

DVR

report

2/2018

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Mitglieder

Start der UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion „Emotionen“

Rundschau

DVR fordert Modellversuch zum Begleiteten Fahren ab 16

Im Blickpunkt

Verkehrsüberwachung und Sanktion – was wirkt?

Interview

„Die Halterhaftung muss eingeführt werden“

Zehn Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit

Was müssen Politik und Industrie tun, um die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken? Der DVR hat zehn Top-Forderungen aufgestellt, die Antworten auf diese zentrale Frage liefern. Eingeflossen sind Erkenntnisse aus Technik und Forschung sowie gesellschaftliche Bedürfnisse und eine Orientierung an den größten Gefährdungen im Straßenverkehr.

Die Top-Forderungen konzentrieren sich auf die Aspekte, deren Umsetzung die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten besonders effizient senken würde.

Ein zentraler Punkt ist, die Verkehrsüberwachung gezielt zu verstärken. Die finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei und entsprechender staatlicher Überwachungsorgane muss erhöht, die Aus- und Weiterbildung verbessert werden. In diesem Zusammenhang kommt es darauf an, die Höchstgeschwindigkeiten anzupassen. Auf Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Meter soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h reduziert werden. Ferner sollte ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h durchgeführt werden.

Die Top-Forderungen umfassen auch die Verhinderung von Baumunfällen, die Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrende, eine verbesserte Infrastruktur sowie Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr. Die Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen, Automatisierung und Vernetzung sollen ebenfalls forciert werden. Außerdem geht es dem DVR darum, Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss zu verhindern, Fahranfängerinnen und

Fahranfänger besser zu qualifizieren und die Gefahren durch Ablenkung zu verringern.

Der DVR hofft, dass sowohl Politik als auch Industrie die Top-Forderungen zu einer Grundlage ihrer Arbeit machen und umsetzen. Das wäre ein Bekenntnis zur Strategie Vision Zero, zu der sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag verpflichtet hat. Und natürlich auch vor dem Hintergrund der Opferzahlen für das Jahr 2017, in dem 3.180 Menschen auf unseren Straßen ums Leben gekommen sind und 390.312 verletzt wurden, davon 66.513 schwer. Es gibt immer noch sehr viel zu tun.

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

Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Zugewanderten Verkehrsregeln vermitteln

Workshop „German Road Safety Kids“

Zebrastreifen, Ampeln, Autos, Fahrräder – wie kommen zugewanderte Kinder und Jugendliche sicher durch den turbulenten Straßenverkehr? Im Rahmen eines Workshops hat der DVR gemeinsam mit Unfallkassen, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie Berliner Lehrerinnen und Lehrern Unterrichtsmaterialien entwickelt. Sie sollen die Verkehrsregeln verständlich vermitteln und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Kinder und Jugendliche, die neu und ohne Deutschkenntnisse bei uns ankommen, kennen nicht alle Verkehrsregeln. Sicher durch den Straßenverkehr zu kommen, ist für sie eine Herausforderung. Gefährliche Situationen warten auf dem Weg zur Schule oder unterwegs zum Treffen mit Freunden. Wie überquert man den Zebrastreifen richtig? Bei welcher Ampelfarbe muss man warten, wann darf man gehen? Ab welchem Alter muss man mit dem Rad auf der Straße fahren? Diese und weitere Alltagssituationen sollen in den Unterrichtsmaterialien anschaulich dargestellt werden und so die Verkehrsregeln vermitteln. Erklärvideos, in denen deutsche Worte

geschrieben und gesprochen werden, unterstützen das Angebot. Die Materialien runden die Aktivitäten von German Road Safety ab, in dem sie Kinder und Jugendliche aus anderen Ländern dabei unterstützen, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

Weitere Informationen unter:
www.germanroadsafety.de



Gute Vorbereitung auf die sichere Teilnahme am Straßenverkehr *Illustration: DVR*

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---------------|----|
| EDITORIAL | 2 |
| RUNDSCHAU | 3 |
| AKTUELL | 6 |
| MITGLIEDER | 8 |
| IM BLICKPUNKT | 12 |
| INTERVIEW | 16 |
| JOURNAL | 19 |
| EUROPA | 25 |
| WISSENSCHAFT | 27 |
| IMPRESSUM | 27 |

Wie ist die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland organisiert?

DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“



Bei der Preisverleihung in Berlin (v.l.n.r.): Christoph Niebrügge, Prof. Rüdiger Trimpop, Jochen Lau, Christiane Gloger, Kay Schulte, Marc-Philipp Waschke, Dr. Torsten Kunz Foto: Jürgen Gebhardt

Wie erreichen wir mehr Sicherheit auf unseren Straßen? Mit dieser Frage beschäftigten sich auch 2017 mehrere Studierende deutschlandweit in ihren Abschlussarbeiten. Drei von ihnen wurden dafür mit dem DVR-Förderpreis ausgezeichnet.

Der erste Preis ging an Marc-Philipp Waschke, der sich in seiner Masterarbeit mit der Organisation der Verkehrssicherheit in Deutschland befasst hat. Am Beispiel der drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg hat Waschke (Universität Potsdam) herausgearbeitet, wie sich der Organisationsgrad auf das Unfallgeschehen auswirkt. Laut Jury besteht der besondere Wert der Abschlussarbeit im Praxisbezug. Waschke habe Standards entwickelt, wie die Verkehrssicherheit in den verschiedenen Ländern effektiver

organisiert werden könne, nämlich durch „feste Zuständigkeiten und Federführung, feste Verantwortungsbereiche, ausreichend Fachpersonal, ausreichende und planbare Mittel, die Einbindung von Verbänden und privaten Akteuren, Wissensnutzung und Monitoring.“ Notwendig seien eine langfristige Strategie, mittelfristige Ziele sowie ein umfassendes Aktionsprogramm und detaillierte Maßnahmen. Dies könne dann dazu führen, die Unfallzahlen langfristig zu verringern. Die Jury lobte, dass diese Kriterien auf alle 16 Bundesländer übertragbar seien: „Die Arbeit sollte Pflichtlektüre für die Verantwortlichen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit sein.“

Wie sich Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften auf die Verkehrssicherheit auswirkt, untersuchte

Christoph Niebrügge in seiner Bachelorarbeit (Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen). Die Arbeit kommt zu dem Schluss, dass Tempo 30 nicht nur Anhaltewege verkürzt, sondern vor allem Unfälle unter Tempo 30 weniger schwerwiegend sind und sich in Tempo-30-Bereichen seltener ereignen. Für stark befahrene Durchgangsstraßen gelten diese Aussagen nicht ohne Weiteres. Um die Wirkung von Tempo 30 umfassend bewerten zu können, schlägt Niebrügge kontrollierte Modellversuche vor.

Wer Gefahren im Straßenverkehr schneller erkennt, hat ein geringeres Unfallrisiko. Auf diese Annahme stützt sich Christiane Glogers Diplomarbeit (TU Dresden). Sie geht davon aus, dass Fahranfänger und Fahranfängerinnen seltener Gefahren erkennen als Fahrprofis und hat diese Hypothese mit ausgewählten Probanden im Fahrsimulator untersucht. Ergebnis: Gefahrenkognitions-Tests könnten bei der Fahrausbildung und der -prüfung hilfreich sein.

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.

Der Förderpreis wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) unterstützt und ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert.

DVR fordert Modellversuch zum Begleiteten Fahren ab 16

Mit 16 Jahren die Fahrerlaubnis machen und bis zum 18. Lebensjahr begleitet Auto fahren – der DVR fordert hierzu einen Modellversuch und hofft damit, die Verkehrssicherheit weiter erhöhen zu können.

Die Forderung fußt auf den durchweg positiven Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren ab 17 Jahren (BF17). Seit 2011 ist BF17 geltendes Recht in ganz Deutschland. Die Evaluation der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat ergeben, dass Jugendliche, die am BF17 teilgenommen haben, im ersten Jahr des Alleinfahrens rund 20 Prozent seltener an Verkehrsunfällen beteiligt sind und weitaus seltener gegen Verkehrsregeln verstoßen als Jugendliche, die auf das Begleitete Fahren verzichten haben. BF17 zeigt: Je mehr Fahrpraxis junge Erwachsene unter Begleitung zwischen 17 und 18 Jahren bekommen, desto sicherer fahren sie. Schwerere Verkehrsverstöße nehmen ab, je länger die Begleitphase ist.

Die Praxis zeigt, dass viele Jugendliche nicht die gesamte mögliche Dauer des BF17 nutzen, um Fahrpraxis zu gewinnen. Nur ein Viertel schafft es, die vollen zwölf Monate begleitet zu fahren. Die Gründe liegen vielfach im Zeitmanagement. Die frühe Anmeldung in der Fahrschule und eine zügige Fahrausbildung sind neben der Schule oder der beruflichen Ausbildung nicht immer einfach zu organisieren. Das Begleitete Fahren ab 16 (BF16) würde eine Verlängerung der Lernzeit ermöglichen.

„Der DVR fordert daher die Bundesregierung auf, sich bei der EU-Kommission



Eine längere Begleitphase erhöht die Sicherheit. Foto: Alexander Raths - Fotolia

für einen Modellversuch zum BF16 einzusetzen. Mit 16 Jahren sollen Jugendliche die Fahrerlaubnis erwerben und danach bis zum vollendeten 18. Lebensjahr begleitet Auto fahren dürfen“, erläutert DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner.

BF16 soll zunächst als regional begrenzter Modellversuch ausprobiert werden. Das bedeutet, dass die Jugendlichen in den Teilnehmerländern – Interesse haben Niedersachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein signalisiert – die Möglichkeit haben, am BF16 teilzunehmen. Das

Fahren ohne Begleitperson soll weiterhin erst ab 18 Jahren möglich sein.

„Der Modellversuch muss evaluiert werden. Wichtig ist dabei zu überprüfen, wie hoch die Anzahl der Fahrten und die gefahrenen Kilometer, also die Fahrleistung, über die längere Zeit sind, ob die Teilnehmenden tatsächlich besser fahren, also genauso wie bei BF17 beim späteren Alleinfahren deutlich weniger Unfälle verursachen und ob es mehr Konfliktpotenzial zwischen Jugendlichen und der Begleitperson gibt und welche Auswirkungen das auf die vorgenannten Punkte hat“, ergänzt Kellner.

Bundesverkehrsminister Scheuer und der DVR warnen vor Handynutzung am Steuer

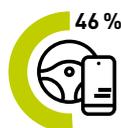
„Runter vom Gas“ präsentiert neue Autobahnplakate



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer demonstrierten auf der Teststrecke die Folgen von Ablenkung am Steuer im Selbstversuch. Fotos: BMVI

Von Carla Bormann

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer haben am 21. Juni 2018 auf dem Hindernisparcours des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Berlin-Brandenburg demonstriert, wie gefährlich die Handynutzung am Steuer ist. Mit einer Sekunde Ablenkung bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h legt der Autofahrer 14 Meter „blind“ zurück. Sie präsentierten den Medienvertretern auch drei neue Autobahn- und Rastplatzplakate zum Thema Ablenkung am Steuer. Laut einer Studie der Allianz ist Ablenkung die Ursache für jeden zehnten Unfall mit Todesfolge auf deutschen Straßen.



DER AUTOFÄHRER NUTZEN DAS MOBILTELEFON WÄHREND DER FAHRT

Quelle: Allianz Ablenkungsstudie 2016

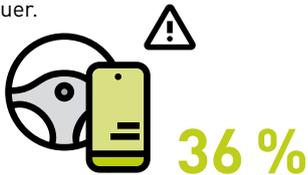
Der Minister und die DVR-Geschäftsführerin konnten auf der Teststrecke selbst erleben, wie gefährlich der Griff zum Smartphone ist. Schon bei den ersten Handgriffen rauschten sie prompt in die Hindernisse aus Wasserfontänen. Zum Schreiben einer Textnachricht während des Fahrens kamen sie gar nicht mehr.

Bundesminister Andreas Scheuer erläuterte: „Tipp, tipp, tot. Multitasking am Steuer funktioniert nicht. Eine Nachricht auf dem Smartphone getippt bedeutet über 250 Meter blind fahren. Damit riskiert man nicht nur das eigene Leben, sondern

auch das der anderen Verkehrsteilnehmer. Also: Hände ans Steuer und nicht ans Handy. Ich halte nichts davon, einfach die Geldbußen zu erhöhen. Unsere drastische Informationskampagne ist mir sehr wichtig und sensibilisiert alle Verkehrsteilnehmer nachhaltig.“

Ute Hammer ermahnte auch Beifahrerinnen und Beifahrer, auf abgelenkte Fahrer und Fahrerinnen Einfluss zu nehmen: „Keine Nachricht ist so wichtig wie das Leben eines Menschen. Das Mobiltelefon gehört am Steuer auf keinen Fall in die Hand. Denn das komplexe Verkehrsgeschehen verzeiht auf Dauer keine Fehler beziehungsweise Unaufmerksamkeit. Und: Beifahrer sollten einschreiten, wenn der Fahrer abgelenkt ist.“

Einen Anruf beantworten, eine E-Mail lesen oder eine SMS tippen – jede Sekunde der Ablenkung ist lebensgefährlich. Die neuen Autobahnplakate warnen mit dem Slogan „tipp, tipp, tot“ vor der Gefahr der Handynutzung am Steuer.



der Handybesitzer gerieten bereits wegen Ablenkung durch das Mobiltelefon in eine gefährliche Verkehrssituation.

Quelle: Online-Umfrage Kantar TNS, 2017, im Auftrag der Kampagne „Runter vom Gas“

Die Motive werden ab diesem Sommer auf über 700 Plakatflächen entlang deutscher Autobahnen und auf Rastplätzen zu sehen sein. Die Plakatierung wird von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) finanziell unterstützt.

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

cbormann@dvr.de



Drei neue Autobahnplakate zum Thema Ablenkung

Multitasking ist ein Mythos

Viele Menschen glauben, mehrere Dinge parallel erledigen zu können. Doch das ist schlichte Selbstüberschätzung. Mehrere wissenschaftliche Studien haben nachgewiesen: Multitasking ist ein Mythos. Menschen können Entscheidungen lediglich nacheinander treffen.

Autofahrende, Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich oft in Sekundenbruchteilen entscheiden: Überquere ich die Straße? Leite ich den Überholvorgang ein? Gewähre ich Vorfahrt oder ist der Abstand zum herannahenden Auto groß genug, um die Kreuzung noch zu überqueren? Diese Fragen werden – so scheint es – intuitiv, reflexartig und routiniert beantwortet.

Tatsächlich liegt aber jeder Handlung im Verkehrsgeschehen eine sekunden-schnelle Entscheidung zugrunde. Ist eine Person durch andere Aktivitäten abgelenkt, wird dieser Entscheidungsprozess gestört. Die Folge ist: Die Wahrnehmung wird beeinträchtigt, die Zeit zum Reagieren schwindet – was fatale Folgen haben kann.

Weiterführende Informationen, Shareables und GIFs für die sozialen Medien und den emotionalen „Runter vom Gas“-Spot #Fingervom-Handy gegen Ablenkung am Steuer finden Sie hier:

www.runtervomgas.de

www.facebook.com/runtervomgas

Hintergrund „Runter vom Gas“:

Initiatoren der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Mit einer emotionalen Ansprache sensibilisiert „Runter vom Gas“ seit 2008 für Risiken im Straßenverkehr sowie eine Vielzahl von Unfallursachen und will damit für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen sorgen.

Im Jahr 2017 verloren 3.180 Personen ihr Leben im Straßenverkehr. 2011 waren es noch 4.009 Getötete. Im selben Jahr wurde im nationalen Verkehrssicherheitsprogramm das Ziel von 40 Prozent weniger Todesopfern im Straßenverkehr bis 2020 definiert.

Keine Nachricht kann so wichtig sein wie das Leben

14. bundesweiter „Tag der Verkehrssicherheit“



Franz Müntefering, Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO), (li.) und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner präsentierten auf dem Deutschen Seniorentag in Dortmund das Banner zum „Tag der Verkehrssicherheit“. Foto: DVR

Von Laura Breuer

Auto fahren oder Handy benutzen – im Rahmen des 14. bundesweiten „Tages der Verkehrssicherheit“ richtete DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf in einer Videobotschaft einen eindringlichen Appell an alle Verkehrsteilnehmenden, entweder Auto zu fahren oder auf dem Handy zu tippen. Damit griff er die erschreckend hohe Zahl an Unfällen auf, die durch Ablenkung verursacht werden: Rund zehn Prozent der Todesfälle im Straßenverkehr gehen auf Ablenkung zurück.

Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer dankte in einem Video-Statement den vielen Akteuren, die sich für mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen einsetzen, sei dies hauptberuflich oder durch ein Ehrenamt.

Dr. Eichendorf begleitete am Tag der Verkehrssicherheit zusätzlich den Aktionstag der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ an der Autobahnraststätte Siegburg West. Dort machte er auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam.



Banneraktion

Auch im Jahr 2018 rief der DVR dazu auf, den Tag der Verkehrssicherheit durch eine Banneraktion zu unterstützen. Mit vom DVR kostenfrei zur Verfügung gestellten Bannern „Wir sind dabei! – Tag der Verkehrssicherheit“ konnte man sich fotografieren lassen und das Foto auf die Aktions-Webseite hochladen.

Auf dem Deutschen Seniorentag in Dortmund nutzten Franz Müntefering, Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO), und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner die Möglichkeit, sich mit dem Banner fotografieren zu lassen. Alle Informationen und Beiträge rund um diese Aktion sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de/banneraktion einsehbar.

190 Veranstaltungen

Rund 190 Städte, Gemeinden, Schulen, Unternehmen, Vereine und soziale Einrichtungen haben sich in diesem Jahr an dem Aktionstag beteiligt. So gab es beispielsweise am Georg-Kerschensteiner-Berufskolleg in Troisdorf einen Aktionstag für junge Fahrerinnen und Fahrer, der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz veranstaltete einen großen Aktionstag auf dem Viehmarktplatz in Trier.

Die Deutsche Verkehrswacht (D VW) krönte den Tag der Verkehrssicherheit mit ihrer Jahreshauptversammlung, die an diesem Tag in Köln stattfand. DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer bedankte sich bei den Mitgliedern der D VW: Mehr als ein Viertel der auf der Plattform des Aktionstages gelisteten Veranstaltungen wurde 2018 von den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrswachten bestritten.

Seit 2005 zieht der Aktionstag bundesweit Tausende Interessierte auf Marktplätze, in Einkaufszentren, Fahrersicherheitszentren oder Werkstätten

und bietet Prävention vor Ort. Alle Veranstaltungen haben unterschiedliche Verkehrssicherheitsthemen im Fokus und bilden damit die ideale Plattform, um die große Bandbreite der Verkehrssicherheitsarbeit darzustellen.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 15. Juni 2019 statt. Aktuelle Informationen, Checklisten sowie ein Downloadbereich sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de zu finden. Hier besteht auch die Möglichkeit, eigene Veranstaltungen anzumelden und so eine breite Öffentlichkeit zu informieren. Ein kostenloses Faltblatt zum Tag der Verkehrssicherheit bietet Tipps zur Durchführung einer eigenen Veranstaltung und kann direkt beim DVR bestellt werden.

Ansprechpartnerin beim DVR zum Tag der Verkehrssicherheit ist Cornelia Bamberg (CBamberg@dvr.de, 0228/40001-46). www.tag-der-verkehrssicherheit.de

Die Autorin ist Sachgebietsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR.

DGUV: Anstieg der Wegeunfälle

Im vergangenen Jahr wurden 190.095 meldepflichtige Wegeunfälle in Deutschland verzeichnet. Gegenüber 2016 ist dies ein Anstieg um 2,2 Prozent. Das teilt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) nach vorläufigen Zahlen mit. Die Summe der bei Wegeunfällen Getöteten sank um 29 auf 282 Menschen. Meldepflichtig ist ein Wegeunfall dann,

wenn er eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen zur Folge hat.

Die Zahl der meldepflichtigen Schulwegunfälle im Jahr 2017 verringerte sich um 5,5 Prozent auf 105.319. 50 Schul- und Schulwegunfälle endeten tödlich, das waren neun mehr als 2016.

Emotionen im Straßenverkehr

Start der UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion 2018



Prominente Unterstützung der Schwerpunktaktion durch die Schauspielerinnen Susanne Bormann (li.) und Judith Döcker sowie die Schauspieler Sebastian Schwarz (2.v.li.) und Stephan Grossmann. Foto: sw-media

Mit der diesjährigen Schwerpunktaktion möchten Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und der DVR für ein stärkeres Risikobewusstsein bei intensiven Emotionen im Straßenverkehr wie Angst, Ärger, Wut und Aggression werben.

Drei Broschüren sowie die Internetseite www.risiko-check-emotionen.de richten sich an Menschen, die mit Pkw und Motorrädern, Transportern und Lkw, mit Fahrrädern oder zu Fuß unterwegs sind. Sie finden dort praxisbezogene Tipps, die sie beim rechtzeitigen Erkennen gefährlicher Situationen und dem Treffen gelassener, verantwortungsvoller Entscheidungen unterstützen sollen. Leserinnen und Leser der „Emotionen“-Printmedien haben bei einem Gewinnspiel die Chance auf einen zweiwöchigen Wellness-Aktiv-Urlaub für zwei Personen in einem

Vier-Sterne-Hotel auf Sylt, ein hochwertiges Pedelec und auf weitere Preise.

Personen, die Seminare oder Unterweisungen in Betrieben durchführen, Unterricht in der Sekundarstufe II oder in der Fahrschule erteilen, können auf eine weitere Broschüre mit Seminarprogrammen zurückgreifen. Die dazu passenden Seminarmedien – Präsentationen, Videos und Arbeitsblätter – sind sowohl auf einer DVD in der Broschüre als auch auf der Aktionsseite hinterlegt.

Ebenfalls online unterstreicht ein sehr emotionales Kampagnenvideo die Aktion. In 90 Sekunden bringt es auf den Punkt, wie fatal sich Emotionen im Straßenverkehr auswirken können, wenn sie sehr intensiv sind und man nicht in der Lage ist, angemessen damit umzugehen.

Begleitet wird die Schwerpunktaktion von einem interaktiven Online-Gewinnspiel. Die Schauspielerinnen Susanne Bormann und Judith Döcker sowie die Schauspieler Stephan Grossmann und Sebastian Schwarz, bekannt aus vielen Fernsehproduktionen, diskutieren vier emotional aufgeladene Situationen im Straßenverkehr. Kurze Filmsequenzen begleiten die Diskussion. Spielerinnen und Spieler können sich entscheiden, wie sie selbst in diesen Situationen reagiert hätten: verängstigt, verärgert, aggressiv oder gelassen. Als Preise winken in diesem Gewinnspiel unter anderem hochwertige Geräte der Unterhaltungselektronik.

Beide Gewinnspiele laufen noch bis zum 28. Februar 2019. Weitere Informationen und die beschriebenen Präventionsmaterialien finden sich unter: www.risiko-check-emotionen.de

Fahr mit Herz!

ACE untersucht Abbiegeverhalten

Mit einer bundesweiten Kampagne will der ACE Auto Club Europa für mehr Sicherheit an innerstädtischen Kreuzungen sorgen. Das Motto lautet: Fahr mit Herz!

Ziel ist es, Autofahrerinnen und Autofahrer, die an Kreuzungen den Schulterblick auslassen oder nicht blinken, zum Nach- und vor allem zum Umdenken zu bewegen. Auch bei Rad- und Pedelec-fahrenden will der ACE für regelkonformes wie rücksichtsvolles Verhalten werben. Dafür beobachten ehrenamtliche ACE-Mitglieder in ganz Deutschland an unfallträchtigen Straßenkreuzungen die Abbiegesituationen.

Anlass für die Aktion sind die immer wieder besorgniserregenden Unfallzahlen aus den Polizeiberichten. 79.728 Fahrrad- oder Pedelec-fahrende verunglückten allein im Jahr 2017. Die

meisten der Unfälle ereigneten sich dabei im Kreuzungsbereich und in mehr als 60 Prozent der Fälle waren Pkw-Fahrende am Unfall beteiligt.

Aus Sicht des ACE kommt es auf gegenseitigen Respekt an. Autofahrende sollten sich immer wieder bewusst machen, dass Fahrrad- und Pedelec-fahrende keinen Airbag haben.

Außerdem komme es darauf an, Abstand zu halten, nicht auf Radwegen zu halten oder zu parken und beim Abbiegen an den Schulterblick zu denken. Gleichzeitig bedeute achtsames Miteinander für Radfahrende, die richtige Straßenseite zu benutzen und beim Abbiegen Handzeichen zu geben. Und für alle Verkehrsteilnehmenden gelte: Ablenkung vermeiden.



Gegenseitiges Verständnis macht den Straßenverkehr sicherer. Foto: ACE

UDV: Gurtverweigerung kostet 200 Menschenleben pro Jahr

Das Klicken des Sicherheitsgurtes vor dem Starten des Motors sollte eigentlich so sicher sein wie das Amen in der Kirche. Doch weit gefehlt, wie eine aktuelle Auswertung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt: Wären alle Pkw-Insassen zu jeder Zeit richtig angeschnallt, hätte Deutschland pro Jahr 200 Verkehrstote und etwa 1.500 Schwerverletzte weniger.

Der UDV zufolge waren 28 Prozent aller im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen gar nicht oder falsch angeschnallt. Nicht angeschnallte Fahrende starben am häufigsten oder wurden schwerverletzt (43 Prozent), gefolgt von Insassen auf Rücksitzen (36 Prozent) oder dem Beifahrersitz (21 Prozent). Mehr als zwei Drittel der Opfer waren männlich, das Durchschnittsalter lag bei 32 Jahren.

Da die Sicherheitswirkung des Gurtes allgemein bekannt ist, wollte die UDV wissen, was Pkw-Fahrer dennoch veranlasst, nicht angeschnallt zu fahren. In einer bundesweiten Online-Befragung im Frühjahr 2018 zeigte sich, dass insbesondere notorische Gurtverweigerer glauben, bei innerstädtischen Geschwindigkeiten ausreichend geschützt zu sein.

Verkehrsüberwachung und Sanktion – was wirkt?

DVR-Presseseminar zeigt Perspektiven auf



Section Control (Abschnittskontrolle): moderne Möglichkeit der Geschwindigkeitsüberwachung Foto: Helmuth Weichselbraun

Von Klaus Schuh

Unangepasste Geschwindigkeit ist Ursache Nummer eins bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge. Die konsequente Beachtung von Tempolimits und die Wahl angemessener Geschwindigkeiten sind daher maßgeblich für die Vermeidung schwerer Verkehrsunfälle. Generell sind Maßnahmen der Verkehrsüberwachung immer wieder Auslöser kontroverser Diskussionen.

Wie kann wirksame Verkehrsüberwachung aussehen? Wie beeinflusst die Geschwindigkeit das

Verletzungsmuster und die Verletzungsschwere bei Verkehrsunfällen? Wie geht die Polizei mit illegalen Autorennen um? Wie kann kommunale Geschwindigkeitsüberwachung optimal kommuniziert werden, um ihre Akzeptanz zu erhöhen? Um diese und andere Fragen ging es am 21. und 22. Juni 2018 beim Presseseminar des DVR in Lüdenscheid.

Plädoyer für die Halterhaftung

Rainer Wendt, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft, hatte für seinen Vortrag den Titel „Nobody is perfect“ gewählt und erläuterte

auch, warum: Im Straßenverkehr werde Perfektion verlangt, Sorgfalt, Rücksicht und Rechtstreue. Aber Menschen seien nicht perfekt, sie machten Fehler. Polizeibeamte hörten bei Kontrollen oft: „Hier ist doch gar nichts, wieso stehen Sie hier?“ Offenbar seien viele Verkehrsteilnehmende der Meinung, sie könnten selbst bestimmen, welche Geschwindigkeit man jeweils fahren könne.

Menschen im Straßenverkehr ignorierten Regeln weitgehend, wenn sie kein subjektives Entdeckungs- und damit auch Sanktionsrisiko verspürten. Umso wichtiger sei es, dieses subjektiv empfundene Risiko durch eine möglichst hohe und flächendeckende Entdeckungswahrscheinlichkeit zu optimieren. Dazu seien einwandfreie technische Geräte nötig, damit Verstöße gerichtsfest nachgewiesen werden könnten. Millionen Bußgeldverfahren könnten jedoch nicht zum Abschluss gebracht werden, weil die fahrenden Personen nicht ermittelt werden können, obwohl dies mit hohem Arbeitsaufwand versucht werde. „Wir als Gewerkschaft sagen: Selbstverständlich brauchen wir die Halterhaftung, die in unseren Nachbarstaaten gang und gäbe ist.“

Es dürfe nicht sein, dass bei einem Parkverstoß der Halter des Fahrzeugs die Verfahrenskosten tragen müsse, aber derjenige, der mit 100 km/h durch die Stadt rase, unbehelligt bliebe. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheitsziele 2020 sei eine Erhöhung der Sanktionen bei Verstößen mit hohem Gefährdungspotenzial notwendig.

Hohe Risiken durch unangepasste Geschwindigkeit

Professor Dietmar Otte von der Medizinischen Hochschule Hannover stellte in seinem Referat „Killer Nummer eins“ die Auswirkung der Geschwindigkeit auf Verletzungsmuster

und Verletzungsschwere dar. Die Geschwindigkeit habe Einfluss auf die Unfallentstehung, da bei hohen Geschwindigkeiten weniger Zeit für eine Kollisionsvermeidung vorhanden sei. Außerdem habe die Geschwindigkeit Einfluss auf die Unfallbelastung der Fahrzeuginsassen und der Kollisionspartner, da Aufprall- und Auslaufenergie bei höherem Tempo stark ansteigen.

Bei Insassen in modernen Fahrzeugen träten bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h bei einem Aufprall kaum schwere Verletzungen auf, weil diese durch Gurt und Airbag gut geschützt seien. Anders jedoch bei Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Bei Kollisionen zwischen Pkw und Fußgängern liege bei 60 Prozent der schwerstverletzten Fußgängerinnen und Fußgängern (MAIS 3+) eine Kollisionsgeschwindigkeit von über 30 km/h vor, obwohl die Verletzungsschwere durch Veränderungen an den Fahrzeugfronten im Laufe der Jahre etwas zurückgegangen sei.

Bei Unfällen zwischen Pkw und Radfahrenden habe es hingegen keine Verbesserungen gegeben. Auch die Schutzwirkung des Radhelms sei stark abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit der Pkw. Eine wichtige Maßnahme zur weiteren Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrsicherheit sei daher die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit an kritischen Stellen auf 30 km/h. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeit müsse konsequent überwacht werden: „Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, haben wir bei solchen Unfällen keine Getöteten.“

Die Überwachung solle auch an Stellen ohne besondere Unfallhäufigkeit und temporär variabel durchgeführt werden, damit Ortskundige sich nicht auf die überwachten Stellen einstellen und die Geschwindigkeit ansonsten ohne

Sanktionsrisiko übertreten könnten.

Daneben empfahl Professor Otte für Autobahnen die Festsetzung einer zulässigen Geschwindigkeit auf 130 km/h, um die Unfallgefahr durch hohe unterschiedliche Relativgeschwindigkeiten zu mindern. In Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung könne eine Aufhebung des Rechtsfahrgebots auf Autobahnen den Überholdruck für die mittlere und linke Fahrspur reduzieren und damit den psychologischen Zwang auf ein schnelleres Linksfahren mindern.

„Enforcement Trailer“ im Einsatz

Wolfgang Lang (VITRONIC) präsentierte ein Gerät zur mobilen, stationären und semi-stationären Verkehrsüberwachung. Eine konsequente Verkehrsüberwachung trage zu einer Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit bei, sei aber insbesondere auf Autobahnen und Landstraßen sehr ressourcenintensiv und teilweise für die Durchführenden gefährlich. Der sogenannte „Enforcement Trailer“, der ohne Personal betrieben werden kann, ermögliche hingegen gefahrlose Kontrollen. Das Gerät, das als Pkw-Anhänger an jede beliebige Stelle am Fahrbahnrand gebracht werden kann, ermögliche einen autonomen Messbetrieb bis zu zehn Tagen. Eine Alarmanlage zum Schutz vor Vandalismus sei eingebaut. In der Praxis habe das Gerät seine Leistungsfähigkeit in zahlreichen Einsätzen unter Beweis gestellt, unter anderem in stark befahrenen Autobahnbaustellen und auf Landstraßen.

Modellprojekt Section Control

Steffen Schulze von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt berichtete über die Messtechnologie, die bei der Abschnittskontrolle (Section Control) angewandt wird. Section Control biete die Vorteile des traditionellen Funkstoppperfahrens, bei dem eine

Geschwindigkeitsmessung über eine längere Strecke mittels Stoppuhren von Hand vorgenommen wurde, jedoch ohne dessen Fehleranfälligkeit.

Voraussetzung für die Section Control sei eine geeichte Strecke, davor und dahinter liegen die Messfelder für die Fahrzeugidentifikation. Kameras erstellen jeweils ein Foto des Fahrzeugs von hinten beim Ein- und beim Ausfahren, zusätzlich bei einer festgestellten Übertretung ein Foto beim Ausfahren von vorn, um die Identifikation des Fahrenden zu ermöglichen. Die Messtechnik lege die kürzeste Strecke zwischen den Messpunkten zugrunde, Fahrstreifenwechsel wirkten sich also zugunsten der Betroffenen aus.

Umfangreiche Sicherungsmaßnahmen böten Gewähr dafür, dass die Daten nicht an Unbefugte gelangen könnten. Ein Vergleich des Fahrerverhaltens auf Strecken mit stationärer und (noch nicht in Betrieb befindlicher) sektionaler Überwachungsanlage habe ergeben, dass der Grad der Befolgung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der

Strecke bei einer Section Control-Anlage ansteige. Bei punktueller Überwachung durch herkömmliche Geschwindigkeitsmessanlagen seien zudem starke, teilweise gefährliche Abbremsungen an den Messstellen verzeichnet worden. Dies sei bei der Section Control nicht der Fall.

Illegale Autorennen

Rainer Fuchs, Leiter des Projekts „Rennen“ der Polizei Köln, gab unter dem Titel „Raser außer Rand und Band“ Einblicke in die illegale Raserszene und die Maßnahmen der Polizei dagegen. Er zeigte zunächst Videoaufnahmen von Einsatzfahrten und vermittelte damit einen anschaulichen Eindruck, welche Gefahren durch Rasen und illegale Rennen im Straßenverkehr entstehen. „Das sind keine Einzelfälle“, sagte Fuchs, „das haben wir jedes Wochenende und nicht nur in Köln.“

In der entsprechenden Szene gebe es illegal getunte Autos, die nicht verkehrssicher seien. Festgestellt würden teilweise extreme Steigerungen der Motorleistung, unter anderem durch

Mit Tempo 140 vor Polizei geflüchtet

KÖLN. Mit Tempo 140 ist ein Motorradfahrer auf der Flucht vor einer Kontrolle durch die Kölner Innenstadt gerast. Nach Polizeiangaben preschte der 33-Jährige in der Nacht auf Dienstag durch mehrere Stadtteile, überfuhr eine rote Ampel und raste quer durch eine Grünanlage. Festgenommen wurde der unter Alkohol- und Drogeneinfluss stehende Fahrer schließlich in einem Gebüsch, wo die Beamten ihn mit einem Diensthund aufspürten. Auf dem Weg zur Wache trat der Mann laut Polizei wild um sich und versuchte, die Beamten zu verletzen. Eine gültigen Führerschein hatte der Mann nicht. Ihn erwartet ein Strafverfahren wegen Gefährdung des Straßenverkehrs, grob verkehrswidrigen und rücksichtslosen Fahrens, Urkundenfälschung, Fahrens ohne Fahrerlaubnis und Widerstand. *dpa*

Solche Meldungen finden sich leider viel zu häufig in deutschen Tageszeitungen.

Chiptuning, Änderungen an den Fahrwerken sowie ungeeignete Bereifungen. Beim Einsatz dieser Fahrzeuge würde billigend in Kauf genommen, dass andere geschädigt werden.

Die Interventionsstrategie der Polizei sei inzwischen erfolgreich. Hierzu sei jedoch intensive Netzwerktätigkeit nötig gewesen. Durch diese sei eine enge Zusammenarbeit zwischen Polizei, Staatsanwaltschaft, Amtsgericht, dem Straßenverkehrsamt, dem Kassen- und Steueramt der Stadt unter Beteiligung des TÜV und verschiedener städtischer Stellen erreicht worden. „Dazu musste ich eine Menge Klinken putzen“, erinnerte sich Fuchs. Ein wichtiger Meilenstein sei 2017 die Schaffung des Straftatbestands verbotener Autorennen durch den Paragraphen 315d des Strafgesetzbuches (StGB) gewesen, vorher seien solche Delikte als Ordnungswidrigkeit gewertet worden.



Angeregte Diskussionen mit den Fachleuten Foto: VKM

Für verbotene Rennen sei keine Verabredung nötig, sie könnten auch durch ein spontanes Fahrverhalten gekennzeichnet sein. Für die Anwendung des Paragraphen sei kein unmittelbarer Konkurrent notwendig, es reiche aus, wenn durch grob verkehrswidrige, rücksichtslose Fahrweise eine höchstmögliche Geschwindigkeit erreicht werden soll. Es handele sich um ein abstraktes Gefährdungsdelikt, das Tun alleine reiche aus, man brauche keine konkrete Gefährdungssituation. Damit sei eine wichtige Rechtslücke gefüllt.

Verkehrsüberwachung und Öffentlichkeitsarbeit

Dr. Detlev Lipphard vom DVR vertrat in seinem Vortrag „Sicherheit mit Ansage“ die These, kommunale Geschwindigkeitsüberwachung solle nur mit korrespondierender Öffentlichkeitsarbeit stattfinden. Raser seien oft uneinsichtig und sähen es häufig gar nicht ein, dass es sich bei Geschwindigkeitsübertretungen um gefährliches Verhalten handelt. Geeignete Öffentlichkeitsarbeit könne dazu beitragen, den Sinn der Geschwindigkeitsüberwachung zu



Dr. Detlev Lipphard Foto: VKM

verdeutlichen, den Abzocke-Vorwurf zu entkräften und den Nutzen der Überwachung für alle zu verdeutlichen.

Durch eine aktive Medienarbeit lasse sich die Akzeptanz der Überwachungsmaßnahmen vor Ort positiv beeinflussen. Dazu präsentierte Dr. Lipphard zahlreiche Positiv- und Negativbeispiele aus Zeitungsartikeln. Insbesondere die Verknüpfung der Überwachung mit den erzielten Einnahmen durch Formulierungen wie „Blitzer erfüllt Hoffnung nicht“ oder „Blitzereinnahmen brechen ein“ sei kontraproduktiv. Auch der Begriff „Radarfalle“ sei ungünstig und sollte vermieden werden, legte Dr. Lipphard den anwesenden Journalistinnen und Journalisten ans Herz.

Als Fazit empfahl er den Kommunen eine enge Abstimmung ihrer Maßnahmen mit der örtlichen Polizei. Entscheidend sei die Auswahl der Messstellen aufgrund des Unfallgeschehens infolge überhöhter Geschwindigkeiten. Bei jährlichen Pressekonferenzen solle ein positives Fazit im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gezogen werden, untermauert mit Statistiken und gut gestalteten Grafiken.

Bußgelder in Prävention investieren

Anke Stelljes, Leiterin des Straßenverkehrsamtes des Landkreises Osterholz (Niedersachsen), berichtete in ihrem Vortrag „Da weiß man, wofür“ über die Vorgehensweise ihres Landkreises, der die jährlichen Überschüsse aus der kommunalen Verkehrsüberwachung vollständig für verkehrssichernde Maßnahmen verwendet. Dies sei durch Beschluss des Kreistages festgelegt worden. Der Überschuss werde jährlich berechnet. Dazu würden die Sach- und Personalkosten ermittelt und von den Einnahmen abgezogen.

Mit dem Überschuss würden vielfältige Projekte unterstützt und verschiedene

Institutionen gefördert wie zum Beispiel die Verkehrswachen im Landkreis, die Feuerwehr und die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG). Für das Jahr 2018 sei aus der kommunalen Verkehrsüberwachung ein Überschuss in Höhe von über 600.000 Euro wahrscheinlich, der entsprechend verwendet werden könne.

Finanziell unterstützt würde auch die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei sowie verkehrssichernden Maßnahmen in der Infrastruktur wie zum Beispiel die Sanierung von Radwegen an den Kreisstraßen. Die Gemeinden könnten Zuschüsse für Ampelanlagen, Fahrbahnteiler und Fahrbahnverengungen erhalten. Die Kindergärten im Landkreis erhielten jedes Jahr Materialien für die Verkehrserziehung.

Durch die Unterstützung könne ein kostenloses Fahrsicherheitstraining für junge Fahrerinnen und Fahrer ermöglicht werden. Des Weiteren würden Fahrschulprojekte unterstützt, bei denen Polizeibeamte in Fahrschulen über Unfälle und ihre Folgen berichten und so präventiv bei jungen Fahrerinnen und Fahrern tätig werden. Gefördert würden auch Angebote für Senioren wie zum Beispiel kostenlose Fahrfitness-Checks. Durch diese Mittelverwendung sei es möglich, auch solche Projekte zu fördern, für die es sonst kein Geld gebe. „Unsere Kommune steckt 100 Prozent der Überschüsse der Verkehrsüberwachung in die Verkehrssicherheit“, betonte Stelljes. Durch die Entscheidung zur Verwendung der Überschüsse habe sich die Akzeptanz für Geschwindigkeitskontrollen bei den Verkehrsteilnehmenden erhöht, der Vorwurf der Abzocke habe an Gewicht verloren.

Der Autor ist bei der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM) in den Bereichen Konzeption und Text tätig.

„Die Halterhaftung muss eingeführt werden“

Der Bundesvorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft Rainer Wendt über sinnvolle Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, die Kontrolldichte und Rechtspraxis in Deutschland



„Wir wollen eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden erreichen, es soll langsamer und aufmerksamer gefahren werden.“ Fotos: VKM

DVR-report: Herr Wendt, warum ist Verkehrsüberwachung notwendig?

Wendt: Verkehrsüberwachung ist notwendig, um rechtstreu Verhalten zu erzeugen. Wir wollen eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden erreichen, es soll langsamer und aufmerksamer gefahren werden. Die Menschen müssen den Zusammenhang zwischen ihrem Verhalten und den Gefahren erkennen, die im Straßenverkehr herrschen.

DVR-report: Die Deutschen gelten als ein sehr regeltreues Volk. Warum ist das im Straßenverkehr nur bedingt der Fall?

Wendt: Das hat etwas mit der Autofahrernation Deutschland zu tun, die wir nun einmal sind. Wir bauen die besten Autos der Welt und sind stolz darauf. Deshalb sind wir ein sehr engagiertes autofahrendes Volk und glauben somit auch die besten Autofahrenden der Welt zu sein und könnten selbst bestimmen, wann wir wie schnell fahren.

DVR-report: Fehlverhalten muss entsprechend bestraft werden. Reichen die Sanktionsmöglichkeiten in Deutschland aus?

Wendt: Wir schöpfen noch nicht alle Instrumente aus, besonders wenn es um gefährliches Verhalten geht, wie zum Beispiel Telefonieren am Steuer, SMS- oder WhatsApp-Nachrichten tippen während der Fahrt und darüber hinaus das zu schnelle Fahren, Rotlichtverstöße etc. Bei all diesen gefährlichen Verstößen müssen nach Auffassung des Verkehrsgerichtstages die Sanktionen verschärft werden. Aber wir müssen auch andere Instrumente im Blick behalten, die bisher kaum in Anspruch genommen werden. Zum Beispiel die Auflage eines Fahrtenbuches für den Halter, wenn der Fahrer nach einem Verstoß nicht ermittelt werden kann. Auch der Verkehrsunterricht sollte wieder neu belebt werden. Das ist dann keine Sanktion, sondern ein Mittel, um eine Bewusstseinsänderung herbeizuführen.

DVR-report: Würde die Einführung einer Halterhaftung, wie wir sie in einigen europäischen Staaten kennen, dazu beitragen können, die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Wendt: Die Halterhaftung muss unbedingt eingeführt werden. Die Sanktionswahrscheinlichkeit würde vergrößert und viele Autofahrende könnten nicht mehr mit faulen Ausreden davonkommen, unterstützt von sehr aggressiv auftretenden Anwälten, die vor Gericht ihre Mandanten mit allen Mitteln vor einer Ahndung bewahren wollen. Ich bin der Meinung, dass diese Anwälte mittlerweile eine sehr unrühmliche Rolle in der Gesellschaft spielen. Viele von ihnen haben sich als Instrument der Rechtspflege fast verabschiedet und sind nur noch unternehmerisch unterwegs. So treten sie auch auf, werben aggressiv, indem sie die Polizei und ihre Beschäftigten herabwürdigen.



„Der Königsweg bei der Verkehrsüberwachung ist die direkte Ansprache der Regelverletzenden.“

Andere europäische Rechtsstaaten machen es uns beim Thema Halterhaftung vor, und wir können das in Deutschland auch, ohne gegen das Grundgesetz zu verstoßen.

DVR-report: Viele Verkehrsteilnehmende halten das Risiko, erwischt zu werden, zum Beispiel bei einem Geschwindigkeitsverstoß, für relativ gering. Wie kann die Kontrolldichte in Deutschland erhöht werden?

Wendt: Wir bekommen jetzt mehr Personal innerhalb der Polizei. Auch in den Ländern werden die Kräfte verstärkt, doch leider hat sich auch die Fülle an Aufgaben deutlich erhöht und viele Kollegen und Kolleginnen werden in den Ruhestand versetzt. Wir müssen also noch vieles nachholen, denn in der Vergangenheit ist viel Personal abgebaut worden, das wir dringend benötigen. Der Königsweg bei der Verkehrsüberwachung ist die direkte Ansprache der Regelverletzenden, das verkehrspädagogische Gespräch, die Belehrung, damit wir den Zusammenhang zwischen der Verkehrsüberwachung und der Verkehrssicherheit auch darstellen können.

DVR-report: Wie wirkt die direkte Ansprache durch Polizeikräfte auf die Delinquenten?

Wendt: Die direkte Ansprache, belehrt und aufgeklärt zu werden, das hat schon etwas mit „ertappt werden“ zu tun und man schämt sich ein bisschen. Insbesondere wenn man bereits etwas älter ist und durch junge Polizeikräfte über die Gefahren, die man selbst verursacht hat, aufgeklärt wird. Das kann richtig peinlich sein und das ist gut so.

DVR-report: Wie bewerten Sie mit Blick auf die Delikte im Straßenverkehr die Rechtspraxis in Deutschland?

Wendt: Wir gehen auf dem Zahnfleisch, nicht nur bei der Polizei, sondern auch in den Bußgeldstellen. Da sind viele Kollegen und Kolleginnen, die tapfer die Berge von Bescheiden abarbeiten, die trotzdem immer größer werden. Viele Verfahren gehen den Bach runter, weil wir es verwaltungstechnisch nicht schaffen, sie zu verfolgen. Es muss nicht nur modernste Technik zur Verfügung gestellt werden, um mehr Verkehrssünder zu erwischen, sondern wir müssen auch in den Bußgeldstellen sicherstellen, dass die Leute ermittelt und die Anzahl der Vergehen abgearbeitet werden können.



Rainer Wendt im Gespräch mit Sven Rademacher Fotos: VKM

DVR-report: In einzelnen Bundesländern und europäischen Staaten gibt es regelmäßig Aktionstage, an denen großflächig Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt werden. Diese werden vorher öffentlich angekündigt, Bürgerinnen und Bürger sind sogar aufgefordert, vorher Gefahrenstellen anzugeben, an denen kontrolliert werden sollte. Was halten Sie von Blitzer-Marathons und ähnlichen Aktionen?

Wendt: Solche Aktionen sind ein wichtiger öffentlichkeitswirksamer Teil in der Verkehrssicherheitsarbeit. Es sollen hier keine Kassen gefüllt werden. Es geht gerade an solchen Tagen nicht darum, möglichst viele Schnellfahrende zu erwischen. Nein, es geht darum, im Rahmen der Fachstrategie

Verkehrsunfallbekämpfung an einem Tag darauf aufmerksam zu machen, dass es hier bei uns ein Problem gibt. Jetzt ist in einigen Bundesländern politisch entschieden worden, solche Aktionen nicht mehr durchzuführen.

Auf europäischer Ebene, zum Beispiel bei den Aktionswochen des Polizeinetworks TISPOL, läuft das sehr erfolgreich. Erfahrungsgemäß steigen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten nach einem Blitzer-Marathon zwar wieder an, aber sie sind nicht mehr so hoch wie vorher.

Darüber hinaus gibt es natürlich weitere präventive Maßnahmen. Nordrhein-Westfalen zum Beispiel hat mit dem „Crash Kurs NRW“ eine sehr erfolgreiche Aktion im Portfolio. Dieses Präventionsprogramm richtet

sich an Schülerinnen und Schüler der zehnten und elften Klassen. Polizeibeamte, Feuerwehrleute, Rettungssanitäter, Notärzte, Notfallseelsorger und Angehörige von Unfallopfern als direkt Betroffene berichten sehr eindrücklich von den Unfallursachen und den oftmals schrecklichen Folgen.

DVR-report: Wenn Sie als Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft Wünsche an die politischen Entscheidungsträger frei hätten, was prioritär umgesetzt werden sollte, um die Verkehrssicherheit in Deutschland zu erhöhen – welche wären das?

Wendt: Für mich ist ganz wichtig, dass Verkehrssicherheitsarbeit immer gleichrangig neben der Kriminalitätsbekämpfung und der Einsatzbewältigung steht. Da darf es keine Abstriche geben. Deshalb dürfen wir hier auch nicht nachlassen. Aber grundsätzlich gilt: Für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist genau das Gleiche erforderlich wie in anderen Bereichen. Wir brauchen genügend Kollegen und Kolleginnen, die fachkundig zur Verfügung stehen. Wir benötigen modernste Technik und letztlich eine starke Gerichtsbarkeit und gute Gesetze, wie zum Beispiel die Halterhaftung.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Rainer Wendt

Seit 2007 ist Rainer Wendt Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft. Den Beruf des Polizisten hat er von der Pike auf gelernt. Dem Streifen dienst in seiner Geburtsstadt Duisburg schloss sich das Studium an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und die Ernennung zum Polizeikommissar, später zum Polizeihauptkommissar, an. Etliche Jahre im Schichtdienst und in Führungsfunktionen der Schutzpolizei prägten den Gewerkschafter.

Daneben hat er sich politisch engagiert, war viele Jahre Mitarbeiter der Bundestagsabgeordneten und Staatssekretärin Irmgard Karwatzki (CDU) und kandidierte selbst für den Landtag in Nordrhein-Westfalen.

Der 61-Jährige hat fünf Kinder und vier Enkelkinder.



„Die schwindeln uns doch an“

24. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ zur Halterhaftung im fließenden Verkehr



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Wenn im Grundgesetz das Recht auf körperliche Unversehrtheit festgeschrieben steht, und wenn wir wissen, wie man schwere Unfälle verhindern kann, ist es dann verfassungsrechtlich in Ordnung, diese Mittel nicht anzuwenden?“ Foto: Jürgen Gebhardt

Von Klaus Schuh

Dass Verkehrsverstöße wirksam bekämpft werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern – darüber herrscht weitgehend Einigkeit. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten ist auch unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten nicht akzeptabel. Zahlreiche Verkehrsverstöße können in Deutschland jedoch nicht geahndet werden, weil der Fahrer oder die Fahrerin nicht eindeutig identifiziert werden konnten. Könnte die Einführung der Halterhaftung im fließenden Verkehr, wie sie in einigen europäischen Ländern praktiziert wird, ein Mittel sein, um mehr staatlichen Druck auf Verkehrsdelinquenten auszuüben und die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Wäre ein solches Mittel mit unserer Rechtsordnung überhaupt vereinbar? Ist vielleicht die Halterkostenhaftung, bei der dem Fahrzeughalter zwar keine Strafe, aber zumindest die Kosten des Verfahrens auferlegt werden, ein probates Mittel? Diese und weitere Fragen wurden beim 24. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“, das mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der Unfallforschung der

Versicherer (UDV) am 15. Juni 2018 in Berlin stattfand, diskutiert.

Keine Strafe ohne Schuld

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf wies in seiner Einführung darauf hin, dass Bußgelder im europäischen Ausland zumeist erheblich höher sind als bei uns und verwies auf den Grundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“. Er warf aber auch eine entscheidende Frage auf: „Wenn im Grundgesetz das Recht auf körperliche Unversehrtheit festgeschrieben steht, und wenn wir wissen, wie man schwere Unfälle verhindern kann, ist es dann verfassungsrechtlich in Ordnung, diese Mittel nicht anzuwenden?“ Er erwarte Aufschlüsse darüber, was mit Blick auf das Thema Halterhaftung in Deutschland politisch umsetzbar sei und wie eine Position des DVR dazu aussehen könnte.

Viele Delikte werden nicht verfolgt

Professor Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) stellte Untersuchungsergebnisse über die Verfolgung von Verkehrsdelikten vor. Dabei wurden überwiegend Geschwindigkeitsdelikte, aber auch Abstands- und

Rotlichtverstöße betrachtet. Bei 2,5 Prozent der beweissicher dokumentierten Fälle habe man die Täter nicht ermitteln können und das Verfahren aus diesem Grunde einstellen müssen. Nur bei jedem fünften Fall wurde daraufhin eine Fahrtenbuchauflage angeordnet. Rechne man dies auf Basis der ausgewerteten Stichproben hoch, ergebe sich für das gesamte Bundesgebiet die immense Zahl von über einer Million Verfahren, die eingestellt werden mussten, weil die Täter nicht ermittelt werden konnten.

Regionale Sonderauswertungen hätten zudem ergeben, dass bei der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung zahlreiche Fahrzeuge mit ausländischen Zulassungen sowie Kradfahrende auffallen, deren Verfolgung schwierig oder unmöglich sei: „Die Zahl derer, die gar nicht in unserem System landen, sondern sofort aussortiert werden, ist immens.“

Frusterlebnisse eines Polizeiführers

Stefan Pfeiffer von der Deutschen Polizeigewerkschaft berichtete über „Frusterlebnisse eines Beamten in der Verkehrsüberwachung“: Bei einer Überwachungsaktion auf der Autobahn seien 414 Fahrzeuge mit sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgefallen (41 km/h und mehr). Es hätten jedoch nur 211 Verfahren eingeleitet werden können, was einer Quote von 51 Prozent entspricht.

Anhaltekontrollen seien schwierig (insbesondere nachts) und erforderten viel Personal, was häufig nicht zur Verfügung stehe. Bei Krädern könnten mit der entsprechenden Messtechnik zwar Fotos von vorne und von hinten erstellt werden. Dennoch sei die Identifizierung der Fahrenden oft nicht einwandfrei möglich, sodass es auch bei hohen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zur



Befürworter der Halterhaftung (v.l.n.r.): Rainer Wendt (Bundvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft), Martin Mönninghoff (Gewerkschaft der Polizei) und Prof. Dieter Müller (Hochschule der Sächsischen Polizei) Fotos: Jürgen Gebhardt

Einstellung der Verfahren komme.

Pfeiffer appellierte: „Da draußen sterben Leute. Wir sind dafür verantwortlich, dafür Sorge zu tragen, dass das aufhört! Verstecken wir uns nicht immer hinter verfassungsrechtlichen Bedenken und hinter dem Datenschutz!“

Automatisiertes Fahren

Professor Eric Hilgendorf, Julius-Maximilians-Universität Würzburg, sprach Fragen der Verantwortung an, die sich insbesondere beim automatisierten Fahren ergeben, und konkretisierte dies anhand einiger Beispiele. Oft werde gesagt, beim automatisierten Fahren sei der Hersteller immer in der Pflicht zu haften. Das sei jedoch nicht richtig, so lange seitens der Hersteller die „gebotene Sorgfalt“ berücksichtigt werde. Diskutiert werde als eine Lösung für solche Fälle die rechtliche Einführung einer „E-Person“. Dies sei aber strittig. Im Strafrecht könne eventuell ein neuer Gefährdungsstraftatbestand des Inverkehrbringens unerlaubt gefährlicher lernfähiger Systeme eingeführt werden.

Wie sieht es bei unseren Nachbarn aus?

Professor Michael Brenner, Friedrich-Schiller-Universität Jena, berichtete

über die unterschiedlichen Regelungen zur Halterhaftung im europäischen Ausland. Dabei gebe es verschiedene Ansätze. Im strengsten Fall hafte der Halter stets und uneingeschränkt für Verstöße, die mit seinem Fahrzeug begangen werden. Damit komme jedoch das Schuldprinzip nicht zur Anwendung.

Praktiziert werde in anderen Staaten auch eine bußgeldbewehrte Auskunftspflicht über die Person, die jeweils gefahren sei. Bei Nichtbefolgung käme es dann zu Sanktionen gegen den Halter. In einer weiteren Variation obliege dem Halter die Verpflichtung zur verantwortungsvollen Auswahl der fahrenden Personen. Komme es zu einem Verstoß mit dem Fahrzeug des Halters, habe dieser gegen diese Pflicht verstoßen.

Und schließlich könne die Halterhaftung auf eine Kostentragungspflicht bezogen sein, wie dies zum Beispiel in Deutschland gemäß Paragraph 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) in einem Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstößes der Fall sein könne. Wenn der Führer des Kraftfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden könne oder seine Ermittlung einen unangemessenen

Aufwand erfordere, könnten dem Halter des Kraftfahrzeuges die Kosten des Verfahrens auferlegt werden.

Dies könne man auch als „unechte Halterhaftung“ bezeichnen. Nach Auffassung von Professor Brenner könne jedoch eine verkehrserzieherische Wirkung und eine Steigerung der Verkehrssicherheit – wegen der fehlenden „Denkzettelwirkung“ – durch eine Sanktionierung des Halters kaum erzielt werden. Eine echte Halterhaftung käme in Deutschland indes nicht in Frage, denn eine strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters sei nach Ansicht des Bundesverfassungsgerichts rechtsstaatswidrig und verletze den Betroffenen in seinem Grundrecht aus Artikel 2 Abs. 1 Grundgesetz.

Eine etwas andere Position vertrat **Professor Gerrit Manssen**, Universität Regensburg: „Wir machen die Halterhaftung nicht, um die Menschen zu ärgern, sondern um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.“ Dass Deutschland bei der Rate der Getöteten pro eine Million Einwohner nur im Mittelfeld liege, könne an einer niedrigen Kontrolldichte liegen, auch die Höhe der Bußgelder dürfe eine Rolle spielen.

Es werde häufig so dargestellt, dass der Rechtsstaat Deutschland beschädigt würde, wenn man die Halterhaftung einführe. Dies sei jedoch überzogen. Persönliche Sanktionen für Verstöße, die man selbst nicht begangen hat, dürfe es nicht geben. Es bestehe jedoch die Gefahr, dass man aus fundamentalen Grundsätzen Kleinigkeiten ableite, was zu unsinnigen Ergebnissen führe: „Man darf nicht auf alles mit verfassungsrechtlichen Hämmern draufhauen.“ Eine Verpflichtung zur Nennung von Fahrenden – mit Ausnahme von Familienmitgliedern – sei durchaus denkbar. „Wenn wir zu dem Ergebnis kämen, dass wir eine Ausdehnung der

Halterhaftung brauchen, sollte man sich die richtigen Instrumente ausdenken“, sagte Manssen.

Kontroverse Diskussion

In der darauffolgenden Podiumsdiskussion wurden konträre Meinungen vertreten: Ulrich Klaus Becker, ADAC, sprach sich aus verfassungsrechtlichen Gründen gegen eine Halterhaftung im fließenden Verkehr aus. Die Behörden sollten erst einmal die vorhandenen Möglichkeiten, zum Beispiel Fahrtenbuchauflagen und Anordnung von Verkehrsunterricht, nutzen. Eine Beteiligung des Halters an den Kosten der Ermittlungen der Person, die am Steuer saß, könne er sich vorstellen. Becker trat zudem für eine bessere technische und personelle Ausstattung der Polizei ein. Dies könne für die Verkehrssicherheit auch viel bewirken.

Siegfried Brockmann, Unfallforschung der Versicherer, machte sich dafür stark, einen Versuch zur Ausweitung der Halterhaftung zu wagen: „Stellen wir das Bundesverfassungsgericht doch auf die Probe. Ich sehe nicht, was dagegenspricht, dass der Halter den Fahrer nennen soll.“ Rolf Frieling von der Biker Union e.V. sprach sich aus verfassungsrechtlichen Gründen entschieden gegen eine Halterhaftung aus. Man müsse Verstöße konsequent

verfolgen und bei Mehrfachtätern viel intensiver auch die Frage nach der Fahr-eignung aufwerfen. Martin Mönninghoff, Gewerkschaft der Polizei, war der Meinung, man könne das eine tun, und das andere nicht lassen: „Wir sollten die Halterhaftung in Angriff nehmen, auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheitsziele 2020.“ Rainer Wendt, Deutsche Polizeigewerkschaft, fand drastische Worte zum Verhalten der Delinquenten: „Die Halter schwindeln uns doch an: Ich bin nicht gefahren, ich habe das Auto verliehen, ich kann mich nicht erinnern.“ Er sage „Ja“ zur Halterhaftung, sie müsse aber rechts-sicher ausgestaltet sein.

Schlussfolgerungen

In seinem Schlusswort zog Dr. Walter Eichendorf sein persönliches Fazit: Die unmittelbare Halterhaftung sei möglicherweise ein interessantes langfristiges Projekt, aber kurzfristig nicht ohne verfassungsrechtliche Probleme zu realisieren. Das Thema Halterkostenhaltung solle jedoch an das Bundesverkehrsministerium herangetragen werden. Zudem müsse weiter daran gearbeitet werden, den Überwachungsdruck auf die Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und vorhandene Instrumente wie zum Beispiel die Fahrtenbuchauflage klarer und präziser zu nutzen.



Kontrovers diskutierten (v.l.n.r.) Ulrich Klaus Becker (ADAC), Siegfried Brockmann (UDV), Rolf „Hilton“ Frieling (Biker Union), Rainer Wendt (DPolG) und Martin Mönninghoff (GdP); rechts Moderatorin Sandra Berndt

Wie ein politischer Hype Menschenleben rettet – gute Zeiten für Assistenzsysteme

Fahrzeugtechnik steht hoch im Kurs

Von Jonas Hurlin

Politik und Medien sind oft nicht vorhersehbar. Einzelne Ereignisse oder Bilder können neue Relevanz erzeugen, Stimmungen drehen und politische Entscheidungen antreiben.

Das hat auch Folgen für Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Fachlich gut begründete Weichenstellungen müssen oft lange auf politisch günstige Zeiten warten, nur mühsam dringt manch gute Idee in die Öffentlichkeit. Selbst das beharrliche Vorbringen guter Argumente erntet dann nur müde Hinweise auf die begrenzten Kapazitäten von Politik und Verwaltung.

Derzeit erleben wir jedoch einen politischen Hype für die Verkehrssicherheit, vor allem für fahrzeugtechnische Lösungen.

Es waren vermutlich die Medienberichte von schrecklichen Unfällen, die politischen Handlungsdruck erzeugt

haben. Zum einen waren auf einigen Strecken Lkw mit fatalen Folgen auf Stauenden aufgefahren. Zum anderen wurden, besonders grausam, Rad fahrende Kinder von rechtsabbiegenden Lkw erfasst und vor den Augen ihrer Eltern getötet.

Wirkung von Notbremsassistenten

Für beide Unfallarten verspricht die Fahrzeugtechnik Abhilfe: Moderne Notbremsassistenten können einen großen Anteil der Auffahrunfälle verhindern oder ihre Folgen deutlich abmildern. Erste Auswertungen des Unfallgeschehens deuten darauf hin, dass die entsprechend ausgerüsteten Lkw signifikant seltener Auffahrunfälle verursachen. Moderne Notbremsassistenten können aber nur wirken, wenn der Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht deutlich unterschritten wird. Ein Abschalten des Abstandsregeltempomaten sowie des Abstandswarners mag aus Sicht der Fahrenden verständlich

sein, um Überholvorgänge zu ermöglichen und ein Einscheren von Pkw zu verhindern. Hinnehmbar ist es trotzdem nicht: Bei zu geringem Abstand kann auch der beste Notbremsassistent nichts mehr ausrichten. Bremsweg bleibt Bremsweg.

Potenzial von Abbiegeassistenten

Auch für viele der typischen Rechtsabbiegeunfälle mit Radfahrenden im toten Winkel von Lkw verheißt die Fahrzeugtechnik eine Lösung, die in den Medien viel zitiert ist: Abbiegeassistenten. Sie haben ohne Zweifel das Potenzial, einen beträchtlichen Anteil dieser schrecklichen Unfälle zu verhüten, indem sie den Menschen am Steuer rechtzeitig warnen. Bis sie hoffentlich bald auch selbsttätig eine Gefahrenbremsung auslösen können, erweitern sie quasi die Sinne der Fahrenden, die dann angemessen reagieren müssen.

Technische Herausforderungen

Beide Systeme haben in Medien und Politik Hochkonjunktur. In teils aufgeregten Debatten in den sozialen Medien wurden Abbiege- wie Notbremsassistenten auch zum Teil Wunderkräfte zugeschrieben. Nur an Ignoranz oder Geiz liege es, dass nicht längst alle Fahrzeuge diese schrecklichen Unfälle ganz automatisch verhindern könnten. So einfach ist es leider nicht. Zwar gibt es gut funktionierende Abbiegeassistenten, die sich nachrüsten lassen. Aber es muss auch an Planen-Lkw, Wechselaufleger, Seecontainer etc. gedacht werden, bei denen Sensoren installiert, kalibriert und mit der Zugmaschine abgestimmt sein wollen.



Moderne Notbremsassistenten können einen großen Anteil der Auffahrunfälle verhindern oder ihre Folgen deutlich abmildern. Fotos: MAN

Den Abbiegeassistenten, der Sensoren nur an der Zugmaschine benötigt, gibt es bei Drucklegung dieses Artikels nur für Neufahrzeuge und nur von einem großen Hersteller. Vielleicht hat die öffentliche Aufmerksamkeit aber dazu geführt, dass nun nicht mehr nur wenige, sondern alle Hersteller und Zulieferer ihre Prioritäten bei der Entwicklung auf die Sicherheitssysteme gelenkt haben.

Aber selbst bei den bestmöglich denkbaren Systemen können Unfälle nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Vorausschauendes Verhalten und eine fehlerverzeihende Infrastruktur behalten ihre Bedeutung.

Breite politische Unterstützung

Unumstritten wird eine rasche Ausrüstung der Flotten mit Assistenzsystemen direkt Menschenleben retten. Darauf kann und will sicher niemand verzichten und das haben für beide Systeme alle politischen Ebenen sehr deutlich gemacht. Verkehrsministerkonferenz und Bundesrat, Bundestag und Bundesverkehrsministerium haben sich jeweils mit Beschlüssen, Anträgen, Gesprächen oder gar Regulierungsvorschlägen stark gemacht für eine schnelle Ausrüstung von Lkw mit beiden Assistenzsystemen.

Die „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundesverkehrsministeriums etwa greift die Forderungen nach einer raschen Nachrüstung dieses Systems auf und hat wichtige Organisationen zu Selbstverpflichtungen angeregt. Schon vorgegangen waren das Europäische Parlament und die EU-Kommission, letztere ganz zentral mit dem Entwurf der „Typgenehmigungsverordnung“.

Technisches Regelwerk klären

Dass der Druck zur Einführung von Notbrems- und Abbiegeassistenten aufrechterhalten wird, ist keinesfalls sicher. Nach all den politischen

Statements und journalistischen Kommentaren sind wieder die Fachleute gefragt, die dafür sorgen müssen, dass der gesellschaftliche Wunsch nach technischer Unfallverhütung Realität auf den Straßen wird. Nehmen wir das Beispiel des Notbremsassistenten. Da gibt es sehr unterschiedliche Vorstellungen, wie technische Regeln im Detail festgelegt werden: Ab wann muss eine Warnphase beginnen? Wann und wie stark muss das Fahrzeug selbstständig bremsen? Wie kann man eine Übersteuerung regeln? Hier kommt es auf den genauen Wortlaut etwa in der „Typgenehmigungsverordnung“ sowie in den entsprechenden technischen Regelwerken der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) an. Aber auch bei der Nachrüstung gewerblicher und kommunaler Nutzfahrzeugflotten mit Abbiegeassistenten ist es mit dem Aufkleber der „Aktion Abbiegeassistent“ nicht getan. Auch hier gibt es technische Fragestellungen, die geklärt werden müssen. Schließlich wollen wir nicht, dass der Abbiegeassistent vor jedem Busch, Lichtmasten oder jeder Mülltonne warnt.

Nachrüstung notwendig

Es liegt jetzt an den entscheidenden Akteuren in der Industrie, die Fahrzeuge in ihrem Verantwortungsbereich schnell nachzurüsten. Dabei bleibt zu hoffen, dass die öffentlichen Appelle laut genug waren und der Ausrüstungsstand in ein paar Monaten soweit ist, wie der technische Stand es erlaubt. Zur Erinnerung: Unsere Gesellschaft ist nicht bereit hinzunehmen, dass ein Mensch stirbt, obwohl ein geeignetes Warnsystem für das entsprechende Fahrzeug den Unfall hätte verhindern können.

Doch hier war bislang nur von Nutzfahrzeugen die Rede. Die verursachen trotz hoher Fahrleistung nur einen vergleichsweise kleinen Teil der



Abbiegeassistenten haben das Potenzial, einen hohen Anteil schwerer Unfälle zu verhindern.

Unfälle. Noch mehr Potenzial haben leistungsfähige Notbremsassistenten in Pkw – wieder eine Technik, die Menschenleben rettet und die es bereits gibt. Wieder ein Baustein, die Vision Zero umzusetzen. Vielleicht brauchen wir dafür nicht mal einen Hype. Die EU-Kommission hat eine baldige Ausrüstungspflicht vorgeschlagen. Hersteller und Kunden haben es in der Hand, schon heute nur noch neue Pkw mit Notbremsassistenten auf unsere Straßen zu lassen. Der DVR setzt sich schon seit Jahren mit seiner Aktion „bester beifahrer“ für den Notbremsassistenten ein.

Der Autor ist Referent Public Affairs beim DVR.

jhurlin@dvr.de

Raser und Drängler verunsichern beim Überholen

DVR-Umfrage zum Verhalten auf der Autobahn

Fast ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland (32 Prozent) lassen sich beim Überholen durch Raser und Drängler auf der Autobahn verunsichern. Dies ergab eine repräsentative Befragung von knapp 2.000 Personen, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos im April 2018 durchgeführt wurde.

Aggressivität, Angst, Verunsicherung

19 Prozent der Befragten reagieren aggressiv auf Raser und Drängler. Sie gaben an, dass sie sich von deutlich schneller Fahrenden nicht beeindrucken lassen. Im Gegenteil: Sie entscheiden sich dafür, bewusst auf der Überholspur zu fahren, selbst wenn der rechte Fahrstreifen wieder frei ist. Teilweise tippen sie sogar leicht aufs Bremspedal, um so für einen

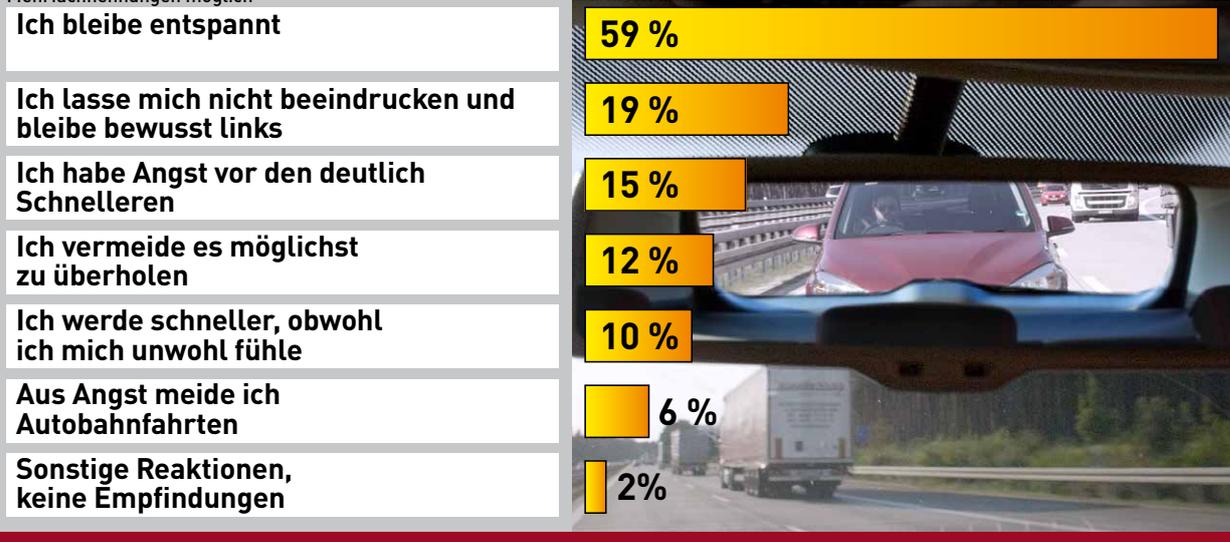
ausreichenden Sicherheitsabstand zu sorgen. 15 Prozent antworteten, dass sie vor Fahrern und Fahrerinnen, die schneller als die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h fahren, Angst haben. Sie fühlen sich bedrängt, schauen deshalb immer wieder in den Rückspiegel und versuchen, schnellstmöglich auf die rechte Spur zu kommen. Weitere zwölf Prozent vermeiden es, auf der Autobahn zu überholen. Sie setzen nur dann zum Überholen an, wenn kein Auto hinter ihnen zu sehen ist oder nur wenige Autos zu überholen sind. Zehn Prozent erhöhen die eigene Geschwindigkeit, wenn sie beim Überholen von hinten bedrängt werden. Dabei fühlen sie sich jedoch unwohl. Einige (sechs Prozent) – insbesondere Ältere – vermeiden aus Angst vor dieser Stresssituation Autobahnfahrten nach Möglichkeit ganz.

Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen

In Deutschland gilt auf Autobahnen ohne Tempolimit die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Immer wieder nutzen Einzelne das, um deutlich schneller zu fahren. „Dieses Verhalten ist äußerst bedenklich. Schließlich gilt laut StVO der Grundsatz, gegenseitig Rücksicht aufeinander zu nehmen“, sagt DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner. Zu schnelles Fahren und mangelnder Sicherheitsabstand seien nach wie vor Hauptunfallursachen. Der DVR empfehle daher allen Autofahrerinnen und Autofahrern, auf der Autobahn eine angepasste Geschwindigkeit zu wählen und die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einzuhalten.

Was empfinden Sie beim Überholen auf der Autobahn mit Blick auf den rückwärtigen Verkehr?

Mehrfachnennungen möglich



Raser und Drängler verunsichern fast ein Drittel der Autofahrerinnen und Autofahrer beim Überholen auf der Autobahn. Der DVR empfiehlt: angepasste Geschwindigkeit wählen und die Richtgeschwindigkeit einhalten. Foto: DVR

Europa in Bewegung

EU-Kommission setzt Prioritäten für die Verkehrssicherheit



Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Verkehr *Fotos: David Plas*

Von Jacqueline Lacroix

Seit 2014 hat die EU-Kommission mehr als jemals zuvor Maßnahmen ergriffen, um dazu beizutragen, dass die EU-Bürger für die Mobilität von morgen gerüstet sind. Sie soll sicher, umweltfreundlich und vernetzt sein. Im Mai 2018 ist das dritte und letzte Mobilitätspaket veröffentlicht worden und umfasst ein ganzes Maßnahmenbündel: Dazu gehören eine integrierte Strategie für die Straßenverkehrssicherheit 2021 bis 2030, Maßnahmen zur Fahrzeugsicherheit und zur Infrastruktur sowie eine zukunftsorientierte Strategie für vernetzte und automatisierte Mobilität. Ergänzt wird das Maßnahmenpaket mit Initiativen im Bereich umweltfreundlicher Verkehr. Damit nimmt die Sicherheit im Straßenverkehr einen besonders hohen Stellenwert ein.

Vision Zero als Ziel

Das EU-Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten zwischen 2011 und 2020 zu halbieren, wird nicht erreicht, daher müssen alle Akteure einen neuen Anlauf unternehmen, um neben dem Leid auch die hohen sozioökonomischen Kosten in Höhe von 120 Milliarden Euro zu reduzieren. Mit dem künftigen Rahmen für Verkehrssicherheit wird das langfristige Ziel der EU bekräftigt, die Anzahl der

Verkehrstoten bis 2050 auf nahezu Null zu bringen („Vision Zero“, vom EU-Verkehrsministerrat und EU-Parlament im Weißbuch der Transportpolitik der EU 2011 verankert).

Im kommenden Jahrzehnt ist als Zwischenziel die erneute Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten vorgesehen. Die Strategie beruht auf dem „Safe-System“-Ansatz, bei dem die Unfallursachen in integrierter Form angegangen werden sollen, wobei mehrere Schutzmechanismen miteinander kombiniert werden, damit der Ausfall eines Mechanismus durch andere kompensiert werden kann. Dies erfordert koordinierte Maßnahmen in allen Sektoren und für alle Straßenverkehrsteilnehmenden im Rahmen einer verstärkten Steuerungsstruktur. Mittels Leistungsindikatoren sollen hierbei die Fortschritte und der Zielerreichungsgrad für die Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten überwacht und gemessen werden. Die Indikatoren werden gegenwärtig in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten festgelegt.

Verbesserte Infrastruktur

Die „High Level Group on Road Safety“, die sich aus hochrangigen Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, soll dabei stärker in die strategische Beratung und Rückmeldung einbezogen werden. Außerdem ist angestrebt, einen „Europäischen Botschafter für die Straßenverkehrssicherheit“ zu benennen, eine bekannte Persönlichkeit, die auf internationaler Ebene Entwicklungen der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit verbreiten soll.

Im Bereich der Straßeninfrastruktur sollen mit dem vorgelegten Vorschlag zur Überarbeitung der entsprechenden Richtlinie insbesondere diejenigen besser geschützt werden, die mit dem Fahrrad und Motorrad unterwegs sind. Die Richtlinie sieht vor, das Sicherheitsmanagement von Straßen auf alle Fernstraßen auszudehnen. Ob

dies auf nationaler Ebene mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang steht, wird noch zu klären sein. Die EU-Kommission schätzt jedoch, dass mit einer Umsetzung der Richtlinie bis 2030 rund 3.200 Menschenleben gerettet und zusätzliche 20.700 schwere Verletzungen vermieden werden könnten.

Lebensrettende Fahrzeugtechnik

Das Potenzial zur Rettung von Menschenleben im Bereich der Fahrzeugtechnik ist noch größer: 7.300 Menschenleben könnten gerettet werden, wenn alle neu zugelassenen Fahrzeuge mit elf fortschrittlichen Sicherheitssystemen ausgestattet würden. Dies sind beispielsweise Notbremsassistentensysteme, Spurhalteassistenten, übersteuerbare intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder die Ablenkungserkennung. Solche Systeme verfügen über ein erhebliches Potenzial zum Ausgleich menschlicher Fehler, die bei den meisten Unfällen im Straßenverkehr eine wichtige Rolle spielen. Hierzu gehört auch das Verhindern von Alkoholfahrten durch den Einbau alkoholsensitiver Wegfahrsperren mittels einer standardisierten Schnittstelle. Um eine unterschiedliche Behandlung

der verschiedenen Fahrzeugklassen zu vermeiden, werden zusätzlich die derzeitigen Lücken in den Rechtsvorschriften geschlossen, die im Wesentlichen dazu geführt haben, dass bestimmte SUV und leichte Nutzfahrzeuge von den vorgeschriebenen Crashtests ausgenommen sind. Durch all diese fahrzeugtechnischen Maßnahmen könnten zusätzliche 38.900 schwere Verletzungen vermieden werden.

Vorfahrt für automatisierte Mobilität

Die Strategie zur vernetzten und automatisierten Mobilität hat zum Ziel, Europa weltweit zu einem Vorreiter für vollautomatisierte und vernetzte Mobilitätssysteme zu machen. Insbesondere ältere Menschen und solche mit eingeschränkter Mobilität sollen am Straßenverkehr sicher, kostengünstig und umweltverträglich teilnehmen. Damit in den kommenden Jahren nach und nach automatisierte Fahrzeuge verfügbar werden, wird die EU-Kommission neben finanzieller Unterstützung einen geeigneten Rechtsrahmen entwickeln, der die Cybersicherheit, die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, den Datenschutz und den Zugang zu Daten berücksichtigt. Dabei

sollen ethische und gesellschaftliche Aspekte in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Die EU-Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament sind nunmehr aufgefordert, die unterschiedlichen Maßnahmen zu unterstützen und zügig umzusetzen. Eine verzögerte Einführung insbesondere der fahrzeugtechnischen Maßnahmen würde das lebensrettende und verletzungsmindernde Potenzial konterkarieren.

Weiterführende Informationen zu den einzelnen Rechtsvorschriften und Strategien sowie zum Mobilitätspaket unter:

https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/safety_de (Fahrzeugsicherheit)

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/home_de (Straßenverkehrssicherheit) und

https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en

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

Europäische Charta für Verkehrssicherheit

Am 26. Juni 2018 überreichte Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Verkehr, die diesjährigen „Excellence in Road Safety Awards“ an Organisationen und Unternehmen aus Slowenien, Frankreich, Spanien, Großbritannien und Ungarn für ihre herausragenden Aktionen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit.

Rund 100 Organisationen, Unternehmen und Institutionen aus Deutschland haben die EU-Charta für Verkehrssicherheit seit 2004 unterzeichnet.



Gemeinsam für den Verkehr von morgen

Die Zuverlässigkeit einer alternden Infrastruktur sowie eine umweltgerechte Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung standen im Fokus einer Tagung des Expertennetzwerkes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem Titel „Verkehr und Infrastruktur 2018“. Rund 350 Fachleute aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Forschung informierten sich über aktuelle Forschungsergebnisse des Netzwerks.

Im Rahmen des BMVI-Expertennetzwerkes arbeiten sieben Ressortforschungseinrichtungen und Fachbehörden des BMVI gemeinsam an verkehrsträgerübergreifenden Lösungen für drängende Verkehrsfragen der Zukunft. Wie wichtig dabei die Vernetzung der Behörden ist, betonte Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister: „Deutschland besitzt eines der modernsten Verkehrsnetze der Welt. Für die Erhaltung dieser Infrastruktur müssen wir jedoch etwas tun. Die Ressortforschungseinrichtungen und Fachbehörden des BMVI sind von enormer Bedeutung für unser politisches Handeln – sie sind Zentren für innovative und praxisnahe Lösungen. Auch deshalb bleiben wir in einem regelmäßigen und engen Dialog von Politik, Wissenschaft und Wirtschaft. Die hier gewonnenen Erkenntnisse aus Forschung und Entwicklung fließen nicht zuletzt in zahlreiche Investitionsentscheidungen in das Verkehrsnetz ein.“

Das BMVI-Expertennetzwerk wurde 2016 auf Initiative des BMVI gegründet. Ziel ist es, die Kompetenzen der Ressortforschungseinrichtungen und Fachbehörden der Bundesverkehrsverwaltung auf eine breitere gemeinsame Basis zu stellen, sich intensiver miteinander zu vernetzen und so den Wissens- und Technologietransfer zu fördern. Die Gesamtkoordination des Netzwerks hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) übernommen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2018, 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:
sw-media

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

G 3169 F

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



+

Marie (38), abgelenkt durch eine SMS

