

# DVR **report**

2/2017

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.



## Mitglieder

Wenn das Fahrrad  
in die Autotür kracht

## Aktuell

„Runter vom Gas“ präsentiert  
neue Autobahnplakate

## Journal

Fit genug für den  
Straßenverkehr?

## Wissenschaft

BAST: Helmtragequote  
bei Kindern konstant hoch

## Höhere Strafen für Raser und Gaffer

Die Teilnahme und Veranstaltung illegaler Autorennen von einer Ordnungswidrigkeit zu einer Straftat heraufzustufen, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es kann nicht sein, dass rücksichtslose „PS-geschwängerte“ Raser unsere Innenstädte zu Rennstrecken erklären und Menschenleben gefährden, nur um einen Adrenalin-Kick zu erleben. Dass zukünftig grob verkehrswidrige und erhebliche Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit strafbewehrt sind, ist daher im Sinne der Verkehrssicherheit ein positives Signal. Allerdings muss damit einhergehend die Verkehrsüberwachung deutlich verbessert werden, denn nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor Ursache Nummer eins bei den Unfällen mit Todesfolge.

In der Diskussion sind weitere Strafverschärfungen, zum Beispiel, wenn die Rettungsgasse nicht richtig gebildet wird. Leider ist es in jüngster Vergangenheit, zuletzt nach dem schweren Busunglück auf der A9, immer wieder vorgekommen, dass die Rettungsgasse nicht oder zu spät und unzureichend gebildet worden ist. Dabei kommt es nach einem Unfall auf jede Sekunde an, Menschenleben zu retten und Unfallopfer zu versorgen.

Und die Regel ist doch so einfach: Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder die Fahrzeuge stehen, müssen alle Fahrzeuge sofort eine Rettungsgasse bilden – schon bevor Sirenen von Polizei, Notarzt oder Feuerwehr zu hören sind. Fahrzeuge, die auf dem linken Fahrstreifen fahren, weichen nach links aus. Fahrzeuge auf einem der übrigen Fahrstreifen fahren nach rechts – unabhängig davon, wie viele Fahrstreifen vorhanden sind.

Ärgerlich sind auch die sensationlüsternen Gaffer, die extra langsam an einer Unfallstelle vorbeifahren. Nicht selten wird dann sogar noch das Smartphone gezückt, um das schreckliche Ereignis im Bild festzuhalten. Hier ist der Ruf nach harter Bestrafung allzu verständlich. Doch was wollen wir unseren Ordnungshütern noch aufbürden, die in der Regel ausreichend damit beschäftigt sind, sich um die Unfallfolgen zu kümmern. Nein, hier muss jeder Verkehrsteilnehmende sein eigenes Verhalten hinterfragen, die Unfallstelle zügig passieren oder helfen, wenn es notwendig ist.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur  
[srademacher@dvr.de](mailto:srademacher@dvr.de)



# Ein Jahr „German Road Safety“ mit positiver Bilanz

Vor einem Jahr startete der DVR mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die Kampagne „German Road Safety“. Ziel ist es, Menschen aus anderen Ländern zu ermöglichen, sich sicherer im Straßenverkehr zu bewegen. Das Herzstück bildet eine mehrsprachige Smartphone-App, die im März 2017 mit dem „Mobility & Safety Award“ von auto motor und sport und HUK-Coburg ausgezeichnet wurde. Um der weiterhin großen Bedeutung des Themas gerecht zu werden, hat die App pünktlich zum einjährigen Jubiläum die Sprachpakete Farsi und Paschtu sowie ein Quiz für Kinder erhalten. Neue Themenkapitel sind für Herbst 2017 geplant.

„Ich begrüße und freue mich über die Überarbeitung der App. Der Kreis derer, die sich auf einfache Art und Weise und vor allem in ihrer Muttersprache über die Verkehrsregeln in Deutschland informieren können, wird dadurch immer größer. Geflüchtete sollen sich sicher, selbstständig und selbstbewusst bei uns im Straßenverkehr bewegen können. Die App hilft dabei, ihre fehlenden

Erfahrungen und Sprachbarrieren abzubauen“, erläutert Martin Burkert, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, der die Initiative seit ihrem Start unterstützt.

In der aktuellen Version kann die Smartphone-App in den fünf Sprachen Deutsch, Englisch, Arabisch, Farsi und Paschtu genutzt werden.

Weitere Informationen unter [www.germanroadsafety.de](http://www.germanroadsafety.de)



Erweitertes Angebot der „German Road Safety“-App  
Foto: preto\_perola - Fotolia

## Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	8
MITGLIEDER	10
IM BLICKPUNKT	16
JOURNAL	21
INTERVIEW	28
EUROPA	32
WISSENSCHAFT	34
IMPRESSUM	35

# „Viel zu selten wird an die Fahrer gedacht“

23. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“: Nutzfahrzeuge in Deutschland –  
Vorfahrt für Wirtschaftlichkeit oder Sicherheit?



Dr. Walter Eichendorf: „Notbremsassistenten können einen wichtigen Beitrag leisten, Unfälle zu vermeiden.“ Fotos: Ulrich Schepp

Im Jahr 2015 waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes mehr als 15.500 Güterkraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen und Sattelzüge an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Bei diesen Unfällen sind 242 Menschen ums Leben gekommen, 10.844 wurden verletzt. Sind Brummis also eine echte Gefahr auf unseren Straßen? Diese und weitere Fragen wurden beim 23. Forum „Nutzfahrzeuge in Deutschland – Vorfahrt für Wirtschaftlichkeit oder Sicherheit?“ des DVR am 19. Juni 2017 in Frankfurt/M. diskutiert.

DVR-Präsident **Dr. Walter Eichendorf** begrüßte die rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung, die von der Berufsgenossenschaft

Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt wurde.

Er ging auf die hohe Beanspruchung des Fahrpersonals sowie auf die schweren Unfälle, die im Schwerlastverkehr immer wieder verursacht werden, ein. „Hier können elektronische Fahrerassistenzsysteme, besonders Notbremsassistenten, einen wichtigen Beitrag leisten, Unfälle zu vermeiden oder zumindest in ihren Folgen abzuschwächen“, sagte der DVR-Präsident.

Moderiert wurde das Forum von **Matthias Rathmann**, Chefredakteur der Fachzeitschrift „trans aktuell“.

## Stress für die Fahrer

Die große Bedeutung des Transportgewerbes unterstrich **Klaus Peter Röskes**, Vorsitzender des Vorstands der BG Verkehr: „Wir bringen Waren von A nach B und sind ein wichtiger Bestandteil des Wirtschaftssystems. Viel zu selten wird allerdings an die Fahrer gedacht.“ Er beklagte den Zustand der Straßeninfrastruktur und ging auf die großen Herausforderungen für das Fahrpersonal ein: Stress durch die Just-in-time-Lieferkette, lange Wartezeiten mit mangelnden Versorgungsmöglichkeiten an den Be- und Entladestellen, fehlende Parkmöglichkeiten, Wetter- und Witterungseinflüsse sowie die zunehmende Technisierung in den Fahrzeugen.



Expertendiskussion auf dem Podium (v.l.n.r.): Jan Bergrath (Journalist und Autor), Ralph Feldbauer (Allianz), Thomas Fiala (Autobahnpolizei Köln), Andreas Lüer (BAUKING AG), Moderator Matthias Rathmann, Christopher Schuldes (Schuldes Spedition GmbH), Stefan Thyroke (ver.di), und Johannes Witt (VEDA)

Diese Stressfaktoren führen zu einer ungesunden Lebensweise, mangelndem Schlaf und bringen gesundheitliche Risiken mit sich. Hinzu kommt die monotone und routinierte Fahraufgabe, die zu Langeweile und Unterforderung führen kann. In der Folge wird der Mensch am Steuer unaufmerksam, er lenkt sich mit fahrfremden Tätigkeiten ab, hält zu wenig Sicherheitsabstand und unterschätzt insgesamt sein Unfallrisiko. Das machte **Dr. Axel Malczyk** von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) deutlich.

Was passiert tatsächlich Tag für Tag auf unseren Straßen und kann das auf Dauer gut gehen? Einen Einblick in seine Arbeit gab **Thomas Fiala** von der Autobahnpolizei Köln. Er und seine Kollegen beobachten zunehmend Fahrende, die durch Smartphone, Tablet und Co. abgelenkt sind. Problematisch sei nach wie vor die Gurtquote. „Nachts ist nur ein Viertel der Fahrer angeschnallt“, schilderte der Verkehrssicherheitsberater seine Erfahrungen im Großraum Köln.

Ein weiteres Problem ist die Parkplatznot. Ausweichmöglichkeiten in Gewerbegebiete nahe der Autobahn fallen zunehmend weg, da Kommunen aufgrund von Bürgerprotesten Parkverbote verhängen. „Die Leute möchten frische Milch im Kühlschrank haben, aber keine parkenden Lkw abseits der Autobahn“, brachte es der Journalist und Autor **Jan Bergrath** auf den Punkt. Dies führe dann zu dem sehr gefährlichen „wildem Parken“ auf den Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen auf den Autobahnen. Derzeit fehlen nach Angaben von **Johannes Witt** von der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) rund 20.000 Lkw-Parkplätze in Deutschland.

Von unwürdigen Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrenden sprach **Stefan Thyroke** von der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di). Die Touren seien häufig zu dicht getaktet und für das Fahrpersonal gestalte sich der Arbeitsalltag sehr schwierig.

#### Manipulation 4.0

Auf ein weiteres Problem ging **Andreas Marquardt**, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), ein. Die Quote der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten liege im Schnitt bei rund 20 Prozent. Als besorgniserregend betrachtet er die Manipulationen des digitalen Tachografen. Den verbotenen Einsatz von Magneten bezeichnet er als Manipulation 1.0, „heutzutage sind wir bei der Manipulation 4.0, und das sind Eingriffe in die Motorsteuerung der Fahrzeuge über den CAN-Bus“. Dadurch könnten wichtige technische Systeme des Fahrzeugs unbrauchbar werden. Hier handele es sich nach Auffassung des BAG-Präsidenten um „hohe kriminelle Energie“, bei den Strafverfolgungsbehörden müsse allerdings noch das Verständnis für die Gefahr solcher Manipulationen geweckt werden.

#### Gibt es schwarze Schafe?

**Dr. Erwin Petersen** von der Landesverkehrswacht Niedersachsen präsentierte Ergebnisse einer Studie, die



„Nachts ist nur ein Viertel der Lkw-Fahrer angeschnallt“, berichtete Thomas Fiala (2.v.r.) aus der Praxis. Fotos: Ulrich Schepp



Johannes Witt (VEDA): „In Deutschland fehlen rund 20.000 Lkw-Parkplätze.“

untersucht hat, ob ausländische Lkw häufiger an Unfällen beteiligt sind als deutsche. „Anders als oftmals behauptet, waren die Verursacher- und Getötetenrate bei Lkw-Unfällen mit schweren Personenschäden auf niedersächsischen Autobahnen im Jahr 2015 bei ausländischen Güterkraftfahrzeugen geringer als bei deutschen“, fasste der Technikexperte zusammen. Im Folgejahr seien die Raten für deutsche Lkw deutlich gesunken, die der ausländischen Güterkraftfahrzeuge hingegen gestiegen. Ein Grund für diese Entwicklung könnte sein, dass deutsche Lkw zunehmend mit Notbremsassistentensystemen ausgestattet seien und sich die Sicherheit dadurch deutlich erhöhe. In ausländischen Fahrzeugen sei die Ausstattungsrate deutlich geringer.

Das bestätigte **Professor Dirk Engelhardt**, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Fahrerassistenzsysteme müssten nach einer manuellen Abschaltung nach einer bestimmten Zeit aber wieder automatisch aktiviert werden. Dies unterstützte auch DVR-Präsident Dr. Eichendorf, der ankündigte, diese Forderung an den Gesetzgeber heranzutragen. Ferner komme es darauf an, die Fahrenden im Hinblick auf Funktionsweise und

Nutzen der Assistenzsysteme zu qualifizieren.

### Erfahrungen aus der Branche

Wirtschaftlichkeit und Sicherheit müssen nicht im Widerspruch stehen. Darauf wiesen **Ralph Feldbauer**, Risk Manager bei der Allianz Versicherung, **Christopher Schuldes**, Schuldes Spedition GmbH, und **Andreas Lüer**, BAUKING AG, hin. Es komme auf die gute Kombination von Mensch, Technik und Organisation an. „Das fängt schon damit an, dass zwei Drittel der Spiegel an den Nutzfahrzeugen falsch eingestellt sind“, sagte Lüer, der in seiner

Firma das Versicherungswesen leitet. Durch effektive Maßnahmen im Risk Management, zum Beispiel Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen, konnten die Versicherungsschäden im Unternehmen um 65 Prozent gesenkt werden.

Auch die Spedition Schuldes legt viel Wert auf Sicherheit und macht gute Erfahrungen damit, die Fahrer einzubinden und deren Erfahrungen zu nutzen. Das bestätigte Risk Manager Feldbauer: „Es hilft die beste Technik nichts, wenn der Fahrer nicht ausreichend geschult ist.“



Rund 70 Interessierte nahmen am DVR-Forum teil.

# Ehrung für wissenschaftlichen Nachwuchs

## DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“



Bei der Preisverleihung (hintere Reihe v.l.n.r.): Kay Schulte (DVR), Dr. Torsten Kunz (Unfallkasse Hessen), Jochen Lau (Dipl.-Pädagoge), Prof. Dr. Rüdiger Trimpop (Uni Jena); vorne (v.l.n.r.): Juliane Martin (2. Platz), Isabelle Seipt (1. Platz), Lisa Kersten (3. Platz) Foto: Sebastian Wells

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des DVR für junge Wissenschaftler wurde in Berlin vergeben. Die Auszeichnung umfasst drei Preisträger und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

Den ersten Preis erhielt Isabelle Seipt von der Hochschule der Sächsischen Polizei für ihre Diplomarbeit, in der sie Wildunfälle in den Jahren 2010 bis 2014 im Bereich des Polizeireviers Freiberg analysiert hat. „In der Auswertung zeigte sich, dass der Anteil der Wildunfälle je nach Jahr zwischen zehn und 15 Prozent der Gesamtunfälle betrug, bei denen glücklicherweise kein Mensch zu Schaden kam. Der typische Wildunfall ereignet sich außerhalb von Ortschaften“, erläuterte die Polizistin.

Zur Verhinderung von Wildunfällen sieht die Autorin ein ganzes Maßnahmenbündel: Dazu zählen der Bau von Wildbrücken, bewuchsfreie Straßentränder und Wildzäune. Ferner hätten sich Wildwarnreflektoren (blaue

Reflektoren, kombiniert mit einem akustischen Signal) bewährt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h würde die Zahl der Unfälle halbieren.

Über den zweiten Platz freute sich Juliane Martin von der Technischen Universität Dresden für ihre Diplomarbeit, in der sie den Einfluss kritischer Witterungsbedingungen (Schnee- und Eisglätte) auf das Verkehrsaufkommen und das Unfallgeschehen untersucht hat. „Es zeigte sich, dass das Radfahraufkommen starken jahreszeitlichen Schwankungen unterliegt – Eis und Schnee führen hier zu einer deutlichen Reduzierung. Auch die Zahl und die Schwere der Unfälle sind stark witterungsabhängig. Bei Eis und Schnee waren besonders bei den Radfahrern mehr schwere Unfälle zu verzeichnen. Die Räumung von Radwegen bei Schneefall war lückenhaft“, fasste Martin zentrale Untersuchungsergebnisse zusammen.

Der Radverkehr spielte auch in der Bachelorarbeit der dritten Preisträgerin, Lisa Kersten von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, eine zentrale Rolle. Sie hat gezielt die betriebliche Verkehrssicherheit von Radfahrenden unter die Lupe genommen. Die Arbeit untersucht das besonders risikoträchtige Verkehrsverhalten von Radfahrenden an Kreuzungen im betrieblichen Verkehr. „Es wurde deutlich, dass die beobachteten Gefährdungsfaktoren des innerbetrieblichen Verkehrs denen des öffentlichen Verkehrs ähneln. Gute Sichtbeziehungen an Kreuzungen reduzieren das Risiko. Gleiches gilt für gut geplante Radwege, die von den Nutzern angenommen werden“, erklärte Kersten.

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, Dipl.-Pädagoge, zusammen.

# 113 Personen sind betroffen, wenn im Straßenverkehr ein Mensch stirbt

BMVI/DVR-Kampagne „Runter vom Gas“ präsentiert neue Autobahnplakate



Bei der Präsentation der neuen Plakate (v.l.n.r.): Notfallarzt Dr. Andreas Bayer, Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Polizist Thomas H., Ute Hammer, Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Pilot Dietmar Gehr und die Betroffenen Katharina K., Cornelia K., und Til S. Fotos: Runter vom Gas

Von Carla Bormann

Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ wurden am 16. Mai 2017 die Motive der neuen Autobahnplakate vorgestellt und quantitative Daten zu den Auswirkungen eines tödlichen Verkehrsunfalls im persönlichen und beruflichen Umfeld präsentiert. Kommt ein Mensch im Straßenverkehr zu Tode, so sind davon im Durchschnitt 113 Personen unmittelbar betroffen: Angehörige, Freunde und Bekannte sowie Einsatzkräfte am Unfallort. Diese Daten haben Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer anlässlich ihres Besuchs bei der Hubschrauberstation der DRF Luftrettung in München bekannt gegeben.

Wenn ein Mensch bei einem Verkehrsunfall stirbt, sind durchschnittlich elf Familienangehörige, vier enge Freunde, 56 Freunde und Bekannte nachhaltig betroffen sowie 42 Einsatzkräfte wie Rettungssanitäter, Feuerwehrkräfte oder Polizisten mit diesem schweren Schicksal konfrontiert. Diese Durchschnittswerte wurden im Auftrag von „Runter vom Gas“ jetzt auf Basis einer repräsentativen Erhebung durch infratest dimap, Kantar Public und das Sozioökonomische Panel (SOEP) sowie über Angaben der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPOL) und des Deutschen Feuerwehrverbands (DFV) ermittelt. Die Untersuchung steht im Zusammenhang mit der neuen Plakatkampagne, die seit Ende Mai auf über 700 Plakataflächen entlang deutscher Autobahnen zu sehen ist. Die Plakatierung wurde von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) finanziell unterstützt.

Inhaltlich steht bei den drei neuen Motiven das Ausmaß des Leids durch Verkehrsunfälle mit Todesfolge im Mittelpunkt. Zu sehen sind Nahaufnahmen trauernder Menschen. Auf der Webseite [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de) und über Social-Media-Kanäle ist die Kampagne mit fünf emotionalen Videoreportagen über tatsächlich Betroffene aus dem privaten und beruflichen Umfeld präsent.

„Wir möchten mit dieser Kampagne alle Verkehrsteilnehmer aufrütteln und die dramatischen Ausmaße eines tödlichen Verkehrsunfalls aufzeigen. Denn jeder Verkehrstod zerbricht mehr als ein Leben. Unsere Motive, Zahlen und Videoreportagen zeigen das eindrücklich – und geben erstmals jenen Menschen eine Stimme, die mit den Auswirkungen dieser Schicksalsschläge jeden Tag leben müssen“, erklärte Dorothee Bär bei der sehr gut besuchten Pressekonferenz.

„Die Appelle ‚Runter vom Gas‘, ‚Finger vom Handy‘ und ‚Abstand halten‘ der neuen Plakatserie sensibilisieren für drei der häufigsten Unfallursachen“,



Neue Plakatstaffel: Nahaufnahmen trauernder Menschen

erläuterte Ute Hammer. „Unangepasste Geschwindigkeit ist seit Jahren Unfallursache Nummer eins bei Unfällen mit Todesfolge. Und diese Unfälle sind durch verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr ebenso vermeidbar wie Ablenkungsunfälle durch Smartphones beziehungsweise Infotainment am Steuer.“

Mehr als 600 TV- und Radiobeiträge und umfangreiche Presseartikel beschäftigten sich mit dem Thema

Verkehrssicherheit und erzielten bereits innerhalb einer Woche eine Reichweite von rund 80 Millionen. Die Videos von Angehörigen, Polizist und Seelsorger sind unter [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de) zu finden.

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

[cbormann@dvr.de](mailto:cbormann@dvr.de)

### Fahrradhelm-Aktion „Du bist mir nicht egal“

Im Mai 2017 wurde im Rahmen von „Runter vom Gas“ die Fahrradhelm-Aktion „Du bist mir nicht egal“ gestartet. Kinder waren dazu aufgerufen, zu erklären, warum sie sich einen Fahrradhelm für Mama, Papa, Oma oder Opa wünschen. Bis zum 31. Juli 2017 wurden 1.000 Fahrradhelme für Erwachsene verlost.

Am 27. Juni 2017 überreichte Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, gemeinsam mit Moderatorin Barbara Schöneberger Fahrradhelme an Schülerinnen und Schüler der Grundschule am Koppenplatz in Berlin. Neben 50 Helmen für die Kinder erhielten jedes Mädchen und jeder Junge auch einen Erwachsenenhelm, um ihre Eltern und Großeltern zum Tragen zu motivieren.

Nähere Informationen unter [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de), [www.facebook.com/runtervomgas](https://www.facebook.com/runtervomgas)



# Wir sind dabei – ein abwechslungsreicher Tag für mehr Verkehrssicherheit

## 13. bundesweiter Aktionstag zur Unfallprävention



Kostenlose Torte für alle Geburtstagsgäste



Viele Besucher nutzten die Chance, mit dem Fahrrad zu kommen. Fotos: Initiative Quakenbrück e.V.

Von Laura Breuer

Ob ein Malblock für Kinder, ein Seniorenpaket mit Medien oder Banner mit dem Schriftzug „Wir sind dabei! – Tag der Verkehrssicherheit“: Der DVR bot allen Akteuren auch in diesem Jahr wieder ein umfangreiches Angebot zur Unterstützung einzelner Aktionen zum „Tag der Verkehrssicherheit“.

Dass dieses Angebot gut angenommen wurde, sieht man unter anderem auch an den zahlreichen Veranstaltungen deutschlandweit, die im Rahmen des Tages der Verkehrssicherheit stattfanden. Über 140 Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen, Vereine und soziale Einrichtungen haben sich auch in diesem Jahr wieder an dem Aktionstag beteiligt.

Die zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen ziehen seit 2005 bundesweit Tausende Interessierte auf Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahr sicherheitszentren 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.

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.

Um den Teilnehmern des Tages der Verkehrssicherheit die Möglichkeit zu geben, sich für mehr Verkehrssicherheit auszuspochen, hat der DVR in diesem Jahr Sportvereine dazu aufgerufen, sich an der Banneraktion „Wir sind dabei“ zu beteiligen. Sie wurden gebeten, vom DVR kostenfrei zur Verfügung gestellte Banner aufzuhängen. Zusätzlich konnten sie sich damit fotografieren lassen und das Foto auf die Webseite laden. Alle Informationen rund um diese Aktion sind unter [www.tag-der-verkehrssicherheit.de/banneraktion](http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de/banneraktion) einsehbar.

Für Veranstalter von Seniorennachmittagen bot der DVR in diesem Jahr erstmalig ein extra für sie gepacktes Themenpaket mit Flyern und Anregungen für einen Verkehrssicherheitsnachmittag an, der ohne großen Aufwand durchgeführt werden kann.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) nutzte den Tag der Verkehrssicherheit für einen Aufruf anlässlich des 200. Geburtstages des Fahrrads. Die Städte und Gemeinden wurden gebeten, sich an einem kommunalen Fahrradaktionstag in der Woche ab dem 12. Juni 2017 zu beteiligen. Ziel des Aktionstages war es, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die vielfältigen Vorteile des Radfahrens zu lenken. Die Nutzung des Fahrrads als attraktive und klimaschützende Alternative zum Auto sollte auf diese Weise beworben werden. Der Fahrradaktionstag stand unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Partner des DStGB waren der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) und der DVR sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Auch die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) e. V. nahm sich des Themas Verkehrssicherheit an. Vom 13. bis 21. Mai 2017 gab es im Rahmen der „Aktionswoche Alkohol“ viele Aktionen und Veranstaltungen mit dem Schwerpunktthema „Kein Alkohol unterwegs!“. Die Aktionswoche findet seit 2007 alle

zwei Jahre statt. In ganz Deutschland engagieren sich unzählige Freiwillige, Ehrenamtliche und Fachkräfte aus den Bereichen Selbsthilfe, Suchthilfe und Suchtprävention unter dem WHO-Motto „Alkohol? Weniger ist besser!“.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 16. Juni 2018 statt. Aktuelle Informationen, Checklisten sowie ein Downloadbereich sind unter [www.tag-der-verkehrssicherheit.de](http://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.

Ansprechpartnerin beim DVR zum Tag der Verkehrssicherheit ist Laura Breuer [[lbreuer@dvr.de](mailto:lbreuer@dvr.de), +49(0)228 40001-34].

[www.tag-der-verkehrssicherheit.de](http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de)

*Die Autorin ist Sachgebietsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen / Veranstaltungen.*



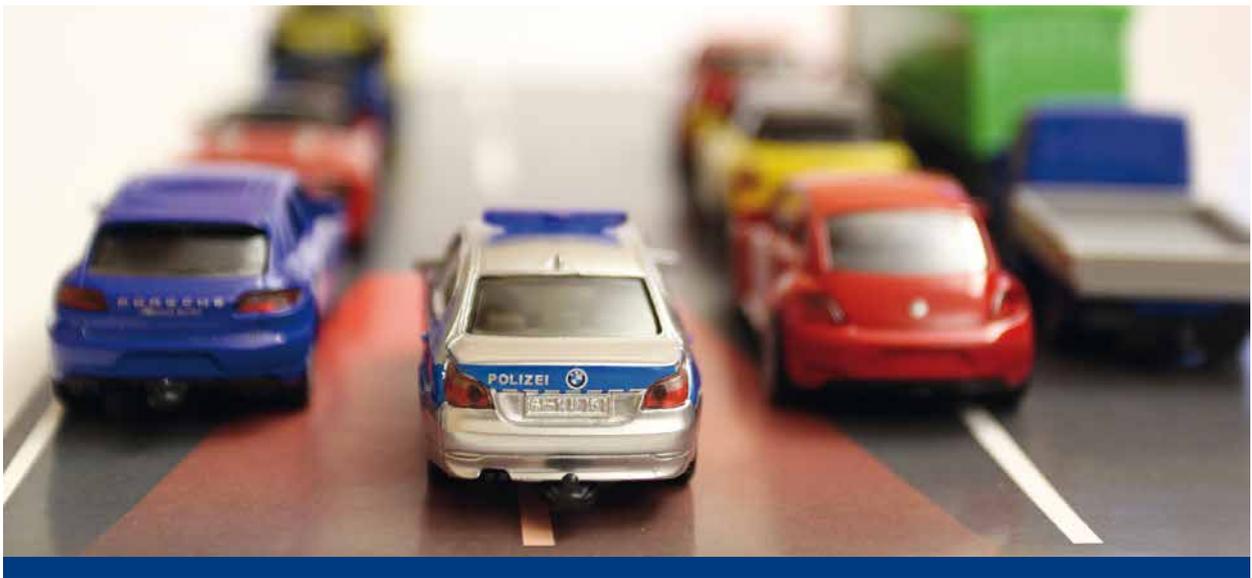
Projekt „Fahr Rad“ für die Radlersicherheit Foto: Kreisverkehrswacht Oschersleben im Landkreis Börde e.V.



Vielältige Aktionen in Kleve Fotos: Kreisverkehrswacht Kleve e.V.

# Rettungsgasse rettet Leben

ARCD gibt Tipps zum richtigen Verhalten



Verkehrsteilnehmende müssen bei Stau oder stockendem Verkehr zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für Einsatzfahrzeuge eine Rettungsgasse freihalten. Foto: ARCD

Je früher Einsatzkräfte zum Unfallort gelangen, desto schneller und besser können sie sich um Verunglückte kümmern. Eine Rettungsgasse erleichtert den Rettungskräften das Durchkommen erheblich, und auch unfallbedingte Staus lassen sich letztlich schneller auflösen. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) erinnert daran, dass das Bilden einer Rettungsgasse bei Stau oder Schrittgeschwindigkeit eine gesetzliche Pflicht ist.

Erst im Dezember 2016 wurde die Regelung in der Straßenverkehrsordnung (StVO) vereinfacht und konkretisiert: „Sobald Fahrzeuge auf Autobahnen sowie auf Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, müssen diese Fahrzeuge für

die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung eine freie Gasse bilden.“ Dies gilt für alle Fahrzeuge, also auch für Motorräder, Lkw und Busse. Wichtig ist es, schon bei stockendem Verkehr und Staubeginn die Spur freizuhalten – und nicht erst, wenn sich das erste Einsatzfahrzeug nähert. „Viele machen außerdem den Fehler, nach Passieren des ersten Hilfsfahrzeugs die Lücke wieder zu schließen. Dabei könnten weitere Fahrzeuge folgen“, sagt ARCD-Presse Sprecher Thomas Schreiner.

Das Befahren des Seitenstreifens einer Autobahn zum schnelleren Vorwärtskommen ist grundsätzlich nicht erlaubt, auch nicht zum Bilden der Rettungsgasse.

Und wie sieht es bei Baustellen aus? „Auch wenn es hier oft recht eng zugeht, muss man zumindest versuchen, Platz für die Rettungsgasse zu schaffen. So können Einsatzkräfte wenigstens mit einem Motorrad schnell zur Unfallstelle gelangen“, so Schreiner. Wer sich nicht an die Vorschrift hält, riskiert ein Verwarngeld in Höhe von 20 Euro. Bei schwerwiegender Behinderung droht außerdem eine strafrechtliche Verfolgung. Interessant für Urlauber: Ähnliche Vorschriften gelten auch in anderen Ländern wie Österreich, Schweiz, Tschechien und Slowenien. Hier können im Übrigen auch weitaus höhere Bußgelder fällig werden – in Österreich beispielsweise bis zu 2.180 Euro.

# Wenn das Fahrrad in die Autotür kracht

UDV: Unfälle sind oft vermeidbar



Das Öffnen der Fahrertür mit der rechten Hand könnte helfen, solche Gefahrensituationen zu vermeiden. Foto: UDV

Unfälle, bei denen Radfahrende in eine sich öffnende Autotür fahren, passieren vergleichsweise selten, sind aber häufig sehr schwer. Das hat eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) auf Basis der eigenen Unfalldatenbank ergeben.

Danach kollidierte bei rund jedem 14. Unfall zwischen Pkw und Fahrrad ein Radler mit einer sich öffnenden Autotür, meist der Fahrertür. Rund jeder fünfte dieser Unfälle endete mit einer schweren Verletzung für die

Radfahrenden – meist sind es Kopfverletzungen und Verletzungen der Beine (je 40 Prozent).

Oft geschehen diese Unfälle dort, wo es keine separate Radverkehrsführung wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen gibt, also an „normalen“ Straßen, an denen die Radfahrenden direkt am parkenden Verkehr vorbeifahren müssen. „Parkende Fahrzeuge stellen grundsätzlich ein Risiko für Radfahrer dar. Das muss bei allen Infrastrukturplanungen berücksichtigt werden“,

sagt Siegfried Brockmann, Leiter der UDV. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sollten deshalb grundsätzlich keine parkenden Autos zugelassen werden. Neben auf der Fahrbahn befindlichen Radfahr- oder Schutzstreifen sollten ebenfalls keine Parkflächen ausgewiesen werden. Wo diese schon vorhanden seien, müsse ein mindestens 50 Zentimeter breiter Sicherheitsstreifen markiert werden, so der Unfallforscher.

Um diese Tür-Unfälle zu verhindern, sind auch technische Lösungen gefragt, die aussteigende Autofahrende nicht nur warnen, sondern konsequent das Öffnen der Türen kurz vor und während des Vorbeifahrens der Radfahrerinnen und Radfahrer verhindern. „Nach unseren Berechnungen würden die Türen nur sehr kurz blockiert werden“, so Brockmann. Immerhin elf Meter vorher müssten Radfahrende, die mit 20 km/h unterwegs sind, bemerken, dass die Tür aufgeht, um noch zum Stillstand bremsen zu können. Ausweichmanöver brauchen bei einspurigen Fahrzeugen ähnlich lange Strecken und sind überdies wegen überholender Autos oft gar nicht möglich.

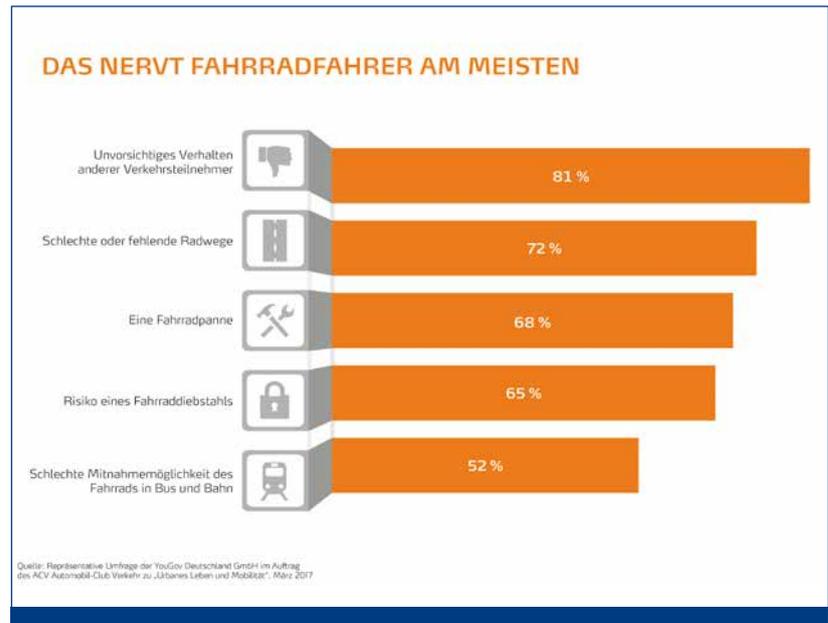
Da solche technischen Systeme bisher nicht erhältlich sind, müssten Autofahrende vor dem Aussteigen außer in den Außenspiegel auch konsequent über die linke Schulter nach hinten schauen. Sie sollten sich deshalb angewöhnen, die Fahrertür mit der rechten Hand zu öffnen. Durch das Drehen des Oberkörpers wandert der Blick quasi automatisch seitlich nach hinten – also auf die Fahrbahn.

# Das nervt Fahrradfahrende am meisten

## Repräsentative Befragung des ACV

Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland sind vor allem durch unvorsichtiges Verhalten anderer Personen im Straßenverkehr genervt. Das hat eine repräsentative Umfrage des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) ergeben. 81 Prozent der befragten Personen ärgerten sich über das risikoreiche Verhalten von Menschen am Steuer von Auto oder Bus sowie von Fußgängerinnen oder Fußgängern.

Sieben von zehn Befragten nannten schlechte oder fehlende Radwege als Ärgernis. Auch falsche Spurführungen oder fehlender Winterdienst auf Radwegen fielen in diese Kategorie. An vielen Stellen enden Fahrradwege buchstäblich im Nichts, enden abrupt oder fehlen gänzlich.



Grafik: ACV

## ifz: Helm abnehmen nach Unfall

Nach einem Motorradunfall sollte der verunfallten Person der Helm abgenommen werden. Das Risiko, bei Bewusstlosigkeit im Helm zu ersticken, ist für die verletzte Person weit größer als das Verletzungsrisiko beim Abnehmen des Helms. Trotzdem sollte der Helm mit größter Vorsicht abgenommen werden, um Halswirbelverletzungen zu vermeiden. Darauf weist das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hin.

Auch Helme, bei denen sich die vordere Helmseite komplett hochklappen lässt, müssen abgenommen werden. Nur so sind eine korrekte Atemspende und eine eventuell später notwendige stabile Seitenlage möglich. Sollte es beim Abnehmen des Helms Schwierigkeiten geben, kann der Helmriemen einfach durchgeschnitten werden.



Am besten zu zweit und mit größter Vorsicht agieren. Fotos: ifz

# Rote Karte für Raser und Rowdies

DEKRA-Umfrage: Mehrheit der Deutschen spricht sich für härtere Strafen aus

Die Mehrheit der Menschen in Deutschland befürwortet härtere Strafen bei Vergehen im Straßenverkehr, wenn dies die Verkehrssicherheit erhöhen würde. In einer repräsentativen forsa-Umfrage im Auftrag von DEKRA sprachen sich 80 Prozent der Befragten dafür aus, dass bei gefährlichen Verkehrsverstößen schneller als bisher Fahrverbote verhängt oder Führerscheine eingezogen werden sollten.

Rund zwei Drittel der 1.004 befragten Personen hielten mehr Verkehrskontrollen für sinnvoll, wenn diese an gefährlichen Stellen wie vor Schulen und Kindergärten oder an

Unfallschwerpunkten stattfinden. 27 Prozent waren dafür, dass generell flächendeckend mehr kontrolliert und geblitzt wird.

89 Prozent der Befragten empfanden 20 Euro Bußgeld, wenn keine Rettungsgasse gebildet wird, als zu niedrig. Während 56 Prozent ein Bußgeld von 60 Euro für die Handynutzung am Steuer für zu niedrig hielten, stuften 33 Prozent diesen Betrag als angemessen ein. Eine Zwei-Drittel-Mehrheit (65 Prozent) hält 25 Euro Strafe für Geschwindigkeitsüberschreitungen von elf bis 15 km/h innerorts für „angemessen“. Nur 27 Prozent wollen hier höhere Strafen.

Alles in allem halten 43 Prozent das Niveau der Bußgelder für Verkehrsverstöße für zu niedrig. Nur wenig mehr (45 Prozent) halten das Niveau für angemessen. Lediglich sieben Prozent der repräsentativ Befragten denken, die Bußgelder seien allgemein zu hoch.

Höhere Strafen können durchaus Einfluss auf die Fahrdisziplin haben: Zwei Drittel (65 Prozent) der Führerscheininhaber unter den Befragten geben an, dass sie im Ausland vorsichtiger und langsamer fahren, wenn sie wissen, dass dort die Strafen höher sind.

# KÜS: Auch technische Mängel als Unfallursache

Technik- und Wartungsmängel an Kraftfahrzeugen beeinflussen das Unfallgeschehen. Dies bestätigen Ergebnisse aus rund 2,8 Millionen Hauptuntersuchungen der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS) im Jahr 2016. Nach amtlicher Statistik 2016 wurden 3.576 Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert, die auf technisches Versagen der Fahrzeuge zurückzuführen waren.

568 Mal waren Mängel an der Beleuchtungsanlage die Unfallursache. Die Prüflingenieure der KÜS stellten insgesamt 760.442 Mängel an der

Beleuchtungsanlage von Fahrzeugen fest. Die Bereifung von Fahrzeugen wurde 1.037 Mal für Unfälle mit Personenschaden verantwortlich gemacht. 94.480 der bei der KÜS registrierten Schäden bezogen sich auf Reifen. Die Mängel können hier zu geringe Profiltiefe aber auch Beschädigungen am Reifen oder auch eine falsche Montage sein.

Ein sicherheitsrelevantes Teil am Fahrzeug ist die Bremsanlage. Bei Unfällen mit Personenschäden stellte die Polizei 2016 insgesamt 722 Mal Mängel an der Bremse als Ursache fest. In der KÜS-Statistik stehen beanstandete

Bremsanlagen mit 625.094 registrierten Beschädigungen in der Liste. Dabei sind Verschleiß an Teilen der Bremsanlage oder Undichtigkeiten der Bremsleitungen häufig aufgezeigte Probleme, die fatale Folgen haben können.



Regelmäßige Reifenkontrolle erhöht die Sicherheit. Foto: KÜS

## Welche Leitplanken müssen für die Verkehrssicherheit gesetzt werden?

Mit Blick auf die Bundestagswahl am 24. September 2017 hat der DVR-report bei den verkehrspolitischen Sprechern der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien nachgefragt, welche Wege sie künftig einschlagen wollen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

1. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist nach wie vor Ursache Nummer eins bei den tödlichen Straßenverkehrsunfällen. Welchen Beitrag könnten Tempolimits (30 km/h in Ortschaften als Regelgeschwindigkeit, 80 km/h auf Landstraßen und 130 km/h auf Autobahnen) leisten, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren?
2. Was halten Sie von einem absoluten Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmenden, wie es bereits für Fahranfänger gilt?
3. In diesem Zusammenhang kommt es auch auf intensive Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an. Wie bewerten Sie die polizeiliche Kontrolldichte in Deutschland?
4. Wie wirken unsere für den Straßenverkehr geltenden Regeln und Normen? Sind die juristischen Sanktionsmöglichkeiten im internationalen Vergleich angemessen?

5. Woran liegt es, dass der Zustand unserer Straßen teilweise zu wünschen übrig lässt? Benötigen wir höhere Investitionen in die Umgestaltung unserer Straßen hin zu einer sichereren Verkehrsinfrastruktur?

6. Wie kann die Unfallursache Ablenkung aus Ihrer Sicht am wirkungsvollsten bekämpft werden?

7. 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. Mit der Entwicklung vom assistierten zum hochautomatisierten Fahren stellen sich zunehmend auch ethische Fragen. 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 Fußgänger auf dem Gehweg erfasst wird? Können und wollen wir solche Entscheidungen Maschinen überlassen?

8. Der DVR und seine Mitglieder verfolgen bereits seit zehn Jahren die Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ mit dem qualitativen Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu diesem Präventionsansatz? Würden Sie sich in Regierungsverantwortung die Strategie Vision Zero zu eigen machen?

## Ulrich Lange (CDU/CSU):



**1.** Der aus eigener Einsicht handelnde Verkehrsteilnehmer ist bester Garant für mehr Verkehrsdisziplin. Die Stärkung der Eigenverantwortung ist wichtiger Bestandteil unsere Verkehrssicherheitspolitik. Unsere Infrastruktur ist im Allgemeinen auf die bestehenden generellen Geschwindigkeitsvorgaben ausgelegt. Wo die örtlichen Bedingungen es erfordern, besteht die Möglichkeit der Absenkung der Geschwindigkeitsvorgaben durch Verkehrszeichen. Der Bundesverkehrsminister hat zudem jüngst die Anordnung von Tempo 30 vor sensiblen Bereichen wie Schulen oder Kindergärten auch auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert. Eine flexible, situationsangepasste Geschwindigkeitsregelung, insbesondere auch durch digitalisierte Verkehrsbeeinflussungsanlagen, ist einer grundsätzlichen starren Absenkung der Geschwindigkeitsvorgaben vorzuziehen.

**2.** Der Grenzwert von 0,5 Promille in Deutschland hat sich bewährt. Bei Auffälligkeiten können bereits 0,3 Promille für eine Fahruntüchtigkeit im Sinne des Gesetzes ausreichen. Mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger wurde auf deren überdurchschnittliche Beteiligung an alkoholbedingten Unfällen reagiert. Die 0,0-Promille-Grenze für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer lehne ich ab.

**3.** Die Überwachung und Ahndung der Regeln der Straßenverkehrsordnung

(StVO) ist Aufgabe der Bundesländer. Hier könnte mehr getan werden, um die Überwachungsichte wieder zu steigern. Klar ist aber auch: Die ganz überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer verhält sich umsichtig und regelkonform. Für eine lückenlose Verkehrsüberwachung gibt es daher keinen Grund.

**4.** Die allermeisten Verkehrsteilnehmer verhalten sich regelkonform. Dies ist auch Ausdruck einer angemessenen Vorschriftenlage, die stetig überprüft und angepasst wird. Die nationalen Verhaltensvorschriften sind häufig historisch gewachsen und oft durch besondere Gegebenheiten geprägt. Mangels EU-weiter Harmonisierung wird der Sanktionsrahmen für Verkehrsverstöße gemäß der nationalen Regelungen ausgerichtet und erlaubt daher jedem Staate eine andere Abstufung. Deutschland verfügt über ein differenziertes Instrumentarium, um auf die Verbesserung der Fahreignung hinzuwirken, zum Beispiel Punkteintragung, Entziehung der Fahrerlaubnis, Fahrverbot, Verkehrsunterricht.

**5.** Es ist uns gelungen, mit dem Investitionshochlauf, das heißt Rekordinvestitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur, eine jahrzehntelange Investitionslücke zu schließen. Das Sonderprogramm Brückensanierung ermöglicht zudem dringende Brückenertüchtigungen. Nadelöhr ist jetzt nicht mehr fehlendes Geld. Wir müssen nun dringend Planung und Umsetzung beschleunigen. Besonders drängend ist das Problem im Bereich der Bundesautobahnen. Daher modernisieren wir die bestehende Verwaltung. Statt verflochtener Bundes- und Länderzuständigkeiten mit Doppelstrukturen und Reibungsverlusten bündeln wir Kompetenzen effizient und gründen eine neue Infrastrukturgesellschaft, um auch künftig über ein modernes und sicheres Autobahnnetz zu verfügen.

**6.** Mit verstärkter Eigenverantwortung und Prävention! Neben Strafandrohung für besonders gefährliches Verhalten, wie etwa der Handynutzung am Steuer, setzen wir uns für intensive Aufklärungs- und Kampagnenarbeit ein. Hier sehen wir auch im DVR einen starken Partner. Wir haben für Verkehrssicherheitskampagnen, insbesondere auch für das Thema „Ablenkung“ erst jüngst den entsprechenden Etat des Verkehrsministerium um 1,1 Millionen Euro erhöht und werden auch künftig Informations- und Aufklärungsmaßnahmen stärken.

**7.** Mit dem Bericht der „Ethik-Kommission Automatisiertes und vernetztes Fahren“ vom Juni 2017 liegt jetzt ein erster fundierter Beitrag für die in jedem Fall noch weiter intensiv zu führende Diskussion vor. Klar sind in diesem Zusammenhang jedoch schon einmal zwei Grundsätze: Sachschaden geht immer vor Personenschaden. Außerdem darf es keine Klassifizierung von Personen geben, etwa nach Größe oder Alter.

**8.** Jeder tödliche Unfall ist einer zu viel. Die Steigerung der Verkehrssicherheit ist eine wichtige Maxime unserer Verkehrspolitik. Dazu fördern wir Innovationen und ermöglichen den Einsatz neuer technischer Entwicklungen, wie vernetztes Fahren und moderne Fahrassistenzsysteme. Ich bin sicher, dass es mit zunehmender Digitalisierung und modernen Rahmenbedingungen gelingen wird, die Zahl schwerer Unfälle weiter zu senken.

## Kirsten Lühmann (SPD):



**1.** Unabhängig von konkreten Geschwindigkeitsbegrenzungen hat jeder Fahrer die Verantwortung, sich mit angepasster Geschwindigkeit fortzubewegen. Die SPD hat zudem bereits 2007 einen Beschluss für ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen gefasst. Bislang gab es allerdings für ein allgemeines Tempolimit auf Bundesautobahnen weder politisch noch gesellschaftlich eine Mehrheit. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich mit der zunehmenden Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen und der digitalen Vernetzung der Fahrzeuge aus technischen Gründen die maximale Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf Bundesautobahnen verringern wird. Innerhalb von Ortschaften haben wir in dieser Legislaturperiode durchgesetzt, dass die Kommunen einfacher unter anderem vor Schulen und Kitas Tempo 30 einführen können. Unabhängig davon ist es wichtig, dass bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen auch tatsächlich regelmäßig kontrolliert werden. Dazu wird mehr Personal bei der Polizei benötigt, damit diese Aufgabe in ausreichendem Maße neben den anderen Tätigkeiten erfüllt werden kann.

**2.** Grundsätzlich sollte der Satz gelten: „Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht.“ Die bestehende Regelung von 0,5 Promille ist ein Kompromiss, allerdings muss eine polizeiliche Kontrolle dieser Grenze auch gewährleistet sein. Auch dazu werden mehr

Kapazitäten bei der Polizei benötigt. Die Null-Promille-Grenze für junge Fahrerinnen und -fahrer hat sich bewährt. Das Verantwortungsbewusstsein wird gestärkt und somit das Unfallrisiko gesenkt.

**3.** Die Kontrolldichte in Deutschland ist zu gering und muss erhöht werden. Die große Masse zusätzlicher Aufgaben erschwert es leider manchmal, die nötigen Kapazitäten für intensive Überwachungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Hier sind vor allem die Länder in der Pflicht. Zusätzlich fordern wir den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen mit begleitender verkehrspsychologischer Betreuung für alkoholauffällige Kraftfahrzeugführende ab 1,1 Promille.

**4.** Pauschal kann diese Frage nicht beantwortet werden. In einigen Bereichen hat Deutschland ein sehr fortschrittliches Verkehrsrecht mit sehr effizienten Kontrollmöglichkeiten. Andererseits gibt es auch Bereiche, zum Beispiel bei starken Geschwindigkeitsüberschreitungen, wo der Sanktionsdruck nicht hoch genug ist. Hier müssen auch die Erfolge anderer Länder stärker beachtet werden. Ein wichtiger Schritt hierzu war die Strafrechtsreform bei illegalen Autorennen und Rasern, die vom Bundestag am 29. Juni beschlossen wurde und deutlich bessere Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung stellt. Wir wollen die Ergebnisse der Modellprojekte, in denen Section Control in Deutschland erprobt wurde, auswerten und im Lichte der Ergebnisse diskutieren, ob wir den Regelbetrieb zulassen.

**5.** Lange Jahre ist nicht genug in die Verkehrsinfrastruktur investiert worden. Die jetzige Bundesregierung hat sich erfolgreich für eine bessere finanzielle Ausstattung eingesetzt, wobei der Erhalt vor dem Neubau Priorität hat. Wichtig ist nun, dass die vorhandenen

Mittel auch verbaut werden können. Dafür müssen die zuständigen Institutionen, wie zum Beispiel die künftige Bundesfernstraßengesellschaft, entsprechend in die Lage versetzt werden.

**6.** Vor allem das Smartphone und andere technische Geräte sind auf der Liste der Ablenkungen ganz weit oben. Hier muss die Gesetzgebung fortlaufend der aktuellen technischen Entwicklung angepasst werden, so wie es unter anderem durch die Verordnung zu straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften Anfang Juli geschehen ist, die neben dem bereits erfassten klassischen Handy auch weitere elektronische Geräte mit einbezieht. Durch wirkungsvolle Sanktionsmechanismen müssen die Fahrerinnen für dieses Thema sensibilisiert werden. Auch die Aufklärungskampagnen zum Beispiel mit Großflächenplakaten an Bundesautobahnen sollen fortgeführt werden.

**7.** Unstrittig ist, dass ein Sachschaden einem Personenschaden immer vorzuziehen ist. Darüber hinaus wird es deutlich schwieriger, eindeutige Antworten auf die gestellten Fragen zu geben. Allerdings setzen viele dieser auf ethische Dilemmata abzielenden Szenarien auch eine Situation voraus, in der diese Art von Abwägung sowohl für Mensch als auch Maschine gleichermaßen noch zeitlich möglich ist und eine klare Einschätzung der Konsequenzen getroffen werden kann. In der Realität sind solcherlei Szenarien sehr selten. Und letztlich werden die Entscheidungen ohnehin nicht der Technik überlassen, da diese nur ihrer Programmierung folgt. Deshalb müssen wir erst unsere eigene Priorisierung in der gesellschaftlichen Debatte klären, bevor wir dieses Wertegerüst auf die Technik übertragen. Als Grundlage braucht es dafür mehr als die kürzlich vorgelegten Vorschläge einer vom Bundesverkehrsministerium eingesetzten Kommission, deren Mitglieder vom Minister ausgesucht und ernannt

wurden. Sinnvoll wäre es, wenn sich der unabhängige Deutsche Ethikrat in der Debatte engagieren würde.

**8.** Die SPD hat sich die Vision Zero bereits schon jetzt als handlungsleitende Strategie zu eigen gemacht und wird daran festhalten. Das oberste Motiv jeder verkehrlichen Maßnahme sollte die Verkehrssicherheit sein. Dafür ist es wichtig, modernste Erkenntnisse umzusetzen. Wir werden dabei unter anderem den verpflichtenden Einbau von Fahrassistenzsystemen bei Neuwagen diskutieren und auch darüber hinaus nachweislich hilfreiche moderne Technik schnellstmöglich einführen.

### **Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN):**



**1.** Wir Grüne wollen auf Autobahnen ein Tempolimit von 120 km/h und auf engen, zweistreifigen Landstraßen ohne geeignete Überholmöglichkeiten die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzen. Die StVO muss so geändert werden, dass Kommunen selbst entscheiden können, wo Tempo 30 gilt. Wir brauchen weiterhin ein abgestimmtes Zusammenspiel von Sanktionen gegen Raserei und wirksame Kontrollen. Wir wollen das Strafrecht so ändern, dass nicht nur gegen illegale Straßenrennen vorgegangen werden kann, sondern auch gegen „Alltagsraserei“. Die Strafen bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen

wollen wir daher deutlich erhöhen. Dazu gehört auch die erleichterte Einziehung des Fahrzeugs.

**2.** Für uns gilt der Grundsatz: Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht! Es gibt keinen sachlich nachvollziehbaren Grund, warum für Fahranfänger ein Alkoholverbot gilt, für alle anderen Autofahrenden allerdings nicht. Der negative Einfluss von Alkohol auf das Fahrverhalten ist bereits ab 0,3 Promille nachweisbar. Bei Alkoholsündern, die mehrfach alkoholisiert unterwegs waren, wollen wir sogenannte Alkolocks zur Pflicht machen.

**3.** Die Kontrolldichte ist in Deutschland auch im europäischen Vergleich zu niedrig. Viel zu oft hört man von Führerscheininhabern, die schon lange Zeit Auto fahren, die Aussage: „Ich wurde noch nie kontrolliert“. Die gesunkene Kontrolldichte ist vor allem auf den Personalmangel und den jahrelangen Sparkurs in den Ländern zurückzuführen. Beispielhaft hat das Land Baden-Württemberg gegengesteuert und seinen Personalbestand bei der Polizei spürbar erhöht.

**4.** Im Bereich der Bußgelder bewegt sich Deutschland teils deutlich unter dem Niveau anderer europäischer Mitgliedstaaten. Der derzeit gültige Bußgeldkatalog bedarf dringend einer Überarbeitung, da die Strafen zu niedrig angesetzt sind und damit kein Anreiz besteht, auf sein Verhalten zu achten und auf andere Verkehrsteilnehmer die gebotene Rücksicht zu nehmen. Wer beispielsweise in Deutschland den Gehweg zuparkt, der muss lediglich mit einem Bußgeld von 20 Euro rechnen; in Dänemark sind es 68 Euro und in den Niederlanden sogar 90 Euro.

**5.** Die Bundesregierung hat in der Vergangenheit den Schwerpunkt einseitig auf teure Neubaumaßnahmen gelegt, mit dem Effekt, dass der Erhalt der

bestehenden Straßen sträflich vernachlässigt wurde. Diese falsche Prioritätensetzung rächt sich jetzt bitter in Form maroder Brücken und Bundesstraßen, die Schlaglochpisten gleichen. Wir brauchen ein Programm „sichere Landstraße“, um die hohe Zahl der Getöteten und Schwerverletzten in diesem Netz deutlich zu senken. Dazu zählt die Nachrüstung von Schutzplanken einschließlich Unterfahrschutz für Zweiradfahrer und die Umgestaltung unübersichtlicher Einmündungen. Ein Sicherheitsaudit muss verpflichtend werden.

**6.** Das Problem Ablenkung ist durch neue Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel immer relevanter geworden. Notwendig sind präventive Maßnahmen, die bereits in der schulischen Verkehrserziehung beginnen und während der Fahrausbildung beispielsweise mit gesonderten „Ablenkungsübungen“ fortgesetzt werden. Auch in der StVO muss dem Verkehrssicherheitsproblem „Ablenkung“ Rechnung getragen werden, insofern war die Anpassung des Paragraphen 23 (Abs. 1a) der StVO überfällig. Auch die Hersteller sind in die Pflicht zu nehmen, indem sie für bestimmte Unterhaltungsmittel Nutzersperren beziehungsweise situative Funktionsunterdrückungen verpflichtend umsetzen.

**7.** Auch künftig können Unfälle nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Während es sinnvoll ist, dass ein Autopilot bei einem Unfall die Anzahl der Opfer möglichst gering hält, müssen wir vermeiden, dass er nach persönlichen Merkmalen unterscheidet. Letztlich sind Dilemma-Situationen aber so vielfältig, dass sie kaum vollständig in Fahrcomputer einprogrammiert werden können. Problematisch ist, dass das Gesetz zum automatisierten Fahren bereits im März beschlossen wurde, obwohl die Ethik-Kommission des Verkehrsministeriums erst im Juni seinen Abschlussbericht vorgelegt

hat. Die entwickelten Leitlinien konnten also nicht im Gesetz berücksichtigt werden. Beispielsweise empfiehlt die Kommission eine Klarstellung, wie sich das Auto im Notfall in einen sicheren Zustand überführt. Dazu steht im Gesetz des Verkehrsministers nichts.

**8. Ja!** Die im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm benannten Maßnahmen wollen wir Grüne gemäß des Leitbilds „Vision Zero“ umsetzen und ausweiten. Sonst wird selbst das wenig ambitionierte Ziel, die Zahl der im Verkehr Getöteten bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren, absehbar verfehlt werden. Außerdem muss das Programm mit neuen Zielen bis 2030 fortgeschrieben werden. Neben der Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten muss künftig die auch die Reduktion der Schwerstverletzten stärker in den Mittelpunkt rücken und mit einem Ziel unterlegt werden.

### Sabine Leidig (DIE LINKE):



**1.** Wir befürworten die Absenkung und die Einführung von Geschwindigkeitsgrenzungen als schnell umsetzbare und sofort wirkende Maßnahme. Auf Autobahnen ist ein allgemeines Tempolimit lange überfällig. Auf Landstraßen ohne bauliche Trennung zwischen den Fahrspuren sollte Tempo 80 als Regelfall kommen. Besonders Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts unterstützen wir. Mit einem homogenen Verkehrsfluss werden auch

Abgas-Emissionen und Lärmbelastung gesenkt sowie Staus abgebaut.

**2.** Sehr viele Unfälle werden durch Alkoholeinfluss verursacht, hier muss etwas geschehen. Der Wissenschaftliche Beirat beim Verkehrsministerium hat sich für eine Absenkung auf null Promille ausgesprochen, schränkt allerdings ein, dass dafür zunächst Akzeptanz zu schaffen ist. Solange Fahren unter Alkoholeinfluss weitgehend als Kavaliersdelikt angesehen wird, ist die Null-Promille-Grenze allerdings kaum durchsetzbar. Das Ziel aber unterstützen wir.

**3.** Für die Verkehrssicherheit wäre es sehr wichtig, die Kontrolldichte deutlich zu erhöhen. Nicht nur bei Alkohol oder Handy am Steuer, sondern auch bei überhöhter Geschwindigkeit oder gefährdendem Falschparken gehen viele davon aus, nicht „erwischt“ zu werden – leider zu oft zu recht! Es gibt zu wenig mobile Kontrollen. Dafür sind mehr Stellen und bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Dienst nötig. Nur mit mehr Personal bei Polizei und Ordnungsbehörden können auch mehr Kontrollen durchgeführt werden.

**4.** Im internationalen Vergleich liegen Bußgelder in Deutschland weit im unteren Bereich und haben für viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer keine abschreckende oder vorbeugende Wirkung. Das muss geändert werden. Insbesondere die Strafen für Verstöße, die andere Verkehrsteilnehmer gefährden, müssen wirklich abschrecken und bei Wiederholung auch zum Führerscheinentzug führen.

**5.** Es fließt genug Geld in den Straßenbau – allerdings noch viel zu oft in unsinnige Aus- und Neubauprojekte. Wir wollen dem Erhalt der Straßen eindeutig Vorrang einräumen. Ein umfangreiches Sanierungsprogramm für Straßen muss mit Maßnahmen

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verbunden werden, wie zum Beispiel sichere Radwege, Schutzplanken an Alleen, Rüttelstreifen auf dem Seitenstreifen oder einem verkehrsberuhigenden Rück- und Umbau von Straßenflächen in Städten und Dörfern.

**6.** Die Möglichkeiten, im Verkehr abgelenkt zu werden, nehmen zu: Handys, Kopfhörer, Navigationsgeräte, oder auch Tablets oder das Rauchen bieten vielfältige Gelegenheiten, nicht auf das Verkehrsgeschehen konzentriert zu sein. Die Regelungen zum Verbot der Nutzung dieser Geräte sind auf neue technische Entwicklungen auszudehnen und insgesamt muss die Kontrolldichte zunehmen.

**7.** Klare Antwort: Nein. Es ist eine „gruselige“ Vorstellung, als Fußgänger oder Fahrradfahrerin keinen Blickkontakt mehr zu Autofahrenden herstellen zu können, was oft in unklaren Situationen hilft. Wie für die Elektromobilität können Automatisierungstechniken im öffentlichen Verkehr gut eingesetzt werden, denn das geführte Fahren verursacht wesentlich weniger Konflikte. Freiwerdendes Personal kann für mehr Service und Sicherheit eingesetzt werden. Die Vormachtstellung des Pkw auf unseren Straßen darf nicht durch automatisiertes Fahren zementiert werden.

**8.** Jede/r Schwerverletzte und Verkehrstote ist eine/r zu viel. Deshalb unterstützen wir die Forderung des DVR einer „Vision Zero“. Das politische Handeln muss darauf ausgerichtet werden, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu bringen. Darüber hinaus geht es uns darum, und die Gefahren und Lasten aus dem Verkehrssektor insgesamt deutlich zu reduzieren – Abgase, Lärm, Unfälle, Platzmangel und Ressourcenverbrauch. Geringere Geschwindigkeiten auf den Straßen, Verkehrsvermeidung, Vorrang für Fuß und Fahrrad und Verlagerung auf Bus und Bahn dienen allen diesen Zielen.

# „Deine Wege“: Interaktive Ausstellungseinheit im Einsatz

Verkehrssicherheit zum Mitmachen



Eine echte Herausforderung: der Parcours mit Rauschbrille  
Foto: Ralf Bußmann/SW MEDIA

Von Ralf Bußmann

Kernbotschaften zur Verkehrssicherheit lassen sich besonders wirksam über Erlebnisse und Erfahrungen vermitteln. Die neue interaktive Ausstellungseinheit des DVR verfolgt deshalb einen spielerischen Ansatz mit Aufmerksamkeit, Bewegung und Spaß. Die Einheit kann beim DVR ausgeliehen werden und richtet sich in erster Linie an Betriebe und öffentliche Einrichtungen, die ihren Beschäftigten einen neuen Zugang zu den Themen Sicherheit im Straßenverkehr, Mobilität sowie Gesundheit ermöglichen wollen. „Die interaktive Ausstellungseinheit unterstützt Unternehmen und öffentliche Einrichtungen dabei, das Thema der sicheren Mobilität für die Belegschaft aktiv und erlebnisreich auf den Punkt zu bringen“, fasst der Mitentwickler beim DVR, Rudolf Bergen, das Ziel dieser Einheit zusammen.

Zur Auswahl stehen vier Basis- und zwei Zusatzmodule, die sich individuell kombinieren lassen. Kernmotiv der interaktiven Ausstellungseinheit ist

ein Würfel, der als Baustein in unterschiedlichen Größen und Farben die verschiedenen Formen der Mobilität darstellt.

Das Basismodul „Mobile Videoeinheit“ besteht aus einem 55-Zoll-Flachbildschirm, der drahtlos über zwei WLAN-fähige Tablet-PCs mit multimedialen Inhalten zur Verkehrssicherheit bespielt werden kann. Die Tablet-PCs werden in hochwertigen Bodenständern geliefert und lassen sich optional mit Kopfhörern nutzen. Verkehrssicherheit zum Anfassen bietet der Verkehrstisch auf Rollen. Auf einer Nutzfläche von 80 mal 80 Zentimetern lassen sich individuelle Verkehrssituationen mit Figuren und Modellfahrzeugen im Maßstab 1:42 darstellen und diskutieren. „Dieser Verkehrstisch bietet die Chance, durch Nachstellung nicht eindeutiger Verkehrssituationen sofort in eine offene Diskussion mit mehreren Beschäftigten zu treten und dabei unterschiedliche Meinungen kennenzulernen, die in alltäglichen Situationen vertreten sind“, stellt Kay Schulte, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, fest. Passend zum Tisch ist als weiteres Basismodul eine Sitzgruppe aus bis zu sechs Sitzwürfeln im Mobilitäts-Design erhältlich. Eine Infotheke mit aktuellen Medien zu gewünschten Themen rundet das Angebot der Basismodule ab.

Als Zusatzmodul steht ein Parcours bereit, der mittels „Rauschbrille“ und in verschiedenen Balance- und Geschicklichkeitsübungen die Wirkung von Alkohol auf die Wahrnehmung simuliert. Aufbauend auf dem Basismodul „Mobile Videoeinheit“ kann außerdem ein interaktives Multimedia-Quiz samt Abstimmungssystem hinzugebucht werden.

Weitere Informationen rund um die Interaktive Ausstellungseinheit „Deine Wege“ sind im Referat Unfallprävention Wege und Dienstwege, Tel. 030/2266771-24 /-25 und unter [www.deinewege.info/aktionen](http://www.deinewege.info/aktionen) erhältlich.

# Fit genug für den Straßenverkehr?

DVR-Presseseminar zum Einfluss von Wetter, Schlaf und Gesundheit



Hitzestress beeinträchtigt die Fahrleistung. Foto: Gerhard Zerbes

Von Klaus Schuh

Aufgrund von besonderen Wetterbedingungen, Schlafstörungen und gesundheitlichen Einschränkungen ereignen sich jedes Jahr viele Verkehrsunfälle, bei denen Menschen getötet oder schwer verletzt werden. Wie wirken Wetter, Witterung und Klima auf Menschen? Welche Erkrankungen sind nicht vereinbar mit der Teilnahme am Straßenverkehr? Und welche Möglichkeiten gibt es, trotz ungünstiger äußerer Bedingungen sicher unterwegs zu sein? Diesen und weiteren Fragen widmete sich das Presseseminar des Deutschen Verkehrssicherheitsrates am 13. und 14. Juni 2017 in Marburg an der Lahn.

## Auswirkungen des Wetters

Einen Einstieg in das Thema lieferte **Prof. Andreas Matzarakis** vom Deutschen Wetterdienst. In seinem Vortrag: „Kopfweh für Menschen“ fragte er

nach den Auswirkungen des Wetters auf den Organismus. Zunächst einmal sei zu unterscheiden zwischen Wetter, Witterung und Klima. Während es sich beim Wetter um den augenblicklichen atmosphärischen Zustand mehrerer Tage handele, bezeichne der Begriff Witterung die Bedingungen mehrerer Wochen. Beim Klima hingegen gehe es



Prof. Andreas Matzarakis Fotos: VKM

um erheblich längere Zeiträume, typischerweise um drei Jahrzehnte. Die Auswirkungen der Zustände der Atmosphäre seien sehr komplex. Man könne nicht einen Faktor isoliert betrachten, sondern müsse das Kollektiv im Auge behalten. Beispielweise seien Veränderungen der Temperatur immer auch in Verbindung mit dem Wind und der Sonnenexposition zu sehen. Die atmosphärischen Zustände wirkten unter anderem über die Haut, die Augen und die Atmung auf den Menschen ein. Bekannt und belegt seien die negativen Auswirkungen von Hitzewellen auf die Gesundheit des Menschen. Zu berücksichtigen seien auch Partikel und Gase, die über die Atmung aufgenommen werden. „Spektakulärstes Beispiel bilden der Feinstaubalarm in Städten und die erhöhten Ozonkonzentrationen während des Sommers. Prinzipiell gibt es aber auch Wettersituationen und Wetterlagen, bei denen das Wetter auch einen positiven Einfluss auf die Menschen hat“, sagte der Meteorologe.

**Dr. Hartmut Kerwien** (Institut für angewandte Verkehrspädagogik, Herford) beschrieb in seinem Vortrag „Je schöner – desto schlechter?“ die Auswirkungen des Wetters auf die Verkehrssicherheit. Wie sich der Mensch verhalte, hänge nicht zuletzt von seiner individuellen Risikobeurteilung ab: Wie gut glaube ich die Gefahren unter Kontrolle zu haben? Wie viel Angst habe ich davor, dass eine kritische Situation eintritt? Das seien Fragen, die in die Handlungsentscheidungen einfließen. „Eine Rolle spielt aber auch, ob die Gefahren dem Einzelnen bekannt sind, ob er es gewohnt ist, mit Gefahren umzugehen,

ob er sich freiwillig oder gezwungenermaßen in der Situation befindet“, erläuterte der Psychologe. Dass die Risikowahrnehmung und Risikobewertung von Verkehrsteilnehmenden fehlerbehaftet sei, lasse sich anhand eines Abgleichs zwischen der Häufigkeit bestimmter wetterbedingter Unfallursachen und deren subjektiver Bewertung erkennen. So werde die Unfallursache Regen, die in der offiziellen Statistik an erster Stelle stehe, von Verkehrsteilnehmenden in ihrer Gefährlichkeit unterschätzt. Andere würden sogar kaum beachtet, wie zum Beispiel Blendung durch die Sonne. Neben diesen Auswirkungen des Wetters könnten durch bestimmte Wetterphänomene Stimmungen und Befindlichkeiten beeinflusst werden, die sich dann wiederum auf die Verkehrssicherheit negativ auswirkten. „Dies gilt vor allem für große Temperaturschwankungen, schnelle Luftdruck- und Luftmassenwechsel und hohe, insbesondere feuchtwarmer Temperaturen“, erklärte Kerwien. Bei Verkehrsteilnehmenden, die gereizt oder vom Wetter gestresst fahren, werde dann ein „Programm“ aktiviert, welches quasi automatisch ablaufe. Allerdings sei ein herannahendes Unwohlsein körperlich spürbar. Eine gewisse Achtsamkeit vorausgesetzt, könne man dem zum Beispiel durch bewusstes Atmen



Dr. Hartmut Kerwien



Dr. Markus Wyrwich (l.) und Michael Heß

oder progressive Muskelentspannung entgegenwirken.

### Schwerpunktaktion

**Michael Heß** (Verkehrssicherheit Konzept & Media, Bonn) und **Dr. Markus Wyrwich** (SW Media, Berlin) stellten die aktuelle Schwerpunktaktion vor, die von den Unfallkassen, den Berufsgenossenschaften und dem DVR am 1. Juni 2017 gestartet wurde. Die Aktion soll für Risiken bei verschiedenen Wetterbedingungen sensibilisieren und Lösungsansätze für das verantwortungsvolle Bewältigen von gefährlichen Verkehrssituationen bieten. Die Internetseite [www.risiko-check-wetter.de](http://www.risiko-check-wetter.de) sowie drei Broschüren richte sich an Menschen, die mit Pkw und Motorrädern, Transportern und Lkw, mit Fahrrädern oder zu Fuß unterwegs seien. „Man findet dort praxisbezogene Tipps, wie man gefährliche wetterbedingte Situationen rechtzeitig erkennen und durch richtige Entscheidungen den Gefahren entgegenwirken kann“, sagte Heß. Zur Aktion gehöre ein Gewinnspiel im Internet, das mit attraktiven Preisen lockt. Personen, die Seminare oder Unterweisungen in Betrieben, Schulen oder Fahrschulen durchführen, könnten auf ausgearbeitete Seminarunterlagen zurückgreifen, in denen das Thema zielgruppengerecht

aufbereitet worden sei. Die Referenten zeigten unter anderem das Aktionsvideo, in dem der bekannte Wettermoderator Sven Plöger mitspielt. In einem kurzen Beitrag über die Herstellung dieses Videos erläuterte Dr. Wyrwich, wie der spektakuläre Stunt, bei dem sich ein Pkw aufgrund einer wetterbedingten Fehleinschätzung überschlägt, entstanden ist. Das Video fand, insbesondere aufgrund seiner emotionalen Ansprache, großen Anklang unter den Anwesenden.

### Schlaflose Gesellschaft

**Dr. Hans-Günter Weeß** vom Interdisziplinären Schlafzentrum des Pfalzkrankenhauses Klingenmünster, referierte unter



Dr. Hans-Günter Weeß

dem Titel „Die schlaflose Gesellschaft“ darüber, wie der Schlaf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit beeinflusst. Wie viel Stunden Schlaf man brauche, könne man nicht pauschal beantworten. Wenn man tagsüber wach, emotional ausgeglichen und leistungsfähig ist, dann sei der Schlaf auch ausreichend gewesen. Die durchschnittliche Schlafdauer sei bei den 45- bis 54-Jährigen am niedrigsten. „Arbeit, Karriere, Hausbau, Kinder – man macht unheimlich viele Dinge und hat keine Zeit zum Schlafen“, war die Erklärung des Referenten. Die industrielle Entwicklung sei mit der Einführung der Schichtarbeit einhergegangen, dafür zahlten wir einen hohen Preis – der Unternehmer in Nachtzuschlägen, der Arbeitnehmer in erhöhten Krankheitsraten. „Wir leben zunehmend in einer Nonstop-Gesellschaft. Die neuen Medien machen es möglich, dass wir rund um die Uhr aktiv sind“, stellte Dr. Weeß fest. Wer das Handy nachts neben oder sogar im Bett habe, schlafe schlechter als jemand, der das Gerät in einem anderen Raum ablegt. Gerade bei jungen Menschen spräche die Chronobiologie für ein späteres Aufstehen. Eine Bildungsoffensive müsste zunächst einmal den Schulbeginn auf einen späteren Zeitpunkt legen. Die Schlafdauer beeinflusse auch die Lebenserwartung, sowohl zu viel als auch zu wenig Schlaf wirke sich lebensverkürzend aus. Folgen von Schlafmangel seien zum Beispiel Herzkreislauf- und Stoffwechselerkrankungen. „Schlaf ist gesund, wie unsere Eltern und Großeltern immer gesagt haben – das stimmt“, sagte Dr. Weeß. Die volkswirtschaftlichen Kosten von Schlafstörungen in Deutschland seien immens. Schläfrigkeit sei häufiger für tödliche Unfälle verantwortlich als Alkohol.

**Anna-Sophie Börries** (DVR) informierte über die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“. Rund 20 Prozent der

Autofahrenden seien schon einmal am Steuer eingeschlafen, Männer etwa doppelt so häufig wie Frauen. Dies sei das Ergebnis einer Umfrage, die im Auftrag des DVR durchgeführt wurde. Autofahrende überschätzten ihre Fähigkeiten: Sie glaubten, Müdigkeit durch ihre Erfahrung ausgleichen zu können, ignorierten die Müdigkeit und führen weiter. Viele setzten auf die falschen „Tricks“ wie zum Beispiel geöffnete Fenster, koffeinhaltige Getränke oder lautere Musik. „Autofahrer machen zu spät Pause“, stellte Börries fest. Der DVR habe daher im Dezember 2016 mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und weiteren Partnern die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ ins Leben gerufen. Die Kampagne bestehe aus umfangreicher Presse- und Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene On- und Offline-Kanäle. Gemeinsam mit dem Automobilclub Verkehr (ACV) seien kurze Clips für Facebook produziert worden. Gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft Nahrung und Gaststätten (BGN) wurden sogenannte Schlaftankstellen entwickelt, um Veranstaltungsteilnehmende auf die

Relevanz von Pausen bei Veranstaltungen, aber auch beim Autofahren hinzuweisen. Die Kampagne werde in diesem Jahr fortgesetzt, erstmals werde sie von der Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin (DGSM) finanziell unterstützt.

### Fahrtüchtigkeit

**Sabine Herzberg** (Leitende Ärztin beim TÜV Thüringen) referierte über die Frage „Wie krank darf man sein, um ein Kraftfahrzeug zu führen?“ Das individuelle Recht auf Mobilität stehe im Spannungsfeld zur Pflicht zur Selbstprüfung. Nach der EU-Studie IMMORTAL erhöhten Erkrankungen das Unfallrisiko um durchschnittlich 33 Prozent. Verkehrsteilnehmende hätten die Pflicht zur Selbstüberprüfung, der behandelnde Arzt habe die Pflicht zur Aufklärung über die Fahrtüchtigkeit. Der Verkehrsmedizinische Gutachter orientiere sich an der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sowie an den Begutachtungsleitlinien. „Man unterscheidet zwischen Fahreignung, mit der die zeitliche unbegrenzte Fähigkeit zum Führen eines Kfz gemeint ist, und der Fahrtüchtigkeit, bei der es um die momentane Fähigkeit



**Anna-Sophie Börries**



**Sabine Herzberg**

geht“, erklärte Herzberg. Bei einer bedingten Eignung sei die Fahrfähigkeit an die Beachtung von Auflagen und Beschränkungen gebunden. In der FeV werde hinsichtlich der Anforderungen je nach Fahrzeugklasse unterschieden. Bei der Personenbeförderung seien zusätzliche Voraussetzungen zu beachten. Entsprechend der Begutachtungsleitlinien läge eine Fahreignung nur dann vor, wenn aufgrund des individuellen körperlich-geistigen Zustands keine Verkehrsgefährdung zu erwarten sei.

### Ältere Menschen

**Dr. Manfred Gogol** (Klinik für Geriatrie, Cloppenburg) widmete seinen Vortrag der Frage „Sind die Alten wirklich ein Problem?“. Das eigene Kraftfahrzeug bedeute selbstbestimmte Mobilität, nicht nur in ländlichen, sondern auch in städtischen Regionen. Der Anteil Älterer an den Unfallbeteiligten sei angesichts ihres Anteils an der Bevölkerung unterproportional. „Allerdings treten über 75-Jährige häufiger als Hauptverursacher eines Unfalls in Erscheinung, wobei eine geringe jährliche Fahrleistung das Unfallrisiko weiter erhöht“, erläuterte der Mediziner.



**Dr. Manfred Gogol**

Die sensorische und kognitive Leistung mache zusammen rund 90 Prozent der Fahrleistung aus. Älter werden sei verbunden mit einer Verschlechterung der Seh- und Hörfähigkeit sowie mit motorischen Einbußen. Auch bei den kognitiven Fähigkeiten sei ein Nachlassen zu verzeichnen, beispielsweise bei der visuellen Aufmerksamkeit, der Dual-task- und Multitask-Leistung sowie der psychischen Widerstandsfähigkeit (Resilienz) gegen Reizüberflutung. Möglichkeiten zur Risikosenkung lägen zum Beispiel in Informationskampagnen, einer besseren Verkehrs- und Umgebungsgestaltung, der Reduktion irrelevanter Information sowie in der Fahrzeugtechnik. Zusammenfassend beantwortete Dr. Gogol die Eingangsfrage: „Ältere sind überwiegend keine Gefahr im Straßenverkehr, aber die, die es sein könnten, sind schwierig zu identifizieren und die Defizite nur aufwändig auszugleichen.“

### Fahrerassistenzsysteme

**Dr. Stefan Brosig** (Volkswagen AG) informierte in seinem Vortrag „Die heimlichen Helfer“ darüber, wie die Fahrzeugtechnik Menschen bei widrigen Witterungsbedingungen, körperlichen Einschränkungen und Müdigkeit unterstützen kann. „Die Zahl der Getöteten und Schwerstverletzten in Unfällen mit Pkw-Beteiligung könnte um 90 Prozent reduziert werden, wenn alle Fahrzeuge mit maximaler Sicherheitsausstattung ausgerüstet wären“, beschrieb der Experte das Sicherheitspotenzial. 520 Personen könnten gerettet werden, wenn es gelänge, Unfälle infolge von eingeschränkter Fahrtüchtigkeit durch Alkohol, Drogen, Übermüdung und Ablenkung zu verhindern. 320 Todesopfer könnten allein durch intelligente Geschwindigkeitsanpassung wie zum Beispiel vorausschauendes ESP vermieden werden, ebenso viele durch Ausstattung aller Fahrzeuge mit Gurt-Interlock-Systemen. Dr. Brosig stellte einige Fahrerassistenzsysteme



**Dr. Stefan Brosig**

vor, die bei den eingangs genannten Bedingungen hilfreich sein können: „Der Emergency Assist II steuert das Fahrzeug bei einem medizinischen Notfall auf den Seitenstreifen. Der Müdigkeitsassistent meldet, wenn eine Pause nötig ist, wobei die Erkennung des Fahrerzustands durch eine Analyse von Pedal- und Lenkbewegungen sowie der Längs- und Querschleunigung erfolgt.“ Somit wirke er gleichzeitig auch als Aufmerksamkeitsassistent. Das System „Dynamic Light Assist“ steuere selbsttätig das Auf- und Ablenden, wenn Fahrzeuge entgegenkommen und Sorge so für eine gute Ausleuchtung des Bereichs vor dem Fahrzeug. „Area View“ beobachte den Raum um das Fahrzeug, sodass Hindernisse im eingeschränkten Sichtbereich erkannt werden könnten. Die Frontkamera erfasse einen Winkel von 180 Grad und könne daher gewissermaßen „um die Ecke“ sehen. Damit möglichst viele Fahrzeuge mit diesen Systemen ausgestattet werden, sei eine „Demokratisierung“ der Fahrerassistenzsysteme nötig, wobei Staat, Hersteller und Kunden zusammenarbeiten müssten.

# „Auf unseren Straßen sind wir außer Rand und Band“

## Bundeskongress Kommunale Verkehrssicherheit

Mit deutlichen Worten beschrieb **Rainer Wendt**, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG), die Notwendigkeit konsequenter Geschwindigkeitsüberwachung: „Auf unseren Straßen sind wir außer Rand und Band, zu viele Verkehrsteilnehmer

wollen die Regeln nicht befolgen.“ Er wehre sich entschieden dagegen, dass in Teilen der Medien und Politik die Geschwindigkeitsüberwachung mit Begriffen wie „Abzocke“ oder „Wegelageri“ diskreditiert werde.

Zudem müsse die öffentliche Infrastruktur sinnvoll und nachvollziehbar gestaltet werden, sagte Wendt vor rund 100 Teilnehmenden des ersten „Bundeskongresses Kommunale Verkehrssicherheit“ des Behörden Spiegels in Bonn. Unterstützt wurde der Kongress, der künftig jährlich stattfinden soll, von Jenoptik und Vitronic.

Der oberste Polizeigewerkschafter sprach sich ferner dafür aus, die Halterhaftung auch im fließenden Verkehr einzuführen. Die Bußgelder, die in die Kassen der Kommunen gespült werden, sollten in Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit investiert werden.

Als „das gefährlichste Stück Technik, das der Mensch je entwickelt hat“, bezeichnete **Professor André Bresges**, Geschäftsführender Direktor am Institut für Physikdidaktik der Universität Köln, das Kraftfahrzeug (siehe auch das Interview in dieser Ausgabe auf den Seiten 28 ff.). Der Mensch sei nicht dafür geschaffen, ein Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit zu bewegen. Gleichzeitig betrachte der Mensch das Autofahren nicht als risikoreich. „Dieses subjektive Sicherheitsgefühl ist sehr gefährlich“, stellte der Wissenschaftler fest. Geschwindigkeitskontrollen gehörten deshalb überall hin.

### Verkehrssichere Städte

Die Verkehrssicherheit innerorts müsse stärker in den Fokus gerückt werden, meinte **Carsten Hansen** vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB). Mehr als 70 Prozent der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie



Hightech im Einsatz gegen Geschwindigkeitsverstöße Fotos: DVR

über 60 Prozent der Radfahrenden kämen in den Städten und Gemeinden ums Leben. Im aktuellen Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) haben zwar 38 Prozent der Befragten angegeben, das Rad regelmäßig zu nutzen, allerdings fühlen sich 61 Prozent nicht sicher auf dem Sattel. 71 Prozent haben angegeben, das liege an der Infrastruktur. „Das ist ein Alarmzeichen“, sagte Hansen. „Die verkehrssichere Stadt ist die, in der Menschen von acht bis 80 selbstständig gefahrlos mobil sein können.“

Einen Einblick in die Praxis der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung in einer Kommune gab **Carsten Sperling**, für Ordnungswidrigkeiten zuständiger Abteilungsleiter der Bundesstadt Bonn. Derzeit gebe es rund 250 Messstellen im Bonner Stadtgebiet, und zwar an sogenannten Gefahrenstellen. Zudem seien vier mobile Messwagen im Einsatz. „Die Messstellen werden nach Empfehlungen der Unfallkommissionen, Hinweisen der Straßenbauasträger und der Polizei aufgrund von Unfalllagebildern und Bürgerbeschwerden bestimmt“, erklärte Sperling. Neuerdings werde auch ein semi-stationärer kompakter

Blitzanhänger eingesetzt, der im Jahr 2016 rund 18.500 Geschwindigkeitsverstöße registriert habe.

### Illegale Autorennen

Auf eine besonders gefährliche Form der Geschwindigkeitsübertretung ging **Rainer Fuchs**, Leiter der Sondereinheit zur Verfolgung illegaler Autorennen der Kölner Polizei, ein. „Diese Täter, meist junge Fahranfänger mit stark motorisierten Fahrzeugen, haben keinerlei Gefahrenbewusstsein und gefährden Menschenleben“, betonte der Polizist. Die Fahrzeuge seien zudem illegal getunt. „Von 650 sichergestellten Fahrzeugen, die an verbotenen Straßenrennen beteiligt waren, waren rund 90 Prozent nicht verkehrssicher unterwegs“, erläuterte Fuchs. Meist handle es sich um Veränderungen am Fahrwerk.

Was ist zu tun? Eine gute Netzwerkarbeit sei entscheidend, sagte Fuchs. Justiz und Verwaltung müssten Hand in Hand arbeiten. Eine präventive Maßnahme der Kölner Polizei, eine sogenannte Gefährderansprache, sei eher wirkungslos verpufft. Es seien 160 Gefährder angeschrieben worden, ganze zwei hätten überhaupt reagiert.

„Diese Leute sind über solche präventiven Maßnahmen nicht zu packen.“

Über einige Erfolge auf dem Weg zur Vision Zero, einem Straßenverkehr mit immer weniger Getöteten und Schwerverletzten, konnte hingegen **Walter Niewöhner** von der DEKRA-Unfallforschung berichten. „In einigen Städten ist die ‚Vision Zero‘ – zumindest für einzelne Jahre – bereits in Erfüllung gegangen“, sagte Niewöhner und nannte exemplarisch Aachen, Mönchengladbach, Leverkusen, Göppingen und Frankfurt an der Oder.

### Section Control

Abschließend stand die Technik im Vordergrund. **Gerrit Palm** von Jenoptik Traffic Solutions stellte das Modell der „Section Control“ (die sogenannte Abschnittskontrolle, bei der die Geschwindigkeit nicht an einem bestimmten Punkt, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke gemessen wird) vor. Dieses System habe bereits in Österreich, den Niederlanden und Großbritannien positive Effekte auf die Entwicklung der Unfallzahlen gezeigt. „In England ist dieses System seit über 20 Jahren im Einsatz, jede Baustelle wird dort mittels ‚Section Control‘ überwacht“, erklärte der Experte. Sein Unternehmen betreut das Pilotprojekt auf einer drei Kilometer langen Strecke der Bundesstraße 6 in der Region Hannover bei Laatzen. In Deutschland habe bislang der Datenschutz einen Einsatz verhindert. „Dabei findet Section Control in der Bevölkerung eine noch höhere Akzeptanz als die stationäre Überwachung“, unterstreicht Palm.

Die Funktionsweise des sogenannten Enforcement Trailers, ein Anhänger zur semi-stationären Geschwindigkeitsüberwachung, erläuterte **Tommi Savic-Hofer** von Vitronic. Derzeit sei der Trailer zum Beispiel in Mannheim und Rheinland-Pfalz zur Überwachung im Einsatz.



Die komplette Verkleidung schützt die semi-stationäre Anlage vor Vandalismus.

## „Wilde Ideen zulassen“

Professor Dr. André Bresges, Geschäftsführender Direktor am Institut für Physikdidaktik an der Universität Köln, über Querdenker, das Zusammenspiel von Aufklärung, Verkehrsüberwachung und Verbesserungen der Infrastruktur sowie die größten Probleme im Straßenverkehr



Nachdenken über Verbesserungen: Studierende haben den Rudolfplatz in Köln im Modell nachgebaut. Fotos: Gerhard Zerbes

**DVR-report: Herr Professor Bresges, weshalb beschäftigt sich ein Experte der Physikdidaktik mit dem Thema Verkehrssicherheit?**

**Prof. Bresges:** Die Verkehrswissenschaft ist für uns in der Physikdidaktik ein interessantes Themengebiet. Wir beschäftigen uns in der Physik mit der Art und Weise, wie Menschen die Gegenstände der Umwelt wahrnehmen, wie sie sich Modelle davon aufbauen, und dadurch Voraussagen für zukünftige positive und negative Ereignisse ableiten. Bei der Überlegung, wie wir diese Wahrnehmung von Menschen gezielt beeinflussen können, kommt die Didaktik der Physik, ihre Lehrkunst,

ins Spiel. Wir müssen verstehen, wie ein Mensch die Welt sieht. Wir müssen darüber hinaus verstehen, wie wir die Wahrnehmung auf die Welt verändern, erweitern oder auch fokussieren können. Der Straßenverkehr ist dafür ein Musterbeispiel. Wir müssen die Objekte um uns herum verstehen, wie ein Auto fährt, bremst und lenkt oder wie ein Fahrrad auf Kopfsteinpflaster reagiert. Objekte und ihre Eigenschaften zu verstehen, das macht Physik aus. Im Lebensraum Straßenverkehr ist damit jeder Mensch eigentlich ein Physiker. Und wenn man seine Umgebung bewusst wahrnimmt, kann einem das hier in Köln das Leben retten.

**DVR-report: Wie sieht das in der konkreten Umsetzung aus? Was steht in Ihren Lehrveranstaltungen im Vordergrund?**

**Prof. Bresges:** Im Vordergrund steht wie in jeder Naturwissenschaft die empirische Erkenntnis. Ausgangspunkt sind empirische Daten, nämlich über die statistisch besonders unfallträchtigen Wege und Kreuzungen in der Stadt Köln. Nach einer kurzen Einführung in die Physik des Straßenverkehrs wie Brems- und Anhaltewege und in die Wahrnehmung von jungen, alten und durchschnittlichen Menschen gehen wir dann hin und schauen. Das heißt, die Studierenden bekommen den Auftrag, an acht Unfallhäufungspunkten mit ihrer nun geschärften Wahrnehmung die Verkehrssituation aufmerksam zu beobachten. Dabei sollten sie die Sicht der verschiedenen Verkehrspartner annehmen, die ihnen vorgestellt wurden. Wie sieht zum Beispiel ein Autofahrer den Rudolfplatz, wie sieht ein eiliger Fußgänger den gleichen Ort und was macht die komplexe Gemengelage für einen Radfahrer und Straßenbahnfahrer aus. Unterstützt werden wir dabei von Polizeibeamten und Verkehrssicherheitsberatern, die sich in der Stadt auskennen und die unseren Studierenden auch seit Jahrzehnten mit Rat und Tat zu Seite stehen. Dafür bin ich sehr dankbar.

**DVR-report: Wie setzen sich Ihre Studierenden zusammen?**

**Prof. Bresges:** Es sind Studierende des Fachs Physik für das Lehramt an Gymnasien, Haupt- und Realschulen. Es sind aber auch Studierende der Sonderpädagogik, und für die ist es besonders interessant. Die meisten Kreuzungen sind für den Normalsichtigen, den Normalhörenden gebaut. Die Sonderpädagogen bringen die Perspektive eines Menschen mit einer bestimmten Barriere mit sich. Wie hört sich eine Autohupe an, wie merke ich ein herannahendes Auto, wenn ich es nicht



Originalbilder im Vergleich

hören kann? Wie orientiere ich mich auf dem Rudolfplatz, wenn ich nichts sehen kann? Diese Sicht können die Sonderpädagogen hervorragend in die Seminararbeit einbringen.

Eine dritte wichtige Gruppe ist der Lernbereich Sachunterricht im Grundschullehramt. Diese jungen Menschen sind hervorragend darin, die Sichtweise von Kindern wahrzunehmen und einzubringen. Sie gehen auch sehr freundlich und offen auf Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer zu, was sich gerade bei Interviewsituationen hervorragend bewährt.

**DVR-report: Sie lassen die Studierenden ganz konkret an Modellen arbeiten. Warum?**

**Prof. Bresges:** Wenn ich an einem Modell, einem Prototyp, arbeite, habe ich jederzeit die Möglichkeit, Veränderungen im Verkehrsablauf vorzunehmen. Eine Powerpoint-Präsentation, die muss ich so nehmen wie sie ist. Da wird mir eine Situation am Rudolfplatz gezeigt, die scheinbar unverrückbar ist – es ist halt so, warum sollte ich etwas ändern. Aber damit kommen wir ja nicht weiter. Mit einem Modell der Kreuzung kann jeder zwei Schritte nach vorne machen, kann sich ein Stück

Knetmasse nehmen und einen Zahnstocher und da eine Ampel hinstellen, wo vorher keine war. Kann auf einen Zettel ein Kopfsteinpflaster malen und die Aachener Straße plötzlich zur Kopfsteinpflasterstrecke erklären. Kann mit einem Pfeifenreiniger eine Brücke bauen, die die Fußgängerströme über den Platz hinwegleitet. Die Gruppe kann gemeinsam mit den Händen denken. Jeder kann sich einbringen. Wir wissen aus der Neurobiologie, dass der haptische Kanal wesentlich breitbandiger ist als der verbale. Eine Nachricht muss ich im Geist formen und während ich die Sätze spreche, kann ich kaum etwas anderes machen. Aber mit meinen Händen kann ich arbeiten und gleichzeitig Ideen generieren und diese Ideen können von jemanden, der neben mir steht, direkt aufgenommen und weiterverarbeitet werden. Ich würde nicht in der Notiz eines anderen herumkritzeln, aber wenn mir jemand mit einem Pfeifenreiniger eine Brücke über den Platz baut, dann kann ich diese Brücke nehmen, woanders hinstellen oder mit einem neuen Pfeifenreiniger zusätzlich Zuwege bauen. Ich kann also eine Idee ideal aufgreifen und weiterentwickeln.



„Wir müssen offen für gute Ideen sein, wenn sie am Ende die Verkehrssicherheit erhöhen, und möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf diesem Weg mitnehmen.“

**DVR-report: Motivieren Sie Ihre Studierenden bewusst zum Querdenken?**

**Prof. Bresges:** Ja, es geht genau darum, Querdenken zu ermöglichen. Dieses Konzept gilt für alle meine Seminare und da möchte ich gerne die Botschaft betonen „Wilde Ideen zulassen“. Das muss generell ein Credo in der Verkehrssicherheitsarbeit werden. Es geht zunächst darum, so viele Ideen wie möglich zu generieren. Das können auch um die Ecke gedachte Ideen sein, auf die man bislang noch nicht gekommen ist. Auf keinen Fall sollten „wilde“ Ideen zu früh abgewiesen werden, weil Emotionen statt rationale Kriterien die Auswahl beeinflussen. Wir kennen das mit Äußerungen wie „Das hat noch nie funktioniert“, „Das haben wir immer so gemacht“, „Ja, aber...“, die einer Idee entgegengebracht werden. Das sind verbale Signale für Emotionen, zum Beispiel die Angst vor dem Ausgang der Ideenfindung oder die Abwehr von Veränderungen.

Wir müssen offen für gute Ideen sein,

wenn sie am Ende die Verkehrssicherheit erhöhen, und möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf diesem Weg mitnehmen. Ich glaube, damit kommen wir nach vorne.

**DVR-report: Welche Möglichkeiten sehen Sie über Verbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur hinaus, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Wie bewerten Sie das Instrument der Verkehrsüberwachung?**

**Prof. Bresges:** Verkehrsüberwachung kann nur in der Fläche funktionieren. Wir haben immer, wenn wir Überwachungsmaßnahmen einschalten, das Verdrängungsproblem im Blick. Überall dort, wo ich besonders sichtbar kontrolliere – und eine Überwachung sollte sichtbar sein, um wirken zu können –, verdränge ich dann Verkehr an eine andere Stelle, wo es zu neuen Unfällen kommen kann. Überwachungsmaßnahmen sollten daher sehr flächendeckend sein, auf der einen Seite um diese Verdrängung zu reduzieren, auf der anderen Seite, um die systemische Belastung des Autofahrers nicht weiter zu erhöhen. Der ist sowieso in einem sehr schwierigen Umfeld unterwegs. Nun muss er zusätzlich darauf achten, wo punktuelle Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden und wo nicht. Da sind flächendeckende Lösungen für alle Beteiligten entlastender.

**DVR-report: Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, den Straßenverkehr zu überwachen. Was halten Sie vom Modell der Section Control (die sogenannte Abschnittskontrolle, bei der die Geschwindigkeit nicht an einem bestimmten Punkt gemessen wird, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine längere Strecke)?**

**Prof. Bresges:** In einer Stadt wie Köln ist das Konzept der Section Control zunächst schwierig einzusetzen. Die bisherige Technologie beobachtet klar definierte Strecken zum Beispiel in einem Autobahnnetz. Das ist nur bei

wenigen Passagen in Köln denkbar und würde den Verkehr möglicherweise in nicht kontrollierte Seitengassen schlüpfen lassen, um der Kontrolle am Streckenausgang zu entgehen. Sicherlich wirksam wäre eine Section Control, die stationär flächendeckend aufgestellt ist. Aber es gibt immer datenschutzrechtliche Probleme, wenn ohne einen Anfangsverdacht Daten von Autofahrern gespeichert werden.

Ich bin sehr angetan vom Einsatz sogenannter ProViDa (Proof Video Data System)-Fahrzeugen, wie sie die Polizei im Einsatz hat. Uns ist beim Bundeskongress Kommunale Verkehrssicherheit eindrucksvoll demonstriert worden, was das Team der Kölner Polizei hier leistet, um die Hochgeschwindigkeitsfahrer auf den Ringen zu überwachen. Von da aus wieder einmal quer gedacht: Wie wäre es mit dem Einsatz von Verkehrsüberwachungsdrohnen? Stellen Sie sich vor, jedes Einsatzfahrzeug der Kölner Polizei oder sogar Fußstreifen wären mit ProViDa-Drohnen ausgerüstet, die aus der Hand gestartet werden können? Besteht ein Anscheinsverdacht, dass ein Fahrzeug auf den Ringen unterwegs ist, um ein Rennen zu starten, könnte eine kleine und leichte Drohne losgeschickt werden, um das betreffende Fahrzeug aus der Luft zu verfolgen. Das wäre fast überall im Verkehrsraum denkbar, sofern keine Hindernisse über der Straße sind, die die Drohne in den Verkehr stürzen lassen können.

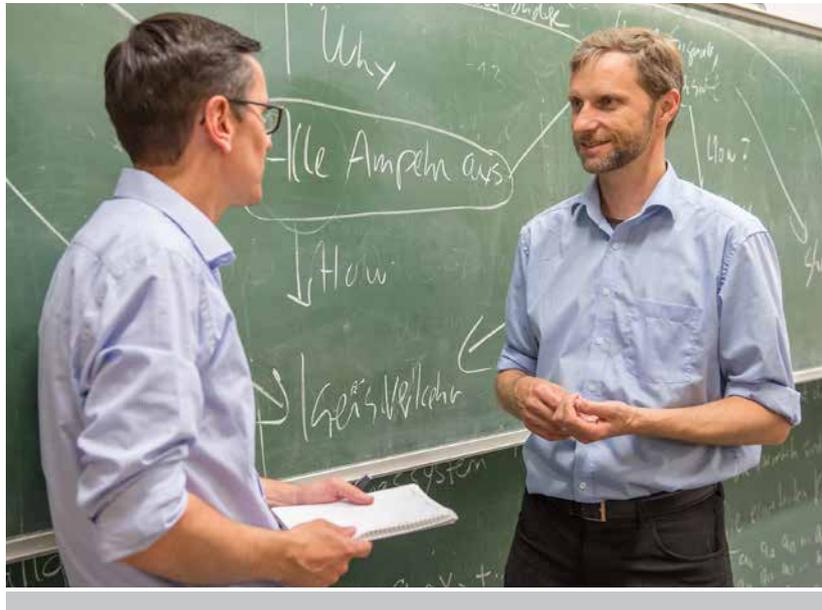
**DVR-report: Welche weiteren Einflussfaktoren sehen Sie, die Verkehrssicherheit in Städten zu erhöhen?**

**Prof. Bresges:** Da spielt natürlich die gezielte Aufklärung von Verkehrsteilnehmern eine zentrale Rolle. Aus diesem Grund ist meine Arbeit mit den Lehramtsstudierenden meine Hauptplattform. Die Lehrveranstaltung hier an der Uni Köln gibt es schon seit zehn Jahren und es wird sie auch noch weitere zehn Jahre geben. Wir haben einen

Durchsatz von etwa 50 bis 80 Studierenden pro Semester, also mindestens 100 Studierende im Jahr. Über zehn Jahre hinweg sind das rund 1.000 Studierende, die später als Lehrer ihr Wissen im Unterricht an ihre Schüler weitergeben. Jeder Lehrer hat im Laufe seines Berufslebens Kontakt mit circa 4.000 Schülern und Schülerinnen, die er im positiven Sinne beeinflussen kann. Wir reden hier also über rund vier Millionen Menschen, die durch diese Maßnahmen von uns erreicht werden können. Erreichen bedeutet natürlich nicht, mal eben etwas an die Tafel zu schreiben oder ein Arbeitsblatt auszuteilen, sondern die Lehrer mit ihren Schülern an die Unfallschwerpunkte ihrer Stadt gehen zu lassen. Dorthin, wo es gefährlich ist.

**DVR-report: Welche sind Ihrer Ansicht nach die größten Probleme im Straßenverkehr?**

**Prof. Bresges:** Immer mehr Menschen haben Zugriff auf immer leistungsfähigere Fahrzeuge. Das war früher nicht so. Mein erstes Auto war ein Opel Kadett mit 50 PS, 115 km/h in der Spitze bei einer Beschleunigung von 0 auf 100, die meiner damaligen Geduld folgend nicht messbar war. Aber auch das machte mein Leben damals nicht risikofrei. Heute haben wir Fahrzeuge, die



Sven Rademacher im Interview mit Prof. Dr. André Bresges Fotos: Gerhard Zerbes

es Verkehrsteilnehmern ermöglichen, auf den Kölner Ringen eine Geschwindigkeit von 240 km/h zu erreichen. Hier sehe ich ein großes Problem: das Verhalten der Fahrzeuge, dass sie sehr schnell auf hohe Geschwindigkeiten beschleunigen können, was wiederum zu einem aggressiven Fahrstil dieser Täter führt. Aber auch die anderen Verkehrsteilnehmer, die sich von hinten angesprungen fühlen, reagieren oft aggressiv. Im menschlichen Gehirn gibt es ein Zentrum, das sowohl für Angst

als auch für Aggression zuständig ist. Wir kennen die „Flight or Fight“-Reaktionen – angreifen oder verschwinden. Beides Reaktionen, die aus dem gleichen Gefühl von Bedrohung ausgelöst werden. Deswegen sind übermotorisierte Fahrzeuge der Auslöser für aggressiven Straßenverkehr.

Interview: Sven Rademacher

Das Interview in voller Länge unter [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

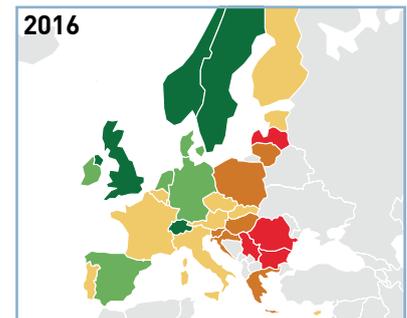
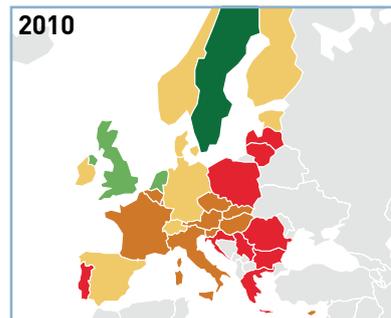
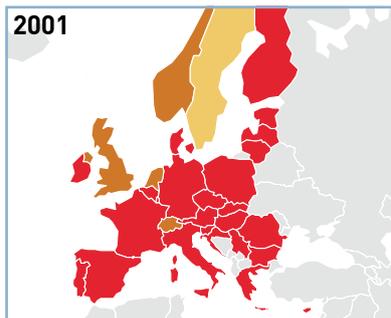


**Zur Person: Professor Dr. André Bresges**

André Bresges studierte Physik und Technik an der Gerhard-Mercator-Universität Duisburg und promovierte 2003 zum Thema Modellbildung in den Naturwissenschaften. Im Rahmen seiner Habilitation erforschte er die Wahrnehmung von Autofahrenden in Routinesituationen und leitete daraus Ansatzpunkte zur positiven Veränderung ihres Verhaltens ab. 2004 wurde er dafür mit dem „Safety Star“ von Renault, STERN und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ausgezeichnet, 2005 mit dem „Landespreis Innere Sicherheit“ des Innenministeriums NRW. Ergebnisse seiner Forschungs- und Entwicklungstätigkeit finden sich in der Software „Mechanik und Verkehr“ zur Sicherheitserziehung am Anhaltepunkt und im Unterricht, und dem „Crash Kurs NRW“, mit dem die Polizei NRW die Bildungseinrichtungen im Rahmen ihrer Mobilitätserziehung unterstützt. Seit 2007 ist André Bresges Professor für Physikdidaktik an der Universität zu Köln. <http://www.physikdidaktik.uni-koeln.de>

# Wie sicher sind Europas Straßen?

## Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in der EU



● <30 deaths per million inhabitants  
● 61-80 deaths per mln. inhabitants

● 30-40 deaths per mln. inhabitants  
● >80 deaths per mln. inhabitants

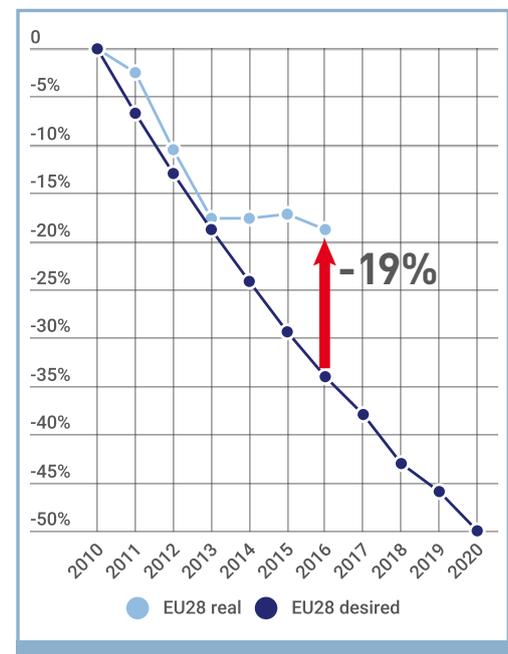
● 41-60 deaths per mln. inhabitants

Die Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen Europas (einschließlich der Schweiz und Norwegens) zeigt sich anhand dieser Karten (Getötete je eine Million Einwohner).

Von Jacqueline Lacroix

Es ist unbestritten: Die Straßenverkehrssicherheit gehört in der EU zu den Erfolgsgeschichten der Verkehrspolitik. Europas Straßen sind im weltweiten Vergleich die sichersten. Viele Menschenleben konnten gerettet werden, weil Maßnahmen auf europäischer, nationaler sowie lokaler Ebene ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sind. Dies zeigt sich einerseits am Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten seit 1992 von über 50.000 auf rund 25.500 im Jahr 2016, andererseits aber auch daran, dass die Unterschiede zwischen den unsichersten und den sichersten Ländern innerhalb der EU kleiner wurden. Für den Zeitraum 2001 bis 2010 hatte die EU bereits ein quantitatives Ziel von 50 Prozent für die Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten festgelegt; dieses Ziel ist 2010 fast erreicht worden. Angespornt von diesem guten Ergebnis wurde das Ziel der Halbierung für eine weitere Dekade bis 2020 festgelegt.

Dennoch: Zwischen 2010 und 2016 sank die Anzahl der Verkehrstoten um lediglich 19 Prozent, sodass das Ziel aller Voraussicht nach nicht erreicht wird, denn die Lücke zwischen dem gewünschten und dem tatsächlich erreichten Ergebnis hat sich vergrößert.



Zwischen 2010 und 2016 sank die Anzahl der Verkehrstoten um lediglich 19 Prozent.

Dabei haben die Länder in der EU unterschiedlich stark dazu beigetragen, dass die durchschnittliche Unfallrate je eine Million Einwohner von 63 im Jahr 2010 auf 51 im Jahr 2016 zurückgegangen ist. Für das Gesamtergebnis ist jedoch der

Beitrag bevölkerungsreicher Länder wie beispielsweise Deutschland und Frankreich entscheidend; gerade hier war der Rückgang in den letzten sechs Jahren jedoch unterdurchschnittlich.

### Fahrerassistenzsysteme

Nach wie vor obliegt die Straßenverkehrssicherheit dem Subsidiaritätsprinzip, demnach die EU nur im Rahmen ihrer Zuständigkeiten ihre Kompetenz entfalten kann. Dies gilt derzeit insbesondere im Hinblick auf die Überarbeitung der „General Safety Regulation“, die zum Beispiel die Typengenehmigung für Fahrzeuge betrifft, die der technologischen Entwicklung im Fahrzeugbereich angepasst werden soll. Eine Studie<sup>1</sup> im Auftrag der EU-Kommission 2015 zeigt auf, dass insbesondere folgende Fahrerassistenzsysteme einen positiven Beitrag leisten können: weiterentwickelte Notbremsassistenten, intelligente übersteuerbare Geschwindigkeits-, Spurhalte- und Abbiegeassistenten sowie Kameravorrichtungen bei Lkw zur Verringerung des toten Winkels, Sitzgurterinnerer für Rücksitze und eCall für Motorräder.

### Straßeninfrastruktur

Im Bereich der Straßeninfrastruktur kann die EU nur die Verkehrssicherheit des Transeuropäischen Straßenverkehrsnetzes direkt beeinflussen, indem sie für deren Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen fordert, dass die sogenannte „Infrastrukturrichtlinie“ angewandt wird und finanzielle Unterstützung beispielsweise an erfolgreich durchgeführte Audits anknüpft. Das nachgeordnete Straßennetz fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedsländer. Daher kann die EU nur an die Staaten appellieren, Wirtschaftlichkeitsbewertungen, Verkehrssicherheitsaudits, das Management der Sicherheit von Straßennetzen und Verkehrsinspektionen auf nationaler Ebene vorzuschreiben und umzusetzen. Um diesen Prozess zu

unterstützen, kann die EU jedoch den Austausch von Erfahrungen zwischen den Ländern fördern und damit indirekt dazu beitragen, dass die Infrastrukturrichtlinie angewendet wird.

### Verkehrsüberwachung

Auch Verkehrsüberwachungsmaßnahmen kann die EU den Mitgliedstaaten nicht vorschreiben. Hier besitzen die Innenressorts der einzelnen Länder – im Falle Deutschlands sogar jedes einzelne Bundesland – die Zuständigkeit über die Anzahl und die Art der Verkehrskontrollen. Laut einer Umfrage<sup>2</sup> des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC variieren die Überwachungsmaßnahmen stark von Land zu Land: Während beispielsweise in den Niederlanden mittels stationärer Geschwindigkeitsblitzanlagen die Fahrer kontrolliert werden, sind es in Polen und Rumänien eher mobile Radaranlagen. Während in Estland die Anzahl der Alkoholkontrollen in den letzten Jahren zugenommen haben, wurden sie in Irland dagegen immer seltener durchgeführt. Auch die Ahndung von grenzüberschreitenden Verkehrsverstößen, die nunmehr auf der Basis der sogenannten „Enforcement“-Richtlinie erfolgen kann, variiert stark von Land zu Land. Zwar besteht nunmehr die Möglichkeit für jedes Mitgliedsland, die Verkehrssünder mit ausländischen Fahrzeugen zur Kasse zu bitten, dennoch nutzen nicht alle Verkehrsbehörden den elektronischen Informationsaustausch, um die Halter der Fahrzeuge zu ermitteln und das Verkehrsvergehen zu ahnden. Hier gilt es, mittels Information und Aufklärung die betreffenden Stellen zu motivieren, denn nur eine flächendeckende Nutzung des Systems wird bei den Fahrzeugführenden eine Verhaltensänderung bewirken, wenn sie merken, dass sie nicht ohne Strafe davonkommen.

Da auf EU-Ebene nicht alle Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit

reglementiert werden können, sind Verbesserungen der Sicherheit auf den Straßen auf den nationalen Entscheidungsebenen zu suchen. Die EU-Mitgliedstaaten haben sich im Rahmen der letzten Sitzung des Verkehrsministerrates im Juni mit der „Erklärung von Valletta“ dazu verpflichtet, für künftige Maßnahmen, Programme und Forschungsarbeiten im Bereich Straßenverkehrssicherheit angemessene Finanzmittel auf nationaler Ebene zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug wird die EU-Kommission prüfen, inwieweit der Rechtsrahmen der Union für die Straßenverkehrssicherheit verstärkt werden kann, vor allem im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der gegenseitigen Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis nicht gebietsansässiger Fahrer. Darüber hinaus hat sich die EU dazu bekannt, die Anzahl der Schwerverletzten zu verringern.

*Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.*  
[jlacroix@dvr.de](mailto:jlacroix@dvr.de)



Jacqueline Lacroix Foto: Ulrich Schepp

<sup>1</sup> EU-Kommission: Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users.

<sup>2</sup> ETSC (2015): How traffic law enforcement can contribute to safer roads. Pin Flash 31

## Kreislaufversagen im Straßenverkehr: Unterschätzte Gefahr

Deutsche Gesellschaft für Kardiologie fordert verbesserte Fahreignungsprüfung



Bei einem krankheitsbedingten Unfall sind die Folgen oft fatal. Foto: Pixabay

Ein Autofahrer verliert kurz vor einem frequentierten Fußgängerübergang das Bewusstsein, oder dem Lenker eines vollbesetzten Busses bei 100 km/h schwinden auf der Autobahn die Sinne. Alptraumszenarien, die zum Glück nur vergleichsweise selten vorkommen. Studien zufolge ist eine plötzliche krankheitsbedingte Fahrunfähigkeit für 0,15 bis 3,4 Prozent aller Unfälle verantwortlich. Wenn aber ein krankheitsbedingter Unfall verursacht wird, sind die Folgen oft fatal. Die Deutsche Gesellschaft für Kardiologie – Herz und Kreislaufforschung e.V. (DGK) setzt sich deshalb dafür ein, die gesetzlichen Bestimmungen zur Überprüfung der Fahreignung bei Herzkrankheiten zu verbessern.

In 38 Prozent der Fälle sind Epilepsien die Auslöser für Unfälle, bei 18 Prozent ist eine Unterzuckerung (Hypoglykämie) bei Diabetikern der Grund. Herzkrankungen rangieren mit acht Prozent deutlich dahinter. Das individuelle jährliche Risiko, aufgrund einer kreislaufbedingten Ohnmacht einen schweren Verkehrsunfall zu verursachen, liegt gar nur bei 1:1.500 oder 0,0006 Prozent. „Dieser vergleichsweise geringen Häufigkeit stehen aber die potenziell fatalen Folgen – auch für Unbeteiligte – gegenüber“, erklärt Professor Christian Meyer, leitender

Oberarzt und stellvertretender Klinikdirektor am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf. „Insbesondere gilt das natürlich für Berufsfahrer wie Bus-Chauffeure oder Taxifahrer“.

Ärzte sind gesetzlich verpflichtet, ihre Patienten aufzuklären, ob und wie lange nach ihrer Erkrankung sie nicht geeignet sind, ein Fahrzeug zu führen. „Bei der Beurteilung der Fahreignung ist prinzipiell ein Kompromiss zwischen dem Wunsch nach Mobilität und dem Schutz der Allgemeinheit und des Fahrers herzustellen“, so Professor Meyer. „Die Grundlagen, auf die wir uns dabei berufen können, wurden kürzlich erfreulicherweise aktualisiert. Allerdings sind weiterhin relevante Aspekte nur unzureichend geklärt.“

So sei etwa die Fahreignung bei kardiovaskulären Erkrankungen (betreffen das Herz und das Gefäßsystem) in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) lange Zeit nur cursorisch behandelt worden. Die relevanten Begutachtungsleitlinien wurden 2016 aktualisiert und an den Stand des medizinischen Wissens angepasst. Allerdings ließen etliche Aussagen in der Verordnung und Leitlinien noch relevante Aspekte offen.

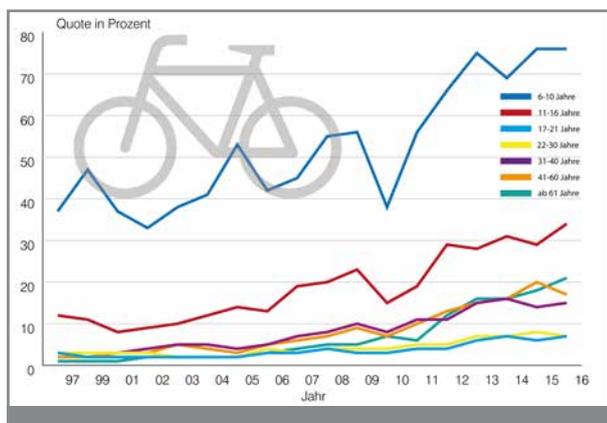
# BAST: Helmtragequote bei Kindern konstant hoch

Rund drei Viertel der sechs- bis zehnjährigen Kinder tragen beim Radfahren einen Helm. Dies zeigen Zahlen aus Beobachtungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) für das Jahr 2016. In der Gruppe der Elf- bis 16-Jährigen stieg die Helmquote von 29 auf 34 Prozent. Über alle Altersgruppen hinweg sank die Tragequote allerdings von 18 auf 17 Prozent.

Unter den Mitfahrenden motorisierter Zweiräder lag die Helmtragequote bei 100 Prozent, unter den Fahrerinnen und Fahrern bei 99 Prozent. 17 Prozent aller Motorradfahrenden hatten komplette Schutzkleidung angelegt – 2015 betrug diese Quote noch 26 Prozent.

Den Sicherheitsgurt legten im Pkw wie im Vorjahr 98 Prozent aller Insassen an. Somit bleibt auch hier der bestehende Höchststand aktuell. Auch im Güterkraftverkehr blieb die Quote konstant bei 88 Prozent.

Die konstante Sicherungsquote für Kinder im Pkw liegt bei 99 Prozent im Querschnitt aller Straßenarten. Allerdings sank die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen bei Kindern ab sechs Jahren auf Landstraßen von 83 auf 81 Prozent und auf Innerortsstraßen von 81 auf 73 Prozent. Somit fuhren nicht alle Kinder altersgerecht gesichert mit: Auf Landstraßen wurden 18 Prozent und auf Innerortsstraßen 23 Prozent der Kinder ab sechs Jahren mit Erwachsenengurten gesichert.



In der Gruppe der Elf- bis 16-Jährigen stieg im letzten Jahr die Helmquote von 29 auf 34 Prozent. Grafik: BAST

Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report  
Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2017, 47. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.  
(DVR), Auguststraße 29,  
53229 Bonn  
T +49(0)228 40001-0  
F +49(0)228 40001-67  
E info@dvr.de  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Hauptgeschäftsführer:  
Christian Kellner

Chefredakteur:  
Sven Rademacher

Titelfoto:  
UDV

Konzeption und Gestaltung:  
VKM · Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH  
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 +49(0)228 40001-67  
Per E-Mail: [mfrankenstein@dvr.de](mailto:mfrankenstein@dvr.de)

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt  
VKM · Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH  
Auguststraße 29  
53229 Bonn

A close-up photograph of a person's face, focusing on their eyes and nose. The person has blue eyes and is wearing a dark blue jacket. The text "FINGER VOM HANDY!" is overlaid vertically in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the face.

**FINGER VOM HANDY!**

**RUNTER VOM GAS**

Stromversorgungs-  
systeme  
spare infrastructure

**UKIBG**

A vertical strip of logos and text on the right side of the image. From top to bottom: the UKIBG logo (a blue circle with a white 'U' and 'K' inside), the spare infrastructure logo (a blue and yellow stylized 'S' shape), and the RUNTER VOM GAS logo (a green and yellow stylized 'R' shape).