

DVR report

4/2018

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Im Blickpunkt

Geschwindigkeitsüberwachung
und Öffentlichkeitsarbeit

Rundschau

DVR-Kolloquium: Besser
geschützt auf dem Sattel

Aktuell

Die Sicherheit älterer Menschen
im Straßenverkehr erhöhen

Journal

Mehr Verkehrssicherheit durch
automatisiertes Fahren?

Sicherheit im Radverkehr verbessern

Von den Erfolgen der Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten Jahren konnte eine Verkehrsteilnehmergruppe kaum profitieren: die Radfahrerinnen und Radfahrer. Die Anzahl der getöteten Radfahrenden hat sich seit 2010 nicht verringert und die Zahl der Menschen, die auf dem Rad schwer verletzt wurden, ist sogar seit 2001 nahezu unverändert. Jeder achte Getötete und jeder fünfte Verletzte auf Deutschlands Straßen ist ein Radfahrer oder eine Radfahrerinnen. Im Jahr 2017 sind auf deutschen Straßen 382 Radfahrende ums Leben gekommen, davon 68 mit einem Pedelec (17,8 Prozent); 14.124 wurden schwer verletzt, 1.374 (9,7 Prozent) davon auf einem Pedelec. Jeder vierte aller innerorts Getöteten ist mit dem Rad verunglückt.

Die amtliche Statistik weist jedoch nicht das gesamte Unfallgeschehen aus. Bei den Radverkehrsunfällen besteht eine hohe Dunkelziffer. Von den in Krankenhäusern behandelten Personen, die sich bei Fahrradunfällen verletzt haben, sind der Polizei nur etwa ein Drittel bekannt. Die Dunkelziffer von nicht in der amtlichen Unfallstatistik erfassten Fahrradunfällen wird nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen auf etwa 70 Prozent geschätzt.

In einem aktuellen Beschluss spricht sich der DVR daher dafür aus, die Sicherheit im Radverkehr zu verbessern. Insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten muss für alle, die am Verkehr teilnehmen, klar erkennbar und begreifbar sein, wo Fahrräder fahren können. Wer Rad fährt, muss gesehen werden, insbesondere von denen, die mit Lkw oder Pkw unterwegs sind. Parkende Fahrzeuge dürfen diesen Blickkontakt keinesfalls stören. Auch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann im Einzelfall das richtige Mittel sein, um die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern zu gewährleisten.

Beides erfordert eine bessere Überwachung des Straßenverkehrs. Positive Beispiele für eine Verkehrsüberwachung mit hoher Akzeptanz in der Bevölkerung sind die Fahrradstaffeln der Polizei in unseren Städten. Sie sind das ganze Jahr über im Straßenverkehr präsent und befassen sich ausschließlich mit Verkehrsdelikten. Diese Beispiele sollten Schule machen und Fahrradstaffeln flächendeckend in Deutschland eingesetzt werden.

Dem Thema „Sichere Mobilität mit Fahrrad und Pedelec“ widmete sich auch das diesjährige DVR-Kolloquium in Berlin (ausführlicher Bericht ab Seite 4).

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Dr. Walter Eichendorf als DVR-Präsident bestätigt

Dr. Walter Eichendorf steht erneut an der Spitze des DVR. In Anwesenheit des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer wurde er auf der Mitgliederversammlung am 7. Dezember einstimmig für eine weitere vierjährige Amtsperiode bis Dezember 2022 wiedergewählt. Ebenfalls bestätigt wurden die drei Vizepräsidenten Bundesminister a.D. Professor Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht, Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands der DEKRA SE und Manfred Wirsch, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Neben dem Präsidium wurden auch ein 25-köpfiger Vorstand



„Wer die Vision Zero möchte, muss damit aufhören, Verkehrsteilnehmende in erste und zweite Klasse einzuteilen. Der Straßenverkehr muss für alle gleichermaßen sicher sein.“ Foto: Jürgen Gebhardt

gewählt und das Arbeitsprogramm für 2019 verabschiedet. Die Vertreterinnen und Vertreter des Vorstands stammen aus dem Mitgliederkreis des DVR. Zwei benannte Mitglieder der DGUV und jeweils ein Vertreter der Innenministerkonferenz (IMK) sowie der Verkehrsministerkonferenz (VMK) gehören dem Vorstand ebenfalls an. „Ständige Gäste“ sind der Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Guido Zielke sowie Professor Stefan Strick, Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

Mobilität und Digitalisierung gehörten zusammen, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in seinem Grußwort. Für die Verkehrssicherheit bedeute das, sich stärker als bisher mit modernem Mobilitätsmanagement zu beschäftigen. Der Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln werde immer mehr Alltag: Öffentlicher Nahverkehr, Kleinstfahrzeuge, City-Bikes und Carsharing würden immer häufiger im Wechsel genutzt, um nahtlos von A nach B zu kommen. Es sei eine große Herausforderung an die Infrastruktur, dies sicher zu ermöglichen.

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	8
MITGLIEDER	10
IM BLICKPUNKT	12
JOURNAL	16
INTERVIEW	22
EUROPA	25
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

Besser geschützt auf dem Sattel

DVR-Kolloquium zur sicheren Mobilität mit Fahrrad und Pedelec



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Die Verkehrsinfrastruktur muss fahrradfreundlicher werden.“
Fotos: Jürgen Gebhardt

Fahrrad fahren liegt im Trend. Es ist umweltschonend, gesund und macht Spaß. Gleichzeitig ist die Gefahr, mit dem Rad zu verunglücken, hoch. Darauf wies DVR-Präsident **Dr. Walter Eichendorf** die knapp 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des DVR-Kolloquiums „Besser geschützt auf dem Sattel – Wie sicher ist die Mobilität mit Fahrrad und Pedelec?“ in Berlin bei seiner Begrüßung hin: „Jeder achte Getötete und jeder fünfte Verletzte auf Deutschlands Straßen ist ein Radfahrer oder eine Radfahrerin. Insbesondere die Anzahl der Verletzten, die mit einem Pedelec unterwegs waren, ist in den letzten Jahren stark angestiegen.“

Die Herausforderungen für einen sicheren Radverkehr wurden aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet. Bei einem Ergebnis beleuchtet. Bei einem Ergebnis waren sich alle Fachleute einig: Die Verkehrsinfrastruktur muss fahrradfreundlicher werden.

Das Kolloquium wurde von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Automobil-Club Verkehr (ACV) unterstützt. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) war ideeller Partner der Veranstaltung, die von **Sandra Berndt** moderiert wurde.

Förderprogramme des Bundes

„Wir wollen mehr Menschen aufs

Fahrrad bringen“, sagte **Karola Lambeck**, Radverkehrsbeauftragte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Bei der Förderung des Radverkehrs sei die Sicherheit eines der wichtigsten Themen. Und viele Menschen fühlten sich auf dem Rad nicht sicher.

Lambeck wies auf zahlreiche Förderprogramme des BMVI hin, um den Radverkehr zu stärken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Eines ziele auf den freiwilligen Einbau von Abbiegeassistenten in Deutschland. Um den verpflichtenden Einsatz dieser technischen Hilfsmittel zu erreichen, müssten jedoch europäische Vereinbarungen getroffen werden. Dafür setze sich das BMVI vehement ein. Darüber hinaus stehe im Koalitionsvertrag, dass der Bund die Radverkehrsförderung ausbauen möchte. Für die Zukunft stehen neue Fassungen des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms sowie des Nationalen Radverkehrsplans auf dem Programm des BMVI.

Infrastruktur für den Radverkehr ausbauen

In der „Mitte eines Paradigmenwechsels“ sieht sich **Burkhard Stork**, Bundesgeschäftsführer des ADFC. Die Infrastruktur für den Radverkehr müsse großflächig aufgebaut werden. „Die Politik muss mehr tun, es muss viel mehr investiert werden“, forderte Stork in einem engagierten Plädoyer für die Radverkehrsförderung.

Gerrit Reichel, Pressesprecher des ACV, bezeichnete die sogenannten „Dooring“-Unfälle als große Gefahr



Radprofessorin Ineke Spapé berichtete über die gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur in den Niederlanden.

für Radfahrerinnen und Radfahrer. Gemeint sind Unfälle, bei denen Autotüren geöffnet werden, ohne nach hinten zu schauen und Radfahrende kaum noch eine Chance haben, zu reagieren und schwer verunglücken können.

Unfallgefahr an Kreuzungen

Dass Rad fahren nicht nur Spaß machen, sondern auch gefährlich sein kann, unterstrich **Marcel Schreiber** von der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Auffällig sei die hohe Dunkelziffer bei den Radverkehrsunfällen, besonders bei den Alleinunfällen (89 Prozent). „Der Radverkehr profitiert nicht vom allgemeinen Trend des Rückgangs der Unfälle mit Personenschaden“, stellte der Unfallforscher fest. Negativ falle auch der starke Anstieg verunglückter Pedelec-fahrerinnen und -fahrer auf. Fast vier Millionen Pedelecs seien derzeit auf unseren Straßen unterwegs. Dadurch, dass sie schneller als ein herkömmliches Fahrrad bewegt werden können, seien die Unfallfolgen meist schwerwiegender. Das gelte auch und besonders für ältere Menschen, bei denen sich Pedelecs großer Beliebtheit erfreuen.

„Etwa zwei Drittel der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden geschehen an Kreuzungen, beim Ein- und Abbiegen, häufig an unsignalisierten Einmündungen“, erklärte Schreiber. Verursacher seien oftmals Kraftfahrende, aber auch das Linksfahren von Radfahrenden stelle eine große Unfallgefahr dar. Als weitere infrastrukturelle Defizite nannte der Experte Sichthindernisse sowie fehlende oder unwirksame geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.

Getrennte Wege

„Wir müssen etwas an den Verhältnissen ändern“, forderte ADFC-Bundesgeschäftsführer **Burkhard Stork** mit Blick auf den verstärkten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Bislang gelte der Planungsansatz, Radfahrende auf die Straße zu bringen. „Wir brauchen aber getrennte Wege“, ergänzte der Experte. Leidenschaftlich plädierte er dafür, mehr Geld in die Hand zu nehmen, um besser funktionierende Radverkehrsanlagen zu bauen. „Unsere Nachbarländer Niederlande und Dänemark sind deutlich weiter, weil sie in

den letzten 20 Jahren den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur massiv vorangetrieben haben“, erläuterte Stork. So legten in den Niederlanden 75 Prozent der Kinder ihren Schulweg auf dem Fahrrad zurück.

In Deutschland hingegen sei der Unterhaltungszustand „miserabel“. Aus diesem Grund liege der Radverkehrsanteil in Deutschland seit 40 Jahren bei niedrigen rund zehn Prozent. In den Niederlanden liege er bei 28 Prozent.

Rund zwei Drittel der deutschen Radfahrenden hätten Angst, wenn sie unterwegs sind. Rund 70 Prozent der Radfahrer möchten vom Autoverkehr getrennt sein. „Wir brauchen eine Radverkehrsinfrastruktur für alle, eine Überarbeitung aller Regelwerke“, forderte Stork, denn „wir wollen die Menschen von acht bis 80 auf das Fahrrad bringen“. Radverkehrsförderung 2018 dürfe nicht mehr nach dem Motto „ab auf die Straße“ passieren, sondern nach dem Grundsatz „ab auf den modernen, breiten, separierten, gut einsehbaren, gepflegten und asphaltierten Radweg“.

Alltag auf Berliner Straßen

Aus der Praxis seiner alltäglichen Arbeit berichtete **Kay Biewald**, der mit seinen Kolleginnen und Kollegen der Berliner Fahrradstaffel für Recht und Ordnung auf den Straßen der Hauptstadt sorgt. Zu den häufigsten festgestellten Verstößen zählen die Nutzung von Radwegen in falscher Fahrtrichtung, Fahren auf dem Gehweg und das Missachten roter Ampeln. Zunehmend machen aber auch Radfahrende Probleme, die während der Fahrt das Smartphone benutzen und dadurch extrem abgelenkt sind.

Kraftfahrende wiederum überholen oftmals ohne ausreichenden Seitenabstand, sind unaufmerksam beim Abbiegen, vergessen beim Aussteigen den

Schulterblick („Dooring“-Unfälle), parken verbotswidrig auf Radwegen oder Schutzstreifen, und bedienen ebenfalls während der Fahrt Smartphone oder Tablet.

Der Einsatz von Biewald und seinen 18 Kolleginnen und Kollegen, die Tag für Tag in die Pedale treten, macht sich bezahlt: Seit Einführung der Berliner Fahrradstaffel 2014 sind die Unfälle mit Getöteten und Verletzten zurückgegangen.

Positives Beispiel Niederlande

Über die gut ausgebaute und fehler-tolerante Radverkehrsinfrastruktur in den Niederlanden berichtete **Ineke Spapé**. Sie ist Radprofessorin an der Universität Breda und Direktorin des Beratungsbüros für Mobilität, Raumplanung und Stadterneuerung (SOAB). Sie zeichnete die erfolgreiche Entwicklung von 40 Jahren Radverkehrspolitik in den Niederlanden nach. Der Radverkehrsanteil nimmt dort weiter stetig zu, besonders bei den Älteren. In Groningen zum Beispiel, einer Stadt mit knapp 204.000 Einwohnern, 180 Kilometer nordöstlich von Amsterdam, werden 61 Prozent der innerstädtischen Wege mit dem Rad zurückgelegt. Dies sei mit einem gut durchdachten Konzept integrierter Mobilitäts- und Raumplanung gelungen.

„Mehr Radverkehr sollte nicht das Ziel sein, sondern Städte zu schaffen, die einen angenehmen Aufenthalt gewährleisten“, stellte die Radprofessorin fest. Vitale, florierende, sichere und lebenswerte Städte laute die Zielrichtung.

Die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr sei in der Regel das bessere Konzept. „Die Risiken steigen, wenn die Radfahrenden mit dem motorisierten Verkehr auf den Straßen unterwegs sind“, sagte Spapé.

„Rad fahren bedeutet Spaß und Kommunikation, ist ein Akt des sozialen Miteinanders“, führte die Wissenschaftlerin aus. Beeindruckend war das Beispiel einer Radschnellroute in Utrecht, die über das Dach einer Schule führt, komplett getrennt vom Autoverkehr.

Plädoyer für Gleichberechtigung

Gunnar Fehlau vom Pressedienst Fahrrad zeigte Praxisbeispiele, die sehr deutlich machten, woran es bei der sicheren Gestaltung für Radfahrende in Deutschland hapert. Ob unübersichtlicher Schilderwald oder Autofahrende, die Radelnden die Vorfahrt nehmen – es gebe viel zu tun, um den Radverkehr dem motorisierten Verkehr gleichzustellen. Aber genau für diese gleichberechtigte Nebeneinander hielt Radexperte Fehlau ein flammendes Plädoyer. Radfahrende müssten Lenkern von Autos und Lkw gleichgestellt werden, ohne Wenn und Aber.

Radverkehr als Problemlöser

„Wir brauchen das Fahrrad als zentralen Baustein der kommunalen Mobilitätswende“, sagte **Arne Koerdt** vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und betrachtet den Radverkehr als Problemlöser. Um den Radverkehr zu verdoppeln, brauche es eine neue Qualität der Radverkehrsförderung sowie starke Partner in Kommunen, Ländern und Bund. Radverkehrsförderung müsse aktiv eingefordert werden. Um von Modellprojekten zur flächenhaften Anwendung zu gelangen, brauche es einen aktiv fördernden Rechtsrahmen. Den sieht der Experte in einer Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO), die fahrradfreundlicher gestaltet werden müsse.

Präventionsmobil Verkehrssicherheit

Mit dem Rad zur Arbeit fahren – diese Möglichkeit nutzen viele. Allerdings ereignen sich laut Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) dabei besonders

viele Unfälle. Was kann helfen? **Oliver Fischer** von der VBG plädierte für Sicherheitstrainings in Betrieben und verdeutlichte das anhand von Zahlen: Demnach waren 46 Prozent derjenigen, die bei der VBG versichert seien und 2017 auf dem Arbeitsweg verunglückten, Radfahrende.

Zudem erwähnte er die vielfältigen Präventionsangebote der gesetzlichen Unfallversicherungsträger gemeinsam mit dem DVR, wie das Präventionsmobil Verkehrssicherheit. Mit diesem Trainingsangebot kann das Thema Zweiradsicherheit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern praxisnah und in erlebbarer Form vor Ort nähergebracht werden.



DVR-Radverkehrsreferent **Rudolf Bergen** machte mit einer Jonglage spielerisch auf die Gefahren im Straßenverkehr für Radfahrende aufmerksam.

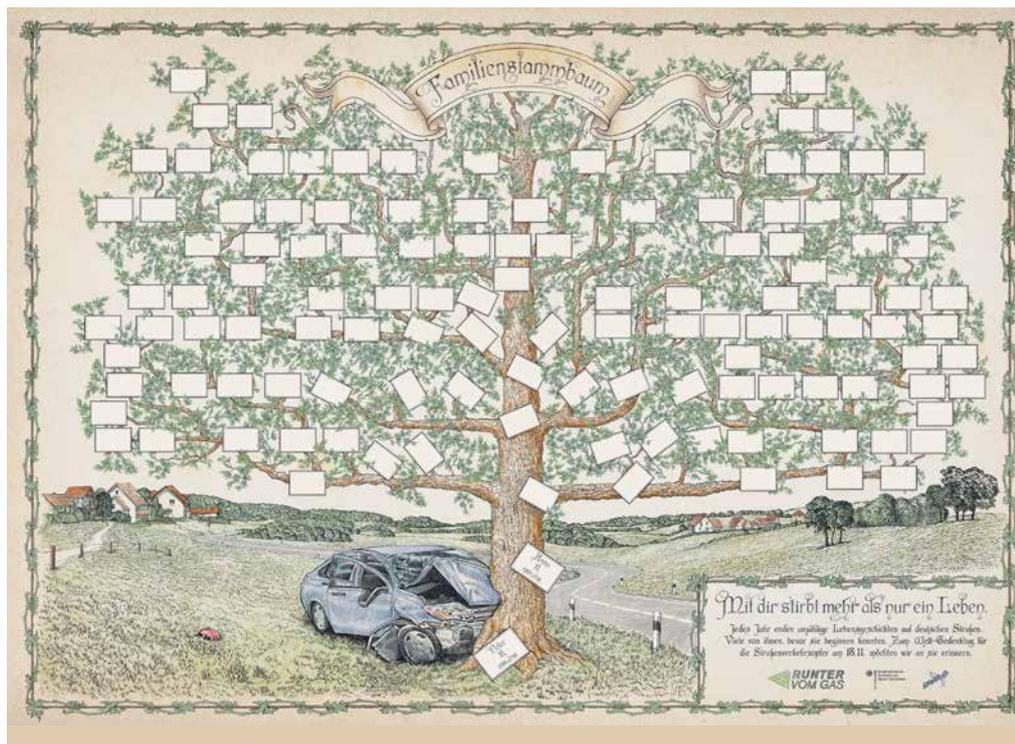
Welt-Gedenktag für die Straßenverkehrstopfer

„Runter vom Gas“ mit emotionaler Stammbaum-Anzeige

Von Carla Bormann

Jedes Jahr am dritten Sonntag im November wird weltweit an all jene Menschen gedacht, die im Straßenverkehr ihr Leben verloren haben. Anlässlich des diesjährigen Welt-Gedenk-tages für die Straßenverkehrstopfer am 18. November erinnerte auch die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR an die Verkehrstopfer – mit einer emotionalen Anzeige in der Effie-Beilage des „Tagesspiegels“ sowie in einer Beilage in der „ZEIT“.

Im Jahr 2017 haben 3.180 Menschen in Deutschland im Straßenverkehr ihr Leben verloren. Dieser Verlust zerstört nicht nur bestehende Familien, sondern beeinträchtigt auch deren Zukunft, in der es keine Nachkommen gibt. In der Anzeige ist ein Familienstammbaum zu sehen, an dem ein Auto zerschellt ist. Die Tafeln des Stammbaums, in denen normalerweise die Namen und Daten der Nachkommen stehen, sind leer. Nur die zwei unteren Tafeln sind bedruckt – mit dem Namen der beiden verunglückten Insassen.



Durch unangepasste Geschwindigkeit kamen 2017 in Deutschland 1.077 Menschen ums Leben.

„Mit jedem Verkehrstopfer stirbt mehr als ein Leben: Wir gedenken mit diesem emotionalen Motiv aller Verkehrstopfer und zeigen, wie nachhaltig jeder Verlust ist. Gleichzeitig möchten wir aufzeigen, dass jeder Einzelne Verantwortung im Straßenverkehr trägt – nicht nur für sich, sondern auch für andere“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.

„Mit unserem Motiv sensibilisieren wir für die seit Jahren häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Todesfolge: unangepasste Geschwindigkeit“, ergänzte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Diese Unfälle sind vermeidbar. Durch unangepasste Geschwindigkeit kamen 2017 in Deutschland 1.077 Menschen zu Tode, also mehr als ein Drittel aller Verkehrstopfer.“

Auszeichnung: „Runter vom Gas“ erhält den silbernen Effie

Am 8. November wurde die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ mit dem silbernen Effie-Award des Gesamtverbands Kommunikationsagenturen GWA e.V. (GWA) in der Kategorie „Doing Good“ für die Autobahnplakatkampagne 2017 „Perspektiven der Betroffenheit“ ausgezeichnet.

Mehr Informationen zur Kampagne auf:

www.runtervomgas.de • www.facebook.com/RunterVomGas

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

cbormann@dvr.de

Die Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr erhöhen

Kampagnen „Sicher mobil im Alter“ und „Aktion Schulterblick“

AKTUELL



Start der Aktionswoche „Sicher mobil im Alter“ in Berlin Fotos: DVR

Von Sandra Demuth

Durch den demografischen Wandel steigt der Anteil der Menschen im Alter von 65 Jahren oder älter an der Gesamtbevölkerung kontinuierlich und liegt momentan bei rund 21 Prozent. Senioren und Seniorinnen sind mobiler als früher, immer mehr besitzen einen Führerschein und nutzen ihr Auto bis ins hohe Alter, sind innerorts auf dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs. Dies ist zu begrüßen, denn individuelle Mobilität ermöglicht soziale Teilhabe bis ins hohe Alter und wirkt Vereinsamung vor. Wichtige Termine wie Arztbesuche oder

Besorgungen können ohne fremde Hilfe gemeistert werden. Nicht zuletzt ist Bewegung gesund und fördert die Beweglichkeit. Umso wichtiger ist es, dass ältere Menschen im Straßenverkehr sicher sind.

Gravierende Unfallfolgen

Aufgrund ihrer körperlichen Konstitution sind sie besonders gefährdet. Das Alter bringt vielfach bestimmte kognitive, motorische, sensorische Einschränkungen mit sich. Dies bedeutet, die Seh- und Hörfähigkeit kann eingeschränkt sein, ebenso die Beweglichkeit. In unübersichtlichen

und komplexen Situationen fühlen sich ältere Menschen häufig unsicher. Viele dieser möglichen Einschränkungen können nur bis zu einem gewissen Grad kompensiert werden. Hinzu kommt, dass die Unfallfolgen bei älteren Menschen aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und Regenerationsfähigkeit häufig gravierender sind als bei jüngeren Menschen.

Aktionswoche „Sicher mobil im Alter“

Dies schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder: Im Jahr 2017 starben in Deutschland 994 Menschen, die mindestens 65 Jahre alt waren, im Straßenverkehr. Alle 36 Stunden stirbt eine Fußgängerin oder ein Fußgänger über 64 Jahren. Knapp 7.000 Fußgängerinnen und Fußgänger ab 65 Jahren verunglückten.

Diese alarmierenden Zahlen nahm der DVR zum Anlass, um mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Aktionswoche „Sicher mobil im Alter“ ins Leben zu rufen. Im Dezember wurde sie erstmalig durchgeführt, um die Sicherheit von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr zu erhöhen. Autofahrende wurden bundesweit in mehreren Städten mittels Plakaten zu mehr Aufmerksamkeit aufgerufen und dafür sensibilisiert, dass ältere Fußgängerinnen und Fußgänger eines besonderen Schutzes bedürfen. Gleichzeitig erhielten ältere Fußgängerinnen und Fußgänger hilfreiche Tipps für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

Bei der Plakatenthüllung in Berlin erklärte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf: „Ältere benötigen im Straßenverkehr unsere besondere Aufmerksamkeit. Wer zu Fuß unterwegs ist, braucht besonderen Schutz. Sichere Mobilität bedeutet Lebensqualität für jede Generation.“



Sichere Mobilität bedeutet Lebensqualität für jede Generation.

Rund um den Washington-Platz wurden neben Infomaterialien auch Regenschirme mit retroreflektierenden Elementen verteilt, die auch bei schlechtem Wetter sichtbar machen und schützen. Die meisten Unfälle mit Personenschaden passieren zwischen 16 und 17 Uhr, einer Zeit, zu der es im Winter schon dunkel ist. Auch in Augsburg, Bremerhaven, Dortmund und Leipzig sowie über Partner wie die Deutsche Seniorenliga e.V. wurden Regenschirme und Infomaterialien verteilt.

„Aktion Schulterblick“ fortgesetzt

Bereits im Sommer wurde die „Aktion Schulterblick“, unterstützt vom BMVI und von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), wieder aufgenommen. Sie richtet sich an ältere Autofahrende, deren Angehörige und Freunde sowie Ärztinnen und Ärzte. Sie sensibilisiert für regelmäßige freiwillige Gesundheitschecks zum Erhalt der Fahrtüchtigkeit im Alter. Laut einer Umfrage, die YouGov im Auftrag des DVR durchgeführt hat, haben jedoch lediglich 21 Prozent der Befragten ihren Hausarzt oder ihre Hausärztin schon einmal darauf angesprochen, ob sich ihr Gesundheitszustand möglicherweise auf ihre Fahrtüchtigkeit auswirkt. Nur vier Prozent wurden von ihrem Arzt oder ihrer Ärztin schon einmal darauf angesprochen.

Dabei können freiwillige Gesundheitschecks Klarheit schaffen. Mit einigen unkomplizierten Untersuchungen können Ärzte und Ärztinnen schnell überprüfen, wie fahrtüchtig ihr Patient oder ihre Patientin ist. Viele Probleme, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen, lassen sich in den Griff bekommen, etwa der Graue Star oder ein erhöhter Blutzuckerspiegel. Im Zweifel wird an einen Fachkollegen oder -kollegin überwiesen. Zudem ist es wichtig, sich im Alter aktiv mit seiner Fahrtüchtigkeit auseinanderzusetzen. Fahrsicherheitstrainings, Feedbackfahrten in einer Fahrschule oder Seminare wie „sicher mobil“ können dazu beitragen, die Fahrkompetenz zu verbessern.

Die „Aktion Schulterblick“ informiert darüber ausführlich mit Pressemitteilungen sowie über Facebook. Während einer Leser-Telefonaktion wurden Interessierte beraten, die Broschüre und der Flyer der Kampagne wurde weiterhin verbreitet, die DVR-Webseite um Informationen in leichter Sprache sowie für Ärztinnen und Ärzte ergänzt. Auch über Partner wurden die Informationen weiter gestreut.

Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen und Veranstaltungen beim DVR.

sdemuth@dvr.de

Deutschland bewegt sich – Engagement für mehr Verkehrssicherheit

Bundesländerindex Mobilität 2018/19



Reine Luft: Dafür sind auch die Länder in der Pflicht. Spitzenreiter beim Thema Nachhaltigkeit im Verkehr ist Baden-Württemberg. Der Bundesländerindex Mobilität & Umwelt bewertet Statistiken und Verkehrsziele für alle 16 Bundesländer. Foto: Pixabay

Baden-Württemberg (Platz 1), Thüringen (Platz 2) und Rheinland-Pfalz (Platz 3) sind deutschlandweit Spitzenreiter beim Thema nachhaltige Mobilität. Zu diesem Ergebnis kommt ein wissenschaftlicher Ländervergleich, den das Forschungsinstitut Quotas im Auftrag der Allianz pro Schiene, des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und des DVR erstellt hat. Der „Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2018/19“ spiegelt die mobilitätsrelevanten amtlichen Statistiken und die verkehrspolitischen Weichenstellungen aller 16 Bundesländer wider.

Spitzenreiter Baden-Württemberg erreicht im Vergleich Bestnoten bei Verkehrssicherheit und Lärmschutz und löst damit Thüringen als Nummer eins im Ländervergleich ab. Hamburg (14), Niedersachsen (15) und Bayern (16) belegen im aktuellen verkehrspolitischen Länderranking die drei letzten Plätze. Im Bundesländerindex 2016/2017 waren Brandenburg (14), Bayern (15) und Hamburg (16) die Schlusslichter gewesen.

„Verkehrssicherheit, Lärminderung, Flächenverbrauch, Klimaschutz und Luftqualität, das sind die Kernindikatoren, die wir betrachten und bewerten“, erläuterte Thomas Krautscheid, Abteilungsleiter Verkehr und Umwelt bei Quotas. Die statistischen Daten stammen aus amtlichen Quellen, die politischen Zielsetzungen der Länder wurden direkt bei den Verkehrsministerien der Länder abgefragt. „14 Bundesländer haben uns in einem detaillierten Fragebogen die eigenen verkehrspolitischen Ziele erläutert“, sagte Krautscheid. „Mit Statistik, Antwortbögen und Eigenrecherche können wir dann am Ende genau bestimmen, wo in jedem Land die größten verkehrspolitischen Herausforderungen liegen und ob es vor Ort Ziele gibt, um diese Probleme anzugehen.“

Beim Bemühen der Länder, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken, zog DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner eine gemischte Bilanz: „In Deutschland liegt die Zahl der Toten insgesamt zwar unter dem Stand von 2012, doch wenn wir, ausgehend von 2011, bis 2020 die Zahl der getöteten Unfallopfer deutschlandweit um 40 Prozent senken wollen, dürfen wir uns mit den Länderergebnissen bei weitem nicht zufriedengeben. Zumal die Zahl der Schwerverletzten auf hohem Niveau stagniert und heute höher ist als 2012 und 2013.“ Dennoch lobte Kellner, dass sich viele Bundesländer eigene Sicherheitsziele gesetzt und die Vision Zero für die regionale Verkehrssicherheitsarbeit festgeschrieben hätten. Besonders bemerkenswert sei die Entwicklung in Baden-Württemberg und Berlin, die aktuell bei der Verkehrssicherheit hinter dem Spitzenreiter Hessen auf den Plätzen 2 und 3 rangieren. Noch vor zwei Jahren lagen sie im Mittelfeld. „Beide Länder engagieren sich sehr stark für die Verkehrssicherheit. Daran können sich andere Länder ein Beispiel nehmen“, sagte Kellner.

Studie „Mobilität in Deutschland 2017“

Wie oft und wie lange sind die Menschen unterwegs und welche Verkehrsmittel nutzen sie zu welchem Zweck? Antworten darauf gibt die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“. An der Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) haben sich mehr als 60 regionale Partner beteiligt, um neben bundesweiten Kennwerten auch Informationen zur Alltagsmobilität vor Ort zu erhalten. Von Juni 2016 bis September 2017 wurden bundesweit etwa 155.000 Haushalte zu ihrer Mobilität befragt, so viele wie noch nie zuvor.

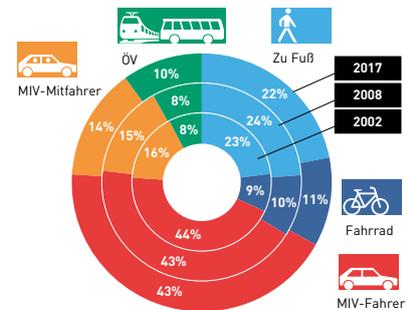
Jeden Tag legen die Deutschen gut 3,2 Milliarden Kilometer zurück. Als

Folge des Anstiegs der Bevölkerung und der Beschäftigung erreicht die Verkehrsnachfrage damit einen neuen Höchststand. Pro Person sind das täglich 39 Kilometer.

Das Auto bleibt mit drei Vierteln der Personenkilometer das dominierende Verkehrsmittel. Vor allem die ältere Bevölkerung nutzt immer intensiver das Auto. Bei den Jüngeren und in den Städten sind die Vorzeichen umgekehrt. Daher verliert das Auto insgesamt Anteile an die anderen Verkehrsträger. Der größte Gewinner in der Kilometerbilanz ist der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen, der Anteil steigt von 15 auf 19 Prozent.

Durchschnittlich legt eine Person 3,1 Wege pro Tag zurück. Das Auto wird für 57 Prozent der Wege genutzt, das Fahrrad legt bundesweit leicht auf elf Prozent zu.

Weitere Zahlen und Informationen unter: www.bmvi.de



Verkehrsmittelwahl (Anteil an allen Wegen)
Quelle: BMVI

TÜV-Report 2019: Jedes fünfte Auto bekommt keine Plakette

Gut jeder fünfte Gebrauchtwagen (21,2 Prozent) hat die Hauptuntersuchung (HU) der TÜV-Prüfstellen nicht bestanden. Dieses Ergebnis weist der aktuelle „TÜV-Report 2019“ aus. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil der Fahrzeuge mit entsprechenden „erheblichen Mängeln“ um 1,3 Prozent. Zwölf Prozent der untersuchten Pkw rollten mit „geringen Mängeln“ zur Hauptuntersuchung (-1,9 Prozent), 0,1 Prozent der Fahrzeuge (4.789 Pkw) wurden als „verkehrsunsicher“ eingestuft und mussten sofort stillgelegt werden. Für den TÜV-Report wurden 8,8 Millionen

Hauptuntersuchungen zwischen Juli 2017 und Juni 2018 ausgewertet.

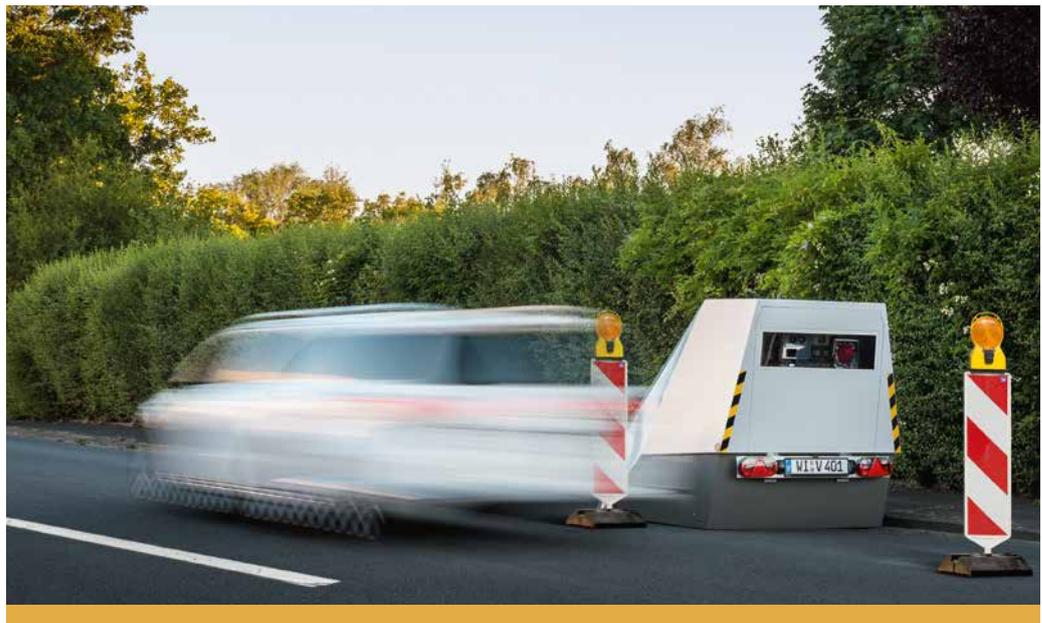
Als einen wichtigen Grund für die gestiegene Durchfallquote hat der TÜV-Verband die alternde Fahrzeugflotte in Deutschland ermittelt. Das Durchschnittsalter aller Pkw beträgt aktuell 9,4 Jahre. Im Vergleich zum Jahr 2010 sind die Autos im Schnitt 1,3 Jahre und im Vergleich zum Jahr 2000 sogar um 2,5 Jahre älter.

Ein Dauerbrenner bei der HU ist das Thema Licht. Vor allem ältere

Fahrzeuge fallen auf den TÜV-Prüfständen mit defekter Beleuchtung auf. Ein weiteres Problem ist Ölverlust an Motor und Antrieb. Mängel an den Achsfedern und den Stoßdämpfern verschlechtern nicht nur den Fahrkomfort, sondern sind auch ein Sicherheitsrisiko, weil die Fahrzeuge nicht mehr stabil auf der Straße liegen. Das ist vor allem in engen Kurven oder bei Ausweichmanövern gefährlich. Nicht zuletzt müssen die Bremsen regelmäßig gewartet werden, um sicher unterwegs zu sein.

Geschwindigkeitsüberwachung nur mit guter Öffentlichkeitsarbeit

Ergebnisse einer Analyse von Lokalzeitungen im Netz



Neue semi-mobile Überwachungsanlage Foto: VITRONIC

Von Detlev Lipphard

Die Überwachung der Geschwindigkeit ist ein zentraler Bestandteil jeder erfolgreichen Verkehrssicherheitsstrategie. Die erste der zehn Top-Forderungen des DVR lautet entsprechend: „Verkehrsüberwachung gezielt verstärken“. Die finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei und der staatlichen Überwachungsbehörden muss erhöht, die Aus- und Weiterbildung verbessert werden. Ebenso ist die Prävention und Verfolgung von Verkehrsverstößen durch eine verbesserte behördliche Zusammenarbeit zu stärken. Und auch die absichtliche Missachtung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten durch stark überhöhtes Tempo („Raserei“) muss zukünftig intensiver bekämpft werden.

Der Sinn der Geschwindigkeitskontrollen liegt in der weitgehenden Befolgung der Tempolimits zum Schutz aller Verkehrsteilnehmenden. Fiskalische

Aspekte dürfen hierbei keine Rolle spielen. Dies zu verdeutlichen ist Aufgabe jeder guten kommunalen Öffentlichkeitsarbeit. Es geht darum, gegen vermeintliche Abzocke-Vorwürfe offensiv zu argumentieren: „Wir sind die Guten“.



Gut gemachte Plakat-Kampagne Foto: DVR

Durch gute PR kann auch die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden. Deren



Zustimmung für Tempokontrollen ist höher als von deren Gegnern gerne behauptet. So hat der DVR in einer repräsentativen Umfrage 2014 herausgefunden, dass nur fünf Prozent der 1.500 befragten Personen keinerlei sicherheitsfördernde Wirkungen sehen.

Eine professionelle PR verdeutlicht auch, dass der Gesetzgeber bei Regelübertretungen eine bemerkenswert große Toleranz gelten lässt. Denn in der Regel werden mindestens sechs km/h abgezogen. Je nach Bundesland und Kommune bestehen unterschiedlich große Spielräume, die sogar im zweistelligen km/h-Bereich liegen können. Auch deshalb handelt es sich bei dem weit überwiegenden Anteil der Ahndungen lediglich um Verwarnungen. Nur ein kleiner Anteil sind Bußgelder mit einem Eintrag in das Fahreignungsregister. Es sind deutschlandweit weniger als zehn Prozent aller gemessenen Tempoverstöße. Gerade auch der Blick auf unsere ausländischen Nachbarn macht deutlich, wie ausgesprochen moderat die Sanktionen im Vergleich sind. Forderungen, den deutschen Bußgeldkatalog deutlich zu verschärfen, sind deshalb gut nachvollziehbar.

Der DVR wollte wissen, welches Bild die lokalen Zeitungen von der Geschwindigkeitsüberwachung in Deutschland zeichnen. Dazu haben wir etwa 50 Artikel aus dem Internet der Jahre 2017 und 2018 analysiert, von denen hier eine Auswahl zitiert wird. Thematisch stehen insbesondere fiskalische Aspekte, Sachbeschädigungen an fest installierten Anlagen sowie die Bekanntgabe von Messorten im Mittelpunkt.

Finanzielle Aspekte sind unwichtig

So brachte der Leverkusener Anzeiger im Internet und in seiner Print-Ausgabe vom 11. Juli 2017 diese Schlagzeile: „Haushalt birgt einige Risiken – Blitzer erfüllt Hoffnung nicht“.

In diesem typischen Beispiel wird ein direkter Zusammenhang von Überwachung und städtischen Finanzen herausgestellt. Suggestiert wird, der Blitzer habe in erster Linie die Aufgabe, den Haushalt zu sanieren. Das eigentliche Ziel besteht aber darin, auf einer maroden Brücke der A1 eine langsamere Fahrweise zu erreichen, die auch der Verkehrssicherheit dient.

Das regionale Newsportal TAG24 berichtete am 11. September 2017 über einen „Super-Blitzer“, der aber „nur“ 67.000 Euro eingespielt habe. Moderne Blitztechnik solle deshalb mehr Temposünder erwischen und die Einnahmen erhöhen. Die zugespitzte Überschrift lautete: „Blitzereinnahmen brechen ein, darum rüstet Stadt auf“. Die Wortwahl ist dramatisierend, der unmittelbare Bezug zum städtischen Haushalt Kern der Botschaft.



Fragwürdiger Bezug zum kommunalen Haushalt Foto: VITRONIC

Ähnlich berichtete die Märkische Kreiszeitung am 17. Juni 2017 online in einem Aufmacher über „60 Jahre Radarfalle“. Im Beitrag heißt es, die festen Blitzer seien eine relativ sichere Einnahmequelle für den Landkreis, weil drei Millionen Bußgeld in den Haushalt fließen. Durch diese Anlagen wurden aber mehrere ehemalige Unfallbrennpunkte im Kreisgebiet wirkungsvoll entschärft. Deshalb ist der Standardbegriff „Radarfalle“ im Grunde fehl am Platz.

Die Westdeutsche Zeitung schrieb am 26. Mai 2017 unter der Überschrift „Krefeld – Blitzerkasse“, sie habe nachgehakt und erfahren, „wie laut die Stadtkasse klingelt“. Ähnlich lautete dieser Aufmacher im Online-Portal shz.de des Schleswig-Holsteiner Zeitungsverlages vom 18. Mai 2017: „Es blitzt, die Kasse klingelt“. Im Beitrag

heißt es allerdings, unter dem Strich blieben der Lübecker Stadtkasse lediglich 4.000 Euro. Von einer klingelnden Kasse und sprudelnden Einnahmen kann somit keine Rede sein.

Reißerische Schlagzeilen – seriöse Inhalte

Solche Widersprüche zwischen Schlagzeile und Inhalt sind nicht selten. Dahinter steckt die Absicht, mit übertriebenen bis falschen Aufmachern das Leseinteresse und die Klickzahlen zu erhöhen.

Vorbildlich dagegen – und eher die Ausnahme – war der Beitrag „Sicherheit: Kosten höher als Einnahmen“ der Frankfurter Neue Presse vom 26. April 2018. Zwar nehme Bad Homburg jährlich rund eine Million Euro an Bußgeldern ein, insgesamt sei aber die Verkehrsüberwachung laut Stadt nicht kostendeckend. Solche Ausgaben sind dennoch im Sinne der Verkehrssicherheit gut investiertes Geld.

Manchmal wird gefordert, die Einnahmen aus der Überwachung zweckgebunden für die Verkehrssicherheit einzusetzen. In diesem Sinne hat die Peiner Allgemeine Zeitung am 29. Mai 2017 online unter der Überschrift

„Überschüsse dienen der Verkehrserziehung“ berichtet. Der Artikel informiert unter anderem über die Unterstützung der Mobilitätserziehung in den Schulen, die Finanzierung von Moderatoren für einen Fahrsimulator und ein Reaktionstestgerät.

Die lokalen Medien berichten gerne über Beschädigungen und Zerstörungen fest installierter Blitzanlagen. So wurde laut Ostsee-Zeitung vom 17. Juni 2018 in Tribsees von Unbekannten eine „Kamera aus Blitzer gestohlen“. Die Stuttgarter Zeitung informierte am 25. Mai 2017 über eine besonders dreiste Tat in „Renningen – Unbekannter besprüht Blitzer und fotografiert ihn“.

Zu hoffen bleibt, dass solche Täter oder Täterinnen überführt werden können, weil sie Spuren am Tatort hinterlassen haben oder die im Internet stolz gezeigten Tat-Fotos Rückschlüsse auf den Urheber oder die Urheberin ermöglichen.

Sehr schön ist es, wenn die Presse über solche Erfolge berichten kann. So schrieb die Sächsische Zeitung am 27. Juli 2017: „Blitzer in Plotzen steht wieder“. Vier Wochen zuvor hatten zwei Männer die Anlage aus der

Verankerung gerissen. „Das kommt ihnen nun teuer zu stehen“. Der Beitrag nennt auch den Grund, weshalb die Anlage installiert wurde: Die Anwohnerinnen und Anwohner hatten sich immer wieder über Raserei auf dieser Strecke beschwert und andere Maßnahmen hatten kaum Erfolg gebracht.

Auch die Stadt Bonn hat dem Vandalismus auf der Straße nicht nachgegeben: „Anlage wird schnell wieder instand gesetzt“ war 2017 eine Information des Stadtdienstes im Internet betitelt. Die vom Täter extra mehrfach aufgesprühte Text-Schablone „Außer Betrieb“ wurde ebenso schnell beseitigt.

Wichtig ist, den Beschädigungen möglichst direkt zu begegnen. Die Hersteller fertigen aufgrund ihrer Erfahrungen Anlagen an, die sehr robust konstruiert und mit geringem Aufwand wieder einsatzbereit sind. Indem der Staat hier entschlossen handelt, wird den Tätern und Täterinnen die Erfolglosigkeit ihrer kriminellen Energie vor Augen geführt, damit solche Straftaten tendenziell abnehmen.

Durch die Intensivierung der Überwachung können neue Stellen geschaffen



Vandalismus mit orangener Sprühfarbe Foto: Frank Dettenmeyer



Besprühtes Glas kann schnell ausgewechselt werden. Foto: Stadt Bonn



Verstärkte Überwachung mittels fester und mobiler Blitzer durch mehr Personal Foto: Uwe Miserius

werden. So berichtete die Rheinische Post am 24. Juni 2017 online unter dem etwas reißerischen Aufmacher „Rentner sollen Raser blitzen“, dass in Mönchengladbach Raser nichts zu suchen hätten. Deshalb solle die mobile Radarüberwachung zeitlich ausgeweitet werden. Es sollen 20 Personen eingestellt werden, die auch abends und nachts sowie an den Wochenenden und Feiertagen an ausgewählten Stellen die Geschwindigkeiten überwachen. Dabei handele es sich vorwiegend um ehemalige Polizeibeamte.

Auch an der A1 bei Burscheid hat sich gemäß Kölner Stadtanzeiger ein „Wahres Jobwunder“ (Ausgabe vom 21. Juni 2017) ereignet. Nachdem bereits im Jahr 2016 fast 20 neue Stellen bewilligt wurden, um all die Bescheide zu verschicken und auch vollstrecken lassen zu können, sollen weitere 21 Stellen dazu kommen. Solche Beispiele zeigen auch, dass Schnellfahrende indirekt die Überwachungskosten refinanzieren.

Qualität der lokalen Berichterstattung

Lokale Medien informieren regelmäßig über die aktuellen Standorte der mobilen Blitzer. So berichtet etwa die Neue Osnabrücker Zeitung wöchentlich über

geplante Tempokontrollen im Emsland. Dabei legt sie Wert darauf, dass die Behörde „stets nur die Gemeinde oder Stadt, in der kontrolliert wird, nicht den genauen Ort“ bekannt gibt (Neue Osnabrücker Zeitung vom 26. Mai 2017). Sie betont, dass es auch außerhalb dieser Tage und Orte im Landkreis Emsland jederzeit zu Verkehrskontrollen kommen kann. Dies ist wichtig, damit notorische Schnellfahrende keinen Freibrief erhalten, um an allen nicht genannten Orten unbedenklich rasen zu können.

Schön ist es, wenn die Stärkung der Überwachung in eine Informationskampagne eingebettet wird. So hat die Stadt Köln laut Kölner Stadt-Anzeiger vom 12. Mai 2017 unter dem Motto „Null Toleranz für Raser“ neue Blitzer in der Innenstadt vorbereitet.

Die Beispiele zeigen, welche Berichterstattung in den lokalen Medien wünschenswert und welche fragwürdig ist. Die kommunalen Pressestellen haben einen großen indirekten Einfluss, um zu ausgewogenen Artikeln beizutragen. Sie können eigene Texte veröffentlichen und an die lokalen Medien herantreten. Stets ist wichtig, dass die Kommunen die beteiligten Behörden und Akteure breit einbinden.

Mit einer jährlichen Pressekonferenz kann zum Beispiel ein positives Fazit aus den Aktivitäten gezogen werden. Diese sollte Chefsache sein, Stadtoberhäupter oder Landräte also dabei sein – nicht aber der Kämmerer oder die Kämmerin! Denn sonst stehen automatisch wieder fiskalische Aspekte im Mittelpunkt.



Sehr erfolgreiche frühere DVR-Kampagne

Hierzu sind gut vorbereitete Pressesprecher und -sprecherinnen wichtig, unterstützt durch Fachleute der Polizei und der kommunalen Behörden. Positive Beispiele sollten mittels aussagestarker Statistiken und Grafiken herausgestellt werden. Eine offensive PR betont, dass Kontrollen immer und überall möglich sind. Sie sorgt für Transparenz, da der Presse die entscheidenden Informationen gut aufbereitet zur Verfügung gestellt werden und diese auch im Netz verfügbar sind. Die kommunalen Pressestellen haben gemeinsam mit den Lokalzeitungen die große Chance, konkret zu sicheren Straßen beizutragen.

Der Autor ist Referatsleiter
Straßenverkehrstechnik beim DVR.
dlipphard@dvr.de

Ein Unfall verändert das Leben

Deutscher Verkehrsexpertentag widmete sich den Unfallopfern



Die Versorgung somatischer und psychischer Verkehrsunfallfolgen stand im Vordergrund des Deutschen Verkehrsexpertentages. Auf dem Podium v.l.n.r.: Helmut Wälter (Leitender Polizeidirektor), Michael Frücht (Direktor des Landesamtes für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW), Prof. Wilfried Echterhoff, Herbert Reul (NRW-Innenminister), Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch (Mitglied des Europäischen Parlaments), Prof. Wolfgang Schubert und Prof. Jürgen Brauckmann Foto: Peter Schlanstein

Von Peter Schlanstein

Eine 2018 abgeschlossene Untersuchung der Europäischen Vereinigung der Unfallopfer im Straßenverkehr (FEVR)¹ hat Mängel der Versicherungssysteme zu Lasten von Verkehrsunfallopfern, insbesondere was die Versorgung psychologischer Folgen betrifft, aufgezeigt. So müssten die Unfallopfer deutlich besser unterstützt und nach dem Unfall effektiver betreut werden, weil frühe und wirksame Interventionen die negativen Auswirkungen nach einem Unfall merklich verringern könnten.² Das gilt auch für Verkehrsunfallopfer in Deutschland.

Deshalb hat sich der Deutsche Verkehrsexpertentag am 20. November 2018 in Münster terminlich am Weltgedenktage der Unfallopfer im Straßenverkehr orientiert, dem komplexen Thema „Versorgung somatischer und psychischer

Verkehrsunfallfolgen“ gewidmet und hierfür unter Moderation von Professor Wolfgang Schubert eine Reihe namhafter Referentinnen und Referenten gewinnen können. Ausgerichtet wurde der bundesweite Kongress mit über 150 Teilnehmenden durch die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) in einer Kooperation mit der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW) und dem Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei (LAFP NRW), unterstützt durch die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU).

Nicht alle Unfallfolgen sind sofort sichtbar

Die Anzahl der Verkehrstoten zu senken, ist seit mehreren Dekaden das Ziel der Verkehrssicherheitsprogramme von Bund, Ländern und der EU. Gebündelt und fortgesetzt werden die Initiativen durch die Sicherheitsstrategie Vision Zero mit

¹ Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)

² Meunier, J.-C., Dupont, E., Mersch, J. & Van den Berghe, W. (2018). My Life After the Crash – MyLAC: An international study on medical, psycho-social and economic consequences of road injuries, Vias institute, Brussels, Belgium

strategischen und operativen Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen. Leider stagniert die Zahl der Verunglückten in Deutschland seit 2010. Jährlich verunglücken hier fast 400.000 Menschen mit Personenschaden im Straßenverkehr.

Vor diesem Hintergrund bleibt es unabdingbar wichtig, sich mit den Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen näher zu beschäftigen. Entgegen der weitläufigen Meinung geht es für Opfer nicht nur um medizinische Versorgung bei Verletzungen. Nicht alle Unfallfolgen sind sofort nach dem Schadenergebnis sichtbar, vielleicht erst auf den zweiten Blick; und auch die Dauer der Folgen ist unterschiedlich. Nicht nur all jene Menschen, die bei einem Unfall körperlich-seelische Schäden erlitten haben („Primäropfer“), sind Opfer von Verkehrsunfällen. Diese haben zum Teil keine blutenden Wunden, die nach außen hin sichtbar sind. Trotzdem können Verunglückte durch die sie belastenden Erlebnisse massiv und prägend beeinträchtigt werden. Auch Zeugen und Angehörige, Ersthelfer oder Unfallverursacher können Opfer („Sekundäropfer“) mit Folgen sein, die sie auf Dauer erheblich belasten.

Ein Verkehrsunfall unterbricht die bisherige Kontinuität des Lebens. Häufig werden Opfer von den Bildern, den gewaltsam wirkenden Eindrücken und den ausgelösten Ängsten lange Zeit verfolgt und an der Teilhabe am Leben beeinträchtigt. Auswirkungen sind beispielsweise Schlaf- und Konzentrationsstörungen oder gar ein Meiden des Verkehrs aus Furcht vor einem erneuten Unfall, eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten, nicht nur durch psychische Probleme, sondern auch wegen körperlicher Einschränkungen, Probleme bei der Fortführung des Berufs, posttraumatische Belastungsstörungen oder schwere depressive Reaktionen.

Psychische Verkehrsunfallfolgen oft vergessen

Die nötige Inanspruchnahme zeitnah erforderlicher psychotherapeutischer Hilfeleistungen ist für Verkehrsunfallopfer zum Teil mit erheblichen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten verbunden, die zu einer Verschlechterung des Gesundheitszustands und der Teilhabe am beruflichen und privaten Leben führen können. Unfallopfer dürfen nicht allein gelassen werden. Sie benötigen in der Regel Beistand, um rasch an therapeutische Hilfen und zu neuen Lebensperspektiven zu gelangen.

Der VOD-Vorstandsvorsitzende Professor Wilfried Echterhoff fasste ein weitgehend noch ungelöstes Problem zusammen: „Körper und Psyche eines Menschen werden in unserem Gesundheitssystem oft getrennt voneinander betrachtet.“ Diese Sichtweise werde Verkehrsunfallopfern indes nicht gerecht, da bei körperlichen Schäden regelmäßig auch psychische Beeinträchtigungen auftreten würden.

Zu den im Kongress erörterten Fragestellungen erläuterte Tagungspräsident Professor Jürgen Brauckmann seine Forderungen an Politik, Verwaltung, Gesundheitssystem und Versicherern in drei wesentlichen Punkten. Nötig seien insbesondere

- eine Aus- und Fortbildung, die auch die Erkennung und Behandlung psychischer Verkehrsunfallfolgen thematisiert und damit die entsprechende Sensibilität beim medizinischen Fachpersonal erhöht,
- eine rasche, qualifizierte und flächendeckende Versorgung der Unfallopfer mit beratenden und psychotherapeutischen Angeboten, jedenfalls regelmäßig bereits während eines Klinikaufenthalts sowie u.a.
- Forschungsprojekte zur Erfassung der Dimensionen der Problematik.

NRW-Innenminister Herbert Reul mahnte, für Verkehrsunfallopfer werde „die sichere Teilhabe am Straßenverkehr zerstört“, und der Unfall sei „nicht vorbei, wenn der Wagen weggeräumt ist“. Nicht nur die Fortführung des Berufes könne nach einem Unfall eine große Herausforderung bedeuten, manchmal gelinge auch die vollständige Genesung nicht. Dann müsse für die Betroffenen ein neuer Weg gefunden werden, und „dazu bedarf es Hilfe und Unterstützung“, so der Minister. Deshalb sei „eine schnelle und effektive Betreuung und Versorgung nach einem Verkehrsunfall zu verbessern“. Die Rehabilitation zu leisten, „das ist ein ganz wichtiger Beitrag zu Verkehrssicherheit“, bekannte Reul. Sechs Monate Wartezeit auf einen Therapieplatz seien zu lang.

Die Zusammenfassungen der Vorträge können abgerufen werden unter: vod-ev.org/category/all/



Peter Schlanstein Foto: VKM

Der Autor ist Geschäftsführender Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) e.V., die 2011 gegründet wurde. Sie vertritt als unabhängiger Dachverband die Interessen der deutschen Institutionen und Selbsthilfeeinrichtungen zum Schutz von Verkehrsunfallopfern.

Mehr Verkehrssicherheit durch automatisiertes Fahren?

Vorsichtiger Optimismus beim DVR-Presseseminar in Höhr-Grenzhausen



Einen Blick in die mobile Zukunft warf der DVR bei seinem Presseseminar. Foto: VKM

Von Klaus Schuh

Moderne Mobilität könnte den Straßenverkehr, wie wir ihn kennen, revolutionieren. Schon heute regulieren Fahrerassistenzsysteme die Geschwindigkeit, halten das Fahrzeug in der Spur und warnen, sobald der Abstand zu Vorfahrenden kritisch wird. Autos lernen, miteinander zu kommunizieren und die Fahrweise anzupassen. Das kann helfen, Unfälle zu vermeiden. Aber wie reagiert der Mensch auf diese Entwicklungen? Ändert sich unser Fahrverhalten, wenn Fahrzeuge immer eigenständiger werden? Müssen wir anders fahren lernen? Und was bedeutet diese Entwicklung für die Vision Zero? Um diese und weitere Fragen ging es bei einem Presseseminar des DVR mit dem Titel „Schöne neue Welt? – Mobilität 4.0 und die Herausforderungen für die Verkehrssicherheit“.

Herausforderungen der digitalen Mobilität

Professor Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum für Sozialforschung in Berlin skizzierte in seinem Vortrag „Abschied vom Straßenverkehr, wie wir ihn kannten?“ die Herausforderungen der digitalen Mobilität. Viele Jahrzehnte sei das private Auto Teil des Traums vom „Guten Leben“ gewesen. Der Staat habe die dazu nötige Infrastruktur geschaffen und garantiert. Die Geschichte sei jedoch auserzählt, die Last mit der Blechlawine sei inzwischen größer als die Lust am Fahren. Deshalb suchten Menschen nach Alternativen. Beispiele hierfür seien Modelle des Carsharings, Sammel- und Mitfahrdienste. Allzu oft behinderten jedoch starre gesetzliche Rahmenbedingungen die Entwicklung dieser neuen Mobilitätsformen. „Wer was Neues will, muss probieren“, lautete sein Credo.

Transformationen komplexer Mobilitätssysteme erforderten reale Experimentierräume. Zukunftsfähig seien solche Verkehrsangebote, die auch unter Ressourcenknappheit individualisierbar blieben. Autos nutzen statt



Professor Andreas Knie

besitzen werde gerade in Verbindung mit digitalen Plattformen attraktiv.

Auswirkungen der Informationsflut

Dr. Gudrun Gericke von der Friedrich-Schiller-Universität Jena zeigte in ihrem Vortrag „Volle Dröhnung“ die psychologischen Auswirkungen der Informationsflut auf. Während des gesamten Mobilitätsprozesses sei eine zunehmende Menge an Informationen zu verarbeiten. Apps zeigten uns die günstigsten Verkehrsmittel, Navigationsgeräte wiesen den Weg und eine immer höher werdende Verkehrsdichte zwänge uns zu konstanter Konzentration. Assistenzsysteme könnten Fahrende unterstützen, andererseits aber auch selbst durch Informationsüberflutung zu einer Überforderung werden. Die Übernahme von Fahraufgaben durch technische Systeme könne hilfreich sein, in einem monotonen Verkehrsumfeld aber auch die Anforderungsarmut erhöhen. „Wie soll man gleichzeitig die visuellen Informationen bei der Verkehrsteilnahme verarbeiten und Touch-Displays am Armaturenbrett bedienen?“, fragte die Wissenschaftlerin. Die Anpassungsfähigkeit des Menschen an sich verändernde Bedingungen führe zur Entwicklung von kreativen, teilweise aber auch nicht

intendierten Verhaltensweisen. Diese menschlichen Phänomene müssten als Ausgangspunkte für die Technikentwicklung gesetzt werden.

Probleme des hochautomatisierten Fahrens

Professor Sebastian Pannasch von der Technischen Universität Dresden verdeutlichte in seinem Vortrag „Alles im Griff?“ einige Probleme des hochautomatisierten Fahrens. Die Automatisierung beinhalte ein ironisches Grundmotiv: Sie gehe von der Grundannahme aus, dass der unzuverlässige, ablenkbare und störanfällige Mensch durch eine zuverlässige Automatik ersetzt werden sollte. Allerdings werde gerade die neue, zuverlässige Technik von unzuverlässigen Menschen geplant, programmiert, kontrolliert und repariert. Wenn der Mensch durch ein automatisches System ersetzt werde, verliere er kurzfristig Aktivierung, Aufmerksamkeit und Vorhersagemöglichkeit. In schwierigen Situationen müsse er aber wieder die Steuerung übernehmen. So ergebe sich ein Wechsel zwischen Unter- und Überforderung. Vor diesem Hintergrund müssten die aktuellen Bestrebungen und technologischen Entwicklungen kritisch hinterfragt werden. Besonderes Augenmerk sei auf das gesamte Aufgaben- und

Anforderungsprofil der Fahrenden zu richten.

Sichere Gestaltung von Fahrerarbeitsplätzen

Benno Gross vom IFA – Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung gab in seinem Vortrag „Sicher unterwegs?“ Hinweise zur sicheren Gestaltung von Fahrerarbeitsplätzen im digitalen Zeitalter. Im Zuge der Digitalisierung würden mobile Endgeräte wie Smartphones und Tablets immer stärker als Arbeitsmittel genutzt. Die Gestaltung und Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen müsse sich an der Fahraufgabe orientieren. Erste Gefahrenpotenziale ließen sich bereits mit einer fachgerechten Fahrzeugintegration des mobilen Endgeräts minimieren. Es gebe derzeit jedoch keine normativen Gestaltungsvorgaben für fahrzeugintegrierte und nachträglich integrierte Geräte. Neben Hard- und Softwareanforderungen sei es bei mobilen Arbeitsplätzen besonders wichtig, Beschäftigte im Umgang mit dem mobilen Endgerät zu schulen, für Gefahrenmomente zu sensibilisieren und Arbeitsprozesse entsprechend der Gefährdungsbeurteilung anzupassen. Grundsätzlich stehe die sichere Fahrzeugführung stets und unbedingt an erster Stelle.



Dr. Gudrun Gericke



Professor Sebastian Pannasch



Benno Gross

Sicherheitspotenziale des vernetzten Fahrens

Professor Horst Wieker von der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes beleuchtete in seinem Vortrag „Fahrplan für die Zukunft“ Sicherheitspotenziale des automatisierten und vernetzten Fahrzeugs. Assistenzsysteme hätten zu einem erwiesenen Gewinn im Hinblick auf die Verkehrssicherheit geführt. Das vernetzte Fahren sei jedoch ein neues Feld. Hierzu sei ein durchgängiges Sicherheitskonzept vom Datenprovider bis zum Endgerät erforderlich. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusse sich gegenseitig. Fußgänger und Fußgängerinnen sähen sich nur dann als Verkehrsteilnehmende, wenn sie mit Fahrzeugen interagierten, wenn sie zum Beispiel die Straße überquerten. Das Fehlverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern könne erhöht werden, wenn sich diese auf die Funktion von automatisierten Fahrzeugen verlassen. Verkehrsszenarien seien zu komplex und dynamisch, um sie mit den traditionellen, regelbasierten Algorithmen in Assistenzsystemen beschreiben zu können. Künstliche Intelligenz entwickle sich hierbei zur Schlüsseltechnologie, da sie es Maschinen erlaube, anhand beispielhafter Situationen die notwendigen Parameter selbst zu ermitteln.



Professor Horst Wieker

Neue Anforderungen an die Fahreignung

Dr. Thomas Wagner, DEKRA, beschrieb in seinem Vortrag „Automatisiertes Fahren: Ist der Mensch nur noch überwachend tätig?“ neue Anforderungen an die Kraftfahrereignung. Zahlreiche Aspekte der geistigen, körperlichen und charakterlichen Eignung der Fahrenden müssten im Zuge der Automatisierung der Fahrzeuge neu definiert und operationalisiert werden. Unbestimmte Rechtsbegriffe wie „Wahrnehmungsbereitschaft“ oder „Übernahmefähigkeit“ müssten präzisiert werden. „Der Begriff der Wahrnehmungsbereitschaft ist eine Melange, die an einen Sumpf erinnert“, fasste Wagner die Problematik zusammen. Entgegen der weit verbreiteten Auffassung würden die Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer künftig ansteigen. So käme es zu neuen Unfallarten, zum Beispiel infolge mangelnder Abstimmung im Mischverkehr automatisierter und nicht automatisierter Fahrzeuge, durch Systemgrenzen der Fahrsysteme oder durch Bedienfehler der Fahrenden. Außerdem seien neue Delinquenzmuster zu erwarten, wie zum Beispiel Übersteuerung, Systemmissbrauch, Hacker- und Virenangriffe. Möglicherweise bedürfe es für das automatisierte Fahren einer zusätzlichen Ausbildung, wobei die Fahrerlaubnisklassen dann erweitert werden müssten.



Dr. Thomas Wagner

Beschlüsse des DVR

DVR-Geschäftsführerin **Ute Hammer** stellte in ihrem Vortrag „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ zielführende Beschlüsse des DVR vor. Um die Vision-Zero-Strategie zu operationalisieren, habe der DVR 2013 sogenannte Top-Maßnahmen definiert, deren Umsetzung die höchstmögliche Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten versprach. Zu den meisten dieser Maßnahmen seien inzwischen vom DVR Beschlüsse gefasst worden. Das Ergebnis seien die aktuellen zehn Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit, deren Umsetzung – vorrangig durch Politik und Industrie – aus DVR-Sicht dringend erforderlich sei, da sie die größte Effizienz bei der Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspreche. Nicht alle diese Forderungen seien politisch gewollt, manche brauchten Zeit. „Helfen Sie uns, immer den Finger auf die Wunde zu legen“, bat Hammer die Anwesenden, durch ihre Veröffentlichungen zur Umsetzung der zehn Top-Forderungen beizutragen.

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



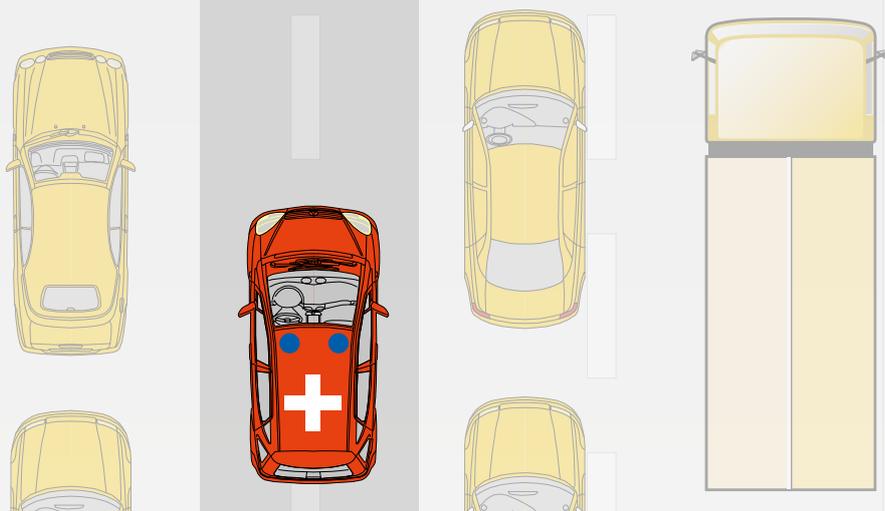
Ute Hammer

Große Wissenslücken über Rettungsgasse

DVR-Umfrage: Wann muss man auf Autobahnen und Landstraßen mit mindestens zwei Fahrspuren für eine Richtung eine Rettungsgasse bilden?

40%

der Autofahrer meinen, erst dann eine Rettungsgasse bilden zu müssen, wenn sich Einsatzfahrzeuge von hinten nähern.



Grafik: VKM

Nur etwas mehr als die Hälfte der Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland (55 Prozent) kennen die aktuelle Regelung, wie auf Autobahnen und Landstraßen eine Rettungsgasse gebildet werden muss. Dies ergab eine repräsentative Befragung, die im Auftrag des DVR im November 2018 vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde.

Die Rettungsgasse muss gebildet werden, sobald Fahrzeuge mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich im Stillstand befinden. Nur so ist im

Notfall die freie Bahn für Polizei- und Rettungsfahrzeuge gewährleistet und schnellstmögliche Hilfe für Verletzte sichergestellt. Vier von zehn Befragten (40 Prozent) glauben, sie müssten die Gasse erst dann bilden, wenn sich Einsatzfahrzeuge von hinten nähern. Dies ist jedoch falsch, da hierdurch möglicherweise der Weg für die Rettungsfahrzeuge nicht schnell genug freigemacht werden kann.

Besser bekannt ist offenbar, wie die Rettungsgasse zu bilden ist: Drei Viertel der Befragten (75 Prozent) wissen,

dass man auf der linken Spur nach links und auf allen weiteren Spuren nach rechts ausweichen muss. DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner appelliert an alle Autofahrerinnen und Autofahrer, „die Rettungsgasse rechtzeitig zu bilden, da es in den entsprechenden Situationen häufig um Menschenleben geht“. Zudem drohe ein Bußgeld von mindestens 200 Euro und zwei Punkte in Flensburg, wenn die Rettungsgasse nicht rechtzeitig gebildet wird.

„Beim hochautomatisierten Fahren sehe ich große Risiken“

Der Ingenieurpsychologe von der TU Dresden Professor Sebastian Pannasch über moderne Fahrzeugtechnik, die Entwicklung zur Mobilität 4.0 und die damit verbundenen Herausforderungen für den Menschen



„Die technische Unterstützung muss in menschengerechter Form dargeboten werden.“ Foto: VKM

DVR-report: Herr Professor Pannasch, die moderne Technik hat längst Einzug in unsere Fahrzeuge gehalten. Sichere Mobilität ist eng verknüpft mit ausgeklügelten Assistenzsystemen und künstlicher Intelligenz. Aber hält die Technik immer ihre oft weitreichenden Versprechen?

Prof. Pannasch: Die Technik hat die Mobilität in vielerlei Hinsicht deutlich sicherer gemacht. Wenn

man sich allerdings die Versprechen anschaut, bin ich zwiegespalten. Auf der einen Seite haben wir den Zuwachs an Sicherheit und Komfort, auf der anderen Seite werden durch die zunehmende Technik die Aufgaben für den Menschen weniger transparent, weniger vollständig in dem Sinne, dass er mehr und mehr außen vor bleibt. Und das macht es für den Menschen so schwierig, die Aufgaben sicher zu erledigen. Solange der Mensch noch involviert ist, sollte man darauf abzielen, dass er in der Lage ist, die Aufgaben vollständig zu bewältigen.

DVR-report: Elektronische Helfer unterstützen bereits heute die Fahraufgabe. Sind wir Menschen hinter dem Steuer gewappnet, die Vielzahl an Informationen, die uns die Systeme liefern, ohne Stress zu verarbeiten, oder können aus vermeintlich gut gemeinten technischen Lösungen neue Probleme erwachsen?

Prof. Pannasch: Wir könnten das schaffen, wenn uns diese Unterstützung in menschengerechter Form dargeboten würde. Das ist aber nicht immer der Fall. Sobald wir eine zu hohe Informationsdichte erhalten, vielleicht sogar unvollständige Informationen, dann wird es für uns extrem schwierig und das Ganze kippt genau ins Gegenteil. Das, was als Unterstützung gedacht ist, führt zu einer Überlastung, weil wir gar nicht mehr wissen, wie wir damit umgehen, wie wir das Ganze beherrschen sollen.

DVR-report: Wenn die technischen Systeme immer mehr Fahraufgaben übernehmen und die Potenziale, die der Mensch mitbringt, nicht mehr gebraucht werden, was geschieht dann mit ungenutzten Fähigkeiten?

Prof. Pannasch: Genau diese Potenziale nutzen

wir dann nicht mehr. Nehmen Sie als Beispiel den Einparkassistenten. Wir verlassen uns darauf, dass wir die vorhandene Unterstützung auch immer bekommen. Durch den Verlust an Übungsmöglichkeiten gehen diese Fähigkeiten längerfristig zunehmend verloren. Dasselbe passiert mit Navigationssystemen. Wir müssen heutzutage nicht mehr die Route im Kopf mental simulieren, planen oder uns orientieren. Nein, wir haben ein unterstützendes System, das uns sagt, fahre nach links, fahre nach rechts oder du kannst die nächsten 30 Kilometer geradeaus fahren. Und darauf verlassen wir uns. Die Fähigkeiten, die wir eigentlich haben, gehen sukzessive verloren. Das funktioniert natürlich nur, solange uns die Technik problemlos unterstützt. Aber in dem Moment, in dem die Technik ausfällt, haben wir massive Schwierigkeiten, unsere Fähigkeiten wieder zu aktivieren oder sie sind einfach nicht mehr vorhanden, weil wir sie zu selten genutzt haben.

DVR-report: Was hat es mit den „Ironien der Automatisierung“ auf sich?

Prof. Pannasch: Das Konzept der „Ironien der Automatisierung“ wurde 1983 von Lianne Bainbridge formuliert und sie hatte damals die Idee, es ging in den 1980er Jahren um die Automatisierung im industriellen Kontext, aufzuzeigen, was durch die moderne Technik machbar oder möglich wurde. Ähnlich wie heutzutage in der Mobilität, mit dem Ziel, die Sicherheit zu erhöhen.

Der Mensch wurde im Prinzip als stör anfällig oder unzuverlässig, als ablenkbar betrachtet, also eine extreme Fehlerquelle. Indem man eine zuverlässige Automatik einsetzt, kann man versuchen, den Menschen als Fehlerquelle auszuschließen. Das funktioniert natürlich nur bis zu einem gewissen Grad. Denn wenn ich den Menschen als Nutzer oder Operator aus dem System herausnehme, dann bleibt ja immer noch der Mensch als Entwickler. Der

Mensch bleibt also dem Zyklus erhalten, nur an einer anderen Stelle.

Automatisierte Prozesse erfüllen in einem Großteil der Fälle ihren Zweck, aber nicht in hundert Prozent der Fälle, weil nicht alle Situationen oder Szenarien eingeplant werden können. Das heißt in der Konsequenz, es können plötzlich nicht vorhersehbare Situationen entstehen, die extrem komplex und schwierig sind. Und in diesen Fällen soll nun der als unzuverlässig angesehene oder stör anfällige Mensch die Situation übernehmen und das, was die Technik bis dahin nicht geleistet hat, regeln. Da sind wir wieder bei der Frage: Was ist mit unseren Fähigkeiten? Die haben wir dann nicht mehr. Bislang konnten wir das ohne Automatisierung permanent üben. Wenn das wegfällt, wird es in extrem anspruchsvollen Situationen zu einem Problem, angemessen und richtig zu reagieren.

DVR-report: Welche Möglichkeiten gäbe es, diese „Ironien der Automatisierung“ zu vermeiden?

Prof. Pannasch: Ich plädiere dafür, nicht nur mit einem technisch zentrierten Blick auf unsere Mobilitätsentwicklung zu schauen. Bei der Entwicklung elektronischer Fahrerassistenzsysteme muss immer die Frage im Vordergrund stehen, bei welchen Fahraufgaben der Mensch unterstützt werden muss. Wie kann die optimale Hilfestellung aussehen? Die optimale Hilfestellung bedeutet nicht unbedingt, dass ich die Aufgabe immer an die Technik delegiere, sondern nur in dem Moment, in dem der Mensch vielleicht überlastet ist, überfordert oder müde. Dann greift die Technik ein und unterstützt. Andernfalls kann er seine Aufgaben selber erledigen. Die Technik sollte eher als Kooperationspartner gesehen werden, so, wie wir das auch in unserem sozialen Miteinander pflegen und nur Unterstützung erfahren, wenn wir sie auch wirklich benötigen.

DVR-report: Warum beschäftigen sich viele Menschen trotz der Informationsflut, die mit der zunehmenden Technisierung einhergeht, zusätzlich mit sogenannten fahrfremden Tätigkeiten wie zum Beispiel Telefonieren, Essen, Trinken oder Rauchen?

Prof. Pannasch: Dadurch, dass uns die Unterstützungssysteme mehr und mehr Aufgaben abnehmen, haben wir als Fahrer nicht mehr viel zu tun. Wir überwachen die Systeme und Langeweile stellt sich ein. Demzufolge sind wir bestrebt, uns anderweitig zu beschäftigen. Dann wird telefoniert, es werden Textnachrichten geschrieben etc., auch wenn es verboten ist. Wir möchten uns die Zeit möglichst sinnvoll vertreiben, weil wir sonst müde werden und einschlafen. Das funktioniert sicherlich auch in 80 bis 90 Prozent der Fälle, aber genau in dem Moment, in dem die Technik ausfällt, wird es schwierig. Dann sind wir überlastet und können damit nicht umgehen. Nicht nur, weil uns die Fähigkeiten abhandengekommen sind, sondern weil wir abgelenkt sind und vielleicht nicht wissen, wie der aktuelle Stand der Systeme ist, in welcher Umgebung wir uns befinden, wie die Straßenbeschaffenheit ist, wie wir entsprechend reagieren müssen.

DVR-report: Da schließt sich die Frage an, ob der Mensch tatsächlich multitaskingfähig ist?

Prof. Pannasch: Wir sind prinzipiell schon in der Lage, mehrere Aufgaben im schnellen Wechsel zu bearbeiten. Aber das ist immer mit Wechselkosten behaftet. Das heißt, jedes Mal, wenn ich von einer Aufgabe auf eine andere umschalte, brauche ich eine gewisse Zeit, um zu verstehen, wie der aktuelle Stand der Aufgabe ist, die ich jetzt neu bearbeite. Das Umschalten von einer Aufgabe auf die nächste ist mit einem gewissen Zeitanteil verbunden, der natürlich auch mit einem zusätzlichen Aufwand behaftet ist, uns

einzuarbeiten. Wir sind multitasking-fähig, wenn Aufgaben beteiligt sind, die wir besonders gut gelernt haben, diese laufen mehr oder minder automatisiert ab. Als Fahranfänger zum Beispiel habe ich mit der Bewältigung der Fahraufgabe extrem viel zu tun, bin sehr ausgelastet mit der Steuerung des Fahrzeugs. Je geübter ich bin, desto mehr werden einzelne Handlungen wie schalten oder blinken automatisiert. Wenn ich Aufgaben automatisiert bearbeiten kann, habe ich Ressourcen frei, um parallel noch etwas anderes zu machen. Deswegen können routinierte Fahrer über die Freisprechanlage telefonieren. Aber sie werden merken, in dem Moment, in dem die Fahraufgabe komplexer und anspruchsvoller wird, wenn sie zum Beispiel an eine unübersichtliche Kreuzung heranfahren, dann wechselt die Aufmerksamkeit direkt auf die Fahraufgabe und sie können sich nur noch bedingt auf das Telefonat konzentrieren. Wir sind eher schlecht darin, zwei Aufgaben, die extrem viel Aufmerksamkeit erfordern, parallel zu bewältigen.

DVR-report: Sind wir beim Blick auf automatisiertes und vernetztes Fahren auf der richtigen Spur unterwegs?

Prof. Pannasch: Ich habe Zweifel, ob das momentan der richtige Weg ist. Denn die Entwicklung des

hochautomatisierten Fahrens bedeutet, der Mensch wird zum Überwacher degradiert und muss in dem Moment eingreifen, in dem es Probleme gibt. Ich denke, wenn wir irgendwann fahrerloses Fahren haben, dann kann das sicherlich funktionieren, dass wir gar nicht mehr in den Prozess eingreifen. Bis dahin sehe ich aber das Risiko, dass die technische Weiterentwicklung auf den Autofahrer übertragen wird. Und es gibt etliche Unfälle, die aktuell unterstreichen, dass die Menschen damit nicht umgehen können. Was ich sehr bedauere, weil man die „Ironien der Automatisierung“ umgehen könnte, wenn man zum Beispiel die Assistenzsysteme nutzen würde, um den Fahrer in der Aufgabe zu halten und ihn dann zu unterstützen, wenn er Hilfe braucht. Das wäre der sinnvollere Ansatz als zu sagen, es gibt jede Menge Assistenzsysteme, die alle ein Stück Fahraufgabe wegnehmen und der Fahrer hat am Ende nichts mehr zu tun und langweilt sich.

DVR-report: Wird sich die Entwicklung hin zur Mobilität 4.0 positiv auf das Unfallgeschehen auswirken?

Prof. Pannasch: Komplett fahrerloses Fahren klingt nach einer spannenden Vision, ob und wann das tatsächlich einmal umsetzbar sein wird, ist schwierig zu beurteilen. Ich gebe allerdings zu

bedenken, dass es auch dann Unfälle geben wird. Trotzdem sollte sich die Unfallzahl deutlich verringern, das wäre zumindest meine Hoffnung.

Beim hochautomatisierten Fahren sehe ich hingegen definitiv eine hohe Zahl an Risiken. Ob damit die Sicherheit erhöht werden kann und die Unfälle reduziert werden können, glaube ich nicht. Darüber hinaus könnte ich mir vorstellen, dass, wenn der Fahrer plötzlich ins Geschehen eingreifen muss und der Anforderung nicht gewachsen ist, die Unfälle möglicherweise sogar mit drastischeren Konsequenzen einhergehen als bisher.

DVR-report: Riskieren wir abschließend einen Blick in die Zukunft. Wie wird der Straßenverkehr in 20 Jahren aussehen?

Prof. Pannasch: In den letzten Jahren haben wir immer mehr Zuwachs an technischer Unterstützung bekommen. Was noch vor zehn bis 15 Jahren nicht denkbar war, ist jetzt machbar. Ich bezweifle dennoch, dass wir in 20 Jahren fahrerloses Fahren haben werden. Insofern könnte ich mir vorstellen, dass es weiter in Richtung hochautomatisiertes Fahren gehen wird, mit allen positiven aber auch negativen Begleiterscheinungen.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Professor Dr. Sebastian Pannasch

Sebastian Pannasch hat seit 2013 an der Technischen Universität Dresden die Professur für Ingenieurpsychologie und angewandte Kognitionsforschung inne. Mit der TU Dresden ist er eng verbunden, er hat dort schon Psychologie studiert.

Der 46-jährige Wissenschaftler ist Koordinator von mehr als 20 nationalen und internationalen Forschungsprojekten und hat mehr als 50 wissenschaftliche Publikationen veröffentlicht. Darüber hinaus fungiert er als Gutachter für zahlreiche wissenschaftliche Zeitschriften und engagiert sich als Organisator und Ko-Organisator zahlreicher nationaler und internationaler Workshops und Konferenzen.

Professor Pannasch ist verheiratet und hat zwei Kinder.



Foto: privat

Weichenstellung für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit in der EU

Ein schützendes Europa – Verkehrssicherheit 2020+



Kampagne des ETSC: Letzte Nacht hat die EU mein Leben gerettet. Grafik: ETSC

Von Jacqueline Lacroix

Vor dem Hintergrund der österreichischen Ratspräsidentschaft der Europäischen Union haben das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) und der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) eine hochrangige Verkehrssicherheitskonferenz in Wien durchgeführt.

Norbert Hofer, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eröffnete die Konferenz, die vorrangig zum Ziel hatte, die Herausforderungen der künftigen Verkehrssicherheitsarbeit und -politik zu beleuchten. Im Rahmen des bestehenden Verkehrssicherheitsprogramms 2010 bis 2020 führte Österreich 2011 die Helmpflicht für Kinder, 2012 die digitale Aufzeichnung von Unfalldaten, 2013 ein Handyverbot für Fahrradfahrende und 2017 die Verlängerung der Probephase für Fahranfänger und -anfängerinnen sowie die Nutzung alkoholsensitiver Wegfahrsperrern für auffällige Kraftfahrende ein. Trotz dieser legislativen

Maßnahmen und weiterer im Bereich Infrastruktur und Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit stagniert – ähnlich wie in Deutschland und in der Europäischen Union – auch in Österreich der Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten, der Verletzten aber auch der Unfälle insgesamt.

Die Verkehrssicherheitspolitik sollte evidenzbasiert entwickelt und gestaltet werden – diese Prämisse begleitet von Beginn an die Lobbyarbeit des ETSC, der sich verstärkt für bestimmte Fahrerassistenzsysteme einsetzt, wie zum Beispiel Intelligente Geschwindigkeitsassistenten, Notbremsassistenten oder sichere Frontschutzsysteme für Pkw und Lkw.

Wie Verkehrssicherheitsarbeit zum Beispiel in der Schweiz umgesetzt wird und an welche Grenzen die Machbarkeit von Innovationen stößt, zeigt die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms „Via Sicura“. Eine vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorradfahrende konnte aufgrund mangelnder Akzeptanz nicht durchgesetzt werden. Hier wurde deutlich, dass Kommunikation ein entscheidender Aspekt sein kann, wenn es um die Einführung möglicherweise unbeliebter Maßnahmen geht. Gute Kommunikation ist Bestandteil einer Verkehrssicherheitskultur. Nicht nur zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen, sondern auch im Sinne der Weitergabe von Informationen, Einstellungen und Werten.

Eine Podiumsdiskussion zum Thema „Verkehrssicherheit 2020+: Herausforderungen in Bezug auf menschliche Faktoren, Fahrzeuge und Infrastruktur“ rundete die Vorträge ab und bot den Teilnehmern und Teilnehmerinnen die Gelegenheit, mit den Fachleuten über vorrangige Maßnahmen der nationalen Straßenverkehrssicherheitsstrategien zu diskutieren.

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

jlacroix@dvr.de

EUROPA

Blick in die Zukunft

Hochschule Karlsruhe kann mit mobilem 360-Grad-Kamerasystem den Straßenverkehr erforschen



16 UHD-Einzelkameras mit 4K-Auflösung zeichnen Vorgänge gleichzeitig rundum in zwei Ebenen auf und liefern stufenlose Bilder *Foto: Werner Schlegel*

Ein Auto zieht ohne den Blinker zu setzen unvermittelt vor dem eigenen Fahrzeug heraus – eine typische Situation für einen Auffahrunfall. Wenn es nach den Forschern am Institut für Ubiquitäre Mobilitätssysteme (IUMS) der Hochschule Karlsruhe – Technik und Wirtschaft geht, bald nicht mehr. „Mit unserem neuen, hochauflösenden 360-Grad-Kamerasystem haben wir nun ganz andere Möglichkeiten, Verkehrssituationen detailliert in alle Richtungen zu analysieren. Außerdem können wir dieses beispielsweise auch für Laborstudien mit Fahrern in Situationen nutzen, die real zu gefährlich wären“, erläutert Institutsleiter Professor Thomas Schlegel. Mit dem Entwurf und der Fertigung eines solchen Kamerasystems beauftragte das IUMS zwei Schüler der Carl-Schäfer-Schule in Ludwigsburg, die im Rahmen ihrer Technikerarbeit nahezu zwölf Monate an dieser Aufgabenstellung tüftelten.

Exakte Analyse

Ziel der Technikerarbeit war es, ein 360-Grad-Kamerasystem, bestehend aus bis zu 32 Kameras, zur detaillierten Beobachtung und Erfassung von Verkehrssituationen, Verkehrsverhalten und Verkehrsströmen zu entwickeln. So können verkehrliche Untersuchungen zukünftig weit über Strichlisten aus Verkehrszählungen oder Befragungen hinausgehen. Mit dem neuen System lassen sich Verkehrsszenarien an Kreuzungen oder das

Fußgängerverhalten exakter analysieren. Auch im Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg ist der Einsatz des Kamerasystems vorgesehen.

16 UHD-Einzelkameras mit 4K-Auflösung zeichnen Vorgänge gleichzeitig rundum in zwei Ebenen auf. Die Kameravorrichtung kann dabei stationär oder – auf einem Fahrzeug montiert – mobil eingesetzt werden. Auf der institutseigenen, sieben Meter großen Curved Displaywall des IUMS wirken die Rundvideos mit über 130 Millionen Bildpunkten dann so, als sei man direkt im Geschehen.

Weitere Informationen unter:

www.hs-karlsruhe.de/presse/360-grad-kamera/



Übergabe des 360°-Kamerasystems von den Technikern Martina Kovacevic (r.) und Tobias Straka (r.) der Carl-Schäfer-Schule an Prof. Dr. Schlegel (3. v. r.) vom Institut für Ubiquitäre Mobilitätsforschung der Hochschule Karlsruhe. Links: die betreuenden Lehrer Oliver Schön (vorne) und Werner Schlegel *Foto: Waldemar Titov*

Sind Elektrokleinstfahrzeuge sicher?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat ermittelt, unter welchen Bedingungen Elektrokleinstfahrzeuge im Straßenverkehr sicher betrieben werden können.

Stehend gefahrene (das heißt Fahrzeuge ohne Sitz, zum Beispiel Tretroller mit Elektrounterstützung) und selbstbalancierende, zum Beispiel dem Segway ähnliche, Elektrokleinstfahrzeuge konnten bis 2016 nach der Rahmenrichtlinie 2002/24/EG, die nun außer Kraft ist, genehmigt werden. Die dort genannten Anforderungen wurden durch die Elektrokleinstfahrzeuge größtenteils nicht erfüllt. Seit 2016 gilt die neue Typgenehmigungs-Verordnung (EU) 168/2013 für Krafträder. Nach dieser Verordnung kann die Genehmigung solcher Elektrokleinstfahrzeuge national geregelt werden. Um bei diesen Fahrzeugen national über eine Genehmigungsfähigkeit entscheiden zu können, ist es notwendig, einschätzen zu können, wie verkehrssicher solche Fahrzeuge sind.

Die BASt hat im Rahmen dieses Forschungsprojektes Vorschläge für eine derartige Klassifizierung bestimmter Elektrokleinstfahrzeuge und die damit verbundenen technischen Anforderungen erarbeitet, um sie sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Insgesamt wurde aufgezeigt, dass es möglich ist, neue Kategorien mit bestimmten Mindestanforderungen zu bilden.

Seitens der aktiven Sicherheit wurden mittels fahrdynamischer Versuche und technischer Untersuchungen Anforderungen erarbeitet, die das verkehrssicherheitstechnische Risiko bestmöglich minimieren. Weiterhin wurden Empfehlungen für die passive Sicherheit von Elektrokleinstfahrzeugen ausgesprochen, die ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das ähnlich zu heutigen bestehenden Fahrzeugen ist. Das subjektive Fahrverhalten zeigte, dass Elektrokleinstfahrzeuge grundsätzlich sicher von den Fahrenden kontrollierbar sind, solange bestimmte Systemgrenzen eingehalten werden. Hinsichtlich der Aspekte des Nutzerverhaltens wurden Schutzausrüstung und das Kräfteverhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmenden bewertet. In Abhängigkeit von den vorgeschlagenen Fahrzeugkategorien werden entsprechende Verkehrsflächen für die Benutzung empfohlen, basierend auf der im öffentlichen Verkehr analysierten subjektiven Sicherheit und auf einer Analyse des Konfliktpotenzials gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2018, 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:
VITRONIC

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



Jeder

5.

zu Fuß Gehende, der im Straßenverkehr **verunglückt**, ist mindestens 65 Jahre alt.



Jeder

2.

zu Fuß Gehende, der im Straßenverkehr **getötet wird**, ist mindestens 65 Jahre alt.



Quelle: Statistisches Bundesamt, „Sicher mobil im Alter“ ist eine Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Alle **11 Min.**

verunglückt in Deutschland ein Mensch im Straßenverkehr, der mindestens 65 Jahre alt ist.



Alle **36 Std.**

kommt auf deutschen Straßen ein zu Fuß Gehender **ums Leben**, der 65 Jahre und älter ist.



Quelle: Statistisches Bundesamt, „Sicher mobil im Alter“ ist eine Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur