

DVR

report

2/2016

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.



Aktuell

„Runter vom Gas“:
Multitasking ist ein Mythos

Mitglieder

Risiko-Check: Wer klug
entscheidet, gewinnt

Im Blickpunkt

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Journal

Lesertelefon: Tippen, texten,
chatten bis es kracht?

Mehr Schutz für die Ungeschützten

Nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes sind im vergangenen Jahr 3.459 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 82 Todesopfer mehr als im Vorjahr.

Damit hat die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten nach 2014 leider auch 2015 zugenommen. Dies ist ein Alarmzeichen dafür, dass wir nicht nachlassen dürfen, uns weiterhin anzustrengen, diese Entwicklung wieder umzukehren. Nach wie vor werden täglich neun Menschen auf unseren Straßen getötet, rund 1.000 verletzt. Die Entwicklung zeigt, dass stetig sinkende Unfallzahlen kein Selbstläufer sind, sondern kontinuierliche und große Anstrengungen notwendig sind.

Besonders gefährdet sind Zweiradfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Bedenklich stimmen die Zunahme der getöteten Motorradfahrenden um rund neun Prozent, die ebenfalls gestiegene Zahl bei den tödlich verunglückten Fußgängern und Fußgängerinnen um 2,7 Prozent sowie die nur um 3,3 Prozent gesunkene Zahl bei den Radfahrenden. Die sogenannten „schwächeren“ Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer müssen besser geschützt werden. Dazu zählt zum Beispiel eine sichere und aktuellen Erkenntnissen angepasste Radverkehrsinfrastruktur. Selbstverständlich müssen sich die Fahrradfahrenden regelkonform verhalten, auf die Benutzung der Fahrbahn oder des Radweges in falscher Fahrtrichtung sowie auf Alkohol verzichten.

Mit Blick auf die motorisierten Zweiradfahrenden ist es weiterhin notwendig, auf bekannten Motorradstrecken Schutzplanken mit Unterfahrschutz einzurichten, die Geschwindigkeit zu beschränken und entsprechend zu überwachen. Darüber hinaus sollten die Fahrerinnen und Fahrer durch regelmäßige Fahrtrainings, auch auf der Straße, ihre eigene Sicherheit erhöhen. Ferner sollten sie darauf achten, mit einer technisch einwandfreien Maschine und guter Schutzkleidung unterwegs zu sein.

Wir brauchen mehr Schutz für die Ungeschützten. Der DVR appelliert daher an alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, egal ob sie zu Fuß, mit dem Auto, Fahrrad oder Motorrad unterwegs sind, sich mit Verständnis und Rücksicht zu begegnen.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
srademacher@dvr.de



„Goldener Gurt“ für Kurt Bodewig

Professor Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und Bundesminister a.D., ist vom Motor Presse Club (MPC) mit dem „Goldenen Gurt“ geehrt worden. Mit der Auszeichnung wird sein Lebenswerk gewürdigt, in dem die Verkehrssicherheitsarbeit eine zentrale Rolle spielt. Seit über fünf Jahren ist Professor Bodewig auch Vizepräsident des DVR.

In seiner Laudatio hob DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf das unermüdliche Engagement von Professor Bodewig für die Verkehrssicherheit hervor: „Als einer der angesehensten Experten bewegt er viel in der Verkehrspolitik – und beweist großes ehrenamtliches Engagement und hohen Einsatz in einer Vielzahl von anspruchsvollen Ämtern.“

Als Bundesverkehrsminister brachte Professor Bodewig unter anderem im Jahr 2001 das erste integrierte Verkehrssicherheitsprogramm auf den Weg. Dabei ging es vor allem um Unfallvermeidung und den Schutz von Menschenleben, die Linderung von Unfallfolgen und das Mini-

mieren volkswirtschaftlicher Schäden nach Verkehrsunfällen.

Zur Zusammenarbeit von DVR und DVW sagte Eichendorf: „Uns beide eint der Glaube an die Vision Zero, also an ein sicheres Verkehrssystem ohne Tote und Schwerverletzte. Vision Zero als politisches Programm setzt Prioritäten. Und diese Priorität muss lauten: Bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen muss die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle stehen. Leben ist nicht verhandelbar.“



Große Freude über die Verleihung des Goldenen Gurts: Prof. Kurt Bodewig (Mitte) mit Rolf Heggen (MPC) und Laudator Dr. Walter Eichendorf (r.). Foto: MPC

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	12
INTERVIEW	16
JOURNAL	18
BUNDESLÄNDER	30
EUROPA	32
WISSENSCHAFT	34
IMPRESSUM	35

German Road Safety: Smartphone-App für Verkehrssicherheit

DVR startet mehrsprachige Informationskampagne für Zugewanderte

Das Thema Flüchtlinge beschäftigt bundesweit auch die Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit. Viele Verkehrsregeln in Deutschland sind für die ankommenden Menschen neu und bestimmte Situationen im Straßenverkehr gestalten sich anders als im Herkunftsland. Wie funktioniert der Nahverkehr? Wo darf ich mit dem Fahrrad fahren? Und wer hat eigentlich Vorfahrt? Diese und weitere Fragen beantwortet eine neue mehrsprachige Smartphone-App unter dem Titel „German Road Safety“, die der DVR mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) entwickelt hat. Ziel ist es, dass geflüchtete Menschen die wichtigsten Verkehrszeichen kennenlernen, elementare Verkehrsregeln anwenden und sich somit sicherer auf

Straßen, Rad- und Fußwegen bewegen können. Die kostenlose App kann in den Sprachen Deutsch, Arabisch und Englisch genutzt werden und ist für Apple iOS sowie Android erhältlich.

Martin Burkert, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, unterstützt die Initiative: „Mobilität ist ein elementarer Bestandteil von gesellschaftlicher Teilhabe. Das Projekt ‚German Road Safety‘ und im Besonderen die entwickelte Smartphone-App hilft Geflüchteten, die deutsche Straßenverkehrsordnung kennenzulernen und den öffentlichen Verkehr sicher nutzen zu können. Damit wird eine Grundvoraussetzung für gelungene Integration geschaffen.“

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer unterstreicht die Bedeutung, Menschen bei diesem Thema direkt abzuholen: „German Road Safety‘ ist unser Beitrag, um geflüchteten Menschen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu verhelfen. Mit der App als Herzstück bedienen wir das wichtigste Kommunikationsmittel der Hauptzielgruppe: das Smartphone. Durch interaktive Lernmethoden möchten wir erreichen, dass die Menschen sich über ein wichtiges Thema austauschen: sichere Mobilität.“ Vier Themenkapitel widmen sich den Bereichen öffentlicher Nahverkehr, zu Fuß unterwegs, Fahrrad fahren sowie Auto und Motorrad. Die informativen und zur Mobilität motivierenden Texte werden durch Videoanimationen unterstützt und stehen ebenfalls in allen drei Sprachen zum Anhören bereit. Eine Liste mit wichtigen Anlaufstellen rund um die Themen Verkehrssicherheit und Mobilität ergänzt das Angebot.

Eine ebenfalls mehrsprachige Internetseite unter der Adresse www.germanroadsafety.de hält alle Elemente der App bereit und bietet weiterführende Informationen für Multiplikatoren – darunter gelungene Praxisbeispiele sowie die beiden Broschüren „Fahrrad fahren in Deutschland“ und „Unterwegs in Deutschland“, die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht (DVW), der Unfallforschung der Versicherer (UDV) sowie den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen entwickelt wurden.



DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer (2.v.r.) und Marc-Philipp Waschke (DVR) (r.) präsentierten Martin Burkert (3.v.r.), Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, und weiteren Bundestagsabgeordneten die neue App. Foto: DVR/Jürgen Gebhardt

Rad fahren – wichtiger Baustein für moderne Mobilität

2. Kommunalen Radverkehrskongress

Attraktive Radverkehrskonzepte können zum Vitalitätsprogramm für Städte und Gemeinden beitragen, indem sie die Mobilität der Menschen verbessern und dem öffentlichen Raum eine neue Qualität verleihen, die Handel, Wirtschaft und Tourismus stärkt. Wie aber lassen sich im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes die Sicherheit und damit auch die Attraktivität des Radverkehrs verbessern? Um dieses Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu beleuchten und Beispiele aus der Praxis vorzustellen, hatte der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) am 15. Juni 2016 zum 2. Deutschen Kommunalradkongress nach Bingen eingeladen. Rund 120 Fachteilnehmerinnen und -teilnehmer diskutierten aktuelle Entwicklungen auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung.

Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, bezeichnete das Radfahren als „wichtigen Baustein für moderne Mobilität“. Besonderes Potenzial, Verkehr auf das Fahrrad zu verlegen, liege in den Wegstrecken unter fünf Kilometern. Digitalisierung und Vernetzung aller Verkehrsträger und der Verkehrsinfrastruktur könnten zudem neue Chancen für die Fahrradnutzung eröffnen. Mit Blick auf den Fahrrad-Monitor 2015 unterstrich der Staatssekretär die hohe Bedeutung von Rücksicht im Straßenverkehr für die Mobilität von morgen: „Knapp die Hälfte der Radfahrenden fühlt sich im Straßenverkehr unsicher – das müssen wir ernst nehmen.“



Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren (v.l.n.r.) Christian Kellner (DVR), Bernd Herzog-Schlagk (FUSS e.V.), Dr. Klaus Manns (ADAC Mittelrhein e.V.), Prof. Dr. Bernhard Schlag (TU Dresden), Dr. Wolfgang Neutz (Städtetag Rheinland-Pfalz), Aloysius Söhngen (Bürgermeister Verbandsgemeinde Prüm) und Moderator Burkhard Stork (ADFC) Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

In einer Podiumsdiskussion erörterten Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, aus der Verkehrswissenschaft, der Verkehrssicherheit sowie von ADAC und ADFC, welche Voraussetzungen innerhalb eines intelligenten Mobilitätskonzeptes gegeben sein müssen, damit der Radverkehr weiter wächst. Für DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner spielen mehrere Faktoren eine Rolle: „Durch sorgfältige infrastrukturelle Planung, durch Aufklärung über Risiken im Straßenverkehr und Information über sicheres Verhalten können wir die Sicherheit im Radverkehr deutlich erhöhen.“

Professor Bernhard Schlag vom Lehrstuhl für Verkehrspsychologie an der Technischen Universität Dresden erin-

nerte daran, dass Verhalten im Straßenverkehr sehr stark von der jeweiligen Situation abhängt: „Wenn sich Menschen beeengt oder unter Druck fühlen, sei es zeitlich oder räumlich, dann steigt das Risiko, dass sie sich aggressiv verhalten – auch, wenn sie das ansonsten nicht tun.“ In der Diskussion wurde klar, dass die derzeitige Verkehrsinfrastruktur das Ergebnis gebauter Ideen von vor 40 Jahren ist und oft nur wenig Raum für Radfahrende lässt. Einig waren sich die Experten auch darin, dass Aufklärungs- und Informationskampagnen je nach Ausrichtung langfristig einen hohen Wirkungsgrad sowohl unter allen Verkehrsteilnehmenden als auch auf planerischer Ebene erzielen können.

„Runter vom Gas“: Multitasking ist ein Mythos

Bundesverkehrsministerium und DVR verbünden sich mit zahlreichen Partnern gegen Ablenkung im Straßenverkehr

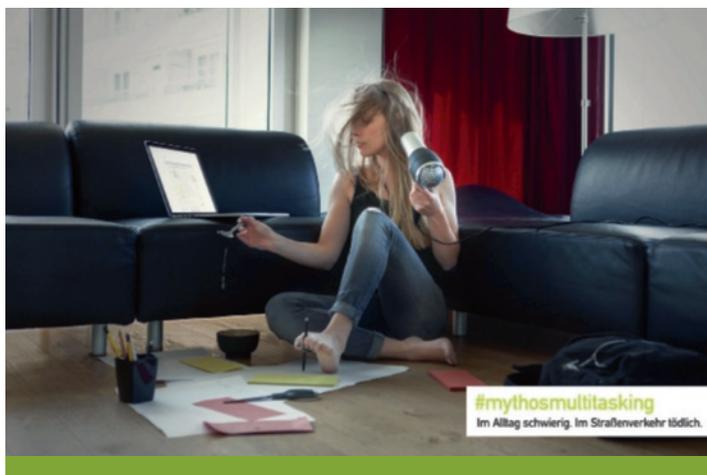


Foto-/Videowettbewerb zum Thema Multitasking Fotos: Runter vom Gas



Langenscheidt-Broschüre zum besseren Verständnis von Pkw- und Fahrradfahrenden

AKTUELL

Von Carla Bormann

Am 18. Juli 2016 startete in Kooperation mit dem Kinobetreiber CineStar und dem Automobil-Club Verkehr (ACV) der **Foto-/Videowettbewerb „Mythos Multitasking“**. Bis zum 30. September können Beiträge unter mythosmultitasking.runtervomgas.de eingereicht werden. So sollen vor allem junge und internetaffine Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dazu animiert werden, sich mit dem Thema Ablenkung im Straßenverkehr auseinanderzusetzen. Sie werden aufgefordert, auf kreative Art zu zeigen, dass Multitasking ein Mythos ist und insbesondere Smartphones im Straßenverkehr nichts zu suchen haben.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, sich mit den Foto- oder Videoaufnahmen nicht in Gefahr zu bringen. Alle Beiträge, die im realen Straßenverkehr gemacht werden und gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) verstoßen, werden vom Wettbewerb ausgeschlossen. Alle Einsendungen werden online in der Wettbewerbsgalerie

veröffentlicht und mit der Botschaft versehen: „Im Alltag schwierig. Im Straßenverkehr tödlich. #mythosmultitasking“. Im Internet kann über die Einreichungen abgestimmt werden. Aus den besten Beiträgen ermittelt dann eine Experten-Jury die Gewinner. Aus ausgewählten Fotos und Videosequenzen wird ein Kinospot zusammengestellt, der Ende des Jahres deutschlandweit in CineStar-Kinos ausgestrahlt wird. Die Gewinnerinnen und Gewinner erhalten zudem Sachpreise und die Reise zur Preisverleihung in Berlin.

Veranstaltungen in den Bundesländern

Parallel werden in Kooperation mit den Bundesländern bundesweit rund 40 Presse- und Publikumsveranstaltungen durchgeführt, die für mehr Verkehrssicherheit und Verantwortung sensibilisieren sollen. Mit einem 14 Meter langen Straßenteppich zeigen die Polizeikräfte und Kooperationspartner vor Ort, wie lang die Strecke ist, die ein Pkw bei 50 km/h in nur einer Sekunde Unachtsamkeit des Fahrenden zurücklegt. Auf

einem überdimensionalen Handy werden Aufklärungsspots gezeigt und Broschüren und Aktionsmittel zum Thema verteilt. Auch zu den Themen „unangepasste Geschwindigkeit“ und Sichtbarkeit kooperiert die Kampagne „Runter vom Gas“ mit den Bundesländern und unterstützt die Polizeien vor Ort bei der Aufklärungsarbeit.

Darüber hinaus macht die Kampagne gemeinsam mit dem Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) auf die gefährliche Unfallursache Ablenkung aufmerksam. Seit Juni tourt die ARCD-Roadshow „Lass dich nicht APPlenken!“ mit einem Fahrsimulator durch zwölf Städte und gestaltet zusammen mit „Runter vom Gas“ erlebbare Präventionsarbeit. Nähere Informationen unter: www.arcd.de/nichtapplenken (siehe auch Seite 11).

Neustart der Kampagnenwebseite

Die Kampagnenwebseite www.runter-vom-gas.de wurde komplett neu strukturiert und gestaltet. Hier finden alle an Verkehrssicherheitsthemen interessierten Menschen viele Hintergrundinformationen, aktuelle Trends, Reportagen und Mitmach-Aktionen. Die Internetseite geht mit einem responsiven Webdesign online und ist damit auch auf mobilen Endgeräten wie Smartphones und Tablet-PCs gut zugänglich. Für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Multiplikatoren stehen alle verfügbaren Broschüren und Materialangebote übersichtlich und kostenlos zur Bestellung oder zum Download zur Verfügung.

Seit Kurzem ist „Runter vom Gas“ mit ausgewählten Aktivitäten wie zum Beispiel der Aktion „Echte Männer/Starke Frauen rasen nicht“ auf Facebook präsent. Innerhalb des ersten Monats wurden bereits mehr als 7.000 Fans gewonnen. Besuchen Sie uns doch auch einmal unter www.facebook.com/runtervomgas und nehmen Sie an unserem aktuellen Quiz für ein besseres Miteinander von Pkw- und Radfahrenden teil oder bestellen Sie unsere beliebte neue Langenscheidt-Broschüre zu diesem Thema.

Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen/Medienarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR.

cbormann@dvr.de



„Echte Männer“ stehen für angepasste Geschwindigkeit.

ADAC: Mobilität muss auch im ländlichen Raum erhalten bleiben



Mobil zu sein ist in ländlichen Regionen ein wichtiger Faktor für die Lebensqualität.
Foto: Pixabay

MITGLIEDER

In vielen ländlichen Regionen wird der Bevölkerungsrückgang zunehmend zu einem Problem. Die Menschen werden immer älter und gleichzeitig nimmt das Angebot ortsnaher Versorgungseinrichtungen ab. Der Zugang zur Mobilität und deren Erhalt in ländlichen Strukturen ist daher ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität.

Ländliche Räume sind charakterisiert durch eine Dichte von unter 150 Einwohnerinnen und Einwohnern je Quadratkilometer. Sie nehmen zwei Drittel der Fläche Deutschlands ein, in der knapp ein Fünftel der deutschen Bevölkerung lebt. Durch die dünne Besiedelung ist eine attraktive Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im klassischen Linienbetrieb nicht wirtschaftlich. Doch mobil zu sein ist gerade im ländlichen Raum eine zentrale Voraussetzung, am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Dazu zählen auch Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder des Gesundheitswesens.

In den ländlichen Regionen außerhalb der großen Ballungsräume ist der demografische Wandel bereits in vollem Gange. Diese Tendenz wird sich in den kommenden Jahren noch verstärken, da sich alle Experten mit ihren Prognosen einig. Es wird zu einer weiteren Entleerung und Überalterung in den sich bereits jetzt schon verändernden Regionen kommen. Um das Thema grundlegend anzugehen, hat der ADAC bereits 2014 beim Berliner IGES Institut eine Studie in Auftrag gegeben

und unter dem Titel „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ veröffentlicht. Am Beispiel der Fokusgruppe „Ältere Menschen“ wurde die Mobilität im ländlichen Raum analysiert und beurteilt. Die in diesem Jahr – ebenfalls durch das IGES Institut im Auftrag des ADAC – erstellte Folgestudie „Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum“ untersucht die Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum auf allgemeiner Basis.

Aus den beiden Untersuchungen ergeben sich laut ADAC mehrere Handlungsfelder: Ohne Alternativen zum eigenen Auto würden speziell viele Ältere in den nächsten Jahren zunehmend vom gesellschaftlichen Leben abgeschnitten. Besonders sogenannten Mitnahmeverkehren durch Familienmitglieder, Nachbarn und Freunde werde eine große Bedeutung zukommen. Zudem würden entgeltliche Mitnahmeverkehre deutlich zunehmen und den ÖPNV stellenweise ersetzen. Pedelecs weist der ADAC einen Bedeutungsgewinn zu, wengleich große Entfernungen deren Nutzung einschränken würden. Dennoch sei die Infrastruktur besser darauf auszurichten und zum Beispiel geeignete Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen zu schaffen. Aus Sicht des ADAC steht die Politik in der Pflicht, die Daseinsvorsorge auch in ländlichen Regionen zu gewährleisten. Schlüssel dafür sei die Mobilitätssicherung. Gerade weil hierfür keine pauschale Patentlösung bestehe, sei mehr Flexibilität und Pragmatismus gefragt. So sei für den Erfolg innovativer Mobilitätsangebote auf Gemeinde- oder Kreisebene oftmals ein verantwortlicher „Kümmerer“ notwendig, der auf die jeweilige Situation in der Region eingehen und finanzielle Mittel gezielt einsetzen könne.

Der ländliche Raum und seine Bewohner dürften nicht als vernachlässigbare „Restgröße“ behandelt werden. Auch im Sinne einer funktionierenden, sozialen Gesellschaft müsse die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum erhalten bleiben.

World Safety Day informiert Post-Beschäftigte über Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Sicherheit im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz stand im Fokus des „World Safety Day“ der Deutschen Post AG. Dieser fand am 28. April 2016 nicht nur in der Konzernzentrale im Bonner Post Tower statt, sondern auch in allen 49 Niederlassungen des Unternehmensbereichs Post – eCommerce – Parcel (PeP) in Deutschland.

In Bonn waren die Infostände des Arbeits- und Gesundheitsschutzes PeP, des Inhouse Managements der Zentrale, der BG Verkehr, des DVR und der ZNS –

Hannelore Kohl Stiftung gut besucht. Reges Interesse fand auch der vor dem Post Tower aufgebaute Gurtsimulator der BG Verkehr. Dort konnte eindrucksvoll erlebt werden, welche Kräfte selbst bei einem Unfall mit geringer Geschwindigkeit auf einen angeschnallten Autofahrer wirken.

„Verkehrssicherheit und Arbeitsschutz für unsere rund 180.000 Beschäftigten allein in Deutschland liegen uns am Herzen. Wir freuen uns sehr, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter so aufgeschlossen an das Thema Prävention herangehen“,

beschreibt Rainer Armbruster, Abteilungsleiter Arbeits- und Gesundheitsschutz PeP bei der Deutschen Post, die positiven Erfahrungen mit dem jährlich stattfindenden World Safety Day des Konzerns.

In jedem Jahr gibt es im Sinne der Prävention einen thematischen Schwerpunkt für diesen Tag. In diesem Jahr stand der Sicherheitsgurt im Vordergrund – ein Thema, das für die Deutsche Post bei der Brief- und Paketzustellung im Haus-zu-Haus-Verkehr eine große Rolle spielt.

Rücksitzinsassen im Auto leben gefährlich

Die unsichersten Plätze im Auto sind die Rücksitze. Das liegt einerseits an einer falschen Sitzposition der Mitfahrenden, andererseits aber an einer gegenüber den Vordersitzen unzureichenden Sicherheitsausstattung. Das sind wesentliche Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV), in der tatsächliche Unfälle analysiert und in einer Vielzahl von Simulationen Abläufe nachgestellt wurden.

Obwohl die Rückbank nur selten besetzt ist, saßen bei den erfassten Unfällen immerhin zehn Prozent aller verletzten Pkw-Insassen dort. Pro Jahr sterben etwa 130 Rücksitzinsassen, 2.800 werden schwer verletzt. Wie die Untersuchungen ergaben, sind die hinten Sitzenden oft mit verantwortlich für ihre Verletzungen: Um sich zu unterhalten oder den Straßenverlauf besser sehen zu können, beugen sie sich zur Seite

oder nach vorn und geben damit dem Gurt keine Chance, sie optimal zu schützen.

Ganz fatal ist es, sich gar nicht anzuschnallen: Im Crashtest zeigte sich, dass nicht nur die nicht angeschnallte Person schwerste Verletzungen erleidet, sondern auch die Sitzlehne des Vordersitzes so weit nach vorne gedrückt wird, dass der davor platzierte Insasse ebenfalls schwer verletzt wird.

Der laxer Umgang mit den vorhandenen Sicherheitseinrichtungen entsteht offenbar aus dem Glauben, dass die hinteren Plätze sicher sind: 75 Prozent



Der Crashtest beweist die große Gefahr nicht angeschnallter Personen auf der Rückbank. Foto: UDV

der von der UDV befragten Personen gaben an, dass der Rücksitz genauso sicher oder sicherer sei als der Vordersitz. In der Unfallanalyse zeigte sich jedoch das umgekehrte Bild: Bei vergleichbaren Konstellationen fielen die Verletzungen auf den Rücksitzen zu 70 Prozent genauso schwer und zu rund 20 Prozent schwerer aus als auf den Vordersitzen.

Risiko-Check: Wer klug entscheidet, gewinnt

UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion 2016



Symbolisieren die Risiken im Straßenverkehr zu Fuß, mit dem Auto, dem Rad und dem Motorrad Foto: DVR

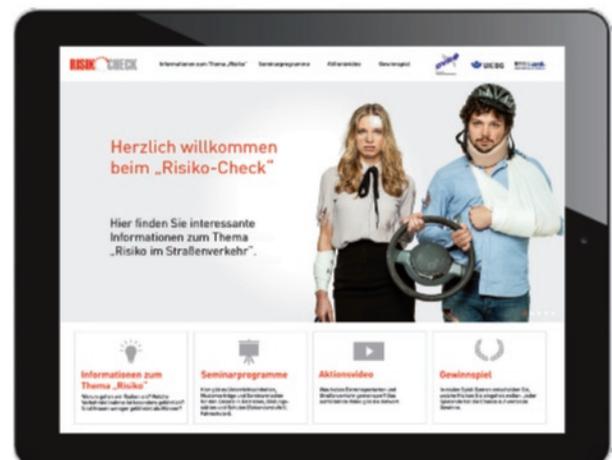
Das Erkennen und Bewerten von Risiken verläuft von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Nicht jede Gefahrensituation im Straßenverkehr lässt sich vermeiden – doch jeder Verkehrsteilnehmende hat großen Einfluss auf die Höhe seines Risikos. Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion möchten Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und der DVR für ein stärkeres Risikobewusstsein sensibilisieren und Lösungsansätze für das verantwortungsvolle Bewältigen von gefährlichen Verkehrssituationen anbieten. „Risiko-Check“ hinterfragt dazu typische Verhaltensweisen und gibt Raum für Entscheidungen.

Drei Broschüren sowie die Internetseite www.risiko-check.info richten sich an Fahrerinnen und Fahrer von Lkw und Transporter, Pkw und Motorrad sowie an Radfahrende, Fußgängerinnen und

Broschüre sowie spezielle Seminarmedien zurückgreifen. Die Medien sind auf einer DVD und der Kampagnenwebseite hinterlegt und enthalten – wie auch die Broschüre – Hintergründe, Zahlen und Fakten für spannende Fortbildung und Diskussionen zum Thema. Ebenfalls online wird ein temporeiches Kampagnenvideo die Aktion unterstreichen. In 90 Sekunden bringt es auf den Punkt, wie fatal sich unterschiedliche Gefahrenwahrnehmung und -einschätzung in Freizeit, Beruf und Straßenverkehr auswirken können.

Fußgänger. Interessierte finden praxisbezogene Tipps, die sie beim rechtzeitigen Erkennen gefährlicher Situationen und dem verantwortungsvollen Treffen Entscheidungen unterstützen sollen. Lehrkräfte, die Seminare, Unterricht in der Sekundarstufe II oder Unternehmen in Betrieben durchführen, können auf eine weitere

Begleitet wird die diesjährige Schwerpunktaktion von zwei Gewinnspielen. Leserinnen und Leser der „Risiko-Check“-Printmedien haben die Chance auf eine sechstägige AIDA-Kreuzfahrt für zwei Personen und viele weitere wertvolle Preise. Für das zusätzliche Online-Gewinnspiel nutzt „Risiko-Check“ eine besondere Form des Storytellings. Kurze Filmsequenzen begleiten wahlweise einen Mann oder eine Frau durch unterschiedliche Gefahrensituationen auf dem Heimweg und in der Freizeit. Die Spielerinnen und Spieler werden jeweils nach einem Intro vor die Frage gestellt, ob sie die risikoarme oder riskante Verhaltensweise wählen würden. Je nach Entscheidung nimmt die Geschichte einen anderen Verlauf. Als Preise winken hier unter anderem hochwertige Unterhaltungselektronik und Smartphones der Oberklasse. Beide Gewinnspiele wurden am 1. Juni 2016 gestartet und laufen bis zum 28. Februar 2017. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter www.risiko-check.info.



„Lass dich nicht APPlenken!“

ARCD schärft das Bewusstsein für Risiken durch Ablenkung

Autos werden immer sicherer, doch der Mensch spielt nach wie vor eine besonders wichtige Rolle für die Verkehrssicherheit. Denn schätzungsweise jeder zehnte Verkehrsunfall wird durch Ablenkung und Unaufmerksamkeit verursacht. Daher klärt der ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland mit seiner Roadshow „Lass dich nicht APPlenken!“ über die Risiken durch Ablenkung am Steuer und die möglichen Folgen auf. Am 17. Juni 2016 startete die Roadshow mit dem ARCD-Fahrsimulator auf dem 25. Verkehrssicherheitstag der Verkehrswacht Halle/Saale.

Mit der Roadshow „Lass dich nicht APPlenken!“ legt der ARCD im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR einen Schwerpunkt seiner Verkehrssicherheitsarbeit auf die Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr.

„Den Begriff Ablenkung einheitlich zu definieren, ist gar nicht so leicht“, sagt Jürgen Dehner, Generalsekretär des ARCD. „Eines ist jedoch klar: Autofahrer sind abgelenkt, wenn sie ihre Aufmerksamkeit nicht auf das Fahren konzentrieren, sondern sich mit Dingen beschäftigen, die nichts mit dem Fahren zu tun haben. Die negativen Folgen werden in der Regel unterschätzt. Es ist für die Verkehrssicherheit aber wichtig, ablenkende Tätigkeiten möglichst zu vermeiden oder gezielt zu dosieren, falls sie unvermeidbar sind. Darauf machen wir mit unserer Roadshow gezielt aufmerksam.“

Zum zweiten Mal in Folge ist 2015 die Zahl der Verkehrsoffer in Deutsch-



Im Simulator kann die motorische, visuelle und mentale Ablenkung erfahren werden. Foto: ARCD

land im Vergleich zum Vorjahr wieder gestiegen. Über 90 Prozent der Straßenverkehrsunfälle lassen sich auf menschliches Fehlverhalten zurückführen. Eine erhebliche Rolle spielen dabei Ablenkung und Unaufmerksamkeit von Autofahrenden, aber auch von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Jeder zehnte Verkehrsunfall wird nach Expertenmeinung durch Ablenkung verursacht. Als wesentliche Ablenkungsquelle gilt mittlerweile die zunehmende Verbreitung von Smartphones, die in dreifacher Hinsicht Aufmerksamkeit binden und ablenkend wirken können: motorisch, visuell und mental. Und das nicht nur bei Autofahrenden, sondern auch bei Personen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Beobachtungen im Straßenverkehr zeigen, dass viele den kurzen Blick aufs

Smartphone verharmlosen und wenig Hemmungen haben, gerade hinter dem Steuer schnell eine Textnachricht auf dem Display zu lesen oder selbst zu verfassen. Dabei reicht schon eine Sekunde Blickabwendung von der Straße aus, um bei Stadttempo 50 km/h ganze 14 Meter im „Blindflug“ unterwegs zu sein. Innerhalb kürzester Zeit kann sich das Verkehrsgeschehen auf dieser Strecke jedoch völlig ändern. Plötzlich scheren Fahrzeuge aus oder Kinder laufen auf die Fahrbahn. Eine rechtzeitige Reaktion auf solche unerwarteten Ereignisse ist dann nicht mehr möglich, die Gefahr des Kontrollverlusts groß.

Weitere Informationen und Hintergründe zur ARCD Roadshow „Lass dich nicht APPlenken!“ unter www.arcd.de/nichtapplenken.

Deine Wege – Sichere Mobilität im betrieblichen und öffentlichen Bereich



Entspannt zur Arbeit mit dem ÖPNV Foto: ACE

Aus den Mobilitätstrends der Zukunft lassen sich Erkenntnisse und Strategien ableiten, um die betriebliche Mobilität zu optimieren. Ein gut durchdachtes betriebliches Mobilitätsmanagement ist eine lohnende Investition für Unternehmen, wird aber noch zu wenig als Chance erkannt.

Seit über 30 Jahren unterstützt der DVR mit seinen Programmen und Seminaren die Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen. Ziel aller Aktivitäten ist das Vermeiden von Unfällen im Straßenverkehr auf Grundlage der Sicherheitsstrategie „Vision Zero – Keiner kommt um. Alle kommen an“. Die neue Dachmarke „Deine Wege“ bündelt alle Angebote für eine nachhaltige und sichere Mobilität.

„Deine Wege“ tritt dabei an die Stelle des bisherigen Programmnamens „Sicherheit auf allen Wegen“ und setzt fünf Schwerpunkte: Das Projekt GURUM (Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität) ermöglicht über ein Online-Tool eine umfassende mobilitätsbezogene Gefährdungsbeurteilung. Unternehmen und Beschäftigte erhalten ein individuelles Gefährdungsprofil und Vorschläge zur Verbesserung der innerbetrieblichen Verkehrssicherheit. GURUM entstand in Zusammenarbeit mit der Friedrich-Schiller-Universität Jena und wird laufend weiterentwickelt.

Seminare zur „Sicherheit im Radverkehr“ verbinden Theorie und Praxis auch im Bereich E-Bikes und Pedelecs. Die Veranstaltungen lassen sich thematisch modular zusammenstellen.



Intelligente Mobilität: DVR engagiert sich bei NiMo

Das „Netzwerk intelligente Mobilität“ (NiMo) hat sich zur Aufgabe gemacht, nachhaltige und smarte Mobilität voranzubringen. Rund 50 Unternehmen, Verbände, Berater und Akteure möchten diese Idee über NiMo weiterentwickeln

und im betrieblichen Alltag verankern.

Der DVR, seit Januar 2016 Mitglied im NiMo, setzt den Schwerpunkt seiner Aktivitäten auf den betrieblichen und öffentlichen Bereich: Intelligente Mobilität soll nicht nur kosteneffizient, ressourcenschonend und umweltfreundlich, sondern vor allem sicher

sein. So wird der DVR seine Expertise unter anderem auf NiMo-Veranstaltungen einbringen, um für das Thema Verkehrssicherheit vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit zu sensibilisieren.

Weitere Informationen dazu unter www.nimo.eu.

Foto: dragonstock/fotolia

Eco Safety Trainings vermitteln über individuelles Pkw- oder Transporter-Coaching im öffentlichen Straßenverkehr eine sicherheitsorientierte und ressourcenschonende Fahrweise, die die wirtschaftliche Optimierung des Fuhrparks fördert. Vom einstündigen Einzel- bis hin zum ganztägigen Gruppentraining können alle Maßnahmen auf die Bedürfnisse des Unternehmens oder der Organisation zugeschnitten werden. Im Themenfeld „Junge Erwachsene“ sind erfolgreiche DVR-Jugendme-

dien und -Programme der letzten 20 Jahre zusammengefasst. Hierzu zählen sowohl zielgruppenorientierte Seminare als auch Lehrmedien und Hintergrundwissen für Multiplikatoren.

Für eine langfristige strategische Planung können sich Unternehmen, Führungskräfte und Sicherheitsfachkräfte durch den DVR zu wirkungsvollen Maßnahmen hinsichtlich der Sicherheit im Fuhrpark, zur Prävention von Dienstweegeunfällen und zu weiteren

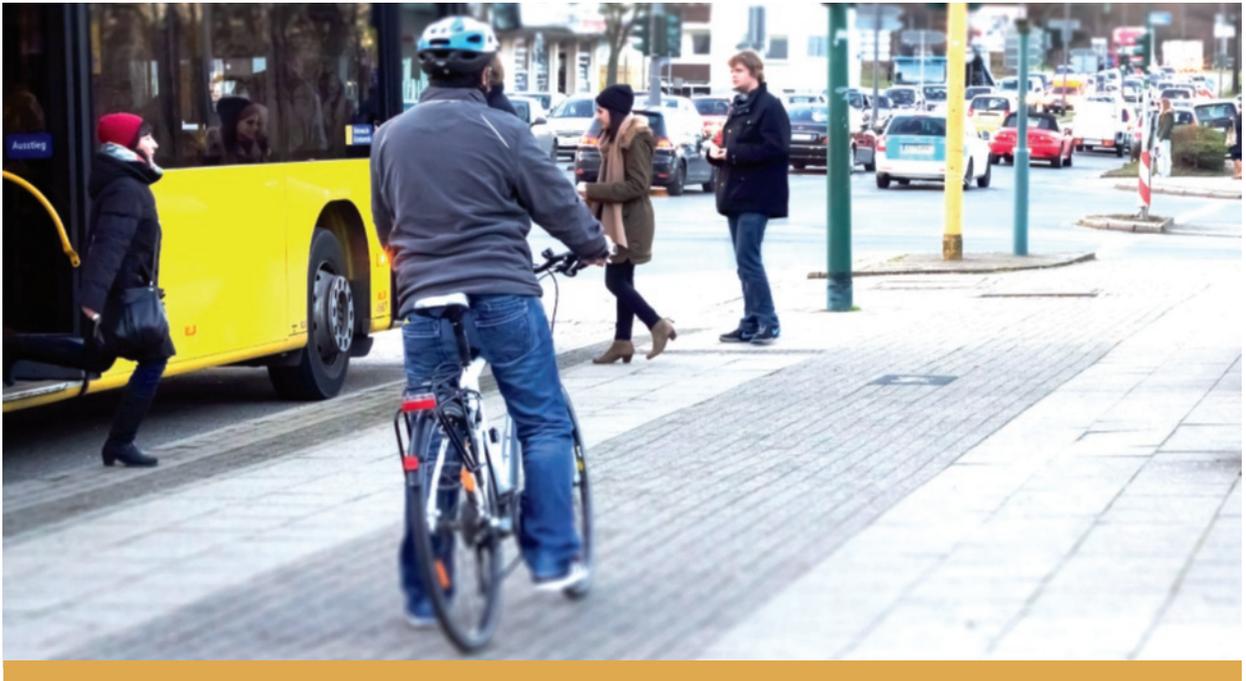
Möglichkeiten einer unternehmensweiten Sicherheitskultur beraten lassen.

Nähere Informationen zu allen Angeboten können kostenlos beim DVR angefordert oder auf der Internetseite www.deinewege.info eingesehen werden. Multiplikatoren finden dort außerdem umfangreiches Lehrmaterial sowie weiterführende Informationen zu unterschiedlichen Themen der Verkehrssicherheitsarbeit zum kostenlosen Download.

„Gute Wege zur guten Arbeit“

ACE-Projekt für nachhaltige und sichere Mobilität von Beschäftigten

Von Matthias Dietz



Rad fahren oder den ÖPNV nutzen: zwei Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Pkw. Foto: DVR

Stressiger Berufsverkehr, hohe Tankrechnungen und schwierige Parkplatzsuche – so sieht der Arbeitsweg für viele Beschäftigte aus, die alleine mit dem Auto zur Arbeit fahren. Der ACE Auto Club Europa e.V. will das ändern und setzt sich mit seinem Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“ für eine bezahlbare, gesunde und nachhaltige Mobilität von Beschäftigten ein. In vielen Fällen ist es möglich, auch ohne eigenes Auto zur Arbeit zu kommen – sei es per Fahrgemeinschaft, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Projekt „Gute Wege“ macht Beschäftigte auf diese Alternativen aufmerksam und zeigt Unternehmen, wie sie nachhaltige Mobilitätsformen am besten fördern. Auf Aktionstagen

in Betrieben können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Pedelecs ausprobieren und Mitfahr-Apps für das Smartphone kennenlernen. Auf Workshops und Konferenzen, die das Projektteam organisiert, präsentieren Fachleute die Möglichkeiten von Mobilitätsmanagement. Dabei handelt es sich um ein wirkungsvolles Instrument, das den Umstieg auf Fahrgemeinschaften, Bus, Bahn und Fahrrad durch fundierte Analysen und gezielte Veränderungen erleichtert. Vom Ergebnis profitieren nicht nur die Beschäftigten, die entspannter und günstiger unterwegs sind. Unternehmen benötigen weniger Parkplätze und sparen Geld, die Umwelt- und Klimabelastungen sinken

und nicht zuletzt verbessert sich auch die Verkehrssicherheit.

Unfallrisiko auf dem Arbeitsweg hängt vom Verkehrsmittel ab

Alleine in Deutschland legen Beschäftigte auf ihrem Arbeitsweg jeden Tag mehrere hundert Millionen Kilometer zurück. Dabei kommt es laut Deutscher Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin (DGAUM) jährlich zu 180.000 Unfällen mit insgesamt über 300 Toten. Verschiedene Studien, so unter anderem vom Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin aus Mainz, zeigen übereinstimmend, dass Motorradfahrende das höchste Unfallrisiko auf dem Arbeitsweg auf-

weisen, Beschäftigte, die öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn nutzen, hingegen das geringste. Fahrrad-fahrende liegen im oberen Bereich hinter den Motorradfahrenden, allerdings mit einer geringeren Unfallschwere, Autofahrende im mittleren Bereich. Somit haben letztere ein erheblich höheres Unfallrisiko als Bus- und Bahnfahrende, aber ein niedrigeres Risiko als Fahrradfahrende. Wenn in Zukunft mehr Unternehmen als bisher Mobilitätsmanagement einführen, würden die Unfallzahlen im Berufsverkehr vermutlich sinken. So haben Evaluationen im Rahmen des inzwischen abgeschlossenen Projektes „effizient mobil“ ergeben, dass Mobilitätsmanagement die Zahl der Alleinfahrten im Auto um durchschnittlich 20 Prozent senkt. Über die Hälfte der Personen, die umsteigen, fährt anschließend mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ein jeweils kleinerer Teil mit Fahrgemeinschaften und dem Fahrrad. Durch Mobilitätsmanagement werden also die Autokilometer im Berufsverkehr sowie die damit einhergehenden Unfälle verringert.

Fahrradförderung hat nicht nur Vorteile

Gleichzeitig würde allerdings die Anzahl von Radunfällen steigen. Dennoch ist eine Fahrradförderung sinnvoll, da Betriebe Unfällen und deren Folgen durch Fahrtrainings, kostenlose Helme und Warnwesten oder Diensträder mit moderner Brems- und Lichttechnik effektiv entgegenwirken können. Zudem hat Radfahren langfristig positive Gesundheits- und Sicherheits-effekte. Aufgrund der regelmäßigen Bewegung sinkt das Risiko für chronische Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Auch verbessert Radfahren der Sport-hochschule Köln zufolge das Koordinations- und Reaktionsvermögen, was hilft, etwa Arbeitsunfälle zu vermei-

den. Insgesamt sind Radfahrende laut der Niederländischen Organisation für Angewandte Wissenschaftliche Forschung trotz ihres erhöhten Unfallrisikos durchschnittlich einen Tag im Jahr weniger krank als Autofahrende.

Weniger Stress im Berufsverkehr

Mobilitätsmanagement beeinflusst die Verkehrssicherheit dabei nicht nur direkt, sondern auch indirekt. Fahren weniger Berufstätige mit dem Auto zu Arbeit, führt das zu leereren Straßen und damit zu weniger Staus und Stress für die verbleibenden Autofahrenden. Laut der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrts-pflege (BGW) tragen Stress und Hektik erheblich zur Unfallgefahr im Straßenverkehr bei. Und wer nach etlichen Staukilometern entnervt im Büro ankommt, startet nicht erholt in den Arbeitstag und ist damit ein Risiko für sich und andere – auf dem Betriebsge-lände genauso wie bei Fahrten zu Kunden oder Geschäftspartnern.

Mobilitätsmanagement noch weitgehend unentdeckt

Angesichts der vielen positiven Effekte stellt sich die Frage, warum Mobili-tätsmanagement noch vergleichsweise unbekannt ist und es eine breit angelegte Kommunikationskampagne wie „Gute Wege“ bedarf, um auf das Kon-zept aufmerksam zu machen. Stefan Haendschke, Leiter des Projekts beim ACE, erklärt: „Mobilitätsmanagement ist keine kurzfristige und einfache Maß-nahme, sondern ein dauerhafter und kleinteiliger Prozess.“ Das Verfahren beruhe zunächst auf einer Erhebung der lokalen Standortbedingungen und einer Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, anschließend würden passgenaue Veränderungen vorgenom-

men, um Fahrgemeinschaften, Bus, Bahn und Fahrrad für die Beschäftigten attraktiver zu machen. Die Erlaubnis, Fahrräder in der trockenen und sicheren Tiefgarage parken zu dürfen, könne hierzu genauso zählen wie ein attraktives Jobticket mit hohem Arbeitgeberzuschuss oder die Änderung von Dienstreiserichtlinien zugunsten von Bahnfahrten. Unternehmen müssten das alles aber nicht alleine stemmen, sie könnten sich von professionellen Mobilitätsberatern unterstützen lassen. Passende Kontakte vermittele das Projekt „Gute Wege“.

Kleine Maßnahmen, große Effekte

Wichtig sei schließlich die Erkenntnis, so Stefan Haendschke, dass sich die Mühe lohne, und zwar auch über Zahlen und Kosten hinausgedacht: „Aus vielen kleinen Maßnahmen können große Effekte entstehen: Unternehmen sparen durch Mobilitätsmanage-ment nicht nur Geld, ihre Mitarbeiter sind auch motivierter und zufriedener als zuvor. Ein wichtiger Punkt für die Personalbindung und -gewinnung.“ Entspannte Pendlerinnen und Pendler sowie mehr Sicherheit auf den Straßen – Argumente, die auch Akteure der Ver-kehrspolitik für das Konzept begeistern könnten.

Das Projekt „Gute Wege zur guten Arbeit“ wird vom Bundesumwelt-ministerium im Rahmen der Nati-onalen Klimaschutzinitiative geför-dert. Unterstützer sind der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und seine Mitgliedsgewerkschaften. Weitere Informationen zum Projekt gibt es auf www.gute-wege.de.

Der Autor ist im Team Mobilitätsmanage-ment des ACE Auto Club Europa e.V. in Berlin tätig.

„Ein gutes betriebliches Mobilitätsmanagement erhöht die Verkehrssicherheit“

Der Verkehrspsychologe Sebastian Rabe über die Vorteile guter Konzepte zur sicheren Mobilität in Unternehmen

DVR-report: Herr Rabe, was macht aus Ihrer Sicht ein gutes betriebliches Mobilitätsmanagement aus?

Rabe: Betriebliches Mobilitätsmanagement ist zunächst einmal ein Ansatz, der sich mit dem Quell- und Zielverkehr von Betrieben beschäftigt und darauf abzielt, diesen Verkehr möglichst effizient und sicher zu gestalten. Ich glaube, der Vorteil eines guten betrieblichen Mobilitätsmanagements liegt darin, dass man diesen Ansatz systemisch nutzen kann und systemisch bedeutet in diesem Fall, zu betrachten, was Mitarbeiter und Kunden für Verkehre verursachen. Wir haben zusätzlich den Fokus auf dem Standort, verbunden mit der Frage, wie erreiche ich den, welche Parkplatzsituation besteht. Und wir können mit einem guten Mobilitätsmanagement einen Beitrag zur Imagebildung von Unternehmen leisten.

Aktuell ist natürlich wichtig, dass bei einem guten betrieblichen Mobilitätsmanagement Themen wie Elektromobilität (Pedelecs, E-Bikes und Elektrofahrzeuge), kommunale Klimaschutzstrategien, Verkehrsentwicklungspläne oder SUMPs – Sustainable Urban Mobility Plans, mit berücksichtigt werden.

DVR-report: Wie geht ein Unternehmer am besten vor, der sich überlegt, in ein gutes Mobilitätsmanagement zu investieren?

Rabe: Oft heißt es, es gäbe kein Patentrezept. Gleichwohl glaube ich schon, dass es Strukturen gibt, die erfüllt sein müssen, damit betriebliches Mobilitätsmanagement funktioniert. Zunächst braucht man eine Phase, in der Führungskräfte und Mitarbeiter inhaltlich und methodisch vorbereitet werden müssen. Ich muss mich als Unternehmer fragen, worum es mir vor allem geht. Geht es mir um unternehmerischen Gewinn, geht

es mir um die Sicherheit meiner Mitarbeiter, geht es mir um Umweltbelange?

Als nächstes ist eine Art Datenphase wichtig, im Sinne von Wohnstandortanalysen, Mitarbeiterbefragungen, aber auch Kennzahlen des Fuhrparks, um zu wissen, wo haben wir Probleme und wo gibt es Verbesserungspotenzial.

In einem nächsten Schritt ist es meines Erachtens notwendig, diese Ergebnisse in einer Auftaktveranstaltung allen Mitarbeitern zu präsentieren. Dann sollte das große Thema Mobilitätsmanagement in einzelne Workshops zusammen mit den Mitarbeitern im positiven Sinne zergliedert werden. Darüber hinaus halte ich es für notwendig, sich extern beraten zu lassen, um sich abzusichern, dass die Entwicklung nicht in die falsche Richtung geht.

Ist das betriebliche Mobilitätsmanagement umgesetzt und implementiert, im Idealfall zusammen mit den Mitarbeitern, geht es in der Folge auch darum, es in Gänze zu evaluieren oder zumindest einer Wirksamkeitsüberprüfung zu unterziehen, um festzustellen, was es bringt.

DVR-report: Gibt es Zahlen, die den Erfolg eines betrieblichen Mobilitätsmanagements belegen?

Rabe: Wenn man Pilotprojekte als Referenz ansieht, so illustriert etwa das betriebliche Mobilitätsmanagement eines Mittelständlers, dass dieser seine Pkw-Kilometer innerhalb von vier Jahren um 50 Prozent reduziert und die Bahn-Kilometer in diesem Zeitraum verdoppelt hat. Auch konnte er die Kfz-Versicherungsbeiträge drastisch verringern. In einem Großunternehmen der IT-Branche wurden trotz Schichtbetrieb 80 Prozent mehr Fahrgemeinschaften gebildet, der Radverkehr konnte um etwa ein Viertel erhöht werden.

Es gibt betriebliches Mobilitätsmanagement auch auf kommunaler Ebene, hier ist zum Beispiel die Stadt München sehr aktiv, ebenso die Städte Dresden und Tübingen. Hier konnte der motorisierte Individualverkehr um bis zu 15 Prozent reduziert werden. Es gibt also bereits nachweisbare Erfolge.

DVR-report: Wie wird betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt? Ist das Thema in den Köpfen der Unternehmer angekommen oder muss hier noch Überzeugungsarbeit geleistet werden?

Rabe: Ich denke, es kommt immer besser an. Obwohl es keine groß angelegte Förderung gibt, sind die Betriebe bereits weit gekommen. Es gibt derzeit über 100 kommunale und betriebliche Projekte. Ich erwarte einen deutlichen Schub für das betriebliche Mobilitätsmanagement durch die zunehmende Einbindung von Unternehmen in kommunale Klimaschutzpläne. Zum anderen bin ich davon überzeugt, dass sich in Kürze betriebliches Mobilitätsmanagement auch deshalb als Vorteil darstellen lässt, da es sich in Öko-Audits und Corporate Social Responsibility-Aktivitäten einbinden lässt – sich also als imagebildender Vorteil für die Unternehmen erweist.



Sebastian Rabe im Interview mit Sven Rademacher Fotos: Gerhard Zerbes

DVR-report: Wenn wir gezielt auf betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit als Bestandteil eines guten Mobilitätsmanagements schauen: Welche Wege sehen Sie, dieses Thema stärker in den Betrieben zu verankern?

Rabe: Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement besteht ein weiterer Zugangsweg zur Thematisierung von Verkehrssicherheit. Unternehmen haben Fragen der Verkehrssicherheit bislang häufig nur unter Kostenaspekten gesehen. Selbstverständlich kann auch das betriebliche Mobilitätsmanagement über diesen Weg eingeführt werden. Aber zunehmend spielt das Unternehmensimage eine wichtige

Rolle und besonderes Unternehmensengagement im Bereich Mobilität und Verkehrssicherheit kann im Idealfall als ein Alleinstellungsmerkmal entwickelt werden. Das bedeutet, das Unternehmen hebt sich in Bezug auf diese wahrgenommene Qualität von anderen Mitbewerbern ab. Ein Kollege hat einmal gesagt: Die Optimierung der betrieblichen Mobilität ist eine geeignete Gelegenheit für mehr Verkehrssicherheit und umgekehrt – diese Einschätzung teile ich.

Interview: Sven Rademacher

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

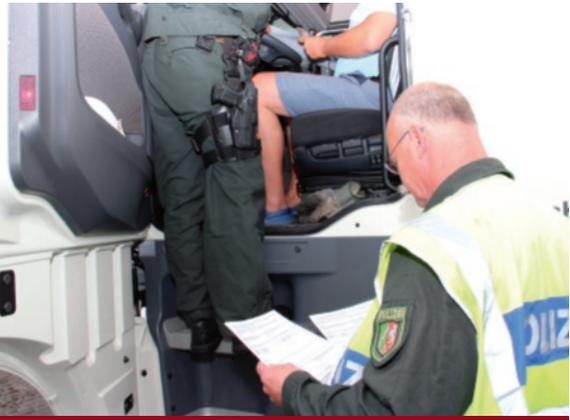


Zur Person: Sebastian Rabe

Der Diplom-Psychologe Sebastian Rabe ist derzeit freiberuflich mit den Arbeitsschwerpunkten Verkehrs- und Mobilitätspsychologie, Arbeitssicherheit, Kundenzufriedenheit und Evaluation tätig. Er ist Verfasser des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 NRW, das die Leitlinien der Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen für die nächste Dekade skizziert. Der Wissenschaftler ist Miterfinder und Moderator des Risiko-Parcours Straßenbetriebsdienst, einem Fortbildungs-Modul für Hochrisikosituationen, das Straßenwärterinnen und -wärtern hilft, gefährliche Arbeitssituationen auf Autobahnen besser einschätzen und bewältigen zu können. Darüber hinaus ist Rabe Mitglied in mehreren Forschungsbegleitkreisen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie Prüfer für das Qualitätssiegel Verkehrssicherheit des DVR.

Ein Tag für mehr Verkehrssicherheit

Über 130 Aktionen in ganz Deutschland werben für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr



Unterwegskontrolle der Kölner Autobahnpolizei



Mangelnde Ladungssicherung



Rollende Rostlaube *Fotos: Iris Hendrich-Köster*

JOURNAL

Ob Alkohol am Steuer, überhöhte Geschwindigkeit oder fehlende Rücksichtnahme im Straßenverkehr, Verkehrssicherheit hat viele Facetten und wird durch viele Initiativen, Kampagnen oder Medien unterschiedlichster Organisationen thematisiert. Der bundesweite Tag der Verkehrssicherheit unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt, der am 18. Juni 2016 bereits zum zwölften Mal stattfand, gibt der Verkehrssicherheit ihr ganz eigenes Gesicht.

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

Die zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen ziehen bundesweit Tausende Interessierte auf

Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahrsicherheitszentren oder Werkstätten und bieten Prävention vor Ort. Alle Veranstaltungen haben unterschiedliche Verkehrssicherheitsthemen im Fokus und bilden daher die ideale Plattform, um die komplette Bandbreite der Verkehrssicherheitsarbeit darzustellen.

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

Mit dem Schwerpunktthema „Ablenkung“ stellte sich auf der Tank- und Raststätte Frechen-Süd ganztägig die Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Lkw-Verkehr“ vor. Hierbei handelt es sich um eine Kooperation der Kölner Autobahnpolizei mit Partnern wie dem DVR, der Bezirksregierung Köln, dem Landesbetrieb Straßen NRW, dem TÜV Rheinland, DEKRA sowie mehreren Kraftfahrverbänden.



1. Verkehrssicherheitstag und 1. Tag der Elektromobilität des Gymnasiums Holthausen

Neben einem umfassenden Informations- und Aktionsangebot mit verschiedenen Simulatoren gab es Informationen zur Transportsicherheit, eine Präsentation von Sichtschutzwänden sowie eine Beratung zum sicheren Verhalten bei Stau, Unfall oder Panne. Gleichzeitig führte die Schwerlastgruppe der Verkehrsinspektion 3 zusammen mit den Ordnungspartnern auf der A 4 zielgerichtet Verkehrskontrollen durch.

Die Verkehrswacht Kreis Kleve e.V. hat mit Unterstützung ihrer Verkehrskadetten an der DEKRA Service Station in Kleve den Tag der Verkehrssicherheit mit einem „SafetyCheck“ kombiniert. Während die Besucherinnen und Besucher ihre Fahrzeuge kostenlos von den Prüfsingenieuren auf Sicherheit überprüfen ließen, konnten sie sich über Risiken im Straßenverkehr informieren: Kfz- und Motorradsimulatoren, ein Segway-Parcours, ein Seh- und Reaktionstest und die Präsentation der Fahr-

schul Ausbildung von MR Mobility für Menschen mit Behinderung standen hier auf dem Programm.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 17. Juni 2017 statt. Aktuelle Informationen, Checklisten sowie ein Downloadbereich sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de zu finden. Hier besteht auch die Möglichkeit, eigene Veranstaltungen anzumelden und so eine breite Öffentlichkeit zu informieren. Ein kostenloses Faltblatt zum „Tag der Verkehrssicherheit“ bietet Tipps zur Durchführung einer eigenen Veranstaltung und kann direkt beim DVR bestellt werden.

Darüber hinaus wurde für Kindergarten- und Grundschulkinder ein Malblock entwickelt. Fünf Verkehrszeichen warten darauf, von den Jungen und Mädchen entdeckt und voller Fantasie ausgemalt zu werden. Auf der Rückseite jedes Blattes findet sich das jeweilige Verkehrsschild in seiner richtigen Farbgebung mit einer kurzen Erläuterung, die den Erzieherinnen und Erziehern sowie den Eltern helfen soll, den Kindern zu erklären, warum das Verkehrsschild so aussieht wie es aussieht und welche Funktion es hat. So lernen die Kinder spielerisch die verschiedenen Verkehrszeichen kennen.

Bei Interesse am Malblock, aber auch für Fragen rund um den Tag der Verkehrssicherheit, kann man sich gerne an die zuständige DVR-Mitarbeiterin Laura Breuer (LBreuer@dvr.de, 0228/40001-34) wenden. Wichtig für die Bestellung ist die Information, wie viele Kinder betreut werden, da sich daran die Anzahl der Malblöcke orientiert, die der DVR entsprechend kostenfrei verteilt. Eine PDF-Version befindet sich auf der Seite des Tages der Verkehrssicherheit im Bereich Downloads/Medien.

www.tag-der-verkehrssicherheit.de



Eindrücke aus Kleve Fotos: Kreisverkehrswacht Kleve e.V.

Welche Entscheidungen wollen wir Maschinen überlassen?

22. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“: Automatisiertes Fahren und Ethik

Schon heute werden wir durch unsichtbare Helfer beim Autofahren unterstützt. Fahrerassistenzsysteme helfen, Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen zu vermindern. In nicht allzu ferner Zukunft werden hochautomatisierte Fahrfunktionen folgen: Das Fahrzeug übernimmt – zunächst zeitweise – die Fahraufgabe, es gibt Gas, lenkt und bremst. Der Mensch hinter dem Steuer kann sich in dieser Zeit anderweitig beschäftigen und muss die Fahrsituation nicht überwachen.

Mit der Entwicklung vom assistierten zum hochautomatisierten Fahren stellen sich zunehmend auch ethische Fra-

gen. Was geschieht zum Beispiel beim hochautomatisierten Fahren in einem Notfall, wenn sich ein Unfall nicht mehr vermeiden lässt? Entscheidet dann das Fahrzeug, ob es zu einem Auffahrunfall auf den vorausfahrenden Pkw kommt, oder ob bei einem Ausweichmanöver ein Mensch auf dem Gehweg erfasst wird? Können und wollen wir solche Entscheidungen Maschinen überlassen? Diese und weitere Fragen wurden beim 22. DVR-Forum „Automatisiertes Fahren und Ethik“ am 14. Juni 2016 in Berlin diskutiert.

DVR-Präsident **Dr. Walter Eichendorf** begrüßte die rund 240 Teilnehmerin-

nen und Teilnehmer der Veranstaltung, die von der FSD – Zentralstelle nach StVG und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt wurde. FSD-Geschäftsführer **Jürgen Bönninger**, gleichzeitig Vorsitzender des DVR-Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik, verglich das Steuerungssystem eines hochautomatisierten Fahrzeugs mit dem Chauffeur aus der Anfangszeit des Automobils: Von beiden erwarte man, dass sie sich gegenüber den Insassen loyal verhielten. „Ich möchte noch in den Genuss einer sicheren Chauffeurleistung der Maschine kommen“, äußerte sich der Experte hoffnungsfroh.



Rund 240 Gäste besuchten das DVR-Forum. Fotos: DVR/Jürgen Gebhardt



Dr. Walter Eichendorff



Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger



Professor Klaus Kompaß

Vollautomatisiertes Fahren nicht vor 2030

Professor Klaus Kompaß von der BMW-Group wies darauf hin, dass wir vom autonomen Fahren noch weit entfernt seien. Die Entwicklung zum hochautomatisierten Fahren erfordere die Akzeptanz der Bevölkerung, Gesetze und ethische Normen müssten dementsprechend entwickelt werden. „Ein wirklich vollautomatisiertes Fahrzeug, in allen Fahrfunktionen, auf der Landstraße, in der Stadt, auf der Autobahn, in allen Komplexitätsgraden, erwarte ich persönlich nicht vor 2030“, sagte der Fahrzeugsicherheitsingenieur.

In der von der Journalistin **Monika Jones** (Deutsche Welle) geleiteten Podiumsdiskussion wurden mehrere Problemstellungen herausgearbeitet, die der Lösung bedürfen. **Professor Oliver Bendel** (Hochschule für Wirtschaft, Fachhochschule Nordwestschweiz) äußerte Skepsis, ob hochautomatisiertes Fahren in den Städten angesichts der Vielzahl der zu verarbeitenden Informationen möglich sei. Er plädierte für die Autobahn als passendes Einsatzgebiet. Auf die Frage, wer die Verantwortung bei einem Unfall übernimmt, antwortete der Wissenschaftler: „Ich glaube nicht, dass die Maschine diese Verantwortung wirklich

tragen kann.“ Kein Algorithmus sollte über Leben und Tod entscheiden.

Debatte über „moralische“ Maschinen

Professor Volker Lüdemann (Hochschule Osnabrück) wies darauf hin, dass es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit um eine Risikoverteilung zwischen den Autoinsassen und den Personen außerhalb des Fahrzeugs gehe. Neue Anbieter auf dem Automobilsektor wie beispielsweise Google sähen im automatisierten Fahren ein Geschäftsmodell, wobei man „in Goldgräberstimmung“ möglicherweise Opfer hinnähme. Die Debatte über sogenannte „moralische Maschinen“ habe gerade erst begonnen und auch bei den gesetzlichen Vorgaben stehe man noch ganz am Anfang. „Menschen werden die Autos programmieren müssen. Die Frage ist, nach welchen Regeln? Denn diese Regeln entscheiden darüber, was später passiert“, erläuterte er. „Die Ethik steckt im Algorithmus, der Teufel im Detail. Die Gesellschaft, nicht die Industrie, sollte entscheiden, mit welchen Vorgaben wir das selbstfahrende Auto ausstatten“, machte Lüdemann deutlich.

Mit dem Auftreten neuer internationaler Player würden andere Wertesys-

teme ins Spiel kommen, sagte **Professor Jürgen Lehold** von der Volkswagen AG. Damit müssten die heimischen Hersteller umgehen, ohne die eigenen Ansprüche aufzugeben. „Automatische Fahrfunktionen werden viele Unfälle vermeiden und Leben retten, aber das technisch perfekte System ist Utopie“, stellte der Leiter der VW-Konzernforschung klar.

Diskutiert wurde auch die Frage, ob hochautomatisierten Fahrzeugen unterschiedliche Temperamente einprogrammiert werden könnten. Professor Kompaß verglich dies mit bereits vorhandenen Assistenzsystemen: Auch bei diesen könnte ja das Verhalten des Fahrzeugs dem Charakter des Fahrenen angepasst werden. Wenn ein System so programmiert werde, dass der Fahrer oder die Fahrerin es nicht akzeptiere und ausschalte, sei der Zweck allerdings verfehlt.

Technik soll dem Menschen dienen

Einen weiteren Aspekt sprach **Professor Eric Hilgendorf** (Universität Würzburg) an: Automatisiertes Fahren könne zu einem starken Humanitätsgewinn führen, wenn es dazu beiträgt, dass Menschen Auto fahren können, die es sonst nicht könnten und damit

ihre Mobilität verbessert werde. Darüber hinaus brachte er eine Befürchtung zum Ausdruck: „Man muss aufpassen, dass Errungenschaften des Rechts nicht der technischen Entwicklung geopfert werden.“ Er sieht die Gefahr drohender Verluste sozialer Standards, zum Beispiel beim Arbeitnehmer- oder Datenschutz. Zudem seien automatisierte Fahrzeuge vernetzt und somit der Gefahr von Hackerangriffen ausgesetzt. Techniker und Gesetzgeber seien gefragt, dieses Problem zu lösen. Für ihn geht es um den Grundsatz: „Die Technik soll dem Menschen dienen, nicht umgekehrt. Solange dieser Grundsatz gewahrt wird, ist technische Innovation positiv zu bewerten.“



Prof. Jürgen Leohold (r.): „Das technisch perfekte System ist Utopie.“

Schließlich ging es um die klassischen Dilemma-Situationen, die im Zusammenhang mit dem hochautomatisierten Fahren angeführt werden: Wie verhält sich das Fahrzeug in Notsituationen, bei denen ein Unfall unvermeidlich ist? Professor Lüdemann hielt es für eher unwahrscheinlich, dass man sich international auf eine gemeinsame Maschinenethik einigen könne angesichts der Unterschiede im Rechts- und Werteverständnis verschiedener Gesellschaften. Bei der Entscheidung über Notma-

növer, die zu Verletzten und Getöteten führen, dürften Leben nicht gegeneinander abgewogen werden. Professor Hilgendorf hielt dem entgegen, dass man in manchen Fällen möglicherweise nicht umhin käme, Schäden an Personen zu quantifizieren und dies bei der Entscheidung einzubeziehen. Die Reaktion des Automaten würde zuerst auf die Schadensverhinderung programmiert. Wenn das nicht möglich sei, werde das Ziel ausgesucht, bei dem es den geringsten Schaden gebe.

Politik gibt nur Leitlinien vor

In einer zweiten Runde diskutierten Abgeordnete des Deutschen Bundestages die politischen Aspekte des Themas: **Sebastian Steineke** (CDU/CSU) wies darauf hin, dass die Datensicherheit und der Schutz der Fahrzeuge vor Hackerangriffen gewährleistet sein müsse. **Stephan Kühn** (Bündnis 90/Die Grünen) gab zu bedenken, dass es die größten Verkehrssicherheitsprobleme auf Landstraßen und in den



Diskutierten ethische Fragen des automatisierten Fahrens (v.l.n.r.): Prof. Oliver Bendel, Prof. Volker Lüdemann, Prof. Eric Hilgendorf, Moderatorin Monika Jones, Prof. Klaus Kompaß und Prof. Jürgen Leohold Fotos: DVR/Jürgen Gebhardt



Prof. Eric Hilgendorf: „Man muss aufpassen, dass Errungenschaften des Rechts nicht der technischen Entwicklung geopfert werden.“



Prof. Volker Lüdemann (r.): „Die Ethik steckt im Algorithmus, der Teufel im Detail.“

Städten gebe, wo das automatisierte Fahren noch keine Lösung biete. **Kirsten Lühmann** (SPD) erklärte, die Voraussetzungen für hochautomatisiertes Fahren müssten gewährleistet sein und verwies auf den diesbezüglichen DVR-Beschluss. Es sei nicht Aufgabe des Bundestages, ethische Fragen im Detail zu regeln. Denkbar sei aber die Vorgabe von Leitlinien. Möglicherweise könnten Hersteller, die bei ihrer Arbeit auf konkrete ethische Fragen stoßen, an den Deutschen Ethikrat herantreten.

In seinem Schlusswort stellte Dr. Eichendorf fest, dass er von der Diskussion zum jetzigen Zeitpunkt keine endgültigen Lösungen erwartet habe: „Wir wollten das Thema befeuern, das ist uns definitiv gelungen“, sagte der DVR-Präsident. Gelöst werden müssten die Fragen der Daten- und Manipulationssicherheit sowie die Probleme, die sich aus unterschiedlichen Rechtsordnungen und Rechtsauffassungen in verschiedenen Ländern ergäben. Das größte Fragezeichen sah er beim

Umgang mit den geschilderten Dilemma-Situationen. „Wir werden uns fragen müssen: Wer ist es, der den Programmierern sagt, welches der richtige Weg ist?“ Die Einbeziehung des Ethikrates könnte hier durchaus hilfreich sein.



Beleuchteten das Thema aus Sicht der Politik: die Bundestagsabgeordneten (v.l.n.r.) Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen), Kirsten Lühmann (SPD) und Sebastian Steineke (CDU) mit Monika Jones

Tippen, texten, chatten bis es kracht?

Smartphone am Steuer – so fahren Sie sicher

In nicht allzu ferner Zukunft werden Autos wohl autonom fahren – bis dahin ist es der Mensch, der sie sicher steuern muss. Doch der beschäftigt sich hinter dem Steuer immer öfter mit seinem Smartphone: checkt Mails, Tweets und News, tippt Nachrichten, ist in sozialen Netzwerken unterwegs. Und setzt sich und andere dadurch einem vielfach erhöhten Unfallrisiko aus. Jeder dritte Unfall mit Personenschaden, so belegen Zahlen aus Österreich, ist die Folge von Ablenkung. Ein tödlicher Trend, den zu stoppen jeder selbst in der Hand hat. Wie man trotz Smartphone an Bord sicher unterwegs ist, dazu berieten Verkehrsexperten im Rahmen einer Leser-Telefon-Aktion des DVR:

Die Experten am Lesertelefon waren:

- **Dr. Jörg Kubitzki**, Verkehrspsychologe, Allianz Zentrum für Technik (AZT), Ismaning
- **Prof. Dr. Mark Vollrath**, Leiter des Lehrstuhls für Ingenieur- und Verkehrspsychologie an der Technischen Universität Braunschweig
- **Kay Schulte**, Stellv. Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Berlin

Was lenkt Autofahrende besonders stark ab?

Prof. Dr. Mark Vollrath: Am schlimmsten ist es, wenn man von der Straße wegschaut und dann auch noch die Hände vom Lenkrad nimmt. Das passiert, wenn man das Smartphone bedient, aber auch wenn man im Navigationssystem ein neues Ziel eingibt. Telefonieren lenkt auch ab, aber „nur“ geistig – und das ist in den meisten Fahrsituationen nicht ganz so schlimm.

Warum lässt sich der Mensch hinter dem Steuer überhaupt ablenken?

Prof. Dr. Mark Vollrath: Weil Auto fahren oft anspruchslos und langweilig erscheint. Man fährt völlig automatisch und hat den Eindruck, man könne sich ruhig anders beschäftigen. Hinzu kommt, dass die Ablenkung so spannend ist und oft eine Antwort fordert. Da glaubt man, nicht warten zu können.

Was sagt der Gesetzgeber? Was ist erlaubt, was verboten?

Kay Schulte: Das regelt Paragraph 23 Absatz 1a der Straßenverkehrsordnung (StVO): Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Gerät oder der Hörer aufgenommen oder gehalten werden muss. Dies gilt nur dann nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist. Offenbar ist noch zu wenig bekannt, dass eine verbotswidrige Nutzung mit 60 Euro Bußgeld und einem Punkt im Fahreignungsregister sanktioniert wird.

Warum regelt der Gesetzgeber die Nutzung von Smartphones nicht neu?

Kay Schulte: Eine solche Neuregelung ist in der Tat längst überfällig. Die gesetzlichen Vorschriften für die Nutzung von Mobiltelefonen bei der Verkehrsteilnahme stammen aus vorsintflutlichen verkehrsrechtlichen Zeiten – die Realität hat sie längst überholt. Die einzig konkrete Vorschrift, die sich auf das Telefonieren mit Mobiltelefonen bezieht, steht derzeit in Paragraph 23 Absatz 1a der StVO.

Warum wird gegen die Smartphone-Nutzung am Steuer nicht härter durchgegriffen?

Kay Schulte: Aufgrund der Vielfalt der Aufgaben und der Personalknappheit bei den Polizeikräften der Länder ist eine gezielte Kontrolle der Smartphone-Nutzung kaum durchführbar. Hinzu kommt: Verstärkte Kontrollen wären zwar ein wirksames Instrument, aber kein Allheilmittel für das Problem der Ablenkung. Denn nach wie vor wird das Risiko durch Ablenkung dramatisch unterschätzt. Bei Tempo 50 lege ich pro Sekunde 14 Meter im Blindflug zurück, wenn ich auf mein Smartphone schaue. Und selbst wenn dabei hundertmal nichts passiert ist – beim nächsten Mal kann die Ablenkung tödliche Folgen haben.

Darf die Polizei meine Verbindungsdaten kontrollieren oder das Handy konfiszieren, wenn es zu einem Unfall gekommen ist?

Kay Schulte: Im Rahmen der Beweissicherung bei Verdacht auf eine durch-



Dr. Jörg Kubitzki



Kay Schulte



Prof. Dr. Mark Vollrath Fotos: DVR/privat

geführte Straftat ist das möglich – und genau darum handelt es sich, wenn es zu einem Unfall mit Personenschaden kommt.

Autohersteller werben mit WLAN im Auto. Das erhöht doch die Gefahr der Ablenkung noch...

Dr. Jörg Kubitzki: Das Auto wird so multifunktional wie das Smartphone – aber der Mensch nicht. Er ist schon für das Autofahren an sich nicht wirklich gemacht und schon gar nicht für komplexe Tätigkeiten dabei. Klar ist: Neue elektronische Kommunikations- und Informationsmittel haben auch im Auto ihre Vorteile. Aber manches davon sollte beim Fahren gar nicht zur Verfügung stehen. Internet, Textnachrichten, soziale Medien lenken ab und führen zu Unfällen, das zeigen Unfallstatistiken. Das WLAN im Auto richtet sich wohl eher an surfende Beifahrerinnen und Beifahrer, aber das kann auch nerven und ablenken.

Kann Technik im Auto auch für weniger Ablenkung sorgen?

Dr. Jörg Kubitzki: Die meisten technischen Lösungen verhindern Ablenkung nie ganz, sondern nehmen Einfluss auf die Zahl der Blickabwendungen und Handbewegungen. Was bleibt, ist die kognitive Ablenkung, zum Beispiel bei der Spracheingabe oder beim Telefonieren. Hinzu kommt: Ein Mehr an Technik im Auto verleitet auch jene Fahrende zur Nutzung, die bisher auf ablenkende Geräte verzichten. Ein Teil der Technik im Auto hilft aber, Fahrfehler und damit auch die negativen Folgen von Ablenkung zu kompensieren – Stichwort Fahrerassistenzsysteme.

Lassen sich jüngere Menschen eher ablenken als ältere?

Dr. Jörg Kubitzki: Es ist der stärkste Effekt, den die Forscher überhaupt messen können: Junge Leute sind am anfälligsten für jede Art der Ablenkung. Der Effekt ist fatal: Gerade diejenigen, denen die Routine fehlt, verschenken zusätzlich Reaktionszeit. Junge Menschen nutzen vor allem das Smart-

phone mit seinen sozialen Medien und Textnachrichten. Nur: Eine Autofahrt dauert statistisch gesehen 21 Minuten oder 15 Kilometer. So lange geht es auch ohne soziales Netz. Deshalb: Einfach mal abschalten.

Wird das Thema in der Fahrausbildung behandelt?

Kay Schulte: In der Fahrschülerausbildungsordnung fällt das Thema unter den Begriff „Aufmerksamkeitsdefizite“. Damit hängt es von der persönlichen Motivation des Fahrlehrers oder der Fahrlehrerin ab, wie intensiv und didaktisch wertvoll das Thema behandelt wird. In der Regel wird darüber im Rahmen des theoretischen Unterrichts gesprochen – teilweise nur mit Blick auf die wenigen existierenden Vorschriften, teilweise aber auch in Form von kurzen Schockvideos, die im Anschluss diskutiert werden. Doch hier ist noch Luft nach oben: In anderen europäischen Staaten ist beispielsweise eine Ablenkungsübung fester Bestandteil der Fahrerlaubnisprüfung.

Wenn das Smartphone zur Gefahr wird

DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR für den wissenschaftlichen Nachwuchs wurde am 19. Mai 2016 im Rahmen des Kongresses des Fachverbandes Psychologie für Arbeitssicherheit und Gesundheit (PASiG) in Wuppertal vergeben. Die Auszeichnung umfasst drei Preise und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Den ersten Preis erhielt **Moritz Becker** vom Institut für Medien- und Kommunikationswissenschaften der Universität Mannheim. „Wenn die Smartphone-Nutzung zur Gefahr wird. Wie beeinflussen Persönlichkeitsmerkmale situative und soziodemografische Faktoren die Smartphone-Nutzung im Straßenverkehr?“ lautete der Titel seiner Masterarbeit. Er widmete sich damit nicht nur einem aktuellen Thema, sondern auch einem großen und zunehmenden Problem.

Einige Studien führen ein Viertel der Verkehrsunfälle auf die Smartphone-Nutzung von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen zurück. Die Arbeit versucht daher, die Nutzung von Smartphones anhand ausgewählter Persönlichkeitsmerkmale sowie situativer und soziodemografischer Faktoren zu erklären und damit Hinweise für zukünftige Verkehrssicherheitskampagnen zu geben.

Dazu wurden über eine Online-Befragung von 417 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Alter von 18 bis 70 Jahren zahlreiche Parameter erhoben und analysiert. Unterschieden wurde zwischen einer Verkehrsteilnahme zu Fuß, mit dem Fahrrad

und mit dem Pkw. Erhoben wurden Persönlichkeitsmerkmale wie Selbstkontrolle, Angst, etwas zu verpassen, Angst vor einem Verkehrsunfall und situative Faktoren wie Automatisierung im Sinne einer gewohnheitsmäßigen Nutzung und situative Langeweile. Soziodemografische Faktoren wie Alter, Geschlecht und Beschäftigung sowie die Fortbewegungsintensität und die generelle Smartphone-Nutzung rundeten das Forschungsprofil ab.

„Es zeigte sich, dass die Persönlichkeitsmerkmale Selbstkontrolle, Angst, etwas zu verpassen und Angst vor einem Verkehrsunfall sowie die situativen Faktoren Automatisierung und Langeweile sowie Alter, Geschlecht und Beschäftigung die Smartphone-Nutzung im Straßenverkehr beeinflussen. Es gibt zwar starke Unterschiede zwischen den Fortbewegungsarten, Selbstkontrolle und situative Langeweile wirkten aber bei allen drei Fortbewegungsarten“, erläuterte der Nachwuchswissenschaftler. Eine Nutzung erfolgte, obgleich die Befragten diese im Straßenverkehr als gefährlich einschätzten. Der Autor erklärt diesen Widerspruch mit einer bewusst nicht kontrollierbaren Handlung sowie über die Annahme eines automatisierten unbewussten Verhaltens. „Diese Annahmen könnten Basis zukünftiger Sicherheitskampagnen zu diesem Thema werden. So könnte dort die Kontrolle über ungewollte Handlungen und ein Bewusstsein für automatisierte Verhaltensweisen angesprochen werden. Durch Furchtappelle lässt sich etwa das Gefahrenbewusstsein erhöhen“, bilanzierte Becker.

Sichtbarkeit verbessern

Über den zweiten Platz freute sich **Ria Stangneth**, die sich in ihrer Masterarbeit im Fachbereich Psychologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena mit der Gefahrenwahrnehmung im Straßenverkehr bei Nacht beschäftigt hat. Sie hat die Erkennbarkeit von Fußgängern und Fußgängerinnen mit reflektierenden Kleidungsdesigns untersucht.

Viele werden gerade auf Landstraßen, bei schlechter Sicht und dunkler Kleidung, ob beim Joggen, bei Gängen mit dem Hund oder auf dem Heimweg, Opfer von Verkehrsunfällen, weil sie übersehen wurden. Daher tüfteln die Hersteller von Schutzkleidung an neuen Konzepten, um Freizeitkleidung besser sichtbar zu machen, ohne diesen einen Warnwestencharakter zu verleihen.

Die junge Wissenschaftlerin hat sehr aufwändiges Filmmaterial produziert und dabei die Wahrnehmung, Reflektion und Darbietung der Kleidung berücksichtigt. Die Filme wurden dann evaluiert. „In einem Reaktionsexperiment wurden 70 Probanden Videos mit simulierten Fahrten in der Stadt und auf einer Landstraße gezeigt, mit und ohne Ablenkung. Während der Fahrten waren Fußgänger mit Kleidung zu sehen, auf der retroreflektierendes Material in unterschiedlichen Formen angeordnet war. Auf diese Fußgänger mussten die Fahrer mittels Tritt auf ein Fußpedal reagieren. Die Reaktionszeit wurde aufgezeichnet. Weiterhin wurden die demografischen Daten der Fahrer, ihre Fahrerfahrung, ihre Konzentration,

Müdigkeit und Befindlichkeit sowie ihre Risikobereitschaft mittels Befragungen erhoben und ein Sehtest mit den Probanden durchgeführt“, erläuterte Stangneth.

Es zeigte sich, dass die Anordnung des retroreflektierenden Materials einen Einfluss auf die Entdeckungsleistung aufweist. So führt eine große Fläche retroreflektierenden Materials nicht automatisch zu einer besseren Sichtbarkeit. Deutlich wichtiger ist die Betonung der menschlichen Körperform. Diese kann auch mit vergleichsweise wenig Material erreicht werden, indem dieses in einer Kombination aus schmalen und breiten Streifen angeordnet wird. Bewegte Personen wurden zudem besser wahrgenommen als stehende.

Risikofaktoren für Fahrrad- und Pedelec-fahrende

Die dritte Preisträgerin, **Sarah Heilmann** von der Technischen Universität Chemnitz, hat mit ihrer Masterarbeit im Fachbereich Allgemeine und Arbeitspsychologie eine „Naturalistic Cycling Study“ vorgelegt. Welche Risikofaktoren beeinflussen die Sicherheit von Pedelec- und Fahrrad-fahrenden im Alltag? lautete die zentrale Fragestellung.

Ziel der Arbeit war es, Risikofaktoren für das Erleben sicherheitskritischer Ereignisse wie einen plötzlichen Kontrollverlust bei Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden zu erheben. Dazu wurde zunächst das Fahrverhalten von 90 Probanden in realen Fahrsituationen mit Hilfe von zwei Kameras erfasst.

Dabei wurden im vierwöchigen Untersuchungszeitraum von 68 Fahrenden (23 Rad-, 39 Pedelec 25- und sechs Pedelec-45-Fahrende) insgesamt 202 kritische Situationen aufgezeichnet. Diese wurden mit 202 unkritischen



Strahlende Gesichter bei der Preisverleihung (v.l.n.r.): Jochen Lau (DVR), Sarah Heilmann, DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner, Moritz Becker, Dr. Torsten Kunz (UK Hessen), Ria Stangneth und Prof. Dr. Rüdiger Trimpop (Uni Jena) *Foto: Michael Mutzberg*

Situationen, ebenfalls aus den aufgezeichneten Fahrten, verglichen. „Es zeigte sich, dass bestimmte Faktoren das Auftreten kritischer Situationen erhöhen – jeweils abhängig vom gewählten Fahrzeug. Ein erhöhtes Risiko bestand insbesondere auf Geh- und Radwegen, an bestimmten Arten von Kreuzungen und beim Vorhandensein anderer Verkehrsteilnehmer“, fasst die Wissenschaftlerin zentrale Ergebnisse zusammen. Diese beeinflussten das Unfallrisiko auf vielfältige Weise – etwa durch Abbiegevorgänge, Park-/Wende-/Haltemanöver und Vorfahrtsmissachtungen. Auch bestimmte Verhaltensweisen der Fahrenden beeinflussten das Unfallrisiko. Die Art des Fahrzeugs spielte ebenfalls eine Rolle: Für Pedelec-25-Fahrende bestand ein höheres Risiko auf Radwegen und an Kreuzungen, für Pedelec-45-Fahrende auf regelwidrig befahrenen Fußgänger- und Radwegen.

In ihrer Abschlussarbeit macht die Autorin Vorschläge, die Verkehrssicherheit der Pedelec-Fahrenden weiter zu verbessern. Dazu zählen die verstärkte Überwachung von Bürgersteigen, auf denen Radfahrende unterwegs sind, eine Verbesserung der Radwege, der Bau von Schnell-Radwegen (auch für Pedelecs 45) und eine spezielle Führung von Radwegen vor Kreuzungen.

Die Jury für den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, zusammen. Die Experten zeigten sich beeindruckt von den Leistungen des wissenschaftlichen Nachwuchses und sehen in den prämierten Arbeiten „großes Potenzial, die Verkehrssicherheit zu erhöhen“.

„Das Fahrrad ist ein Gewinner-Thema“

Presseseminar „Zweiradsicherheit in Deutschland“

Fahrräder und Motorräder standen im Blickpunkt des DVR-Presseseminars „Zweiradsicherheit in Deutschland“, das am 27. und 28. Juni 2016 in Münster stattfand. Dabei ging es um Unfallursachen und Lösungen zur Reduzierung der Gefährdung für die Nutzerinnen und Nutzer dieser Fahrzeuge.

Gunnar Fehlau (pressediens-fahrrad, Göttingen) bot unter dem Titel „Technik, Typen, Taktik“ Informationen aus der urbanen Pedal-Praxis. „Das Fahrrad ist ein Gewinner-Thema“, sagte Fehlau. Egal, welche Frage man heute stelle, das Fahrrad gehöre zur Antwort: bei der Parkplatznot, beim Bewegungsmangel, beim neuen Wohnen und bei vielen anderen Themen. Transport-Fahrräder würden zunehmend für die Logistik genutzt. Auch im Fuhrparkmanagement spielten Fahrräder eine zunehmende Rolle: Manche Beschäftigte wollten lieber ein Dienstfahrrad als einen Dienstwagen fahren. Der Ausbau der Infrastruktur könne mit dem raschen Vormarsch des Fahrrades jedoch nicht schritthalten. Damit Radfahren sicherer werde, bedürfe es eines Dreiklangs: der Eigenkompetenz, der Kompetenz anderer Verkehrsteilnehmender und der Systemkompetenz. Wer mit dem Rad fährt, könne selbst eine Menge für die Sicherheit tun: Das Rad müsse passen, technisch funktionstüchtig und ergonomisch richtig eingestellt sein. Darüber hinaus sei es wichtig, in sinnvolle Ausrüstung wie Lichtanlagen, Bremsen, Reifen, Helme und Reflex-Ausstattung zu investieren, die Fahrzeugbeherrschung zu verbessern und Strecken clever zu wählen.

Stephan Böhme (Amt für Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, Münster) erläuterte unter dem Titel „Fahrradhauptstadt Münster“ das Verkehrssicherheitskonzept seiner Heimatstadt. Die Radwege, die man in den 1970er Jahren gebaut habe, seien heute alle zu schmal. Darauf habe man mit zahlreichen Maßnahmen reagiert, zum Beispiel mit der Umwandlung von Erschließungsstraßen in Fahrradstraßen, auf denen Radfahrer Vorrang haben. Einen positiven Effekt habe auch die Aufstellung von Fahrrad-Ampeln mit Gelbkammern, so dass sich Radfahrer besser auf den Farbwechsel einstellen könnten. Die Zahl der Rotlichtverstöße habe sich dadurch deutlich reduziert. Münster habe ein Verkehrssicherheitsprogramm aufgelegt, das auf die Themenfelder Überwachung, Entschärfung von identifizierten Unfallhäufungsstellen, die Revision von Radverkehrsanlagen, Öffentlichkeitsarbeit sowie Verkehrsaufklärungsziele. Als wachsende Stadt müsse sich Münster auf zunehmende

Pendlerströme einrichten. Hierzu sei ein Konzept von stadtreionalen Velorouten entwickelt worden, die das Umland mit Münster verbinden sollen.

Franz P. Linder (Planerbüro Südstadt / P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln) richtete unter dem Titel „Radverkehr 3.0“ einen innovativen Blick in die Zukunft des Radverkehrs. Ein „Weiter so“ funktioniere nicht. Notwendig sei ein grundlegend neues Denken. Das Thema Autostadt sei vorbei, man befinde sich auf dem Weg zur Fahrradstadt. Letztlich gehe es um eine neue transformierte Infrastruktur, die schon aufgrund ihrer einladenden Gestaltung und Dimensionierung bewegungsaktivierend sei. Ein Netz von regionalen Radschnellwegen könnten Städte und Umland verbinden. Dies sei auch für den Pendlerverkehr sinnvoll, da 30 Prozent der Pendlerfahrten Strecken unter zehn Kilometern betreffen. Die Kombination Radschnellweg und Pedelec sei das ganz große Thema:



Fragen rund um das sichere Fahrrad- und Motorradfahren wurden beantwortet.



Praxisübungen mit Pedelecs Fotos: GWM

„Radschnellwege sind das Strukturelement, das neu und effektiv ist und uns die nächsten 20 Jahre beschäftigen wird“, stellte Linder fest.

Der erste Tag des Presseseminars fand seinen Abschluss mit einem Praxisteil, der von **Jan Marc Zander** (Trailtech, Waake) geleitet wurde. Auf dem nahe gelegenen Schulhof der Aegidii-Ludgeri-Schule erläuterte Zander die fahrtechnischen Besonderheiten bei der Pedelec-Nutzung und führte mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Übungen durch. Hierfür standen zahlreiche moderne Pedelecs zur Verfügung.

Am zweiten Tag ging es um die Motorradsicherheit. **Dr. Matthias Kühn** (Unfallforschung der Versicherer, Berlin) gab einen Überblick über die Unfallursachen von Motorradunfällen in Deutschland. Bei den besonders schwerwiegenden Unfällen auf Landstraßen stünden Fahrnfälle im Vordergrund, auch Abbiegeunfälle seien hier häufig zu verzeichnen. Oft lägen solchen Unfällen Wahrnehmungsprobleme zugrunde. Während der Helm fast immer getragen werde, gebe es bei der Schutzkleidung Verbesserungsbedarf: „Je kleiner das Motorrad, umso weniger Schutzkleidung wird getragen“, sagte Kühn. In einer Studie zu

schweren Motorradunfällen im Saarland sei ermittelt worden, dass nahezu jeder fünfte dieser Unfälle mit ABS hätte vermieden werden können. Ein Drittel der untersuchten Alleinunfälle wären durch E-Call, den automatischen Notruf, positiv beeinflussbar gewesen. Technische Neuerungen bräuchten jedoch Zeit, bis sie sich im Fahrzeugbestand verbreitet hätten, dann könnten sie stabil und nachhaltig wirken.

Beata Telingo (BMW) legte in ihrem Vortrag dar, dass es zwei Hauptgründe für die Unfallzahlen bei motorisierten Zweirädern gebe: einerseits die fehlende passive Sicherheit, andererseits die komplexere Fahrdynamik. Zum umfassenden Sicherheitsansatz bei BMW gehöre der verstärkte Einsatz von Fahrerassistenzsystemen, Fortschritte im Bereich der Fahrerausstattung sowie Fahrer-Trainings. Alle Fahrerassistenzsysteme, die in Pkw verbaut werden, werden auch im Hinblick auf das Zusammenspiel mit motorisierten Zweirädern entwickelt. Ein Beispiel dafür sei der Linksabbiegeassistent: Der Pkw bremst automatisch, wenn er sich auf einer Linksabbiegespur einem entgegenkommenden Zweirad annähert. Extrem wichtig sei auch das Fahrertraining auf dem Platz und auf der Straße. In diesem Zusammenhang hob

Telingo die Zusammenarbeit mit dem DVR hervor.

Helmut Nikolaus (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln) sprach in seinem Vortrag „Motorradfreundliche Straßen“ über die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken. Im Verlauf der Entwicklung des Merkblattes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) habe man zahlreiche Unfälle analysiert und Verbesserungsbedarf bei der Infrastruktur gefunden. Beispielsweise könne der Streckenverlauf in Kurven besser verdeutlicht und das Erkennen von Knotenpunkten und unvorhersehbarem Querverkehr erleichtert werden. Fahrbahnoberflächen müssten homogenisiert und in störungsfreiem Betriebszustand erhalten werden. Wichtig seien auch hindernisfreie Seitenräume. Die Wirksamkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahmen seien erwiesen. Nikolaus kritisierte den seiner Meinung nach fehlenden politischen Willen der Verwaltungen zur Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen bei Bund und Ländern. „Ohne ernsthaftes gesamtstaatliches Bemühen um eine systematische Verhaltensbeeinflussung und umfassende präventive und repräsentative Maßnahmen sollte man sich vom Begriff der Vision Zero verabschieden“, war sein bitteres Fazit.

In seinem Schlusswort wies **Sven Rademacher** (DVR) darauf hin, dass das Thema Zweirad aus Sicht der Verkehrssicherheit von hoher Bedeutung sei. Sowohl beim Fahrrad als auch beim Motorrad spiele die Infrastruktur eine große Rolle. Aus Sicht des DVR befinde sich der Mensch im Zentrum der Betrachtung. Rademacher appellierte daher an alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, sich mit Verständnis und Rücksicht zu begegnen.

Fokus auf konkrete Gefährdungen richten

Verkehrsministerkonferenz: Unfallentwicklung bereitet Sorgen



Trügerische Idylle: Landstraßen weisen ein hohes Unfallaufkommen auf. Fotos: Pixabay

Von Heiko Willenberg

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den deutschen und europäischen Straßen ist es aus Sicht des DVR entscheidend, dass alle Partner und Akteure gemeinsam für dieses Ziel arbeiten und als wirksam erkannte Maßnahmen in die Praxis umsetzen. Dies gilt im DVR ebenso wie auf politischer Ebene. Daher ist es für die Verkehrssicherheit sehr förderlich, dass sich sowohl der Bund als auch die Länder – durch die Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) – im vergangenen und in diesem Jahr Überlegungen gewidmet haben, wie die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms von 2011 in der zweiten Hälfte der Dekade bis 2020 noch erreicht werden können. Das gilt besonders für das Ziel von 40 Prozent weniger Getöteten im Straßenverkehr bis 2020.

Der DVR hatte bereits in seinen 14 TOP-Maßnahmen zur Verkehrssicherheit von 2012 die Themen identifiziert, die im Hinblick auf einen gefährdungsorientierten Ansatz den größten Nutzen zur Vermeidung und Minderung von Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten im Straßenver-

kehr versprechen. Diese TOP-Maßnahmen sind zwischenzeitlich auch durch detaillierte DVR-Beschlüsse fundiert unterlegt worden. Seitens des DVR wurden sie intensiv für die politische Kommunikation genutzt und bildeten die Basis für politikberatende Hinweise.

Im Oktober 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Halbzweijahresbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms mit dem Ausblick für die kommenden Jahre veröffentlicht. Hier wurde bereits eine Konzentration der Maßnahmen auf verschiedene Schwerpunkte festgelegt. Im Bereich der Straßentypen sind es die Innerorts- und Landstraßen, die ein besonders hohes Unfallaufkommen aufweisen. Bei den Zielgruppen sollen die jüngeren und älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besonders in den Fokus genommen werden, da diese überproportional zu Schaden kommen.

Neben dem Bund sind aber ebenso die Länder wichtige Akteure für mehr Verkehrssicherheit. Daher hat der DVR es sehr begrüßt, dass sich auch die VMK durch eine lange und immer wiederkeh-



Erleichterung der Anordnung von Tempo 30 in Städten

rende Beschäftigung mit der Halbzeitbilanz und vor allem der Ausrichtung der politischen Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit in der zweiten Dekade der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms beschäftigt hat. Diese mündete bei der Frühjahrs-VMK am 14. und 15. April 2016 in einen für VMK-Verhältnisse außergewöhnlich langen und ausführlichen Beschluss.

Die VMK erkennt klar die aktuell schlechte Tendenz bei den Getöteten-zahlen in Deutschland an, die in den vergangenen beiden Jahren zweimal in Folge angestiegen sind und seit 2010 fast schon ein Plateau bilden. Die VMK geht sogar soweit, von einer negativen Trendumkehr zu sprechen und betont, dass es in anderen EU-Staaten einen besseren Trend gibt. Der DVR begrüßt das explizite Bekenntnis der VMK, weiterhin am 40-Prozent-Reduktionsziel bei den Getöteten bis 2020 festzuhalten. Auch die VMK hat sich für ihre Vorschläge für einen gefährdungsorientierten Ansatz in allen drei klassischen Handlungsfeldern Mensch, Technik und Infrastruktur entschieden.

Bei der Infrastruktur schlägt sie wie die Halbzeitbilanz eine Konzentration auf die Land- und Innerorts-Straßen vor. Außerorts sollen die Maßnahmen

vor allem auf Strecken mit Baumunfällen fokussiert werden, sowohl durch infrastrukturelle Maßnahmen als auch durch ziel- und ortsgenaue Höchstgeschwindigkeiten. Innerorts soll – wie vom Bund in der aktuellen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgesehen – die Höchstgeschwindigkeit vor sozialen Einrichtungen auf 30 km/h reduziert werden. Verbunden damit ist eine Erleichterung der Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30.

Bei den Zielgruppen soll bei den älteren Menschen im Straßenverkehr neben einer weiteren Förderung von freiwilligen Gesundheitschecks auch über Feedbacksysteme nachgedacht werden. Ausdrücklich aufgenommen hat auch die VMK wieder eine Verbesserung der Fahranfängervorbereitung und die Reform des Fahrlehrerrechts. Ziele, die ebenfalls im aktuellen Koalitionsvertrag auf Bundesebene enthalten sind und vom DVR bereits seit langem gefordert und mit begleitet werden.

Im Bereich Fahrzeugtechnik soll nach Ansicht der VMK die Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen gefördert und bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens das Augenmerk vor allem auf die Phase des Mischverkehrs gerichtet werden.

Eine klare Bitte richtet die VMK abschließend an die Innenministerkonferenz: Die Polizeikräfte der Länder sollen sowohl ihre Anstrengungen bei der Verkehrsüberwachung als auch bei der Verkehrserziehung fortführen und ausbauen.

Alles in allem: Auch wenn der DVR in einigen seinen Forderungen weitergeht, so enthält der Beschluss viele richtige Vorschläge. Wir müssen gemeinsam alles tun, um 2016 zum Wendejahr bei den steigenden Verkehrsunfallopferzahlen zu machen. Die diagnostizierte Trendumkehr muss gestoppt werden und wir müssen zurück zu sinkenden Zahlen und weniger Leid kommen.

Die von der VMK beschlossenen Maßnahmen stoßen hoffentlich gemeinsam mit der Halbzeitbilanz des BMVI entsprechende Initiativen an und müssen nun zügig gemeinsam mit allen Akteuren aus Bundes- und Landespolitik umgesetzt werden.

Der Autor ist Referent Public Affairs in der DVR-Geschäftsstelle Berlin.

hwillenberg@dvr.de

Wie können Risiken für junge Menschen verringert werden?

Europäischer Road Safety Charter Workshop in Berlin

Von Jacqueline Lacroix



Logo der European Road Safety Charter

Gemeinsam mit dem ADAC veranstaltete der DVR Mitte Juni einen Workshop im Rahmen der Europäischen Verkehrssicherheitscharta in Berlin. Beide Organisationen gehören zu den ersten Unterzeichnern der EU-Charta, die 2004 von der EU-Kommission initiiert wurde. Sie ist die größte Plattform der Zivilgesellschaft zur Straßenverkehrssicherheit. Bis heute haben sich mehr als 3.000 öffentliche und private Einrichtungen der Charta europaweit verpflichtet und Aktionen und Initiativen durchgeführt, die sich an ihre Mitglieder, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die übrige Zivilgesellschaft richten. Mit dem Format der Workshops verfolgt die PAU-Agentur, Koordinator der Charta für die EU-Kommission, das Ziel, den Austausch zwischen den Unterzeichnern und weiteren Interessierten zu fördern. Der Workshop befasste sich mit den besonderen Risiken und Herausforderungen junger Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen, ganz gleich, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Auto unterwegs sind. Nach wie vor stehen die jungen Menschen zwischen 15 und 24 Jahren europaweit im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. 17 Prozent aller

Verkehrstoten gehörten laut dem European Road Safety Observatory in der EU 2013 dieser Altersgruppe an.

Martine Aitken, Koordinatorin der Charta, wies darauf hin, dass zwar in Deutschland noch Potenzial für weitere Unterzeichner vorhanden sei, es aber hier schon lange eine gute Verzahnung zwischen den unterschiedlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit gebe. Dies sei in vielen Ländern der EU im Jahr 2004 nicht der Fall gewesen. Verkehrssicherheit als eine „geteilte Verantwortung“ zu verstehen, sei insbesondere in den Ländern, die ab dem Jahr 2000 der EU beigetreten sind, ein neuer Gedanke gewesen. Heutzutage werde dies als eine Selbstverständlichkeit angesehen, die EU-Charta habe viel dazu beigetragen.

Drei Impulsvorträge lieferten den rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine Basis für die nachfolgende Bearbeitung der Aufgaben des Workshops. **Ulrich Chiellino**, Leiter der Interessenvertretung Verkehr des ADAC, widmete sich der Frage, was junges Fahren so gefährlich



Workshop zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für junge Menschen Foto: DVR

macht. Neben psychologischen Aspekten beschrieb er die Bedeutung des Autos für junge Menschen und den Fahrkompetenzerwerb. Jugendtypische Fahrsituationen und das Jugendlichkeitsrisiko ergeben zusammen eine explosive Mischung, die das Anfängerisiko erhöhe. Neben dem begleiteten Fahren und dem Alkoholverbot für Fahranfänger sei das Erlernen von Einstellungen, die das Risikobewusstsein schärfen, ein Weg, diese Hochrisikophase zu entschärfen.

Walter Niewöhner von der DEKRA-Unfallforschung präsentierte Ergebnisse einer Studie über das Fußgängerverhalten in sechs europäischen Hauptstädten. Dabei ging es um die Häufigkeit der Handynutzung beim Überqueren der Straße, wobei jüngere Altersklassen es häufiger nutzen als ältere. Rund 20 Prozent aller Fußgänger und Fußgängerinnen zwischen zwölf und 25 Jahren telefonieren, hören Musik, tippen (texten) oder kombinieren diese Tätigkeiten beim Überqueren. Diese Ablenkungsquellen erhöhen das Risiko und stellen neue Herausforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Menschen dar.

Junge Leute zwischen 15 und 25 Jahren stellen „nur“ 7,3 Prozent aller Getöteten in der Gruppe der Fahrradfahrenden und „nur“ fünf Prozent aller Todesopfer in dieser Altersgruppe. Sie scheinen demnach keine besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe zu sein, erläuterte **Jacqueline Lacroix** vom DVR im dritten Impulsvortrag. Dennoch könne man sich die Frage stellen, ob Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich generell an Fahrradfahrende richten, ausreichen. Im Vergleich zu älteren Verkehrsteilnehmergruppen verunglückten mehr junge Menschen in der Dämmerung und bei Dunkelheit und die Helmtragequote sei in dieser Altersgruppe besonders gering.

Drei Arbeitsgruppen gingen im Anschluss der Frage nach, welche Maßnahmen und Ansätze hilfreich sein könnten, die Verkehrssicherheit der jungen Menschen zu verbessern. Diskutiert wurde auch über die Hürden, die für die Umsetzung bestimmter Maßnahmen überwunden werden müssen. Anhand zweier ausgewählter Maßnahmen sollten konkrete Vorschläge für die ersten Schritte einer Umsetzung erarbeitet werden. Ein

reger Austausch zwischen Fachleuten von Landesverkehrswachten, Fahrschulen, Automobilclubs, Polizei, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Verbänden entstand.

Für die Erhöhung der Sicherheit junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger wurde vorgeschlagen, das Alkoholverbot bis 25 Jahre zu erweitern und das Bewusstsein für die Gefahren zu schärfen, indem in Fahrschulen über das Verhalten nach Unfällen und die Unfallfolgen vertiefter aufgeklärt werden sollte.

Die Verkehrserziehung an Schulen solle insbesondere Ablenkung als Risikoquelle bei der Verkehrsteilnahme thematisieren, hier gebe es bereits bewährte Präventionskonzepte, die angepasst werden könnten. Außer-schulische Einrichtungen wie Jugendverkehrsschulen könnten ausgebaut werden, damit die Lücke in der schulischen Verkehrserziehung, die nach der Grundschule entsteht, geschlossen werden könnte.

Die Autorin ist Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.

jlacroix@dvr.de

Kameras statt Außenspiegel?

Spiegelsysteme sind unverzichtbar zum Rückwärtsfahren, Parken in Längs- und Querrichtung und bei Spurwechseln zur Distanz- und Geschwindigkeitswahrnehmung herannahender Fahrzeuge. Sind Kamera-Monitor-Systeme (KMS) in Pkw und Lkw ein gleichwertiger Ersatz für Außenspiegel? Diese Frage stellte sich die Untersuchung „Ersatz von Außenspiegeln durch KMS bei Pkw und Lkw“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

KMS gewinnen zunehmend an Bedeutung. Sie erlauben bei Pkw und Lkw die Sicht nach hinten auf einem oder mehreren im Fahrzeug montieren Monitoren. Der Wegfall herkömmlicher Außenspiegel erlaubt damit neue Designvarianten mit aerodynamischen Vorteilen. Aber erlauben die KMS auch die indirekte Sicht ohne Einbußen für die Sicherheit? In der Untersuchung wurden sowohl technische Aspekte verglichen als auch Fragen zur Gestaltung der Mensch-Maschine-Interaktion gestellt.

Die Unfallforscher wiesen nach, dass KMS bei Pkw und bei Lkw grundsätzlich geeignet sind, die indirekte Sicht nach hinten ausreichend darzustellen. Voraussetzung dafür sei jedoch die Erfüllung gewisser Qualitätskriterien. Abrupt wechselnde Umgebungshelligkeit, beispielsweise in Tunneln und Alleen, ist eine echte Herausforderung für KMS. Bei herkömmlichen Spiegeln tritt eine physische Blendung des Auges hingegen nur bei tiefem Sonnenstand auf. KMS liefern nachts deutlich höhere Kontraste. Bei hohen Umgebungsbeleuchtungsstärken kehrt sich die Situation allerdings um. Während der Versuchsfahrten traten auf dem Display Reflexionen auf, die dazu führen können, dass Fahrzeuge oder Personen übersehen werden. Direkte Blendungseffekte des Displays lassen sich mit Hilfe entsprechender Abschirmungen vermeiden. In Bezug auf Helligkeit und Kontrast, so ein Ergebnis der BASt-Untersuchung, sollte eine automatische Anpassung an die Umgebungsbedingungen Standard sein. Zusätzliche manuelle Einstellmöglichkeiten wären sinnvoll.



Kamerabasierte Systeme haben Potenzial. Foto: BASt

Großer Wert sollte auf die Gewährleistung der Ausfallsicherheit gelegt werden. Zur Vermeidung von Kondenswasser sollten bei einem KMS sowohl Kamera als auch Monitor beheizt werden. Die negativen Auswirkungen von Regen und Verschmutzung fielen beim Spiegel stärker ins Gewicht. Bezüglich der Gestaltung der Mensch-Maschine-Interaktion ergab sich eine stabile mittlere Akzeptanz seitens der Personen, die an den Versuchen teilgenommen haben.

Die Forscher wiesen darauf hin, dass der Umstieg von herkömmlichen Spiegeln auf KMS einer Gewöhnungsphase bedarf. Diese sei jedoch relativ kurz und führe nicht zwingend zu sicherheitskritischen Situationen. Beim Lkw verliefen die Versuchsfahrten im Realverkehr für alle Probanden unproblematisch.

In der Untersuchung wird gefolgert, dass sich die Vor- und Nachteile von Kamera-Monitor-Systemen und Spiegeln die Waage halten. Je nach Ausgestaltung bietet ein KMS die Möglichkeit, mehr Informationen über den rückwärtigen Raum zu präsentieren als es mit herkömmlichen Spiegelsystemen möglich ist. Um die Gleichwertigkeit zu gewährleisten, müssen jedoch bestimmte Anforderungen an die KMS eingehalten werden:

Neben einer guten Farb- und Kontrastwiedergabe muss eine schnelle Anpassung an Änderung der Umgebungshelligkeit gesichert sein, und die Darstellung darf keinen Zeitverzug beinhalten. Weiterhin muss die elektromagnetische Verträglichkeit sichergestellt, Bildausfälle müssen vermieden werden. Darüber hinaus gilt es, die Auswirkungen von Frost und Beschlagen gering zu halten.

Fazit: Nach Erfüllung bestimmter Anforderungen an die kamerabasierten Systeme können diese zukünftig als gleichwertiger Ersatz für Spiegel in Betracht kommen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2016, 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:
Runter vom Gas

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

Druck:
Bonifatius GmbH
Paderborn

ISSN: 0940-9025

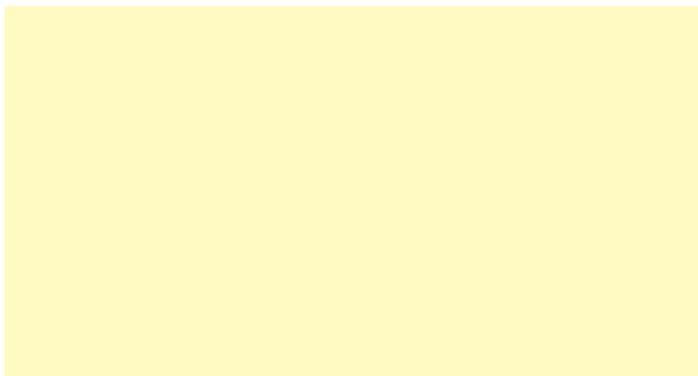
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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

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

G 3169 F

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



**Wer beim Fahrradfahren
Musik hört, sieht weniger**

Lass dich nicht ablenken!

**RUNTER
VOM GAS**

Beauftragte des
Bundesministeriums
für Wirtschaft und
Energie (BMWi)