mit denen sich der Forschungsverbund Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit (FVV) beschäftigt. Hier arbeiten Forscher der Fachbereiche Technik und Informatik der Hochschule Trier mit der Abteilung Allgemeine Psychologie und Methodenlehre der Universität Trier seit mehr als zehn Jahren zusammen.

Die Studie ist veröffentlicht in *Psychonomic Bulletin & Review*: Birte Moeller, Hartmut Zoppke, Christian Frings: „What a car does to your perception: Distance evaluations differ from within and outside of a car.“

Zur Veröffentlichung: <http://link.springer.com/article/10.3758%2F513423-015-0954-9>

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 4/2015, 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:

Aktion Schulterblick, Oliver Behrendt,  
rasica - Fotolia, UDV

### 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](mailto:mfrankenstein@dvr.de)

G 3169 F

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

**Wer beim Gehen chattet,  
sieht weniger**

Lass dich nicht ablenken!

**B**

**RUNTER  
VOM GAS**

AGB  
Kundenservice  
für Verkehr und  
Energie Infrastrukturen

AGB

The advertisement features a background image of a yellow bus on a city street. A large, stylized white letter 'B' is superimposed over the image, with green horizontal stripes passing through it. The text is arranged in a vertical column on the left side of the image. At the bottom right, there is a logo for 'RUNTER VOM GAS' and a small logo for 'AGB' (Arbeitsgemeinschaft der Energieversorger in Deutschland).

