

DVR

report

4/2016

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Rundschau

**Pkw-Unfälle: Jeder fünfte
Getötete nicht angeschnallt**

Aktuell

Start der Kampagne
„Vorsicht Sekundenschlaf“

Im Blickpunkt

Geschwindigkeitsunfälle
wirksam bekämpfen

Mitglieder

VCD-Projekt
„Mehr Platz fürs Rad!“

Positive Prognose bei der Zahl der Verkehrstoten 2016 kein Grund zum Zurücklehnen

Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes wird die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr für das Jahr 2016 bei rund 3.300 liegen. Damit würde die Summe der Verkehrstoten erstmals seit drei Jahren wieder sinken – und zwar um fünf Prozent gegenüber 2015. Bei den Verletzten ist dagegen eine Zunahme um gut einen Prozentpunkt auf annähernd 400.000 zu erwarten. Die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle wird sich bis zum Jahresende voraussichtlich um drei Prozent auf etwa 2,6 Millionen erhöhen. Das wäre der höchste Wert seit der deutschen Vereinigung. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden wird schätzungsweise um ein Prozent auf 308.000 steigen.

So positiv die Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten auch ist, mit Blick auf die verletzten Opfer von Straßenverkehrsunfällen ist eines ganz klar: Wir müssen für diese Gruppe ebenfalls konkrete Reduktionsziele definieren und dürfen nicht nachlassen, weitere Sicherheitspotenziale im Bereich der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur und der positiven Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmenden auszuschöpfen.

Das Thema Ablenkung wird dabei weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Laut einer aktuellen repräsentativen Umfrage des Allianz Zentrums für Technik (AZT) greifen 46 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer während der Fahrt zum Handy. Etwa drei Viertel der Befragten sind regelmäßig durch die Benutzung verbauter Technik im Fahrzeug abgelenkt. Die Studie sieht einen klaren Zusammenhang zwischen Ablenkung und Unfallrisiko. So berichten 60 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer, die in den zurückliegenden drei Jahren in Unfälle verwickelt waren, dass sie ihr Mobiltelefon beim Fahren in die Hand genommen hatten. Bei Personen ohne Unfallerlebnis waren es nur 37 Prozent. Auffällig war auch, dass 52 Prozent der Befragten sich durch telefonierende Mitfahrende abgelenkt fühlen.

Für die AZT-Experten ist Ablenkung durch Smartphone und Co. bereits heute gefährlicher als Alkohol am Steuer. Sie gehen davon aus, dass etwa jeder zehnte Unfall mit Getöteten im Straßenverkehr auf Ablenkung zurückzuführen ist. Und das ist wahrscheinlich noch niedrig gegriffen. Dem Fazit der Studie „Smartphones gefährden Menschenleben“ ist nichts hinzuzufügen.

Die Straßenverkehrsordnung muss dem heutigen Stand der Kommunikationstechnik angepasst werden. Der DVR begrüßt daher, dass die Bundesregierung den sogenannten Handy-Paragrafen auf mobile Geräte wie zum Beispiel Tablets und E-Book-Reader ausweiten will.

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

Sven Rademacher, Chefredakteur
srademacher@dvr.de



Pkw-Unfälle: Jeder fünfte Getötete nicht angeschnallt

Über ein Fünftel (21,2 Prozent) der bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland getöteten Pkw-Insassen war 2015 nicht angeschnallt. Dies ergab eine Umfrage, die der DVR im April 2016 unter zehn Bundesländern durchgeführt hat. In sechs Bundesländern lagen keine entsprechenden Daten vor.

Bei den Nutzfahrzeugen lag der Anteil der nicht angeschnallten Insassen unter den Todesopfern bei 14,5 Prozent.

Da bei einigen Unfällen nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnte, ob die Unfallopfer angeschnallt waren, dürfte der Anteil der nicht Angeschnallten sogar noch größer sein. Der DVR erinnert daran, dass der Sicherheitsgurt auch bei zunehmender Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen und Airbags immer noch einen unverzichtbaren Lebensretter darstellt und appelliert an alle Fahrzeuginsassen, den Gurt stets anzulegen.



Foto: molotok743 – Fotolia, Montage: DVR

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	12
INTERVIEW	16
JOURNAL	20
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

Baustellen auf Autobahnen besser sichern



Auch Baustellen kürzerer Dauer stellen ein hohes Unfallrisiko dar. Foto: hugopm - Fotolia

Auf bundesdeutschen Autobahnen gibt es nach Schätzungen mehr als 70.000 Arbeitsstellen kürzerer Dauer (AkD) pro Jahr. Dies sind in der Regel Dienstleistungen für die öffentliche Hand oder Instandsetzungs- oder Bauarbeiten, vor allem auf dem Gebiet der Straßenausstattung (Fahrbahnmarkierungen, Rückhaltesysteme, Verkehrszeichen etc.). AkD sind unverzichtbar zur Aufrechterhaltung einer betriebsbereiten und verkehrssicheren Straßeninfrastruktur. Sie stellen allerdings grundsätzlich einen Eingriff in den Verkehrsablauf dar und können deshalb die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Weitere Untersuchungen belegen, dass im Bereich von AkD rund 40 Prozent erhöhte Unfallkostenraten gegenüber der freien Strecke zu verzeichnen sind. In Wanderbaustellen ist die Gefährdung der Beschäftigten des Betriebsdienstes oder der Absicherungsunternehmen besonders groß: Einerseits kann hier keine stationäre Vorwarnung eingesetzt werden und andererseits sind die eingesetzten Sicherungsfahrzeuge mindestens durch eine Person besetzt, die zusätzlich ständig der Gefahr von

Auffahrunfällen ausgesetzt ist.

Etwa zwei Drittel der Unfälle in AkD werden von Lkw verursacht, dabei kommt es etwa gleich oft zum Aufprall von hinten wie zum seitlichen Anprall. Fast zwei Drittel der Unfälle passieren in stationären Arbeitsstellen. Etwa 75 Prozent der verunglückten Betriebsbediensteten befanden sich beim Anprall im Fahrzeug, was einen hohen Anteil von Schleudertraumata zur Folge hatte. Bei Pkw sind die Hauptunfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und bei Lkw „unzureichender Sicherheitsabstand“. Der Anteil der durch Übermüdung verursachten Lkw-Unfälle wird auf 15 bis 20 Prozent geschätzt.

Der DVR schlägt daher folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Arbeitsstellen kürzerer Dauer vor:

- Allgemeine Verbesserung der Randbedingungen (z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 80 km/h, Freigabe des Seitenstreifens statt

Fahrstreifenreduktion)

- Verbesserung der Erkennbarkeit von Arbeitsstellen kürzerer Dauer (z.B. durch Verwendung von Materialien mit hoher Reflexionseigenschaft)
- Verbesserung der passiven Sicherheit der Absperrfahrzeuge (z.B. durch Beschaffung von Lkw mit Sicherheitsausstattungen wie Gurtstraffer, Gurtanlegewarner, proaktive Kopfstützen, Airbags etc.)
- Verbesserung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich (z.B. durch Geschwindigkeitsüberwachung)
- Vermehrter Einsatz von Warn- und Fahrassistenzsystemen bei Lkw (z.B. Müdigkeitwarner, Spurhalteassistent und adaptive Geschwindigkeitsregelung)
- Regelmäßige Schulung des Baustellenpersonals hinsichtlich Gefahrenwahrnehmung, Risikoeinschätzung und Sicherheitsbestimmungen
- Vereinheitlichung der Vorgaben aus Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und der technischen Regelung für Arbeitsstätten (ASR)

Nach Meinung des DVR kann die Kombination dieser Maßnahmen in Zukunft dazu beitragen, dass auch in AkD ein hohes Maß an Verkehrssicherheit erreicht und die Arbeitssicherheit verbessert werden kann.

Der ausführliche DVR-Beschluss auf Basis einer Empfehlung des Vorstandsausschusses Verkehrstechnik kann nachgelesen werden unter www.dvr.de/dvr/beschluesse/vt_arbeitsstellen_2016.htm.

„Runter vom Gas“:

Preisverleihung des Foto- und Videowettbewerbs „Mythos Multitasking“



Glückliche Gewinnerinnen und Gewinner bei der Preisverleihung in Berlin Foto: Runter vom Gas

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DVR haben am 23. November die besten Beiträge des Wettbewerbs „Mythos Multitasking“ ausgezeichnet. Mit Unterstützung des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) und des Kinobetreibers CineStar hatten die Initiatoren der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ dazu aufgerufen, sich kreativ mit dem Thema Ablenkung im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

Zahlreiche Bild- und Filmbeiträge wurden eingesendet. Sie zeigen auf spannende, unterhaltsame und bewegende

Weise, wie schwierig und gefährlich es ist, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun. Die Jurymitglieder Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und Schauspieler Raúl Richter prämierten die Gewinner und Gewinnerinnen.

„Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause. Ein einziger Moment der Ablenkung kann katastrophale Folgen haben“, sagte Dorothee Bär und betonte bei der Preisvergabe mit einem Augenzwinkern, dass

Männer und Frauen aus wissenschaftlicher Sicht gleichermaßen nicht multitasking-fähig seien.

Vor 200 geladenen Gästen im CineStar-Kino am Potsdamer Platz in Berlin lobte Dr. Eichendorf das Engagement der Teilnehmerinnen und Teilnehmer: „Die Vielzahl der Einreichungen freut uns sehr. Sie alle haben mit Ihren Einsendungen dazu beigetragen, Multitasking im Straßenverkehr als Mythos zu entlarven.“

Neben den besten zehn Beiträgen, die an diesem Abend vorgestellt wurden, unterhielt der Poetry-Slam-Text des doppelten deutschsprachigen Meisters Julian Heun das Publikum. Aus wissenschaftlicher Sicht beleuchtete die Science-Slammerin und Chemikerin Mai-Thi Nguyen-Kim das Thema.

Die Plätze eins bis drei gingen an: Gai Yian Kaya Neutzer (1. Platz) mit dem Beitrag „Handy am Steuer“, Michael Kürschner (2. Platz) mit dem Beitrag „Verantwortung Leben“ und Julian Breidohr (3. Platz) mit dem Beitrag „Applenken“.

Den Höhepunkt der Preisverleihung bildete die Premiere eines Kinospots mit Szenen der besten Wettbewerbs-Einreichungen. Dieser Film wird bis Januar 2017 deutschlandweit im Vorprogramm der CineStar-Kinos ausgestrahlt und über die Social-Media-Kanäle von „Runter vom Gas“ beworben.

Mehr Informationen zur Kampagne auf: www.runtervomgas.de
www.facebook.com/RunterVomGas

Müdigkeit am Steuer kann jeden treffen

DVR startete neue Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“



Autofahrer erholt sich bei einem Kurzschlaf Fotos: DVR

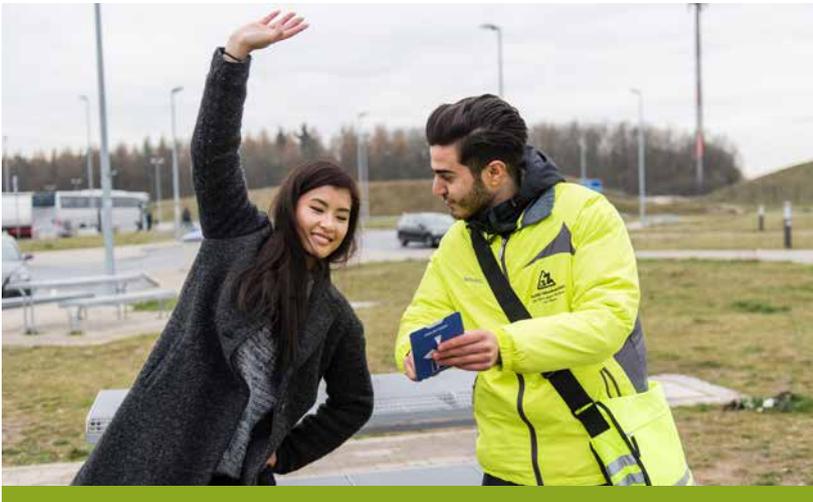
Von Anna-Sophie Börries

Brennende Augenlider, häufiges Gähnen und unwillkürliches Frösteln gehören zu den klassischen Anzeichen für Müdigkeit. Jede Autofahrerin und jeder Autofahrer ist potenziell der Gefahr des Sekundenschlafes ausgesetzt. Daher startete der DVR mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner die Aufklärungskampagne „Vorsicht Sekundenschlaf! Die Aktion gegen Müdigkeit am Steuer.“

Zum Auftakt fand am 9. Dezember ein bundesweiter Aktionstag an elf Autobahnraststätten statt. Autofahrende erhielten ein „Erste-Hilfe-Set gegen Müdigkeit am Steuer“ mit Tipps, wie Müdigkeit vermieden oder bekämpft werden kann, einer Schlafbrille für den Kurzschlaf

und Bewegungshinweisen, um den Kreislauf in Schwung zu bringen. Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, begleitete diese Aktion an der Raststätte Aurach Süd in der Nähe von Nürnberg.

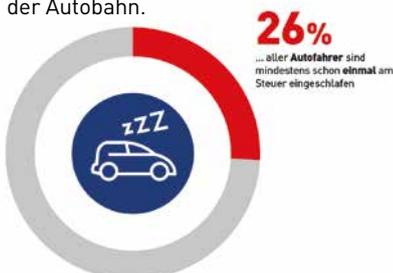
Ziel der Kampagne ist es, auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam zu machen und zu zeigen, dass langfristig vor allem das Sicherstellen eines gesunden Wechsels von Schlaf- und Wachzeiten und akut vor allem eine Pause mit einem Kurzschlaf oder etwas Bewegung dagegen helfen. „Dadurch wollen wir die Sensibilität für den Zusammenhang zwischen Müdigkeit und Sekundenschlaf im Straßenverkehr schärfen, um die Anzahl der durch Sekundenschlaf verursachten schweren Verkehrsunfälle zu reduzieren“, erklärt DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer.



Tipps für Bewegungsübungen an der frischen Luft

Müdigkeit am Steuer ähnlich gefährlich wie Alkohol

Müdigkeit wirkt beim Autofahren ähnlich wie Alkohol. Schon 17 Stunden ohne Schlaf beeinträchtigen das Reaktionsvermögen wie 0,5 Promille Alkohol im Blut, 22 schlaflose Stunden wirken schon wie 1,0 Promille. Bei müden Fahrern und Fahrerinnen lässt die Konzentrationsfähigkeit nach, sodass die aktuelle Geschwindigkeit, zurückgelegte Strecken und künftige Entfernungen falsch eingeschätzt werden. „Wer kurz einnickt, legt binnen drei Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 80 Meter im Blindflug zurück. In dieser kurzen Zeit kann ein schwerer Unfall verursacht und Menschenleben gefährdet werden“, so Hammer. Die Wahrscheinlichkeit für einen solchen Sekundenschlaf steigt beispielsweise nach einem langen Zeitraum ohne Schlaf, in den frühen Morgenstunden zwischen vier und sieben Uhr und in monotonen Situationen wie etwa auf der Autobahn.



Eine weitverbreitete und dennoch unterschätzte Gefahr

Der DVR führte mittels des Meinungsforschungsinstituts TNS-Emnid im Rahmen der Kampagne eine repräsentative Umfrage unter 1.000 Autofahrerinnen und Autofahrern durch. Rund 20 Prozent der Befragten sind schon einmal am Steuer eingeschlafen (Männer etwa doppelt so häufig wie Frauen). Weitere sechs Prozent sind schon häufiger beim Autofahren eingeeinickt. Trotzdem unterschätzen immer noch viele dieses Risiko: 43 Prozent der Befragten sind überzeugt, den Zeitpunkt des Einschlafens sicher vorhersehen zu können, 45 Prozent glauben, Müdigkeit durch ihre Erfahrung ausgleichen zu können und 17 Prozent fahren trotz ihrer Müdigkeit einfach weiter. Doch weder durch reine Willenskraft noch durch umfassende Erfahrung kann das Einschlafen ab einem bestimmten Punkt hinter dem Steuer verhindert werden.

Viele der Befragten setzen bei Müdigkeit auf vermeintliche Tricks: Sie glauben mit frischer Luft aus dem offenen Fenster (60 Prozent), Kaffee oder Energydrinks (38 Prozent) oder lauter Musik aus dem Radio (30 Prozent) ihre Müdigkeit besiegen zu können. Das ist nicht nur falsch, sondern gefährlich,

denn das Einzige, was im Kampf gegen akute Müdigkeit wirklich hilft, ist eine Pause mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20, maximal 30 Minuten oder etwas Bewegung an der frischen Luft. „Wer längere Fahrten vor sich hat, sollte daher ausreichend Zeit für Pausen einplanen. Wer dennoch müde wird, sollte einen Parkplatz ansteuern, die Rückenlehne zurückstellen und einige Minuten schlafen. Bewegung an der frischen Luft kurbelt den Kreislauf wieder an und sorgt zumindest für eine gewisse Zeit dafür, wieder munterer zu sein“, ergänzt Hammer.

Trotzdem wird selten eine Pause gemacht: 54 Prozent legen erst nach drei bis vier Stunden oder sogar längerer Zeit hinter dem Steuer eine Rast ein. Dabei sollten Pausen grundsätzlich alle zwei Stunden und speziell bei ersten Anzeichen von Müdigkeit erfolgen.

Die Kampagne soll 2017 mit zielgruppenspezifischen Maßnahmen der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit fortgeführt werden. Weitere Informationen unter www.dvr.de/vorsicht-sekundenschlaf.

Die Autorin ist Referentin im Bereich Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR. asboerries@dvr.de

Autofahrer unterschätzen Müdigkeit am Steuer. Diese vermeintlichen Tricks helfen nicht gegen Müdigkeit.



„Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ für Christian Wiehen



Preisträger Dr.-Ing. Christian Wiehen (2.v.l.) mit DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (l.), Frank Leimbach (DEKRA) und EVU-Präsident Prof. Egon-Christian von Glasner (r.) Foto: Thomas Seidenstücker

Dr.-Ing. Christian Wiehen wurde für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ geehrt. Der Preis wurde im Rahmen des Jahreskongresses 2016 der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU) am 20. Oktober in Bratislava vergeben.

„Dr. Christian Wiehen erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeugkombinationen, die vor allem in den letzten Jahren zu einer signifikanten Steigerung der aktiven Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben“, sagte Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der EVU, in seiner Laudatio.

Der Preis wurde in diesem Jahr zum 27. Mal von der EVU, dem DVR und DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für ein herausragendes Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

Christian Wiehen wurde 1954 in Hamburg geboren. Er schloss 1981 ein Maschinenbaustudium an der TU Hannover ab und promovierte dort 1985 zum Dr.-Ing.

Er begann seine Karriere bei WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen in Hannover als Leiter der

Entwicklung von hydraulischen Bremssystemen. 1991 übernahm er die Entwicklungsleitung von elektronischen Brems- und Regelungssystemen und wurde 1997 General Manager der Firma WABCO Perrot Bremsen in Mannheim. Er trieb dort die Entwicklung von Scheibenbremsen für schwere Nutzfahrzeuge voran. 1999 wurde Christian Wiehen zum Leiter der Produktentwicklung der WABCO Fahrzeugregelsysteme in Hannover ernannt und trug wesentlich zur Entwicklung von Fahrzeugstabilitätssystemen (EVSC) in Zug- und Anhängern bei.

2002 folgte die Ernennung zum Vice President Product Marketing and Development der WABCO Vehicle Control Systems in Brüssel. Hier war er für die Entwicklung und die systematische Markteinführung des Abstandsregeltempomats (ACC) und des Reifendrucküberwachungssystems (TPMS) zuständig.

Im Jahr 2008 wurde Christian Wiehen Chief Technology Officer der WABCO Holdings Inc. und Geschäftsführer der WABCO Holding GmbH in Hannover. Seit dieser Zeit ist er – neben seiner Verantwortlichkeit für die Gesamtentwicklung von fahrdynamischen Systemen – maßgeblich an der Entwicklung und weiteren Optimierung von Notbremsassistentensystemen (AEBS) für Nutzfahrzeuge und Busse beteiligt.

Abbiegeunfälle vermeiden

BG Verkehr: Branchenkonferenz für den Güterkraftverkehr



Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können die Spiegeleinstellpläne nutzen. Foto: BG Verkehr

„Kind von Lkw erfasst und tödlich verletzt“ – es sind Schlagzeilen wie diese, die bei allen Beteiligten schwere Betroffenheit auslösen, besonders bei den Familienangehörigen. Oft bekommen auch die Fahrer oder Fahrerinnen den Unfall nicht mehr aus dem Kopf und sind im Extremfall so traumatisiert, dass sie ihren Beruf aufgeben müssen.

Die BG Verkehr hat deshalb in den letzten Jahren vieles getan, damit solche Meldungen der Vergangenheit angehören. Auf einer Branchenkonferenz für den Güterkraftverkehr am 9. November in Hamburg diskutierte die BG Verkehr mit mehr als 100 Fachleuten Lösungen zur Verhinderung von Abbiegeunfällen. Deutlich wurde, dass Unternehmer, Hersteller und die Politik auf einem guten Weg sind, bei der Suche nach Lösungen aber nicht nachgelassen werden darf.

„Die Verhinderung von Abbiegeunfällen, vorrangig durch technische

Maßnahmen, bleibt das Ziel“, machte Klaus Peter Röskes, der Vorsitzende des Vorstandes der BG Verkehr, bei der Eröffnung deutlich. Aber auch alle anderen Möglichkeiten, solche Unfälle zu verhindern, müssten in die Präventionsarbeit einbezogen werden. „Dabei steht bei uns stets der Fahrer im Mittelpunkt“.

Neben Gewerbevertretern aus der Praxis kamen Sprecher von MAN Truck and Bus und der Daimler AG Truck-Product-Engineering, ein Vertreter des Landes Berlin, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC), des Berufsbildungszentrums Straßenverkehr (BBZ) Nordhausen sowie des Instituts für Arbeitssicherheit der DGUV (IFA) und der BG Verkehr zu Wort.

Wichtig für die Vermeidung von Abbiegeunfällen sei zum Beispiel die gute Sicht. Korrekt eingestellte Spiegel seien dafür eine wesentliche Voraussetzung. Hier hat die BG Verkehr

angesetzt und Material für die Unterstützung der Fahrer und Fahrerinnen erstellt. Im Mittelpunkt stehen Spiegeleinstellpläne sowie die Anleitung für einen Spiegeleinstellplatz, so kann das Einstellen auf dem Betriebshof erfolgen.

Ferner wurde über eine Studie berichtet, die die BG Verkehr zum Thema Kamera-Monitor-Systeme (KMS) in Auftrag gegeben hat. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass KMS eine wirkungsvolle Präventionsmaßnahme sind und helfen können, Abbiegeunfälle zu vermeiden. Es wurde deutlich, dass die technische Entwicklung bereits weit fortgeschritten ist und der Einsatz von KMS und Abbiegeassistenten in der Praxis bevorsteht. Aktuell sind die Systeme darauf ausgelegt, die Verkehrssituation für den Fahrer optimiert darzustellen und den Fahrer oder die Fahrerin zu warnen. Durch das aktive Eingreifen der Systeme könnten im Ernstfall wichtige Sekunden gewonnen und dadurch Unfälle verhindert werden. Dieser Eingriff in die Steuerung ist jedoch noch in der Entwicklung.

Bis dahin müssen weitere Optionen genutzt werden. Gezeigt wurden Möglichkeiten zur Optimierung der Straßeninfrastruktur, bei denen Fahrradspuren besser getrennt und Ampelschaltungen optimiert werden. Als wichtiger Faktor wurde auch die Sensibilisierung sowohl der Lkw-Fahrenden als auch der Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgänger genannt. So können Besuche in Schulen schon die Kleinsten erreichen.

Fahrradabstellanlagen sorgen für mehr Sicherheit im Verkehr

VCD-Projekt „Mehr Platz fürs Rad!“

Rund 80 Prozent aller Haushalte in Deutschland verfügen über mindestens ein Fahrrad und der Radverkehrsanteil steigt weiter, gerade in Ballungsgebieten. Und die Radmodelle werden vielfältiger. Mittlerweile sind neben dem klassischen Fahrrad auch Elektroräder, Lastenräder, Dreiräder oder Fahrräder mit Anhängern zum Kindertransport unterwegs. Der zunehmende Radverkehr benötigt eine angemessene und sichere Infrastruktur.

Nach Ansicht des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sollte besonders der ruhende Radverkehr beachtet werden. Gute und ausreichende Fahrradabstellanlagen seien

nicht nur wichtig, um den bestehenden „Fahrrad-Parkdruck“ zu lösen, sondern auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. „Der Radverkehr wird heute oft ausgebremst durch eine desolate Abstell-situation, die Radfahrende vorfinden, wenn sie ihre Zwei- und Dreiräder am Bahnhof und an Haltestellen, in Geschäftsstraßen oder vor öffentlichen Einrichtungen abstellen wollen“, sagt Sabine Stanelle, Projektleiterin des VCD-Projekts „Mehr Platz fürs Rad!“. Geeignete Fahrradabstellanlagen würden oft nicht in ausreichender Zahl angeboten. „Fahrräder werden an Straßenecklaternen, Bänken, Bäumen oder Zäunen angeschlossen, um Diebstahl zu

verhindern“, beschreibt Stanelle die gängige Praxis. Dabei könne es nicht nur zu Schäden am zweckentfremdeten Stadtmobiliar kommen, „auch Fußgängerwege werden durch das ungeordnete Abstellen blockiert und das Vorwärtskommen für Fußgänger wird zum Hindernislauf“.

Mit einem Lastenrad gelinge es noch seltener, in den knapp bemessenen Seitenbereichen der Fußverkehrsfläche einen passenden Platz zu finden. Fußgängerinnen und Fußgänger mit und ohne Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen seien meist die Leidtragenden dieser unbefriedigenden



„Fahrradparkplatz“ in Leipzig Foto: Sabine Stanelle, VCD

Abstellsituation für Fahrräder. „Und den Ärger bekommen die Falschen ab“, stellt Fahrradexpertin Stanelle klar. Neben fehlenden Abstellanlagen komme dann noch das unzulässige Parken von Autos im Kreuzungsbereich hinzu. Dies beeinträchtigt die Sicherheit von Fußgängern und Fußgängerinnen sowie Radfahrenden gleichermaßen. „Personen, die die Straße überqueren wollen, werden von herannahenden Fahrzeugen zu spät gesehen. Radler haben keine Sicht auf den einbiegenden Verkehr von rechts und werden viel zu spät von einbiegenden Autofahrenden wahrgenommen“, beschreibt sie drohende Gefahren.

Kostengünstige Lösungen

Durch Radabstellanlagen lasse sich die Sicherheit erhöhen: Städte und Kommunen könnten schnelle und kostengünstige Abhilfe leisten: Durch eine einfache Anordnung der Straßenverkehrsbehörde ließen sich einige wenige Autoparkplätze in Fahrradabstellanlagen für viele Räder umwandeln. „Auf die Fläche eines Autoparkplatzes passen fünf Fahrradbügel, die Platz für zehn konventionelle Fahrräder bieten. Und wenn aus fünf Autoparkplätzen 50 Radabstellanlagen werden, entlastet das auf einen Schlag die Raumnot“, entgegnet Stanelle aller aufkommenden Kritik. Alternativ könnten vier Lastenradabstellplätze auf einem Autoparkplatz entstehen. Spezielle Abstellbügel für Lastenräder könnten ebenfalls eingebaut werden. An Kreuzungen und Fußgängerüberwegen könnten weitere Fahrradbügel eingerichtet werden. Die Bügel hätten laut VCD einen weiteren Vorteil: Das ordnungswidrige Parken und Halten von Pkw würde zugunsten besserer Sichtbeziehungen für alle verhindert.

Das Thema Fahrradparken werde bei der Radverkehrsförderung in Deutschland leider immer noch unterschätzt. Wie wichtig den Menschen

gute Abstellplätze für ihre Räder sind, belege die repräsentative Umfrage „Fahrrad-Monitor Deutschland 2015“ im Auftrag des Deutschen Bundestages. Auf die Frage „In welchen Bereichen könnte die Politik Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“, nannten 47 Prozent der Befragten sichere Abstellanlagen schaffen, und 31 Prozent „mehr Abstellanlagen bauen“.

Wie so ein Konzept umgesetzt werden kann, zeigt beispielhaft die Stadt

Frankfurt am Main, die 100 Kreuzungen mit Fahrradbügeln ausgestattet hat.

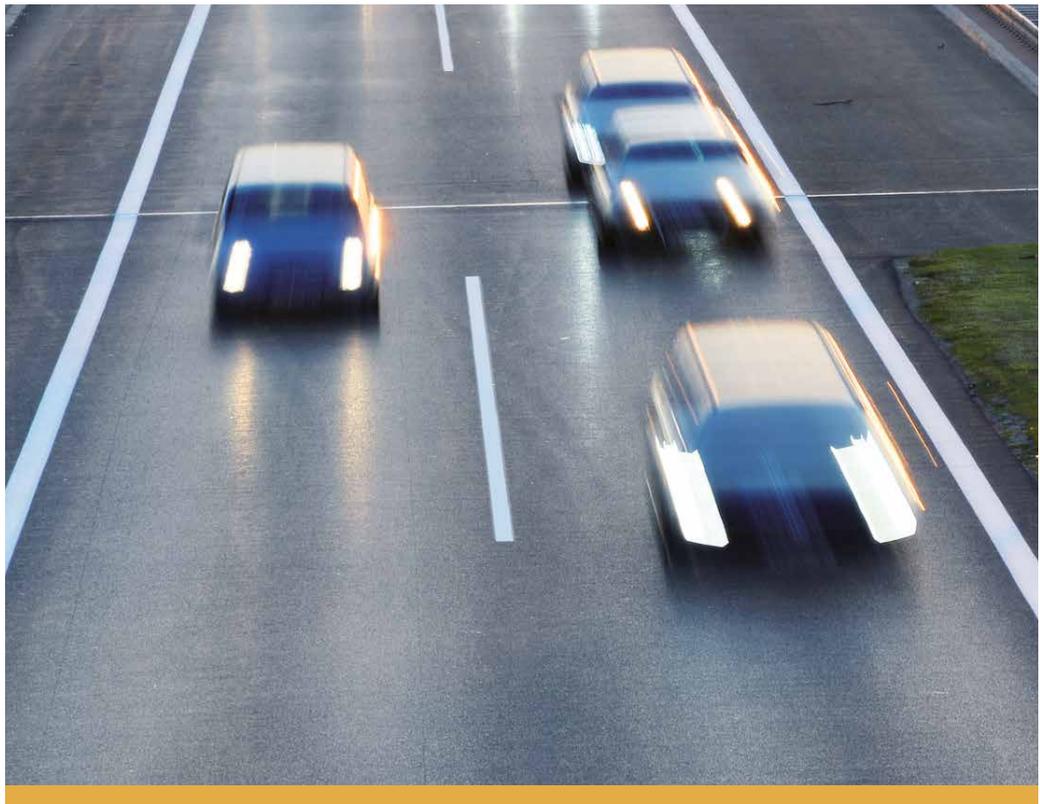
Das VCD-Projekt „Mehr Platz fürs Rad!“ hat weitere erprobte Beispiele zur Vergrößerung und Umwidmung von Abstellanlagen aus vielen Städten in Deutschland gesammelt und stellt sie auf dem Online-Portal fahrradfoerderung.vcd.org zur Verfügung.



In Frankfurt/M. wurden 100 Kreuzungen mit Fahrradbügeln ausgerüstet. Fotos: Anja Schlamann

Warum fahren Menschen zu schnell?

DVR-Presseseminar zum Thema Geschwindigkeit und Abstand



Ursache Nummer eins bei Unfällen mit Todesfolge: nicht angepasste Geschwindigkeit Foto: monticello - Fotolia

Zu geringer Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit zählen zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen in Deutschland und verursachen zudem enorme volkswirtschaftliche Kosten. Warum fahren Menschen zu schnell? Durch welche Maßnahmen kann man das Geschwindigkeitsverhalten wirksam beeinflussen? Diese Fragen wurden auf einem DVR-Presseseminar am 27. und 28. Oktober in Kassel diskutiert.

Prof. Bernhard Schlag von der Technischen Universität Dresden fragte in seinem Vortrag: „Warum fahren Menschen gerne Auto, und warum schnell und zu dicht auf?“ Dafür gebe es eine ganze Anzahl von Einflussgrößen und demnach auch viele Ansätze, das Geschwindigkeitsverhalten zu

verändern. Aus psychologischer Sicht sei wichtig, welche An- und Aufforderungen eine Straße an die Fahrenden stellt.

Das Abstandsverhalten im Straßenverkehr sei als Kommunikation zu verstehen, die oftmals aber gestört sei. Möglicherweise fehlten beim Kraftfahrenden gerade die Kanäle, über die Empathie und Kooperationsbereitschaft kommuniziert werden. „Das Geschwindigkeitsverhalten wird auch über Regeln und Straferwartungen beeinflusst. Dabei spielen Strafhärte und Eintrittswahrscheinlichkeit eine Rolle“, erläuterte der Psychologe. Er empfahl der Politik und den Medien, Geschwindigkeitsdämpfung nicht unter Verlustaspekten, sondern als Gewinn zu diskutieren, so wie dies beim Rauchen in öffentlichen Gebäuden bereits geschehen sei.

Auch das Fahrzeug böte zahlreiche Möglichkeiten der Information und des Eingriffs in das Fahrverhalten, etwa durch Abstandsregler, Verkehrszeichenbeobachter und vorausschauende Notbremsassistenten. Allerdings müsse man berücksichtigen, dass das Auto im Leben vieler Menschen eine zentrale Bedeutung habe. „Mobilität ist ein Spinnweb, das unsere Alltagsaktivitäten verknüpft, räumlich und zeitlich“, brachte Schlag es auf den Punkt.

Welche Geschwindigkeit ist angemessen?

Die Motive der Geschwindigkeitswahl erläuterte **Prof. Ralf Risser**, FACTUM Wien. Die Orientierung erfolge zumeist an der höchstzulässigen Geschwindigkeit vor Ort. „Nur so schnell fahren, dass man sein Fahrzeug immer beherrscht und rechtzeitig anhalten kann“ – so laute dagegen die Vorschrift der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Kriterien für Angemessenheit seien jedoch vielfältig, kaum jemand könne sie alle berücksichtigen. Die Verkehrspsychologie habe sich bisher meist auf das Individuum konzentriert, dabei aber übersehen, dass sich auch die Infrastruktur sowie das Fahrzeug selbst auf das Geschwindigkeitsverhalten auswirken.

Risser erinnerte daran, dass eine Reduzierung der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten um drei Prozent die Zahl der Getöteten voraussichtlich um elf Prozent verringere. In der Schweiz habe die Temporeduzierung auf Landesstraßen einen deutlichen Effekt gehabt.

Bericht aus der Praxis

Wie es in der Praxis der Verkehrsüberwachung aussieht, berichtete Polizeidirektor **Stefan Pfeiffer** von der Deutschen Polizeigewerkschaft. „Wir können nicht alles schaffen. Aber wir müssen tun, was möglich ist“, fasste er seinen Anspruch an die polizeiliche Arbeit zusammen.

Die bekannten drei „Killer“ Geschwindigkeit, Abstand und nicht angelegter Gurt müssten erweitert werden um einen vierten, nämlich um verkehrsfremde Tätigkeiten und Ablenkung beim Fahren. „Derzeit bewirkt die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge, dass die Leute risikoreicher unterwegs sind“, beschrieb er seine Beobachtungen. Die in modernen Fahrzeugen sehr hohe passive Sicherheit verleihe ein falsches Sicherheitsgefühl.

Hinzu komme ein weiterer wichtiger Aspekt: „Mit Bezug auf die Höhe der Strafen ist Deutschland ein Billigland“, betonte Pfeiffer und erläuterte dies anhand einer Übersicht über die Bußgeldsätze in Europa. Europäische Länder, die starke Rückgänge bei den Verkehrstoten verzeichneten, hätten auch durchweg relativ hohe Strafen. „Dies führt mitunter dazu, dass Lkw-Fahrer sich nach Verstößen gegen die Sozialvorschriften kurz vor der Grenze bei der deutschen Polizei selbst anzeigen, da sie lieber die günstigeren deutschen Tarife zahlen als die höheren im Ausland, die verlangt werden, wenn der Verstoß erst dort auffällt.“ Die Sanktionierung ausländischer Fahrerinnen und Fahrer bei Verstößen funktioniere

schlecht, da die Bußgelder häufig nicht vollstreckt werden könnten.

Darüber hinaus forderte Pfeiffer die Anwendung der Halterhaftung auch im fließenden Verkehr. Eine unmittelbar unfallpräventive Wirkung habe auch der Einbau von Unfalldatenschreibern, zudem wäre dies auch hilfreich, um die Schuldfrage bei schweren Unfällen zu klären.

Geschwindigkeitsunfälle in Europa

Einen detaillierten Blick auf die Dimensionen des Unfallgeschehens in Deutschland und Europa warf **Jacqueline Lacroix** vom DVR. Rund ein Drittel aller tödlichen Unfälle innerhalb der EU gingen nach Schätzungen des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC auf den „Killer“ Geschwindigkeit zurück. Alle acht Minuten seien in Deutschland ein Schwerverletzter und alle sieben Stunden ein Getöteter bei einem Geschwindigkeitsunfall zu beklagen.

Lacroix berichtete über Ergebnisse aus dem European Survey of Road Users Safety Attitudes (ESRA), bei der Personen aus 17 europäischen Ländern



Wie können Geschwindigkeitsunfälle wirksam bekämpft werden? Foto: GWM



Interessierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kassel Foto: GWM

befragt wurden. Es gebe durchaus eine gewisse Akzeptanz für Übertretungen der Geschwindigkeitsgrenzen um bis zu 20 km/h, sowohl in der Stadt als auch außerorts. Dabei gebe es deutliche Unterschiede im Hinblick auf die einzelnen Länder. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten stimme zu, dass die Sanktionen für Verstöße verschärft werden sollten. Ein Drittel hingegen fände die Strafen zu hoch.

Im Rahmen einer vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) durchgeführten Studie sei unter anderem die Praxis der stationären Verkehrsüberwachung in den verschiedenen Ländern untersucht worden. So differiere die Anzahl der Überwachungskameras pro 1.000 Einwohner stark, ebenso die Anzahl der wegen Geschwindigkeitsverstößen ausgestellten Strafzettel. Große Unterschiede gebe es auch bei der Bußgeldhöhe.

„Der ETSC hat eine Reihe von Empfehlungen für die Mitgliedstaaten ausgesprochen, um das Geschwindigkeitsverhalten nachhaltig zu verändern“, sagte die DVR-Expertin. Dazu gehörten die Anwendung von Best-Practice-Elementen bei der Überwachung einschließlich der Verwendung von Time-over-Distance-Kameras, die

Anwendung der Halterhaftung auch bei Geschwindigkeitsdelikten sowie die Förderung der Entwicklung intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer in Fahrzeugen.

Zulässige Geschwindigkeiten zu hoch?

Es sind „Sekunden, die über das Leben entscheiden“, sagte **Peter Schlanstein** von der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. und sprach sich für ein neues Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten aus, das sich an den zu erwartenden Unfallfolgen orientiert. Lediglich bei sechs Prozent der Unfälle mit Personenschaden werde nach offizieller Unfallstatistik ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit festgestellt. Wenn sich der überwiegende Anteil der Unfälle also innerhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abspiele, liege es nahe, dass die zulässigen Geschwindigkeiten zu hoch seien.

Die Sterbewahrscheinlichkeit der bei Unfällen beteiligten Fußgängerinnen und Fußgänger steige rapide mit der Geschwindigkeit des beteiligten Fahrzeugs an. „Ein Erwachsener, der durch einen Pkw mit 30 km/h angefahren wird, hat ein Todesrisiko von unter zehn Prozent. Das Risiko steigt

bei einem Aufprall mit 50 km/h bereits auf 40 Prozent, bei Senioren liegen die Werte noch höher“, erläuterte der Erste Polizeihauptkommissar. Auch bei Radfahrenden und Pkw-Insassen habe die Aufprallgeschwindigkeit der Autos unmittelbar Auswirkungen auf die Verletzungsschwere.

Die Bußgeldsätze trügen dem nicht ausreichend Rechnung. „Mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h innerorts hat ein Fahrer bereits alles getan, um einen Menschen potenziell zu töten“, betonte Schlanstein. Daher sollten bei der rechtlichen Bewertung von unangemessenen und gefährlichen Fahrzeuggeschwindigkeiten die potenziellen Unfallfolgen im Vordergrund stehen. Die Grenzwerte für zulässige Geschwindigkeiten müssten so festgelegt werden, dass schwere Verletzungen mit einer großen Wahrscheinlichkeit verhindert würden.

Rechtliche Möglichkeiten besser ausschöpfen

„Wie wirken Gesetze und Strafen?“, fragte **Prof. Dieter Müller** vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten in Bautzen (siehe auch das Interview auf den Seiten 16 bis 19). An zahlreichen Punkten zeigte er auf, dass die rechtlichen Möglichkeiten in vielen

Bereichen nicht ausgeschöpft würden. Dies gelte zum Beispiel für das Instrument des Verkehrsunterrichts. „Diese Möglichkeit wird in Deutschland seit langem systematisch ignoriert“, stellte Müller fest.

Gesetzliche Vorgaben müssten allgemein bekannt, verständlich, sinnvoll und korrekt konstruiert sein, um wirken zu können. Dies sei nicht immer der Fall. Eine Tat müsse zudem zunächst entdeckt werden, bevor man sie ahnden könne. „Wer seinem Staat die Mittel zur Verkehrsüberwachung beschneidet, muss wissen, dass er ihre Wirksamkeit gefährdet“, stellte der Jurist fest. Was dem Staat die Sicherheit seiner Bürgerinnen und Bürger wert sei, könne man auch an der Polizeidichte ablesen, und die sei in den Bundesländern stark unterschiedlich.

Defizite machte Müller auch bei der Dunkelfeldforschung aus. Man wisse nicht, wie viele Delikte es gebe. Auf dieser Basis könne man keine Prävention betreiben. Polizeimängelberichte seien ein guter Indikator für verkehrspolizeiliche Tätigkeiten, weil zuvor immer eine Fahrzeugkontrolle stattgefunden haben muss. Die Zahl dieser Berichte ginge zurück. Dies sei „ein Offenbarungseid“, stellte Müller fest. Altfahrzeuge mit durchgerosteter Karosserie und defekten Bremsen würden nicht in ausreichendem Maße aus dem Verkehr gezogen. Hier handele es sich häufig um Lkw, die aufgrund ihrer Masse ein immenses Gefährdungspotenzial darstellen.

Auch wenn es darum geht, zu schnell fahrende Motorradfahrende zu identifizieren, Verkehrsdelikte grenzüberschreitend zu verfolgen oder das Führen eines Fahrtenbuchs zu verhängen, sieht er Defizite. Müllers Fazit war eindeutig: „Der Rechtsstaat könnte besser funktionieren, es könnten mehr Täter eine Strafe bekommen, wenn der Staat

bereit wäre, mehr in das Personal zu investieren.“

„Langsame Straßen“

Welchen Einfluss die Straßengestaltung auf die Geschwindigkeit nehmen kann, beleuchtete **Prof. Christian Lippold** von der Technischen Universität Dresden. Dabei richtete er sein Hauptaugenmerk auf die Landstraßen. Rund 46 Prozent der tödlichen Unfälle seien Fahrunfälle, oft in Folge von zu hoher Geschwindigkeit. Circa 25 Prozent der Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr, zum größten Teil in Folge von Überholvorgängen. Wirkungsvolle Maßnahmen zur Unfallreduzierung auf Landstraßen müssten bei diesen beiden Unfalltypen ansetzen.

„Geeignete Maßnahmen sind die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten, das Absichern von Überholvorgängen und die Reduzierung von Konflikten an Knotenpunkten“, stellte Lippold klar. Das Regelwerk „Anforderungen an Landstraßen“ enthalte dazu geeignete Maßnahmen. Ein wirksames Mittel, die Unfallzahlen auf Landstraßen zu senken, sei die Einrichtung von Abschnitten mit Überholverbotsstreifen. Dies sollte mit Überholverboten auf anderen Abschnitten kombiniert werden. „Verkehrsbehörden ordnen Überholverbote zumeist erst an, wenn Unfälle passiert sind“, sagte Lippold. „Aber wir können ihnen vorher sagen, wo sich solche Unfälle ereignen.“

Tempo 100 sollte nur auf modernen, sicher trassierten Landstraßen erlaubt sein. Geschwindigkeitsdifferenzen müssten vermieden und Überholdruck reduziert werden. Die Fahrgeschwindigkeit von Lkw und Pkw müsste angepasst werden: Tempo 80 für alle.

Technisches Unfallvermeidungspotenzial

Welches Unfallvermeidungspotenzial haben Fahrerassistenzsysteme und hochautomatisiertes Fahren? Dieser

Frage ging **Dr. Johann Gwehenberger** vom Allianz Zentrum für Technik in Ismaning nach. Man habe verschiedene Schadendatenbanken herangezogen und das Unfallvermeidungspotenzial verschiedener Fahrerassistenzsysteme (FAS) untersucht. FAS seien heute noch keine Wunderwaffen, so lägen zum Beispiel bei Park- und Rangierunfällen die Schadenfälle bei Fahrzeugen mit entsprechenden Systemen sogar höher als bei Fahrzeugen ohne diese Ausstattung. Deutliches Sicherheitspotenzial böten hingegen Abstandsassistenten. „Sie orientieren sich am Paragraph 4 der StVO und an der Faustformel zum Abstand, sind nie abgelenkt und reagieren sofort“, beschrieb Gwehenberger die Vorteile. Durch Messungen habe man ermittelt, dass bei Fahrzeugen mit Abstandsassistenten zwar die durchschnittliche Geschwindigkeit leicht gestiegen, die Abstände aber erheblich größer geworden seien.

Hohes Unfallvermeidungspotenzial habe das hochautomatisierte Fahren in Form des Autobahn-Chauffeurs, indem es zahlreiche FAS vereine. Wenn es perfekt funktioniere, könne man fast alle Haftpflicht-Sachschäden damit vermeiden. Wichtig sei, die Sicherheit der FAS über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs zu gewährleisten, dies sei eine große Herausforderung, auch für die Prüforganisationen.

Die Diskussionen, die sich an die Vorträge anschlossen, waren angeregt und loteten die Themen weiter aus. **Sven Rademacher** vom DVR betonte in seinem Schlusswort, dass die Zeit, in der Rasen als Kavaliärsdelikt empfunden wurde, endgültig vorbei sei. Der DVR appelliere an alle Autofahrerinnen und Autofahrer, immer und überall angemessene Geschwindigkeiten zu wählen.

„Deutschland befindet sich am untersten Ende der europäischen Sanktionsskala“

Der Experte für Straßenverkehrsrecht Professor Dieter Müller über die Wirksamkeit unserer Gesetze und Normen, die Höhe der Strafen im internationalen Vergleich und die Kontrolldichte in Deutschland



„Der Gesetzgeber befindet sich zum Teil nicht mehr auf der Höhe der Zeit.“ Fotos: Jürgen Gebhardt

DVR-report: Herr Professor Müller, was ist dem Staat die Sicherheit seiner Bürgerinnen und Bürger auf unseren Straßen nach Ihrer Auffassung wert?

Prof. Müller: Die Antwort auf diese Frage kann man an den Bemühungen der drei Staatsgewalten ablesen, das Ziel der Verkehrssicherheit mit ihren Mitteln zu fördern. Ich denke, dass es deutliche Defizite in allen drei Bereichen gibt. Die Legislative könnte die zur Verfügung stehenden Gesetze inhaltlich schärfen und die Judikative könnte ihr Personal zielgerichteter zum Schutz der Verkehrssicherheit entscheiden lassen. Den

größten Fehlposten sehe ich jedoch in der Exekutive von Bund und Ländern. Deutschland wird das vom Bundesverkehrsminister gesteckte Ziel, die Anzahl der Verkehrsunfalltoten vom Vergleichsjahr 2010 bis zum Zieljahr 2020 um 40 Prozent zu senken, grandios verfehlen. Das steht schon jetzt fest und ist ein sehr deutlicher Hinweis auf fehlerhaft gesetzte Prioritäten.

DVR-report: Demnach sind unsere Gesetze und Normen nicht auf der Höhe der Zeit?

Prof. Müller: Deutschland verfügt über ein sehr ausdifferenziertes verkehrsrechtliches Normensystem, wie es nicht in vielen Staaten zu finden ist. Ich möchte daher auch nicht alles kritisieren, aber partiell hinken wir der Zeit hinterher, der technische Fortschritt und das Verkehrsverhalten der Menschen ändern sich schneller als Gesetze es normativ fassen könnten. Gesetzgeber und Verordnungsgeber befinden sich daher zum Teil nicht mehr auf der Höhe der Zeit, was insbesondere an der antiquierten Norm des Paragraphen 23 Absatz 1a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), dem Handyverbot beim Führen eines Fahrzeugs, deutlich wird.

DVR-report: Regeln und Normen sollten gut verständlich und bekannt sein, damit sie auch akzeptiert werden. Ist das bei uns der Fall?

Prof. Müller: Ein klares Nein! Schauen wir uns doch nur einmal die sprachlich und inhaltlich missglückte situative Winterreifenpflicht des Paragraphen 2 Absatz 3a StVO an. Diese Norm versteht wirklich kein Fahrzeugführer und auch unter Juristen besteht keine einheitliche Auslegung. Oder betrachten wir die Schlupflöcher des immer noch praktizierten Führerschein-Tourismus von Autofahrern, die in Deutschland mangels

Fahreignung keinen Führerschein erhalten würden und diesen daher im Ausland regelrecht kaufen, ohne dass das europäische Recht dies verhindern könnte.

DVR-report: Wie wirken Gesetze und Strafen?

Prof. Müller: Sie wirken erst einmal, indem sie allgemein bekannt und akzeptiert sind. Dazu bedarf es einer verständlichen Formulierung sowie einer systematisch wohl durchdachten Struktur der Vorschriften. Tatbestand und Rechtsfolge müssen aufeinander abgestimmt sein und die Lebensrealität abbilden. Nur auf diese Weise können Normen das menschliche Verhalten sinnvoll regulieren. Das ist der Rechtsgedanke der Generalprävention. Liegt dann ein bewiesener Normverstoß eines ermittelten Täters vor, hat der Rechtsstaat die Aufgabe, die für diesen Täter passende Strafe zu finden, damit er sich zukünftig an die Normen hält. Das ist der Rechtsgedanke der Spezialprävention.

DVR-report: Sind die Strafen in Deutschland im internationalen Vergleich in ihrer Höhe angemessen?

Prof. Müller: Nein, das ist leider nicht so. Deutschland befindet sich im internationalen Maßstab der technisch fortschrittlichsten europäischen Staaten für sämtliche sicherheitsrelevanten Delikte am untersten Ende der europäischen Sanktionsskala für Bußgelder. Als gutes Beispiel mag in dieser Hinsicht der Handyverstoß gelten. Dieser wird in Deutschland nach dem Bußgeldkatalog bekanntlich mit 60 Euro bestraft, in drei anderen europäischen Staaten aber mit jeweils 200 Euro, und dort wird im Durchschnitt nicht besser verdient als in Deutschland. Auf diese Weise werden Verstöße zu Kavaliersdelikten herabgewürdigt, deren Sanktionen kein Fahrzeugführer mehr ernst nimmt. Bei Verkehrsstraftaten vermisste ich oft sensible Staatsanwälte



„Verstöße werden zu Kavaliersdelikten herabgewürdigt, deren Sanktionen kein Fahrzeugführer mehr ernst nimmt.“

und Strafrichter, die den Gedanken des Opferschutzes, der eng mit der Verkehrssicherheit verknüpft ist, beherzigen. Wenn ich zum Beispiel von fahrlässigen Tötungen im Straßenverkehr höre, dass die Täter lediglich einen Strafbefehl erhalten, ohne in einer Hauptverhandlung Rede und Antwort stehen zu müssen oder sich öffentlich entschuldigen zu dürfen, zweifle ich am Rechtsstaat. Hauptverhandlungen sind aus Opfer- und Hinterbliebenensicht sehr wichtig, um ein tragisches Geschehen verarbeiten zu können.

DVR-report: In einigen europäischen Staaten gibt es die Halterhaftung. Warum nicht auch in Deutschland?

Prof. Müller: In Deutschland gibt es seit vielen Jahren verfassungsrechtliche Bedenken, weil man mehrheitlich der Auffassung ist, nur beweissicher überführte Fahrzeugführer dürften bestraft werden und nicht etwa die Halter von Fahrzeugen, die womöglich unschuldig sind, weil sie ihr Fahrzeug verliehen

haben und nicht selbst gefahren sind. In fast allen anderen europäischen Staaten existiert jedoch die Halterhaftung, ohne dass dort verfassungsrechtliche Bedenken eine Rolle gespielt hätten. In Deutschland besteht eine Diskrepanz zwischen einer möglichen Halterhaftung zum Justizgrundrecht, dass niemand bestraft werden kann, dessen Schuld nicht eindeutig feststeht. Das wäre tatsächlich bei einer Halterhaftung der Fall. Mir fehlt in dieser Diskussion allerdings das insofern widerstreitende Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, dessen Schutz nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts das gesamte staatliche Handeln im Bereich der Verkehrsüberwachung unterzuordnen ist. Dieses Lebens-Grundrecht steht jedoch in seiner Wertigkeit deutlich über dem Justizgrundrecht und erlaubt nach meiner Auffassung die Einführung einer echten Halterhaftung auch in Deutschland, zumal es sich bei Ordnungswidrigkeiten im Gegensatz



„Die Kontrolldichte hat in fast allen deutschen Bundesländern seit vielen Jahren eine deutlich fallende Tendenz.“ Fotos: Jürgen Gebhardt

zu Straftaten gar nicht um eine Auslegung des Schuldbegriffs drehen kann. Im Bußgeldverfahren geht es lediglich um die ordnungsrechtliche Verantwortung, nicht aber um die strafrechtliche Schuld.

Verantwortung trägt auch ein Halter für den normgemäßen Umgang mit seinem Fahrzeug. Eine erweiterte Kostentragungspflicht für die nutzlos aufgewendeten Verfahrenskosten bei der erfolglosen Ermittlung von Fahrern wäre übrigens – wie im ruhenden Verkehr seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert – auch im fließenden Verkehr sofort und ohne rechtliche Bedenken umsetzbar.

DVR-report: Welche Vorteile bietet die Halterhaftung bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten?

Prof. Müller: Die Halterhaftung bietet den großen Vorteil, dass der Halter eines Kraftfahrzeugs für einen Verkehrsverstoß, der mit seinem Auto begangen und beweissicher dokumentiert worden ist, eine staatliche Rückmeldung erhält. Er wird nicht durch eine Einstellung des Verfahrens zu Lasten von uns Steuerzahlern damit belohnt, dass der wahre Fahrzeugführer verborgen geblieben ist. Nur wer

eine staatliche Rückmeldung – und sei es auch nur eine Pflicht, die Verfahrenskosten zu tragen – erhält, hat die Chance, über gefährliches Fehlverhalten im Straßenverkehr nachzudenken und besonders darüber, wem er sein Auto das nächste Mal verantwortungsbewusst verleiht.

DVR-report: Wie steht es um die Kontrolldichte in Deutschland?

Prof. Müller: Die Kontrolldichte hat bei nahezu allen Verkehrsdelikten und in fast allen deutschen Bundesländern seit vielen Jahren eine deutlich fallende Tendenz. Ich untersuche dieses Thema alljährlich für den Freistaat Sachsen. Das Verkehrsverhalten im Straßenverkehr wird seltener kontrolliert und Delikte bleiben alljährlich millionenfach unerkannt. Damit unterbleiben wertvolle Rückmeldungen für Fahrzeugführer und Fußgänger, die aus der unterlassenen staatlichen Reaktion auf ihr Fehlverhalten nicht lernen können.

DVR-report: Warum wird so wenig kontrolliert?

Prof. Müller: Das Überwachungspersonal wurde dank zahlreicher Organisationsreformen, die nichts anderes waren als verkappte Personaleinsparungen, bei den Länderpolizeien stark dezimiert. Insbesondere die Spezialisten in der Verkehrspolizei waren davon betroffen. Das Heranbilden neuen Personals ist jedoch ein sehr langwieriger Prozess, weil gerade Verkehrspolizisten von ihrem Erfahrungswissen leben.

DVR-report: Was ist ein Dunkelfeld und wie groß ist es bei Delikten im Straßenverkehr?

Prof. Müller: Man unterscheidet zwischen dem absoluten Dunkelfeld, den unentdeckt bleibenden Verstößen und dem relativen Dunkelfeld, den bemerkten, aber nicht angezeigten Verstößen. Leider gibt es keinerlei Studien über das Dunkelfeld der Delikte im Straßenverkehr. Die Ermittlungsbehörden

Polizei und Kommunen stochern sozusagen eher zufällig im Dunkelfeld herum und es gelingt ihnen nur sehr unzureichend, die Delikte in das Hellfeld der entdeckten und verfolgten Verstöße hinüberzuziehen. Forschung ist dringend erforderlich und muss im Bund wie auch in den Ländern von den verantwortlichen Ministerien des Innern und für Verkehr initiiert werden. Man hat zu Recht den Eindruck, dass es die verantwortlichen Minister nicht interessiert, was sich um sie herum im Straßenverkehr abspielt.

DVR-report: Wie effizient arbeitet die Polizei in Deutschland?

Prof. Müller: Die Polizei arbeitet im Verkehrsbereich so effizient wie sie die Politiker und die Vorgesetzten in der Polizei arbeiten lassen, und das ist von Bundesland zu Bundesland, ja manchmal sogar innerhalb eines Bundeslandes sehr unterschiedlich. Es ist eben alles eine Frage der Umsetzung realer Möglichkeiten. Gibt man der Polizei genügend Personal für den Verkehrsbereich, kann sie erst einmal effektiver arbeiten und sich den wirklich gefährlichen Deliktbereichen widmen, in denen es die meisten Verunglückten zu beklagen gibt. Setzt man dann in einem zweiten Schritt gut ausgebildete und motivierte Beamte an der richtigen Stelle ein, gelangt man auch zu effizienten Ergebnissen, die man unschwer an nachlassenden Unfallzahlen und sinkenden Verunglücktenzahlen feststellen könnte. Beide Kennwerte stagnieren jedoch seit einigen Jahren auf einem aus Sicht der Bürger und Verkehrsteilnehmer nicht tolerablen Niveau.

DVR-report: Wie ist die Arbeit der Bußgeldstellen einzuschätzen? Wie sieht es hier mit der Effizienz aus?

Prof. Müller: Für die Arbeit in Bußgeldstellen gelten im Grunde die gleichen Prinzipien wie für die Polizei, nur dass diese Verantwortung direkt in

Hundertern deutscher Kommunen liegt. Dort scheinen noch nicht alle Landräte und Oberbürgermeister begriffen zu haben, dass es bei dem Arbeitsgegenstand ihrer Verkehrsbehörden, von denen die Bußgeldstelle nur eine ist, direkt um die Lebensqualität der ihnen anvertrauten Bürger geht. Bußgeldbehörden haben noch große Verbesserungspotenziale für die Verkehrssicherheit. So könnten sie deutlich konsequenter Fahrverbote und Fahrtenbücher anordnen, um den Fahrzeugführern dadurch zu zeigen, wie wichtig ihnen die Verkehrssicherheit tatsächlich ist. Zudem hat sich das Modell der zentralen Bußgeldstellen für ein gesamtes Bundesland bewährt, wird aber noch nicht in allen Bundesländern praktiziert. Zentrale Bußgeldstellen arbeiten in Relation zum Personal, das sonst in den einzelnen Kommunen erforderlich wäre, mit geringerem Personaleinsatz, aber trotzdem effizienter als es mehrere kommunale Bußgeldstellen könnten, und zwar allein schon aufgrund einer effektiveren Ordnung des Verfahrens, eines differenzierteren Erfahrungsschatzes und einer damit verbundenen größeren Durchsetzungskraft der Entscheidungen vor Gericht.

DVR-report: Warum taucht das Thema Ablenkung nicht im deutschen Unfallursachenverzeichnis auf?

Prof. Müller: Das heute noch gültige Unfallursachenverzeichnis datiert in seinem Kern tatsächlich aus dem Jahr 1975 und ist daher schon lange nicht mehr zeitgemäß. Es bedarf dringend einer Überarbeitung durch Bundes- und Länderministerien. Die zuständigen Minister und ihre Ministerialbürokratie stehen seit Jahren einer vernünftigen Einigung im Weg. Hier ist einmal ein Machtwort gefragt, was aber bei Ministern, die zum Teil nur in Legislaturperioden denken und handeln, sehr schwierig ist.

DVR-report: Was halten Sie davon, Delikte, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, mit dem Entzug der Fahrerlaubnis zu bestrafen?

Prof. Müller: Von dieser Idee halte ich rein gar nichts, denn sie führt das sinnvolle Prinzip, Fahrverbote an besonders gefährliche Delikte zu knüpfen, ad absurdum. Eine solche Idee ist kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit, weil sie deren Grundprinzipien grundlos verwässert. Inhaltlich handelt

es sich dabei um ein Armutszeugnis der Justizpolitik, die in der gerechten Bestrafung vielfach ebenso versagt wie in der konkreten Strafvollstreckung.

DVR-report: Wie kann die Vision Zero, eine Verkehrswelt ohne Getötete und Schwerverletzte, mit Leben gefüllt werden?

Prof. Müller: Die Vision Zero ist ein Ziel, an dem es sich mit aller Kraft zu arbeiten lohnt. Ich habe mich diesem Ziel in meiner beruflichen und auch meiner ehrenamtlichen Arbeit verschrieben. Dieses Ziel muss immer wieder mit neuen Ideen und Initiativen belebt werden. Erst die vielen beruflich und ehrenamtlich an der Verkehrssicherheit arbeitenden Menschen wie zum Beispiel die Tausenden Mitarbeiter der örtlichen Verkehrswachten lassen die Vision Zero von einem schillernden Gedanken zu einem sinnvollen und vor allem konkret wirksamen Projekt werden. Mir fehlt da aber auch eine politische Initiative von höchster Stelle, wie sie etwa in anderen Staaten von Ministerpräsidenten oder gar Staatspräsidenten für die Verkehrssicherheit ihrer Bürger ergriffen wird.

Interview: Sven Rademacher



Zur Person: Professor Dr. Dieter Müller

Professor Dr. Dieter Müller lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz. Er arbeitet seit 2001 durch Schulungen und Publikationen an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten von Rettungsdiensten, Feuerwehr, Zolldienst und Polizei. Vor seinem Studium der Rechtswissenschaften in Göttingen und Hannover war er als Polizeibeamter in Niedersachsen tätig.

Im Jahr 2001 gründete Professor Müller das Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen (IVVB) als Forschungs- und Publikationsplattform.

Der Rechtsexperte ist seit 2015 Vorsitzender des Juristischen Beirates des DVR, im selben Jahr erhielt er den Goldenen Dieselring des Verbandes der Motorjournalisten (VdM) für seine verkehrswissenschaftliche Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit.

„Die Vision Zero lebt“

DVR-Kolloquium zu einer international erfolgreichen Strategie



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Gute Beispiele und Erfahrungen erfolgreicher Maßnahmen zur Vision Zero aus dem Ausland müssen genutzt werden.“ *Fotos: Jürgen Gebhardt*

Keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr: Das ist der Kern der Verkehrssicherheitsstrategie Vision Zero, die der DVR seit 2007 seiner Arbeit zugrundelegt. Unter dem Dach des „Safe System Approach“ ist sie eine international erfolgreiche Strategie. Sie bildet in vielen Ländern und Unternehmen die Grundlage nicht nur für die Verkehrssicherheitsarbeit, sondern auch für die Arbeitswelt. Wie sieht die Umsetzung der Vision Zero in der Praxis aus? Welche konkreten Maßnahmen sind gefordert, welche Steuerungsinstrumente sind zur Umsetzung dieser Strategie geeignet? Diesen Fragen widmete sich das DVR-Kolloquium „Vision Zero in der Praxis – eine international erfolgreiche Strategie“ am 7. Dezember im Umweltforum in Berlin.

Unterstützt wurde die Veranstaltung von DEKRA und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), fachlich begleitet vom Internationalen Transport Forum (ITF) der OECD. Moderiert wurde das Kolloquium von **Professor Peter König** von der Hochschule Trier.

DVR-Präsident **Dr. Walter Eichendorf** sagte bei der Begrüßung der rund 120 Gäste, dass beim Thema Prävention über den nationalen Tellerrand hinausgeschaut werden müsse: „Gute Beispiele und Erfahrungen erfolgreicher Maßnahmen zur Vision Zero aus dem Ausland müssen genutzt werden. Eine fehlertolerante Infrastruktur zum Beispiel kann das Unfallrisiko enorm senken.“ Außerdem könne die moderne Fahrzeugtechnik,

zum Beispiel Notbremsassistentensysteme, einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit auf unseren Straßen leisten. Ganz entscheidend sei auch eine möglichst flächendeckende Verkehrsüberwachung. „Mit zunehmendem Überwachungsdruck steigt die Regelakzeptanz“, so der DVR-Präsident. Über 50 Prozent aller Unfälle könnten verhindert werden, wenn die Regelgeschwindigkeiten eingehalten würden. Dr. Eichendorf wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nicht angepasste Geschwindigkeit Ursache Nummer eins bei den Unfällen mit Todesfolge sei.

Um die Vision Zero in der Verkehrssicherheitsarbeit zu verankern, bedarf es eines kulturellen Wandels. „Wir können und wollen nicht hinnehmen, dass Menschen ums Leben kommen, weil sie mobil sein möchten“, sagte **Dr. Hans Michael Kloth** vom ITF. Angesichts der dramatisch wachsenden Opferzahlen in den Schwellenländern und den stagnierenden Ergebnissen in den Bemühungen um eine weitere Senkung der Unfallzahlen sei es genau der richtige Zeitpunkt, über Vision Zero zu sprechen. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die ITF-Studie „Zero Road Deaths and Serious Injuries“.

Interaktive Vision-Zero-Landkarte

„Die Vision Zero hat ein ambitioniertes Ziel, ist aber keine Utopie. Es gibt Städte, die dieses Ziel bereits erreicht haben“, ergänzte **Andreas Kraus** von DEKRA. Es brauche also eine klare Zielsetzung, aber auch den Willen, konkrete Maßnahmen umzusetzen. „Der Worte sind genug gewechselt, nun lasst uns endlich Taten sehen“, forderte Kraus.

Sein DEKRA-Kollege **Walter Niewöhner** stellte die interaktive Vision-Zero-Landkarte vor. Der Unfallforscher zeigte auf, dass es in Deutschland

bereits eine Reihe von Städten gibt, die ein Jahr ohne Verkehrstote geblieben sind, zum Teil sogar mehrfach. „Die DEKRA Vision-Zero-Map ist ein Instrument, mit dem die Realisierung dieser Strategie in den Städten weltweit in zahlreichen Ländern angezeigt werden kann. Was sich in den kleinen Städten abspielt, ist in der Summe bedeutender als die Situation in den großen Städten“, erklärte Niewöhner. Im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit werde meist nur über Daten von Getöteten und Verletzten geredet. „Wir zeigen stattdessen mit der Karte die Bereiche, in denen Verkehrssicherheit funktioniert. Es handelt sich um eine positive Darstellung der Verkehrssicherheit, die mit einem Motivationsschub verbunden sein könnte, nach dem Motto: Das müsste doch auch bei uns machbar sein“, blickte der Technikexperte hoffnungsvoll in die Zukunft.

Umsetzung der Vision Zero

Was genau unter der Vision Zero und dem „Safe System Approach“ zu verstehen ist, erläuterte **Peter Larsson** vom Schwedischen Zentralamt für Transport. Die Vision Zero sei als ganzheitliches Konzept zu verstehen und bedeute einen Paradigmenwechsel. Es

gehe nicht um ein quantitatives Ziel, sondern darum, das System Straßenverkehr so zu gestalten, dass Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben. „Der Mensch wird im Straßenverkehr nie fehlerfrei agieren und der menschliche Körper ist nun einmal verwundbar“, so der Experte. Es komme auf ein gutes Zusammenspiel von Geschwindigkeitsbegrenzungen, elektronischen Fahrerassistenzsystemen und der sicheren Gestaltung von Straßen an. Schutzplanken vor Bäumen oder Mittelleitplanken auf Landstraßen sowie die Einrichtung von Zwei-plus-Eins-Landstraßen (man fährt abwechselnd auf zwei Spuren, um gefahrlos überholen zu können) hätten die Sicherheit in Schweden deutlich erhöht, erklärte sein Landsmann **Dr. Matts-Åke Belin** vom Schwedischen Amt für Verkehrswesen. Seit Ende der 1990er Jahre seien mittlerweile rund 3.000 Kilometer des schwedischen Straßennetzes mit solchen Straßen ausgestattet.

Um die Vision Zero zu erreichen, sei die politische und gesellschaftliche Unterstützung wichtig. In Schweden seien die Vorreiter der Vision Zero gerade von vielen Expertenkollegen belächelt worden: „Es war die größte Herausforderung,



Diskutierten internationale Aspekte der Vision Zero (v.l.n.r.): Dr. Matts-Åke Belin, Szabolcs Schmidt, Dr. Walter Eichendorf und Dr. Hans Michael Kloth



Beleuchteten Potenziale der Fahrzeugsicherheit (v.l.n.r.): Antonio Avenoso, David Ward, Dr. Tjark Kreuzinger und Klaus Machata Fotos: Jürgen Gebhardt

die Fachwelt von diesem Konzept zu überzeugen, weniger die Politiker und Verkehrsteilnehmer.“ Seit 1997 ist die Vision Zero durch das in diesem Jahr vom schwedischen Parlament verabschiedete Gesetz die Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik.

Inspiziert von den Erfolgen in Schweden spielt die Vision Zero auch auf EU-Ebene eine wichtige Rolle, wie **Szabolcs Schmidt** von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission berichtete. „Im demokratischen Prozess ist das Konzept der Vision Zero implementiert worden und es gibt gute Ansätze zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit.“ Als Beispiele nannte er automatische Geschwindigkeitsbegrenzer oder Gurterinnerer auch auf der Rückbank der Fahrzeuge. Besonders wichtig sei ihm, neben der Reduktion der Anzahl der Getöteten auch die schwerverletzten Unfallopfer im Blick zu behalten. Dies unterstützte auch ETSC-Geschäftsführer **Antonio Avenoso**. Die Zahl der Schwerverletzten in Europa sei bekannt, der nächste Schritt müsse eine konkrete Zielvorgabe zur Reduzierung dieser Zahl sein. „Einige Länder haben bereits eine solche Vorgabe formuliert. Der ETSC hat als Ziel eine Reduzierung um

35 Prozent vorgeschlagen, das wäre ähnlich ambitioniert wie bei der Reduzierung der Getötetenzahlen“, sagte Avenoso. Er konnte aktuell eine gute Nachricht übermitteln: Am 5. Dezember habe EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc verkündet, dass 2017 unter der EU-Präsidentschaft von Malta ein Reduktionsziel für die schwerverletzten Unfallopfer formuliert werden soll.

Geschwindigkeit und Überwachung

Welche Rolle sichere Geschwindigkeiten bei der Umsetzung der Vision Zero spielen können, erläuterte **Dr. Henk Stipdonk** vom Niederländischen Forschungsinstitut für Straßenverkehrssicherheit (SWOV). Er präsentierte Vorher-Nachher-Vergleiche zur sicheren Gestaltung von Straßen mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Niederlanden. Für diese Umgestaltung der Infrastruktur hätten insgesamt rund 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestanden. „Die Geschwindigkeit muss der Funktion der Straße angepasst werden. Das Design der Straße muss eine sichere Geschwindigkeit bedingen, vor allem auf Hochgeschwindigkeitsstraßen“, sagte **Dr. Stipdonk**.

Die wichtige Funktion der Verkehrsüberwachung für eine sichere Systemgestaltung verdeutlichte **Joël Valmain**, Berater für europäische und internationale Angelegenheiten beim Interministeriellen Delegierten für Verkehrssicherheit in Frankreich. Er berichtete über die Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit, nachdem der damalige Präsident Jacques Chirac ab 2002 automatische Verkehrsüberwachung forciert hat. Derzeit gibt es in Frankreich 4.387 Kameras, stationär und mobil.

Interessant auch die Zahlen, die Valmain zum grenzüberschreitenden Verkehr vorlegte: In Frankreich werden rund 25 Prozent aller Verkehrsverstöße von ausländischen Fahrerinnen und Fahrern begangen, in den Monaten Juli und August sind es sogar 50 Prozent. Daher begrüßt Frankreich die EU-Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsverstößen.

Potenziale der Fahrzeugsicherheit

Das Konzept der Vision Zero ist ohne eine ausgeprägte Fahrzeugsicherheit nicht denkbar. Die Potenziale in diesem Bereich wurden in einer Diskussionsrunde von **Dr. Tjark Kreuzinger** (Toyota Motor Europa), **David Ward** (Global New Car Assessment Programme, Global NCAP), **Antonio Avenoso** (Europäischer Verkehrssicherheitsrat ETSC) und **Klaus Machata** (Kuratorium für Verkehrssicherheit) beleuchtet.

Moderne Sicherheitsfeatures seien wichtig beim Autokauf, auch bei Fahrzeugflotten in Unternehmen und im öffentlichen Sektor. Der Anteil der geschäftlich genutzten Fahrzeuge in Europa liege bei rund 50 Prozent. Nach drei bis vier Jahren werden sie in den privaten Sektor verkauft und erhöhen damit die Sicherheit des gesamten Fahrzeugbestandes. Die Technikexperten waren sich einig, dass sich die Investition in die Fahrzeugsicherheit

auch betriebswirtschaftlich für die Unternehmen lohne. In Anlehnung an den Return on Investment gebe es auch einen Return on Prevention.

Mit Blick auf Fahrerassistenzsysteme waren sich die Fachleute einig, dass mehr Aufklärung und Wissen über die Funktionalität der unsichtbaren Helfer notwendig sei.

Die Grundannahme der Vision Zero, dass der Mensch im Zentrum des Handelns steht, griff **Dr. Torkel Bjørnskau** vom Norwegischen Institut für Transportwirtschaft auf. In Norwegen sei ein wichtiger Schritt die starke Absenkung der Geschwindigkeiten gewesen. „Das hat einen großen Rückgang der Unfallzahlen bewirkt“, sagte Dr. Bjørnskau.

Vision Zero in Betrieben

Wie die Vision Zero in der betrieblichen Praxis eingesetzt wird, berichteten **Alexander Kay Steinberg** von der Spedition Edgar Graß und **Ludwig Berger** von der Braas Monier Group (weltweit tätiger Hersteller und Anbieter von Baustoffen für Dächer sowie von Dachzubehör).

Durch eine nachhaltige Präventionsarbeit in der Spedition Graß konnten die Verkehrssicherheit erhöht und der Krankenstand um zwei Prozentpunkte gesenkt werden und es gebe weniger Kundenreklamationen. „Den Fahrern wurden technische Hilfen in Form von Assistenz- und Komfortsystemen an die Hand gegeben, außerdem finden umfassende Schulungsmaßnahmen statt. Darüber hinaus leistet sich das Unternehmen einen eigenen Fahrersicherheitstrainer“, erläuterte Steinberg. Er benannte aber auch Aspekte, die das Transportgewerbe nach wie vor negativ beeinflussen: Dazu gehören das negative Image der Berufskraftfahrern, die schwierige Parkplatzsituation, der zum Teil schlechte Umgang mit den Fahrern und Fahrerinnen an der

Rampe sowie die fehlende Flexibilität der Lenk- und Ruhezeiten.

Eine ausgeprägte Sicherheitskultur gibt es auch in der Braas Monier Group. Schlüsselfaktor sei ein klares Bekenntnis der Unternehmensführung zur Vision Zero mit messbaren, persönlichen Arbeitssicherheitszielen, erläuterte Berger. Nach einem Unfall, aber auch nach jedem Beinahe-Unfall, würden die Ursachen umfassend analysiert, um daraus wirksame präventive Maßnahmen ableiten zu können.

Der „Vater der Vision Zero“

Abschließend blickte der „Vater der Vision Zero“, **Claes Tingvall**, der für das Schwedische Amt für Verkehrswesen tätig war, zurück und berichtete aus seinem reichen Erfahrungsschatz. „Es gab nie einen Plan für Vision Zero, es waren immer wieder günstige Gelegenheiten, die genutzt wurden“, beschrieb er die Entwicklung in Schweden. Viele Verbesserungen seien aus anderen Bereichen, zum Beispiel der Arbeitssicherheit oder der Luftfahrt abgeschaut worden. Und es sei kein leichter Weg gewesen: „Eventuell hätten wir das Vorhaben nicht Vision Zero nennen sollen, denn das provoziert einige Menschen. Viele waren wütend, viele haben uns ausgelacht, aber heute kann man

sagen, es war richtig“, sagte Tingvall. Sehr wichtig sei gewesen, die politische Ebene mit ins Boot zu holen. Es seien auch Fehler gemacht worden, aber das Konzept habe überlebt und das sei entscheidend. Ein Grundsatz seines Handelns sei immer gewesen: „Diskutieren ist schön, aber man muss auch handeln.“

In seinem Schlusswort griff DVR-Präsident **Dr. Eichendorf** einen Punkt heraus, „der einen riesigen Hebel darstellt“: „Die Hälfte der verkauften Fahrzeuge sind Pool-Fahrzeuge. Das eröffnet andere Beschaffungsentscheidungen, bei denen nicht die Ledersitze, sondern die Sicherheitsausstattung im Vordergrund steht. Gerade die Fahrzeuge der öffentlichen Auftraggeber sollten in dieser Hinsicht besser ausgestattet sein als der Durchschnitt.“ Dies bringe in kurzer Zeit eine Durchdringung des Gebrauchtwagenmarktes.

Nach einem Tag intensiven Austausches fiel sein Fazit klar aus: „Die Vision Zero lebt. Mit dieser Strategie sind wir auf dem richtigen Weg. Nun gilt es, die brachliegenden Potenziale, die in einer richtigen Systemgestaltung stecken, gemeinsam mit der Politik zu nutzen.“



DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer mit dem „Vater der Vision Zero“ Claes Tingvall

Unfallrisiko Ablenkung

DVR fordert Maßnahmenkatalog

Um das Problem Ablenkung im Straßenverkehr besser in den Griff zu bekommen, fordert der DVR eine Intensivierung präventiver Maßnahmen, zum Beispiel in der schulischen Verkehrserziehung oder in der Arbeitswelt.

Im Rahmen der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung sollte das Thema Ablenkung von der Fahraufgabe und deren Auswirkungen auf dem Stundenplan stehen. Hierzu sollten insbesondere spezielle „Ablenkungsübungen“ konzipiert werden, die im Rahmen der

praktischen Fahrausbildung verpflichtend eingesetzt werden sollen. Diese „Ablenkungsübungen“ seien wissenschaftlich zu entwickeln und zu begleiten.

Der DVR begrüßt die Pläne von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, das Handyverbot am Steuer auf andere elektronische Kommunikationsmittel wie Tablets, E-Book-Reader, Videobrillen sowie das Lesen und Schreiben von Textnachrichten während der Fahrt auszuweiten. Die Strafen für die unzulässige

Nutzung von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln während der Fahrt sollten deutlich verschärft werden. Dazu gehört auch die Möglichkeit, mobile Endgeräte sicherzustellen und auszuwerten.

„Darüber hinaus sollten technische Lösungen, die eine Nutzung moderner Smartphones während der Fahrt unterbinden, mit Nachdruck entwickelt werden“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Was hilft gegen Ablenkung?

Wie kann die Unfallursache Ablenkung beim Autofahren am wirkungsvollsten bekämpft werden?

Über die Hälfte der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in Deutschland (51 Prozent) sind der Meinung, dass die Unfallursache Ablenkung am wirkungsvollsten durch härtere Strafen, etwa erhöhte Bußgelder und Punkte in Flensburg, bekämpft werden kann. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im November 2016 vom Marktforschungsinstitut Ipsos bei 2.000 Personen über 14 Jahren durchgeführt wurde. An zweiter Stelle bei den Maßnahmen rangieren verstärkte Überwachung und gezielte Kontrollen des Handyverbotes durch die Polizei (43 Prozent). Auf Platz drei folgt verstärkte Aufklärung in Schulen und Fahrschulen (34 Prozent). Die technische Blockierung elektronischer Geräte während der Fahrt sowie verstärkte Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit wurden mit jeweils 29 Prozent genannt. Ein Viertel der Befragten (26 Prozent) sprach sich dafür aus, das bestehende Handyverbot auch auf andere technische Geräte, wie zum Beispiel Tablets oder E-Book-Reader, auszuweiten. Diesbezügliche Pläne verfolgt auch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

Der DVR empfiehlt allen Autofahrerinnen und Autofahrern, fahrfremde Tätigkeiten während der Fahrt zu vermeiden und fordert den Gesetzgeber auf, geeignete Maßnahmen gegen die Unfallursache Ablenkung möglichst zügig umzusetzen.



Kontrollen erhöhen die Verkehrssicherheit

PIN Talk in Berlin: Verkehrsüberwachung in Europa

Für die einen sind sie ein notwendiges Übel, für die anderen ein ständiges Ärgernis: Verkehrskontrollen sind häufig Auslöser kontroverser Diskussionen. Fast schon reflexartig fallen dann Begriffe wie Abzocke, Gängelung und Schikane.

Die Fachleute sind sich allerdings einig, dass flächendeckende Kontrollen im Straßenverkehr sowie das konsequente Ahnden von Delikten die Sicherheit auf den Straßen deutlich erhöhen. Dennoch sind Art und Umsetzung der Maßnahmen viel diskutierte Themen. Die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland, der DVR und der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC hatten deshalb am 24. November in Berlin im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Road Safety Performance Index (PIN)-Veranstaltungen zu einem Austausch über die Straßenverkehrssicherheit eingeladen.

ETSC-Präsident **Herman de Croo** unterstrich bei der Begrüßung der rund 70 Gäste die besondere Bedeutung der Überwachung, um die Zahlen der Verletzten und Getöteten im Straßenverkehr zu reduzieren. Gezielte Verkehrsüberwachung sei unabdingbar, um schwere Unfälle zu verhindern und damit die Menschen vor schwerem Leid zu bewahren.

Unfallsituation in Deutschland und Europa

Obwohl Europa „die sicherste Region der Welt“ sei und man im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero das Ziel null Verkehrstote bis 2050 anstrebe, sei noch viel zu tun, erläuterte **Sabine Amirdschanjan** von der EU-Vertretung in Berlin. Zum dritten Mal in Folge stagnierte die Zahl der Getöteten, sie lag 2015 EU-weit bei rund 26.000. Demnach sei das Ziel, ausgehend von 2010 die Zahl der Getöteten bis 2020 um 50 Prozent zu reduzieren, nur „schwer erreichbar“, wie ETSC-Geschäftsführer **Antonio Avenoso** ausführte. Neben einem Überblick über die Unfallstatistik in der

EU – Deutschland liegt im Ranking bei der Zahl der Getöteten pro eine Million Einwohner auf Platz acht – stellte er Maßnahmen vor, die besonders effektiv die Verkehrssicherheit erhöhen: „Im Bereich der Fahrzeugtechnik könnten automatische Geschwindigkeitsbegrenzer (ISA – Intelligent Speed Adaptation) und Notbremsassistenten einen wichtigen Beitrag leisten.“

Die Situation in Deutschland schilderte **Jacqueline Lacroix**, Referatsleiterin Europa beim DVR. Es wurde deutlich, dass die Bundesländer sehr unterschiedlich mit dem Thema Verkehrssicherheit umgehen. Dies zeige sich auch bei den Maßnahmen zur Überwachung: Die Einrichtung stationärer Überwachungsanlagen sei in einigen Bundesländern deutlich ausgeprägter als in anderen. „Einige Bundesländer haben sehr gute und ambitionierte Verkehrssicherheitsprogramme mit konkreten Reduktionszielen, andere haben deutlichen Nachholbedarf“, bilanzierte Lacroix.

Vier „Killer“ wirksam bekämpfen

Gute Gründe für eine gesonderte und einheitliche Datenaufnahme der schwerverletzten Unfallopfer führte **Klaus Machata** vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) an. „Wir haben bei den Schwerverletzten innerhalb der EU eine schwierige Datenlage, da sich die Definitionen in den EU-Staaten zum Teil deutlich unterscheiden“, machte der Experte auf das Hauptproblem aufmerksam. Um die Anzahl der schwerverletzten Verkehrsunfallopfer zu verringern, benötige es eine abgestimmte Strategie aller Mitgliedsländer.

Die angestrebten Reduktionsziele ließen sich nur erreichen, wenn Überwachung auf der Prioritätenliste wieder nach oben rücke, meinte **Dovile Adminaite** vom ETSC. Dies bekräftigte auch **Ruth Purdie** vom europäischen Polizeinetzwerk TISPOL (European Traffic Police Network). Gezielte Überwachung sei notwendig, um die vier „Killer“, damit sind nicht angepasste Geschwindigkeit,

Alkohol und Drogen, nicht Anschnallen und Ablenkung gemeint, besser zu bekämpfen. Zudem sollte die Überwachung möglichst flächendeckend und für den Einzelnen nicht kalkulierbar gestaltet sein. Sonderaktionen im Bereich der Verkehrsüberwachung wie zum Beispiel der EU-weite Aktionstag ohne Verkehrstote EDWARD (European Day Without A Road Death), zu dem am 21. September TISPOL aufgerufen hatte, sollten kontinuierlich fortgesetzt und weiterentwickelt werden. „Das A und O zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer. In diesem Zusammenhang spielt Überwachung eine zentrale Rolle“, sagte Purdie.

Im Rahmen der EU-Richtlinie zur grenzüberschreitenden Verkehrskontrolle stellte **Detlef Marek** vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) das System EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System) vor. EUCARIS erlaubt den direkten Online-Abfrage von Daten aus den zentralen Fahrzeug- und Führerscheinsregistern der beteiligten Staaten. Der sichere EU-weite Austausch von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregisterdaten dient dem Ziel, grenzüberschreitende Kriminalität zu

verfolgen, unter anderem auch die Ahndung von Verkehrsverstößen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Forderung nach Halterhaftung

In der von **Gregor König** moderierten Podiumsdiskussion machte **Sven-Erik Wecker** von der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) deutlich, dass die Kontrolle und die Ahndung der Verstöße konsequent erfolgen sollte. Dafür brauche es mehr Personal. Diese Forderung unterstützte **Peter Schlanstein** von der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen: „Der Umfang und die Vielfalt der polizeilichen Arbeit steigen an, das Personal wächst aber nicht angemessen mit.“ Ein weiterer Punkt war beiden Polizeibeamten wichtig: „Die Halterhaftung auch im fließenden Verkehr muss in Deutschland, wie in vielen anderen europäischen Staaten, dringend eingeführt werden“, sagten sie unisono. Damit könnte sich die Polizei den sehr großen Aufwand sparen, zu ermitteln, wer bei einem Verstoß am Steuer gesessen hat.

Darüber hinaus sei es wichtig, Akzeptanz für Überwachungsmaßnahmen zu schaffen. Es gebe fast keine Daten

in diesem Bereich, kritisierte **Jens Schade**, Verkehrspsychologe an der Technischen Universität Dresden. Der Föderalismus mache eine einheitliche Datenerfassung so schwierig, erläuterte die SPD-Bundestagsabgeordnete **Birgit Kömpel**. Gesetzgebung und Justiz müssten enger zusammenarbeiten, postulierte **Nicola Simon** vom niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport.

Psychologe Schade wies auf den Zusammenhang zwischen Überwachung und Verhaltensbeeinflussung hin: „Wir müssen an das Verhalten ran. Es gibt dafür keine wirksamere Maßnahme als Überwachung.“ Zudem müssten die Strafen in Deutschland angehoben werden. Dies unterstützte Peter Schlanstein: „Deutschland ist ein Billigland für Verkehrsvergehen.“

Einig war sich die Expertenrunde, dass deutlich häufiger überwacht werden müsse, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken. Die gesellschaftliche Kernaufgabe, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, habe insgesamt nichts an Aktualität und Bedeutung verloren.

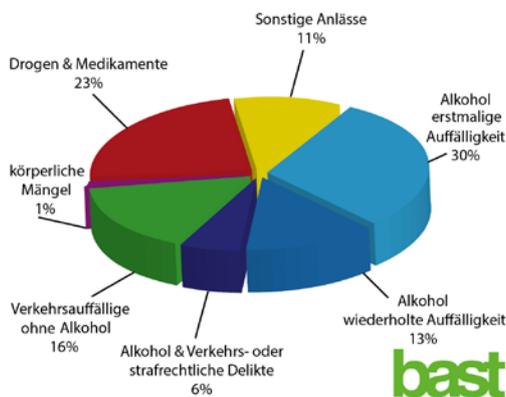


PIN Talk in Berlin (v.l.n.r.): DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner, Ruth Purdie (TISPOL), Jacqueline Lacroix (DVR), Sabine Amirdschanjan (EU-Vertretung), Klaus Machata (KfV), Jens Schade (TU Dresden), ETSC-Präsident Herman de Croo, Thomas Schalberger (Toyota) und ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso Foto: Jürgen Gebhardt

Zahl der Begutachtungen konstant

Im Jahr 2015 mussten sich 91.276 Personen im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) begutachten lassen. Damit bleibt die Zahl im Vergleich zum Vorjahr relativ konstant, so die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

Alkoholauffälligkeit war wie in den Vorjahren der häufigste Grund für eine MPU. Die Zahl der Begutachtungen wegen wiederholter Alkoholauffälligkeit sank zwar um über sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr, dagegen stieg die Zahl der Begutachtungen wegen erstmaliger Alkoholauffälligkeit um rund fünf Prozent an.



Das MPU-Gutachten ist die psychologische und medizinische Entscheidungsgrundlage für die Straßenverkehrsbehörde, ob eine Person die Fahrerlaubnis erhalten oder zurückerhalten kann oder nicht.

Bei den Ergebnissen der MPU gab es keine relevanten Veränderungen gegenüber dem Vorjahr: Knapp 60 Prozent aller begutachteten Personen wurden als „geeignet“ beurteilt, rund 35 Prozent als „ungeeignet“ und gut sechs Prozent als „nachschulungsfähig“ eingestuft.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2016, 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:
molotok743 - Fotolia

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

Druck:
Bonifatius GmbH
Paderborn

ISSN: 0940-9025

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

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

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

G 3169 F

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

An advertisement featuring a baby lying on a light blue sheet, looking up at a brown teddy bear. The text 'WEIL LEBEN SCHÖN IST' is written vertically in a white box, and 'RUNTER VOM GAS!' is written vertically in a black box. Logos for 'RUNTER VOM GAS', 'UK IBG', 'DUK', and 'Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur' are visible in the bottom right corner.

WEIL LEBEN SCHÖN IST

RUNTER VOM GAS!

RUNTER VOM GAS

UK IBG

DUK

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur