

DVR report

2/2019

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Hallo Raser, wir warten.



Können lassen es



+

Jan und Lisa
Zu schnell in die Kurve.



Finger vom Handy!



Gelassen läuft's.



Rundschau

Vorfahrt für Vision Zero

Aktuell

Sicherheitspotenziale ausschöpfen

Europa

Internationale Vernetzung

1969 Auf Initiative des Bundesverkehrsministers Dr. Georg Leber wird der DVR ins Leben gerufen. Die „Gedanken der Gründer“ sind die programmatische Basis für die künftige Arbeit.

1970 Kampagne zur Einführung der neuen StVO. Start der Klimawechsel-Kampagne als Gemeinschaftsaktion aller DVR-Mitglieder.

Leben ist nicht verhandelbar



50 JAHRE Deutscher Verkehrssicherheitsrat



EDITORIAL

Der DVR feiert 2019 sein 50-jähriges Bestehen. Ein halbes Jahrhundert als unabhängiger Vorreiter und Kompetenzträger in allen Belangen der Straßenverkehrssicherheit unterwegs zu sein – das kann alle Beteiligten, Präsidium, Vorstand, Geschäftsführung, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Mitglieder mit Stolz erfüllen. Eine lange Strecke, in der zahlreiche Programme, Projekte, Aktionen und Kampagnen auf den Weg gebracht wurden.

Und ein erfolgreicher Weg. Betrachtet man die vergangenen fünf Jahrzehnte, wird die Erfolgsgeschichte der Verkehrssicherheitsarbeit an den schlichten Kennzahlen der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr sehr deutlich. Der DVR wurde 1969 gegründet, weil es ein massives Problem gab: Zu dieser Zeit wurde in Deutschland

jährlich die Bevölkerung einer ganzen Kleinstadt im Straßenverkehr ausgelöscht. Im Jahr 1970 fand die Zahl der Getöteten mit 21.300 ihren katastrophalen Höhepunkt. Der politische Handlungsdruck lag auf der Hand. Der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber formulierte in seiner Gründungsansprache: „Wir haben keine Veranlassung, in Fatalismus zu verfallen und das Unheil im modernen Gewand der Motorisierung als Preis des Fortschritts zu akzeptieren.“ Dieser Anspruch hat bis heute nichts an Aktualität eingebüßt.

Auch der damals gewählte Ansatz, alle gesellschaftlichen Kräfte, die einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten konnten, zu bündeln, hat sich als richtig herausgestellt. Jede Position des DVR entstammt einem fachlich geprägten Austauschprozess seiner Mitglieder.

1971 Start der Kampagne „Hallo Partner – danke schön“. Sie wird zum Markenzeichen eines neuen Verhaltens im Straßenverkehr: Mehr Rücksicht, mehr Mitdenken und mehr Mitverantwortung.

1972 Prominente stellen sich in den Dienst der Sache. An den Autobahnen wird eine Serie von „Köner-“ und „Partner“-Plakaten aufgestellt. Erste Zielgruppenprogramme werden konzipiert.

Bis zum bisherigen Tiefststand von 3.180 Getöteten im Jahr 2017 war es ein weiter Weg. Welchen Anteil der DVR an der Erfolgsgeschichte dieses Rückgangs um 85 Prozent hatte, lässt sich nicht präzise beziffern. Klar ist aber, dass er als Wegweiser und Wegbereiter einen unverzichtbaren Anteil hatte.

Mit Kampagnen wie „Hallo Partner – danke schön“ hat der DVR dem Thema Verkehrssicherheit schon früh nach seiner Gründung eine positive Aufmerksamkeit in der Bevölkerung verschafft. Auch die „Schulweg-Hitparade“ des Sängers Rolf Zuckowski hat Generationen von Kindern Ohrwürmer über gut sichtbare Kleidung von Fußgängerinnen und Fußgängern oder das Verhalten an Zebrastreifen eingepflegt.

Doch auch die schonungslose Kommunikation der Risiken, etwa des Rasens und Drängelns auf Autobahnen, gehört zum Spektrum der Öffentlichkeitsarbeit des DVR. Todesanzeigen, weinende Menschen oder blutverschmierte Handys hat der DVR gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium im Rahmen der bundesweiten Kampagne

„Runter vom Gas“ gezeigt, die zu einem wesentlichen Teil von den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften getragen wird.

Aber wir wollen das 50-jährige Jubiläum nicht nur zum Anlass nehmen, zurückzublicken, sondern möchten auch nach vorne schauen. Denn nach wie vor kommen täglich Menschen auf unseren Straßen ums Leben oder werden schwer verletzt. Es muss also in den nächsten Jahren darum gehen, alle Potenziale auszuschöpfen, die im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero dazu beitragen, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Die Strategie Vision Zero bedeutet, alles zu tun, um die Verkehrssicherheit als Kernthema nachhaltiger gesellschaftlicher Modernisierung mehr und mehr zu verankern.

Die zentrale Aussage der Vision Zero lautet: Leben ist nicht verhandelbar. Dieser Aussage werden wir uns immer verpflichtet fühlen.

Man kann es nicht oft genug betonen: Das Wissen um die Vermeidung

schwerer Unfälle ist vorhanden, aber es wird nicht oder zu zögerlich umgesetzt. Es gehört nämlich noch mehr dazu als zum Beispiel technisches oder juristisches Know-how. Wir müssen diese Maßnahmen wollen!

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

Prof. Dr. Walter Eichendorf
Präsident Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	4
AKTUELL	10
MITGLIEDER	14
IM BLICKPUNKT	18
INTERVIEW	21
EUROPA	24
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

Vorfahrt für Vision Zero

Ziel: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr

VISION ZERO.

Keiner kommt um. Alle kommen an.

Vision Zero geht von zentralen Grundannahmen aus:

1. **Menschen machen Fehler.**
2. **Die physische Belastbarkeit des Menschen ist begrenzt.**
3. **Das Leben ist nicht verhandelbar.**
4. **Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und auf eine sichere Arbeitswelt.**

Der Schutz und die Unversehrtheit des menschlichen Lebens stehen heute wie vor 50 Jahren im Vordergrund der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Seit Oktober 2007 legt der DVR seiner koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit die Sicherheitsstrategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.“ zugrunde.

Ziel der Vision Zero ist: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Kern der Strategie ist ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Die Gestaltung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege muss dieser Erkenntnis entsprechen und die Regelwerke zur Teilnahme am Straßenverkehr sind entsprechend anzupassen.

Vision Zero als politisches Programm setzt Prioritäten. Und diese Priorität muss lauten: Bei der Abwägung von unterschiedlichen Werten oder Zielen muss die Unversehrtheit des Menschen an erster Stelle stehen. Leben ist nicht verhandelbar.

Seinen Ursprung hatte Vision Zero vor 200 Jahren in der chemischen Industrie. Seit 1997 sind die Grundsätze der Vision Zero gesetzliche Grundlage für die schwedische Verkehrspolitik und hielten seitdem Einzug in mehreren europäischen und außereuropäischen Ländern.

Beispiel Schweden

In Europa bekam die Vorstellung von „Null Unfällen“ in den 1990er Jahren Gewicht, als es darum ging, politische Strategien zu entwickeln, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Schweden, wo man die Risiken der chemischen Industrie nach den Katastrophen von Seveso und Bhopal sehr intensiv diskutiert und kurzzeitig sogar ein vollständiges Verbot der chemischen Industrie erwogen hatte, übertrug das Verkehrsministerium den konsequenten Weg der Vermeidung schwerer Unfälle offiziell auf den Bereich der Verkehrssicherheit und bezeichnete dies erstmals als „Vision Zero“. „Die Nullvision“, heißt es in einer Veröffentlichung von „Vägverket“, des Schwedischen Zentralamts für Straßenwesen, „ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt“. Das ist die bis heute gültige Definition der Strategie Vision Zero. Die gemeinsame Verantwortung von Verkehrsraum, Fahrzeug und Verkehrsteilnehmenden wird dabei erstmals klar beschrieben: „Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Nullvision bedeutet, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich



Ziel der Vision Zero: keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Foto: Pixabay

die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen“. Seit 1997 ist die Vision Zero durch das in diesem Jahr vom schwedischen Parlament verabschiedete Gesetz die Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik.

Vision Zero im Straßenverkehr

Der Denkansatz von Vision Zero, der in anderen Lebensbereichen, zum Beispiel im Arbeitsschutz, in vielen Ländern selbstverständlich und erfolgreich ist, kann auch im Straßenverkehr verfolgt werden: bei der Straßenverkehrsinfrastruktur durch fehlerverzeihende Straßen, Kreisverkehre, Trennung von Verkehrsarten etc.; im Bereich der Fahrzeugtechnik durch elektronische Fahrerassistenzsysteme

oder Car-2-X-Kommunikation; in der Rechtsprechung wären ein Alkoholverbot am Steuer oder die Anpassung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten Beispiele.

Nicht jede dieser Maßnahmen ist neu. Neu ist jedoch, dass das Verkehrssystem letztlich wie ein Arbeitsplatz betrachtet wird, der so gestaltet sein muss, dass der Mensch weitgehend vor schwerwiegenden Folgen (menschlicher) Fehler geschützt ist. Aus dieser Betrachtungsweise ergibt sich fast automatisch, dass es eine gemeinsame Verantwortung für ein sicheres Verkehrssystem geben muss (Politik, Fahrzeughersteller, Behörden etc.).

Potenziale nutzen

Für die Verkehrssicherheitsarbeit bedeutet das, alle Potenziale zu nutzen, um das System Straßenverkehr sicherer zu machen. Naturgemäß liegt dabei ein besonderes Gewicht auf der Straßenverkehrs- und Fahrzeugtechnik. Um das Ziel, Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu vermeiden, zu erreichen, geht für den DVR ein sogenannter gefährdungsorientierter Ansatz mit der Vision Zero einher: Wie setzen wir mit welchen Maßnahmen wo an, um möglichst effektiv die Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren?

Bereits 2013 hat der DVR auf Basis der Empfehlungen seiner Vorstandsausschüsse 14 sogenannte Top-Maßnahmen definiert, deren Umsetzung eine höchstmögliche Reduzierung der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen verspricht. Zu den meisten dieser Top-Maßnahmen wurden in den vergangenen fünf Jahren vom DVR Beschlüsse gefasst. Nunmehr sind die 14 Top-Maßnahmen diesen Beschlüssen redaktionell angepasst und zum Teil gebündelt worden. Das Ergebnis sind die aktuellen zehn „Top-Forderungen des DVR zur Verkehrssicherheit“, die sich auch in diesem Heft wiederfinden.

„Das Straßenverkehrssystem ist nicht an die Tatsache angepasst, dass Menschen manchmal Fehler machen. Den perfekten Menschen gibt es nicht. Im Straßenverkehr geschieht es viel zu oft, dass einfache Fehler mit dem Tod bestraft werden.“

(Vägverket, Die Nullvision, Schwedisches Zentralamt für Straßenwesen)

Von „Hallo Partner – danke schön“ bis „Runter vom Gas“

Öffentlichkeitswirksame Kampagnen des DVR im Überblick



Markantes Erkennungszeichen der Kampagne war das Logo: Der Pfeil symbolisierte die eher rationalen Komponenten des Verkehrsverhaltens, während die orangefarbige Blüte für die emotionalen Aspekte stand. Beide Elemente waren harmonisch miteinander verbunden. *Fotos: DVR*

Kampagnen sind in der Verkehrssicherheitsarbeit unverzichtbar, selbstverständlich, aber auch kein „Allheilmittel“, das alle Probleme löst. Verkehrssicherheitskampagnen versuchen zunächst, Aufmerksamkeit zu wecken, Wissen zu vermitteln, ein Problembewusstsein zu schaffen und für das Thema zu sensibilisieren. Es soll in sicherheitsförderlicher Weise auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden eingewirkt werden. Kampagnen machen deutlich, was wünschenswertes Verhalten im Straßenverkehr ausmacht. Doch eine intelligente Kampagne muss es erst einmal in das Bewusstsein einer möglichst breiten

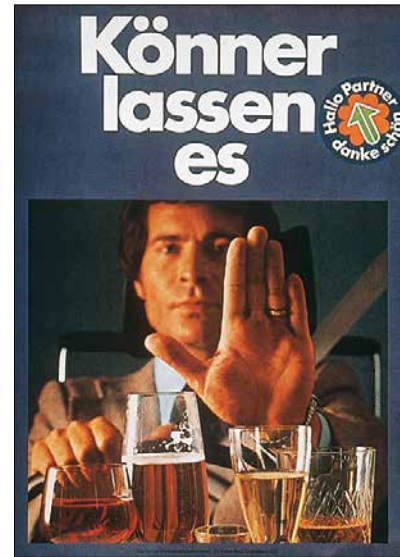
Öffentlichkeit schaffen. Dabei sollte nicht auf Schockeffekte gesetzt werden, deren Wirkung schnell wieder verpufft. Auch wenn eine Kampagne nur aus „bunten Plakaten“ besteht, wird sie keinen nachhaltigen Effekt erzielen. Deshalb ist es wichtig, sich zusätzlich auf kleinere zielgruppenorientierte Kommunikationsprojekte zu fokussieren, zum Beispiel in Schulen, Fahrschulen oder Diskotheken, wenn es um eine Kampagne speziell für junge Fahrer und Fahrerinnen geht.

Auch wenn der Einfluss verhaltensbeeinflussender Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht

immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind. Auch für den DVR waren und sind im Sinne der Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ öffentlichkeitswirksame Kampagnen, die das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden positiv beeinflussen, ein wichtiger Bestandteil seiner Präventionsarbeit. Denn das Leben ist zu schön, um es leichtsinnig im Straßenverkehr aufs Spiel zu setzen, um es mit einer zentralen Botschaft der bundesweiten Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ zu sagen.

1979 Kampagne zum „Jahr des Kindes“. Beginn der Programmwicklung „Sicherheit auf allen Wegen“ gemeinsam mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften.

1980 „Sicherheit auf allen Wegen“ startet. Aktion „Ein Herz für Kinder“ mit der BILD-Zeitung. Abschluss des Modellversuchs „Notfallrettung Unterfranken“. Start der Programme „Kind und Verkehr“ und des Pkw-Sicherheitstrainings.



1981 Mofa-Kurs „Fünzig Kubik“. Erste Jahresaktion des BG-/DVR-Programms mit den „Fünf goldenen Regeln des Arbeitswegs“ und einem Erste-Hilfe-Film im Fernsehen.

1982 „Sicherheit auf allen Wegen“ spricht 20 Millionen Beschäftigte an. „Kind und Verkehr“ erreicht in nur zwei Jahren 500.000 Eltern.



1983 Erneute Gurt-Kampagne. Start des Programms „Kinder als Radfahrer“. Der DVR empfiehlt den Stufenführerschein, den Führerschein auf Probe und die Gurttragepflicht auf Pkw-Rücksitzen.

1984 Start des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“. Erarbeitung des Nachschulungskonzepts für Fahranfänger und Fahranfängerinnen gemeinsam mit den Fahrlehrer-Verbänden.

Hallo Raser, wir warten.



DVR
BG
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

schöne Bilder zum Ansehen Mit großem Gewinnspiel unter www.raser-kommen-nicht-an.de

Raser kommen nicht an.



BG DVR



+

Jan und Lisa
Zu schnell in die Kurve.

Runter vom Gas!

BG UK BG

Lass die Finger vom Handy!



RUNTER VOM GAS

Runter vom Gas!



BG UK BG

Einer ist abgelenkt, vier sterben



**WEIL LEBEN SCHÖN IST
RUNTER VOM GAS!**



RUNTER VOM GAS

**tipp
tipp
tot**



RUNTER VOM GAS

Sicherheitspotenziale ausschöpfen

Top-Forderungen zur Umsetzung der Vision Zero



Verkehrsüberwachung ist ein wesentliches Element erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit. Foto: VITRONIC

AKTUELL

Bereits 2013 definierte der DVR 14 sogenannte Top-Maßnahmen, deren Umsetzung die höchstmögliche Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten versprach. Zu den meisten dieser Top-Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren vom DVR Beschlüsse gefasst. Nunmehr sind die Maßnahmen diesen Beschlüssen angepasst und zum Teil gebündelt worden.

Das Ergebnis sind zehn Top-Forderungen zur Umsetzung der Vision Zero. Mit der Reihenfolge ist keine Gewichtung verbunden.

Hier die Auflistung der Top-Forderungen mit Kommentaren aus dem DVR-Mitgliederkreis:

Top 1 Verkehrsüberwachung gezielt verstärken

- Finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei und entsprechender staatlicher Überwachungsorgane entsprechend erhöhen und die Aus- und Weiterbildung verbessern
- Prävention und Verfolgung von Verkehrsverstößen durch verbesserte behördliche Zusammenarbeit stärken
- Modellversuch Section Control durchführen

Rainer Wendt, Bundesvorsitzender Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG)

„Der Straßenverkehr ist zuweilen ein Spiegelbild einer Gesellschaft, in der Rücksichtslosigkeit, Egoismus und Ellenbogenmentalität vorherrschen. Deshalb ist umfassende Verkehrsüberwachung mit modernster Technologie und klaren Sanktionen nötig, wenn wir die schrecklichen Unfallfolgen in den Griff bekommen wollen.“

Top 2 Höchstgeschwindigkeiten anpassen

- Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen mit Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Meter auf 80 km/h reduzieren
- Auf Landstraßen Überholverbot in Bereichen mit unzureichenden Überholweiten durchsetzen
- Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h durchführen

Stefan Heimlich, Vorsitzender Auto Club Europa e.V. – ACE

„Mehr als die Hälfte aller Verkehrstoten in Deutschland ist auf Landstraßen zu beklagen. Um diese erschreckend hohen Opferzahlen schnell und dauerhaft zu senken, muss aus Sicht des ACE hier offen über Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote diskutiert werden – vor allem auf unübersichtlichen und schmalen Strecken.“

Top 3 Baumunfälle verhindern

- Seitenräume von Landstraßen hindernisfrei gestalten
- Bei bestehenden Bäumen im kritischen Bereich Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen verstärken
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf baumbestandenen Straßen reduzieren und deren Einhaltung effizient überwachen

Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

„Die Statistik zeigt, dass viele schwere Baumunfälle in schmalen Straßen stattfinden und eine Reduktion auf 70 km/h mit entsprechender Überwachung dort Wirkung zeigt. Deshalb ist es verwunderlich, dass von diesem Instrument nur sehr zögerlich Gebrauch gemacht wird.“

Top 4 Sicherheit für Motorradfahrende erhöhen

- Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende (MVMot 2018) umfassend und in allen Ländern umsetzen
- Erkennbarkeit von Motorradfahrenden verbessern

Matthias Haasper, Forschungsleiter des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz)

„Motorradsicherheit beginnt mit entsprechender Kopfarbeit. Für Verantwortungsträger und Entscheider bedeutet dies, mit Hilfe des MVMot die Umsetzung einer motorradfreundlichen Infrastruktur zu forcieren und dabei stets die fahrzeugspezifischen Risiken im Blick zu behalten.“



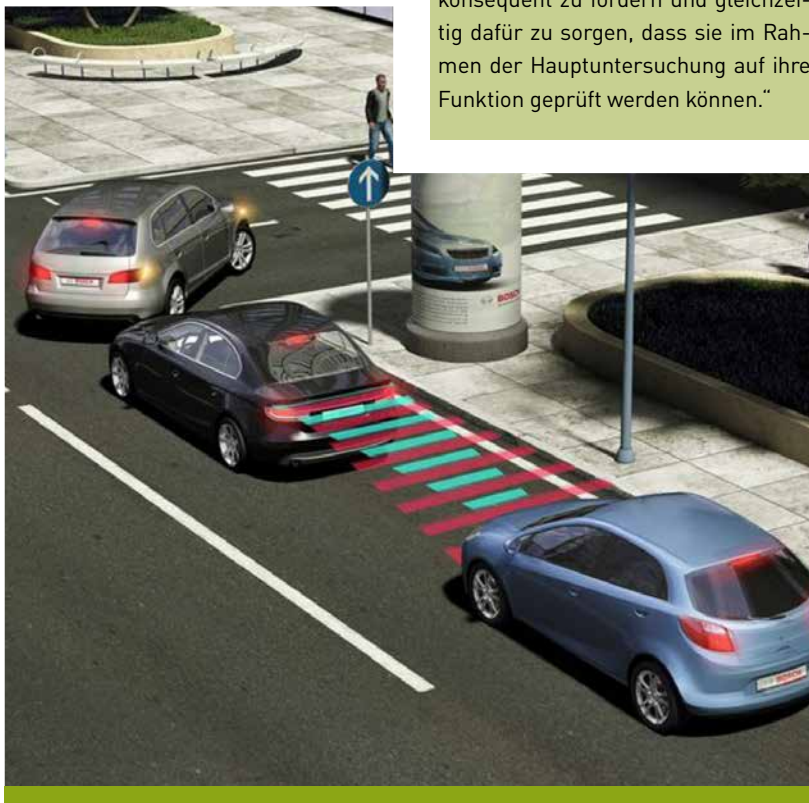
Nicht angepasste Geschwindigkeit ist Ursache Nummer eins bei Unfällen mit Todesfolge. Foto: Pixabay

Top 5 Sicherheit durch Verbesserung der Infrastruktur erhöhen

- Erprobte Infrastrukturmaßnahmen konsequent anwenden
- Einsatz der Instrumente Verkehrsschau, Unfallkommission, Bestandsaudit und Sicherheitsaudit sicherstellen
- Sicherheit an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren erhöhen

Markus Lewe, Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister der Stadt Münster

„Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) war beim Thema Verkehrssicherheit und Unfallprävention stets ein wichtiger, unermüdlicher und kompetenter Mahner. Ihm kommt auch zukünftig eine wichtige Funktion zu, etwa wenn das Verkehrssicherheitsprogramm von Bund und Ländern fortzuschreiben ist.“



Fahrerassistenzsysteme erhöhen die Verkehrssicherheit. Foto: Bosch

Top 6 Fahrerassistenzsysteme, Automatisierung und Vernetzung forcieren

- Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent fördern und durchsetzen
- Nachgewiesene Sicherheitspotenziale automatisierter Fahrfunktionen und des vernetzten Fahrens nutzen

Clemens Klinke, Mitglied des Vorstands DEKRA SE und Vizepräsident DVR

„Fahrerassistenzsysteme, automatisierte und vernetzte Funktionen haben großes Potenzial, die Verkehrssicherheit voranzubringen – wenn sie in der Flotte weit genug verbreitet sind und über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg zuverlässig funktionieren. Wir plädieren deshalb dafür, die Ausrüstung von Fahrzeugen mit diesen Sicherheitssystemen konsequent zu fördern und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass sie im Rahmen der Hauptuntersuchung auf ihre Funktion geprüft werden können.“

Top 7 Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen

- Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende verbessern
- Erkennbarkeit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erhöhen
- Helmtragen von Fahrrad- bzw. Pedelec-fahrenden fördern
- Abbiege-Assistenten entwickeln und vorschreiben
- „Holländischen Griff“ publik machen

Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

„Für die Sicherheit von Radfahrenden brauchen wir in erster Linie eine klare, durchgängige Fahrrad-Infrastruktur. Ohne bessere Radwege sind alle anderen Maßnahmen Flickwerk.“



Die Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur muss im Vordergrund stehen.

1991 Ausbau der Verkehrssicherheitsorganisation in den neuen Bundesländern. Durchführung der Kampagne „Rücksicht kommt an“. DVR empfiehlt 0,5 Promille-Grenze. Aufbau der DVR-Geschäftsstelle Berlin.

1992 Erarbeitung von eigenen Verkehrssicherheitsprogrammen für die neuen Länder, Einsatz von Verkehrssicherheitsbeauftragten bei Kommunen. Fortführung von „Rücksicht kommt an“ mit den Schwerpunkten „Fahren ohne Alkohol“ und „Fahren mit angepasster Geschwindigkeit“.

Top 8 Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss verhindern

- Alkoholverbot am Steuer durchsetzen
- Alkohol-Interlock-Programme einführen
- Für Radfahrende Ordnungswidrigkeitstatbestand ab 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration einführen

Richard Goebelt, Bereichsleiter Fahrzeug und Mobilität beim TÜV-Verband

„Alkohol-Wegfahrsperrern sind eine gute Möglichkeit, um Alkoholfahrer bei der Rehabilitation zu unterstützen. Die Politik sollte dafür jetzt die rechtlichen Voraussetzungen schaffen.“

Top 9 Qualifizierung von Fahranfängerinnen und Fahranfängern verbessern

- Begleitetes Fahren fördern
- Obligatorische Lernzeitverlängerung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger einführen
- Curriculum für die Fahrausbildung entwickeln und verpflichtend einführen

Dieter Quentin, Vorsitzender Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

„Eine moderne Fahrausbildung sollte zukünftig auf Grundlage eines verpflichtenden Rahmencurriculums durchgeführt werden.

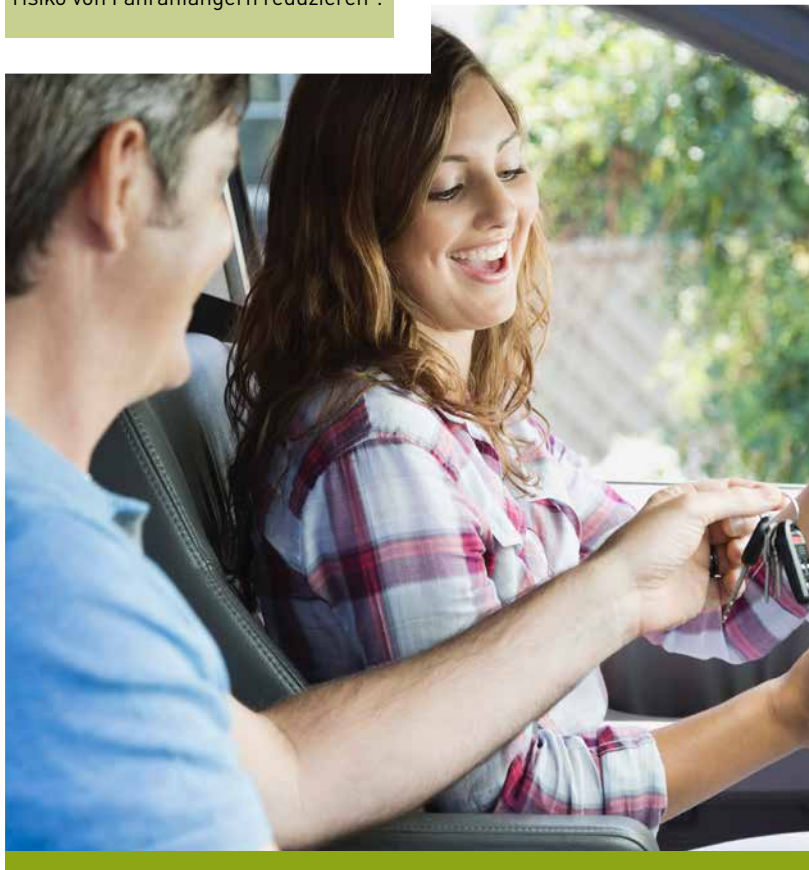
Weitere Maßnahmen, zum Beispiel effektives begleitetes Fahren, sollen als Lernzeitverlängerung das Unfallrisiko von Fahranfängern reduzieren.“

Top 10 Gefahren durch Ablenkung verringern

- Verhaltensänderung im Umgang mit Informations- und Kommunikationssystemen (u.a. Smartphones) erzeugen
- Technische Möglichkeiten zur Verringerung von Ablenkungsgefahren ausschöpfen

Professor Dirk Windemuth, Leiter des Instituts für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)

„Volle Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ist unerlässlich. Das gilt auch in Situationen, in denen wir uns sicher fühlen – denn dann ist die Gefahr, sich abzulenken, ganz besonders groß. Es gilt immer: Meine Aufmerksamkeit schützt Leben und Gesundheit!“



grund stehen. Foto: dp-f.de

Der DVR spricht sich für eine obligatorische Lernzeitverlängerung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger aus. Foto: Alexander Rathes - Fotolia

Eine erfolgreiche Unternehmensführung braucht sichere Wege

MITGLIEDER



Volker Enkerts Fotos: DGUV

Von Volker Enkerts

Wer ein Unternehmen dauerhaft erfolgreich führen will, analysiert laufend die Risiken in seinem Betrieb mittels der Gefährdungsbeurteilung. Regelmäßig ist das geeignete Personal die zentrale Erfolgsgröße und das knappste Gut. Das heißt: Der Ausfall guter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist der größte Risikofaktor. Es lohnt sich also, in den Erhalt der Arbeitskraft zu investieren – zum Beispiel durch Unfallverhütung, eine gesunde Arbeitsumgebung und -gestaltung oder eine auf Prävention ausgerichtete Unternehmenskultur.

Allerdings haben auch gute Unternehmenslenkerinnen und -lenker häufig einen blinden Fleck in ihrer Risikoanalyse. Sie betrachten den Arbeitsplatz und die betrieblichen Abläufe, bemühen sich vielleicht auch um eine gute Vereinbarkeit von

Berufs- und Privatleben, lassen aber die Wege dazwischen außer Acht. Das ist ein häufiger und leider schwerer Fehler, denn wer am Straßenverkehr teilnimmt, begibt sich in Gefahr. Sei es auf dem Weg von und zur Arbeit, in seinem Beruf als Lkw-Fahrer oder unterwegs auf einem Botengang oder zum Kundengespräch. Zusammengefasst übersteigt die Zahl der tödlichen Wege-, Dienstwege- und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr inzwischen die Zahl der sonstigen tödlichen Arbeitsunfälle. Zusätzlich führen natürlich auch Unfälle auf privaten Wegen zu einem Personalausfall.

Was kann man tun, um dieses Unternehmensrisiko zu verringern? Wie in anderen Bereichen der Prävention auch, ist betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, die die Wege von zu Hause zur Arbeit und wieder zurück mit betrachtet, eine Frage der Haltung und Kultur. Wer für seinen Fuhrpark

1995 Aktion „Clever unterwegs“ für Jugendliche. Mobilitätsberatung und Beratungskonzept Fuhrpark für Unternehmen. Sicherheitsprogramm für Linienbusfahrer/innen und Training für Geländewagenfahrende. Umsetzung von „Sicherheit für den Radverkehr“. Start der Veranstaltungsreihe „DVR-Forum für Sicherheit und Mobilität“.

1996 Entwicklung des BG-/DVR-Modulsystems „Bausteine für den Berufsverkehr“ und des DVR-Infosystems „Verkehr“ im Internet. Qualitätssicherung durch DVR-Zert wird konzipiert.

Fahrzeuge mit modernen Assistenzsystemen bestellt,¹ seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konsequent nicht während der Fahrt kontaktiert und sich bemüht, übermäßigen Zeitdruck zu vermeiden, der hat die ersten Schritte zu mehr Sicherheit gemacht.

Für das, was sich anschließen sollte, hat der DVR in langjähriger Zusammenarbeit mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften umfassende Angebote erarbeitet, die für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit unverzichtbar geworden sind. Von Seminaren, die über Gefahren und sichere Verhaltensweisen informieren, bis hin zu passgenauen Fahrsicherheitstrainings stehen den Unternehmen bewährte und erprobte Maßnahmen unter www.deinewege.info bereit.

Dabei informiert die jährliche Schwerpunktaktion zu Themen wie Emotionen im Straßenverkehr oder in Kürze zur Verhütung von Alleinunfällen.² Der DVR bietet seit einiger Zeit sogar die Möglichkeit, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anhand der realen Unfallhäufungspunkte im Umfeld der Arbeitsstätte zu schulen.³ Welche Instrumente für ein einzelnes Unternehmen die passenden sind, kann mit dem DVR in einem Beratungsgespräch vor Ort geklärt werden.⁴

Wer sich dafür entscheidet, seine Belegschaft auch auf ihren Wegen zu schützen, wird zudem mit günstigen Nebeneffekten belohnt: Eine verkehrssichere Fahrweise ist kraftstoffsparend, senkt die Kosten für Kfz-Versicherungen, Verschleiß und Bußgelder. Aber

der wichtigste Nutzen bleibt: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen sicher an.

Der Autor ist Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).



Zugewandte Kommunikation gehört zu einer auf Prävention ausgerichteten Unternehmenskultur.

¹ Welche Systeme wem nutzen, ist unter <http://bester-beifahrer.de> zu erfahren.

² <https://www.dvr.de/praevention/kampagnen/uk-bg-dvr-schwerpunktaktion/>

³ <https://www.sicher-in-meiner-region.de/>

⁴ <https://www.dvr.de/praevention/beratung/betriebsberatung/>

Auf sicheren Wegen an einen sicheren Arbeitsplatz

Von Manfred Wirsch

Wer arbeitet, geht ein Risiko ein. Nicht nur besonders gefahrgeneigte Berufe wie die von Feuerwehrleuten, Seeleuten oder Bergleuten sind mit einem Risiko belegt. Auch wer in ein Büro geht, lebt gefährlicher, als es auf den ersten Blick scheint.

Dank der Fortschritte in der Unfallverhütung bewegt sich das

Unfallgeschehen in den Betrieben in kleinen Schritten in Richtung des Ziels der Vision Zero: eine Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen. Wobei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle die höchste Priorität hat.

Seit einiger Zeit sterben allerdings mehr Menschen bei beruflich bedingten Wegen im Straßenverkehr als in den Betrieben.¹ Ob auf dem Weg zum

Betrieb, am Steuer eines Lkw oder auf einem kurzen Botengang, wer sich in den Straßenverkehr begibt, lebt gefährlich. Es ist Zeit, dass dies ins Bewusstsein der Menschen vordringt und die Vision Zero auch für die Wege von und zur Arbeit sowie während der Arbeitszeit ihre Wirkung zeigt.

Gefragt ist hier nicht nur die Verkehrspolitik, die für sichere Straßen zu sorgen hat. Gefragt sind auch die

¹ Im Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung starben 2017 bei Arbeitsunfällen im Straßenverkehr 352 Menschen; bei Arbeitsunfällen außerhalb des Straßenverkehrs 279 Menschen.

1997 Beteiligung am „Strategieplan für die Verkehrssicherheit in der EU“. Fuhrparkprogramm „Mehr Sicherheit – weniger Kosten“ und BG-/DVR-Trainingsprogramm „Sicher, wirtschaftlich und umweltschonend fahren“.

1998 Bundesweite BMVBW-/DVR-Kampagne „Darauf fahr ich ab... nur nüchtern am Steuer“. Konzentrierte BMVBW-/BG-/DVR-Aktion „Geschnallt?“. 0,5 Promillegrenze und neuer Gefährdungstatbestand Drogen am Steuer werden Gesetz.



Manfred Wirsch Foto: DGUV

Arbeitgeber und die Beschäftigten selbst. Nur wer mit einer gesunden Arbeitsbelastung und ohne heftigen Zeitdruck unterwegs ist, kann die nötige Gelassenheit für eine vorausschauende Teilnahme am Straßenverkehr aufbringen. Die Kontrolle der eigenen Emotionen ist ein zentraler Faktor für ein sicheres Verhalten am Steuer, Lenker und auch zu Fuß. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen haben deshalb die Sensibilität für und den Umgang mit Emotionen zum Thema der letzten Schwerpunktaktion gemacht.² Mit einem Angebot aus Informationen und Seminarkonzepten wollen sie Beschäftigte und Arbeitgeber unterstützen, Unfälle im Straßenverkehr zu vermeiden. Die nächste Schwerpunktaktion wird sich mit den Unfällen befassen, bei denen keine andere Person verantwortlich ist, mit Alleinunfällen.

² <https://www.dvr.de/praevention/kampagnen/uk-bg-dvr-schwerpunktaktion/>

Auch wer, beispielsweise als erfahrener Außendienstmitarbeiter, schon viele hunderttausend Kilometer auf dem Tacho hat und zweifellos ein routinierter Verkehrsteilnehmer ist, sollte sich mit den Angeboten des DVR näher beschäftigen oder seinen Betriebsrat

darauf aufmerksam machen. Wer ernsthaft dafür sorgen will, den Präventionsgedanken auf den zahlenmäßig gefährlichsten Teil der beruflichen Tätigkeit anzuwenden, die Teilnahme am Straßenverkehr, kommt am DVR nicht vorbei und wird dort passgenaue Angebote finden. Natürlich hat die Teilnahme etwa an einem Eco Safety Training Vorteile, die über die Sicherheit auf dienstlichen Wegen hinausgehen. Zu lernen, sicher, wirtschaftlich und umweltschonend zu fahren, bringt Vorteile auch für die private Mobilität. Und die Teilnahme an Radfahr- oder Pedelec-Trainings macht nicht nur Spaß, sondern fördert Gesundheit und Wohlbefinden.

Es wird Zeit, dass die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit stärker ins Zentrum der Präventionsbemühungen rückt. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben, bewährte Instrumente für eine Umsetzung der Vision Zero auf den Wegen stellt der DVR bereits zur Verfügung.

Der Autor ist Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).



Es sterben mehr Menschen bei beruflich bedingten Wegen im Straßenverkehr als in den Betrieben. Foto: ©Luftbildfotograf - stock.adobe.com

1999 Internationaler Kongress „Verkehrssicherheitskampagnen – Einsatz konfrontierender Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit“. Umweltschonendes Fahren wird Teil der Fahrerlaubnisprüfung. BMWVW-/BG-/DVR-Gemeinschaftsaktion „Ja, wo fahren Sie denn?“ (Marienkäfer) wird gestartet.

2000 Konzertierte BMWVW-/BG-/DVR-Kampagne „Hallo Raser, wir warten.“ Start der Aktion „ReifenCheck“. Das Programm „Kind und Verkehr“ feiert seinen 20. Geburtstag. Das ECO-Driving wird gemeinsam mit Ford und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände auf den Weg gebracht.

Nur gemeinsam sind wir stark

Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit



DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf (l.) mit dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer beim gemeinsamen Parlamentarischen Abend des DVR und der Deutschen Verkehrswacht in Berlin. Mit dem BMVI verbindet den DVR eine langjährige intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Mit den Fachleuten aus dem BMVI steht der DVR in ständigem Austausch und nutzt deren Expertise, um seine Programme, Aktionen und Kampagnen umzusetzen. Beispielhaft steht dafür die 2008 gestartete erfolgreiche gemeinsame Kampagne „Runter vom Gas“. Foto: Heidi Scherm

Mit der Gründung des DVR 1969 wurde in der Satzung ein anspruchsvolles Ziel festgeschrieben: „Zweck des Vereins ist die Förderung der Unfallverhütung und Verstärkung aller Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen“. Dies habe „in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden sowie allen an dieser Zielsetzung interessierten Vereinigungen, Organisationen und sonstigen Stellen“ zu erfolgen.

Damit war klar, dass erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit nach dem Motto „Nur gemeinsam sind wir stark“ in Verbindung mit den Mitgliedern und

weiteren Partnern betrieben werden muss. Dieses Netzwerk zu knüpfen, zu erweitern und aufrechtzuerhalten ist eine zentrale Aufgabe des DVR. Er bringt Mitglieder, Partner, Politik und Wissenschaft an einen Tisch. So werden Sachverstand und Engagement gebündelt. Die gemeinsam erarbeiteten Ideen, Beschlüsse und Programme werden von den Mitgliedern umgesetzt und wirken somit in die Breite.

Mit seinen rund 200 Mitgliedern ist der DVR breit aufgestellt. Sie umfassen eine bunte Palette relevanter Multiplikatoren: Behörden und Ministerien

stehen als Teil der Exekutive für staatliches Handeln; Automobilindustrie, Versicherungswirtschaft und Prüfororganisationen repräsentieren ganze Branchen; die gesetzliche Unfallversicherung umfasst alle gewerblichen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende; die Verkehrswachten, Fahrlehrerverbände, Automobilclubs und weitere Institutionen bringen ihr Know-how in der Verkehrserziehung ein.

In den 50 Jahren seines Bestehens hat der DVR eine beispiellose konzertierte Aktion für die Verkehrssicherheit auf den Weg gebracht – auch dank des Engagements seiner Mitglieder. Der DVR wird auch in der Zukunft nicht nachlassen, aus den Bemühungen einzelner Mitglieder gemeinsames, sinnvolles und wirksames Handeln abzuleiten. So wie es ihm in den vergangenen fünf Jahrzehnten in vielen Bereichen überzeugend gelungen ist.

Auch auf europäischer Ebene muss und wird der DVR verstärkt in Erscheinung treten. Sein Engagement als Gründungsmitglied des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) ist hierfür eine gute und solide Grundlage. In ein europäisches Netzwerk der Verkehrssicherheit wird sich der DVR auch weiterhin nach Kräften einbringen.

Seitdem der DVR die Sicherheitsstrategie Vision Zero zur Grundlage seiner Verkehrssicherheitsarbeit gemacht hat, ist sein Augenmerk darauf gerichtet, diese Vision mit Leben zu füllen. Das Netzwerk im DVR bietet hierfür eine geeignete Basis.

Wie sieht der Weg in eine verkehrssichere Zukunft aus?

Die Herausforderungen der multimobilen Fortbewegung



Nach Prognosen der Europäischen Kommission wird der Mobilitätsbedarf in den nächsten Jahrzehnten weiter ansteigen.
Foto: Pixabay

Mobil zu sein bedeutet heutzutage mehr als nur von A nach B zu kommen. Nicht nur für ältere Menschen ist Mobilität eine wichtige Voraussetzung der sozialen Teilhabe und der Selbstverwirklichung. Und selbstverständlich wird erwartet, dass sie nicht nur bequem, sondern auch sicher ist. Die bestehenden Mobilitätsangebote entscheiden mit darüber, ob Menschen ihre beruflichen und privaten Ziele erreichen, ihre Lebensqualität steigern können. Das heißt, Menschen wollen, sie müssen aber auch mobil sein.

Individualisierter Straßenverkehr

Der Trend zunehmender Individualisierung bestimmt auch den Wandel der Mobilität und die Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten. Unsere moderne Welt ist geprägt von einem wachsenden Mobilitätsbedarf und bedingt dadurch von einer zunehmenden Vielfalt an Mobilitätsformen. Knapp 1,2 Billionen Personenkilometer legten die Deutschen im Jahr 2017 zurück

– mit dem Pkw, mit Bus, Bahn und Flugzeug. Der motorisierte Individualverkehr trägt nach wie vor den Löwenanteil und liegt bei rund 950 Milliarden Personenkilometern. Insgesamt verzeichnet der Personenverkehr in der Bundesrepublik seit dem Jahr 2000 einen Anstieg um über elf Prozent. Nach Prognosen der Europäischen Kommission wird der Mobilitätsbedarf in den nächsten Jahrzehnten weiterhin kontinuierlich ansteigen.

Neue Mobilitätsangebote

Bleibt das Auto auf absehbare Zeit das Verkehrsmittel Nummer eins? In Anbetracht der multimobilen Fortbewegungsangebote – besonders in unseren Städten – kann das bezweifelt werden. Das eigene Auto, das lange Zeit für viele Deutsche ein Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit war, ein Ausdruck der Persönlichkeit und des sozialen Status, verliert seine Vorteile und sein Prestige gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Komfortabel und zügig voranzukommen, gelingt angesichts

überfüllter Straßen und staugeplagter Städte schon längst kaum noch.

Neben den Angeboten des ÖPNV boomten Sharing-Modelle, ob mit dem Auto oder zunehmend auch mit dem Fahrrad. Und Pedelecs liegen voll im Trend. Längere Strecken oder Steigungen lassen sich mühelos zurücklegen. Die elektrisch unterstützten Fahrräder sind in vielen Varianten erhältlich, sowohl als City- oder Trekkingrad, aber auch als Mountainbike oder Lastenrad. Die Nutzergruppe verjüngt sich zunehmend, die modernen Zweiräder punkten vor allem mit Fahrspaß, technischer Reife und neu gewonnener Mobilität. Das spiegelt sich auch in den Absatzzahlen wider. Mittlerweile werden über 800.000 Pedelecs pro Jahr verkauft. Aktuell fahren mehr als vier Millionen Pedelecs auf unseren Straßen, mit weiter steigender Tendenz.

Elektrokleinstfahrzeuge

Demnächst sollen zudem Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) auf unseren Straßen und Radwegen unterwegs sein. In US-amerikanischen und immer mehr europäischen Metropolen sausen Verkehrsteilnehmende neuerdings auf Elektro-Rollern (motorisierte Tretroller) zur U-Bahn oder ins Büro. Nun sollen die schnellen E-Scooter auch deutsche Städte erobern. Sie verfügen über eine Lenkerstange, zwei Räder, dazwischen das Brett zum Draufstellen. Mit einem Fuß stößt man sich vom Boden ab und fährt mit Stromunterstützung los. Tragen diese neuen Fahrzeuge zum modernen Mobilitätsmix bei oder sind sie eine Gefahr für den Straßenverkehr? „Für den DVR sind Elektrokleinstfahrzeuge eine sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsmix, sie dürfen aber ungeschützte Verkehrsteilnehmende nicht

gefährden“, sagt DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf.

Auch der Boom bei den Pedelecs hat eine Kehrseite, nämlich die Zahl der Unfallopfer. In der Unfallforschung wird festgestellt, dass der Radverkehr nicht vom allgemeinen rückläufigen Trend von Unfällen mit Personenschaden profitiert. Seit 2010 stagniert beziehungsweise steigt die Anzahl der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten, die dem Radverkehr zuzuordnen sind. Pedelecs machten 2018 etwa fünf Prozent am Fahrradbestand aus. Gleichzeitig waren jedoch rund neun Prozent der verunglückten Radfahrenden auf einem Pedelec unterwegs. Bei den Getöteten lag der Anteil sogar bei circa 20 Prozent.

Wem gehört die Straße?

In Zeiten einer zunehmenden Anzahl von Pkw, überlasteter Innenstädte, neuer Elektrokleinstfahrzeuge und immer höheren Zeitdrucks für alle Verkehrsteilnehmenden stellt sich drängend die zentrale Frage: Wem gehört die Straße? Darauf kann es nur eine Antwort geben: Die Straße ist für alle da, es darf nicht Verkehrsteilnehmergruppen erster und zweiter Klasse geben. Allerdings muss das Nebeneinander verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen anders organisiert werden. Jahrzehntelang stand bei Stadtplanungen der Pkw im Fokus. Die Rahmenbedingungen und Anforderungen an sichere und lebenswerte Städte haben sich jedoch radikal verändert. Dem muss Rechnung getragen werden. Der DVR regt daher eine gesellschaftliche Diskussion über die gerechte Aufteilung des Straßenraumes an. Knackpunkt aus Sicht des DVR-Präsidenten ist aber die überfällige Aufteilung des Straßenraums durch die Kommunen und Landkreise. Radwege müssten so gestaltet werden, dass alle, die sie nutzen, sicher ankommen. Konkret bedeute das, die Breiten



Sollen demnächst auch in Deutschland auf Straßen und Radwegen unterwegs sein: motorisierte Tretroller. Foto: Lime

von Radwegen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen anzupassen. „Es muss möglich sein, sich auf diesen Wegen gefahrlos zu überholen. Zudem müssen insbesondere Kreuzungssituationen für alle Verkehrsteilnehmer sicher gestaltet werden.“

Anpassung der Infrastruktur

Demnach sieht der DVR-Präsident alle politisch Verantwortlichen, vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) über die Länder bis zu den Kommunen, gefordert, sich gemeinsam für eine sichere Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden einzusetzen. „Wer mehr Alternativen zum Kfz-Verkehr anbieten möchte, wie Elektrokleinstfahrzeuge oder das Fahrrad, muss den Straßenraum anpassen und neu aufteilen“, fordert Eichendorf. Das bedeute, dass zum Beispiel die aktuelle Novellierung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) den zunehmend dichteren Verkehr, auch durch EKF, berücksichtigen und die Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen gegebenenfalls auch erhöhen müsse. Das könne dann auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen.

Gute Straßen in Stadt und Dorf

Es geht also darum, gute und sichere Straßen zu schaffen. Die Kunst des Entwerfens führt aber nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen, Plätzen und Verkehrsanlagen. Die geltenden Entwurfsregelwerke lassen notwendigerweise Spielräume zu und entsprechen je nach Ausgabejahr nicht unbedingt dem aktuellen State of the Art. Der Abwägungsprozess im Zuge von Entwicklungsplanungen bringt vielfältige, teils widersprüchliche Anforderungen mit sich. Bei Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten und spezifischen Interessen können relevante Qualitätsmerkmale im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Straßenraumgestalt verloren gehen.

Vor diesem Hintergrund hat der DVR bereits vor über zwei Jahren Prof. Karl Heinz Schäfer (Technische Hochschule Köln) damit beauftragt, eine Beispielsammlung aufzubauen, mit der gut gestaltete Straßen und Plätze in Deutschland bekannt gemacht werden sollen. In der kostenfrei verfügbaren

Sammlung (www.dvr.de/gutestraßen) sind inzwischen elf umgebaute Straßen und Plätze ausführlich dokumentiert. Die Sammlung wird in diesem Jahr um weitere gelungene Beispiele ergänzt.

Gut gestaltete Straßen werden übrigens oft auch als „schöne“ Straßen wahrgenommen. Es sind Straßen, in denen man sich gerne aufhält, in denen Kinder gerne ihren Schulweg zu Fuß gehen und auch Einkäufe gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad getätigt werden. Ältere Menschen können hier ihre Wege unterbrechen, um eine Pause einzulegen.

Nur wenn es gelingt, die Infrastruktur den aktuellen Gegebenheiten und zukünftigen Herausforderungen multifunktionaler Mobilität anzupassen, kann es ein sicheres Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen geben. Und nicht zuletzt sind wir alle gefragt, uns rücksichtsvoll und partnerschaftlich zu verhalten.



Bonner Straße in Köln: Beispiel für eine gesicherte Überquerungsstelle mit ausreichend breiter Mittelinsel und beidseitigem Fußgängerüberweg, ergänzt durch Bodenindikatoren für Sehbeeinträchtigte. Foto: Prof. Karl Heinz Schäfer, TH Köln

2007 Mit der Aktion „Hast du die Größe? – Fahr mit Verantwortung“ rücken erneut junge Menschen in den Fokus einer Kampagne. „Vision Zero“ wird Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bundesverband der Unfallkassen schließen sich zur Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zusammen.

2008 Die Kampagne „Runter vom Gas!“ setzt Zeichen gegen die Verdrängung der Unfall-opfer. Die „German Safety Tour“ wendet sich an Fahrende von motorisierten Zweirädern. Für Fahrende von Einsatzfahrzeugen wird ein simulatorgestütztes Schulungskonzept entwickelt.

„Ich halte viel von Visionen“

Der Mobilitätsexperte Professor Stefan Bratzel über die Herausforderungen des automatisierten und vernetzten Straßenverkehrs, die Sicherheitsstrategie Vision Zero und die Verteilungsproblematik in unseren Städten



„Die Chancen der Vernetzung sind enorm.“ Fotos: © VKM/Jörg Loeffke

DVR-report: Herr Professor Bratzel, intelligente und vernetzte Verkehrssysteme sollen die Herausforderungen des stetig wachsenden Verkehrs bewältigen. Im Fokus stehen moderne Fahrzeug- und Straßensysteme, die wesentlich dazu beitragen, den Straßenverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Wo sehen Sie die Grenzen der zunehmenden Technisierung?

Prof. Bratzel: Zunächst möchte ich die Vorteile stark hervorheben. Die Chancen, die in der Vernetzung der Fahrzeuge untereinander oder der Fahrzeuge mit dem Umfeld liegen, sind enorm. Die Herausforderungen liegen zum einen im technisch-funktionalen Bereich. Das betrifft die Hard- und Software der Systeme. Bei der Hardware sind die Kamera-, Radar- und Lidar-Sensoren gemeint. Dann haben wir das Thema Verarbeitungskapazitäten im Fahrzeug. Da braucht man einiges an schneller Rechenleistung.

Das zweite große Themenfeld ist die Überwachung der Daten. Die Frage, die hier zu Recht besteht, ist: Haben wir dadurch eine „Big Brother is watching you“-Problematik? Hier muss sauber unterschieden werden zwischen rein personenbezogenen Daten, die auch privat bleiben müssen, und denen, die man aggregieren kann und nicht auf Personen zurückzuführen sind.

Das dritte und vielleicht wichtigste Thema ist die Cyber Security. Wir haben in den letzten Jahren bereits vereinzelte Hackerangriffe erlebt.

DVR-report: Mit Blick auf die einzelnen Akteure aus den Bereichen Wissenschaft, Automobilindustrie und Politik: Sind wir auf dem Weg zum automatisierten und vernetzten Fahren auf der richtigen Spur unterwegs?

Prof. Bratzel: Die Regulation von fahrerlosen vernetzten Fahrzeugen verdient eine höhere Dynamik. Das Thema wird sicherlich auch durch Standardisierungen getrieben und dann stellt sich die Frage: Wer kann diese Standards vor dem Hintergrund bestimmter Regularien setzen? Dann stellen sich Fragen der technischen Überwachung. Wie nimmt man solche Fahrzeuge ab, wie werden sie homologisiert? Maßgeblich muss es hier zu einem guten Zusammenspiel zwischen dem Regulator und den Hauptakteuren kommen. Hier sind die deutschen Automobilhersteller gefragt, aber auch Institutionen wie der DVR müssen in entsprechenden Fachgremien mitarbeiten. Generell empfehle ich ein schrittweises Vorgehen. Zunächst sollte darauf geachtet werden, zu schauen, was technisch möglich ist. Wir neigen dazu, alle Fragen gesamthaft im ersten Schritt klären zu wollen. Das wird nicht funktionieren.

DVR-report: Was halten Sie von der Vision Zero, einer strategischen Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern? Ist

2009 Die Kampagne „Risiko raus“ wird gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen vorbereitet. Die zweite TTD-Konferenz wird durchgeführt. Der DVR begeht seinen 40. Geburtstag im Rahmen eines Symposiums in Berlin.

2010 Der DVR-Vorstand verabschiedet das Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ und beteiligt sich an der Entwicklung des „Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020“. Die DGUV-Präventionskampagne „Risiko raus!“ zu den Folgen unüberlegten Handelns beim Transport im Betrieb, auf dem Arbeits- oder Schulweg wird gestartet.



„Ich bin eher ein Technologieoptimist.“

sie aus Ihrer Sicht eine Vision für eine sichere und nachhaltige Mobilität?

Prof. Bratzel: Ich halte sehr viel von Visionen und bin bei Victor Hugo, der gesagt hat: „Visionäre sind die wahren Realisten“. Ohne Visionen kommt man nicht weiter. Insofern begrüße ich es sehr, dass man solche Ziele anstrebt. Man darf aus meiner Sicht nur einen Fehler nicht machen: In der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, dass fahrerlose Fahrsysteme innerhalb kürzester Zeit zu null Unfällen führen. Die Unfallrisiken müssen auch bei der Entwicklung hin zum fahrerlosen Fahren im Blick behalten werden. Selbstverständlich wollen wir immer weniger Unfälle und Todesfälle haben, aber auch mit diesen Fahrzeugen sind solche Gefahren nicht hundertprozentig zu verhindern. Diese Erkenntnis ist immens wichtig, gerade um

Verbesserungen im Sinne der Vision Zero zu erzielen.

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

Prof. Bratzel: Wenn man in längeren Zeiträumen denkt, wird der Mensch immer mehr Passagier sein als selbst zu fahren. Dafür braucht man kein Prophet sein. Je näher wir an das Jahr 2050 heranrücken, desto weniger Führerscheinbesitzer wird es geben. Da kann man schon auf die Technologiefortschritte setzen. Ich glaube sogar, dass manuelles Fahren irgendwann tatsächlich verboten und als zu gefährlich eingestuft wird. Manuell werden wir dann nur noch auf Motodromen oder der Kirmes fahren können.

DVR-report: Viele deutsche Autofahrende sehen das vollautomatisierte Fahren noch kritisch oder wollen die Fahraufgabe ganz bewusst nicht an die Maschine abgeben, möchten auf den Fahrspaß nicht verzichten. Wie kann diese Skepsis abgebaut werden?

Prof. Bratzel: Da bin ich sehr optimistisch. Es ist eine Entwicklung, die wir bei vielen neuen Technologien gehabt haben, das war im Übergang vom Pferd zum Auto auch der Fall. Irgendwann überwiegen die Komfortvorteile, die man durch solche autonomen Fahrsysteme hat und diese sind dann auch entscheidend, ob sich diese Technologien fortführen lassen. Je mehr Komfort die Systeme bieten, desto schneller werden sie sich dann auch verbreiten. Und eine große Rolle spielt beim fahrerlosen Fahren, dass dem Menschen mit dieser Entwicklung Lebenszeit zurückgegeben wird, die er mit anderen Dingen verbringen kann als mit der Fahraufgabe.

Früher war das Auto für uns ein Statussymbol und man musste mit 18 Jahren den Führerschein haben und möglichst ein eigenes Auto. Die heutige junge

Generation hat eine andere Wertigkeit, da spielen das Auto und der Führerschein eine deutlich geringere Rolle. Wenn wir jetzt zehn bis 20 Jahre in die Zukunft blicken, dann ist meine Generation eine quasi aussterbende Spezies, was das Thema Fahrerlebnis betrifft.

DVR-report: Wie groß ist Ihr Vertrauen in die Technik? Ich gehe davon aus, dass Sie sich schon einmal von einem vollautomatisierten Fahrzeug haben chauffieren lassen. Was war das für ein Erlebnis?

Prof. Bratzel: Ich bin eher ein Technologieoptimist. Ich glaube, dass wir große Vorteile mit neuen Technologien haben. Vor zwei Jahren haben wir im Silicon Valley autonome Fahrsysteme getestet. Ich fühlte mich sehr sicher in diesen Fahrzeugen und würde fast behaupten, dass das ein oder andere gut entwickelte System besser fährt als mancher menschliche Fahrer. Allerdings kann man auch immer die Grenzen dieser Systeme erkennen. Sie können noch nicht alle Eventualitäten abdecken und haben noch Defizite. Das gilt besonders in komplexen städtischen Situationen. Aber die Entwicklung geht schrittweise voran.

DVR-report: Welche Rolle spielen die Datensicherheit und der Schutz der Fahrzeuge vor Hackerangriffen? Wie kann gegen Missbrauch und Manipulation vorgebeugt werden?

Prof. Bratzel: Ganz klar ein sehr wichtiges Thema. Mit dem vernetzten Fahrzeug steigen natürlich die Angriffsflächen. Mit jedem Zugang, den man dem Fahrzeug gewährt über WLAN, Reifendrucksensoren, Infotainment oder Kamerasysteme, steigen die Angriffspunkte. Da wird man auch nie eine allumfassende sichere Lösung finden, sondern nur eine relativ sichere. Hier muss man den Druck auf die Hersteller insoweit verstärken, dass sie an diesen Sicherheitsthemen, sprich Cyber Security, nicht sparen und genügend in die

2011 Die Zahl der Verkehrstoten ist im Vergleich zu 2010 um fast zehn Prozent gestiegen. Der DVR-Vorstand beschließt ein Leitbild, angelehnt an die Vision Zero. Der DVR spricht sich für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer aus.

2012 Der DVR definiert 14 Top-Maßnahmen, deren Umsetzung die höchstmögliche Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspricht. Um auf die Notwendigkeit regelmäßiger freiwilliger Gesundheitschecks für eine sichere Mobilität älterer Menschen aufmerksam zu machen, haben das Bundesverkehrsministerium und der DVR die „Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil“ gestartet.

Entwicklungsarbeit investieren. Aber ein Restrisiko wird immer bleiben.

DVR-report: In Zeiten einer zunehmenden Anzahl von Pkw, überlasteter Innenstädte, neuer Elektrokleinfahrzeuge und immer höheren Zeitdrucks für alle Verkehrsteilnehmenden stellt sich drängend die zentrale Frage: Wem gehört die Straße? Wie betrachten Sie die Verteilungsproblematik in unseren Städten?

Prof. Bratzel: Es ist eine gesellschaftliche Frage, die darin mündet, wie wollen wir leben? Meiner Ansicht nach ist es bereits jetzt schon erkennbar, dass ein weiteres Verkehrswachstum mit der Steigerung des privaten Autoverkehrs in städtischen Regionen nicht möglich sein wird. Das sieht man bereits heute schon in Metropolen wie Peking oder Shanghai, mehr Verkehr ist dort nicht mehr möglich. Dementsprechend bin ich der Überzeugung, dass man auch in Deutschland den Menschen nichts vormachen darf, es braucht in städtischen Regionen auch eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs. Das kann mit unterschiedlichen Maßnahmen umgesetzt werden: eine City Maut oder sonstige Zugangsbeschränkungen

oder die Reduktion von Parkflächen und Fahrspuren etc. Wichtig ist, dass es parallel Alternativen gibt, um die Mobilität zu erhalten. Ich bin sicher, hier kann man mit Vernetzung, Inter- und Multimodalität viel erreichen. Man muss die Menschen spüren lassen, welche Vorteile und Chancen sie mit geteilten Verkehrsmitteln in geballten Regionen haben.

DVR-report: Können E-Scooter, Pedelecs und Co. zukünftig Autos in unseren Innenstädten ablösen?

Prof. Bratzel: Mikromobilität durch Pedelecs, E-Scooter wird künftig eine enorm wichtige Rolle in Städten spielen, da diese deutlich weniger Verkehrsfläche beanspruchen und häufig die bessere Alternative zum Auto bieten. Aber was mir wichtig ist: Beim Thema Mobilität der Zukunft brauchen wir konsensorientierte Lösungen für alle unterschiedlichen Interessengruppen. Es muss verstärkt mit allen Beteiligten darüber gesprochen werden, wie wir künftig miteinander leben und wie wir den begrenzten Verkehrsraum aufteilen wollen. Da ist auch die politische Ebene noch viel stärker gefordert. Wir brauchen ein koordiniertes Handeln

der einzelnen Ressorts. Wir irren in Deutschland bei vielen wichtigen Themen umher und sind zum Beispiel im Bereich der Digitalisierung absolutes Entwicklungsland.

DVR-report: Sicher, stressfrei und wirtschaftlich durch den Straßenverkehr zu kommen, ist das Ziel aller Verkehrsteilnehmenden. Wie sieht Ihre Vision unserer zukünftigen Mobilität aus? Wie werden wir uns in zehn oder mehr Jahren fortbewegen?

Prof. Bratzel: In dieser Zeit werden wir sehr ausgeprägt elektrisch fahren, häufig auch auf Zweirädern. Und wir werden noch sehr viel intermodal agieren, unter Verwendung verschiedenster Verkehrsträger und es wird sehr viel stärker in Richtung on-demand gehen, also Mobilität auf Abruf. Ich glaube zudem, dass wir in zehn, 15 Jahren alle unsere Mobilitäts-Abos haben werden, in denen ein bestimmtes Budget für die Verwendung unterschiedlichster Verkehrsträger enthalten ist. Darüber hinaus bin ich davon überzeugt, dass meine Lebensqualität durch sinnvoller genutzte freie Zeit ansteigen wird.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Prof. Dr. Stefan Bratzel

Nach einem Studium der Politikwissenschaft an der Freien Universität Berlin promovierte Professor Stefan Bratzel mit dem Thema „Erfolgsbedingungen von Verkehrspolitik“. Seine Dissertation wurde mit dem Preis der Stiftung der deutschen Städte, Gemeinden und Kreise ausgezeichnet.

Nach beruflichen Stationen im Produktmarketing bei MCC smart in Rellingen/Böblingen und bei Quam in München war der Mobilitätsexperte Leiter Geschäftsentwicklung Automotive bei der Planung, Transport, Verkehr (PTV) AG in Karlsruhe.

Seit 2004 ist Bratzel Dozent an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach und für den Master-Studiengang Automotive Management verantwortlich. Zudem ist er Leiter des unabhängigen wissenschaftlichen Instituts Center of Automotive Management (CAM) für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung. Seine Forschungs- und Beratungsschwerpunkte liegen unter anderem in den Bereichen Vernetztes Fahrzeug, Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität.



2013 Der DVR beschließt, die Fahranfängervorbereitung zu optimieren. Ferner spricht sich der DVR für die Durchführung eines wissenschaftlich begleiteten Modellversuchs aus, die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h zu senken, um zu gesicherten Erkenntnissen hinsichtlich der Reduktionspotenziale von Unfällen zu gelangen.

2014 Der DVR empfiehlt fahrzeugtechnische Maßnahmen gegen Rechtsabbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrenden (Toter Winkel). Als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf schmalen Landstraßen mit einer Fahrbahnbreite bis einschließlich sechs Metern schlägt der DVR Tempo 80 vor.

Internationale Vernetzung

Die Rolle des DVR in Europa und der Welt



Der DVR engagiert sich auch im internationalen Kontext um die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Foto: Andy Ilmberger - Fotolia - Montage: VKM

Von Jacqueline Lacroix

Mit der Unterzeichnung der Maastrichter Verträge 1993 wurde die Verkehrssicherheit Bestandteil der europäischen Verkehrspolitik. Fast zeitgleich gründete der DVR gemeinsam mit dem „Parliamentary Council for Transport Safety“ aus Großbritannien sowie dem „Raad voor Verkeers Hrs Veiligheid“ aus den Niederlanden den Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC. Damit war der DVR von Beginn an in der Lage, die EU-Verkehrssicherheitspolitik mit zu gestalten und zu beeinflussen.

Thematische Schwerpunkte waren und sind in diesem fast 30-jährigen Prozess die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, die Entwicklung und Umsetzung von Sicherheitsprogrammen, die Lobbyarbeit im Rahmen der Gesetzgebungsprozesse der EU sowie der Erfahrungsaustausch hinsichtlich der Durchführung von Kampagnen. Dabei

konnte der DVR auf die aktive Mitwirkung zahlreicher DVR-Mitglieder zählen. Seine Verpflichtung zur europäischen Verkehrssicherheitsarbeit untermauert der DVR, in dem er zur Gruppe der Erstunterzeichner der EU-Charta der Verkehrssicherheit gehört.

„Gordan“, das Gürteltier

Im Mittelpunkt der EU-Kampagne, die zu Beginn der 2000er Jahre von der EU-Kommission unterstützt wurde, stand „Gordan“, das Gürteltier, welches bei Kindern die Freude am Gurtanlegen wecken sollte. Für die Kampagne wurden ein kindgerechtes Faltblatt und eine Elternbroschüre entwickelt, zahlreiche Aktionen in Kindergärten und Grundschulen veranstaltet sowie Tausende von Gordan-Maskottchen an Kinder verteilt.

ERIC

Mit Partnerorganisationen aus Österreich, Polen und Spanien konnten im Rahmen des

EUROPA

EU-geförderten Projektes ERIC (Experiencing computer-based learning programmes in the European Community) die vom DVR entwickelten Lernprogramme zu Fahrphysik und Müdigkeit in diese Länder übertragen werden. Das dreijährige Projekt fand 2010 seinen Abschluss und eröffnete insbesondere den spanischen und polnischen Partnern neue Möglichkeiten und Erkenntnisse für eine effektive Vermittlung verkehrssicherheitsrelevanter Inhalte.

ECOWILL

Defensives und spritsparendes Fahren wird im Rahmen von fahrpraktischen Programmen des DVR seit vielen Jahren verbreitet. Diese Erfahrungen konnten im Rahmen des ECOWILL-Projektes in 13 Ländern der EU weitergegeben werden. Die Anwendung von Qualitätsstandards für das ECO-Driving sowie die Etablierung der „Goldenen Regeln“ für das ECO-Driving wurden für alle teilnehmenden Länder erarbeitet, wobei 5.000 Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen in Train-the-Trainer-Seminaren ausgebildet wurden. In 10.500 Kursen konnten 1,5 Millionen Fahrende erreicht werden.

Europäischen Motorradherstellerverband, hat der DVR das „European Quality Label“ entwickelt. Die Vergabe des Gütesiegels an Anbieter von Sicherheitstrainings aus anderen EU-Ländern soll dabei unterstützen, die besten Angebote auszuwählen. Bislang wurden in Schweden, Frankreich, Spanien, den Niederlanden, Österreich und Deutschland insgesamt 28 Motorrad-Fahrsicherheitsprogramme zertifiziert.

Koordiniert vom ETSC beteiligte sich der DVR an weiteren von der EU geförderten Projekten:

SHLOW

Das Projekt „Show me how slow: Mobilising evidence from transport research into speed“ (SHLOW) konzentrierte sich auf die Geschwindigkeitsregelung als einen wichtigen Ansatz, Verkehrsunfälle zu verhindern. 50 Studierende aus EU-Staaten wurden von Fachleuten aus dem Netzwerk des ETSC geschult und dabei unterstützt, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in ihrem Heimatland umzusetzen.

Die Projekte „BIKEPAL“ und „YEARS“ setzten das Konzept eines Ideen-

PRAISE

Das PRAISE-Programm des ETSC „Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees“ legt den Schwerpunkt auf den Austausch von Erkenntnissen und Maßnahmen der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit. Der DVR unterstützte das Projekt von Beginn an und arbeitet aktiv an den Veröffentlichungen, der Durchführung von Veranstaltungen sowie der jährlich stattfindenden Konferenz mit der Vergabe des „PRAISE Awards“ mit.

PIN

Als Mitglied des Steuerungskomitees und im Expertenpanel bringt der DVR Daten, Fakten und Erfahrungen aus Deutschland in das ETSC-Programm „Performance Index“ ein. Unterschiedliche Problemfelder der Verkehrssicherheit werden hierbei ländervergleichend analysiert, um dann zielgerichtete Maßnahmen entwickeln und umsetzen zu können. Das PIN-Programm hat wesentlich dazu beigetragen, dass die EU-Kommission im Rahmen der Entwicklung des künftigen Verkehrssicherheitsprogramms 2020-2030 Leistungsindikatoren einführen wird.



Die Techniken defensiven und spritsparenden Fahrens werden über das ECOWILL-Projekt verbreitet. Foto: Ralf Bußmann SW MEDIA

Europäisches Qualitätssiegel

Das Qualitätssiegel für Motorradtrainings des DVR ist seit 2015 ein europäisches freiwilliges Zertifizierungssystem. Gemeinsam mit ACEM, dem

wettbewerbs fort und legten den Schwerpunkt auf die Verbesserung des Fahrradverkehrs sowie kleinere Infrastrukturmaßnahmen.

Verkehrssicherheitsarbeit weltweit

Die Arbeitsweise des DVR weckt auch über die europäischen Grenzen hinweg das Interesse: Sowohl in Lateinamerika als auch in Asien konnten im Rahmen unterschiedlicher Projekte und Kooperationen Kenntnisse und Erfahrungen vermittelt werden. Somit leistet der DVR auch weltweit seinen Beitrag zur Reduzierung der Anzahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr.

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

Fahrplan für die Zukunft oder zu viel Big Brother?

Künstliche Intelligenz und die Datensicherheit im Fahrzeug

Moderne Mobilität ist eng verbunden mit komplexer Technik und künstlicher Intelligenz. Hochautomatisierte Fahrfunktionen sowie die Übernahme der Fahraufgabe durch Algorithmen ist keine Science-Fiction mehr. Für das Fahren im komplexen urbanen Umfeld benötigt man jedoch Wissen über die Wirkmechanismen von Verkehrsabläufen in unterschiedlichen Szenarien.

Künstliche Intelligenz nimmt schon heute einen enormen Stellenwert in der Fahrzeug- und Verkehrstechnik ein. Big Data und maschinelles Lernen bilden die Grundlagen für intelligente Verkehrssysteme. Für den nachhaltigen Erfolg künstlicher Intelligenz ist aber neben der technischen Entwicklung und Datensicherheit auch die Akzeptanz in der Gesellschaft wichtig.

Mobilität 4.0

In Sachen künstliche Intelligenz steht bei den Menschen in Deutschland vor allem die Sorge um die Datensicherheit im Vordergrund. Die Zurückhaltung gegenüber künstlicher Intelligenz spiegelt sich auch in der Skepsis vieler Autofahrender beim automatisierten Fahren wider.

Sind diese Befürchtungen begründet oder hält die moderne Technik immer ihre oft weitreichenden Versprechen? Mit der Entwicklung zur Mobilität 4.0 sind auch Herausforderungen für die Verkehrssicherheit verknüpft. Das automatisierte und vernetzte Fahren spielt eine immer größere Rolle, das Automobil wird zum „Third Place“, einem weiteren Lebensmittelpunkt neben dem Zuhause und dem Arbeitsplatz. Echtzeit-Daten-Kommunikation zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur kann helfen, Unfälle und Staus zu vermeiden. Aber wie sehen die konkreten Herausforderungen der digitalen Mobilität aus? Welche Sicherheitspotenziale bietet das automatisierte und vernetzte Fahren? Wie steht es um die Sicherheit der Daten? Wie können die Merkmale der Mobilität 4.0 dazu beitragen, der Vision Zero,

einer Verkehrswelt ohne Getötete und Schwerverletzte, näherzukommen?

Herausforderungen

Diese Kernfragen zeigen auf, vor welchen Herausforderungen wir mit Blick auf die Mobilität 4.0 und auf dem Weg hin zur Vision Zero stehen. Moderne Informations- und Kommunikationssysteme haben längst Einzug in unsere Fahrzeuge gehalten. Hinzu kommt das vernetzte Fahren als neues Feld. Hierzu ist ein durchgängiges Sicherheitskonzept vom Datenprovider bis zum Endgerät erforderlich. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst sich gegenseitig, Fußgänger und Fußgängerinnen interagieren mit Fahrzeugen, wenn sie zum Beispiel die Straße überqueren.

Verkehrsszenarien sind zu komplex und dynamisch, um sie mit den traditionellen, regelbasierten Algorithmen in Assistenzsystemen beschreiben zu können. Künstliche Intelligenz entwickelt sich hierbei zur Schlüsseltechnologie, da sie es Maschinen erlaubt, anhand beispielhafter Situationen die notwendigen Parameter selbst zu ermitteln.

Die Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer könnten künftig sogar ansteigen, es könnte zu neuen Unfallarten, zum Beispiel infolge mangelnder Abstimmung im Mischverkehr automatisierter und nicht automatisierter Fahrzeuge oder durch Systemgrenzen der Fahrsysteme, kommen. Außerdem sind neue Delinquenzmuster zu erwarten, wie zum Beispiel Übersteuerung, Systemmissbrauch, Hacker- und Virenangriffe.

Datensicherheit

Wenn es zu einem Unfall kommt, können alle Daten, die etwas über den Unfallhergang preisgeben, vor Gericht verwendet werden. Das gilt auch für Handydaten – wenn es zum Beispiel darum geht, zu klären, ob vor dem Unfall telefoniert oder eine Textnachricht verschickt wurde. Aber es geht



Big Data und maschinelles Lernen bilden die Grundlagen für intelligente Verkehrssysteme. Foto: Uli-B - Fotolia

nicht nur darum zu verhindern, dass Daten des Fahrenden nach außen gelangen. Umgekehrt soll sich auch niemand von außen in das System des Autos einloggen können. Hackerangriffe auf selbstfahrende Autos sind ein Albtraum für Sicherheitsfachleute: Was wäre, wenn jemand die Steuerung des Fahrzeugs hackt, das Auto fernsteuert, um es zum Beispiel als Waffe zu missbrauchen und in eine Menschenmenge zu lenken?

Bislang gibt es kaum gesetzliche Vorgaben, welche Informationen einzelne Fahrzeughersteller erheben und wer Zugriff darauf hat. Moderne elektronische Fahrerassistenzsysteme können eine Fülle von Informationen darüber liefern, wie ein Mensch sein Fahrzeug bewegt.

Deshalb kommt es darauf an, dass sich die Technik an menschlichen Bedürfnissen, Prozessen und auch Defiziten orientieren muss. Es ist kein Fortschritt, wenn aus vermeintlichen Lösungen neue Probleme erwachsen.

Faktor Mensch

Die Forschung schreitet jedenfalls mit großen Schritten voran und wird in der Zukunft sicherlich weitere Verbesserungen mit sich bringen. Das wird sich dann hoffentlich auch in den Unfallzahlen widerspiegeln. Denn ein Algorithmus ermüdet nicht, nimmt keine Drogen, lässt sich nicht ablenken und hält sich immer an die Verkehrsregeln. Kameras und Sensoren registrieren zu jeder Zeit alles, was um das Auto herum passiert.

Und es bleibt die große Hoffnung, dass neben aller auch in Zukunft noch zur Verfügung stehender Technik immer mehr Menschen das Richtige tun. Dazu zählt, und das bleibt sehr zu wünschen, dass sich die Verkehrsteilnehmenden auch unter sich ändernden Bedingungen im Straßenverkehr rücksichtsvoll und partnerschaftlich verhalten.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2019, 49. 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

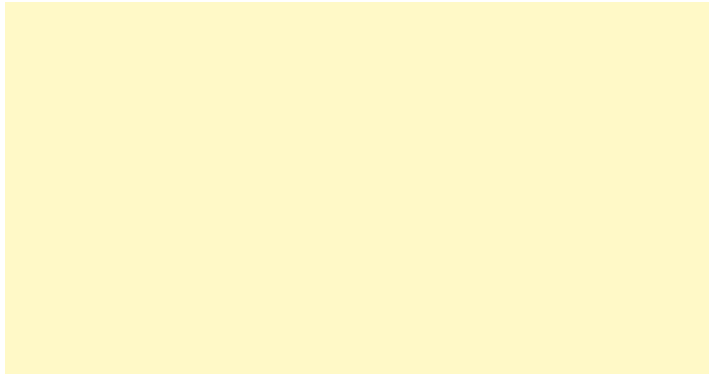
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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 42172-27
Per E-Mail: report@vkm-dvr.de

G 3169 F

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



Geschnallt?

