

DVR report

1/2018

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

a: FE5.0	Messstelle: 20	Datum: 2017-04-26	v: 93 km/h <=	Grenzwert: 79 km/h
5403/1	Zeuge: 20	Zeit: 12:15:52,6	Abstand: 6,1 m	Abstand Straße: 2,0 m



Im Blickpunkt
Raser vor Gericht

Aktuell

Automatisiertes Fahren:
Chance oder Risiko?

Mitglieder

Den passenden Helm fürs
Pedelec finden

Europa

Sicherheit für Kinder
erhöhen

Große Koalition bekennt sich zur Vision Zero

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich CDU/CSU und SPD klar zur Vision Zero und dem Ziel bekannt, mit konkreten Maßnahmen die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken. Dazu zählt unter anderem die Kontrollichte zu erhöhen, den rechtssicheren Einsatz von Alco-Interlocks zu ermöglichen oder den Bußgeldkatalog zu überprüfen. Auch die Chancen digitaler Innovationen wie automatisiertes und vernetztes Fahren sollen verstärkt genutzt werden. Ein guter Ansatz, denn Fahrerassistenzsysteme verhindern nachweislich Unfälle und senken das Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder gar getötet zu werden. Dass Notbrems- oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse jetzt verbindlich vorgeschrieben werden sollen und eine Nachrüstpflicht für Lkw-Abstandswarnsysteme zumindest geprüft werden soll, ist ein richtiges Signal.

Der DVR fordert bereits seit Jahren die Umsetzung der genannten Maßnahmen. Jetzt gilt es, den guten Worten auch Taten folgen zu lassen. Eine absolute Notwendigkeit angesichts der 3.186 Todesopfer und über 390.000 Verletzten im Straßenverkehr im vergangenen Jahr. Alarmierend ist der massive Anstieg bei den getöteten Lkw-Innensassen von knapp über 24 Prozent im Vergleich zu 2016. Immer wieder werden schwere Auffahrunfälle verursacht. Der Notbremsassistent muss dauerhaft in Betrieb sein und darf nicht manuell ausgeschaltet werden können.

Um knapp neun Prozent ist auch die Zahl der Getöteten auf Motorrädern und Motorrollern gestiegen. Diese Zahlen zeigen uns ganz klar, dass wir gerade für diese Zielgruppen verstärkt Maßnahmen umsetzen und entwickeln müssen, um ihre Verkehrssicherheit zu erhöhen. Als eine Maßnahme, um den Schutz für Biker und Bikerinnen zu erhöhen, empfiehlt der DVR, in Kurven verstärkt einen Unterfahrschutz zu montieren. Darüber hinaus kommt es für die

Motorradfahrenden selbst darauf an, gut erkennbar und mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs zu sein.

Positiv zu bewerten ist auch die Ankündigung der Großen Koalition nach Auslaufen des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2020 ein Anschlussprogramm aufzulegen. Dazu ist es notwendig, Länder, Kreise und Kommunen zu beteiligen. Das Programm muss ambitionierte, messbare Ziele aufstellen, gefährdungsorientiert Schwerpunkte setzen, und einen Maßnahmenkatalog mit konkret benannten Zuständigkeiten enthalten.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Herbert Warnke gestorben

Der frühere DVR-Hauptgeschäftsführer Herbert Warnke ist im Alter von 87 Jahren gestorben. Von 1975 bis 1994 leitete Warnke die Geschicke des DVR.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf würdigt die Verdienste Warnkes: „Wir verneigen uns mit großem Respekt vor dem Lebenswerk eines Mannes, der sich leidenschaftlich für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen eingesetzt hat. Mit seiner Fachkompetenz und klaren Haltung hatte er als Hauptgeschäftsführer großen Einfluss auf die Arbeit des DVR.“

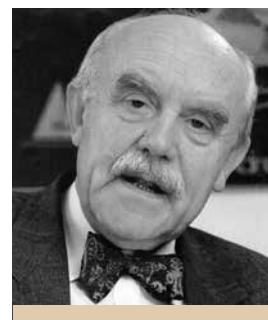
In den 1980er Jahren war Warnke maßgeblich daran beteiligt, die Zielgruppenprogramme für Kinder und ältere Menschen im Straßenverkehr im Zusammenwirken mit dem Bundesverkehrsministerium zu etablieren.

Parallel vertiefte er in dieser Zeit die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften, die bis heute besteht. Die Kooperation mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) ist nach wie vor ein wichtiger

Anker der Präventionsarbeit des DVR.

Warnke habe sich wahrlich um den DVR verdient gemacht: „Seine Leistungen rund um die deutsche Wiedervereinigung mit Gründung der Berliner DVR-Geschäftsstelle 1991 sowie seine Mitwirkung an der Gründung des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) 1993 bleiben in besonderer Erinnerung. Die Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit auf die europäische Ebene war ihm ein großes Anliegen. Herr Warnke pflegte ein klares Wort und repräsentierte den DVR geradlinig und streitbar.“

Der DVR wird seinem ehemaligen Hauptgeschäftsführer für seine hohen Verdienste in der Verkehrssicherheitsarbeit ein ehrendes Andenken bewahren.



Herbert Warnke Foto: VKM

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	9
IM BLICKPUNKT	16
INTERVIEW	20
JOURNAL	23
EUROPA	26
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

„Verkehrssicherheit ist eine europäische Aufgabe“

Parlamentarischer Abend von DVW und DVR



Dr. Walter Eichendorf (r.): „Verkehrssicherheit kann nur funktionieren, wenn alle mitmachen – Kommunen, Länder, Nationalstaaten und die Europäische Union.“ Fotos: Andreas Simon/DVR

Welche konkreten Maßnahmen braucht es, um die Verkehrssicherheit europaweit zu erhöhen? Über 200 Gäste waren der Einladung der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des DVR in die Österreichische Botschaft in Berlin gefolgt, um darüber zu diskutieren.

Dem Motto des Abends „Verkehrssicherheit ist eine europäische Aufgabe“ entsprechend, rückte DVW-Präsident Professor Kurt Bodewig bei seiner Ansprache das Ziel von Valletta – die Zahl der Schwerstverletzten von 2020 bis 2030 in Europa zu halbieren – in den Mittelpunkt des Abends.

Wiebke Pankauke, stellvertretende Referatsleiterin Straßenverkehrssicherheit der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission, präsentierte den Stand der Entwicklungen

eines Verkehrssicherheitsprogramms, um dieses Ziel zu erreichen. In den kommenden Jahren wolle man dazu noch stärker alle Ebenen einbeziehen. Zudem möchte die EU-Kommission einzelne Indikatoren definieren, um damit Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit messbar und zwischen den Nationalstaaten vergleichbar machen zu können.

Verkehrssicherheit in Dänemark

Wie Verkehrssicherheit in unserem Nachbarland Dänemark funktioniert, erläuterte Klaus Bondam, Vorstand des Danish Road Safety Council im Gespräch mit Moderator Marco Seifert (Rundfunk Berlin-Brandenburg). Verkehrssicherheitsarbeit sei eine gemeinsame Aufgabe. Der Schlüssel zum Erfolg in Kopenhagen sei ein runder Tisch gewesen, an dem sich

Vertreter aller Verkehrsteilnehmenden gemeinsam auf Ziele geeinigt und diese dann umgesetzt hätten.

Rolle der EU

Anschließend diskutierten die beiden Bundestagsabgeordneten Daniela Kluckert (FDP) und Kirsten Lühmann (SPD) gemeinsam mit Professor Peter König (Institut für Fahrzeugtechnik, Universität Trier) und Dr. Christoph Wilk, Abteilungsleiter Verkehr im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, über die Rolle der EU in der Verkehrssicherheitspolitik.

In der Debatte wurden Fragen nach einer Angleichung der Sanktionensysteme und der Verkehrsüberwachung gestellt. Umstritten war vor allem, ob die Höhe der Bußgelder und die Kontrollichte europaweit harmonisiert werden könnten und sollten. Lühmann bemängelte, dass die Spreizung zwischen den Mitgliedstaaten zu hoch sei. Ihr Plädoyer für „Bußgeld-Korridore“ für verkehrssicherheitsrelevante Verstöße war in der Diskussionsrunde umstritten. Solche Korridore gebe es bereits im Lkw-Bereich. Kluckert sorgte sich um die Balance, die es im Sanktionensystem in Deutschland gebe. Diese sei längst verloren gegangen, wurde entgegnet.

Auch die Fragen nach EU-weiten Tempolimits, nach einer Ausrüstungspflicht für Fahrerassistenzsysteme im Pkw-Bereich und welche gemeinsamen Regelungen beim automatisierten Fahren sinnvoll sein könnten, wurden kontrovers erörtert – ebenso, ob es

europaweite Vorgaben zur Kontroll-dichte geben sollte.

Dr. Wilk erinnerte an die Maßnahmen, die auf Länderebene und „ganz ohne Europa“ initiiert werden könnten. So habe das Land Niedersachsen ein eigenes Testfeld für automatisiertes Fahren ins Leben gerufen.

Professor König erinnerte an den gefährdungsorientierten Ansatz der Vision Zero, dessen konsequente Verfolgung die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr deutlich senken könnte. Ein europaweiter Best-Practice-Vergleich sei hierfür besonders hilfreich.

Das Fazit von DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Verkehrssicherheit kann nur funktionieren, wenn alle



Über 200 Gäste waren der Einladung in die Österreichische Botschaft in Berlin gefolgt.

mitmachen – Kommunen, Länder, Nationalstaaten und die Europäische Union. Wir müssen uns daran gewöhnen, stärker ebenenübergreifend zu denken.“ Das müsse auch der Maßstab für ein neues Verkehrssicherheitsprogramm sein, das im Entwurf des Koalitionsvertrags der neuen Bundesregierung

angekündigt werde. Das Begleitete Fahren ab 16, für das sich der DVR einsetzt, ginge nur mit der EU. Gleichzeitig warb auch er dafür, in die Nachbarländer zu blicken und sich von erfolgreichen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit inspirieren zu lassen.

DVR-Qualitätssiegel für „Ford – Vorfahrt für Deine Zukunft“

Junge Pkw- und Motorradfahrende gehören zur Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. Wie kann es gelingen, sie von einer umsichtigen Fahrweise zu überzeugen? Eine Möglichkeit sind Fahr-sicherheitstrainings. Ford ist für sein Angebot „Vorfahrt für Deine Zukunft“ mit dem DVR-Qualitätssiegel ausgezeichnet worden. „Der DVR hat das Training auf Herz und Nieren geprüft. Jungen Menschen hinterm Steuer können wir das Angebot nur empfehlen“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner bei der Verleihung. Das DVR-Qualitätssiegel zeige an: Dieses Sicherheitstraining hat eine sehr hohe Qualität und ist seriös.

„Wir freuen uns sehr, dass der DVR uns mit diesem Zertifikat ausgezeichnet hat.

Die Sicherheit junger Menschen im Straßenverkehr liegt uns sehr am Herzen, und die kontinuierliche Nachfrage nach unserem Sicherheitstraining ‚Vorfahrt für Deine Zukunft‘ unter anderem im Umgang mit den modernen Fahrerassistenzsystemen unserer Fahrzeuge bestätigt uns auf unserem Weg“, meinte Olaf Hansen, Leiter Kommunikation der Ford-Werke GmbH.

Das Training thematisiert das häufig übermütige Fahrverhalten junger Menschen. Außerdem geht es auch auf die Ablenkung durch Smartphones beim Fahren, den Zusammenhang von Geschwindigkeit und Brems-/Anhaltewegen, Fahrerassistenzsysteme und den toten Winkel von Lkw ein. Ford ist europaweit der einzige Automobilhersteller,

der ein so zielgerichtetes Fahrtraining für junge Menschen anbietet.



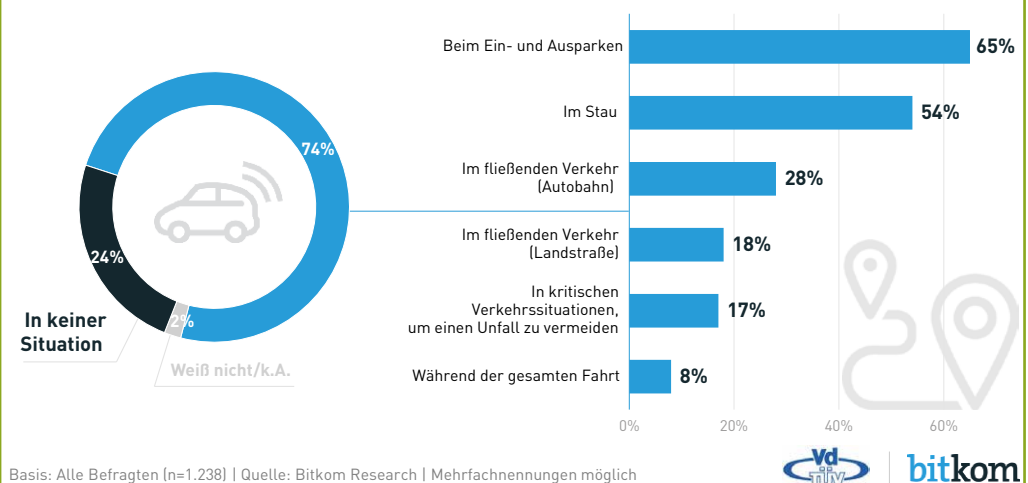
DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (li.) übergibt das Qualitätssiegel für das Ford Fahr-sicherheitstraining „Vorfahrt für Deine Zukunft“ an Olaf Hansen, Leiter Kommunikation Ford. Foto: Ford

Automatisiertes Fahren: Chance oder Risiko?

DVR erwartet einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Drei Viertel wünschen sich zeitweise ein autonomes Fahrzeug

In welchen Situationen wünschen Sie sich, dass das Auto autonom, d.h. selbständig fährt?



Ergebnisse einer Studie von Bitkom Research im gemeinsamen Auftrag des Digitalverbands Bitkom und des TÜV-Verbands (VdTÜV)

Das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt. Der Mensch lehnt sich entspannt zurück und überlässt der Technik alle Aufgaben des Fahrens. Eine ferne Zukunftsvision? Ungewiss scheint weniger, ob dieses Szenario möglich sein wird, sondern eher, ab wann.

Aber möchten wir Menschen das überhaupt? Was beim Autopiloten im Flugzeug von allen hingegeben wird, schürt beim Pkw vielfach Skepsis und Ängste. Die Vorstellung, die Kontrolle der „Maschine Pkw“ zu überlassen, bereitet vielen Menschen Unbehagen. Und es stellen sich weitere Fragen: Sind beim automatisierten Fahren tatsächlich weniger Unfälle und besserer Verkehrsfluss zu erwarten? Welche rechtlichen Hürden gibt es auf dem Weg vom automatisierten zum hochautomatisierten und autonomen Fahren? Können wir grenzenloses Vertrauen in die Technik haben? Wer übernimmt die Verantwortung, wenn die Systeme versagen?

In der Diskussion rund um das automatisierte und vernetzte Fahren ist immer wieder festzustellen, dass oft über unterschiedliche Stufen der Automatisierung gesprochen wird. Es wird zum Beispiel nicht immer trennscharf unterschieden zwischen dem hochautomatisierten Fahren, bei dem der Mensch am Steuer nach Aufforderung durch das System in der Lage sein muss, die Fahraufgabe wieder zu übernehmen, und dem vollautomatisierten oder gar dem autonomen Fahren.

Automatisiertes Fahren:

- **teilautomatisierte Fahrfunktionen:** Das System übernimmt sowohl die Quer- als auch die Längsführung des Fahrzeugs für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen. Der Mensch muss das System nach wie vor dauerhaft überwachen und jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahraufgabe bereit sein.

– **hochautomatisierte Fahrfunktionen:** Das System übernimmt die Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen. Fahrende müssen das System nicht mehr dauerhaft überwachen. Sie erhalten eine ausreichende Zeitreserve, bevor die Fahraufgabe selbst übernommen werden muss. Das System warnt also vorher.

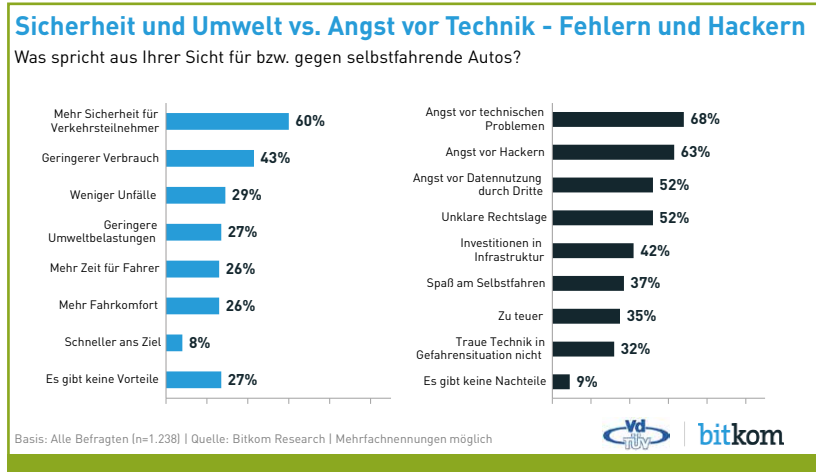
– **vollautomatisierte Fahrfunktionen:** Das System übernimmt die Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Mensch muss das System nicht überwachen. Das System ist in allen Situationen in der Lage, einen risikominimalen Zustand herzustellen.

– **autonomes („fahrerloses“) Fahren** als höchste Automatisierungsstufe: Das System übernimmt das Fahrzeug vollständig vom Start bis zum Ziel; alle im Fahrzeug befindlichen Personen sind in diesem Fall Passagiere.

Positive Erwartungen

Neben den aktuellen technischen Entwicklungen spielen beim Thema „automatisiertes Fahren“ auch rechtliche Aspekte eine besondere Rolle. Zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom 21. Juni 2017, den Beratungen zu den Änderungen der UN/ECE-Regelungen sowie den Ergebnissen der Ethik-Kommission „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ hat auch der DVR Stellung bezogen. So sei die Straßenverkehrsordnung (StVO) dahingehend zu überprüfen, wie die dort getroffenen Inhalte und Regeln auf automatisierte Systeme übertragen werden können.

„Es wird beim heutigen Stand der Technik Situationen geben, in denen hoch- und vollautomatisierte Systeme das menschliche Leistungsvermögen noch



nicht erreichen“, erklärt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Ebenfalls sei davon auszugehen, dass den automatisiert fahrenden Fahrzeugen, wie allen hochkomplexen technischen Systemen, auch Risiken innewohnen. Der DVR fordert daher, dass bei der Zulassung der Systeme in jedem Einzelfall abzuwägen sei, ob der zu erwartende Sicherheitsgewinn mögliche Risiken überwiege. Felderfahrten und Simulationen seien für die Weiterentwicklung automatisierter Fahrfunktionen notwendig. Es sollten deshalb weitere Möglichkeiten eröffnet werden, den Sicherheitsgewinn der Fahrfunktionen vor deren Genehmigung zu ermitteln. Nach der Zulassung seien die neuen Technologien ebenfalls durch Feldbeobachtungen zu sichern. „Derzeit wird im Rahmen von Forschungsprojekten die Zulassung fahrerloser Fahrzeuge zur Personenbeförderung geprüft. Der DVR empfiehlt, dass für diesen Zweck einheitliche Kriterien und Prozesse erarbeitet werden, um die zuständigen Behörden zu unterstützen“, sagt der DVR-Präsident.

Um die sichere Bedienung automatisierter Fahrfunktionen zu gewährleisten, fordert der DVR Hersteller, Normungsorganisationen und den Gesetzgeber auf, einheitliche Begriffe, Definitionen und Bedienprinzipien automatisierter Fahrfunktionen zu erarbeiten. Das gelte auch für Warnungen und

Aufforderungen an die Fahrenden. Das StVG beschreibt in seiner neuen Fassung, dass der Mensch während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen „wahrnehmungsbereit“ bleiben und in der Lage sein muss, die Fahrzeugsteuerung wieder zu übernehmen.

Mensch als Rückfallebene

Auch die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) sieht gegenwärtig keinen Grund, dem Fahrer oder der Fahrerin eines hochautomatisierten Fahrzeugs das Abwenden vom Verkehrsgeschehen rechtlich zu gestatten.

Solange Technik und Systeme den Menschen als Rückfallebene erforderten, führe die Abwendung vom Verkehr zu Gefährdungen. Kritisch sieht die DGVP auch die oft mit bis zu 15 Sekunden angegebenen Übergabezeiten vom Fahrsystem zum Menschen. Diese Zeitspannen fußten nicht auf hinlänglicher Forschung, so die DGVP weiter. Sachstand sei, dass die tatsächlich benötigten Zeiten stark von fahrender Person und jeweiliger Situation abhängen (siehe auch das Interview mit DGVP-Vizepräsident Dr. Don DeVol in dieser Ausgabe ab Seite 20).

Laut DVR-Empfehlungen sind geeignete technische und kommunikative

Maßnahmen (Mensch-Maschine-Schnittstelle) vorzusehen, damit Fahrfunktionen nicht irrtümlich oder missbräuchlich verwendet werden können. Der DVR fordert zudem eine ausreichende Information der Verkehrsteilnehmenden, gesonderte Unfallanalysen und macht Vorschläge zur Durchführung von System-Updates sowie zur Prüfbarkeit von voll- und hochautomatisierten Fahrzeugen im Rahmen der Hauptuntersuchungen.

Vehicle-2-X-Kommunikation

Auch intelligente und vernetzte Verkehrssysteme können die Verkehrssicherheit erhöhen. Dazu zählen auch sogenannte „Vehicle-2-X“-Anwendungen, bei denen der drahtlose Informationsaustausch zwischen Verkehrsteilnehmenden oder zwischen ihnen und der Infrastruktur zur Umsetzung neuartiger Funktionen genutzt wird. Im Rahmen nationaler und internationaler Forschungsprojekte wurden bereits verschiedene Vehicle-2-X-Anwendungen entwickelt. Je nach Anwendung werden unterschiedliche Situationen – von der unmittelbaren Gefahr bis zur

einfachen Informationsbereitstellung – und verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmenden erfasst.

Darüber hinaus kommen unterschiedliche Arten der Informationsbereitstellung und verschiedene Möglichkeiten der Kommunikation, zum Beispiel per Mobilfunk oder per pWLAN (speziell entwickelter technischer Standard für die Fahrzeugkommunikation) zum Einsatz. Ziel ist es, Unfälle zu verhindern oder sie in den Auswirkungen zu reduzieren. Ein automatisiert ablaufender Kommunikationsprozess zu sicherheitsrelevanten Informationen kann das Ziel dadurch erreichen, dass solche Informationen frühzeitig übermittelt werden, damit rechtzeitig reagiert werden kann. „Eine Reaktion kann entweder durch den Menschen oder das Fahrzeugsystem selbst erfolgen. Dies ist von der Gefahrensituation abhängig, die verhindert werden soll“, erläutert Dr. Eichendorf. So seien beispielsweise die Anforderungen an Informationen über einen vorausliegenden Stau weniger zeitkritisch als die über einen unmittelbar bevorstehenden Zusammenstoß in einem Kreuzungsbereich.

Basierend auf den Ergebnissen verschiedener Testfelder und Studien, empfiehlt der DVR diverse Kriterien für die angewandten Kommunikationstechnologien, zum Beispiel die Daten in Echtzeit und Reichweiten von mindestens 300 Metern bereitzustellen. Nach Einschätzung des DVR sollten Sicherheitsfunktionen, die bereits ihre Wirkung und Alltagstauglichkeit in Feldtests belegen konnten, mit Priorität umgesetzt werden, zum Beispiel das elektronische Bremslicht, der Querverkehrsassistent und der Verkehrszeichenassistent für Stoppschilder.

Insgesamt erwartet der DVR, dass die Einführung und Nutzung von teil-, hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen in der Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Allerdings ist die automatisierte und vernetzte Mobilität kein Selbstläufer. Neun von zehn Fahrenden haben nach Angaben des Verbandes der TÜV e.V. (VdTÜV) Angst vor technischen Problemen und Hackern. Das Vertrauen der Fahrenden muss gewonnen und sie müssen von den Vorteilen der modernen Technik überzeugt werden.

Autonome Autos: Hoffnung auf mehr Sicherheit

Eine Mehrheit der deutschen Bevölkerung wünscht sich, dass Autos zumindest in bestimmten Situationen autonom fahren. Davon versprechen sie sich weniger Unfälle und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, aber auch einen niedrigeren Verbrauch und eine geringere Umweltbelastung. Das sind Ergebnisse einer Studie von Bitkom Research im gemeinsamen Auftrag des Digitalverbands Bitkom und des TÜV-Verbands (VdTÜV).

Drei Viertel der Befragten (74 Prozent) wünschen sich, dass das Auto zumindest in bestimmten Situationen selbstständig fährt. Vor allem beim Ein- und Ausparken (65 Prozent) und im Stau (54 Prozent) ist eine solche Funktion begehrt. Weniger häufig wird autonomes Fahren im fließenden Verkehr auf der Autobahn (28 Prozent) oder auf der Landstraße (18 Prozent) gewünscht, nur 17 Prozent hätten autonome Systeme gerne in kritischen Verkehrssituationen, um einen Unfall zu vermeiden, und nur acht Prozent grundsätzlich während der gesamten Fahrt.

60 Prozent sagen, selbstfahrende Autos würden mehr Sicherheit für Fahrzeuginsassen oder andere Verkehrsteilnehmende bringen, 29 Prozent rechnen mit weniger Unfällen. Auch mehr Zeit für den Fahrer und mehr Fahrkomfort gibt jeweils jeder Vierte (26 Prozent) als Plus an. Nur 27 Prozent sehen gar keine Vorteile. Auf der anderen Seite haben 68 Prozent Angst vor technischen Problemen, 63 Prozent fürchten sich vor Hackern und 52 Prozent vor einer unberechtigten Nutzung der anfallenden Daten durch Dritte.

Den Durchbruch für autonome Autos erwartet die Mehrheit der Deutschen in spätestens 20 Jahren. Dann werden nach der Ansicht von 58 Prozent der Befragten pro Jahr mehr selbstfahrende als herkömmliche Autos zugelassen.

Gleichzeitig werde vernetzte Mobilität zu deutlich weniger Verkehrsunfällen führen, damit rechnet ebenfalls jeder Zweite (50 Prozent). Und jeder Vierte (25 Prozent) erwartet sogar, dass es dank dieser neuen Technologien praktisch keine Verkehrstoten mehr geben wird.

Den passenden Helm fürs Pedelec finden

ACE informiert über sicherheitsrelevante Kriterien

Pedelecs erfreuen sich zunehmend großer Beliebtheit. Die elektrisch unterstützten Fahrräder sind komfortabel und man ist zügig unterwegs. Doch mit der Geschwindigkeit steigt das Verletzungsrisiko im Falle eines Sturzes. Der ACE rät allen Pedelec-Fahrenden einen Helm zu tragen und gibt Tipps für den Kauf.

Eine Helmpflicht besteht nur für S-Pedelecs mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h. Pedelecs mit einer Motorunterstützung bis 25 km/h sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellt und unterliegen daher nicht der Helmpflicht. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten empfiehlt der ACE, immer mit Helm unterwegs zu sein, ob nun mit einem klassischen Fahrradhelm oder einem speziellen Pedelec-Helm. Erhöhten Schutz bieten beispielsweise Helme mit mehreren Schichten Polycarbonat, die beim Aufprall für eine bestmögliche Kräfteverteilung sorgen. Auch hat der ideale Pedelec-Helm im Vergleich zum üblichen Fahrradhelm eine leicht veränderte Form: Rundum geschützt fährt es sich mit seitlich und hinten tiefer heruntergezogenen Modellen der neuesten Generation. Einzelne Hersteller sorgen darüber hinaus im Bereich der Ohren und Augen für mehr Abdeckung.

Das Pedelec-Pendant zur CE-Norm EN 1078 für herkömmliche Fahrräder gibt es bisher nicht. In den Niederlanden wurde jedoch bereits eine Helmnorm für S-Pedelecs eingeführt, die auch hierzulande verbreitet ist und als Vorläufer einer EU-Norm für Pedelec-Helme gilt. Entsprechende Modelle weisen im vorderen Bereich sowie an den Schläfen einen verstärkten Aufbau auf. Damit gehen Hersteller auf Erkenntnisse aus der Unfallforschung ein: Bei Fahrradunfällen sind laut Fachmeinung die seitliche Schädelbasis, die Stirn und der Hinterkopf besonders gefährdet.



Ein passgenauer Helm erhöht den Schutz. Foto: www.pd-f.de / Sebastian Hofer

Gute Pedelec-Helme schützen aber nicht nur den Kopf bei Stürzen und Kollisionen, sondern können auch die Sichtbarkeit des Trägers verbessern. Dies ist gerade auf dem Pedelec wichtig, dessen Geschwindigkeit von anderen Verkehrsteilnehmenden leicht unterschätzt wird. Reflektoren tragen zur besseren Sichtbarkeit bei. Neueste Helmmodelle verfügen darüber hinaus über integriertes Licht, beispielsweise ein LED-Rücklicht an der Helmrückseite.

Ob innovativer E-Helm mit Smartphone-Konnektivität oder rein funktionaler Kopfschutz – passgenau sollte der Pedelec-Helm in jedem Fall sein. Neben einer Anprobe ist daher auch eine Probefahrt empfehlenswert, um zu testen, ob das Modell drückt oder verrutscht.

Kultur der Prävention im Sinne der Vision Zero

DGUV-Kampagne „kommitmensch“ in der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit



Auftaktveranstaltung der Präventionskampagne „kommitmensch“ in Düsseldorf. Foto: DGUV

Von Kay Schulte

Eine Welt ohne Verletzte und Tote ist nicht nur die Vision für die Arbeitswelt, sondern gilt uneingeschränkt auch für die Teilnahme am Straßenverkehr. Verkehrsunfälle sind weder schicksalhaft, noch unvermeidlich – sie haben immer Ursachen. Jeder Unfall erzählt dabei eine Geschichte mit handelnden Personen und Gegebenheiten. Und jede Geschichte kann verändert werden und nimmt dann einen anderen Verlauf. Durch Schaffung einer wirksamen Präventionskultur lassen sich der überwiegende Teil dieser Ursachen beseitigen und Unfälle und Verletzungen verhindern.

Internationale Forschungsprojekte zum „Return on Prevention“ haben gezeigt,

dass jeder in Sicherheit und Gesundheit investierte Euro zu rund zwei Euro Nutzen führt. Um Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu verbessern, müssen jedoch nicht zwangsweise die Ausgaben erhöht werden. Viel entscheidender ist, dass die Unternehmensführung sensibel handelt, Fehler nutzt, um daraus zu lernen und eine offene Kommunikation auf allen Ebenen fördert.

Verbesserte Sicherheitskultur

Nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zeigen wissenschaftliche Erkenntnisse, dass Ansätze zur Verbesserung der Sicherheitskultur sowie zum Gesundheitsmanagement dazu beitragen, das Risiko für Arbeitsunfälle, Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingte Erkrankungen

zu reduzieren (Marschall, 2017; Pieper et al., 2015). Dies lässt sich auch auf die Teilnahme am Straßenverkehr auf den beruflich bedingten Wegen übertragen. Eine Verbesserung der Sicherheitskultur trägt auch zur sicheren Mobilität bei.

Die neue Präventionskampagne „kommitmensch – Sicher. Gesund. Miteinander.“ der gesetzlichen Unfallversicherung zielt darauf ab, Menschen dafür zu begeistern, Sicherheit und Gesundheit als zentrale Werte bei ihren Entscheidungen und Handlungen mit Leidenschaft zu berücksichtigen. Sichere Verhaltensweisen auf den Wegen zur Arbeit und wieder zurück, bei dienstlich begründeten Wegen und bei Arbeiten im Straßenverkehr, tragen dazu bei, dass Beschäftigte im

Straßenverkehr entspannter agieren und reagieren.

Gelebte Präventionskultur

„kommitmensch“ setzt dabei an sechs zentralen Handlungsfeldern an, um den Präventionsgedanken als festen Grundwert in der Arbeitswelt und in den Köpfen der Beschäftigten zu etablieren:

- Führung (Gute Führung vermittelt gemeinsame Werte)
- Kommunikation (Offene Kommunikation schafft Vertrauen)
- Beteiligung (Aktive Beteiligung bedeutet Wertschätzung)
- Fehlerkultur (Konstruktive Fehlerkultur heißt, angstfrei zu arbeiten)
- Betriebsklima (Gesundes Betriebsklima ist ein Erfolgsfaktor)
- Sicherheit und Gesundheit (Sicherheit und Gesundheit sind unverzichtbare Unternehmenswerte)

Um den Präventionsgedanken dauerhaft in eine gelebte Präventionskultur zu überführen, benötigt man viel Zeit. Diese Zeit hat sich die gesetzliche Unfallversicherung gegeben und plant eine Laufzeit von rund zehn Jahren. Dabei werden in einzelnen Kommunikationswellen die sechs Handlungsfelder nach und nach angesprochen.

Der DVR ist Kooperationspartner von „kommitmensch“ und wird im Rahmen der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit die sechs Handlungsfelder thematisieren und an Beispielen verdeutlichen, wie sich dies auf eine sichere Mobilität auswirkt.

Handlungsfeld „Führung“

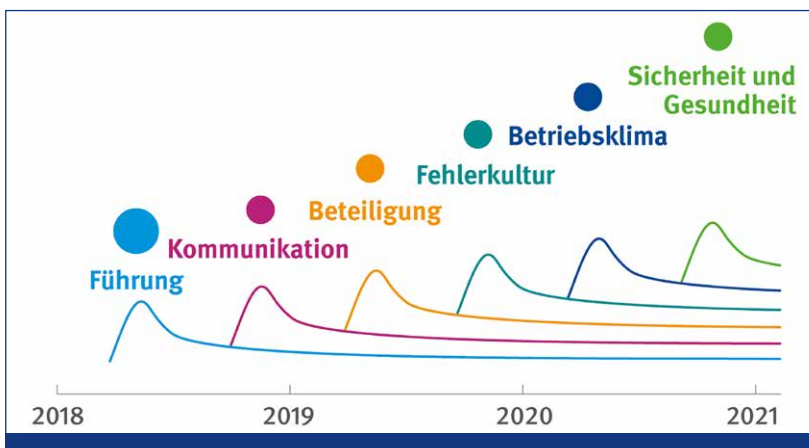
Nicht ohne Grund startet die Kampagne mit dem Handlungsfeld „Führung“. Wenn eine Unternehmensleitung, die Leitung einer öffentlichen Einrichtung oder auch einzelne Führungskräfte präventive Vorgehensweisen nicht unterstützen oder fördern, wird sich der Präventionsgedanke nicht durchsetzen. Führungskräfte setzen ganz entscheidende Impulse und haben sich gegenüber ihren Beschäftigten zu positionieren, um dem Gedanken, man könne Verhalten im Straßenverkehr nicht beeinflussen, entgegenzuwirken. Hierfür müssen sie verdeutlichen, dass auch für sie persönlich die sichere Verkehrsteilnahme höchste Priorität hat. Um Führungskräfte in ihrer Vorbildwirkung zu unterstützen, wurde eine Praxishilfe entwickelt, die anhand einfacher Checklisten eine Ist-Stand-Betrachtung der Verkehrssicherheitskultur im Unternehmen ermöglicht und Optimierungspotenzial aufzeigt. Unter der Überschrift „Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz

und im Straßenverkehr sind mir wichtig, ich setze Zeichen und bin Vorbild für meine Beschäftigten“ wird darauf eingegangen, was Führung bewirken kann. Der DVR tritt dafür ein, dass sichere Mobilität in Leitbildern oder Prinzipien fest verankert wird, zum Beispiel mit folgender Aussage: „Unsere Beschäftigten sind unser höchstes Gut! Wir sorgen für Rahmenbedingungen, damit dienstlich veranlasste Wege und die Wege zur Arbeit und wieder nach Hause unter sicheren Bedingungen stattfinden können.“

Sichere Mobilität fest verankern

Durch eine derartige Positionierung drücken Unternehmen und Einrichtungen aus, dass ihnen die sichere Verkehrsteilnahme ihrer Beschäftigten wichtig ist und sie schaffen den notwendigen Freiraum, dass Verantwortliche unmittelbar Einfluss nehmen können. Sichere Mobilität kann beispielsweise regelmäßiger Tagesordnungspunkt von Besprechungen werden oder sich in Betriebsvereinbarungen niederschlagen, was folgendes Beispiel verdeutlicht: „Während des Fahrens mit Fahrzeugen im Rahmen der üblichen Diensttätigkeit ist das Lesen oder Schreiben von Texten unter Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen zum Schutz aller Beschäftigten nicht erwünscht. Gleiches gilt für ausgehende Telefongespräche. Bei eingehenden Telefonanrufen ist es unter Nutzung der Freisprecheinrichtung zulässig, Anrufende kurz zu informieren, dass man zurückruft, sobald ein Parkplatz gefunden wurde.“

Unterstützt wird die Verankerung sicherer Mobilität durch den Aufbau einer wertschätzenden Fehlerkultur nach dem Motto „War der Tag nicht dein Freund, so war er dein Lehrer“. Gemeint ist hier, dass Beschäftigte Fehler machen, auch im Straßenverkehr. Diese Fehler dürfen nicht



Nacheinander werden die sechs Handlungsfelder in einzelnen Kommunikationswellen angesprochen. Quelle: www.kommitmensch.de



Praktische Anwendung des Tools „kommitmensch-Dialoge“ Fotos: DGUV

vertuscht oder verheimlicht werden, sondern müssen offen angesprochen werden, damit man aus ihnen lernen kann. „Schweigen ist Silber, Reden ist Gold“ laut die Devise, denn manchmal liegt es an den Rahmenbedingungen der Arbeitstätigkeit, dass Fehler gemacht werden. Diese Rahmenbedingungen müssen so angepasst werden, dass sicheres Verhalten im Straßenverkehr möglich wird.

Beschäftigte beteiligen

Die DGUV stellt im Rahmen der Kampagne „Dialogboxen“ zur Verfügung, die es ermöglichen, über die Handlungsfelder und Beispiele aus dem Arbeitsalltag bis hin zur Verkehrsteilnahme ins Gespräch zu kommen und Ideen für mögliche Verbesserungen zu sammeln. Beteiligung ist der Schlüssel, der Erfolg verspricht, denn Beschäftigte kennen die Probleme am besten und können gute Lösungen finden. Das gilt auch und gerade für den Straßenverkehr, denn sie sind tagtäglich unterwegs. Mit einem entsprechenden Betriebsklima wird sichergestellt, dass ganz offen darüber geredet und vielleicht neue, noch sicherere Wege besprochen werden können.

Um Führung, Betriebsklima und Fehlerkultur zu thematisieren, hat die DGUV mit „Der Weihnachtsbaum“, „Der Adapter“ und „Der Bleistift“ bereits drei Social-Media-Clips veröffentlicht, in denen deutlich überzeichnet aufgezeigt wird, dass „Danebenstehen und immer alles besser wissen“, „Mobbing“ und „Austicken“ mit zeitgemäßer

Arbeitskultur nichts zu tun haben. Das gilt auch für den Straßenverkehr.

Die einzelnen Unfallversicherungsträger wie Berufsgenossenschaften und Unfallkassen und der DVR werden mit eigenen Trägerkampagnen „kommitmensch“ unterstützen, um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen.

Der Titel „kommitmensch“ beinhaltet bereits eine Bewegung, die im Rahmen der Straßenverkehrsunfallprävention genutzt werden muss. „Komm mit in eine Welt sicherer Mobilität“ oder „komm Mitmensch – für sichere Begegnungen“ können als Leitsätze wirken, eine Straßenverkehrsteilnahme ohne tödliche Unfälle oder schwere Verletzung sicherzustellen.

Weitere Informationen unter www.kommitmensch.de

Der Autor ist Leiter des Referates Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR.

kschulte@dvr.de



Die Beteiligung der Beschäftigten steht im Vordergrund und ist der Schlüssel zum Erfolg.

DEKRA: Finger weg von Partydrogen



Wer sich unter der Wirkung von Drogen ans Steuer setzt, riskiert nicht nur sein eigenes Leben.
Foto: DEKRA

DEKRA warnt davor, sich auf Partys zum Konsum von illegalen Drogen verführen zu lassen. Es drohen Abhängigkeit, langfristig irreparable Gesundheitsschäden und der Verlust der Fahrerlaubnis.

Meist ist es nur eine Frage der Zeit, bis sich die Konsumenten unter der Wirkung von Drogen auch ans Steuer setzen. Die aufputschende, euphorisierende Wirkung von Partydrogen hat in der Regel zur Folge, dass sich die Betroffenen sorglos verhalten und das Gefahrenbewusstsein verlieren. Häufig

missachten sie die einfachsten Regeln, fahren viel zu schnell oder bei Rot über die Ampel.

„Typisch ist, dass sich Fahrer unter der Wirkung von Drogen unangreifbar fühlen und glauben, die Straße gehöre ihnen allein“, berichtet Dr. Thomas Wagner, Fachbereichsleiter der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) bei DEKRA. Hoch ist auch die Unfallgefahr, wenn das ganze Wochenende unter Drogen durchgefeiert und Fahrende auf der Heimfahrt schlagartig von extremer

Müdigkeit übermannt werden, weil die aufputschende Wirkung wegfällt. Dadurch kommt es immer wieder zu Unfällen, die auf den ersten Blick schwer erklärbar scheinen, wie zum Beispiel das Abkommen von der Fahrbahn auf gerader Strecke.

Wer den schnellen Kick durch Drogen sucht, muss auch wissen, dass er auf jeden Fall den Führerschein verliert, wenn ihm der Konsum von Drogen nachgewiesen wird. In der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ist geregelt, dass jeder, der harte Drogen nimmt, zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Ob jemand Drogen konsumiert hat, lässt sich per Blutkontrolle, Urinprobe oder Haaranalyse nachweisen. Mithilfe eines fünf Zentimeter langen Haarstrangs kann man sogar zurückverfolgen, ob in den letzten fünf Monaten Drogen konsumiert wurden.

Um den Führerschein erneut zu beantragen, müssen Betroffene per Test nachweisen, dass sie zwölf Monate abstinent waren und sich nachhaltig von Drogen gelöst haben. „Das ist schwierig und ohne professionelle Unterstützung in der Regel nicht zu schaffen“, berichtet der DEKRA-Experte. Auch ein unmittelbarer Therapieerfolg ist im Falle einer Drogenabhängigkeit nicht garantiert: „Nach der ersten Therapie schafft es nur rund ein Drittel der Teilnehmer, sich von Drogen zu lösen. Etwa ein zweites Drittel schafft es nach der zweiten Therapie, ein weiteres Drittel überhaupt nicht.“

Bremsen oder Ausweichen?

ifz-Studie zum sicheren Verhalten auf dem Motorrad



Aufwendiger Versuchsaufbau für die Testreihen Fotos: ifz

Viele Motorradfahrende kennen das Szenario: Auf der Landstraße zieht plötzlich und unerwartet ein Pkw aus der rechts einmündenden Straße. Nun ist schnelles Handeln gefragt. Reicht eine Vollbremsung aus, um noch vor dem Pkw zum Stehen zu kommen? Oder ist es doch ratsamer, ein Ausweichmanöver einzuleiten, da der Bremsweg möglicherweise nicht mehr ausreicht? Oder gelingt eine Kombination aus beiden Varianten?

Die Beantwortung dieser Fragen bleibt natürlich stark situationsabhängig, zudem können noch weitere Umstände hinzukommen, die die Situation erschweren. Wie soll also in Bruchteilen von Sekunden die richtige Entscheidung getroffen werden?

Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hat dazu eine Studie durchgeführt. Um zu verstehen, wie der zeitliche Ablauf

bei Kollisionen beschrieben werden kann, wurden Auswertungen – basierend auf der GIDAS-Unfalldatenbank

– zu Hilfe genommen. GIDAS, die German In-Depth Accident Study, dokumentiert sehr umfassend Verkehrsunfälle mit Personenschäden in zwei Erhebungsgebieten in Deutschland. Demnach bleiben Motorradfahrenden von der Reaktion bis zur Kollision im Mittel gerade einmal 1,7 Sekunden. Innerhalb dieser Zeit die Auswahl aus mehreren Handlungsalternativen zu treffen, bleibt schwierig bis unmöglich. Unumstritten ist, dass die Bremsung in diesen Situationen höchste Priorität haben muss.

Die Fachleute des ifz haben untersucht, wann gebremst und wann ausgewichen werden soll. Dazu mussten die Teilnehmenden aus drei unterschiedlichen Geschwindigkeiten zunächst nur bremsen, dann nur ausweichen. Bei der dritten Fahraufgabe sollten sie

Wer hat an der Studie teilgenommen?

Die 101 Teilnehmenden waren zu 87 Prozent männlich und 13 Prozent weiblich. Der geschlechtsspezifische Anteil entspricht damit etwa der Verteilung am Gesamtbestand an Krafträdern in Deutschland.

Die Spannweite des Alters betrug 53 Jahre, beginnend mit einem Alter von 17 Jahren bis zu einem Alter von 70 Jahren. Die Altersklasse der über 50-Jährigen dominierte mit 55 Prozent. Einen weiteren Großteil stellten die 40- bis 49-Jährigen mit 27 Prozent, gefolgt von den 30- bis 39-Jährigen mit einem Anteil von zehn Prozent. Im Mittel betrug das Alter der Befragten 48,7 Jahre und passt damit zum derzeitigen Durchschnittsalter der Motorradhalter und -halterinnen in Deutschland von rund 49 Jahren.

Die Teilnehmenden fuhren im Durchschnitt seit 27 Jahren Motorrad, teilweise mit Unterbrechung. Der Großteil nutzt das Motorrad überwiegend in der Freizeit (71 Prozent). Im Alltag bewegen 16 Prozent der Teilnehmenden ihr Motorrad. Rund elf Prozent nutzen das Motorrad sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. 73 der 101 Motorräder waren mit ABS ausgestattet, was einem Anteil von 72 Prozent entspricht.

bremsen und dabei gleichzeitig ausweichen. Zudem wurde untersucht, ob eine Vollbremsung mit gleichzeitigem Ausweichen (Spurversatz) überhaupt praktikabel ist.

Neun Fahraufgaben

Die Fahraufgaben bestanden aus Vollbremsungen aus 50, 70 und 100 km/h, Ausweichmanövern ohne Bremsung und Vollbremsungen mit gleichzeitigem Ausweichen.

	50 km/h	70 km/h	100 km/h
Kürzester Anhalteweg	15,9 m	25,2 m	42,7 m
Längster Anhalteweg	30,1 m	46,7 m	83,6 m
Differenz	14,2 m	21,5 m	40,9 m

Normierte Minima und Maxima der Bremsergebnisse Tabellen: ifz

Die jeweiligen arithmetischen Mittel der Anhaltewege stellen sich demnach wie folgt dar:

	Meter bei 50 km/h	Meter bei 70 km/h	Meter bei 100 km/h
Mit ABS	19,0	31,2	54,8
Ohne ABS	20,9	35,2	60,5
Differenz	1,9	4,0	5,7

Bremsergebnisse mit und ohne ABS

„Es hat sich gezeigt, dass die schnellen Ausweichmanöver im Durchschnitt mehr Strecke als eine Vollbremsung erfordern. Bei Fahrzeugen mit ABS dominieren die kürzeren Anhaltewege bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h. Die Vollbremsung mit gleichzeitigem Spurversatz stellt nach unserer Auffassung ein hervorragendes Fahrmanöver dar“, erläutert ifz-Forschungsleiter Matthias Haasper. Hier wird – im Gegensatz zur Geradeaus-Vollbremsung – ein nahezu gleich langer Anhalteweg erzielt. Damit sei übrigens nicht das bekannte Fahrmanöver „Bremsen-Lösen-Ausweichen“ gemeint.

„Der Spurversatz bei gleichzeitiger Vollbremsung ist bedingt auch bei Maschinen ohne ABS möglich“, ergänzt der Experte.

Ergeben sich also Situationen, in denen der Anhalteweg nicht mehr ausreichen sollte, kann der Fahrende bei der Durchführung dieses Fahrmanövers durch den gleichzeitig herbeigeführten Spurversatz die Kollision vermeiden. Gelingt dies nicht, kann während der

Vollbremsung der Kurs dahingehend beeinflusst werden, gefährlichere Aufprallbereiche wie zum Beispiel die A-,

B- und C-Säule eines Pkw, in Richtung Motorhaube oder Kofferraum, zu vermeiden.

Schnelles Ausweichen trainieren

Was das alleinige Ausweichmanöver angeht, so sollte dies nur für Situationen im Straßenverkehr angewandt werden, die für den Motorradfahrenden eindeutig berechenbar sind. Hierbei sollte das Hindernis stehen und sich nicht mehr in Bewegung befinden, sodass auf eine Bremsung verzichtet werden kann. Dieses Manöver ist demnach unter den beschriebenen Voraussetzungen für Geschwindigkeiten ab 100 km/h (ohne ABS ab 78 km/h) zu empfehlen, bei denen nicht mehr

genügend Platz zum Anhalten zur Verfügung steht.

„Das Hauptaugenmerk sollte also immer auf die Bremsung gerichtet sein. Allerdings sollte das Trainieren von ‚schnellem Ausweichen‘ nicht vernachlässigt werden“, sagt Haasper. Viele der Teilnehmenden zeigten hier deutliche Schwächen, die sich unter anderem darin begründen, dass sie den Lenkimpuls entweder nicht richtig verstanden oder nie ausreichend trainiert haben.

„Aus all den Erkenntnissen sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es an der Zeit ist, das Fahrmanöver ‚Bremsen-Lösen-Ausweichen‘ bei Notmanövern zu überdenken und es durch die Vollbremsung mit gleichzeitigem Spurversatz zu ersetzen“, bilanziert Haasper.

Was zukünftige Ausbildungsinhalte angeht, sollte nach Meinung des ifz die Fahraufgabe „Vollbremsung mit gleichzeitigem Spurversatz“ verstärkt in Sicherheitstrainings eingebaut werden.



Von der Reaktion bis zur Kollision verbleiben im Mittel gerade einmal 1,7 Sekunden.

Raser vor Gericht

Einblicke in einen lukrativen Markt für Verkehrsanwälte



Werbung per Plakatwand Foto: DVR

Von Detlev Lippard

In Deutschland gibt es notorische Schnellfahrer, denen mit Fahrverboten zu Recht empfindliche Strafen drohen. Verkehrsanwälte scheinen hier einen Ausweg zu bieten. Die Erfolgchancen sind jedoch entgegen der weit verbreiteten Ansicht äußerst gering.

Stark überhöhte Geschwindigkeit ist nach wie vor eine der Hauptunfallursachen schwerer Verkehrsunfälle. Gemeint sind hier die Übertretungen, die mit Bußgeldern geahndet werden und einen Eintrag ins Flensburger Fahreignungsregister

(FAER) zur Folge haben. Innerorts ist das der Fall, wenn abzüglich der Toleranz von mindestens drei km/h noch mehr als 20 km/h zu schnell gefahren wurde. Außerorts sind es mehr als 30 km/h. Solche Missachtungen werden hier als „Raserei“ bezeichnet. Der Großteil der Tempoverstöße liegt hingegen im Verwarnungsbereich unter 80 Euro, also ohne Eintrag ins Verkehrssünderregister.

In diesem Beitrag geht es um die Raser, deren Anteil an allen Tempodelikten in Deutschland bei unter zehn Prozent liegt. Die Raserszene mit ihren illegalen Rennen und oft schlimmsten Unfallfolgen bleibt hier außer Acht.

Verstöße und Punkteeinträge tun dann richtig weh, wenn damit ein Fahrverbot verbunden ist. Dieses droht in der Regel dann, wenn innerorts mehr als 30 km/h und außerorts über 40 km/h zu schnell gefahren wurde. Das plötzliche Fehlen der gewohnten automobilen Freiheit gilt bei einem mehrmonatigen Fahrverbot oder bei einem Entzug der Fahrerlaubnis als harter Einschnitt. Wenn zusätzlich die berufliche Existenz auf dem Spiel steht, wird der Verlust der freien Fahrt verständlicherweise als besonders gravierend empfunden. Eine einmonatige Zwangspause kann meist noch kompensiert und kaschiert werden, aber eine längere Unterbrechung oder gar ein dauerhafter Entzug der Fahrerlaubnis gelten als schwer hinnehmbar und verkräftbar.

Kein Wunder, dass Betroffene in ihrer Not nach Möglichkeiten suchen, die gewohnte Mobilität möglichst schnell wiederzuerlangen. Es keimt dann die Hoffnung, ein auf Verkehrsdelikte spezialisierter Rechtsanwalt möge einen „rausboxen“. Das Internet macht hierzu viele verlockende Offerten. Wofür hat man denn die Rechtsschutzversicherung? War die Tempokontrolle wirklich richtig? Oder hat nicht vielmehr die Technik eine Fehlmessung produziert?

Internet-Portale zur Rechtsberatung

Bei Suchanfragen werden Beschuldigte schnell fündig. Grundsätzlich sind die Dienste der Portale selbstverständlich rechtlich zulässig. Im Einzelfall kann das Nicht-Akzeptieren der Strafe berechtigt sein, etwa wenn die Messung fehlerhaft war. Sehr wahrscheinlich gibt es jedoch in großer Zahl Raser, die genau wissen, dass sie viel zu schnell gefahren sind, aber die Strafe keinesfalls akzeptieren wollen.

Beim Klicken durch die Internetangebote landet man schnell bei Fragebögen, um „jetzt kostenlos“ die Möglichkeit eines Einspruchs gegen Bußgeld,

Punkte oder Fahrverbot zu nutzen. Per Fragenkatalog müssen dann eine Reihe von Fragen beantwortet werden. Zum Beispiel wird konkret gefragt: Welches Delikt wird vorgeworfen? Um wie viele Kilometer pro Stunde wurde zu schnell gefahren? Wo hat die Kontrolle stattgefunden? Wie lange liegt der Erwerb des Führerscheins zurück? Wie viel Punkte stehen bereits im FAER? Wurde man in den letzten zwölf Monaten zuvor bereits geblizt? Ist man aus beruflichen oder anderen Gründen auf den Führerschein angewiesen? Besteht eine Rechtsschutzversicherung? Welches Schreiben wurde zuletzt von der Bußgeldbehörde zugestellt?

Schließlich müssen vor Absenden des Formulars noch persönliche Daten eingegeben werden. Die Anfrage wird innerhalb von 24 Stunden kostenlos maschinell beantwortet. Je nach Ergebnis wird eine Empfehlung für eine – dann nicht mehr kostenfreie – Rechtsberatung gegeben.

Solche Portale beinhalten oft ein Blog, welches unter anderem einen Bereich mit „Mandantenbewertungen“ enthält. Hierdurch entsteht sofort der Eindruck, die Beauftragung der mit solchen Portalen zusammenarbeitenden Rechtsanwälte lohne sich sehr. Etwa wenn ein Mandant so zitiert wird, ohne den Fachanwalt wäre der Führerschein verloren und wohl auch der Job weg gewesen. Deshalb sei man äußerst dankbar und würde die Kanzlei jederzeit weiterempfehlen.

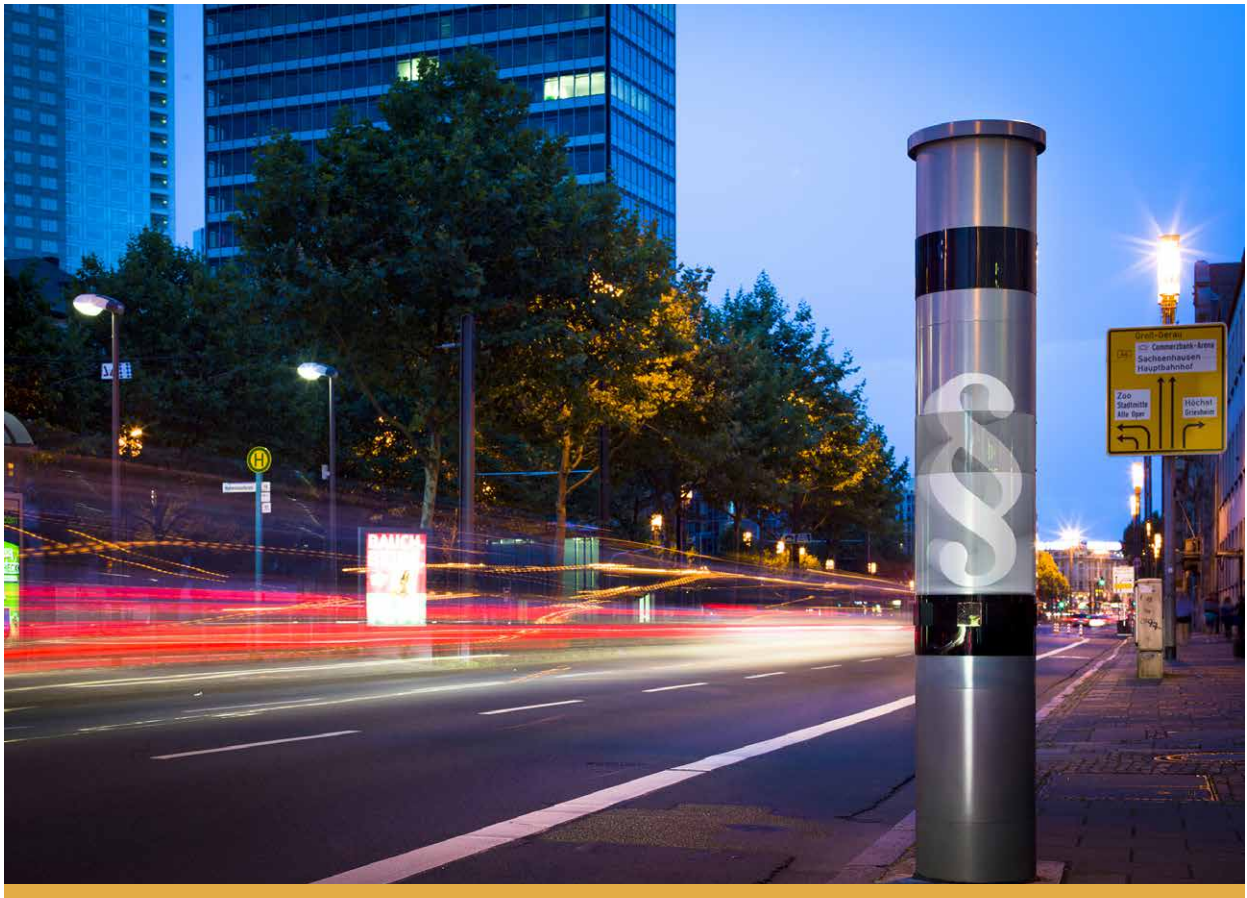
Behauptet wird gerne, ein Großteil der versendeten Bußgeldbescheide sei fehlerhaft. Empfohlen wird, jeden dieser Bescheide, auch vermeintlich richtige, überprüfen zu lassen. Schließlich wird versichert, die Fachanwälte wüssten exakt, was im jeweiligen Fall zu tun sei, um zum Erfolg zu kommen.

„Mein Anwalt boxt mich da raus“

Wenn es denn zum Gerichtsverfahren kommt, sind die Erfahrungen seitens der Beklagten aber sehr häufig enttäuschend. Denn die Messgeräte sind, ob fest installiert oder im mobilen Einsatz, in den vergangenen Jahren immer exakter geworden, zumal die Hürden für die Zulassung seitens der akribisch testenden Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) genommen worden sind. Außerdem ist das Messpersonal intensiv geschult, um Fehlmessungen und damit Angriffsflächen von vornherein zu minimieren. Auch die speziellen Erlasse der Bundesländer zur Geschwindigkeitsüberwachung müssen beachtet werden.

Die Produktpalette der Anbieter ist immer größer geworden. So kommen etwa neue Geräte auf den Markt, mit denen semi-mobil gemessen werden kann. Verkehrsanwälte wittern hier neue Chancen, die Seriosität der Kontrollen infrage zu stellen. Beliebt ist etwa der Einwand, die sogenannte Laseraustrittshöhe sei fehlerhaft gewesen. Den Temposündern, die sich hilfeschend an die Anwälte gewandt haben, wird Hoffnung gemacht, straffrei auszugehen – obwohl jene wissen, dass die ohnehin geringen Erfolgsaussichten über die Jahre noch weiter gesunken sind.

Anwälte arbeiten gern mit aus Textbausteinen zusammengesetzten Standardschreiben. Der Schriftwechsel mit der Ordnungsbehörde des Landkreises oder der Kommune treibt das Honorar in die Höhe. Nicht selten geht es weniger um den Sachverhalt, sondern um konstatierte formale Unzulänglichkeiten. Manche Anwälte versuchen, mit möglichen Quellen für Fehlmessungen aus der Fachliteratur zu punkten, selbst wenn der inhaltliche Bezug teilweise arg konstruiert wirkt. Ziel ist es dann, das Verfahren in die Länge zu ziehen, also zu verteuern.



Oft fehlt den Beschuldigten das Unrechtsbewusstsein. Foto: VITRONIC GmbH; Stefan Gröpper

Für die Behörden sind die Antworten und Stellungnahmen zeit- und personalaufwendig. Um vor Gericht möglichst unangreifbar zu sein, sind differenzierte und umfangreiche Antwortschreiben nötig, auch wenn die Einwendungen der Anwälte ab und an abstrusen Charakter haben. Selbst dann, wenn detailliert Stellung genommen wurde, kommt es vor, dass seitens der Anwälte die Antworten als nicht ausreichend behandelt werden. Dadurch wächst der Schriftwechsel weiter an.

Die Gerichtsverhandlungen sind zwar öffentlich, finden aber meist ohne Publikum statt. Manche Anwälte vertreten vor allem dann, wenn ihr Mandant dabei ist, massiv deren Interessen. Im Einzelfall versuchen sie, den Mitarbeiter der Behörde unter Druck zu setzen,

um so zu fehlerhaften Aussagen zu verleiten.

Prozessflut contra Erfolgchancen

Insgesamt sind die Aussichten für den Mandanten äußerst gering. Behördenpersonal und Gerichte sind gewappnet. Häufig werden irrealer Erwartungen geweckt. Hinterher kann der Anwalt behaupten, er habe alle Register gezogen. Und der Beschuldigte wird sich ebenfalls damit trösten wollen, nichts unversucht gelassen zu haben. Seitens der Beschuldigten fehlt oft ein Unrechtsbewusstsein, zumindest nach außen. Stattdessen werden alle Möglichkeiten zu nutzen versucht, doch noch heil aus der Sache herauszukommen.

Die Anwälte werden in jedem Fall einen beträchtlichen finanziellen Nutzen

ziehen, während der Staat, also die Allgemeinheit, im Sinne von Recht und Gesetz einen enorm hohen Aufwand betreiben muss. So tragen Gerichtsverfahren wegen Einsprüchen gegen Bußgelder und Fahrverbote infolge Raserei beträchtlich zur Überlastung der Gerichte und langer Prozessdauer bei.

Es fehlen Informationen, mit denen die fast nicht bestehenden Erfolgchancen benannt werden und die an das Rechtsempfinden der Beschuldigten appellieren. Dieser Artikel will hierzu einen Beitrag leisten.

Der Autor ist Leiter des Referates Verkehrstechnik beim DVR.

dlipphard@dvr.de

Einschlägige Erfahrungen des Landkreises Mettmann

Die Praxis vor Ort zeigt klar die Richtung: Die Straßenverkehrsbehörde des zwischen Düsseldorf und Wuppertal gelegenen dicht besiedelten Kreises Mettmann mit etwa 495.000 Einwohnern ist für ein großes Straßennetz mit Autobahnen, Landstraßen und Innerortsbereichen zuständig. Die Geschwindigkeiten werden von der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde an Unfallhäufungsstellen und in schutzwürdigen Bereichen arbeitsteilig überwacht. An Autobahnen werden vornehmlich mobile Kontrollen durchgeführt, die 24 stationären Messorte befinden sich vor allem auf Land- und Innerortsstraßen. Kontrolliert werden die Tempolimits von 30, 50, 70 und 100 km/h. Die festen Standorte sind im Internet exakt benannt, eine Liste mit den schwerpunktmäßig mobilen Kontrollen der jeweils nächsten Tage ist ebenfalls frei verfügbar. Ziel sind Transparenz und Akzeptanz im Sinne der Verkehrssicherheit statt Abzocke.

Das Straßenverkehrsamt wird zu etwa 1.000 Gerichtsverhandlungen pro Jahr geladen und muss außerdem eine Vielzahl von Stellungnahmen verfassen. Diese sind nach Auskunft des Leiters der Abteilung Verkehrssicherheit Ralf Hezel und dessen Mitarbeiter Thomas Fritsch teilweise sehr umfangreich. Trotz der hohen Zahl von Einsprüchen sind die Erfolgsquoten der Beschuldigten vor Gericht bemerkenswert gering: Sie liegen lediglich im „**Ein-Prozent-Bereich**“.

Die vier Amtsgerichte im Kreisgebiet sind in die Materie sehr gut eingearbeitet, da der Kreis mit den zuständigen Behörden wie Polizei, Gerichten und Straßenverkehrsbehörde regelmäßig Besprechungen durchführt, um die Verfahrensabläufe zu optimieren. Hier werden auch neue Messgeräte vorgestellt und die richtige, das heißt gerichtsfeste Aufstellart, Bedienung und Auslesung behandelt.

Die Verhandlungen vor Gericht dauern von 15 Minuten bis zu zwei Stunden, im Schnitt eine Dreiviertelstunde. Etwa jeder zweite Verursacher ist mit seinem Anwalt zugegen, wird allerdings nur sehr selten selbst vom Richter angehört. In diesem Fällen verhalten sich die Anwälte oftmals sehr forsch und versuchen, die Behörde unter Druck zu setzen. Im

Einzelfall werden sogar Mitarbeiter mit dem Vorwurf der Falschaussage angezeigt. Trotz intensiver Vorbereitung bedeutet dies für den Behördenvertreter auch bei großer Erfahrung eine psychische Stresssituation, weil er auch auf knifflig formulierte Fragen unmittelbar reagieren muss.

Es gibt Anwälte, deren Fragestellungen je nach Verhandlung variieren, um den Mitarbeiter doch noch „überführen“ zu können. Auch Suggestivfragen sind beliebt, um eine andere Antwort als bei der letzten Verhandlung mit vergleichbarem Sachverhalt zu erreichen. Ziel ist es häufig, das Verfahren in die Länge zu ziehen. Insgesamt hat die Zahl der Verhandlungen stark zugenommen, weil die Verkehrsanwälte intensiv werben und viele Beschuldigte eine Rechtsschutzversicherung haben.

Die Anwälte wissen laut Informationen des Kreises Mettmann um ihre äußerst geringen Aussichten, manche lieben aber den großen Auftritt. Und Kasse machen sie immer. Es gibt Internet-Portale, die die Gerichtstermine ausschreiben, um zu erreichen, dass möglichst ein Anwalt aus der Region dabei ist, obwohl der Sachverhalt fast nie Erfolgsaussichten für den Mandanten verspricht.

Diese Erfahrungen werden durch andere Straßenverkehrsbehörden bestätigt. Die Gerichte haben nur selten Zweifel an der Berechtigung des Tatvorwurfs. Im Ausnahmefall beauftragen sie Sachverständige mit der Erstellung von Gutachten. Laut Information einer kreisfreien Stadt im Rheinland ist in den letzten Jahren kein einziger Fall aufgetreten, bei dem ein solches Gutachten zur Entlastung des Beklagten geführt habe.



Mit 165 km/h unterwegs, obwohl nur 60 km/h erlaubt sind. Foto: Kreis Mettmann

„Auf dem Weg in eine Zukunft ohne Getötete gibt es noch viel zu tun“

Der Verkehrspsychologe Dr. Don DeVol, Leiter des Instituts für Verkehrssicherheit des TÜV Thüringen und Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), über Chancen und Risiken des hochautomatisierten Fahrens



„Ich bin überzeugt davon, dass die Technik den Fahrer sehr stark unterstützen kann. Dafür ist es aber notwendig, dass der Fahrer weiß, wie die Systeme funktionieren und wie er sich in welcher Situation darauf einstellen muss.“

Fotos: Marcus Scheidel

DVR-report: Herr Dr. DeVol, ist die Technik besser als der Mensch? Ist das hochautomatisierte Fahren eine wünschenswerte Zukunftsvision, hin zur Vision Zero, einer Verkehrswelt ohne Getötete und Verletzte?

Dr. DeVol: Zunächst einmal freue ich mich, dass die Vision Zero zum ersten Mal in den Koalitionsvertrag aufgenommen wurde. Das ist ein Bekenntnis zur Verkehrssicherheit und insofern erhoffen wir uns, und wenn ich mir sage, meine ich alle, die in der Verkehrssicherheitsarbeit tätig sind, auch der DVR, dass das auch Folgen im politischen Handeln hat. Natürlich ist eine Zukunft ohne Getötete und Verletzte wünschenswert, da

kann ja keiner etwas dagegen haben. Aber auf dem Weg dorthin gibt es noch viel zu tun.

Eine Facette kann natürlich auch das hochautomatisierte Fahren sein. Ich besitze schon die Vorstellungskraft, dass es nicht mehr allzu lange dauern wird, bis es so weit ist. Wir reden hier möglicherweise von zehn Jahren oder mehr, je nachdem welche Verbreitung man vor Augen hat. Sicherlich ist das hochautomatisierte Fahren ein erstrebenswertes Ziel, ob allerdings die Technik derzeit besser ist als der Mensch, das wage ich zu bezweifeln. Die Fahraufgabe ist so hochkomplex, dass man nicht unterschätzen darf, welche Entscheidungsprozesse, welche Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsprozesse notwendig sind, um die Fahraufgabe richtig und auch sicher bewältigen zu können. Davon sind wir, was die Technik betrifft, noch weit entfernt.

DVR-report: Bereits heute verfügen viele moderne Fahrzeuge über elektronische Fahrerassistenzsysteme. Wie geht der Mensch mit diesen unsichtbaren Helfern um und wie wird sein Fahrverhalten beeinflusst?

Dr. DeVol: Ich bin überzeugt davon, dass die Technik den Fahrer sehr stark unterstützen kann. Dafür ist es aber notwendig, dass der Fahrer weiß, wie die Systeme funktionieren und wie er sich in welcher Situation darauf einstellen muss. Wir reden hier immer noch von einem Mensch-Maschine-System und Mensch-Maschine-Interaktionen, die notwendig sind.

Fahrerassistenzsysteme wie Abstandsregeltempomat, Notbrems-, oder Spurwechselassistenten tragen schon jetzt sehr dazu bei, Unfälle zu vermeiden oder in ihrer Schwere zu mindern. Aber wichtig ist, dass der Fahrer gut über die Wirkungsweise der Systeme informiert ist. Ich könnte

mir sehr gut vorstellen, dass insbesondere ältere Kraftfahrer noch stärker von den Assistenzsystemen profitieren könnten, wenn sie eine entsprechende Einweisung in dieses Thema erhalten würden. Das Potenzial ist mit Sicherheit noch nicht ausgeschöpft.

DVR-report: Lässt sich daraus ableiten, wie sich ein Mensch am Steuer eines hochautomatisierten Fahrzeugs verhält?

Dr. DeVol: Bei hochautomatisierten Fahrten ist es immer noch notwendig, dass der Fahrer in bestimmten Grenzsituationen übernehmen können muss. Da haben wir schon das eigentliche Problem, er muss es können, er muss in der Lage sein, das zu tun. Wir sprechen in der Verkehrspsychologie von Fahreignung und Fahrbefähigung. Die Fahrbefähigung ist das, was der Novize in der Fahrschul Ausbildung lernt. Gemeint ist alles, was ihn befähigt, ein Auto zu steuern und Regelwissen anzuwenden. Die Fahreignung betrifft die psychischen, körperlichen und auch charakterlichen Anforderungen, die der Fahrer erfüllen muss, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Das heißt, ich darf nicht erkrankt sein, ich darf keine kognitiven Einschränkungen haben im Sinne von Aufmerksamkeitsstörungen oder Reaktionszeitdefiziten. Und ich muss charakterliche Voraussetzungen mitbringen. Ich darf zum Beispiel keine Persönlichkeitsstörungen oder dissoziale Verhaltensauffälligkeiten in Form von hohem Aggressionspotenzial aufweisen. Wie sich die Anforderung an die Eignung zum hochautomatisierten Fahren ändern wird, das wird noch Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen sein. Da sind wir gerade dabei, und es gibt bereits Studien, die Erkenntnisse bringen werden, welche Anforderung der Fahrer erfüllen muss, um gerade diese Mensch-Maschine-Interaktionssituation beim hochautomatisierten Fahren auch sicher bewältigen zu können.



„Bei hochautomatisierten Fahrten ist es immer noch notwendig, dass der Fahrer in bestimmten Grenzsituationen übernehmen können muss.“

Die Vielfalt der Situationskomponenten bewirkt, dass die Komplexität schon fast nicht vorstellbar ist. Die Fähigkeit, in bestimmten Übernahme-situationen richtig zu reagieren, hängt auch davon ab, wie mein Verhalten oder meine Tätigkeit vor der Übernahme aussah. Ich glaube, diese Variationsbreite ist experimentell überhaupt noch nicht angeschaut worden. Wir sprechen hier von Übernahmezeiten, die notwendig sind, aber sie sind nicht unabhängig zu betrachten von der vorangegangenen Tätigkeit. Wenn ich ein Computerspiel auf dem Handy gespielt habe, das mich emotional bewegt und fesselt, wird das die Übernahmezeit wesentlich beeinflussen. Diese Erkenntnisse müssen meiner Auffassung nach noch vervollständigt werden, da müssen noch mehr Experimente durchgeführt werden. Simulatorgestützte Studien sind zwar als Grundlage wichtig, aber wir kommen nicht umhin, diese Dinge auch im Feldversuch zu beleuchten.

DVR-report: Mit Blick auf Übernahmezeiten von bis zu 15 Sekunden: Wie realistisch ist so ein Übernahmeszenario aus Ihrer Sicht?

Dr. DeVol: Für eine kritische Situation sind 15 Sekunden eine Ewigkeit, da kann viel passieren. Bei höheren Geschwindigkeiten sind die Strecken,

die man in 15 Sekunden zurücklegt, enorm. Oder wenn es um plötzlich auftretende Hindernisse oder Gefahren geht, wie zum Beispiel ein vereistes Teilstück der Straße. Wenn der Fahrer dann reagieren muss, kann es manchmal schon zu spät sein. 15 Sekunden können kurz sein, wenn man sich das aus der Sicht des Fahrers anschaut, was er gerade zuvor gemacht hat, und welche Zeit er benötigt, um sich zu orientieren und um die Verkehrssituation richtig einschätzen zu können. Da können 15 Sekunden wie im Flug vergehen und man hat immer noch nicht realisiert, was man tun muss. Insofern bleibe ich dabei, es sind Schätzungen, die natürlich evidenzbasiert sind. Aber ich glaube, wir haben die ganze Palette der Kombinationen von Möglichkeiten, der Anforderungen diverser Situationen noch nicht durchgespielt, um wirklich zu wissen, wie lange die Übernahmezeiten sein dürfen beziehungsweise sein müssen.

DVR-report: Möchte der Mensch überhaupt in einem hochautomatisierten Fahrzeug unterwegs sein?

Dr. DeVol: Es gibt Studien, die belegen, dass die Akzeptanz zurzeit relativ gering ist. Das hochautomatisierte Fahren muss noch stärker „vermarktet“ werden, wenn man das mal aus

der Geschäftsperspektive betrachtet. Aber es handelt sich um einen Änderungsprozess, insofern ist das jetzt eine Momentaufnahme; viele können sich das noch gar nicht vorstellen. Eine wichtige Rolle spielt das Vertrauen. Ich muss Vertrauen in die Technik haben, und da spreche ich aus eigener Erfahrung. Ich durfte einmal so eine Fahrt mitmachen und habe höchst angespannt hinter dem Lenkrad gesessen. Ein anderes Thema ist die Bedeutung, die das hochautomatisierte Fahren für mich persönlich hat. Verbringe ich sehr viel Zeit im Auto, möchte ich die Zeit gerne anders nutzen und von der Fahraufgabe entlastet sein. Und dann ist da noch das Thema Fahrspaß. Ich will nicht nur von A nach B kommen, sondern vielleicht mit meinem sportlich ausgerichteten Fahrzeug die Serpentine in den Alpen ausfahren, aktiv das Beschleunigungsgefühl erleben, generell selbst bestimmen. Bei den Hochrisikogruppen hat natürlich der Fahrspaß etwas mit Risikoverhalten zu tun. Es gibt unterschiedliche Ausprägungen dieses Motivs. Da geht es bei jedem einzelnen Fahrer um die Frage: Welche Bedeutung hat es für mich, ein Risiko einzugehen?

DVR-report: Wie schätzen Sie das Risiko ein, dass der Mensch das Autofahren verlernt, wenn er zunehmend hochautomatisiert fährt?

Dr. DeVol: Man muss da den kurzfristigen und langfristigen Effekt betrachten. Beim kurzfristigen Effekt muss ich bei der Übernahme ins aktive Fahren

einsteigen. Da würde ich nicht von Verlernen sprechen, sondern von Hinwendung und Abwendung und sich neu orientieren müssen. Bei dem langfristigen Effekt muss der Mensch in allen Lebenslagen, egal ob es körperliche oder geistige Dinge betrifft, trainiert sein. Fertigkeiten und Fähigkeiten müssen immer wieder trainiert und auch praktiziert werden, um sie problemlos abrufen zu können. Man erlernt nicht nur Fertigkeiten, sondern kann sie auch wieder verlernen. Wenn sie eine Tätigkeit länger nicht ausüben, müssen sie sich erst einmal wieder darin einfinden, zum Beispiel allein schon beim Wechsel von Schalt- auf Automatikgetriebe. Möglicherweise muss man zukünftig beim Thema kontinuierlicher Fortbildung oder Fahrschulung nicht von einer ersten und zweiten Phase sprechen, sondern davon, sich kontinuierlich ausbilden und trainieren zu lassen. Zum Thema Übernahmefähigkeit ist allen Fachleuten klar, dass der Mensch für monotone Tätigkeiten nicht geeignet ist. Die schwierigsten Aufgaben im Sinne der Fehlervermeidung sind monotone Überwachungstätigkeiten. In der Industrie versucht man, diese überwiegend von Maschinen verrichten zu lassen, wie Kameras, Sensoren etc. Durch den Menschen entsteht hier eine höhere Fehlerquelle. Ein gewisses Aktivierungsniveau, das in der Mensch-Maschine-Interaktion aufrechterhalten werden muss, ist optimal, auch für längere Phasen der Aufmerksamkeit.

DVR-report: Wo liegen die Grenzen der Automatisierung? Wie sieht es zum Beispiel mit der Umfelderkennung im komplexen Innerortsverkehr aus?

Dr. DeVol: Das ist eine Frage des Vorstellungsvermögens. Ich könnte mir vorstellen, dass die künstliche Intelligenz, die notwendig sein wird, um diese Komplexität abzubilden, auch entsprechende Algorithmen generieren kann, die das Auto dann darauf reagieren lassen. Dennoch sind wir im Augenblick meilenweit davon entfernt. Darüber hinaus ist der Mensch zu viel mehr in der Lage. Innerorts muss eine Fülle an Informationen aufgenommen werden. Das alles machen Sie jetzt als Fahrer selbst, sind damit Teil eines Systems im Straßenverkehr und beeinflussen mit Ihrem Verhalten wiederum das System. Diese Folgen in der Komplexität und auch in der Projektion, was passieren wird, also in der nahen Zukunft, dazu ist die künstliche Intelligenz noch nicht fähig. Aber meine Vorstellungskraft reicht dazu aus, dass wir eines Tages dazu in der Lage sein werden.

Aber auf dem Weg dorthin dürfen wir die Notwendigkeiten des Alltags nicht vergessen. Da geht es um viele kleine Schritte hin zu mehr Verkehrssicherheit. Das fängt bei der Verbreitung einzelner Assistenzsysteme an und geht weiter über Ausbildung im Sinne von Fahrbefähigung und Begutachtung der Fahreignung bis hin zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen, die notwendig sind.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Dr. Don DeVol

Der Verkehrspsychologe Dr. Don DeVol ist seit 2004 Leiter des Instituts für Verkehrssicherheit des TÜV Thüringen als anerkannter Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung. Darüber hinaus ist der 66-Jährige Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP). Der in Zanesville, Ohio (USA) geborene DeVol ist unter anderem Mitglied des Vorstandsausschusses „Erwachsene Verkehrsteilnehmer“ des DVR, der VdTÜV-Kommission „Verkehrspsychologie & Verkehrsmedizin“ sowie des Fachausschusses „Begutachtung der Fahreignung“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

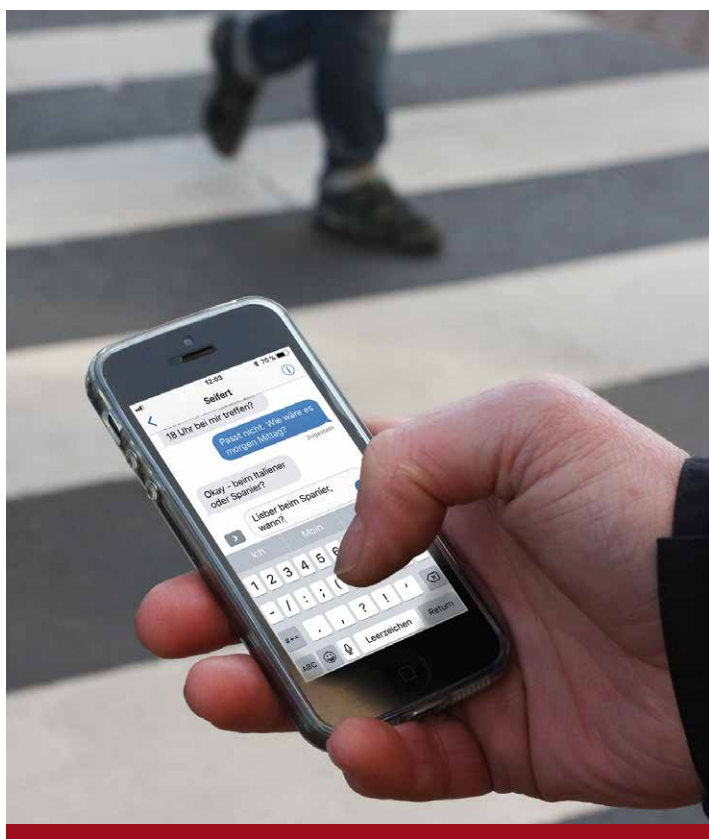


„Smombies“ gefährden sich und andere

In unserer digitalen und vernetzten Welt stehen wir vor der Herausforderung, ständig „online“, jederzeit erreichbar sein zu müssen. Für viele Menschen ist das Smartphone nicht nur ein unentbehrliches Arbeitsgerät, sondern auch eine wichtige Verbindung zum Freundes- und Bekanntenkreis. Eine Nachricht zu verpassen, ist aus ihrer Sicht undenkbar. Auch unterwegs wollen sie auf E-Mails, WhatsApp, Facebook, Twitter und Co. nicht verzichten.

Für den DVR wird Ablenkung durch Smartphones so zu einem hohen Unfallrisiko. Knapp zwei Drittel der Fußgängerinnen und Fußgänger nutzen ihr Smartphone im Straßenverkehr und sind damit stark abgelenkt. Rund ein Drittel aller Menschen, die zu Fuß von ihrem Mobiltelefon abgelenkt waren, sind bereits in eine brenzlige Situation geraten, weil sie zu spät reagierten oder andere Verkehrsteilnehmende übersehen haben. Fachleute sprechen von der „Kopf unten“-Generation oder „Smombies“ (zusammengesetzt aus den Begriffen „Smartphone“ und „Zombie“).

Aber warum lassen wir uns ablenken? „Wir blenden nicht nur mögliche Gefahren und eventuelle Folgen aus. Wir glauben auch noch dank unserer Erfahrungen zu wissen, was passieren wird – auch wenn wir mal nicht hinsehen. Viele Fußgänger und Fußgängerinnen unterschätzen offenbar die Gefahren, denen sie sich selbst aussetzen, wenn sie ihre Aufmerksamkeit auf solche Art vom Straßenverkehrsgeschehen abwenden“, erklärt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Das kann zu brenzligen bis extrem gefährlichen Situationen führen: Immer wieder sind Gruppen von jungen Menschen zu beobachten, die gemeinsam auf ein Smartphone schauen, während sie die Straße überqueren. Oder eine junge Mutter schiebt einen Kinderwagen über den Fußgänger-Überweg und tippt dabei auf ihrem Smartphone. Ein junges Mädchen bleibt mitten auf der Straße stehen, holt ihr Handy heraus und beginnt



Knapp zwei Drittel der Fußgängerinnen und Fußgänger nutzen ihr Smartphone im Straßenverkehr und setzen sich damit einem hohen Unfallrisiko aus. Foto: VKM

zu tippen. Erst als ein Autofahrer hupt, wird ihr klar, wo sie steht, und sie geht weiter.

„Jeder, der gedankenverloren mit dem Handy am Ohr oder mit Kopfhörern die Straßenseite wechselt, ohne auf das Verkehrsgeschehen zu achten, sollte sich der großen Gefahr durch Ablenkung bewusst sein“, unterstreicht Kellner das hohe Risiko. Bereits in Schule und Ausbildung müsste das Thema präventiv behandelt werden. Kellner: „Der Grundsatz ist doch klar: Die Konzentration muss auf den Straßenverkehr gerichtet sein. Und ist es wirklich so schlimm, mal für eine gewisse Zeit ‚offline‘ zu sein?“

„Wir wissen viel, wir machen wenig“

AGFS-Kongress 2018: Infrastruktur konkret

Trotz aller Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr: Basis einer erfolgreichen Nahmobilität ist und bleibt eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Infrastruktur. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) stellte deshalb das Thema „Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr“ in den Mittelpunkt ihres diesjährigen Kongresses. Mehr als 530 Fachleute informierten sich über aktuelle Entwicklungen des Radverkehrs und der Nahmobilität im bevölkerungsreichsten Bundesland.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, selbst täglich mit dem Fahrrad unterwegs, stellte sein verkehrspolitisches Programm vor. „Mit Infrastruktur von gestern wird man die Probleme von Morgen nicht lösen können“, sagte der Minister. Er bezeichnete die Digitalisierung als eine große Chance, um ein besseres Angebot für Nahmobilität zu erstellen – besser, als es das Auto je sein könne.

Thomas Kufen, Oberbürgermeister der Stadt Essen, führte den Wandel der Region Ruhrgebiet als eine wesentliche Triebfeder des wachsenden Radverkehrs an. „Eine Region, die Zukunft atmet – das steht und fällt mit Mobilität“, hob Kufen hervor. Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen und AGFS-Präsidiumsmitglied, blickte auf 25 Jahre gemeinsame Verbandsarbeit zurück und lobte die starken Partner in den Städten und Kommunen sowie die vielen engagierten Menschen vor Ort. Rosenke erinnerte daran, dass bundesweit alle acht Minuten ein Mensch auf dem Fahrrad



Interessiertes Fachpublikum beim AGFS-Kongress in Essen. Foto: AGFS

verletzt wird, und unterstrich die Forderung nach verpflichtenden Abbiegeassistenten in Kraftfahrzeugen. Als Leitmotiv forderte Rosenke eine sichere, effiziente und umweltverträgliche Mobilität, in der der Fahrradverkehr eine tragende Rolle spielt.

Professor Dr.-Ing. Martin Lühder von der Fachhochschule Münster behandelte in einem launigen Vortrag die Frage, wie der Weg hin zu Städten mit hoher Lebensqualität aussehen kann. Konzepte für mehr Radverkehr und mehr öffentlichen Personennahverkehr seien ausreichend vorhanden, so der Verkehrsplaner. „Wir wissen viel, wir machen wenig“, beklagte Lühder und forderte Umsetzungsstärke.

„Ein Haupthinderungsgrund, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, ist der Mangel an empfundener Sicherheit“,

stellte Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC Nordrhein-Westfalen, fest. Ein wichtiges Kriterium für erfolgreichen Radverkehr sei eine gute Kombination aus subjektiver und objektiver Sicherheit. Verkehrsplaner Ruben Loendersloot warb dafür, die Fahrradstraßen nach niederländischem Vorbild in und durch die Quartiere zu führen. Wo es möglich ist, sollten Fahrradstraßen unter Bürgerbeteiligung geplant und entworfen werden – so könnten die Chancen erhöht werden, dass Radfahrerinnen und Radfahrer sich auf den Verkehrswegen wohlfühlen und diese nutzen würden.

In ihrer Schlussrede bilanzierte Christine Fuchs, Vorstand der AGFS: „Wenn wir wieder durchatmen wollen, brauchen wir eine Transformation, die es dem Rad- und Fußverkehr ermöglicht, sich sicher zu bewegen.“

„Vorfahrt für sicheres Fahren“: Auszeichnung für Schreibtalente

Preisverleihung im Bundesverkehrsministerium

Wie hoch ist das Unfallrisiko beim Blick aufs Handy? Welche Vorteile bringt das automatisierte Fahren? Wie viel Kontrolle soll der Fahrende dann noch haben? Mit diesen und weiteren Themen rund um die Verkehrssicherheit beschäftigten sich Schülerinnen und Schüler beim diesjährigen DVR-Wettbewerb „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“. Die Jugendlichen haben zu Themen der Verkehrssicherheit gründlich recherchiert, Berichte und Kommentare geschrieben sowie Interviews geführt. In Kooperation mit verschiedenen Regionalzeitungen entstanden daraus ganzseitige Themenseiten, die im Sommer 2017 veröffentlicht wurden. Rund 750 Schüler und Schülerinnen ab der achten Klasse an 30 Schulen aus ganz Deutschland hatten an dem Wettbewerb teilgenommen. Insgesamt wurden 23 Zeitungsseiten von den teilnehmenden Klassen erstellt.

Den ersten Platz belegten die Schülerinnen und Schüler der Staatlichen Berufsbildenden Schule für Wirtschaft und Verwaltung in Gera, die sich dem Thema „Handy am Steuer – Das wird teuer!“ gewidmet haben. Selbstversuche im Simulator und auf dem Übungsplatz wurden eindrucksvoll beschrieben. Die Themenseite wurde in der Ostthüringer Zeitung veröffentlicht.

Ebenfalls mit dem Thema „Smartphones und Ablenkung“ befasste sich das zweitplatzierte Spohn-Gymnasium in Ravensburg. Die Jugendlichen stellten klar, dass Multitasking ein Mythos ist. Der dritte Preis ging an die Schülerinnen und Schüler des Bodensee-Gymnasiums in Lindau, die Chancen des



Glückliche Gesichter bei der Preisverleihung in Berlin Foto: Jürgen Gebhardt

automatisierten Fahrens beleuchteten. Beide Seiten erschienen in der Schwäbischen Zeitung.

Mit einem Sonderpreis für eine Seite, die Verkehrssicherheit grenzüberschreitend denkt, wurde das Käthe-Kollwitz-Gymnasium aus Lengenfeld unterm Stein (Thüringen) geehrt. Die journalistischen Nachwuchskräfte hatten zu Regeln und Besonderheiten im Ausland und auf der Urlaubsfahrt recherchiert.

Ein weiterer Sonderpreis, gestiftet von der Arbeitsgruppe „Kavalier der Straße“ mit Unterstützung von BMW, ging an die Staatliche Berufsbildende Schule Technik in Gera, die in ihren Beiträgen zum Thema Tuning für einen besonders verantwortungsvollen Umgang mit der Fahrzeugtechnik aufriefen.

Wie in den Jahren zuvor zeichnete auch dieses Mal der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle die Siegerklassen im Bundesverkehrsministerium aus.

Die DVR-Aktion wurde bereits zum zehnten Mal durchgeführt. Ziel ist es, junge Menschen auf die Risiken im Straßenverkehr aufmerksam zu machen. Gleichzeitig möchten der DVR und seine Partner Interesse für Zukunftsthemen im Bereich Straßenverkehr wecken.

„Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der Unfallkassen und gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener Instituts zur Objektivierung von Lern- und Prüfungsverfahren (IZOP).

Sicherheit für Kinder erhöhen

ETSC präsentiert Zahlen für die EU



Von Jacqueline Lacroix

Im Jahr 2016 starben in der EU insgesamt 630 Kinder durch Straßenverkehrsunfälle, das sind 2,4 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr. Zwischen 2006 und 2016 ging die Anzahl der getöteten Kinder EU-weit um 7,3 Prozent zurück, in Deutschland waren es im selben Zeitraum 6,2 Prozent. Der durchschnittliche Rückgang der Anzahl getöteter Kinder bis 15 Jahren war in der letzten Dekade größer als der in allen anderen Altersklassen.

Auch hinsichtlich der verletzten Kinder ist die Entwicklung positiv, sie stellten 2016 sechs Prozent aller Verletzten im Straßenverkehr. Als Bevölkerungsgruppe haben sie einen Anteil von 16 Prozent.

Trotzdem genießen nicht alle Kinder in der EU das gleiche Sicherheitsniveau: Länder mit Verkehrssicherheits-tradition und einer Programmatik wie

Schweden, Großbritannien und Deutschland weisen niedrigere prozentuale Anteile an Getöteten und Verletzten dieser Altersgruppe auf. Im Gegensatz dazu gibt es Staaten ohne integrierte Verkehrssicherheitsarbeit wie zum Beispiel Rumänien. Dort ist die Getötetenrate von Kindern durch Straßenverkehrsunfälle siebenmal so hoch wie in Schweden.

Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) zeigt in seinem kürzlich veröffentlichten PIN Flash 34 „Reducing child deaths on European roads“ auf, dass trotz dieser positiven Entwicklung die Verbesserungspotenziale bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind. Ein Drittel aller Kinder kommen zu Fuß im Straßenverkehr ums Leben, meist weil sie von einem Fahrzeug erfasst werden. Auch auf dem Fahrrad sind Kinder gefährdet. Diese Unfälle mit schwersten Folgen könnten durch verbesserte Technologien in den Fahrzeugen wie beispielsweise Intelligent Speed Adaptation ISA (intelligente Geschwindigkeitsassistentz), Notbremsassistenten sowie einer verbesserten direkten Sicht vermieden werden.

Der Schutz der Kinder im Pkw obliegt den Erwachsenen. Oft werden Kinder jedoch gar nicht oder falsch im Pkw gesichert. Dies trägt dazu bei, dass fast die Hälfte aller getöteten Kinder Fahrzeuginsassen waren. Die Datensammlung zum „Misuse“, also der falschen Nutzung von Rückhaltesystemen, wird in den Mitgliedstaaten der EU jedoch nicht systematisch erhoben. Daher kann die Dimension des „Misuse“ nur geschätzt werden.

Der Pin Flash kann unter <https://etsc.eu/reducing-child-deaths-on-european-roads-pin-flash-34/> heruntergeladen werden.

Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.
jlacroix@dvr.de

Erste europäische Leitlinie zu Diabetes und Straßenverkehr

Fast alle der mehr als sechs Millionen an Diabetes Erkrankten können am Straßenverkehr teilnehmen, sowohl im Privat-Pkw als auch beruflich als Fahrer oder Fahrerin eines Busses, Lastwagens oder Taxis. Das ist die zentrale Aussage der Leitlinie „Diabetes und Straßenverkehr“, die erstmals in Europa auf wissenschaftlich fundierter Grundlage die Fahrtauglichkeit bei Diabetes bewertet.

Fahrtüchtigkeit kann vor allem bei wiederholten schweren Unterzuckerungen gegeben sein, wie Fachleute der Deutschen Diabetes Gesellschaft (DDG) anlässlich der Vorstellung der neuen Leitlinie erklärten.

Bislang gab es keine anerkannten medizinisch-wissenschaftlichen Grundsätze zur Bewertung der Fahreignung bei Diabetes. „Damit bestand eine erhebliche haftungsrechtliche Grauzone für Ärzte und Behandlungspersonal“, erläutert Rechtsanwalt Oliver Ebert, Koordinator und Mitautor der Leitlinie, zugleich Vorsitzender des Ausschusses Soziales der DDG.

So wurde häufig die Meinung vertreten, insulinpflichtige Personen könnten nicht mehr als Berufskraftfahrende tätig sein oder ein hoher Langzeitblutzuckerwert stelle einen Grund zur Verweigerung des Führerscheins dar. Dies trifft laut DDG nicht zu, wie die Leitlinie belege. „Nach allen verfügbaren Untersuchungen ist die Unfallhäufigkeit bei Menschen mit Diabetes nur unwesentlich erhöht“, berichtet DDG-Experte Professor Dr. Reinhard Holl, Epidemiologe der Universität Ulm und ebenfalls Koordinator und Mitautor der Leitlinie.

Die Leitlinie „Diabetes und Straßenverkehr“ wurde auf Initiative der DDG mit anderen Fachgesellschaften und Verbänden erstellt. Sie gilt bis zum 30. November 2022 und ist im Internet unter <https://tinyurl.com/y8uefqqx> veröffentlicht.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2018, 48. 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

Hauptgeschäftsführer:
Christian Kellner

Chefredakteur:
Sven Rademacher

Titelfoto: eso GmbH

Konzeption und Gestaltung:
VKM · Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH
Auguststraße 29
53229 Bonn

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln
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

