

DVR

report

1/2016

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Mitglieder

Gefährlicher Trend: Smartphone im Straßenverkehr

Aktuell

Echte Männer/Starke Frauen rasen nicht

Im Blickpunkt

Bäume am Straßenrand - leider eine Gefahr

Liebe Leserin, lieber Leser,

nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind im vergangenen Jahr 3.475 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 98 Todesopfer mehr als im Vorjahr. 393.700 Personen wurden verletzt, ein Anstieg um 1,1 Prozent.

Nach 2014 haben demnach leider auch 2015 die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zugenommen. Sie sind ein Alarmzeichen und zeigen, dass stetig sinkende Unfallzahlen kein Selbstläufer sind. Jetzt muss alles getan werden, diese Entwicklung wieder umzukehren.

Unfallbilanz 2015: Wir müssen den Schalter umlegen

Dabei gilt es, sich auf die Maßnahmen zu konzentrieren, die den größten Nutzen versprechen. Der DVR empfiehlt zum Beispiel, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf sehr schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis sechs Metern auf 80 km/h zu begrenzen.

Weiterhin nötig ist die konsequente Überwachung und Ahndung von erheblichen Geschwindigkeitsübertretungen. Darüber hinaus würde ein absolutes Alkoholverbot am Steuer die Opferzahlen reduzieren.

Vor dem Hintergrund überproportional hoher Unfallzahlen müssen besonders Ältere und die Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer in den Fokus gerückt werden. Mit Blick auf die Älteren muss weiterhin für mehr freiwillige Gesundheitschecks geworben werden. Ferner sollten Modelle für freiwillige Feedbackfahrten unter professioneller Anleitung entwickelt werden. Feedbacksysteme sind auch für junge Leute erfolgversprechend. Sie brauchen längere Lernzeiträume, um die notwendige Professionalität am Steuer zu erlangen.

Weitere Sicherheitspotenziale müssen ausgeschöpft werden, um das im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes festgeschriebene Ziel, ausgehend von 2011 bis zum Jahr 2020 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 40 Prozent zu reduzieren, zu erreichen.

Neues Erscheinungsbild

Wie Sie sehen, halten Sie den DVR report in einem neuen Erscheinungsbild in den Händen. In Anlehnung an den jetzt fälligen Frühjahrs-Fahrzeugcheck haben wir uns bemüht, aufzuräumen und aufzufrischen. Das neue Layout fällt zusammen mit dem neuen Corporate Design, das sich der DVR für seine Kommunikationsmittel gegeben hat. Geblieben ist unser Anspruch, Sie weiterhin abwechslungsreich und umfassend über die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa zu informieren.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre, herzlichst, Ihr



Sven Rademacher, Chefredakteur
srademacher@dvr.de



German Road Safety: DVR koordiniert Verkehrssicherheitsarbeit für Flüchtlinge und Zugewanderte

Mehrsprachige Internetseite, Smartphone-App und Printmedien

Das Thema Flüchtlinge beschäftigt bundesweit auch die Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit. Viele Verkehrsregeln in Deutschland sind für die ankommenden Menschen neu oder bestimmte Situationen im Straßenverkehr gestalten sich anders als im Herkunftsland. Der DVR hat deshalb mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zwei Printmedien sowie eine Internetseite und eine Smartphone-App unter dem gemeinsamen Titel „German Road Safety“ entwickelt.

Ziel ist es, dass Flüchtlinge die wichtigsten Verkehrszeichen kennen, elementare Verkehrsregeln anwenden und sich somit sicherer auf Straße, Rad- oder Fußwegen bewegen können. Während die App für Apple iOS und Android die wichtigsten Verkehrsregeln anschaulich näherbringt, wird die Internetseite

www.germanroadsafety.de zusätzlich Praxishilfen und weitere Informationen für Multiplikatoren anbieten.

Zum Download hinterlegt sind auch mehrsprachige Broschüren, die in Zusammenarbeit mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) entwickelt wurden. Sie illustrieren in leicht verständlicher Sprache die wichtigsten Regeln beim Zufußgehen, Fahrradfahren, Fahren mit dem Pkw oder mit Moped/Motorrad und bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Die Broschüren sind in den Sprachen Deutsch/Englisch/Arabisch, Deutsch/Farsi/Paschtu, Deutsch/Französisch/Tigrinisch und Deutsch/Albanisch/Kurdisch erhältlich und können kostenfrei über germanroadsafety@dvr.de bestellt werden.

RUNDSCHAU

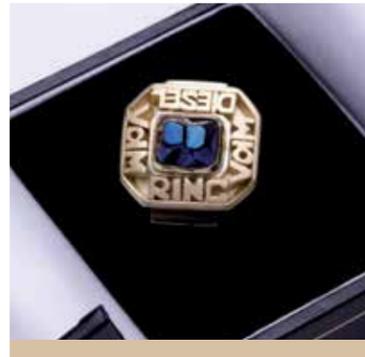
Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	5
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	12
INTERVIEW	16
JOURNAL	20
EUROPA	29
WISSENSCHAFT	31
IMPRESSUM	31

Goldener Dieselring für DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf

Einer der begehrtesten und traditionsreichsten Verkehrssicherheitspreise Deutschlands, der „Goldene Dieselring“ des Verbandes der Motorjournalisten (VdM), geht in diesem Jahr an DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Damit würdigt der VdM insbesondere den unermüdlichen Kampf des DVR zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und die von Dr. Eichendorf in diesem Zusammenhang forcierte Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“. Den renommierten Preis erhielt der DVR-Präsident aus den Händen des letztjährigen Preisträgers Professor Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei im Rahmen der VdM-Jahrestagung in Leipzig.

Dr. Walter Eichendorf ist seit dem 1. Juli 2009 DVR-Präsident. Dem DVR-Vorstand gehört er bereits seit 1992 an. Er ist stellvertretender Hauptgeschäftsführer bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und leitet den Geschäftsbereich Prävention, zu dem auch die Verkehrssicherheitsarbeit zählt. Der 62-jährige Physiker und Mathematiker ist – nach mehreren Auslandsjahren in der astrophysikalischen Forschung – 1983 zum Hauptverband der Berufsgenossenschaften (HVBG) gekommen. Dort leitete er zuerst die Unfallstatistik, dann ab 1990 die Öffentlichkeitsarbeit und wurde 1998 stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Dieses Amt behielt er nach der Fusion des HVBG mit dem Bundesverband der Unfallkassen (BUK) zur DGUV im Jahr 2007.



Traditionsreicher Verkehrssicherheitspreis: der Goldene Dieselring Foto: VdM/Strohbücker

Seit 2003 ist er zudem Vizepräsident der Sektion Forschung der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherung (IVSS). Zudem ist er Mitglied im Vorstand des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) und vertritt dort deutsche Interessen in Brüssel.

Der Goldene Dieselring wird seit 1955 vom VdM als Auszeichnung an Persönlichkeiten verliehen, die sich in besonderer Weise um die Verkehrssicherheit oder die Minderung von Unfallfolgen verdient gemacht haben.

Die Auszeichnung trägt den Namen Dieselring, weil ein Span einer Schraube des ersten Versuchsmotors von Rudolf Diesel aus dem Jahr 1893 in den zu verleihenden goldenen Originalring eingearbeitet ist. Der Ring symbolisiert auch die Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, der sich die Mitglieder des VdM verpflichtet fühlen. Traditionell erhält Dr. Eichendorf, wie alle seine Vorgänger, eine originalgetreue Kopie des Rings zum dauerhaften Verbleib.



Der Träger des Goldenen Dieselrings 2016 Dr. Walter Eichendorf, eingerahmt von Werner Bicker, Vorsitzender des VdM (l.), Laudator Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2.v.r.) und Prof. Dr. Dieter Müller, Dieselringträger 2015. Foto: Georg Strohbücker

Echte Männer/Starke Frauen rasen nicht: Zeichen gegen zu schnelles Fahren

Mitmach-Aktion der BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ startete auf den Hamburger Motorradtagen



Großer Andrang beim Motorradgottesdienst in Husum

Predigte im Sinne der Verkehrssicherheit: Pastor Lars Lemke Fotos: Runter vom Gas

AKTUELL

Echte Männer und starke Frauen rasen nicht: Unter diesem Motto startete eine neue Aktion gegen zu schnelles Fahren, die vor allem Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer zum Mitmachen einlud. „Ziel ist es, in der Bikerszene das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass überhöhte Geschwindigkeit nichts mit Stärke zu tun hat“, sagte Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dafür wurden Motorradfahrer eingeladen, sich mit der Botschaft „Echte Männer rasen nicht“ zu fotografieren und das Bild über Social-Media-Kanäle zu teilen. Für Motorradfahrerinnen gab es Schilder mit der Aufschrift „Starke Frauen rasen nicht“. Initiiert wurde die Aktion im Rahmen der BMVI/DVR-Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“.

Startschuss für die Aktion waren die Hamburger Motorradtage, die vom 26. bis zum 28. Februar 2016 auf dem Messegelände der Hansestadt stattfanden. Dort wurden Schilder, T-Shirts, Buttons und Aufkleber mit den neuen Botschaften ausge-

teilt. Wer an der Aktion teilnehmen wollte, musste nur ein Selfie von sich mit der Aktionsbotschaft posten – und konnte so zum Vorbild für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden. „Wir setzen dabei auf den Gemeinschaftssinn der Bikerszene“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Statt mit erhobenem Zeigefinger zu mahnen, möchten wir dazu anregen, dass sich die Biker selbst zu einer risikoarmen Fahrweise und einer angepassten Geschwindigkeit bekennen.“

Am 27. März fand der Motorradgottesdienst in Husum statt. Und bereits zum 33. Mal wird am 12. Juni 2016 der größte Motorradgottesdienst in Europa am Hamburger Michel gehalten. Rund 35.000 Biker besuchen den MOGO Hamburg jährlich. Nach dem Motorradgottesdienst gibt es eine traditionelle Konvoi-Fahrt. In Kooperation mit den Veranstaltern wird „Runter vom Gas“ auch in diesem Jahr diese Bikertreffen unterstützen und mit dialogorientierten Aktionen für eine angepasste Geschwindigkeit und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr sensibilisieren.

Pflichtuntersuchung für Ältere nicht sinnvoll

UDV-Studien zur Prüfung der Fahreignung

Die Fahreignung älterer Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer lässt sich weder über das Lebensalter noch über die individuelle Leistungsfähigkeit hinreichend gut erklären. Zu diesem Schluss kommen zwei Studien der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Zunächst wurden Systeme, die in anderen Ländern zur Prüfung der Fahreignung von älteren Menschen zum Einsatz kommen, im Hinblick auf die Unfallprävention betrachtet und Evaluationsstudien ausgewertet. Bereits hier ließ sich kein positiver Effekt nachweisen.

In einer zweiten Studie wurde zuerst die individuelle Leistungsfähigkeit älterer Autofahrender mit psychologischen Testverfahren ermittelt. Anschließend wurde das Fahrverhalten entweder im realen Straßenverkehr oder im Fahrsimulator beobachtet. Die Ergebnisse in den psychologischen Testverfahren wurden dann jeweils mit dem beobachteten Fahrverhalten in Beziehung gesetzt.

Es stellte sich heraus, dass die individuelle Leistungsfähigkeit mit dem Alter abnimmt. Der Leistungsabfall passiert schleichend, bedeutende Unterschiede treten oft erst ab 75 Jahren auf. Zudem verändert sich die Leistungsfähigkeit im Alter unterschiedlich: Das Sehen und die Wahrnehmung nehmen eher linear ab. Dagegen ist bei den geistigen Funktionen eine stufenweise Abnahme zu beobachten, das heißt, sie nimmt sprunghaft ab.

Im realen Straßenverkehr wurden wenige, aber sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen Personen mittleren und höheren Alters festgestellt. Beispielsweise führten ältere Autofahrende seltener den Schulterblick aus, besonders in komplexen Verkehrssituationen. Während der Fahrsimulation gab es mehr Verkehrssituatio-



Die Fahrtüchtigkeit hängt nicht nur mit dem Lebensalter zusammen. Foto: DVR

nen, in denen Ältere Fehler machten als im realen Straßenverkehr. Fehler wurden besonders bei unerwarteten Ereignissen gemacht.

Auf Basis der individuellen Leistungsfähigkeit konnte das Fahrverhalten nicht ausreichend gut vorhergesagt werden. Das bedeutet, dass Personen mit einer geringen individuellen Leistungsfähigkeit durchaus noch gut gefahren sind und umgekehrt. Ältere Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer kompensieren ihre nachlassende Leistungsfähigkeit und passen ihre Fahrweise an.

Demnach lässt sich die Fahreignung weder über das Lebensalter noch über die individuelle Leistungsfähigkeit hinreichend gut erklären. Die Ergebnisse der UDV-Studien unterstützen keine verpflichtende Fahreignungsprüfung für Ältere.

BBZ Nordhausen eröffnet neues Lkw-Trainingszentrum

Nach rund zehn Monaten Bauzeit wurde das neue Verkehrsschulungszentrum des Berufsbildungszentrums Straßenverkehr (BBZ) vor rund 100 Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Wirtschaft in Nordhausen eröffnet.

Olaf Salomon, Geschäftsführer des BBZ Straßenverkehr, bedankte sich bei den beteiligten Ämtern und Abteilungen der Zuwendungsgeber von Bund und Land, bei den verantwortlichen Mitarbeitern im eigenen Haus sowie bei den Architekten und den Baufirmen für die Unterstützung.

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner hob in seinem Grußwort die herausragende Bedeutung des neuen Zentrums für die Aus- und Weiterbildung im Bereich Verkehrssicherheit

hervor. Insgesamt wurde der Standort um eine 240 Meter lange Fahrdynamikstrecke, eine Kreisbahn mit 60 Metern Durchmesser sowie ein zweigeschossiges Schulungs- und Konferenzgebäude erweitert. Die Nutzfläche beträgt nun rund 40.000 Quadratmeter. Insgesamt flossen 3,44 Millionen Euro in das Projekt. Neben der Förderung durch Bund und Land wurden die Kosten auch durch einen Eigenanteil des BBZ Straßenverkehr getragen.

Dass die aktuelle Erweiterung kein Zufallsprojekt ist, sondern dem strategischen Ziel der Errichtung eines Kompetenzzentrums dient, unterstrich Olaf Salomon. Angefangen von der ersten Konzeption, über die Erstellung der Businesspläne, den Nachweis der Förderwürdigkeit,

die Phase der bautechnischen Begleitung, bis zum Tag der Eröffnung war Projektleiter Marcel Kübler rund vier Jahre mit dem Ziel der Erweiterung des Schulungszentrums befasst. Weitere Entwicklungsschritte sind geplant.

Das BBZ Straßenverkehr verfügt als zertifizierter Aus- und Weiterbildungsdienstleister sowie Anbieter von Schulungen, Seminaren und Trainings zur Erhöhung der Verkehrssicherheit über bundesweit bedeutsame Kompetenzen und Alleinstellungsmerkmale. So hält zum Beispiel der Schulungsbereich Cars, Trucks & Training des BBZ Straßenverkehr Deutschlands größte Flotte an speziellen Schulungsfahrzeugen mit Stützrädern und Knickerschutz vor.



BBZ-Geschäftsführer Olaf Salomon bei der Begrüßung der Gäste



Fierliche Eröffnung (v.l.n.r.): Gert Schleichert (ACE Auto Club Europa), Manfred Grund (Mitglied des Deutschen Bundestages), Christian Kellner (DVR), Andreas Kepper (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie), Olaf Salomon (BBZ), Dr. Klaus Zeh (Oberbürgermeister Stadt Nordhausen), Dr.-Ing. Hans Nelles (Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft), Matthias Jendricke (Landrat Landkreis Nordhausen) und Dietmar Zänker (BBZ) Fotos: BBZ

Gefährlicher Trend: Smartphone im Straßenverkehr

Auch zu Fuß ist das Ablenkungspotenzial sehr groß

Viele Menschen, die sich zu Fuß im Straßenverkehr bewegen, nutzen dabei das Smartphone. Dies ist das Ergebnis einer Erhebung von DEKRA in sechs europäischen Hauptstädten. Von den rund 14.000 erfassten Personen nutzten fast 17 Prozent ihr Handy – für Textnachrichten, zum Telefonieren oder Musikhören. Für Deutschland stand Berlin im Fokus. In jeder Stadt wurde das Verhalten jeweils an drei verschiedenen Stellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen erhoben.

Über alle Städte und Altersgruppen hinweg schrieben knapp acht Prozent der Personen beim Überqueren der Straße Textnachrichten. Weitere 2,6 Prozent telefonierten und rund 1,4 Prozent taten beides gleichzeitig. Rund fünf Prozent trugen Ohrstöpsel oder Kopfhörer ohne zu sprechen – hörten also vermutlich Musik. Jüngere Menschen griffen tendenziell häufiger zum Smartphone als Ältere. Mit über

22 Prozent lag die intensivste Nutzung in der Altersgruppe zwischen 25 und 35 Jahren. Auffällig sind geschlechtsspezifische Unterschiede: Während der Schwerpunkt des Tippens bei den Fußgängerinnen lag, war bei den Männern das Musikhören deutlich häufiger.

„Telefonieren, Musikhören, die Nutzung von Apps oder auch das Tippen von Textnachrichten sorgen im Straßenverkehr für riskante Ablenkung“, sagt Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und verantwortlich für die Business Unit Automotive. „Viele Fußgänger unterschätzen offenbar die Gefahren, denen sie sich selbst aussetzen, wenn sie ihre Aufmerksamkeit auf solche Art vom Straßenverkehrsgeschehen abwenden.“

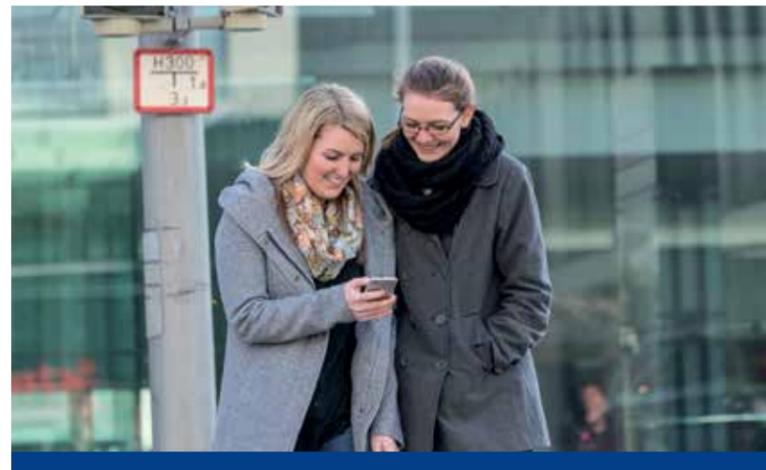
Insgesamt fallen die Unterschiede in Europa gering aus. Während die Quote für die Smartphone-Nutzung bei Fußgängerinnen und Fußgängern

in Amsterdam mit 8,2 Prozent am geringsten war, erreichte sie in Stockholm mit 23,6 Prozent den Spitzenwert. In Rom waren es 10,6 Prozent, dahinter folgen Brüssel (14,1 Prozent), Paris (14,5 Prozent) und Berlin (14,9 Prozent).

„Unsere Erhebungs-Teams berichteten teils von extremen einzelnen Ablenkungssituationen“, so DEKRA-Vorstand Klinke. „Was immer wieder beobachtet wurde, waren Gruppen von jungen Menschen, die gemeinsam in ein Smartphone schauten, während sie die Straße überquerten. In einem Fall kollidierte sogar die ganze Gruppe mit einem Fahrradfahrer.“

Weitere Beispiele: Eine Frau schiebt einen Kinderwagen über die Fußgängerfurt an einer Ampelanlage – dabei tippt sie auf ihrem Smartphone, ohne beim weiteren Überqueren auf die Ampel zu achten. Ein Mann schiebt einen Kinderwagen, hat ein Kleinkind an der Hand und überquert die Fahrbahn – während er sein Smartphone zwischen Schulter und Ohr eingeklemmt hat.

„Besonders eindrücklich war auch eine Szene in Stockholm: Ein junges Mädchen bleibt mitten auf der Fahrbahn stehen, holt ihr Handy heraus und beginnt zu tippen. Erst als ein Busfahrer hupt, wird ihr klar, wo sie steht, und sie geht weiter“, berichtet Klinke. „Solche und ähnliche Situationen haben die Teams unserer Unfallforschung bei der Erhebung immer wieder beobachtet.“



Hohes Risiko: mit Blick auf das Smartphone die Straße überqueren Foto: DEKRA/Thomas Küppers

40 Jahre B.A.S. Verkehrstechnik AG

Getreu dem Motto „Geht nicht, gibts nicht“ entwickelt Unternehmensgründer Werner Sporleder seit über 65 Jahren Ideen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erhaltung der Mobilität. Vieles, was für Verkehrsteilnehmer heute eine Selbstverständlichkeit ist, wurde durch den von den Medien als „Verkehrssicherungspapst“ bezeichneten Vorstandsvorsitzenden auf den Weg gebracht. Aus seiner anfangs viel belächelten Idee, Verkehrssicherung als Dienstleistung anzubieten, ist eine Branche aus etwa 100 Unternehmen entstanden. Mit 22 Servicestationen ist die B.A.S. Verkehrstechnik AG einer der größten Verkehrssicherer Deutschlands und führt bundesweit Verkehrssicherungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen durch. Innerorts werden bis zu 3.000 Baustellen gleichzeitig abgesichert. Und das seit nunmehr 40 Jahren.

Grund genug, dieses Jubiläum am Firmensitz im niedersächsischen Hemmingen (Region Hannover) gebührend zu feiern. Die zahlreichen Gäste aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung wurden mitgenommen auf eine launige Zeitreise durch die umfangreiche Unternehmensgeschichte. Passend zum 40-jährigen Firmenjubiläum feierte Sporleder seinen 90. Geburtstag, sparte aber auch an seinem doppelten Ehrentag nicht mit Kritik an den Behörden. Er bemängelte fehlendes Interesse an der Umsetzung von Innovationen und kritisierte, dass die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen über 20 Jahre alt seien. „Hier sehe ich noch reichlich Handlungsbedarf“, sagte der Jubilar. Und eines steht fest: Werner Sporleder, für den der Begriff Ruhestand ein Fremdwort ist, wird auch weiterhin aktiv an Verbesserungen

der Verkehrssicherheit mitwirken – ganz getreu seinem Lebensmotto: „Menschen mit Visionen gehen allen anderen auf den Geist, bis sie Erfolg haben.“



Große Freude über das 40-jährige Firmenjubiläum (v.l.n.r.): Sonja Riefe, Heike Sporleder, Werner Sporleder, Gertrud Sporleder und Ralph Goerres Foto: B.A.S. Verkehrstechnik AG

Dashcams bringen Sicherheitsgewinn

44 Prozent der deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer würden in ihrem Fahrzeug eine Kamera anbringen, wenn dies gesetzlich geregelt und erlaubt wäre. Dies ergab eine repräsentative Umfrage des Automobil-Clubs Verkehr (ACV). Rund ein Viertel der 2.009 Befragten geht davon aus, dass die Verwendung von Dashcams zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Sechs von zehn Autofahrenden waren der Meinung, dass gefährliches Drängeln und zu dichtes Auffahren reduziert werden könnten. Jede dritte befragte

Person vermutete einen Rückgang der Rotlichtverstöße. Dass der Einsatz von Dashcams die Regelverstöße im Fahrradverkehr eindämmen könnte, nahmen 27 Prozent der Befragten an.

Auch der ACV geht davon aus, dass die flächendeckende Nutzung von Dashcams einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten kann. „Sie zwingen Verkehrsrowdys zur Vernunft“, sagt Lars Wagener, Vorsitzender der ACV-Geschäftsleitung. „Vor dem Hintergrund der erneut gestiegenen Verkehrsofferzahlen muss über einen Ein-

bau ab Werk nachgedacht werden“, so Wagener weiter.



Ein zunehmender Trend: Dashcams an der Frontscheibe Foto: GWM

Jugendliche übernehmen Verantwortung

Preisverleihung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



Glückliche Gewinnerinnen und Gewinner des Wettbewerbs „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ Foto: Jürgen Gebhardt

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle, hat in Berlin die Hauptgewinner der Verkehrssicherheitsaktion „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ausgezeichnet. Schülerinnen und Schüler ab der achten Jahrgangsstufe haben zu Verkehrssicherheitsthemen intensiv recherchiert, ihre Ergebnisse journalistisch aufbereitet und in Kooperation mit regionalen Tageszeitungen veröffentlicht.

„Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Wenn alle mitmachen und jeder seinen Beitrag leistet, wird es auf unseren Straßen noch sicherer. Vor allem junge Fahrerinnen und Fahrer müssen für dieses wichtige Thema sensibilisiert werden, denn sie sind besonders gefährdet.“

Das gelingt mit dieser Aktion. Die Zeitungsartikel zeigen eindrucksvoll, wie Jugendliche Verantwortung für

mehr Verkehrssicherheit übernehmen“, sagte Barthle bei der Preisverleihung.

Ausgezeichnet wurden drei Schulklassen für die besten Themenseiten des Jahres 2015. Zu den Hauptgewinnern zählen die Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 8 des Dientzenhofer-Gymnasiums in Bamberg mit ihrem Thema „Verkehrserziehung“ (erschieden im Fränkischen Tag am 29. Juli 2015). Zehntklässler des Trave-Gymnasiums in Lübeck beschäftigten sich mit „Unfallfolgen und Traumata“ (Lübecker Nachrichten, 21. August 2015). Schülerinnen und Schüler der Emil-Possehl-Schule in Lübeck recherchierten zum „Verkehrswesen international“ (Lübecker Nachrichten, 15. Juli 2015).

Außerdem erhielten zwei Klassen Sonderpreise für ihre Berichterstattung zu den Themen „Verantwortlicher Umgang mit Alkohol und 0,0 Promille im Straßenverkehr“

(Johann-Wolfgang-von-Goethe-Gymnasium Germersheim, Rheinpfalz, 8. August 2015) und „Idee und Umsetzung von mehrsprachigen Notfallkarten für Flüchtlinge“ (Berufsbildende Schule Bad Dürkheim, Rheinpfalz, 26. September 2015).

Die kreativen Ideen der Jugendlichen kannten keine Grenzen: Bei ihrer journalistischen Arbeit setzten sie neben nachrichtlichen Artikeln auch Interviews, Umfragen, eigene Erfahrungsberichte und Illustrationen ein.

„Im Sinne der ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘ ist es unsere Aufgabe, alles zu unternehmen, damit Fehler, die gemacht werden, nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft werden“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Den jungen Fahranfängerinnen und Fahranfängern sei bewusst, dass sie noch keine ausgereiften Profis seien und Zeit zum Lernen bräuchten. Sie

wüssten um die Gefahren im Straßenverkehr, wenn sie ihr Handeln selbstkritisch hinterfragen, und sie wüssten ebenfalls, was getan werden müsse, um sie als Fahrerinnen und Fahrer in sicherem Handeln zu stärken. „Und genau hier setzen die Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der DVR in ihrer Präventionsarbeit an. Wir wollen die jungen Menschen darin bestärken, sich sicher und verantwortungsvoll im Straßenverkehr zu bewegen“, betonte Kellner. Sie zu bestärken heiße, sie aktiv zu beteiligen. Seit 2008 zeigten nun rund 5.000 Schülerinnen und Schüler, dass sie frühzeitig Verantwortung übernehmen wollen und können. „Hoch motiviert recherchieren junge Menschen, werten aus, diskutieren und formulieren in zahlreichen Artikeln, wo die Gefahren lauern und wie man ihnen begegnen kann“, lobte er das Engagement der jungen Leute.

Dr. Sven Timm, Verantwortlicher für strategische Kooperationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), betonte, dass junge Menschen zwar durch mangelnde Erfahrung, Impulsivität und erhöhte Risikobereitschaft ein doppelt so hohes Unfallpotenzial wie der Rest der Bevölkerung

aufweisen. „Doch die Jugendlichen sind nicht nur ein Problem, sondern sie beweisen immer wieder, dass sie selbst viel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen wollen. Die diesjährigen Preisträgerinnen und Preisträger haben in hervorragender Weise gezeigt, wie das aussehen kann“, sagte er.

Dr. Gernot Sittner, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“, dankte den Tageszeitungen, die sich an dem Wettbewerb beteiligen und die Nachwuchsjournalisten bei ihrer Arbeit unterstützen.

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



Lobte das Engagement der Jugendlichen: Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär Foto: Jürgen Gebhardt

um zum Thema Verkehrssicherheit zu recherchieren und anschließend eigenständig eine Themenseite zu gestalten. Im Projektjahr 2015 beteiligten sich rund 850 Jugendliche aus 35 Schulen. Insgesamt wurden 28 Themenseiten von den teilnehmenden Klassen erstellt.

„Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der DGUV, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und der Aachener IZOP GmbH (Institut zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren).



Lübecker Nachrichten, 21. August 2015



Fränkischer Tag, 29. Juli 2015



Lübecker Nachrichten, 15. Juli 2015

Bäume am Straßenrand – leider eine Gefahr

Bereits kleine Fahrfehler können schwere Unfallfolgen haben

Von Detlev Lippard



Trügerische Idylle: Landstraßen sind schön, aber gefährlich Foto: GWM

Von Bäumen gesäumte Straßen bieten einen schönen Anblick. Insbesondere Alleen haben als Natur- und Kulturgut einen hohen Wert. Deshalb misst der DVR ihrem Erhalt und Schutz einen hohen Stellenwert bei.

Für Autofahrende bedeuten Bäume am Straßenrand jedoch eine stark unterschätzte Gefahr. Gemäß einer repräsentativen Befragung des DVR vom Dezember 2013 wurde der Baumunfall nur von 22 Prozent „als größte Gefahr“ genannt. Bei einer bundesweiten DEKRA-Umfrage vom selben Jahr hatten vor einem Baumunfall sogar nur zehn Prozent „am meisten Angst“, hingegen 72 Prozent vor einem Unfall mit Wild. Tatsächlich ergibt sich folgendes Bild: Bei Wildunfällen kamen im Jahr 2014 „nur“ 18 Personen auf Landstraßen ums Leben, durch Baumunfälle aber 555

Menschen und damit mehr als ein Viertel der 2.019 Verkehrstoten auf Landstraßen. Woche um Woche starben also mehr als zehn Verkehrstote durch einen solchen Aufprall. Denn Baumunfälle haben eine besonders hohe Unfallschwere.

Der DVR hat mit seiner Strategie Vision Zero das Ziel, die Anzahl und die Schwere der Unfälle von Jahr zu Jahr deutlich abzusenken bis hin zu einem Straßenverkehr möglichst ohne Verkehrstote. Von diesem Ziel ist Deutschland noch sehr weit entfernt. Viele Landstraßen sind noch nicht fehlerverzeihend gestaltet.

Einerseits stellen Bäume an Fahrbahnrandern ein landschaftsprägendes Gut dar. Andererseits sind sie aus Sicht des Autofahrenden mit großen Risiken verbunden. Bäume sind mit dem



Das Foto zeigt einen stark beschädigten, nahe am Fahrbahnrand stehenden Baum. Hier war es zu einem sehr schweren Unfall gekommen, den die Beifahrerin nicht überlebte. Der schwer verletzte Fahrer gab später zu Protokoll, er sei bei der Suche nach einem Radiosender abgelenkt gewesen und deshalb etwas von der Fahrbahn abgekommen. Er könne sich nicht erklären, wie ihm so etwas habe passieren können. Zu schnell sei er nicht gefahren. Dennoch mache er sich große Vorwürfe, dass seine Ehefrau nicht überlebt habe.

Das Sachverständigengutachten bestätigte die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Laut Polizeibericht bestand kein Verdacht auf Alkohol, Drogen oder Medikamente, sodass ein Unfall infolge von Ablenkung nahe liegt.

Der Vision-Zero-Ansatz betont, dass der Mensch nicht fehlerfrei agieren kann, aber Fahrfehler ohne schwerwiegende Folgen möglich sein müssen. Diese Unfallstelle hat jedoch keine Sicherheitsreserve, weshalb bereits ein kleiner Fahrfehler gravierende Auswirkungen haben kann. Foto: GDV

Ziel eines weitgehend sicheren Straßenverkehrs nicht ohne weiteres zur Deckung zu bringen. Sehr deutlich lässt sich dies am Beispiel der Alleen illustrieren: Straßenbäume sind aus historischen Gründen gepflanzt worden, um per Kutsche oder zu Fuß Reisende schattenspendend zu flankieren. Maßgebend waren zudem Ästhetik und die räumliche Orientierung. Die Bäume waren der damaligen langsamen Fortbewegung angemessen.

Folgerichtig leitet sich das Wort „Allee“ vom französischen „aller“ (= gehen) her. Die heutigen Fahrgeschwindigkeiten stehen aber den am Straßenrand stehenden Bäumen entgegen. Die früher gegebene gute Verträglichkeit von Baum und Fahrzeug besteht im Automobilzeitalter leider nicht mehr. Es bedarf also verschiedener Schutzmaßnahmen – für Mensch und Baum.

Regelwerke zur Vermeidung von Baumunfällen

Zur Vermeidung von Baumunfällen stehen insbesondere zwei Regelwerke zur Verfügung. Die „Empfehlungen

zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume – ESAB“ und die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme – RPS“. Obwohl die ESAB bereits aus dem Jahr 2006 stammen, sind sie nach wie vor zu beachten. Sie gelten für das bestehende Straßennetz und betonen das Auffinden unfallauffälliger Bereiche vor der Maßnahmenfindung. Die ESAB stellen einen Kompromiss zwischen den Anforderungen der Verkehrssicherheit und der Landschaftspflege dar.

Die RPS aus dem Jahr 2009 gelten für Baumaßnahmen an Straßen und für

vorhandene Straßen mit Unfallhäufungen. Sie beziehen sich bei Neupflanzungen von Bäumen und beim Ersatz einzelner Bäume in Alleen auf die ESAB. Zusätzlich definieren sie für Bäume sogenannte kritische Abstände: Für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 100 km/h sind demnach Schutzeinrichtungen beziehungsweise Schutzplanken erforderlich, wenn der Abstand vom Straßenrand zum Baum weniger als 7,50 Meter beträgt.

Die Regelwerke bilden den Stand der Forschung in der Straßenverkehrstechnik ab und stellen mit ihrem



Leider wächst hier eine zukünftige Unfallstrecke heran.

Bereits ein Aufprall auf einen Baum mit noch geringem Stammumfang kann zu schweren Unfallfolgen führen. Deshalb lehnt der DVR eine solche Anpflanzung einer Allee direkt am Fahrbahnrand ab. Foto: GDV



An gefährlichen Stellen dienen Schutzplanken gleichermaßen Mensch und Baum. Foto: TU Dresden

Maßnahmenkatalog ein Instrumentarium geeigneter Schutzmaßnahmen bereit. Die DVR-Forderungen zu Baumunfällen orientieren sich an diesem Regelwerk und unterscheiden

- **Bäume an bestehenden Straßen:** Handelt es sich um eine Unfallhäufung, ist der Katalog möglicher Maßnahmen anzuwenden. In Frage kommt zum Beispiel die Installation von Schutzplanken (siehe Foto). Schutzplanken mindern die Unfallschwere, obwohl damit die Gefahr eines schweren Unfalls mit dem Gegenverkehr einhergehen kann. Insgesamt überwiegen aber die Vorteile deutlich. Nur dann, wenn keine der in den ESAB im einzelnen beschriebenen vielfältigen Maßnahmen dazu geeignet ist, das Unfallgeschehen wesentlich zu verbessern, kommt als Ultima Ratio das Entfernen von Bäumen in Betracht. Vor einer solchen Entscheidung ist

die Beurteilung der zuständigen Unfallkommission zu berücksichtigen und die jeweilige Naturschutz- oder Landschaftsbehörde zu beteiligen.

- **Neu- und Nachpflanzungen:** Grundsätzlich sollte trotz ihrer ästhetischen Qualität möglichst auf die Neupflanzung straßenbegleitender Bäume verzichtet werden, da ein freier Seitenraum am sichersten ist. Werden dennoch Bäume gepflanzt, so sind Schutzeinrichtungen vorzusehen oder ein Abstand zum Fahrbahnrand gemäß den RPS einzuhalten. Bei Nachpflanzungen ist der Ersatz einzelner Bäume gemäß ESAB in eine bestehende Baumreihe (Lückenbepflanzung) ohne weitere Maßnahmen möglich, sofern die Stelle nicht unfallauffällig ist. In einem solchen Fall müssen Schutzeinrichtungen installiert werden.

An Maßnahmen kommen neben den Schutzeinrichtungen insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen (StVO-Zeichen 274), Überholverbote (Z 276), Kurvenzeichen (Z 103 und 105), Richtungspfeile (Z 625), die Härtung des Banketts, die Verbesserung der Griffigkeit der Fahrbahn sowie Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung in Betracht. Bei Motorradstrecken sollten bestehende Schutzplanken mit einem zusätzlichen Unterfahrschutz versehen werden.

Somit liegt zum Schutz vor Baumunfällen ein umfangreiches Instrumentarium bewährter Maßnahmen vor. Dessen Anwendung geschieht zwar je nach Bundesland und Landkreis mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung. Es ist jedoch gemeinsame Praxis, dass das Entfernen von Bäumen eher die Ausnahme ist.



Auch ein einzelner, relativ dünner Baum am Straßenrand kann Menschenleben kosten. Foto: DVR

Berechtigte Kritik der Naturschützer am Regelwerk?

Dennoch wird seitens des Natur- und Landschaftsschutzes am Regelwerk und dessen Umsetzung Kritik geübt. Im Kreuzfeuer stehen insbesondere die RPS. Im November 2015 wurden von zehn Naturschutzverbänden „gemeinsame Forderungen nach ergänzenden Regelungen im Umgang mit der RPS 2009 für Alleen und Baumreihen“ gestellt.

Zum Beispiel wird gefordert, die Vorschriften insbesondere auf Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung zu beschränken. Der DVR sieht diese Forderung sehr kritisch. Denn Unfallanalysen haben gezeigt, dass viele schwere Baumunfälle gerade auf wenig befahrenen Strecken auftreten. Denn leere Straßen laden zum Rasen ein.

Außerdem wird eine flexible Festlegung des Seitenabstands bei Neuanpflanzungen gefordert. Auch diese Forderung liest sich nur im ersten Moment gut, ist aber bei näherem Hinsehen nicht praktikabel. Denn eine jeweilige Berücksichtigung beispielsweise der Gestaltung oder des Zustandes des Fahrbahnbanketts würde letztlich dazu führen, dass keine allgemeinen Grenzwerte mehr festgelegt werden könnten. Der dann große Auslegungsspielraum wäre nicht im Sinne der Verkehrssicherheit.

Eine Reihe weiterer Forderungen hingegen wird vom DVR unterstützt. Zum Beispiel können Nachpflanzungen im Sinne von Lückenbepflanzungen in der Flucht bestehender Alleen erfolgen, wenn die Baumücke im Sinne der ESAB maximal 100 Meter lang ist. Begrüßenswert sind auch

die Forderungen nach vermehrten Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Installation von ortsfesten Blitzanlagen an besonderen Gefahrenstellen.

Für den DVR steht der Schutz des menschlichen Lebens an erster Stelle. Seit 1995 haben über 22.000 Menschen ihr Leben durch Baumunfälle an Landstraßen verloren. Es besteht also weiterhin dringender Handlungsbedarf – und zwar am besten im gemeinsamen Dialog der Fachleute aus den Bereichen Verkehrssicherheit und Landschaftsschutz.

Der Autor ist Referatsleiter Straßenverkehrstechnik beim DVR.

dlipphard@dvr.de

„Das Begleitete Fahren ab 17 ist ein Riesenerfolg, aber kein Grund, sich darauf auszuruhen“

Der Leiter Interessenvertretung des ADAC Ulrich Chiellino über die Risiken junger Menschen im Straßenverkehr, eine verbesserte Fahrausbildung sowie Ablenkung und Alkohol am Steuer

DVR-report: Herr Chiellino, im Jahr 2014 sind 496 junge Fahrerinnen und Fahrer im Straßenverkehr ums Leben gekommen, insgesamt sind über 67.000 verunglückt. Warum ist das Unfallrisiko für die 18- bis 24-Jährigen besonders hoch?

Chiellino: Wir kennen drei wesentliche Einflussfaktoren, die sich gegenseitig verstärkend auf die Gruppe auswirken. Zum einen ist es das Anfängerrisiko, also die Tatsache, dass sich die jungen Menschen neu im motorisierten Straßenverkehr bewegen und die Fähigkeiten erst erlernen und begreifen müssen. Dazu kommt das Jugendlichkeitsrisiko, die Fehleinschätzung von Risiken in bestimmten Situationen, der jugendliche Leichtsinnsinn sozusagen. Und die dritte Variable sind die jugendtypischen Fahrsituationen, das heißt, die jungen Fahrer kommen häufiger zum Beispiel mit Alkohol in Kontakt oder fahren häufiger auch mal bei Dunkelheit von der Disco nach Hause und das dann häufig auch mit vielen Mitfahrern.

DVR-report: Welche Faktoren verursachen bei diesem Risikomix die größten Probleme?

Chiellino: Es wäre schön, wenn man das pauschal beantworten könnte. Man spricht zwar davon, dass das Anfängerrisiko einen bedeutsamen Einfluss hat. Das mag aber auch daran liegen, dass man natürlich weiß, wie man dieses Problem am einfachsten beheben kann, nämlich mit Fahrpraxis. Während das Jugendlichkeitsrisiko sicherlich immer mitschwingt und man gerne mal alle Vorsätze über Bord wirft. Nur ist das Jugendlichkeitsrisiko nicht gleichmäßig verteilt. Besonders gefährdet sind junge Männer, die im Durchschnitt nicht so eine ausgeprägte Selbstreflexion vorweisen, wie das vielleicht bei den jungen Damen der Fall ist.

DVR-report: Stichwort Fahrpraxis. Das „Begleitete Fahren ab 17“ (BF17) gilt als Erfolgsmodell. Für Sie auch?

Chiellino: Ganz klar, das Begleitete Fahren ab 17 ist ein Riesenerfolg und das ist gar nicht hoch genug einzuschätzen, zumal diese Maßnahme als eine freiwillige Möglichkeit konzipiert wurde. Und wir sehen in der Evaluation einen deutlich positiven Effekt im Unfallgeschehen, auch was die Delikte betrifft.

DVR-report: Nun nehmen noch nicht alle jungen Menschen an diesem Programm teil. Was müsste aus Ihrer Sicht getan werden, um den Anteil der Jugendlichen, die am BF17 teilnehmen, zu erhöhen?

Chiellino: Es ist in der Tat schwierig, den Anteil noch weiter zu erhöhen. Aktuell liegt er ungefähr bei 50 Prozent, also jeder Zweite, der einen Führerschein in der Klasse erwirbt, entscheidet sich für das Begleitete Fahren. Das ist einerseits schön, andererseits aber noch zu wenig. Nur muss man auch erkennen, dass nicht jeder die Möglichkeiten hat, am Begleiteten Fahren teilzunehmen. Nicht jeder hat einen geeigneten Begleiter oder ein passendes Fahrzeug zur Verfügung. Insofern ist es sicherlich nicht so einfach möglich, diesen Anteil beliebig zu erhöhen. Man muss über bestimmte Anreize nachdenken, die den Zugang zum Begleiteten Fahren erleichtern, vielleicht auch über gezielte Bonusprogramme.

DVR-report: Seit Jahren wird in Deutschland über verlängerte Lernzeiträume diskutiert. Nach meinem Eindruck sind sich die Fachleute

über die Vorteile erweiterter Lernphasen einig. Warum wird das nicht endlich umgesetzt?

Chiellino: Das ist eine sehr gute Frage. Ich kann sie leider auch nicht beantworten. Die Ideen liegen alle auf dem Tisch, sie sind auch nicht neu und teilweise auch schon in einigen Nachbarländern erprobt. Vielleicht fehlt noch so ein kleiner Schuss Mumm, aufs Gaspedal zu drücken und zu sagen: Das wollen wir jetzt auch wirklich umsetzen und erreichen. Ich denke aber, dass wir inzwischen auf einem guten Weg sind und die größten Bedenken erstmal ausgeräumt sind, was mögliche unerwünschte Nebeneffekte betrifft, sodass ich zuversichtlich bin, dass das klare Bekenntnis der Koalitionsvereinbarung zur Mehr-Phasen-Ausbildung absehbar Realität werden kann.

DVR-report: Wenn wir über verlängerte Lernzeiträume für die jungen Menschen sprechen, welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Feedbacksysteme?

Chiellino: Eine ganz zentrale Rolle und aus meiner Sicht ist das im Augenblick noch viel zu wenig implementiert im Ausbildungsprozess. Man ist sehr stark konzentriert auf die Manöverebene, auf das Erlernen der Fahrzeugbedienung und das vermeintliche Beherrschen des Fahrzeugs. Aber das Reflektieren, sprich zu hinterfragen, wo liegen meine Defizite, wo kann ich mich noch verbessern, wo sind meine fahrerischen Grenzen, das wird noch viel zu wenig angesprochen. Und genau da würde auch eine erweiterte Lernphase ansetzen, nämlich mit Rückmeldeschleifen dazu angeregt werden, seine eigene Fahrkompetenz selbstkritisch zu hinterfragen. Und das im Coaching-Prinzip auf Augenhöhe mit dem Fahrlehrer.



Verlängerte Lernzeiträume: „Vielleicht fehlt noch so ein kleiner Schuss Mumm, aufs Gaspedal zu drücken und zu sagen: Das wollen wir jetzt auch wirklich umsetzen.“ Foto: Hans-Rudolf Schulz

DVR-report: Inwieweit können spezielle Fahrsicherheitstrainings für die jungen Leute einen Beitrag leisten, das Unfallrisiko zu reduzieren?

Chiellino: Fahrsicherheitstrainings haben den großen Vorteil, dass sie in einem geschützten Raum stattfinden. Sie ermöglichen das Ausprobieren von Grenzsituationen oder auch das Herbeiführen von kritischen Situationen – zum Beispiel ablenkende Faktoren im Auto. Wenn man das Training für die jungen Fahrer so auslegt, dass man nicht die Perfektionierung der Fahrfähigkeiten im Blick hat, sondern das Aufzeigen der Defizite, sodass der Fahrer bestenfalls demütig vom Platz geht und erkannt hat, was er alles nicht kann und seinen Schwerpunkt auf das Vermeiden von Gefahren und nicht auf das Bewältigen von Gefahren legt, dann wäre viel erreicht. Ein weiterer positiver Effekt der Trainings ist, dass die Teilnehmer in Gruppen agieren können.

Die Effekte in der Peergroup können positiv genutzt werden, denn wir sehen in der Unfallstatistik, sie klappt weit auseinander, was Männer und Frauen betrifft oder was das Verursachen von Unfällen angeht. Gut geschulte Moderatoren können diese Situationen geschickt ansprechen.

DVR-report: Was raten Sie Eltern von Heranwachsenden? Welchen Beitrag können sie leisten, ihren Nachwuchs gut auf den sicheren motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten?

Chiellino: Viele Eltern unterschätzen ihre Vorbildfunktion. Sie sind immer Vorbild im Straßenverkehr, nicht nur für andere, sondern insbesondere auch für den eigenen Nachwuchs, der auf der Rückbank mitfährt und das Verhalten der Fahrer mitbekommt. Da ist schon sehr entscheidend, wie stark rege ich mich über Fehler anderer Verkehrsteilnehmer auf, wie schätze ich bestimmte



„Fahrsicherheitstrainings haben den großen Vorteil, dass sie in einem geschützten Raum stattfinden.“

Situationen ein, wie häufig kommt man in kritische Situationen, wie werden sie dann im Fahrzeug im Nachhinein besprochen, werden sie als Bagatelle abgetan oder ist es doch ein Anlass, sich stärker zu hinterfragen. Dass es nicht immer gelingen kann, vorbildlich unterwegs zu sein, ist auch klar und allzu menschlich. Aber zumindest sollte man den Vorsatz fassen, als Vorbild in den Straßenverkehr zu gehen. Ich denke, das wäre schon ein großer Schritt.

DVR-report: Ein zunehmendes Problem sind ablenkende Tätigkeiten am Steuer, vor allem Textnachrichten lesen und schreiben mit dem Smartphone. Haben Sie Erkenntnisse, ob Ablenkung besonders problematisch für junge Fahrerinnen und Fahrer ist? Gibt es einen Beleg, dass dieses Fehlverhalten bei den jungen Leuten ansteigt?

Chiellino: Es gibt nicht den empirischen Beweis oder mir ist er zumindest nicht bekannt, der das genau erfassen kann, weil die Dunkelziffer einfach riesig ist. Aber, was plausibel ableitbar ist, die Ausstattungsrate mit Smartphones, die eine sehr große Vielzahl an Ablenkungen bieten, ist in

den letzten Jahren enorm gestiegen. Gleichzeitig ist die Verkehrsleistung nicht weniger geworden. Leider hören wir immer wieder von tragischen Unfällen und das große Problem ist, dass wir hier einer Wahrnehmungsverzerrung unterliegen, denn die Risikobewertung ist schlussendlich das Produkt aus einer Bewertung der Schadenshöhe, was bedeutet ein Unfall für mich persönlich, das ist etwas sehr Abstraktes, und auf der anderen Seite die subjektive Einschätzung einer Unfallwahrscheinlichkeit im Sinne, wie häufig tritt das Ereignis ein. Man macht häufig die Erfahrung, dass es zehn- oder zwanzigmal gut gegangen ist, dass es möglicherweise hundertmal gut gegangen ist, aber wir haben keine Garantie, dass es beim hundertundersten Mal immer noch gut geht. Und das muss man deutlich machen, dass man nicht alle Dinge gleich gut erledigen kann. Dass jeder einer Leistungseinschränkung unterlegen und es sehr schwierig ist, Zeitfenster vorauszusehen, wann kann ich mich ablenken und wann nicht. Das ist ein großes Problem, das wir verstärkt an die Verkehrsteilnehmer adressieren müssen, um diesem Trend entgegenzuwirken. Ich sehe schon die

Gefahr, dass Ablenkung zunehmend ein negativer Faktor im Straßenverkehr werden kann, der durchaus zum Beispiel das Alkoholproblem und die damit in Zusammenhang stehende Unfallsauffälligkeit verdrängen könnte.

DVR-report: Die zentrale Frage ist, wie kann man diesem Problem Herr werden. Müsste das Thema Ablenkung nicht viel stärker in die Fahrausbildung integriert werden?

Chiellino: Das wäre sicherlich ein Weg, dass man es schon dort adressiert und den jungen Menschen bewusst macht, welche Auswirkungen Ablenkung haben kann. Im geschützten Umfeld könnten beispielsweise Aufgaben gestellt werden, die deutlich machen, wie die eigene Fahrleistung darunter leidet. Lernen durch Einsicht sozusagen. Andererseits ist auch ganz klar, wir können nicht alles verbieten, was gefährlich ist. Jede Form der Nebentätigkeit im Fahrzeug stellt eine ablenkende Tätigkeit dar und wir werden nicht alles verbieten können. Wir müssen auch hier sehr stark den Fokus darauf legen, die eigene Verantwortung zu stärken und genau diese Risikobeurteilungen



„Ich sehe schon die Gefahr, dass Ablenkung zunehmend ein negativer Faktor im Straßenverkehr werden kann, der das Alkoholproblem und die damit in Zusammenhang stehende Unfallsauffälligkeit verdrängen könnte.“ Fotos: Hans-Rudolf Schulz

transparenter machen. Schlussendlich auch psychologische Elemente, wie funktioniert unsere Wahrnehmung, ein Stück weit mit in die Ausbildung tragen. So wird für den Einzelnen nachvollziehbarer, warum er sich denn so verhält, wie er sich verhält und er damit auch den Mechanismus kennt, wie er sich selbst austricksen kann und dem entgegensteuern kann. Es geht darum, Strategien zu entwickeln, nicht in die eigene Falle zu tappen.

DVR-report: Meine letzte Frage richtet sich nach einem Bereich, der auch bei jungen Fahrerinnen und Fahrern nach wie vor eine Rolle spielt: Alkohol am Steuer. Für Fahranfängerinnen und -anfänger sowie junge Fahrerinnen und Fahrer gibt es bereits ein absolutes Alkoholverbot am Steuer. Jüngst haben sich in einer repräsentativen Umfrage unter ADAC-Mitgliedern 67 Prozent der Befragten generell für eine strikte Abstinenz am Steuer ausgesprochen. Ein Ergebnis, das sich auch in früheren Umfragen zu diesem Thema, unter anderem vom DVR, wiederfinden lässt. Was halten Sie von einem generellen absoluten Alkoholverbot am Steuer?

Chiellino: Die Schwierigkeit besteht darin, dass man sich überlegen muss, was heißt ein absolutes Alkoholverbot. Die Null-Promille-Regelung als solche kann es ja nicht geben, weil es immer auch Prozesse im Körper geben kann, die durchaus zu 0,1 oder 0,2 Promille führen können und schon heute haben wir ja eine Grenze bei 0,3 Promille, die möglicherweise bereits strafrelevant sein kann. Insofern bewegen wir uns im juristischen Sinne schon sehr nahe an einer Null-Promille-Regelung. Was sicherlich helfen würde, wäre eine höhere Kontrolldichte. Es gibt Zahlen, dass auf eine entdeckte Alkoholfahrt sehr viele unentdeckte kommen und insofern wäre das eine Stellschraube, an der man drehen könnte, um geltendem Recht zur besseren Durchsetzung zu verhelfen.

Wir sehen darüber hinaus, dass der Trend bei den Alkoholunfällen eher rückläufig ist. Natürlich stehen auch wir zu der klaren Aussage, wenn ich fahre, trinke ich nicht. Wir sind aber auch der Überzeugung, dass eine neue Promilleregelung das Problem alleine nicht lösen kann. Möglicherweise könnte das absolute Alkoholverbot, das bei den jungen Fahranfängern bei 21 Jahren endet, auf 24 Jahre ausgedehnt werden. Das



„Natürlich stehen auch wir zu der klaren Aussage, wenn ich fahre, trinke ich nicht.“ Fotos: Hans-Rudolf Schulz

werde ich im Rahmen meiner Aufgabe als Vorsitzender des Vorstandsausschusses „Junge Kraftfahrer“ auch zeitnah in die Diskussion einbringen, um ein Meinungsbild innerhalb des DVR zum Thema herbeiführen zu können. Denn bis zu diesem Alter sind die jungen Menschen einem erhöhten Risiko ausgesetzt. Vielleicht könnte diese verlängerte Sozialisation ohne Alkohol im Straßenverkehr positive und nachhaltige Effekte für die Altersgruppen danach haben.

Interview: Sven Rademacher

Das Interview in voller Länge unter www.dvr.de.



Zur Person: Ulrich Chiellino

Ulrich Chiellino ist seit 2009 für den ADAC e.V. als Verkehrspsychologe im Ressort Verkehr verantwortlich für den Themenschwerpunkt der Verkehrssozialisation und Interaktion, insbesondere auch im Kontext der Mensch-Maschine-Schnittstelle. Seit 2015 leitet er die Bereiche der Interessenvertretung sowie der Verkehrssicherheitsprogramme. Zuvor analysierte Chiellino für die Audi Accident Research Unit (AARU) in einem interdisziplinären Team etwa 1.000 Verkehrsunfälle und entwickelte hierzu ein vereinfachtes Auswertungsschema zur retrospektiven Bestimmung menschlicher Unfallursacheneinflussfaktoren. Somit engagiert sich der Psychologe seit inzwischen mehr als zehn Jahren aktiv für die Verkehrssicherheit. Zudem führt er seit April 2015 den Vorsitz im neu gegründeten DVR-Vorstandsausschuss „Junge Kraftfahrer“.

Mobilität für alle Menschen

Neues Seminarprogramm für Betreuerinnen und Betreuer von Menschen mit geistiger Behinderung

Von Michael Heß



Renate und Romy beim Ampeltraining



Rüdiger und Vanessa auf einer Mittelinsel



Kameramann und Regisseur nah dran: Elke und Romy an der Druckknopfampel

„Traust du dir zu, allein über die Ampel zu gehen?“ Romy Preißler vom Ingeborg-Thomae-Haus der Lebenshilfe in Bonn schaut Renate erwartungsvoll an. „Nein!“ schallt es ihr voller Überzeugung entgegen. So stand das nicht im Drehbuch. Autor, Regisseur und Kameramann sind sich am Set aber schnell einig, dass das Drehbuch angepasst werden muss. Übungen im Straßenverkehr dürfen Menschen mit geistiger Behinderung nicht überfordern. Und vor allem dürfen sie diese nicht in Gefahr bringen, indem man fälschlicherweise davon ausgeht, dass eine einmalige, gelungene Übung die anschließende selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr garantiert. Also einigen sich alle Beteiligten am Set, dass Renate in der unübersichtlichen Verkehrssituation nur mit Romy als Begleiterin übt.

Ganz anders Rüdiger. Er nennt sich selbst einen „alten Hasen“ im Straßenverkehr. Vanessa Krüger möchte überprüfen, was Rüdiger alles kann und ob es vielleicht Verhaltensweisen gibt, die ihn in Gefahr bringen könnten. Übungsort

ist eine Mittelinsel auf einer mäßig befahrenen Straße. Rüdiger meistert die Überquerung der Fahrbahn ohne Probleme – mit und ohne Begleitung. Er kommentiert sein Verhalten dabei sprachlich, was die Überprüfung seiner Fähigkeiten enorm erleichtert. Das einzige Problem: Viele Autofahrende halten an, wenn Rüdiger am Fahrbahnrand oder auf der Mittelinsel steht – aus Rücksichtnahme, aber auch, weil sie die Kameras entdeckt haben. Doch Rüdiger weiß die Situation richtig einzuschätzen. Und er weiß auch, dass eine Mittelinsel kein Zebrastreifen ist, an dem Autofahrende anhalten müssen, wenn Personen die Fahrbahn überqueren wollen.

Insgesamt sechs „klassische“ Situationen für Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr wurden an diesem Drehtag gefilmt. Das Übungsvideo ist Teil des neuen DVR-Programms „Mobilitätsförderung bei Menschen mit (Mobilitäts-)Behinderung“. Es beinhaltet ein eintägiges und zwei zweitägige Seminar-konzepte für Betreuerinnen und Betreuer von

Menschen mit geistiger Behinderung sowie ein Handbuch. Das Handbuch kommt bei den Seminaren zum Einsatz und ist zugleich der Band 18 der „Schriftenreihe Verkehrssicherheit“ des DVR.



Handout und Schriftenreihe

Bei den Fortbildungsseminaren, die von Fachleuten der Universität Gießen unter Leitung von Professorin Dr. Reinhilde Stöppler moderiert werden, geht es um Menschen mit Behinderung, die zu Fuß gehen, mit dem Rollstuhl fahren, Bus und Bahn nutzen und mit dem Rad fahren. Theoretische Teile wechseln sich ab mit Spielen und Übungen, flankiert von anschaulichen Medien, beispielsweise den Übungsvideos.

Die Seminare werden inhouse in Einrichtungen durchgeführt und sind kostenfrei. Voraussetzung ist lediglich, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Seminardauer freigestellt werden. Interessierte Einrichtungen können sich bei der GWM Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeptionen mbH bewerben, einer Tochterfirma des DVR (info@gwm-bonn.de).

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die auch von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet wurde, weist der Mobilität eine Schlüsselrolle zu. Ziel ist die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens, beispielsweise durch den Zugang zu Arbeits-, Kultur- und Freizeitangeboten. Die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr ist dafür eine fundamentale Voraussetzung.

Elke, Renate, Ute, Rüdiger und Yasmine haben den aufregenden Tag vor der Kamera genossen, auch wenn er lang und anstrengend war. Das Filmteam und der DVR sagen: danke für euer Engagement, für eure Geduld und für eure sympathische, liebenswerte Schauspielkunst!

Der Autor ist Geschäftsführer der GWM.



Zufriedene Gesichter bei den Akteuren und dem Produzenten nach der Rohschnittaufnahme. Fotos: GWM

BF17: Mit Janin Reinhardt und Johannes Strate unterwegs in Hamburg

Prominente Begleitung für Gewinner der Aktion „Mach deinen FrÜherschein“

Schülerin Miriam Bayer war mit einer prominenten Beifahrerin in Hamburg unterwegs. Die 17-jährige Gewinnerin der Aktion „Mach deinen FrÜherschein“ des DVR und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verbrachte einen Tag mit Moderatorin Janin Reinhardt. Auch die Auszubildende Eva Baalman konnte sich als Gewinnerin über ein bekanntes Gesicht auf dem Beifahrersitz freuen: Sie chauffierte Johannes Strate, Sänger der Gruppe „Revolverheld“, durch die Elbmetropole. Die Videos zu den Begleitfahrten sind bei YouTube und auf der Aktionsseite www.bf17.de online zu sehen.

Mit der Aktion engagieren sich Janin Reinhardt und Johannes Strate für das Begleitete Fahren ab 17 (BF17). Jugendliche, die ihre Fahrprüfung bis zum 17. Geburtstag erfolgreich ablegen, können gemeinsam mit einer Begleitperson volle zwölf Monate lang

Erfahrung hinter dem Steuer sammeln – und sind später sicherer unterwegs. „Ich finde BF17 super und kann nur jedem empfehlen, so früh wie möglich damit zu starten. Als ich meinen Führerschein gemacht habe, gab es die Möglichkeit noch nicht“, sagte Strate. Reinhardt ergänzte: „Ich konnte es früher kaum erwarten, endlich den Führerschein zu machen und selbstständig zu sein. Jetzt geht das schon mit sechzehneinhalb Jahren.“

Wie viel Erfahrung Fahranfängerin Eva Baalman bereits im Straßenverkehr gesammelt hat, bewies sie während der Tour mit ihrem Star. „Am Anfang war ich echt nervös mit Johannes als Beifahrer. Aber dann hat alles ganz entspannt geklappt. Schließlich mache ich schon seit einem halben Jahr beim BF17 mit.“ Bei einem gemeinsamen Besuch im ersten Probenraum von „Revolverheld“ bestätigte Promi-Beifahrer Strate: „Eva fährt schon wie ein

Profi. Ich habe mich zu jedem Zeitpunkt total sicher gefühlt.“ Auch Miriam Bayer zeigte sich von BF17 überzeugt: „Bisher saßen meine Eltern immer auf dem Beifahrersitz – das hat mir ein Gefühl von Sicherheit gegeben. Auch mit Janin an Bord macht es echt Spaß!“ Sicher und souverän meisterte sie die Stadtrundfahrt. „Du fährst so routiniert, als wärst du schon jahrelang am Steuer unterwegs“, lobte Reinhardt die Nachwuchsfahrerin während eines Spaziergangs am Elbestrand.

Mit dem „FrÜherschein“ werben DVR und BMVI dafür, dass sich Jugendliche früh mit dem Thema Fahrerlaubnis beschäftigen. Wer Interesse an einem frühen Start hat, sollte die maximale Begleitzeit ausschöpfen und somit möglichst lange mit einer erfahrenen Begleitperson üben, bevor es allein ans Steuer geht. Die Vorteile liegen in mehr Fahrpraxis und einem niedrigeren Unfallrisiko.



Miriam Bayer mit Moderatorin Janin Reinhardt als Begleitfahrerin



Eva Baalman mit Johannes Strate auf Tour in Hamburg Fotos: fischerAppelt

AGFS-Kongress 2016: Radschnellwege als Rückgrat einer neuen Mobilität

Um lokale Radwege in der Fläche miteinander zu verknüpfen und das Fahrrad auch für Wegstrecken über fünf Kilometer attraktiver zu gestalten, sind Radschnellwege seit längerem im Gespräch. Auf ihrem jährlichen Kongress eröffnete die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) neue Perspektiven auf ein effektives, flächendeckendes Netz aus Radwegen und Radschnellwegen. Rund 600 Interessierte verfolgten vier internationale Fachvorträge über Potenziale und Chancen unterschiedlicher Radwegenetze sowie eine spannende Podiumsdiskussion und nutzten den Kongress als Plattform für Austausch und Diskussion.

Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, betonte die Vorreiterrolle des Landes in Sachen Radschnellwege und die mit dem Radverkehr verbundene erhöhte Lebensqualität in den Quartieren. „Die

Städte müssen wieder erlebbar sein, sie müssen ein Stück Heimat vor der Haustür werden“, mahnte der Minister.

Im Mai 2016 soll eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verabschiedet werden, nach dem regionale Radschnellwege zu Landesradwegen werden, die in der Baulast des Landes liegen. Nordrhein-Westfalen wäre somit das erste Bundesland mit einer faktischen Gleichstellung von Landesstraßen und regionalen Radschnellwegen. Schätzungen zufolge kann ein rund 100 Kilometer langer „Radschnellweg Ruhr“ zwischen Hamm und Duisburg pro Tag eine Verlagerung von 50.000 Pkw-Fahrten auf das Fahrrad bewirken.

„Radschnellwege bieten das Potenzial für den nötigen Quantensprung im Radverkehr“, erläuterte Christine Fuchs, Vorstand der AGFS. Mit den technischen Entwicklungen im Bereich der E-Bikes und einem erhöhten



NRW-Verkehrsminister Michael Groschek: „Städte müssen wieder erlebbar sein.“ Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

Stellenwert des Fahrrads durch alle Schichten der Gesellschaft könne ein gut ausgebautes und sicheres Radschnellwegenetz das Rückgrat des Radverkehrs der nahen Zukunft sein. Das Angebot soll dabei Berufspendler, Freizeit- und Urlaubsradler ansprechen, aber auch die fahrradbasierte Lastenbeförderung fördern.

Deutscher Fahrradpreis 2016: Auszeichnung für Kommunen und Projekte

Der „Deutsche Fahrradpreis“ wird jedes Jahr in drei Kategorien vergeben und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) verliehen.

In der Kategorie „Infrastruktur“ konnte die Stadt Nürnberg mit dem Projekt „Radständer für die Nordstadt“ den mit 3.000 Euro dotierten ersten Platz erzielen. Sie überzeugte vor allem durch den intensiven Austausch mit den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie dem Einzelhandel. Den zweiten Platz sicherte sich die Stadt Göttingen mit dem „eRadschnellweg“ vor den Architekten Paul Wichert und Lars Göhring mit der Berliner Baugemeinschaft „Fahrradloft“. In der Kategorie

„Service“ überzeugte das Projekt „Kiezkaufhaus“ aus Wiesbaden durch eine Verbindung aus komfortablem Online-Handel und umweltbewusster Nahversorgung durch den lokalen Einzelhandel. Den zweiten Platz belegte das Gemeinschaftsprojekt des Zukunftsnetzes Mobilität NRW „Radfahren in der Grundschule“. Den dritten Platz sicherte sich die Hansestadt Rostock mit „Rostock steigt auf – Der Service macht's!“.

Der Mönchengladbacher Künstler Norbert Krause sicherte sich mit seinem Projekt „200 Tage Fahrradstadt“ den ersten Preis in der Kategorie „Kommunikation“. Auf Platz zwei folgten Dr. Christine Lehmann mit ihrem Blog „Radfahren in Stuttgart“ sowie die Veranstaltungsreihe „Das Internationale Festival des Fahrrad-Films“.

Motorrad fahren: Reiz mit hohem Risiko

Parlamentarischer Abend von DVR und DVW



Die Motorradsicherheit im Blick (v.l.n.r.): Rolf „Hilton“ Frieling (Biker Union), Wolfgang Stern (Verkehrspädagoge), Prof. Kurt Bodewig (Präsident DVW), Siegfried Brockmann (Leiter Unfallforschung der Versicherer), Dr. Walter Eichendorf (Präsident DVR), Reiner Brendicke (Hauptgeschäftsführer Industrieverband Motorrad) und Benjamin Schulz (Unfallkommission Erzgebirgskreis) Foto: Detlev Schilke

schen auf dem Motorrad ums Leben gekommen. Die nach wie vor alarmierenden Unfallzahlen nahmen der DVR und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) zum Anlass, im Rahmen eines Parlamentarischen Abends am 25. Februar 2016 in der Landesvertretung Thüringen in Berlin über Möglichkeiten zu diskutieren, die Motorradsicherheit zu erhöhen. Im Vordergrund standen das Zusammenspiel von Mensch, Fahrzeug- und Straßenverkehrstechnik.

Anstieg der Getöteten

DVW-Präsident Professor Kurt Bodewig beklagte in seiner Begrüßung der rund 150 Gäste den erneuten Anstieg der Todesopfer im Straßenverkehr. Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) sind im vergangenen Jahr 3.475 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 98 Todesopfer mehr als im Vor-

jahr. „Das ist eine Entwicklung, die uns berührt und Ängste auslöst. Wir müssen diesen Trend umkehren“, sagte Bodewig. Im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero müsse auch die Motorradsicherheit im Blick behalten werden. So forderte der DVW-Präsident eine bessere Umsetzung der Hinweise des Merkblattes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) in den Bundesländern.

Für Risiken sensibilisieren

Besorgt über den bundesweiten Anstieg der getöteten Motorradfahrerinnen und -fahrer zeigte sich auch die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär. Der Motorradverkehr sei von besonderen Risiken geprägt. Sie beschrieb die zahlreichen Projekte und Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale



In der Podiumsdiskussion machten die Experten deutlich, dass gegenseitige Schuldzuweisungen von Auto- und Motorradfahrenden nicht weiterhelfen. Foto: Detlev Schilke

Freiheit, Individualität, Spaß: Das sind nur einige Schlagworte, mit denen Bikerinnen und Biker ihre Faszination am Motorradfahren beschreiben. Doch das Fahren mit dem motorisierten Zweirad weist ein hohes Unfallrisiko auf. Können, Erfahrung und passende Ausrüstung sind notwendig. Dennoch: Ein Motorrad hat weder eine Knautschzone noch einen Gurt. Motorrad fahren ist gefährlich, das beweist ein Blick in die Unfallstatistik: Jeder sechste im Straßenverkehr tödlich Verunglückte (17,1 Prozent) und fast jeder siebte Schwerverletzte (14,7 Prozent) war im Jahr 2014 ein Motorradfahrender. Das bestandsbezogene Risiko, auf einem Motorrad getötet zu werden, war im Jahr 2014 mehr als viermal so hoch wie im Auto. Insgesamt sind 587 Men-

Infrastruktur (BMVI), die für die besonderen Risiken des Motorradfahrens sensibilisieren. „Mit Schauspieler Hannes Jaenicke konnten wir im Rahmen der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne ‚Runter vom Gas‘ einen prominenten Unterstützer gewinnen, der in mehreren Filmen erläutert, worauf es beim sicheren Fahren mit dem Motorrad ankommt“, erläuterte Bär. In diesem Zusammenhang erwähnte die Staatssekretärin, wie wichtig Sicherheitstrainings seien.

Sicherheitstrainings sind notwendig

In der anschließenden von Marco Seifert (Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Podiumsdiskussion machten die Experten deutlich, dass bei der Frage, wie die Sicherheit für Motorradfahrende erhöht werden kann, gegenseitige Schuldzuweisungen von Auto- und Motorradfahrenden nicht weiterhelfen. „Motorradfahrer müssen noch stärker für ihre eigenen Risiken sensibilisiert werden“, forderte Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Rund 69 Prozent aller tödlichen Motorradunfälle seien von den zumeist männlichen Motorradfahrern selbst verschuldet.

Auch Rolf „Hilton“ Frieling von der Biker Union unterstrich die Verantwortung der eigenen Klientel für die Verkehrssicherheit: „Für einige Motorradfahrer scheint der Grundsatz zu gelten: Wer den Zündschlüssel dreht, schaltet das eigene Gehirn aus.“ Selbstverständlich müssten solche Leute bestraft und „zu Fußgängern“ gemacht werden. „Die meisten fahren aber vorausschauend, allein um nicht die eigene Gesundheit aufs Spiel zu setzen“, stellte der Experte klar. Diese Auffassung unterstützte auch Verkehrspädagoge Wolfgang Stern: „Niemand möchte einen Unfall verursachen.“ Ein Problem sei aber mangelnde Fahrpraxis und die fehlende Beherrschung der Maschine, zum Beispiel in engen Kurven. „Das muss trainiert werden“, forderte Stern. Das gelte ebenfalls für das richtige Bremsen mit ABS.

Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrieverbands Motorrad, wies darauf hin, dass der DVR gemeinsam mit der Europäischen Vereinigung der Motorrad-Hersteller (ACEM – European Association of Motorcycle Manufacturers) ein neues Qualitätssiegel ins Leben gerufen habe. „Mit diesem Qualitätssiegel können Motorradfahrer hochwertige Schulungsprogramme und

Trainings klar und einfach identifizieren, und zwar europaweit“, erläuterte er. Neben dem Verhalten der Fahrer und der technischen Ausstattung der Maschinen spielt natürlich auch die Infrastruktur eine wichtige Rolle. Benjamin Schulz von der Unfallkommission Erzgebirgskreis erläuterte, wie es gelungen sei, eine unfallauffällige Strecke, auf der es immer wieder zu Alleinunfällen mit schwerverletzten Motorradfahrenden gekommen sei, mit Rüttelstreifen zu versehen und damit zu entschärfen. Seit der Umsetzung der Maßnahme 2013 habe es dort keinen Motorradunfall mehr gegeben.

In seinem Schlusswort betonte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, dass es auch künftig für alle Beteiligten darauf ankomme, weiterhin alles zu unternehmen, die Gruppe der Motorradfahrenden besser zu schützen. „Motorrad fahren hat etwas sehr Emotionales und zählt zu den schönsten Arten der Fortbewegung. Aber es ist ein Reiz mit hohem Risiko, für den ein hoher Blutzoll entrichtet wird.“ Mit Blick auf das Unfallgeschehen sei weitere Ursachenforschung notwendig, um daraus Verbesserungen für Mensch, Maschine und Straße abzuleiten.



Auch nach dem offiziellen Programm wurde intensiv diskutiert. Foto: Detlev Schilke



Dorothee Bär zeigte sich besorgt über den bundesweiten Anstieg der getöteten Motorradfahrenden. Foto: Detlev Schilke

Sicher am Steuer: Ex-Lindenstraßen-Star Bill Mockridge macht Fahrfitness-Check in Köln

Mehr als drei Millionen Fans verfolgten im Dezember 2015 den letzten dramatischen Auftritt in der Lindenstraße von Erich Schiller alias Bill Mockridge. Im Februar 2016 gab es in Köln ein Wiedersehen mit dem beliebten Schauspieler und Kabarettisten. Für eine Aktion des DVR machte sich der 68-jährige TV-Liebling für sichere Mobilität im Alter stark: In einer Kölner Arztpraxis nahm er dafür an einem freiwilligen Gesundheitscheck teil, bei dem seine Fahrtüchtigkeit auf Herz und Nieren geprüft wurde.

„Ich will so lange wie möglich selbst am Steuer sitzen“, sagte Bill Mockridge. „Und natürlich auch sicher unterwegs sein. Deshalb finde ich es sehr wichtig, regelmäßig meine Fahr-

fitness checken zu lassen. Angst oder falscher Stolz, zum Arzt zu gehen, sind schlechte Berater.“ Dass sich viele ältere Menschen nur ungern mit dem Thema auseinandersetzen, zeigt eine forsa-Umfrage aus dem Jahr 2015: Bisher hat nur jeder fünfte Autofahrende (19 Prozent) über 65 Jahre bereits einmal mit dem Hausarzt über die eigene Fahrtüchtigkeit gesprochen. Dabei ist ein Gesundheitscheck schnell und unkompliziert durchgeführt. Die ärztliche Untersuchung umfasst Augen und Ohren, Reaktionsgeschwindigkeit, Beweglichkeit sowie Herz, Leber und Nervensystem. Wichtig ist es zudem, zu besprechen, ob Medikamente eingenommen werden, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken könnten.

Bill Mockridge erhielt nach seinem freiwilligen Check bei Dr. Michael Feld in Köln Bestnoten: „Er ist top-fit“, bescheinigte ihm der Facharzt für Allgemeinmedizin. „Bei vielen Patienten stellen sich Beeinträchtigungen oft schleichend ein. Manche bemerken Probleme beim Autofahren erst sehr spät. Lässt beispielsweise langsam die Sehkraft im Dunkeln nach, fällt das nicht sofort auf.“ Wer seine Fahrtüchtigkeit ärztlich prüfen lässt, braucht dabei nicht zu befürchten, seinen Führerschein zu verlieren. Zunächst gilt die ärztliche Schweigepflicht. Im Zweifel wird an einen Spezialisten überwiesen.



Höchste Konzentration beim Reaktionstest



Test der Tagesmüdigkeit mit dem pupillographischen Schläfrigkeitstest



Dr. med. Michael Feld untersucht Bill Mockridge.
Fotos: Alena Zerbes

„Die Deutschen sind gute Autofahrer“

Schauspieler Bill Mockridge über die Sicherheit auf unseren Straßen, das Verkehrsklima und ältere Verkehrsteilnehmer

DVR-report: Herr Mockridge, wie gehen Sie mit dem Thema Verkehrssicherheit um? Denken Sie bewusst über Ihre Teilnahme am Straßenverkehr nach?

Mockridge: Ich denke ganz viel darüber nach, weil ich sehr viel Auto fahre und ab und zu mal Fehler mache. So Kleinigkeiten, dass zum Beispiel ein anderer Fahrer hupt und ich bemerke, dass ich nicht schnell genug wieder nach rechts eingeschert bin oder ähnliche Dinge. Ich möchte mich allerdings als verantwortungsbewusster Teilnehmer im Straßenverkehr benehmen und denke dann: Oh Bill, da hast du nicht aufgepasst! Mir ist der Gedanke gekommen, dass ich vielleicht mal eine Fahrstunde mit einem Fahrlehrer machen sollte, um mein Fahrverhalten eine Stunde lang kontrollieren zu lassen.

Wenn man meint, man könnte gut fahren – ich persönlich fahre seit über 50 Jahren –, aber merkt, dass das eine oder andere nicht mehr so gut klappt, dann sollte man ehrlich sein und die Schwächen zugeben.

DVR-report: Wie viele Kilometer sind Sie im Jahr mit dem Auto unterwegs?

Mockridge: Ich fahre so zwischen 30.000 und 35.000 Kilometer im Jahr.

DVR-report: Wie sicher fühlen Sie sich dabei?

Mockridge: Ich fühle mich grundsätzlich sicher. Psychologisch gibt es da ein kleines Männchen, das mir sagt: Bill, guck lieber zweimal! Oft ist man unkonzentriert und hört es schon im Geiste krachen, ist aber noch mal mit dem Schrecken davongekommen.

DVR-report: Wie finden Sie das Verkehrsklima auf unseren Straßen? Es wird ja oft behauptet, die Deutschen seien zu aggressiv.

Mockridge: Ich komme aus Kanada und fahre in jedem Sommer dort zwei Monate Auto. Das Fahrverhalten ist in Kanada deutlich entspannter. Alle fahren 100 km/h auf der Autobahn und das ist sehr gemütlich.



Bill Mockridge im Interview mit Sven Rademacher

Ich finde, die Deutschen sind ziemlich gute Autofahrer. Natürlich gibt es Ausnahmen, Rowdies beispielsweise, die mit der Lichthupe drängeln. Aber ich bin immer versucht es so zu sehen, als handele es sich dabei um einen Notfall: Der Fahrer muss dringend nach Hause, weil seine Frau ein Kind bekommt oder ähnliches. Ich bin eher positiv gepolt und denke nicht an Nötigung, sondern daran, dass sein Verhalten einen nachvollziehbaren Grund haben muss.

DVR-report: Glauben Sie, dass es speziell für ältere Menschen im Straßenverkehr besonders stressig ist?

Mockridge: Ja. In Deutschland darf man im Vergleich mit anderen Ländern relativ schnell fahren und deshalb geht hier auch der Punk ab. Ich finde dennoch, dass der überwiegende Teil gut und sicher fährt. Natürlich ist es für ältere Leute nicht einfach, sich auf plötzliche Änderungen einzustellen, wo eventuell einer rechts überholt, weil du zu langsam fährst auf deiner Spur. Es wird hier eingeschert, da überholt, man muss seine Augen überall haben.

Interview: Sven Rademacher

Vernetzte Mobilität als Herausforderung

Auftakt zur Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

Vernetzte, intelligente Mobilitätsketten stellen Chancen, aber auch Herausforderungen für die Verkehrsplanung der Zukunft dar. Eine neue Arbeitsgemeinschaft unter Federführung des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung möchte Verkehrsexpertinnen und -experten, Entscheidungstragende aus Städten und Kommunen sowie Planungsbeauftragte zusammenbringen, um den Erfahrungsaustausch zu fördern, konkrete Beratung sowie Hilfestellung zu bieten und Öffentlichkeitsarbeit zu stärken. Unter dem Motto „Nah. Mobil. Jetzt.“ folgten rund 300 Vertreterinnen und Vertreter aus Städten, Kommunen, Verbänden und Mobilitätsinitiativen am 17. März 2016 der Einladung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in Frankfurt am Main.

In seiner Eröffnungsrede hob Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs für eine vernetzte, nachhaltige Mobilität hervor. Um die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu steigern, sei die Arbeit vor Ort entscheidend. „Nahmobilität findet in den Kommunen statt“, so Al-Wazir. Er bekräftigte: „Unser Ziel ist deshalb ein Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Verbänden und Wissenschaft, das regelmäßig zusammenkommt.“

Maria Vassilakou, Vizebürgermeisterin der Stadt Wien, präsentierte die Fortschritte und Erfolge, die durch gezielte Anreize und Impulse im Bereich der Nahmobilität erreicht werden können. Über eine sorgfältige Optimierung des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr, verbunden mit einem Absenken des Preises für Jahresnetzkarten für den Großraum Wien auf 365 Euro, konnte die Abonnentenzahl innerhalb von zwei Jahren auf nahezu 900.000 verdoppelt werden. Somit verfügt jede zweite Einwohnerin/jeder zweite Einwohner der österreichischen Hauptstadt über eine Netzkarte. „Mobilitätsplanung kann nur ganzheitlich erfolgen und ist immer auch Stadtentwicklung“, berichtete Vassilakou. Es gehe darum, Begegnungszonen für Menschen im öffentlichen Raum zu schaffen und Lebensqualität in die Stadt zu transportieren. Radverkehr könne eine Entlastung für alle Verkehrsträger schaffen, erfordere jedoch eine gut ausgebaute und vor allem sichere Infrastruktur.

Neue Leitbilder für eine vernetzte Mobilität

Auf einer Podiumsdiskussion wurden kreative und erfolgreiche Lösungsansätze für eine Nahmobilität diskutiert, die sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert. Wichtige Themen waren zielgerichtete Infrastrukturförderung und Verkehrsüberwachung – doch nicht zuletzt, so der Tenor, müssten sich Verhaltensweisen und Mobilitätsleitbilder ändern. Die neuen Ansätze müssten eine Richtung einschlagen, die die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr als primäres Fortbewegungsmittel zugunsten einer vernetzten Mobilität schaffen. Verkehrserziehung im Kindesalter, breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsprozesse könnten hier langfristige Erfolge erzielen.

Im abschließenden Zukunftsdialog mit Staatssekretär Mathias Samson wurde deutlich, dass Digitalisierung als „digitaler Kitt“ zwischen den Sektoren und Lebensbereichen eine wichtige Rolle spielen kann. Mithilfe von neu gewonnenen und zusammengetragenen Informationen, etwa zum Verkehrsfluss, könnten Distanzen einfacher überwunden und Mobilität transparenter und intelligenter gestaltet werden. Veränderung, so das Fazit, werde nur gelingen, wenn auch die Emotionen der Beteiligten auf motivierende Weise angesprochen und die Städte als angenehme, moderne Lebensräume für alle empfunden werden.

PRAISE: Betriebliche Verkehrsunfallprävention zahlt sich aus



Eröffneten das PRAISE-Seminar: Jacqueline Lacroix (DVR) (r.), Antonio Avenoso (ETSC) und Bettina Velten (Dräger) Foto: Michael Kersting



Das Projekt PRAISE fördert betriebliche Verkehrssicherheit in Europa.

Unter dem Titel „Businessplan Verkehrssicherheit – Kosten senken durch Prävention“ hatten der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC und der DVR zu einem PRAISE-Länderseminar nach Montabaur eingeladen. Das Projekt „PRAISE“ (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) soll die betriebliche Verkehrssicherheit in Europa fördern und den Austausch von bewährten Praktiken stärken. Impulsvorträge, Fallbeispiele und Diskussionen unter internationaler Beteiligung zeigten auf, wie sich durch die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen mittel- bis langfristig Unfallfolgekosten senken lassen.

ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso umriss das Ziel der Veranstaltung: „Wir möchten zeigen, dass Investitionen in Verkehrssicherheit auch Wettbewerbsvorteile erzeugen können. Prävention hilft, unfallbedingte Ausfallzeiten zu vermeiden.“

Deidre Sinnott von der irischen Health & Safety Authority warb für eine unternehmensweite Sicherheitskultur als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche betriebliche Verkehrssicher-

heitsarbeit und unterstrich die Rolle der Unternehmensleitung und der Verantwortlichen für Fuhrparks.

Welchen Beitrag die Sammlung und Auswertung von Daten zum Beispiel zur Fahrleistung, zum Fahrverhalten und zur Unfallhäufigkeit leisten, um die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit zu optimieren, erläuterte Dr. Will Murray von Interactive Driving Systems aus Großbritannien. Deutlich wurden hierbei die unterschiedlichen Anforderungen an den Datenschutz, die in den einzelnen europäischen Ländern gelten.

Dass zusätzlich zu den direkten Unfallfolgekosten auch die unternehmensinternen Folgekosten zu berücksichtigen sind, führte Matthias Rumpf von der HDI Risk Consulting an. Nicht nur Gehalts- und Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall, sondern auch Rückstufungen bei Versicherungen und Imageverlust müssten berücksichtigt werden.

Ulrich Süßner von der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) schilderte erste Erfahrungen aus einem Pilotprojekt zum

EUROPA

Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir: „Unser Ziel ist ein Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Verbänden und Wissenschaft.“ Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren, das unterschiedliche Fahrzeuge vom Kleintransporter bis zum Elektrostapler umfasst. Vorteil dieser präventiven Maßnahme ist, dass unter Alkoholeinfluss nicht gefahren werden kann und die Wegfahrsperren völlig neutral von der Person wirken. Auch hier gilt es, den Datenschutz sicherzustellen, indem die Daten ausschließlich durch die BG und nicht vom Arbeitgeber ausgelesen werden. Der Einbau dieser Geräte sei vergleichsweise einfach, lediglich bei den Elektrogeräten seien die technischen Herausforderungen komplexer.

Was aber bringt es konkret, wenn Unternehmen in Verkehrssicherheit

investieren? „Die Frage nach dem direkten Return of Invest ist schwierig zu beantworten“, erläuterte Alexander Kay Steinberg, Geschäftsführer der Spedition Edgar Graß. Dennoch habe die Verkehrssicherheit in seiner Spedition einen hohen Stellenwert: Neben technischen Maßnahmen bei den Fahrzeugen wie Assistenz- und Komfortsysteme investiert seine Spedition in eine kontinuierliche Aus- und Fortbildung des Fahrpersonals und achtet auf einen sinnvollen und gesetzeskonformen Einsatz der Fahrer und Fahrerinnen. Als Anreiz zur Unfallvermeidung gibt es Prämienmodelle für unfallfreies Fahren. Der stetige Einsatz für Verkehrssicherheit zahlt sich unter anderem in

rückläufigen Kundenreklamationen, einem geringen Krankenstand und in reduzierten Versicherungsaufwendungen aus.

Welche Maßnahmen konkret für die Erhöhung der betrieblichen Verkehrssicherheit angewendet werden können, erläuterte Jacqueline Lacroix vom DVR. Gudrun Gericke von der Universität Jena präsentierte die Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität GURUM. Dieses Instrument hilft Unternehmen, die vorgeschriebene Gefährdungsbeurteilung auch im Bereich der Verkehrsteilnahme ihrer Belegschaft durchzuführen.

EU-Unfallstatistik: weitere Anstrengungen zur Rettung von Menschenleben erforderlich

Die von der Europäischen Kommission veröffentlichten vorläufigen Statistiken zur Straßenverkehrssicherheit 2015 bestätigen, dass die Straßen Europas nach wie vor die sichersten der Welt sind, auch wenn die Zahl der Verkehrstoten um knapp ein Prozent im Vergleich zum Vorjahr zugenommen haben.

Im vergangenen Jahr starben auf den Straßen in der EU 26.000 Menschen, das sind 5.500 weniger als im Jahr 2010. Allerdings ist auf EU-Ebene keine Verbesserung gegenüber 2014 zu verzeichnen.

Außerdem gab es nach Schätzungen der Kommission 2015 auf den Straßen

der EU 135.000 Schwerverletzte. Die mit Toten und Verletzten im Straßenverkehr verbundenen sozialen Kosten (Rehabilitation, Gesundheitsversorgung, Sachschäden usw.) werden auf mindestens 100 Milliarden Euro geschätzt.

„Jeder Tote oder Schwerverletzte ist einer zu viel. Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten beeindruckende Ergebnisse bei der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten erzielt, der gegenwärtige Stillstand ist jedoch alarmierend. Wenn Europa sein Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 erreichen soll, muss noch viel mehr getan werden. Ich fordere die Mitgliedstaaten

auf, im Hinblick auf die Rechtsdurchsetzung und die Durchführung von Kampagnen größere Anstrengungen zu unternehmen“, sagte die für Verkehr zuständige EU-Kommissarin Violeta Bulc.

Die Getötetenrate je eine Million Einwohner war 2015 mit 51,5 ähnlich hoch wie in den vorangegangenen beiden Jahren. Sieben EU-Mitgliedstaaten haben eine Getötetenrate von weniger als 40 je eine Million Einwohner, und kein einziger EU-Mitgliedstaat weist eine Rate auf, die über 100 liegt. Deutschland liegt mit einer Rate von 43 im oberen Drittel.

Dunkelziffern bei Verkehrsunfällen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sammelt detaillierte Kenntnisse über Unfallursachen

Über Unfälle, die der Polizei gemeldet werden, ist heutzutage relativ viel bekannt. Es gibt aber auch „Dunkelziffern“, also eine Reihe von Unfällen, die der Polizei nicht bekannt sind. Diese detailliert zu erforschen, hat sich die BASt zur Aufgabe gemacht.

Das Hauptaugenmerk des Projektes InDev (In-depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users) liegt auf dem Hergang von Unfällen mit Beteiligung von Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind sowie Älteren. Es wird von der Universität Aalborg in Dänemark durchgeführt, Auftraggeber ist die Europäische Kommission.

Ziel der Befragung ist, Straßenverkehrsunfälle - vor allem mit Beteiligung der sogenannten „Schwächeren“ - in ganz Europa detailliert zu untersuchen. Mit den Befragungsergebnissen soll außerdem eine bessere Schätzung der Unfallkosten erreicht werden. Somit können bei der Planung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen deren Nutzen und Kosten besser eingeschätzt werden.

Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes ist eine Online-Befragung.

Wer an der Befragung teilnehmen möchte, muss mindestens 18 Jahre alt sein. Eine Befragung dauert zwischen zwei und 20 Minuten, je nachdem, ob die befragte Person einen Unfall hatte oder nicht. Über den Zeitraum von neun Monaten sind insgesamt vier Fragebögen zu beantworten. Unter www.bast.de/indev erhalten Interessierte weitere Informationen und gelangen zur Befragung.

WISSENSCHAFT

Impressum



DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2016, 46. 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

Titelfoto:
DEKRA/Thomas Küppers
Konzeption und Gestaltung:
GWM - Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH
Auguststraße 29
53229 Bonn

Druck:
Bonifatius GmbH
Paderborn
ISSN: 0940-9025

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

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

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

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

G 3169 F

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



An advertisement with a green background. On the left, the text "Abstand halten" is written vertically in large, bold, black letters, and "Für ihn" is written vertically below it in large, bold, white letters. In the center, there is a black and white soccer ball and a pair of green and white striped soccer gloves. On the right side, there is a vertical white bar containing logos for "RUNTER VOM GAS" (with a green and yellow triangle logo), "Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz" (with a German flag logo), "UK BG", and "UK BG" (with a blue logo).