

DVR **report**

3/2018

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Im Blickpunkt

Prävention systematisch planen

Rundschau

Medikamente am Steuer:
Nebenwirkung Unfall

Aktuell

Unterschätzte Gefahr:
Müdigkeit am Steuer

Mitglieder

Autobahnen in Österreich
sicherer als in Deutschland

Junge Erwachsene besonders gefährdet

Junge Erwachsene sind im Straßenverkehr nach wie vor besonders gefährdet. In keiner anderen Altersgruppe passieren so viele Unfälle wie bei den 18- bis 24-Jährigen. Im Jahr 2017 verunglückten in Deutschland insgesamt 62.966 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr, 394 junge Menschen wurden getötet. Damit waren 16,1 Prozent aller Verletzten und 12,4 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr in diesem Alter, obwohl nur jeder 13. der Gesamtbevölkerung (7,7 Prozent) zu dieser Altersgruppe zählte. Deshalb ist es wichtig, dass junge Fahrerinnen und Fahrer sicher und reflektiert Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln können.

Die jüngst von der Verkehrsministerkonferenz beschlossenen konkreten Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die „Hochrisikogruppe Fahranfänger“ sind zu begrüßen. Dazu zählt, die Probezeit von zwei auf drei Jahre zu verlängern. Dabei sollen sinnvolle Möglichkeiten geschaffen werden, durch nachgewiesene Lernerfolge bis zu einem Jahr Probezeit wieder abbauen zu können.

Besondere Aufmerksamkeit wird auf das Begleitete Fahren ab 17 (BF17) gelegt. Die neuen Regelungen sind grundsätzlich eine gute Sache. Allerdings bleibt zu hoffen, dass durch die Lockerung der Bestimmungen für Begleitpersonen beim BF17 das Erfolgsmodell insgesamt keinen Schaden nimmt. Während begleitende Personen heute noch in die Prüfungsbescheinigung der Jugendlichen namentlich eingetragen werden müssen und maximal einen Punkt im Flensburger Fahreignungsregister aufweisen dürfen, soll auf diese Einschränkungen zukünftig verzichtet werden. Es sollte sorgfältig beobachtet werden, ob diese Änderung Auswirkungen auf die Sicherheit der jungen Erwachsenen hat.

Selbstverständlich bleibt in diesem Zusammenhang die professionelle Fahrausbildung eine unverzichtbare Säule. Es ist und bleibt im Sinne der jungen Fahranfängerinnen und -anfänger eine zentrale Aufgabe, die Bemühungen aller beteiligten Akteure zu einem gemeinsamen Handeln zu bündeln, damit die Risiken für diese Hochrisikogruppe minimiert werden können.

Wir brauchen die größtmögliche Bandbreite an Hilfestellungen, damit auch bald für alle jungen Menschen im Straßenverkehr die Vision Zero gilt: Keiner kommt um, alle kommen an!

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Jugendaktion „Moods“ gestartet

Gemeinsame Kampagne des DVR mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften

Ob beim Fahrrad- oder Mopedfahren, im Bus oder in der Bahn, zu Fuß oder nur beim Mitfahren: Die Teilnahme am Straßenverkehr ist von teils starken Emotionen geprägt. Wie Jugendliche mit ihnen und eigenen Stimmungen umgehen, wie gut sie ihren (Schul-)Weg meistern, wird unter dem Titel „Moods“ in der diesjährigen Jugendaktion des DVR, der Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UK/BG) thematisiert.

Auf der Webseite www.moods-dvr.de werden Emotionen von A bis Z beleuchtet. Zudem gibt es dort Tipps, wie negative und starke Emotionen erfolgreich bewältigt und mit ihnen umgegangen werden kann. Emotionen ist niemand hilflos ausgeliefert, es ist möglich, die eigene Stimmung selbst zu bestimmen.

Die Webseite bietet zudem Materialien für Lehrkräfte an, mit denen das Thema gezielt in den Unterricht integriert werden kann. Interessierte Klassen können sich auch am Gewinnspiel beteiligen und mit etwas Glück eine Soundanlage für die Schule, eine professionelle Spiegelreflexkamera

oder Geld für die Klassenkasse gewinnen. Interesse? Dann ist die erste Emotion bereits geweckt.

Weitere Informationen unter:
<https://www.moods-dvr.de/wettbewerbe/>



Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
INTERVIEW	8
MITGLIEDER	11
IM BLICKPUNKT	20
JOURNAL	22
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

Nebenwirkung Unfall

Medikamente können die Fahrtüchtigkeit negativ beeinflussen



Medikamente können zum Risikofaktor werden. Foto: DVR

Schniefnase, Kopfschmerzen, Husten? Geht schon, meinen viele und nehmen eine Tablette. Nur wenige denken an mögliche Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit, viele lesen die Packungsbeilage nicht und fragen nicht ihren Arzt oder Apotheker. Sie gehen damit ein Risiko ein, denn viele Medikamente haben ungeahnte Nebenwirkungen.

Mit dem Hausarzt sprechen

„Besonders kritisch sind Medikamente, die den Blutzucker oder den Blutdruck stark absinken lassen, die Wahrnehmungs- und Bewegungsfähigkeit beeinträchtigen oder Gefühlsschwankungen oder gar

Persönlichkeitsveränderungen hervorrufen. Das sind Schlaf- und Beruhigungsmittel, Psychopharmaka, aber auch Präparate gegen Diabetes oder auch Mittel gegen Erkältungen und Allergien“, erläutert DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner.

Gefährliche Medikamentencocktails

Noch gefährlicher wird es, wenn die Arzneimittel als Mix und mit Alkohol oder Drogen zusammen eingenommen werden. Die Wirkungen der einzelnen Präparate werden verstärkt und das Reaktionsverhalten wird deutlich eingeschränkt. Auch Aufmerksamkeit,

Konzentration, Sicht und Motorik können leiden. „Medikamentencocktails können unvorhersehbare Nebenwirkungen mit sich bringen. Wenn Sie wirklich mehrere Medikamente gleichzeitig einnehmen müssen, sprechen Sie auf jeden Fall mit Ihrem Hausarzt darüber. Auch lokale Betäubungen, die Spritze beim Zahnarzt oder Impfungen können die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Im Zweifel das Auto lieber stehen lassen“, rät Kellner.

Verlangsamte Reaktionen

Nicht nur verschreibungspflichtige Medikamente, auch freiverkäufliche Arzneimittel können zum Risikofaktor beim Fahren werden. In Deutschland sind rund 55.000 Medikamente zugelassen. Fachleute gehen davon aus, dass sich circa 2.800 dieser Präparate (fünf Prozent) negativ auf die Teilnahme am Straßenverkehr auswirken können. Insbesondere Schmerz- und Erkältungsmittel, die auch stimulierende Substanzen enthalten, zum Beispiel Koffein, führen kurzfristig zu einer subjektiv empfundenen Verbesserung der Symptome. Man fühlt sich fahrtüchtig. Allerdings kann dies auch bedeuten, dass man euphorisiert Gefahren im Straßenverkehr unterschätzt. Lässt die Wirkung des Medikamentes hingegen nach, kommt es häufig zu einer Ermüdung. Diese kann dann die Reaktionsfähigkeit deutlich verlangsamen.

Deshalb sollte laut DVR bei der nächsten Erkältung vor der Einnahme von Medikamenten lieber nachgelesen oder nachgefragt werden, bevor der Zündschlüssel gedreht wird.

Wie können Abbiegeunfälle vermieden werden?

4. Juristische Fachkonferenz des DVR



Diskutierten verkehrsrechtliche Fragestellungen (v.l.n.r.): Christian Kellner (DVR), Dr. Walter Eichendorf (DVR), Carmen Scholze (Niedersächsisches Ministerium für Inneres und Sport), Prof. Michael Brenner (Uni Jena), Dr. Lennart Lutz (Autonomous Intelligent Driving GmbH), Stefan Grieger (DVR) und Prof. Dieter Müller (Juristischer Beirat des DVR) Foto: DVR

Abbiegeunfälle standen im Fokus der 4. Juristischen Fachkonferenz des DVR im Berliner Humboldt Carré. Rund 60 Rechtsexpertinnen und -experten diskutierten über mögliche Wege, solche Unfälle zu vermeiden.

Sicht der Polizei

Abbiegeunfälle würden von allen Beteiligten als besonders tragisch empfunden, weil dabei ungeschützte Verkehrsteilnehmende und häufig Kinder getötet würden. Darauf wies Polizeioberärztin Carmen Scholze aus dem Landespolizeipräsidium im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport hin.

Abbiegeunfälle vermeiden

Siegfried Serrahn, Geschäftsführer der Serrahn Spedition + Logistik GmbH, stellte verschiedene Projekte vor, mit denen Spediteure in Osnabrück versuchen, Abbiegeunfälle mit Lkw zu verhindern und damit Menschenleben zu retten. Die Aktionen reichten von der Installation von Spiegeln an Ampeln über Aktionstage, Selbstverpflichtungserklärungen der Spediteure bis

zum Sammeln von Praxiserfahrungen mit Abbiegeassistenten.

Anreize für Investitionen schaffen

In seinem Vortrag erläuterte Professor Michael Brenner von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, dass die EU durch die Harmonisierung von Typgenehmigungen einen funktionierenden Binnenmarkt mit hohem Schutzniveau ermögliche. Darunter fielen auch Abbiegeassistentensysteme, die bereits in einem Kommissionsvorschlag für eine neue Typgenehmigungsverordnung genannt werden. Allerdings müssten noch die technischen Standards festgelegt werden. Dem deutschen Gesetzgeber seien aus Sicht des Verfassungsrechtlers diesbezüglich die Hände gebunden. Deshalb sei es umso wichtiger, dass die Bundesregierung, wie vom Bundesrat gefordert, sofort Anreize für Investitionen in Abbiegeassistentensysteme schaffe.

Weitere Ergebnisse

Im Gespräch mit Stefan Grieger, dem Leiter des DVR-Hauptstadtbüros, lobte

der Berliner Justizsenator Dr. Dirk Behrendt den wichtigen Beitrag zur Verkehrsüberwachung, den die Fahrradstaffel der Berliner Polizei in Berlin Mitte leistete, weshalb sie künftig weiter ausgebaut werden sollte und sicherlich auch ein Vorbild für andere Städte darstelle. Zur Verbesserung der Regelakzeptanz der Verkehrsteilnehmenden plädierte der Senator dafür, den Überwachungsdruck zu erhöhen und bei hartnäckigen Wiederholungstäterinnen und -tätern die Sanktionshöhe anzupassen. Auch gegen illegale Straßenrennen und Alleinrasende werde in Berlin massiv vorgegangen.

Herausforderungen für autonomes Fahren

Aktuelle rechtliche Fragen zum Thema autonomes Fahren behandelte Dr. Lennart Lutz von der Autonomous Intelligent Driving GmbH. Er stellte klar, dass es bislang keinen zulassungsrechtlichen Rahmen für die Stufen 3 bis 5 des autonomen Fahrens gebe. Ethische und haftungsrechtliche Voraussetzung für die Einführung autonomer Fahrzeuge sei es, dass ihr Nutzen die Risiken überwiege.

Unterschätzte Gefahr: Müdigkeit am Steuer

DVR veröffentlicht neue Umfrageergebnisse zur Rolle der Mitfahrenden



Wenn die Augen brennen oder tränen, wird es höchste Zeit für eine Pause. Fotos: DVR

Von Anna-Sophie Börries

Ein Kurzschlaf ist überall möglich, im Bett, aber auch in der Straßenbahn oder auf einer Parkbank, aber hinter dem Steuer kann er tödlich sein. Wer hier einnickt, verpasst binnen drei Sekunden bei etwa 100 km/h bereits über 80 Meter seiner Strecke – und bringt nicht nur sein eigenes Leben, sondern auch das anderer Teilnehmer in Gefahr. Eine aktuelle YouGov-Umfrage von mehr als 1.740 Personen mit Pkw-Führerschein im Auftrag des DVR im Rahmen der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ zeigt: Autofahrende werden zwar von mitfahrenden Personen unterstützt, diese unterschätzen allerdings die sich möglicherweise ausbreitende Müdigkeit.

Unterstützende Möglichkeiten

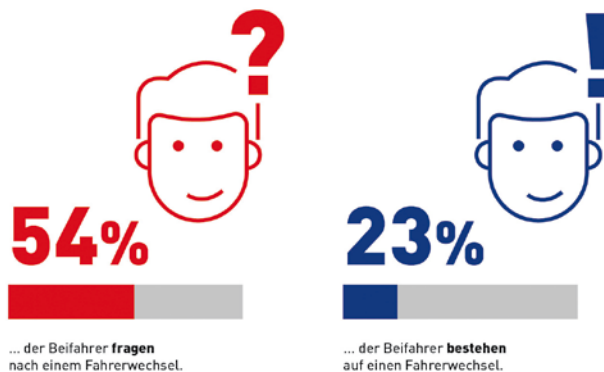
63 Prozent der Befragten nutzen ihre Zeit auf dem Beifahrersitz, um sich mit der fahrenden Person zu unterhalten, 58 Prozent, um auf den Verkehr zu achten, 46 Prozent, um die Route zu kontrollieren und 25 Prozent, um sich für einen Fahrerwechsel auszuruhen (Mehrfachnennung möglich). Ein Großteil der Mitfahrenden schenkt somit auf längeren Autofahrten seine Aufmerksamkeit der Person hinter dem Steuer und unterstützt diese beim sicheren Fahren. Das gilt besonders bei langen und monotonen Strecken auf der Autobahn.

Auf Müdigkeitsanzeichen achten

Gerade einmal die Hälfte der Begleitpersonen nimmt die Müdigkeit der Autofahrenden wirklich

Viele Beifahrer reagieren auf die Müdigkeit des Fahrers.

Doch nur jeder Vierte besteht auf einen Fahrerwechsel.



Online-Umfrage der YouGov Deutschland GmbH im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Im Mai 2018 wurden über 1.740 Pkw-Führerscheinbesitzer in Deutschland befragt.

Die Fahrtunterbrechung kann auch für einen Fahrerwechsel genutzt werden. Auf einen Fahrerwechsel bestehen allerdings nur 23 Prozent der Befragten, wenn sie merken, dass die Person hinter dem Lenkrad langsam müde wird. „Fahrende wie Mitfahrende sollten Müdigkeit niemals auf die leichte Schulter nehmen – die Folgen können für einen selbst und andere Verkehrsteilnehmende dramatisch sein“, so Hammer.

Weitere Informationen unter:
www.dvr.de/vorsicht-sekundenschlaf

Die Autorin ist Referentin
Öffentlichkeitsarbeit beim DVR.
asboerries@dvr.de

erst: 56 Prozent der Befragten fragen nach einer Pause, 54 Prozent bieten einen Fahrerwechsel an und 39 Prozent fragen nach Müdigkeit, wenn sie merken, dass die Konzentration nachlässt oder Gähnen und Augenreiben wahrnehmen (Mehrfachnennung möglich).

Fast jeder Dritte glaubt zudem, dass die Müdigkeit der fahrenden Person mit etwas Ablenkung wieder vergeht: 24 Prozent versuchen über ein Gespräch von der Müdigkeit abzulenken (Mehrfachnennung möglich). Doch weder durch Erfahrung noch durch Willenskraft lässt sich Müdigkeit beim Fahren kompensieren. „Gehen Sie nicht davon aus, dass Sie den Moment des Einschlafens vorhersehen und verhindern können“, warnt DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer. Bei ersten Müdigkeitsanzeichen ist eine Pause unerlässlich.

Tipps für eine erholsame Pause

Eine solche Pause sollte zur Regeneration mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20 Minuten oder Bewegung an der frischen Luft kombiniert werden: Das schnelle Laufen auf der Stelle oder das abwechselnde Auf- und Absteigen auf dem Bordstein in drei bis fünf

kurzen Intervallen bringt zum Beispiel den Kreislauf wieder auf Trab.



Ein Kurzschlaf von zehn bis 20 Minuten dient der Erholung.

Tipps für den perfekten Kurzschlaf

Wer sich zwischendurch optimal erholen möchte, sollte maximal 20 Minuten schlafen. Denn je länger der Kurzschlaf, desto größer die Wahrscheinlichkeit, dass währenddessen das REM-Stadium (REM = Rapid Eye Movement) eintritt und die kurze Auszeit nicht mehr erholsam erlebt wird. Der REM-Schlaf gehört zu einem gesunden Schlaf und bildet das letzte der vier Schlaf-Stadien. Er ist oft mit starken Emotionen und intensiven Träumen verbunden und sollte daher während eines Kurzschlafs tagsüber vermieden werden.

„Wir sind eine unausgeschlafene Gesellschaft“

**Der Leiter des Interdisziplinären Schlafzentrums am Pfalzkrankenhaus
Klingenmünster Dr. Hans-Günter Weeß über Schlafstörungen und deren
Auswirkung auf die Gesundheit und den Straßenverkehr**



„Wir können davon ausgehen, dass sechs Prozent der Bevölkerung eine behandlungsbedürftige Schlafstörung aufweisen.“ Foto: VKM

DVR-report: Herr Dr. Weeß, die EU-Kommission möchte die Zeitumstellung abschaffen. Den EU-Staaten soll dabei freigestellt werden, ob sie sich für die Winter- oder Sommerzeit entscheiden. Was empfiehlt der Experte?

Dr. Weeß: Ich plädiere aus schlafmedizinischer Perspektive für die natürliche Zeit, und das ist die Winterzeit. Vielen Menschen wäre dauerhaft die Sommerzeit lieber, es ist abends länger hell, man kann auch spät am Abend noch gemütlich im Garten sitzen. Doch leider produziert unser Körper den wichtigen Schlafbotenstoff Melatonin erst mit Einbruch der Dunkelheit. Wird dieser Schlafbotenstoff aufgrund der langen Helligkeit erst spät gebildet, werden wir auch erst zu einem späteren Zeitpunkt müde. Die „gesellschaftlichen“ Zeiten, zum Beispiel Arbeits- oder Schulbeginn, nehmen darauf allerdings keine Rücksicht. Deshalb bekommen wir in der Sommerzeit tendenziell weniger Schlaf. Aus meiner Sicht ist das fatal, denn wir sind sowieso eine chronisch unausgeschlafene

Gesellschaft. Wenn sich das so fortsetzt, wird den Risiken des Schlafmangels Vorschub geleistet.

Auf unseren Straßen sterben doppelt so viele Menschen infolge von Übermüdung am Steuer als infolge von alkoholbedingten Unfällen. Wir wissen ebenfalls, dass Schüler sich frühmorgens nicht konzentrieren können, weil sie zum Teil noch in ihrer subjektiven Nacht in der Schule angekommen sind. Dementsprechend zeigen uns Grundlagenstudien, dass Klausuren um 7:45 Uhr schlechter gelöst werden als um 8:45 Uhr oder um 9:45 Uhr. Wird die Zeitumstellung beendet und man entscheidet sich für die Sommerzeit, ist es in den Wintermonaten morgens relativ lange dunkel. Folglich fehlt uns am Morgen das wachmachende Licht und wir wanken alle tranig, unausgeschlafen zur Arbeit und Schule. Das würde unser Leistungsvermögen in der Schule und am Arbeitsplatz, aber auch im Straßenverkehr, nachhaltig negativ beeinflussen. Deshalb ist die natürliche Zeit die Winterzeit. Da ist es in den Wintermonaten morgens früher hell und in den Sommermonaten früher dunkel. So kommen wir zu mehr Schlaf und gehen wacher durch das Leben.

DVR-report: Wie gut schlafen die Menschen in Deutschland?

Dr. Weeß: Wir können davon ausgehen, dass sechs Prozent der Bevölkerung einen gestörten Schlaf, eine behandlungsbedürftige Schlafstörung aufweisen. Ungefähr ein weiteres Drittel hat Probleme mit dem Schlaf. Diese Menschen haben einen fragilen Schlaf, das heißt, sie erfüllen noch nicht die Kriterien für eine behandlungsbedürftige Schlafstörung, sind aber dennoch gefährdet.

DVR-report: Wie kann sich Schlafmangel gesundheitlich auswirken?

Dr. Weeß: Wenn wir nicht genügend schlafen, kann das kurz- und langfristige Folgen haben. Kurzfristig können wir uns schlechter konzentrieren, wir machen mehr Fehler und schwächen unser Immunsystem. Schon wenige Tage ohne ausreichenden Schlaf beeinträchtigen die Immunabwehr und erhöhen zum Beispiel die potenzielle Gefahr von Erkältungen. Unsere Muskelaktivität und die Regeneration der beanspruchten Muskulatur werden geschwächt. Bei Männern, die über Wochen hinweg zu wenig Schlaf bekommen, sinkt die Spermienproduktion um die Hälfte ab. Insgesamt können wir bei kurzen Schlafrhythmen unser nächtliches Reparatur- und Regenerationsprogramm nicht adäquat ausschöpfen. Um es zu veranschaulichen: Niemand käme auf die Idee, das Programm der Spülmaschine frühzeitig zu unterbrechen, weil dann das Geschirr noch schmutzig wäre, aber mit unserem Schlaf verfahren wir so gedankenlos. Über 80 Prozent der Deutschen wachen morgens durch den Wecker auf. Das bedeutet, sie beenden ihr Schlafprogramm vorzeitig, obwohl es seine Aufgaben noch nicht erfüllt hat.

Langfristig steigt das Risiko für Kreislauferkrankungen, aber auch für Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes. Chronischer Schlafmangel erhöht auch das Risiko für depressive Störungen und allgemeine psychische Störungen.

DVR-report: Was kann ich tun, um zu einem gesunden, erholsamen Schlaf zu kommen?

Dr. Weeß: Jeder Mensch sollte versuchen, sich zu entspannen. Das ist der Königsweg zum erholsamen, tiefen und festen Schlaf. Aber auch das Bewusstsein für den Schlaf sollte sich ändern. In unserer Gesellschaft wird der Schlaf viel zu wenig geschätzt. Sie merken das an Aussagen wie „du Schlafmütze, du Schnarchnase“ oder „die Konkurrenz schläft nicht“ – alles, was mit viel Schlaf zu tun hat, ist negativ besetzt.

Umgekehrt gilt man als tüchtig und fleißig, wenn man von sich behauptet, wenig zu schlafen. Dabei sollte klar sein, wer wach und leistungsfähig sein will, muss ausreichend schlafen. Dementsprechend ist es wichtig, dass wir abends rechtzeitig ins Bett gehen. Oft stehen wir vor der Frage, arbeiten wir noch etwas, gehen wir unserem Hobby nach, surfen noch ein bisschen im Internet oder gehen wir ins Bett. Oft wird die Entscheidung gegen den Schlaf getroffen. Hier brauchen wir einen Kulturwandel.

DVR-report: Wie viele Stunden sollte geschlafen werden, um fit und ausgeruht in den Tag starten zu können?

Dr. Weeß: Es gibt unterschiedliche genetische Schlafbedürfnisse. Über 80 Prozent der Menschen in Deutschland haben rein genetisch gesehen ein Schlafbedürfnis von sechs bis acht Stunden. Aber das lässt sich nicht verallgemeinern. Das muss jeder Mensch für sich selbst herausfinden.

DVR-report: Kann Schlaf nachgeholt werden, oder ist das ein Mythos?

Dr. Weeß: Ja und nein. Nein, weil das nächtliche Reparaturprogramm noch nicht vollständig abgelaufen ist und man deshalb am nächsten Tag müde ist. Sie machen Fehler, ihre Konzentrationsleistung und das Immunsystem sind geschwächt.

Ja, weil wir die Übermüdung in den Griff bekommen, wenn wir nach einigen Tagen mit zu wenig Schlaf wieder ausreichend schlafen. Die kurzfristigen Folgen aber machen wir nicht mehr reversibel.

DVR-report: In der momentanen dunklen Jahreszeit sind viele Menschen besonders müde. Woran liegt das?

Dr. Weeß: Schlafen ist insgesamt ein sehr komplexer Vorgang und auch ein hochaktiver Prozess. Es ist nicht so, dass im Kopf die Lichter ausgehen und alle Systeme heruntergefahren werden. Im Schlaf verbrauchen wir für Regeneration und Reparatur, für

Gedächtnisbildung und für die Stärkung des Immunsystems so viel Energie wie auch am Tag. Im Vergleich verbrauchen wir nachts nur eine Scheibe Brot weniger.

Unsere innere Uhr wird durch den Hell-Dunkel-Rhythmus gesteuert. Uns fällt es in den Wintermonaten etwas schwerer, wach zu werden, weil wir längere Dunkelphasen haben und dann ist es so, dass das Melatonin noch in den Tag hineinwirken kann und somit einen Einfluss auf unser psychisches Befinden hat, zumindest bei zwei Drittel unserer Bevölkerung. Vielen geht es so, dass sie von der Stimmung her etwas gedrückter sind und etwas mehr zum depressiven Pol tendieren.

DVR-report: Dennoch sitzen viele berufstätige Menschen morgens auf dem Weg zur Arbeit und abends wieder nach Hause im Dunkeln hinter dem Steuer. Gibt es spezielle Möglichkeiten, der Müdigkeit in Herbst und Winter zu begegnen?

Dr. Weeß: Wir können der Natur kein großes Schnippchen schlagen, aber man kann schon selbst etwas unternehmen, um das Herz-Kreislauf-System anzukurbeln, um wach zu werden. Wechselwarme Duschen sind hilfreich, Frühsport kann sinnvoll sein, am Tage viel Aufenthalt im Freien, damit das Melatonin abgebaut wird. Für Menschen, die sich besonders schwer tun, in die Gänge zu kommen, können Tageslichtlampen helfen. Sie bilden das natürliche Sonnenlicht nach und das hilft durch seine Blaulichtanteile, das Melatonin zu unterdrücken.

DVR-report: Müdigkeit am Steuer wird von vielen Menschen unterschätzt. Wie wirkt sich die Müdigkeit im Straßenverkehr aus?

Dr. Weeß: Man nimmt nicht mehr alles adäquat wahr, zum Beispiel Verkehrszeichen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, und das Reaktionsvermögen in kritischen Gefahrensituationen lässt

nach. Die Augenlider werden schwer, man weiß nicht mehr, wo man gerade gefahren ist, welche Geschwindigkeit vorgegeben ist. Auffälliges Gähnen, Tränenfluss und der Tunnelblick sind weitere gefährliche Anzeichen.

DVR-report: Angenommen, die Warnzeichen sind erkannt und man steuert den nächsten Rastplatz an. Welche Tipps können Sie geben, um die Fahrt sicher fortzusetzen?

Dr. Weeß: Das sind zwei Dinge, die wir auch in unserer gemeinsamen Müdigkeitskampagne mit dem DVR „Vorsicht Sekundenschlaf!“ propagieren. Zum einen ist es das kurze Nickerchen von zehn oder maximal 20 Minuten, das wieder wach und fahrtüchtig machen kann. Das ist aber nicht jedem möglich, da manche nicht so gut abschalten können oder weil es zu laute Umgebungsgeräusche gibt. Dann kann vielleicht eine leichte Entspannungsmusik helfen, sodass man eine kontrollierte Geräuschkulisse hat. Mit Hilfe von Kopfhörern können die Außengeräusche noch stärker isoliert werden, was die Entspannung unterstützt. Und wenn man vorher noch eine Tasse Kaffee trinkt, wirkt das Koffein nach 20 bis 30 Minuten in doppelter Wirkung. Darüber hinaus hilft körperliche

Aktivität, zum Beispiel in Form von Kniebeugen oder Liegestützen.

DVR-report: Besonders gefährdet sind Lkw-Fahrende, die oft lange und monotone Strecken zurücklegen müssen. Sie schlafen auf den Rastplätzen und sind selbst nachts einem hohen Lärmpegel ausgesetzt. Gibt es eine Lösung für dieses Problem?

Dr. Weeß: Sie brauchen unbedingt bessere Schlafbedingungen. Sie sind Lärm, grellem Licht, Kälte oder Hitze und Frischluftmangel ausgesetzt, müssen zudem in engen Kabinen schlafen. Hilfreich wäre zum Beispiel eine Standklimaanlage zur Temperaturregelung im Führerhaus. Die Fahrer müssten auch Zusatzpausen einlegen dürfen, wenn sie müde sind, und nicht nur dann, wenn sie gesetzlich vorgeschrieben sind. Hier müsste eine höhere Bereitschaft entwickelt werden, den Fahrern mehr Pausen zu gewähren, damit sie fit und ausgeruht unterwegs sind.

So ein 40-Tonner kann schon eine Waffe sein und die monotonen Fahrbedingungen erhöhen die Gefahr der Müdigkeit oder gar des Sekundenschlafes am Steuer. Moderne Assistenzsysteme wie Abstands- oder Spurhalter, Tempomat etc. sind Errungenschaften, die es dem Fahrer erleichtern, seinen Lkw zu

führen. Auf der anderen Seite bergen die geringen Anforderungen während der Fahrt die Gefahr, am Steuer einzuschlafen. In einer Befragung haben 46 Prozent der Lkw-Fahrer angegeben, dass sie schon mindestens einmal am Steuer eingeschlafen sind.

Besonders die Fahrer, die auch mal ein Wochenende auf dem Rastplatz verbringen müssen, sollten die Möglichkeit haben, in einem richtigen Bett zu schlafen, weg von der Autobahn. Das wäre ein bedeutsamer Schritt in Richtung mehr Verkehrssicherheit.

DVR-report: Ist ein Schlafforscher immer ausgeschlafen?

Dr. Weeß: Nein, ist er nicht, weil Schlafprobleme und Schlafstörungen etwas Natürliches sind. Wenn wir uns in einer krisenhaften oder körperlichen Belastungssituation befinden, wenn wir Schmerzen haben, dann schlafen wir alle mal schlecht. Das gehört zum Leben dazu, das kann der menschliche Organismus aber auch ohne gesundheitliche Schäden gut wegstecken. Aber ich weiß um die Bedeutung des Schlafes, ich weiß auch, wie gutes Schlafen funktioniert und deshalb schlafe ich in der deutlich überwiegenden Zahl der Nächte sehr gut.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Dr. Hans-Günter Weeß

Der Diplom-Psychologe und Psychotherapeut ist Leiter des Interdisziplinären Schlafzentrums des Pfalzkrankenhauses Klingenmünster und Mitglied im Vorstand der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin (DGSM).

Dr. Weeß ist in der Aus- und Weiterbildung von Schlafmedizinern tätig und unterrichtet an verschiedenen Hochschulen. Darüber hinaus ist sein Wissen in der Expertenkommission der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beim Thema Tagesschläfrigkeit innerhalb der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung gefragt. Auch die gemeinsame Kampagne von DVR und DGSM „Vorsicht Sekundenschlaf!“ unterstützt er mit seiner Expertise.

Der Schlafforscher ist Autor zahlreicher Fachbücher und wissenschaftlicher Aufsätze. Sein aktuelles populärwissenschaftliches Buch „Schlaf wirkt Wunder“ ist bei Droemer und Knauer erschienen.



Verkehrssicherheit und Mobilität im Fokus

„Arbeitsschutz Aktuell 2018“ bot umfassendes Präventionsprogramm

Von Lisa Grübl

Nach zwei Jahren war es wieder so weit: Die Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell“ öffnete vom 23. bis 25. Oktober 2018 ihre Pforten und lud zum intensiven Informations- und Erfahrungsaustausch nach Stuttgart ein. Im Rahmen des betrieblichen Arbeitsschutzes spielt die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Daher war auch der DVR mit einem Messestand und im Kongressblock „Verkehrssicherheit und Mobilität“ vertreten.

Konkrete Tipps zur Verkehrssicherheit

Am DVR-Messestand wurden verschiedene Aktionen rund um das Thema Verkehrssicherheit angeboten. Darunter gab es die Möglichkeit, die Wirkung von Alkohol auf die eigene Wahrnehmung zu simulieren, sowie den Kenntnisstand zu den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) an einem Verkehrstisch zu prüfen. Weiterhin wurde die BG/UK/DVR-Schwerpunktaktion 2018 zum Thema „Emotionen im Straßenverkehr“ vorgestellt.

BGHW-Showtruck

Im Außenbereich konnten neue Aspekte zum innerbetrieblichen Transport mit dem Showtruck der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) selbst ausprobiert werden. Zum Einsatz kamen ein Gabelstaplerkip- und Vibrationsimulator, ein Sicherheitsstapler mit Drehsitz sowie eine Hubladebühne mit Absturzsicherung und einer Sprungwaage.

Workshop zur sicheren Mobilität

Kay Schulte, DVR-Referatsleiter „Unfallprävention – Wege und Dienstwege“ und Karlheinz Kalenberg, Geschäftsführer der Fachvereinigung Arbeitssicherheit e.V. (FASI), haben einen gut besuchten Workshop moderiert. Das internationale Fachpublikum folgte aufmerksam den vom DVR und dem VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit entwickelten Konzepten, die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle



Spielerische Darstellung von Verkehrssicherheit Foto: DVR

zu reduzieren. Im Workshop wurden auch Möglichkeiten der Gefährdungsbeurteilung und in der betrieblichen Praxis erprobte Maßnahmen vorgestellt sowie zielführende Strategien und geeignete Vorgehensweisen diskutiert. DVR und VDSI kooperieren bereits seit vielen Jahren, um das Thema Verkehrssicherheit in die Betriebe zu tragen.

Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell“

Die Fachvereinigung Arbeitssicherheit e.V. (FASI) ist ideeller Träger des dreitägigen Kongresses sowie der Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell“. Kongress und Fachmesse finden seit 1972 alle zwei Jahre an wechselnden Messestandorten in Deutschland statt und weisen im langjährigen Durchschnitt weit mehr als 1.000 Kongressteilnehmer und -teilnehmerinnen und etwa 10.000 Messebesucher und -besucherinnen aus.

Kontakt:
 Fachvereinigung Arbeitssicherheit e.V. (FASI)
 Lisa Grübl
 Kommunikationsmanagerin
info@fasi.de

Weitere Informationen unter:
www.arbeitsschutz-aktuell.de

Autobahnen in Österreich sicherer als in Deutschland

VCD fordert Tempolimit für Autobahnen



2017 passierten in Österreich pro 1.000 Autobahnkilometer 1.065 Unfälle, in Deutschland waren es 1.610. Foto: Pexels

Nach Angaben des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) werden in Deutschland pro Autobahnkilometer über 50 Prozent mehr Unfälle verursacht als in Österreich. So lautet ein zentrales Ergebnis einer Analyse zum Unfallgeschehen auf den Autobahnen in Österreich und Deutschland, die der österreichische Schwesterclub des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) vorgestellt hat. Hintergrund ist die Diskussion in Österreich, das Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h auf 140 km/h heraufzusetzen.

„Es wirft ein schlechtes Licht auf die Sicherheit im Verkehr in Deutschland, wenn die erschreckend hohe Zahl von Verkehrsunfällen auf deutschen Straßen unserem Nachbarland als Negativbeispiel dient. Tausende von Verkehrspfern, die jährlich in Deutschland zu bedauern sind, zeigen, wie unsinnig es ist, das bewährte Tempolimit auf Österreichs Straßen aufzuweichen. Deutschland ist das einzige Land in der EU ohne Geschwindigkeitsbegrenzung

auf Autobahnen. Die Bundesregierung darf nicht hinnehmen, dass das Unfallrisiko auf Autobahnen in Deutschland um ganze 50 Prozent höher ist als im benachbarten Österreich. Sie sollte ein Tempolimit von 120 km/h einführen“, kommentiert Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD, die Zahlen seiner österreichischen Kolleginnen und Kollegen.

Zahl der Verkehrstoten in Deutschland höher

In Deutschland gilt auf etwa 70 Prozent der Autobahnen kein Tempolimit. In Österreich darf maximal 130 km/h schnell gefahren werden. Die VCÖ-Analyse zeige, dass das Unfallrisiko auf Österreichs Autobahnen niedriger als in Deutschland ist. Im Vorjahr kam es pro 1.000 Autobahnkilometer in Österreich zu 1.065 Verkehrsunfällen, in Deutschland waren es 1.610. Die Zahl der Verletzten betrug in Deutschland 2.597 pro 1.000 Autobahnkilometer und war damit um 65 Prozent höher als in Österreich. Die Zahl der Verkehrstoten

auf Deutschlands Autobahnen pro 1.000 Autobahnkilometer war um ein Viertel höher, im Schnitt der vergangenen drei Jahre sogar um ein Drittel höher, so das Ergebnis der VCÖ-Analyse. Die aktuelle VCÖ-Analyse wurde auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamts und der Statistik Austria zusammengestellt.

Nicht nur der Blick nach Österreich verlangt nach Auffassung des VCD dringend nach der Einführung eines Tempolimits. Die Zahl der auf Autobahnen Getöteten in Deutschland sei 2017 im Vergleich zum Vorjahr von 393 auf 409 gestiegen.

Lottsiepen: „Die Autoindustrie und Bundesverkehrsminister Scheuer müssen endlich ihren ideologischen Kampf gegen ein Tempolimit aufgeben. Ein Tempolimit rettet Leben und trägt zusätzlich auch zum Klimaschutz bei.“

Betrachtungen eines Autolebens

8. DIQ-Symposium in Potsdam



DIQ-Präsident Peter Schuler eröffnete das diesjährige Symposium. Foto: DIQ

Das Motto des diesjährigen und bereits achten Symposiums des Deutschen Instituts für Qualitätsförderung e.V. (DIQ) in Potsdam lautete „Sicherheit ein Autoleben lang“. Im Vordergrund stand die komplette Betrachtung eines Autodaseins von den ersten Ideen und Entwürfen am Reißbrett bis hin zur gezielten Verwertung des Fahrzeuges nach seiner Stilllegung.

Wie lange dauert ein Autoleben? An verschiedenen Modellen wurde die Entwicklung von Fahrzeugen ebenso wie die Anforderungen an Design und Assistenzsysteme beleuchtet. Dass 59 Prozent der Autofahrenden einer Umfrage zufolge elektronische Einparkhilfen kannten, aber nur zwölf Prozent den Spurhalteassistenten, gehörte zu den markanten Aussagen im Bereich Unfallforschung und Verbraucherschutz.

Automatisierte Fahrfunktionen

Verkehrssicherheit war auch das Thema von Dr.-Ing. Matthias Kühn von

der Unfallforschung der Versicherer (UDV) in Berlin. Er stellte die Frage, inwieweit Assistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen die Verkehrssicherheit erhöhen können. Dabei stand der Einfluss zukünftiger Automatisierungsstufen und ihr Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Fokus seiner Betrachtung. Die Unfalldatenbank der deutschen Versicherer leiste hier wertvolle Dienste. So werde etwa die große Bedeutung des Notbremsassistenten durch die Datenlage bestätigt.

Vorgestellt wurde auch eine Simulatorstudie der Unfallforschung, bei der Nebentätigkeiten während der Fahrt und Müdigkeit bei Autofahrten erforscht wurden. Wie schnell werden die automatischen Fahrfunktionen bei Ablenkung nach einer Aufforderung des Systems wieder manuell übernommen? Zwölf bis 15 Sekunden dauert es bis zum Blick in den Spiegel und auf den Tacho nach einer Fahrt mit hoher Ablenkung.

Interessant war auch die Feststellung, dass automatisiertes Fahren stärker ermüdet als die manuelle Variante. Die Empfehlung der Unfallforscher ist, nicht länger als 15 bis 20 Minuten vollautomatisiert zu fahren.

Innovative Fahrzeugkarosserien

Kurt Gilch von der KTD GmbH aus Calw im Schwarzwald referierte über die Reparatur innovativer Fahrzeugkarosserien. Er zeigte auf, dass in modernen Fahrzeugkarosserien immer häufiger Werkstoffe wie ultrahochfeste Stähle, Aluminium, Magnesium und sogar Kohlefaser-Verbundwerkstoffe verbaut sind, um die Sicherheit der Insassen zu erhöhen. Die Anforderungen an die Reparaturbetriebe hätten sich stark verändert, ebenso die Auswirkungen auf die Unfallgutachten, erläuterte der Experte.

Vernetzter Verkehr der Zukunft

12. Internationale Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit



Der Zwischenbericht der aktuellen ifz-Studie wurde von André Vallese vorgestellt. Fotos: ifz; Arnd Becker

Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse zur Roller- und Motorradsicherheit lieferte die 12. Auflage der Internationalen Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) in Köln. Für zwei Tage wurde die Domstadt zum zentralen Treffpunkt für Motorradforscher aus aller Welt, um die Sicherheit auf dem motorisierten Zweirad zu optimieren.

Technische Sicherheitsfeatures

Vorträge über technische Sicherheitsfeatures wie das Sicherheitspotenzial von Kurven-ABS-Systemen, die Einsatzgrenzen automatischer Notbremssysteme für motorisierte

Zweiräder oder die Verhinderung seitlichen Wegrutschens durch einen Gasrückstoß wurden präsentiert. Ebenso gab es Einblicke in neue Standards für Motorradhelme, die Analysen unterschiedlicher Fahrmanöver während einer Kurvenfahrt oder in die Forschung über neue Scheinwerferdesigns für eine bessere Erkennbarkeit des Motorradfahrenden. Das ifz brachte im Rahmen seiner laufenden Studie auf den Punkt, wie es um das Sicherheitsbewusstsein der Motorradfahrenden in Deutschland steht.

Die dynamischen Entwicklungen im Bereich Fahrerassistenzsysteme standen

ebenso auf dem Programm wie das weite Feld der „Konnektivität“. Forschungsergebnisse aus dem Bereich des Straßenbaus und der für Motorräder sensitiven Bereiche wurden ebenso präsentiert, wie Entwicklungen im Bereich der Motorradhelme und Innovationen, um die Sichtbarkeit von Maschine und Mensch zu verbessern.

Erstmals wurde das Angebot der Konferenz um sogenannte „Poster Presentations“ von Motorradexperten dreier Kontinente erweitert, die zum Beispiel einen tiefen Einblick in sicherheitsrelevante Entwicklungen in Brasilien gewährten. Nur ein Beispiel der

zunehmenden internationalen Vernetzung der Konferenz, die im zweijährigen Turnus stattfindet und in diesem Jahr über 150 Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus 23 Nationen zusammenführte.

Vernetzung im doppelten Sinne

Die Konferenz dient dazu, das Netzwerk derer zu stärken und auszubauen, die im Dienste der Sicherheit der Motorradfahrenden forschen. Aber Vernetzung spielt auch auf der technischen Ebene eine wichtige Rolle. Die Vernetzung der Motorräder untereinander sowie die mit der Verkehrsinfrastruktur ist ein sicherheitsrelevantes

Zukunftsthema. Das spiegelte sich auch im Titel der „Round-Table“-Diskussion am ersten Konferenztag wider: „Die Rolle des motorisierten Zweirades im Verkehr der Zukunft“.

„In den Forschungsergebnissen in diesem Bereich und dem großen Engagement der Industrie, sieht das ifz großen Anlass zur Hoffnung, die seit vielen Jahren im Trend sinkenden Unfallzahlen der Motorradfahrer weiterhin zu mindern“, erklärte ifz-Forschungsleiter Matthias Haasper. Die digitalisierte und vernetzte Welt werde das Motorradfahren sicherer machen.

Ansporn genug, auch in zwei Jahren eine Internationale Motorradkonferenz anzubieten, die – wie es Tim Buche, CEO und Präsident der US-amerikanischen Motorcycle Safety Foundation (MSF) in seinen Schlussworten formulierte – „die beste aller Zeiten“ war.

Kooperationspartner der 12. Internationalen Motorradkonferenz waren die MSF, die Europäische Vereinigung der Motorradhersteller (ACEM) und der Industrie-Verband Motorrad Deutschland (IVM) sowie der DVR und die Koelnmesse.

Mehr Sicherheit für Motorradfahrende weltweit

DVR unterzeichnet Letter of Intent

Die International Motorcycle Federation (FIM) ist neuer Kooperationspartner der Initiative für mehr Motorradsicherheit in Europa. Gemeinsam mit dem DVR und der Europäischen Vereinigung der Motorradhersteller (European Association of Motorcycle Manufacturers, ACEM) unterzeichnete die FIM dazu einen Letter of Intent im Rahmen der Internationalen Motorradkonferenz in Köln. Damit bekräftigt die Organisation, zertifizierte Sicherheitstrainings künftig weltweit zu fördern.

„Wir wissen: Der Mensch ist der entscheidende Faktor für diese Unfälle. Deshalb müssen wir mehr Motorradfahrende erreichen und ihnen mit zertifizierten Trainings helfen, sicher zu fahren“, sagte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner bei der Unterzeichnung. Dem schloss sich ACEM-Generalsekretär Antonio Perlot an: „Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit der FIM, um auch nach dem Führerschein die besten Trainingsprogramme in ganz Europa zu fördern und die europäischen Straßen für alle Motorradfahrer besser und sicherer zu machen.“

Steve Aeschlimann, Chief Executive Officer der FIM, bekräftigte die künftige Zusammenarbeit und betonte, lebenslanges Training sei essenziell, um die Sicherheit von Motorradfahrenden zu verbessern. Viele Menschen machten nur ein Mal eine Führerscheinprüfung, nutzten aber täglich das Motorrad. „Wir wollen, dass Motorradfahrer ein angemessenes Training erhalten, um potenziell gefährliche Situationen auf der Straße vermeiden zu können.“

Über das Qualitätssiegel

Um die Zahl der getöteten und schwer verletzten Motorradfahrenden in Europa zu senken, bekannte sich die ACEM 2015 zum Qualitätssiegel des DVR, aus dem das heutige European Training Quality Label hervorging. Aktuell werden damit hochwertige Schulungsprogramme und Trainings für Motorradfahrende in ganz Europa ausgezeichnet. So kann schnell erkannt werden, welches Training wirklich hilft, sicher durch die Saison zu kommen. Durch die Beteiligung der FIM werden Sicherheitstrainings nach den Kriterien des Qualitätssiegels in Zukunft weltweit gefördert.



Mit der Unterzeichnung des Letter of Intent bekräftigen (v.l.n.r.) Steve Aeschlimann (FIM), Christian Kellner (DVR) und Antonio Perlot (ACEM) die Absicht, zertifizierte Sicherheitstrainings auf europäischer Ebene zu fördern.

Autofahrer wählen Sicherheit vor Entertainment

KÜS-Umfrage: Steigende Akzeptanz für Assistenzsysteme



Einer der wichtigsten elektronischen Helfer: der Notbremsassistent Foto: BOSCH

Ein Großteil der Autofahrenden ist der Meinung, dass elektronische Fahrerassistenzsysteme das Fahren sicherer (80 Prozent) und komfortabler (82 Prozent) machen. Das ergab eine repräsentative Befragung von 1.000 Personen im Auftrag der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS).

Ganz selbstbewusst glauben aber auch 85 Prozent der Befragten, dass die Systeme die eigene Fahrerfahrung nicht ersetzen können. So antworten auf die Frage, ob man selbst ein guter Autofahrer sei, 34 Prozent mit „trifft absolut zu“ und weitere 60 Prozent mit „trifft eher zu“.

Fahrerassistenzsysteme, die der Verkehrssicherheit zuträglich sind, sind für die Autofahrenden am wichtigsten. Eine

Multimedia-Ausstattung wie Anbindung für Musik, Videos oder Spiele ist im Vergleich weniger gefragt. Die KÜS begrüßt sehr, dass die Autofahrer sich trotz aller Assistenzsysteme lieber auf den Straßenverkehr konzentrieren, als ihre Aufmerksamkeit Unterhaltungsmedien zukommen zu lassen. So sind 65 Prozent der Meinung, dass zu viel technische Innenausstattung beim Fahren ablenkt. Allerdings lag dieser Wert 2014 mit 80 Prozent noch deutlich höher. Die Mehrheit der Befragten von 62 Prozent ist der Meinung, dass der technische Fortschritt die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht.

Die wichtigsten Assistenzsysteme sind Notbremsassistenten, Spurwechsel-/Toter-Winkel-Assistenten und Einparkensoren. Am unwichtigsten sind laut Umfrage die Parkplatzsuche per

App, Alkoholtest-Systeme und Verkehrsschildererkenner. Auch bei der Multimedia-Ausstattung dominieren sicherheitsrelevante Systeme. Am wichtigsten ist den Fahrenden ein automatisches System, das bei Unfällen Rettungsdienste alarmiert und den Standort übermittelt. Internetbasierte Navigationssysteme für sichere Stauumfahrungen folgen. Als ebenfalls wichtig wird die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander angesehen, die der Unfallprävention dienen, beispielsweise Stauendewarner.

Autonom fahrende Fahrzeuge kommen immer stärker in Frage. 36 Prozent (2014: 26 Prozent) erwägen den Kauf eines Autos, das Teilstrecken autonom fahren kann. Für 29 Prozent (2014: 22 Prozent) der Befragten ist sogar ein vollautonomes Fahrzeug eine Option.

Ehrung für mutiges Handeln

„Kavaliere der Straße“ in Mannheim ausgezeichnet



Auszeichnung für vorbildliches Verhalten im Straßenverkehr Foto: VKM

Es ist Dezember und kalt. Unweit von Tirschenreuth in der Oberpfalz kommt ein Paketzusteller mit seinem VW-Transporter von der Straße ab, der Wagen überschlägt sich und landet in einem Ausgleichsteich des Bauhofes, auf dem Dach liegend im circa einen Meter tiefen Wasser. Der Fahrer hängt kopfüber im Gurt und kann sich nicht selbst befreien. In der Fahrerkabine steigt das Wasser langsam, aber stetig an.

Rettungsaktion im kalten Wasser

Klaus und Philipp Tretter sowie das Ehepaar Sandra und Stefan Fenzl eilen zu Hilfe. Doch weder die Fahrer- noch die Beifahrertür lassen sich öffnen. Also unternehmen sie einen Rettungsversuch durch den Laderaum. Die Trennwand zur Fahrerkabine ist jedoch fest verschraubt, sie lässt sich nicht öffnen. Und in der Fahrerkabine steigt das Wasser. Während eilends Werkzeug herbeigeschafft wird, kümmern sich die

Helfer um den Fahrer, versuchen ihn zu beruhigen, stützen ihn. Dann endlich: Die Verschraubungen der Trennwand können gelöst, die Trennwand herausgenommen werden. Jetzt gelingt es – und das im letzten Moment – den Fahrer aus dem Gurt zu befreien und über den Laderaum in Sicherheit zu bringen. Der Postbote wurde leicht unterkühlt ins Krankenhaus gebracht. Dort erklärt er den aufnehmenden Polizeibeamten, dass er geglaubt habe, im Fahrzeug ertrinken zu müssen.

Es sind Geschichten wie diese, die aus Helferinnen und Helfern „Kavaliere der Straße“ machen. „Sie haben dem Postboten mit ihrem tatkräftigen und überlegten Einsatz das Leben gerettet“, sagte Gerd Brunner, Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen ‚Kavalier der Straße‘ im DVR“ in seiner Laudatio.

Jugend übernimmt Verantwortung

Insgesamt 16 Frauen und Männer wurden im Rahmen der 59. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen im Mannheimer Polizeipräsidium für ihre Tatkraft und Zivilcourage als „Kavaliere der Straße“ ausgezeichnet. Ausgerichtet wurde die Jahrestagung vom „Mannheimer Morgen“.

Deren Redakteur Stephan Eisner lobte die weiblichen und männlichen

Kavaliere, die nicht weggeschaut, sondern beherzt und mutig gehandelt haben. Er freute sich besonders über die hohe Zahl jüngerer Kavaliere, die damit verantwortungsvolles Verhalten unter Beweis stellten. Das gilt besonders für die erst zehnjährige Eliana Ludwig aus Bad Aibling. Sie hat beobachtet, wie eine ältere Frau mit ihrem Pkw zurücksetzt, um zu wenden. Dabei gerät sie – wahrscheinlich, weil sie mit der Automatik ihres Wagens nicht zurechtkommt – in den Graben eines Bachlaufes. Der Graben ist etwa drei Meter tief, der Wagen kippt, überschlägt sich und landet in dem kleinen Bachlauf auf dem Dach. Eliana überlegt nicht lange, sondern handelt. Sie läuft sofort zur Unfallstelle und klettert die teils steile Böschung hinunter. Sie kann die Fahrertür öffnen und der verunglückten Frau helfen, aus dem Wagen zu klettern. Glücklicherweise blieb die Frau unverletzt. „Eliana, du bist ein

ganz tolles Mädchen, auf dich können wir alle stolz sein“, lobte Brunner die jüngste Teilnehmerin, die jemals als „Kavalier der Straße“ ausgezeichnet wurde.

Rücksichtsvolles Verhalten

Auch der Mannheimer Polizeipräsident Thomas Köber zeigte sich begeistert von den Kavalieregeschichten. „In Zeiten, in denen Gaffen und Filmen bei vielen Unfällen beliebter zu sein scheint als zu helfen, haben Sie besonders rücksichtsvolles, partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr bewiesen“, sagte er in Richtung Kavaliere.

Auch DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer dankte den ausgezeichneten Kavaliere für ihren uneigennütigen, mutigen und beherzten Einsatz: „Sie haben sich in kritischen Situationen vorbildlich verhalten, ohne dabei das Risiko für sich selbst zu scheuen und noch dazu geistesgegenwärtig reagiert.“

Einen interessanten Vergleich zwischen künstlicher und emotionaler Intelligenz stellte Hermann Fetsch, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“ vom „Donaukurier“, an. Beim Blick darauf, wie sich unsere Mobilität entwickelt, spiele künstliche Intelligenz bei zunehmender Automatisierung der Fahrzeuge und der Infrastruktur eine wichtige Rolle. Dabei dürfe aber die emotionale Intelligenz und die Hilfsbereitschaft nicht verloren gehen. „Es sind auch die kleinen Gesten, auf die es ankommt. Einen Verletzten zu trösten, ihm die Hand zu halten oder ein Gebet mit einem Sterbenden zu sprechen“, unterstrich Fetsch.

Seit Gründung der Arbeitsgemeinschaft 1959 sind über 70.000 Menschen als Kavaliere der Straße ausgezeichnet worden.



Anerkennung und Lob für die "Kavaliere der Straße" (v.l.n.r.): Dr. Gernot Sittner (AG Kavalier der Straße), Stephan Eisner (Mannheimer Morgen), Gerd Brunner (AG Kavalier der Straße) und der Mannheimer Polizeipräsident Thomas Köber Foto: VKM

Zahl der Wildunfälle so hoch wie noch nie

GDV: Wirtschaftlicher Schaden von 744 Millionen Euro



Achtung Wildwechsel: Hier gilt es, die Fahrweise anzupassen und runter vom Gas zu gehen.
Foto: Pixabay

Im vergangenen Jahr wurden den Autoversicherern rund 275.000 Wildunfälle gemeldet – so viele wie nie zuvor und 11.000 mehr als im Vorjahr. Das zeigt die Wildunfall-Statistik des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Im Jahr 2017 kamen auf Deutschlands Straßen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zehn Menschen bei Wildunfällen ums Leben, 606 Personen wurden schwer und 2.308 leicht verletzt. Die meisten der insgesamt 2.551 Wildunfälle mit Personenschaden gab es 2017 in Bayern (471 Unfälle mit Personenschaden, bei denen zwei Menschen getötet wurden) und Niedersachsen (355 Unfälle, zwei Getötete).

Im Schnitt kollidieren jeden Tag rund 750 Wildtiere mit Autos. Seit drei Jahren zeigt sich ein Trend zu mehr Kollisionen und höheren Schäden. Die Versicherer leisteten für jeden Unfall durchschnittlich rund 2.700 Euro. Insgesamt stiegen die wirtschaftlichen Schäden durch Wildunfälle um rund 62 Millionen Euro auf 744 Millionen Euro.

Riskante Ausweichmanöver vermeiden

Die Versicherer raten Autofahrenden, die Warnschilder vor Wildwechsel zu beachten und ihre Fahrweise entsprechend anzupassen: Am Rand von Wiesen, Feldern und Wäldern abbremsen und vor allem in der Dämmerung die Geschwindigkeit verringern. Wenn Wild auf der Straße oder am Straßenrand

auftaucht, sollte das Fernlicht abgeblendet und gehupt werden. Riskante Ausweichmanöver sollten vermieden werden. Der Zusammenprall mit einem anderen Auto oder einem Baum birgt in der Regel größere Gefahren als die Kollision mit einem Tier.

Verhaltenstipps nach einem Wildunfall

1. Unfallstelle sichern: Warnblinklicht einschalten, Warndreieck aufstellen.
2. Die Polizei benachrichtigen.
3. Ein verletztes oder getötetes Tier möglichst nicht anfassen. Das Bergen des Tieres ist Aufgabe des Försters oder Jagdpächters.
4. Fotos vom Unfallort, vom Tier und vom Fahrzeug machen. Das ist hilfreich für eine schnelle Schadenbearbeitung.
5. Eine Wildunfallbescheinigung von Polizei, Förster oder Jagdpächter ausstellen lassen.
6. Den Versicherer anrufen, bevor die Wildspuren beseitigt sind oder das Fahrzeug repariert, verschrottet oder verkauft wird.

Schadenersatz

Schäden am eigenen Fahrzeug, die durch Haarwild – wie Rehe und Wildschweine – verursacht werden, begleicht die Teilkaskoversicherung. Einige Versicherer haben ihren Schutz zusätzlich auf Unfälle mit bestimmten weiteren oder auch Tieren aller Art ausgeweitet. Auch wer eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen hat, wird entschädigt. Auf den persönlichen Schadenfreiheitsrabatt hat ein Wildschaden keinen Einfluss.

Prävention systematisch planen

Investitionen in Sicherheit und Gesundheit lohnen sich



Praxisnahe Präventionsangebote erfüllen ihren Zweck.
Foto: DVR

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, auch wenn diese manchmal nicht sofort sichtbar sind. Durch eine wirksame Präventionskultur lässt sich der überwiegende Teil dieser Ursachen beseitigen und Unfälle und Verletzungen verhindern.

Sicher und gesund zurückgelegte Wege sind nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern rechnen sich auch wirtschaftlich. Investitionen in Sicherheit und Gesundheit auf den täglichen Wegen vermeiden menschliches Leid und

schützen das wertvollste Gut eines Unternehmens oder einer Einrichtung – die physische und psychische Unversehrtheit der Beschäftigten. Und dies wird belohnt: Motivierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tragen erheblich zum Erfolg von Unternehmen und Einrichtungen bei.

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.

Gerade im Bereich der Straßenverkehrsunfälle sehen viele Betriebe oder Einrichtungen leider nur geringe Möglichkeiten auf Beschäftigte einwirken zu können. Insbesondere Wegeunfälle werden dabei immer noch als gegeben und kaum beeinflussbar angesehen.

Unfälle erzählen Geschichten

Aber ein Unfall passiert nicht einfach so, jeder Unfall erzählt eine Geschichte, die in der Regel veränderbar ist. Hinzu kommt eine Vielzahl von „Beinaheunfällen“, die, genauer betrachtet, wichtige Erkenntnisse liefern können. Zeitdruck, Belastungen durch das häusliche Umfeld oder die Arbeitsaufgabe, Emotionen oder Ablenkung sind ebenso Faktoren, die Fahrten beeinflussen, wie Stausituationen, Witterung oder Straßensperrungen. Andere kommen in Bedrängnis durch ausfallende Busse oder S-Bahnen und erleiden Unfälle, wenn sie zu Fuß unterwegs sind.

Einzelne Initiativen oder Projekte können ein Anfang sein, um zu sensibilisieren. Wenn es aber dabei bleibt und nicht weitergeführt wird, sind sie nur ein kurzes Strohfeuer und stellen keine

nachhaltige Lösung dar. Wenn Maßnahmen erfolgreich sein sollen, müssen sie auf Basis von Erkenntnissen über vorhandene Probleme installiert werden.

Ein Betrieb oder eine Einrichtung kann zwar nicht das Wetter beeinflussen, den ÖPNV regulieren oder Straßensperrungen aufheben. Aber wenn diese individuell auftretenden Faktoren bekannt sind, haben Betriebe und Einrichtungen eine Vielzahl von Einflussmöglichkeiten. Denn Wissen und Kenntnisse verschaffen Sicherheit, passende, geeignete Präventionsmaßnahmen zu finden und auszuwählen.

Systematisch vorgehen

Ein wichtiger Anhaltspunkt ist die Durchführung einer umfassenden Gefährdungsbeurteilung. Diese muss den Aspekt der Mobilität, also die Teilnahme am Straßenverkehr beinhalten. Dabei geht es nicht nur um Gefährdungen während einer dienstlich begründeten Teilnahme am Straßenverkehr, sondern auch um Gefährdungen während der Wege zur Arbeit oder zurück nach Hause.

Leben Sie Führung – zeigen Sie Flagge! gehört zu den prioritären Voraussetzungen einer wirksamen Präventionskultur. Wenn die Unternehmensleitung, die Leitung einer Bildungseinrichtung oder einzelne Führungskräfte präventive Vorgehensweisen nicht unterstützen oder fördern, wird sich der Präventionsgedanke nicht durchsetzen. Die Unternehmensleitung ist ein entscheidender Impulsgeber.

„Führungskräfte haben großen Einfluss darauf, welchen Stellenwert die Beschäftigten Sicherheit und Gesundheit beimessen.“ Insbesondere für das Aufgabenfeld der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es unabdingbar, dass sich Führung hier gegenüber den Beschäftigten positioniert, um dem

Gedanken, man habe keinen Einfluss auf das Verhalten im Straßenverkehr, entgegenzuwirken. Dabei müssen Führungskräfte als Vorbilder vorgehen und den Beschäftigten zeigen, dass auch für sie eine sichere Verkehrsteilnahme höchste Priorität hat.

Frag die Banane

Der DVR stellt mit seiner Plattform www.deinewege.info wertvolle Hilfen für den Bereich der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit zur Verfügung, die Unternehmen und Einrichtungen darin unterstützen, systematisch vorzugehen. Unter dem neuen Menüpunkt „Prävention systematisch planen!“ zeigt der Schauspieler Hans-Werner Meyer im Kurzfilm „Frag die Banane“ eindrucksvoll, wie es einer Fachkraft für Arbeitssicherheit ergehen kann, wenn das Thema Gefährdungen im Straßenverkehr, ausgelöst durch eine herumliegende Bananenschale, plötzlich akut wird. Aus „wildem“ Gedankenblitzen, Vorstellungen und Ideen (in einer schwarz-weißen Stummfilmvariante) entsteht nach und nach unter Anwendung des TOP+S-Modells (Technik, Organisation, Person, Situation) eine strukturierte Vorgehensweise, die überzeugt und aufzeigt, wie Prävention etabliert werden kann.

Gleichzeitig steht hier das Handbuch „Systematische Verkehrssicherheitsarbeit in Unternehmen und Bildungseinrichtungen“ zur Verfügung, in dem eine systematische Planung und Vorgehensweise bei der Verkehrssicherheitsarbeit sowie erprobte Maßnahmen vorgestellt werden.

Weitere sieben Kurzfilme geben Interessierten visuelle Eindrücke über bewährte Maßnahmen aus den vorhandenen Angeboten des DVR und der Unfallversicherungsträger, um aufzuzeigen, wie sich Verkehrssicherheitsprävention in den Arbeitsalltag integrieren lässt.

Gerade zur Unterstützung von Verantwortlichen und Führungskräften werden zusätzlich Praxishilfen mit einfachen Checklisten bereitgestellt, um einfach und schnell einen Überblick darüber zu bekommen, welchen Stellenwert Verkehrssicherheitsarbeit in Unternehmen und Einrichtungen zurzeit hat und wie ein systematischer Ausbau mit einfachen Mitteln realisiert werden kann. Das Portfolio erstreckt sich von Betriebsvereinbarungen und Dienstanweisungen bis hin zu mehrtägigen Aus- und Fortbildungsangeboten. Sämtliche Medien und Materialien können kostenfrei heruntergeladen werden.

Mobilität professionell thematisieren

Um relevante Themen professionell behandeln zu können, stehen unter dem Menüpunkt „Medien- und Materialportal“ eine Vielzahl von Informations- und Schulungsmaterialien für den Einsatz in Betrieben und Einrichtungen zur Verfügung. Damit können Gefährdungen auf den arbeitsbedingten Wegen orientiert an den Bedürfnissen und den Erfahrungen der Beschäftigten betrachtet und bearbeitet werden. „Geschwindigkeit und Abstand“, „Ablenkung im Straßenverkehr“ oder „Rücksicht innerorts und außerorts“ sind nur einige Themen mit ausdrucksstarken Materialien für die konkrete Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort. Für Bildungseinrichtungen existiert ein eigener Bereich mit erprobten Materialien für den Unterricht in den Sekundarstufen I und II. Themen wie Multitasking, Regeln, Werte und Normen oder Emotionen im Straßenverkehr lassen sich in jugendgerechter Art und Weise im schulischen Kontext behandeln und thematisieren.

*Der Autor ist Leiter des Referates
Unfallprävention – Wege und Dienstwege
beim DVR.
kschulte@dvr.de*

Herausforderung autonomes Fahren

TH Köln untersucht Konsequenzen für Herstellerhaftung und Opferschutz



Auch bei Unfällen im automatisierten Straßenverkehr muss das Kfz-Versicherungsunternehmen nach dem derzeit geltenden Haftungs- und Versicherungsrecht zunächst die Kosten des Geschädigten begleichen. Foto: Uli-B - Fotolia

Autonome Fahrzeuge könnten im Straßenverkehr der Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Doch auch eine computergelenkte Steuerung wird Unfälle verursachen. Werden dann die Autohersteller für die Schäden haftbar gemacht? Und ist der Opferschutz ausreichend gewährleistet? Fabian Pütz vom Institut für Versicherungswesen der Technischen Hochschule (TH) Köln hat das Produkthaftungs- und das Straßenverkehrsgesetz unter diesen Gesichtspunkten untersucht.

Ergebnisse: Auch bei Unfällen im automatisierten Straßenverkehr muss das Kfz-Versicherungsunternehmen nach dem derzeit geltenden Haftungs- und Versicherungsrecht zunächst die Kosten des Geschädigten begleichen. Wenn allerdings die Ursache des Schadens in der Software des Fahrzeugs begründet sei, könnten diese Kosten über das Produkthaftungsgesetz an den Hersteller weitergegeben werden. „Zwar ist es politisch und gesellschaftlich gewollt, dass der wahre Verursacher eines Unfalls – in diesem Fall der Hersteller – für den Schaden aufkommt. In der aktuellen Rechtslage gibt es allerdings hohe Hürden, die für eine als ‚gerecht‘ empfundene Verteilung der Kosten hinderlich sind“, erläutert Pütz.

Angemessene Verteilung der Haftungskosten unwahrscheinlich

Kfz-Versicherer wären wohl nur dann grundsätzlich interessiert, die Kosten an die Hersteller

weiterzugeben, wenn ein Großschadensereignis mit hohen Kosten vorliege. Doch diverse Ausschlüsse im Produkthaftungsgesetz könnten dies verhindern. So müsse laut Gesetz der Defekt bereits zu dem Zeitpunkt vorgelegen haben, an dem der Hersteller das Produkt auf den Markt gebracht hat. Software-Updates verändern das automatisierte Fahrzeug allerdings ständig, sodass die Benennung eines fixen Zeitpunkts des sogenannten Inverkehrbringens nicht mehr zielführend sei. Das aktuelle Produkthaftungsgesetz sei nicht ausgerichtet auf Produkte, die permanent verändert werden könnten.

Zudem könne ein Schadensersatz nach dem Produkthaftungsgesetz nur für Schäden an anderen Sachen eingefordert werden – und diese müssten für den privaten Gebrauch bestimmt sein. „Entsteht durch einen Softwarefehler ein Schaden am eigenen Fahrzeug, an der öffentlich oder gewerblich genutzten Straßeninfrastruktur, an Firmenfahrzeugen oder an Autos des Car-Sharings, können die Hersteller nach dem Produkthaftungsgesetz in seiner derzeitigen Form also nicht haftbar gemacht werden“, so Pütz.

Um eine angemessene Verteilung der Haftungskosten zu erreichen, schlägt Pütz Änderungen am Produkthaftungsrecht vor: Derzeit müssen Hersteller für Personenschäden, die aus demselben Fehler eines Produkts resultieren, nur bis maximal 85 Millionen Euro Schaden haften. Da Serienfehler im Straßenverkehr zukünftig zu einer Vielzahl von Unfällen führen könnten, sei diese Haftungsbeschränkung nicht mehr sachgerecht, meint Pütz.

Das Produkthaftungsgesetz sieht eine Haftung durch den Hersteller zudem nur vor, wenn der Defekt nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens hätte erkannt und verhindert werden können. Um dies beurteilen zu können, müssten einheitliche Standards zum Programmieren, Testen/Validieren sowie zur Zulassung von automatisierten

Fahrzeugen etabliert werden. Pütz schlägt außerdem vor, Software-Updates mit substanziellen Änderungen als jeweils neuen Zeitpunkt des Inverkehrbringens zu definieren und Schäden an nicht-privaten Sachen in das Produkthaftungsrecht zu integrieren.

Opferschutz bei Großschadensereignissen noch gewährleistet?

Verursacht ein Fahrzeug einen Unfall, haftet grundsätzlich der Halter des Fahrzeugs, dies aber nur bis zu einem bestimmten Limit. Hat der Fahrer oder die Fahrerin den Unfall verursacht, haften sie darüber hinaus unbeschränkt. Im Allgemeinen tritt die Kfz-Haftpflichtversicherung mit hohen Summen sowohl

für die Kosten der Fahrenden als auch für die des Halters ein. Für Unfälle mit kleinen oder mittleren Schäden, die den Großteil der Fälle ausmachen, sieht Pütz den Opferschutz auch im Zeitalter des autonomen Fahrens als gewährleistet an. Anders sehe dies aus, wenn hohe Folgekosten entstünden – etwa, weil viele Menschen dauerhafte Behinderungen davontrügen.

„Wenn in einem automatisierten Fahrzeug der Computer steuert, der Fahrer seiner Kontrollpflicht nachkommt und es trotzdem zu einem Unfall käme, fiel die unlimitierte Haftung des Fahrers weg und die Unfallopfer würden durch den Kfz-Versicherer rechtlich nur bis

zur Höhe der limitierten Haftung des Halters entschädigt“, beschreibt Pütz die Problematik. Zwar seien 2017 im Straßenverkehrsgesetz die Höchstbeträge für Personenschäden auf zehn Millionen und für Sachschäden auf zwei Millionen Euro verdoppelt worden, wenn hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen beteiligt sind. „Um die potentiellen Opfer komplett abzusichern, müssten diese Höchstgrenzen aber noch einmal deutlich angehoben werden“, sagt Pütz. Zwar könnten Geschädigte auch direkt die Hersteller verklagen, aber aufwändige, langwierige und teure Prozesse gegen Konzerne seien für Privatpersonen kaum zu führen.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge für Alexander Berg

Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2018 wurde in diesem Jahr an Dr. Alexander Berg verliehen. Der 66-jährige ehemalige Leiter der DEKRA Unfallforschung und des DEKRA Crash Test Centers erhielt den Preis für seinen langjährigen Einsatz für die Sicherheit von Lkw.

In seiner Laudatio betonte Jörg Ahlgrimm, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), den unermüdlischen Einsatz für die Lkw-Sicherheit seit den 1980er Jahren. Berg hatte damals den ersten DEKRA Nutzfahrzeug-Crashtest konzipiert und sich in den darauffolgenden Jahren stark für den Ausbau der Arbeit der DEKRA Unfallforschung weltweit eingesetzt.

Nach seinem Maschinenbaustudium begann er im Oktober 1982 seine

Tätigkeit bei DEKRA. Zunächst arbeitete er in der Abteilung Unfallrekonstruktion und wechselte 1985 in die DEKRA Unfallforschung. Von 1996 bis 2006 war er Leiter Unfallforschung und Crash Test Center bei der DEKRA Automobil GmbH und trieb den stetigen Ausbau des Crash Test Centers in Neumünster voran.

Der Preisträger war aktiv an mehreren Forschungsprojekten beteiligt und ist Mitinhaber von drei Patenten in den Bereichen Motorrad- und Nutzfahrzeugsicherheit. Über Jahrzehnte hat er sein Expertenwissen regelmäßig bei Fachveranstaltungen weltweit sowie in mehreren nationalen und internationalen Gremien eingebracht.



Preisverleihung in Dubrovnik (v.l.n.r.): Jens König (DEKRA), Dr. Alexander Berg, Jacqueline Lacroix (DVR) und Jörg Ahlgrimm (EVU) Foto: EVU

„Deutschlands beste Autofahrer 2018“ ausgezeichnet

Preisverleihung in Berlin

Petra K. aus Nordrhein-Westfalen und Ingo S. aus Hamburg sind die Sieger des Wettbewerbs „Deutschlands beste Autofahrer 2018“. Im 30. Jubiläumsjahr überzeugten sie sowohl mit ihrem theoretischen Wissen als auch durch ihr Fahrkönnen.

„Sie sind Vorbilder für alle. Meine Bitte ist: Reden Sie mit allen über die Gefahren im Straßenverkehr, animieren Sie dazu, sich an die Verkehrsregeln zu halten und sicher Auto zu fahren“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bei der Preisverleihung im Berliner Axel-Springer-Hochhaus.

Theorie und Praxis im Test

Sowohl in der Vorrunde als auch im Finale mussten die Teilnehmenden ihr Können und Wissen unter Beweis

stellen. Neu in diesem Jahr war, dass die 22 Finalistinnen und Finalisten nach ihrem Bundesland ausgewählt wurden: Jeweils die beste Frau oder der beste Mann pro Bundesland qualifizierten sich in der Vorrunde für das Finale am 18. Oktober 2018 im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Berlin.

Dort erwarteten sie verschiedene Aufgaben. Dazu zählte, einen Fragebogen zu beantworten und jeweils sechs praktische Aufgaben zu absolvieren. Die 16 Besten erhielten Preise der Sponsoren.

30 Jahre „Deutschlands beste Autofahrer“

Der Wettbewerb „Deutschlands beste Autofahrer“ feiert in diesem Jahr 30-jähriges Jubiläum. Seit 1988 begleitet ihn die Zeitschrift AUTO BILD

redaktionell. Der DVR unterstützt den Wettbewerb gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Schaeffler, Bridgestone, dem Bundesverband des Kraftfahrzeuggewerbes und Mitsubishi. Ziel ist es, für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu sensibilisieren, indem Menschen für ihr Fahrkönnen ausgezeichnet werden. Der Wettbewerb möchte animieren, vorausschauend, rücksichtsvoll und umsichtig Auto zu fahren.

Auch 2019 findet der Wettbewerb statt. Alle, die einen Führerschein der Fahrzeugklasse B haben, können mitmachen und Preise gewinnen.



„Deutschlands beste Autofahrer“ freuen sich mit Veranstaltern, Sponsoren und Unterstützern über die Preise. Foto: AUTO BILD; Harald Almonat.

ETSC feierte 25-jähriges Bestehen

Wegbereiter für die EU-Verkehrssicherheitspolitik



ETSC: 25 Jahre im Dienste der Verkehrssicherheit Foto: ETSC

Von Jacqueline Lacroix

Mit einer Diskussionsrunde zur Frage, ob Automatisierung künftig die Verkehrssicherheitsprobleme zu lösen vermag, feierte der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC sein 25-jähriges Bestehen. Zur Zeit der Gründung des ETSC starben auf den Straßen der EU mehr als 50.000 Menschen pro Jahr. Seitdem ist die Anzahl der Verkehrstoten um fast die Hälfte zurückgegangen, dies trotz der Erweiterung der EU und einer erhöhten Motorisierung. Diese positive Entwicklung ist auf den Einsatz zahlreicher Einzelpersonen, Organisationen, Unternehmen, Regierungen und der EU zurückzuführen. Der ETSC hat dazu in erheblichem Maße beigetragen.

Wissenschaftliche Expertise

Der damalige DVR-Hauptgeschäftsführer Herbert Warnke, Pieter van Vollenhoven vom Raad voor Verkeersveiligheid aus den Niederlanden und Jeanne Breen vom britischen Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) haben im April 1993 nach mehr als dreijähriger Vorbereitung den ETSC aus der Taufe gehoben. Ein Jahr zuvor waren die Maastrichter Verträge unterzeichnet worden, die die Verkehrssicherheit

als Bestandteil der EU-Verkehrspolitik verankerten und somit die Europäische Union und die Mitgliedstaaten zur Tätigkeit auf diesem Gebiet aufforderten. Die Gründer waren sich schnell einig, dass der ETSC seine an die Politik gerichteten Empfehlungen nur auf forschungsgestützter Basis formulieren sollte.

Dieser Prämisse ist der ETSC, der nunmehr 60 Mitglieder zählt, bis heute treu geblieben. Ein europaweites Netzwerk aus Fachleuten stellt dem ETSC Erkenntnisse zur Verfügung und unterschiedliche Organisationen, Unternehmen und



Fachveranstaltungen gehören zum breit gefächerten Angebot des ETSC. Foto: ETSC

EUROPA

Stiftungen sowie die EU-Kommission unterstützen den ETSC finanziell. Herman de Croo, von Beginn an Präsident des ETSC, ist Verkehrsminister und Vorsitzender des Repräsentantenhauses in Belgien gewesen.

Flaggschiff „PIN-Programm“

Von Beginn an hat der ETSC den Erfahrungsaustausch zwischen den EU-Staaten gefördert. Mit der Konferenzreihe „Best of Europe“ konnten beispielsweise neu beigetretene Länder mit hohen Unfall- und Getötetenraten an den Erfahrungen „alter“ Länder mit bestehenden

Verkehrssicherheitsstrukturen partizipieren. Der Austausch guter Praxisbeispiele führte zur Entwicklung und Umsetzung des „PIN-Programms“ des ETSC, das heute das Flaggschiff der Organisation darstellt: spezifische Problembereiche der Sicherheit im Straßenverkehr – ob junge Fahrer, Kinder, Autobahnen, Landstraßen – werden ländervergleichend analysiert und es wird aufgezeigt, mit welchen erfolgversprechenden Maßnahmen diese Probleme angegangen werden können.

Langfristiges Ziel ist dabei die Vision Zero, die in die Verkehrssicherheits-

politik der EU Eingang gefunden hat. Kurz- und mittelfristig sollten jedoch alle Länder in ihren Verkehrssicherheitsprogrammen quantitative Ziele festlegen und ihre Maßnahmen nicht nur auf eine Reduzierung der Anzahl der Getöteten, sondern auch der Schwerverletzten, ausrichten. Der ETSC hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Schwerverletzte stärker in das Blickfeld der Politik geraten sind.

Die Autorin ist Leiterin der Referate Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.

jlacroix@dvr.de

Verleihung der PRAISE-AWARDS 2018

Im Rahmen der PRAISE-Konferenz am 17. Oktober 2018 vergab der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC die Auszeichnung an Unternehmen, die durch außerordentliche Maßnahmen die betriebliche Verkehrssicherheit verbessert und damit zu einer Erhöhung der Sicherheitskultur beigetragen haben.

CTT, der portugiesische Postdienstleister, erhielt die Auszeichnung in der Kategorie Großunternehmen. Das britische Unternehmen Conway erhielt in derselben Kategorie die Auszeichnung „höchst empfohlen“. Beide Firmen haben in den vergangenen Jahren insbesondere durch individuelle Fahrsicherheitstrainings und innerbetriebliche Informations- und Aufklärungsarbeit bemerkenswerte Reduktionen hinsichtlich der Anzahl der Unfälle erreichen können.

Die Auszeichnung für öffentliche Unternehmen wurde von DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf an STIB-MIVB, die Verkehrsbetriebe der Stadt Brüssel, überreicht. Mit dem Ziel, die Unfälle zwischen Straßenbahnen und ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern sowie Pkw-Fahrenden zu reduzieren, führte das Unternehmen eine sorgfältige Analyse von Unfallschwerpunkten durch. Für jede Straßenbahnlinie wurde ein Handbuch entwickelt, in dem die risikoreichen Abschnitte mit Fotos hinterlegt wurden. Schulungen des Fahrpersonals sowie öffentliche Aufklärungsmaßnahmen und Verbesserungen der Infrastruktur führten zu einer Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um 16 Prozent im letzten Jahr.

Neben der Preisvergabe stellte der ETSC den letzten Bericht des PRAISE-Projektes vor, der die Nutzung von Telematik in Fahrzeugflotten im Fokus hat. Systeme wie Ereignisdatenspeicher oder die Routenaufzeichnungen dienen dazu, das Fahrverhalten zu beobachten und damit eine sichere Fahrweise zu unterstützen. Das Geschwindigkeitsverhalten, Übermüdung oder gar Ablenkung können unter Zuhilfenahme dieser Systeme individuell adressiert werden und somit zu einer effizienteren und sicheren Fahrweise beitragen. Da es jedoch noch nicht viele Forschungsergebnisse zu Telematikanwendungen gibt, ist der Sicherheitseffekt nicht allgemein quantifizierbar. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Akzeptanz der Fahrenden und der geeigneten Feedback-Methoden.



DVR-Präsident D. Walter Eichendorf (3.v.l.) überreichte den Preis an die Delegation der Brüsseler Verkehrsbetriebe (STIB-MIVB). Foto: ETSC

Wo passieren in meiner Stadt die meisten Verkehrsunfälle?

Interaktiver Unfallatlas von Destatis

Im Jahr 2017 starben 3.180 Menschen bei Verkehrsunfällen in Deutschland. Das waren im Durchschnitt etwa neun Menschen pro Tag im Straßenverkehr. Doch wo passieren in meiner Stadt die meisten Verkehrsunfälle? Wo bin ich auf meinem Weg zur Arbeit besonders gefährdet, welche Kreuzungen oder Autobahnabschnitte sind besonders unfallträchtig? Wo gab es Unfälle mit Verkehrstoten? Waren Pkw, Motorräder, Fahrräder oder Fußgängerinnen und Fußgänger am Unfall beteiligt? Dies zeigt der interaktive Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder.

Erstmals werden in dieser Karte Unfälle mit Personenschaden nach Straßenabschnitten sowie nach einzelnen Unfallstellen sichtbar gemacht. Dabei können Nutzerinnen und Nutzer selbst auswählen, ob alle Unfälle oder nur Unfälle mit bestimmten Verkehrsmitteln angezeigt werden. Eine ergänzende Tabelle enthält Zusatzinformationen – zum Beispiel, ob es sich um einen Unfall mit Verkehrstoten, Schwer- oder Leichtverletzten handelt.

Der Unfallatlas enthält Angaben aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle für die Jahre 2016 und 2017, die auf Meldungen der Polizeidienststellen basieren. In mehreren Bundesländern nimmt die Polizei die Geokoordinaten der Unfälle bei der Unfallaufnahme nicht beziehungsweise noch nicht vollständig auf. Daher enthält der Atlas derzeit die Unfalldaten von neun Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein). Sobald die Geokoordinaten der Unfallstellen in weiteren Bundesländern vorliegen, wird der Atlas erweitert.

<https://unfallatlas.statistikportal.de>

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2018, 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:
DVR

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

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln

ISSN: 0940-9025

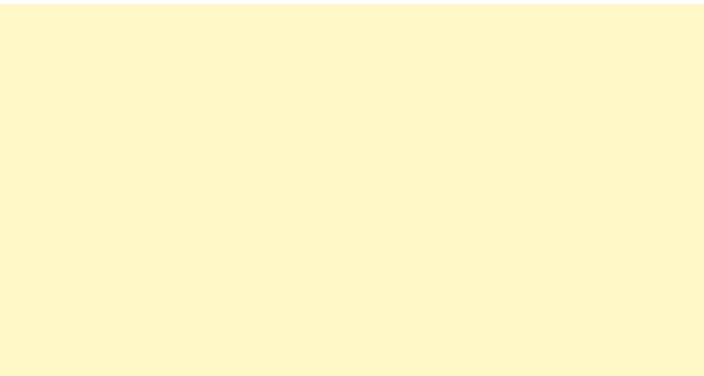
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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



The image shows a smartphone with a severely cracked and shattered screen. The screen displays a lock screen with a photo of two young women, the time 23:57, and the date Montag, 23. April. There are several red blood splatters around the phone, suggesting a violent incident. The phone is lying on a light-colored surface.

tipp tipp tot

**RUNTER
VOM GAS**

**Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur**

DVRM

UKIBG