

DVR

report

3/2019

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Mitglieder

Alleenkampagne in
Mecklenburg-Vorpommern

Rundschau

„Kopf drehen,
Rad Fahrende sehen!“

Aktuell

„Der Helm hat mein
Leben gerettet“

Journal

„Die Strecke kenne ich doch!“

Mehr Investitionen in die Verkehrssicherheit

Die Unfallzahlen für das Jahr 2018 sind mehr als unbefriedigend. Im vergangenen Jahr kamen 3.275 Menschen im Straßenverkehr ums Leben, das waren 95 Verkehrstote mehr als 2017. Weitere 67.967 Verkehrsteilnehmende wurden schwer und 328.051 leicht verletzt. Die meisten Getöteten (57 Prozent) waren bei Unfällen auf Landstraßen zu verzeichnen. Knapp ein Drittel (903 Menschen) war zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Stark gestiegen ist die Zahl der getöteten Radfahrenden (+ 63 Getötete oder + 16,5 Prozent).

Angesichts dieser Entwicklung sind mehr Investitionen in die Infrastruktur unumgänglich. Das betrifft die Landstraßen ebenso wie Straßen innerorts. Wer die Vision Zero verfolgt, muss bei der Planung neuer Straßen zuerst an die schwächeren Verkehrsteilnehmenden denken und ihnen den nötigen Platz zugestehen. So müssen zum Beispiel die Breiten von Radverkehrsanlagen dringend an den gestiegenen Radverkehr angepasst werden. An Kreuzungen und Einmündungen müssen die Sichtbeziehungen verbessert werden. Möglich ist das zum Beispiel mit sogenannten „Protected Intersections“ nach niederländischem Vorbild. Sie trennen den Radverkehr vom Kfz- und Fußverkehr an unfallträchtigen Kreuzungsbereichen.

Kommunen sollten auch vermehrt über die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h nachdenken. In Ortschaften würde das die subjektive Sicherheit von Radfahrenden erheblich erhöhen und zugleich Autofahrenden die Möglichkeit geben, in kritischen Situationen rechtzeitig zu handeln.

Aufgrund der hohen Anzahl Getöteter auf Landstraßen fordert der DVR bereits seit längerem ein Tempolimit von 80 km/h auf schmalen Landstraßen. Eine Hauptursache für Unfälle auf diesen Straßen ist nicht angepasste Geschwindigkeit. Die fehlende Trennung vom Gegenverkehr, schwierige Sichtbeziehungen vor Kreuzungen

und Einmündungen oder schlechte Überholmöglichkeiten erhöhen das Unfallrisiko auf diesen Straßen weiter. Säumen Bäume nahe des Fahrbahnrandes die Straße, sind die Folgen bei einem Unfall häufig besonders dramatisch. Idealerweise sollten deshalb die Seitenräume von Landstraßen von Hindernissen freigehalten werden. Ist dies nicht möglich, sollten Schutzplanken, bei Bedarf mit Unterfahrschutz, aufgestellt werden.

Eine neue Kampagne mit dem Titel „Schön gefährlich!“ in Mecklenburg-Vorpommern gegen den Unfalltod in Alleen macht jetzt mit zahlreichen Maßnahmen auf die besonderen Gefahren aufmerksam. Alle Informationen zur gelungenen Kampagne finden Sie ab Seite 12.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



„Liefere lieber in der ersten Reihe!“

Der Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) möchte mit seiner Initiative „Liefere lieber in der ersten Reihe!“ einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten. Das Halten in der zweiten Reihe, zu dem viele Lieferanten aus Platzgründen gezwungen seien, könne laut BIEK durch ausgewiesene Ladezonen verhindert werden. Dadurch könnten insbesondere Radfahrende vor Unfällen geschützt werden. Im Vergleich zu 2017 ist die Anzahl getöteter Radfahrender 2018 eklatant um 16,5 Prozent gestiegen.

BIEK schlägt vor, mittels eines Verkehrszeichens „Ladezone“ die Flächen für den Lieferverkehr

durch ein absolutes Halteverbot freizuhalten. In den Ladezonen wäre dann nur noch das Be- und Entladen erlaubt.

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner begrüßt den Vorschlag und ergänzt: „Damit dadurch das Parken des Lieferverkehrs in zweiter Reihe vermieden und so die Sicherheit insbesondere des Rad- und Fußverkehrs verbessert werden kann, gilt jedoch: Polizei und Ordnungsämter müssen mit verstärkten Kontrollen sicherstellen, dass Ladezonen nur von den dazu Berechtigten genutzt werden.“



Ladezonen für den Lieferverkehr sollen Ärger und Stress vermeiden. Grafiken: biek.de

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	8
MITGLIEDER	10
IM BLICKPUNKT	14
INTERVIEW	17
JOURNAL	21
EUROPA	26
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

50-jähriges Jubiläum des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

Symposium in Berlin



DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf begrüßte die rund 300 Gäste im Tipi am Kanzleramt. Fotos: Marco Urban

Keine Getöteten und Schwerverletzten auf Deutschlands Straßen ist das Ziel des DVR. Anlässlich seines 50-jährigen Bestehens veranstaltete er ein Fachsymposium in Berlin, das sich vor allem mit den Herausforderungen für die Verkehrssicherheit beschäftigte. Rund 300 Gäste aus Politik, Verbänden, Wissenschaft und Forschung nahmen daran teil.

„Hallo Partner, Dankeschön“

„Hallo Partner, Dankeschön“ – an die äußerst erfolgreiche Kampagne erinnerte Prof. Dr. Walter Eichendorf in seiner Begrüßung. Mit ihr, so der DVR-Präsident, habe man den Anstoß zur Gurtpflicht gegeben. Was heute selbstverständlich ist, war in den 1970er Jahren ein enormer Erfolg. Seitdem wurden die Belange, für die sich der DVR

einsetzt, vielfältiger: Runter vom Gas, Alkoholverbot am Steuer, Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen, Finger vom Handy und, aktuell, für eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer. All das, so Eichendorf, geschehe immer im Sinne der Vision Zero. Die Strategie ist das Leitbild des DVR und besagt, dass das gesamte Verkehrsumfeld, von



Technik über Infrastruktur, so gestaltet werden muss, dass menschliche Fehler im Straßenverkehr verziehen werden und keine Menschen sterben oder schwer verletzt werden. Eichen-dorf mahnte, dass sich gerade die Politik dies bei all ihren Entscheidungen immer wieder vor Augen führen müsse.

Guido Beermann, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI) griff das in seinem Grußwort auf. Er dankte dem DVR für seine Beharrlichkeit in Fragen der Verkehrssicherheit und stellte gemeinsame Erfolge heraus.

Internationale Zusammenarbeit

Wie es international um die Verkehrssicherheit bestellt ist, stellte Dr. Hans-Michael Kloth vom International Transport Forum (ITF) der OECD heraus. Weltweit würden jährlich 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen. Diese Zahl müsse dringend reduziert werden. Grundlage dafür sei auch die internationale Zusammenarbeit. Länder wie Deutschland, die technische Vorreiter seien, zum Beispiel bei Fahrerassistenzsystemen, müssten dieses Wissen auch in weniger entwickelte Regionen der Welt vermitteln und so dazu beitragen, dass dort weniger Menschen im Straßenverkehr getötet oder verletzt werden.

Automatisiertes Fahren muss Ethik berücksichtigen

Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren standen im Fokus des Vortrags von Prof. Dr. Dr. Udo di Fabio, Bundesverfassungsrichter a.D. und

Vorsitzender der „Ethikkommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ des BMVI. Wie sieht es mit Dilemma-Situationen aus? Sollte der Mensch am Steuer darüber entscheiden, ob er ausweicht oder bremst, wenn spontan mehrere Menschen von rechts und links die Fahrbahn betreten, obwohl er vermutlich nicht schnell genug reagieren kann? Oder können entsprechend programmierte automatisierte Fahrzeuge diese Aufgabe besser lösen? Unter anderem mit diesen Fragen beschäftigt sich die von ihm geleitete Ethikkommission. Sein Fazit: „Wenn wir international die Ethik im Straßenverkehr gestalten und bestimmen wollen, müssen wir Innovationen zulassen. Sonst bestimmen andere die Regeln.“

Vision Zero als Gesamtaufgabe

Wie sieht das ideale Verkehrssystem der Zukunft für alle aus? Was wünschen sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und was benötigen sie für eine sichere Mobilität? Damit beschäftigte sich Prof. Dr. Peter König von der Hochschule Trier. In seinem Vortrag ging er auf verschiedene Verkehrswelten ein: die von Senioren, Kindern, Erwachsenen auf dem Weg zur Arbeit, in ländlichen Regionen und in der Stadt. Dabei wurde klar, dass noch einiges getan werden muss und auch nicht alle neuen Angebote sinnvoll sind oder gut angenommen werden. Die Menschen und ihre Bedürfnisse müssten im Mittelpunkt stehen. Und sie seien auch selbst in der Verantwortung. Denn wollten wirklich alle, dass die Vision Zero Wirklichkeit werde, müssten auch alle daran mitwirken, meinte König.



Staatssekretär Guido Beermann, BMVI



Dr. Hans Michael Kloth, International Transport Forum der OECD



Prof. Dr. Dr. Udo di Fabio, Bundesverfassungsrichter a.D., Vorsitzender der „Ethikkommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ des BMVI



Prof. Dr. Peter König von der Hochschule Trier



Ehrung für das DVR-Team



„Kopf drehen, Rad Fahrende sehen!“

Neue Kampagne macht auf die Gefahr von „Dooring-Unfällen“ aufmerksam

Von Anna-Sophie Börries

Es ist nicht für alle Fahrzeuginsassen eine Selbstverständlichkeit, vor dem Öffnen der Tür und Verlassen des Fahrzeuges immer einen Blick über die Schulter zu werfen und sich nach Radfahrenden umzusehen. Die Folge können gefährliche Zusammenstöße von Radfahrerinnen und Radfahrern mit Fahrzeugtüren sein, zum Teil mit schweren, mitunter tödlichen Verletzungen des Kopfes. Der DVR hat daher Mitte August die Kampagne „Kopf drehen, Rad Fahrende sehen!“ mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) gestartet. „Ziel ist es, vor allem Pkw-Fahrende und Insassen sowie natürlich Radfahrende für solche ‚Dooring-Unfälle‘ zu sensibilisieren“, sagt DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf.

Kurzfilm in den sozialen Netzwerken

Im Mittelpunkt der neuen Kampagne steht ein über die sozialen Netzwerke veröffentlichter kurzer Film: Ein junges Paar fährt nach einem Besuch bei den Eltern der jungen Frau gut gelaunt nach Hause und unterhält sich während der Fahrt. Der Fahrer parkt das Auto und öffnet – durch das vorherige Gespräch noch in Gedanken – ohne einen Blick in die Spiegel oder über die Schulter die Tür. Ein Radfahrer kommt von hinten angefahren, kann nicht mehr reagieren und prallt gegen die Tür. „Der Spot zeigt, dass schwere Verkehrsunfälle selbst nach der eigentlichen Fahrt

passieren und macht deutlich, dass beim Aussteigen aus dem Fahrzeug auf Radfahrende geachtet werden muss“, erklärt Prof. Dr. Eichendorf. Ergänzend zu dem Film wurden passende Shareables für die sozialen Netzwerke entwickelt. Ein Flyer mit Tipps für Fahrzeuginsassen und Radfahrende sowie eine Postkarte mit integriertem Aufkleber als Erinnerungsstütze für das Fahrzeug können beim DVR kostenfrei bestellt werden.

Holländischer Griff

Pkw-Insassen müssen sich laut Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beim Ein- und Aussteigen so verhalten, dass sie keine anderen am Verkehr teilnehmenden Menschen gefährden. „Pkw-Fahrende und ihre Mitfahrenden sollten sich daher ihrer Sorgfaltspflicht beim Ein- und vor allem Aussteigen bewusst sein und beim Öffnen der Tür am besten den holländischen Griff anwenden“, meint der DVR-Präsident. Dabei öffnen alle, die links auf der Fahrerseite im Fahrzeug sitzen, die Tür mit der rechten Hand, und alle, die rechts auf der Beifahrerseite sitzen, nutzen dafür die linke Hand. Dadurch dreht sich automatisch der Oberkörper und erleichtert so den Schulterblick. Die Tür sollte erst dann geöffnet werden, wenn keine Radfahrenden in Sicht sind. Pkw-Führende sind aufgefordert, mitfahrende Erwachsene auf

den Schulterblick hinzuweisen und vor allem Kinder beim rücksichtsvollen Verlassen des Fahrzeuges zu unterstützen.

Ein Meter Sicherheitsabstand

Radfahrende sollten zum Schutz vor Dooring-Unfällen aufmerksam mit mindestens einem Meter Abstand an längs parkenden Fahrzeugen vorbeifahren. Dabei sollten sie auf erste Signale (erste Bewegungen der Insassen oder aufleuchtende Lichter im Fahrzeug) achten, die das Aussteigen von Menschen aus dem Fahrzeug erkennen lassen und im Zweifelsfall langsamer fahren oder sogar anhalten. Prinzipiell schützt ein Helm bei einer möglichen Kollision vor schweren Kopfverletzungen.

Weitere Informationen unter:

www.dvr.de/rad-sehen

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR.

asboerries@dvr.de



Internetportal hilfefinder.de leistet Unterstützung bei psychischen Belastungen nach Verkehrsunfällen



Nicht nur körperliche Verletzungen, auch psychische Beschwerden können Folge eines Verkehrsunfalls sein. Foto: DVR

Das neue und bislang einzigartige Internetportal zu psychischen Unfallfolgen www.hilfefinder.de ist online. Verkehrsunfallopfer, deren Angehörige, Zeugen oder Helfer finden hier umfassende Informationen zum Thema psychische Unfallfolgen sowie Kontaktadressen zu Institutionen, die erste Unterstützung bieten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Portal in Zusammenarbeit mit dem DVR und der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) entwickelt.

Schwere Verkehrsunfälle führen nicht allein zu körperlichen Verletzungen. Psychische Beschwerden, beispielsweise Ängste, Schlafstörungen oder Konzentrationsschwierigkeiten, sind ebenfalls eine häufige Folge. Solche Belastungsreaktionen auf ein Extremereignis sind zunächst normal. Halten

die Symptome jedoch über einen längeren Zeitraum an oder verschlimmern sie sich, besteht das Risiko, ernsthaft psychisch zu erkranken.

Dabei wirkt sich ein Unfall häufig nicht nur auf direkt Beteiligte aus. Im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ konnte aufgezeigt werden, dass bei jedem Verkehrsunfall mit Todesfolge im

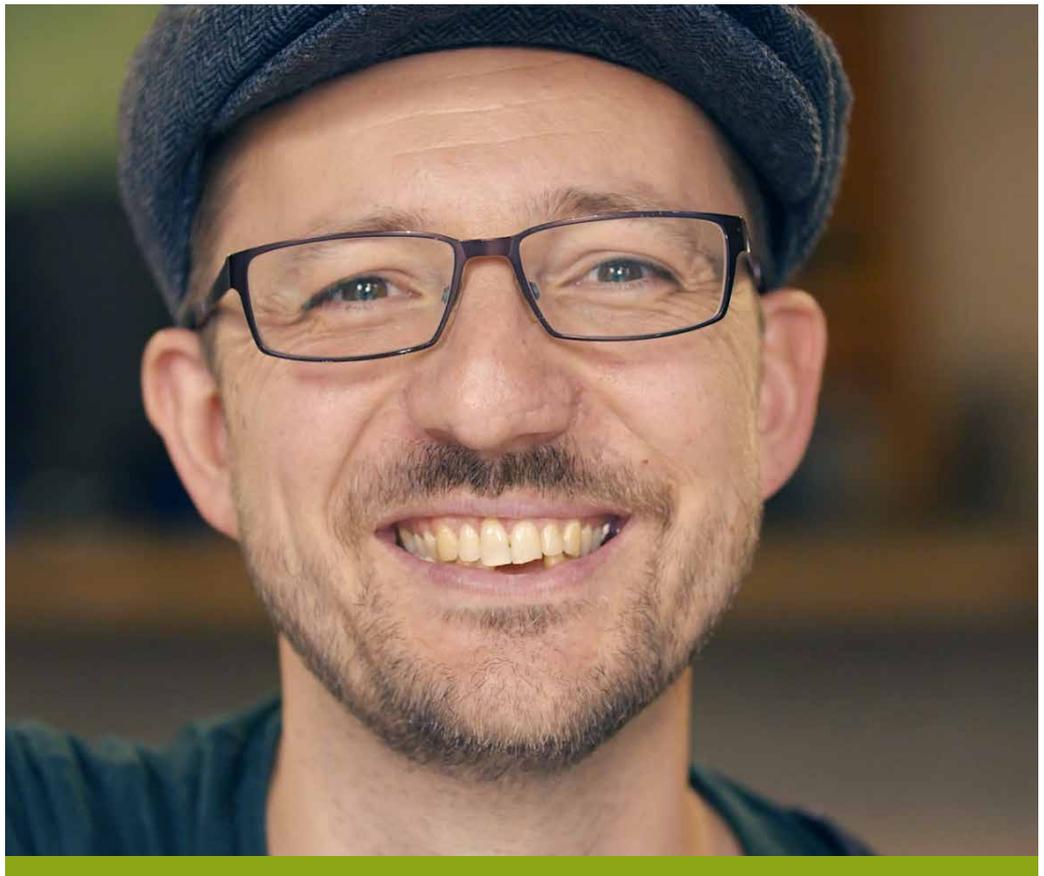
Durchschnitt 113 Menschen betroffen sind. Hierzu gehören neben den Unfallbeteiligten selbst unter anderem auch Ersthelfer, Zeugen oder Angehörige. Psychische Unfallfolgen können potenziell bei all diesen Gruppen auftreten.

Weitere Informationen unter: www.hilfefinder.de



„Der Helm hat mein Leben gerettet“

„Runter vom Gas“: Hohes Sicherheitspotenzial durch Kopfschutz



Stefan Teschke überlebte einen schweren Fahrradunfall nur dank seines Fahrradhelms. *Fotos: Runter vom Gas*

AKTUELL

Von Carla Bormann

Ein sonniger Tag in Bremen. Am Wegesrand steht eine weiße Säule, sie wirkt wie eine Installation aus einem Museum. Vor allem Radfahrende halten an und werfen einen Blick auf das vermeintliche Kunstwerk.

Was aussieht wie Kunst, ist bei näherem Betrachten jedoch erschreckend: Ausgestellt ist ein zertrümmerter Fahrradhelm. Die linke Seite ist zerbrochen, die Front von Schrammen übersät.

Verwundert und erschrocken stehen Radfahrende vor der Installation und lesen die Erklärtafel. Der Text darauf erzählt die Geschichte des Helms, der Stefan Teschke, einem Radfahrer aus Bremen, das Leben rettete.

Stefan kommt ins Bild. „Das ist mein Helm“, sagt er den Beobachtern und stellt sich vor: „Ich bin Stefan.“ Eine reale Szene. Sie ist Teil des neuen Dokumentarfilms im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“, der anhand von Stefans Geschichte zeigt, warum ein Helm mehr ist als nur ein Stück Kunststoff.



Der „Lebensretter“ als Ausstellungsstück für mehr Sicherheit

Lebensretter Helm

„Ich bin das beste Beispiel, dass ein Helm das Leben retten kann. Und dann versuche ich den Leuten auch, das zu vermitteln. Und so Auge in Auge ist das natürlich perfekt“, erklärt er.

Stefan war auf dem Rad unterwegs, als er von einem Fahrzeug angefahren wurde. Der Unfallhergang ist nicht genau bekannt, da der Fahrer oder die Fahrerin flüchtete. Zwar kann sich der Bremer nicht an den Tag des Unfalls erinnern und auch nicht an die Tage danach. Eine Aussage macht ihm jedoch klar, was er seinem Lebensretter Fahrradhelm zu verdanken hat. „Der Arzt hat zu mir gesagt: Hätten Sie an dem Tag nicht den Helm aufgehabt, wären sie sofort gestorben.“

Hohes Unfallrisiko

2018 kamen bei Verkehrsunfällen in Deutschland 445 Radfahrende ums Leben. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg von 16,5 Prozent.

Auch wenn ein Helm keinen Rundumschutz bietet, so bewahrt er doch vor schweren Kopfverletzungen – und damit im Zweifel vor dem Tod.

Stefan weiß das wie kaum ein anderer. Das zeigt sich auch an den Reaktionen der Bremer Passanten. Sie merken: Er verkörpert die Botschaft, dass Helme Leben retten können, vollkommen authentisch.

Er ist dankbar, „dass der Helm da war, dass er funktioniert hat und dass ich

meine Kinder erleben darf und meine Frau“. Und aufs Fahrrad möchte er auch so schnell wie möglich wieder. Natürlich immer mit seinem neuen Fahrradhelm.

Hier ist der „Fahradhelm-Film“ zu sehen:

<https://www.runtervomgas.de/presse/mediathek/alle-medien.html>

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

cbormann@dvr.de



Der lädierte Helm zieht neugierige Blicke auf sich.

Rekordbeteiligung beim 15. Tag der Verkehrssicherheit

250 Aktionen und Veranstaltungen in ganz Deutschland



Eindrücke vom großen Aktionstag bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Fotos: BILDKRAFTWERK, Peter-Paul Weiler

Von Cornelia Bamberg

E-Scooter beherrschten diesen Sommer nicht nur das Bild in vielen Innenstädten und sorgten für Schlagzeilen, auch mehrere Aktionen rund um den Tag der Verkehrssicherheit nahmen dieses Thema zum Anlass. Auf einem Elektrokleinstfahrzeug-Parcours des Polizeikommissariats Weyhe (Landkreis Diepholz in Niedersachsen) konnten sich Besucherinnen und Besucher auf dem Rathausplatz den neuen Herausforderungen stellen.

Einen weiteren thematischen Schwerpunkt bei den rund 250 Aktionen und Veranstaltungen rund um das 15-jährige Jubiläum des Tages der Verkehrssicherheit bildete das sichere Rad- und Pedelecfahren. In diesem Zusammenhang wurde auch die Gefahr des sogenannten „Toten Winkels“ thematisiert, zum Beispiel auf dem baden-württembergischen Landestag der Verkehrssicherheit in Offenburg, der vom Partnerverbund „Gib Acht im Verkehr“ organisiert wurde. Schülerinnen und Schüler staunten nicht schlecht über die Tatsache, dass sich 32 von ihnen in den toten Winkel eines Lastwagens (aufgemaltes Straßendreieck) stellen konnten. „Cool war, dass alle von unserer Klasse im Fahrerhaus des Lastwagens probessitzen durften“, meinte ein Schüler.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Auch die BASt öffnete am 15. Juni ihre Türen und präsentierte mit ihren Partnern an 50 Aktions- und Informationsständen den rund 2.000 Gästen ein umfangreiches Programm zum Mitmachen und Ausprobieren. DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf begleitete den Tag bei der BASt und konnte so hautnah zwei Fahrzeug-Crashes miterleben, bei denen zum Glück nur Dummies zu Schaden kamen. BASt-Präsident Prof. Stefan Strick schaltete gemeinsam mit Prof. Dr. Eichendorf und Silke von Beesten von der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) das neue Internetportal zu psychischen Unfallfolgen www.hilfefinder.de offiziell online.

Landesverband Südost der DGUV

Der Verkehrssicherheitstag ist auch fester Bestandteil der Präventionsarbeit von Berufsgenossenschaften und Unfallversicherungen. Am 22. Juni begrüßten Stadträtin Bettina Messinger, Prof. Dr. Walter Eichendorf und Prof. Dr. Marco Einhaus vom Landesverband Südost der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) die zahlreichen Gäste auf dem Odeonsplatz in München. Auf dem Programm des 4. Verkehrssicherheitstages der DGUV standen Akrobatikvorführungen, Livemusik, ein Stuntman-Fahrradunfall, eine Rettungsaktion der Freiwilligen Feuerwehr, Simulatoren, Gurtschlitten, Toter-Winkel-Demonstration und vieles mehr.

MITGLIEDER

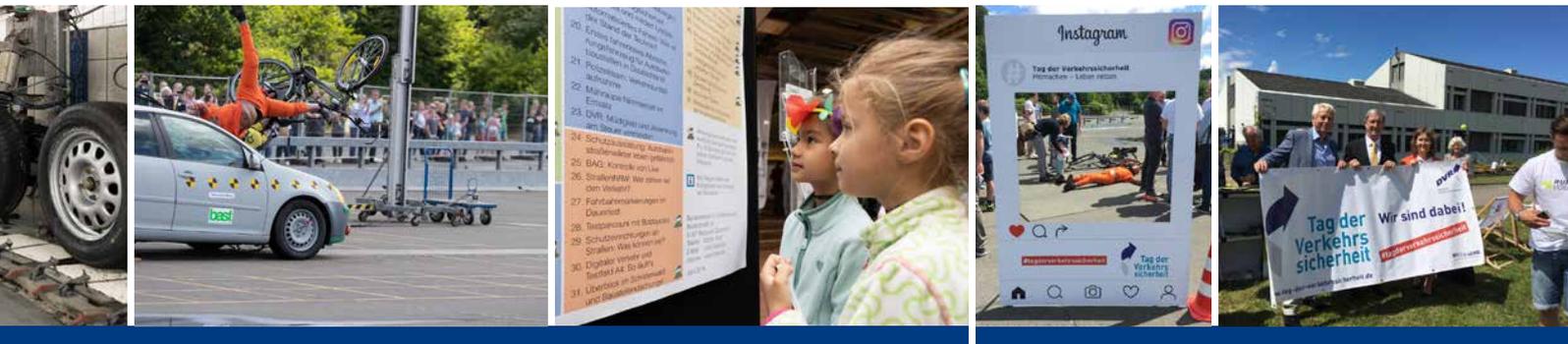
Kampagnenstarts

Bundesweit wird der Tag der Verkehrssicherheit, traditionell der dritte Samstag im Juni, auch für verstärkte Verkehrskontrollen oder für Kampagnenstarts genutzt. So startete die Deutsche Verkehrswacht (DVW) die Kampagne „#crashtag“, um auf die Gefahren

Aufmerksamkeit für sicheres Verhalten erregen. Wie man es besser, also regelkonform und ohne Unfallgefahr, macht, wird auf der Webseite der Kampagne aufgelöst.

Auf Initiative des Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverbandes (DBSV)

Seit diesem Jahr ist der Tag der Verkehrssicherheit auch auf Instagram vertreten: Alle Fotos von Aktionen, die auf Instagram unter „#tagderverkehrssicherheit“ gepostet wurden, sind auch auf tag-der-verkehrssicherheit.de dokumentiert.



Fotos: DVR, Cornelia Bamberg

durch Ablenkung im Straßenverkehr aufmerksam zu machen.

Unter dem Motto „Blöde Idee“ veröffentlichte die Präventionskampagne „kommmitmensch“ der DGUV Motive, die regelverletzendes Verhalten darstellen. So wollen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen

forderten sieben Verbände und der DVR anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit den sofortigen Einbau eines künstlichen Warngeräusches in alle Hybrid- und Elektrofahrzeuge, um die Unfallgefahr besonders für blinde und sehbehinderte Menschen zu reduzieren.

Der nächste Tag der Verkehrssicherheit findet am 20. Juni 2020 statt.

Die Autorin ist Sachgebietsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Initiativen/Veranstaltungen beim DVR.

cbamberg@dvr.de



Verkehrssicherheitstag der DGUV auf dem Odeonsplatz in München: Rettungsaktion, Fahrradparcours, Toter-Winkel-Demonstration und vieles mehr
Fotos links: DGUV - Landesverband Südost, Sauro Porta – Foto rechts: DVR, Cornelia Bamberg

Schön gefährlich!

Mecklenburg-Vorpommern: Neue Kampagne gegen den Unfalltod in Alleen



Eine schöne Allee in Mecklenburg-Vorpommern Fotos: sw media, Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern

Von Michael Heß

Ein herrlicher Frühsommertag in Mecklenburg-Vorpommern. Im Sonnenlicht liegt materisch eine schöne Allee. Eine von vielen. Zwei Kilometer Strecke von über 4.000 Kilometern im ganzen Land. Kulturgut mit 400-jähriger Geschichte und Touristenmagnet. Ein sympathisches Paar genießt die Fahrt im offenen Cabrio. Einfach nur schön, das Sujet.

Ein Knall! Aus dem Nichts ändert sich die Situation. Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte im Einsatz. Die Szene illustriert die hässliche Seite einer Allee: Sie ist auch gefährlich.

Menschen lieben Bäume. Spätestens dann, wenn ein Mensch sein Fahrzeug gegen einen Baum fährt, wird aus einem landschaftlichen Traum ein Albtraum. Ein Baum verzeiht keinen

Fehler. Er gibt nicht nach und schickt die gesamte Aufprallenergie zurück ins Auto.

Diesen Gegensatz „Schön – gefährlich!“ greift die neue Alleen-Kampagne der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern auf.

Baumunfälle – tödliche Gefahr

Zum Auftakt wurde am 24. Juli 2019 bei Greifswald das erste neue Landstraßenplakat enthüllt. Mit der Kampagnen-Botschaft soll das Bewusstsein für die wunderschönen, aber auch gefährlichen Alleen geschärft werden.

Hans-Joachim Hacker, Präsident der Landesverkehrswacht, erläuterte zum Auftakt den Hintergrund der Kampagne: „40 Prozent der Menschen, die in Mecklenburg-Vorpommern im Straßenverkehr sterben, werden bei Baumunfällen getötet. Es sind Menschen

jeder Altersgruppe, Männer, Frauen und Kinder. Alleen gehören zum Naturreichtum unseres Landes, aber sie können auch sehr gefährlich sein. Unfälle in Alleen sind in der Regel besonders schwer. Dafür wollen wir die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sensibilisieren und sie auffordern, nicht zu schnell zu fahren.“

Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung in Mecklenburg-Vorpommern, unterstützt den präventiven Gedanken: „Die Zahl derer, die Jahr für Jahr auf unseren Straßen auf tragische Weise ums Leben kommen oder schwer verletzt werden, ist immer noch erschreckend hoch. Unsagbare Trauer und großes Leid bei ihren Familien und Freunden sind die Folge, darüber hinaus hohe wirtschaftliche Schäden. Dies kann vielfach vermieden werden, wenn partnerschaftlich, aufmerksam und insgesamt



Das neue Landstraßenplakat wird enthüllt von Hans-Joachim Hacker, Präsident der Landesverkehrswacht, Verkehrsminister Christian Pegel, Beate Schlupp, stellvertretende Landtagspräsidentin, Gunnar Mechler, Leiter der Polizeiinspektion Anklam und Sabine Quandt, Landkreis Vorpommern-Greifswald (v. l.). Foto: Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern

defensiver gefahren wird. Die Kampagne ist ein wirksames Mittel, Autofahrerinnen und Autofahrer immer wieder daran zu erinnern, dass angepasste Geschwindigkeiten Leben retten.“

Kampagnenpartner der Landesverkehrswacht sind das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung sowie die Landespolizei. Die Kosten der Aktion trägt der Strategiefonds des Landes.

Geschwindigkeit anpassen

Im Rahmen der Kampagne wurden neben dem Alleenvideo über hundert Landstraßenplakate in ganz Mecklenburg-Vorpommern aufgestellt. Das

Plakatmotiv zeigt eine traumhafte Allee – nur ein beschädigter Baum mit den Folgen eines schweren, wahrscheinlich tödlichen Unfalls stört die Idylle.

Ebenfalls Teil der zweijährigen Kampagne sind diverse Aktionsmedien, eine Alleenfahrt im Aufprallsimulator der Verkehrswacht und ein neuer Film im Jugendprojekt „CrashKurs MV“.

Ein wesentliches Element in allen Medien ist die Aufforderung, die Geschwindigkeit den objektiven Gefährdungen durch Bäume anzupassen. Andrea Leirich, Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht, betont: „Wer die Verkehrssicherheit verbessern will,

muss bestrebt sein, Geschwindigkeiten zu reduzieren. Das gilt auf allen Straßen, innerorts und außerorts. Dort, wo Bäume am Fahrbahnrand stehen, zählt das umso mehr. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten entstehen weniger gefährliche Situationen, Fahrfehler können leichter kompensiert werden, und bei einem Unfall sind die Folgen für die Insassen meist geringer.“



Folgerichtig endet das Video auch mit einem symbolisierten Tacho, der vom roten in den grünen Bereich wechselt. Die unmissverständliche Botschaft: nicht zu schnell fahren – dann die Allee genießen. Somit ist der Film nicht nur Mahner vor Gefahren und Werbeträger für ein wunderschönes Bundesland, sondern auch Ratgeber, der Leben retten kann.

Das Video zur Alleenkampagne steht kostenfrei zum Download bereit: <https://www.verkehrswacht-mv.de/angebote/sicherheit-alleen>

Der Autor, bis September 2018 Geschäftsführer der DVR-Tochter VKM Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH, hat die Kampagne konzipiert und das Drehbuch geschrieben.



Gedreht wurde aus der Luft, dem fahrenden Auto und vom Boden aus. Fotos: sw media, Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern

Wege zur Vision Zero

DVR-Presseseminar in Hagen gibt Richtung vor



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nimmt zu. Foto: benjaminolte - stock.adobe.com

Von Klaus Schuh

Vision Zero – das Ziel, dass im Straßenverkehr niemand getötet oder schwer verletzt werden darf – ist noch nicht in Sicht. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nimmt zu, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten stagniert. Es muss also in den nächsten Jahren darum gehen, alle Potenziale auszuschöpfen, die im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero dazu beitragen können, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Einige Anstöße dazu vermittelte das Presseseminar des DVR „Richtung Vision Zero – Was den Straßenverkehr sicherer macht“ am 27. und 28. Juni 2019 in Hagen.

Freie Fahrt für rasende Bürger?

Prof. Bernhard Schlag (Technische Universität Dresden) betrachtete unter dem Titel „Freie Fahrt für rasende Bürger?“ das Thema Geschwindigkeit. Deutschland sei das einzige Land in der EU, in dem keine allgemeine, auf dem gesamten Autobahnnetz geltende Geschwindigkeitsbegrenzung

existiere. Nach verschiedenen Berechnungen würde ein Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen zwischen 80 und 140 Getötete pro Jahr verhindern. Es sei zwar nur eine kleine Minderheit, die auf Autobahnen extrem schnell fahre. Der Zusammenhang zwischen einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und einer Senkung der tatsächlich gefahrenen mittleren Geschwindigkeit sei jedoch in zahlreichen Studien belegt. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten führten auch nicht geschwindigkeitsbezogene Fehler wie zum Beispiel mangelnder Abstand oder Fehler beim Fahrstreifenwechsel mit geringerer Wahrscheinlichkeit zu Unfällen und insbesondere zu weniger schweren Unfallfolgen. Denn zum einen hänge die Unfallschwere physikalisch von der Geschwindigkeit ab, zum anderen sei die Kompensationsleistung des Gesamtsystems bei geringerer Geschwindigkeit größer. Eine unfallsenkende Wirkung der derzeit geltenden Richtgeschwindigkeit sieht Schlag eher nicht: „Man kann das machen, aber dann darf man nicht sagen, man fördere damit die Verkehrssicherheit.“ Das



Prof. Bernhard Schlag Fotos: Michael Seifert

immer wieder vorgebrachte Argument, ein Tempolimit führe zu mehr Monotonie und Müdigkeit, sei durch Untersuchungen widerlegt.

Zugedröhnt am Steuer

Dr. Simone Klipp (Bundesanstalt für Straßenwesen) äußerte sich in ihrem Vortrag „Zugedröhnt am Steuer“ zu Möglichkeiten, Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss zu verhindern. Die Anzahl der Drogenunfälle steige, Alkoholunfälle stellten aber immer noch eine größere Herausforderung dar. Alkohol- und Drogenunfälle seien besonders schwere Unfälle: Im Durchschnitt aller Unfälle gebe es elf Getötete auf 1.000 Unfälle, bei Alkohol 17 und bei Drogenunfällen 20 Getötete. Das in Deutschland angewandte Maßnahmensystem zur Prävention von Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss funktioniere.



Dr. Simone Klipp



Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold

Baumunfälle

Prof. Dr.-Ing. Christian Lippold (Technische Universität Dresden) berichtete unter dem Titel „Mein Freund der Baum?“ über präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Baumunfällen. Bäume seien als Gefahr noch nicht in den Köpfen der Kraftfahrenden verankert. 2017 gab es 559 Getötete durch Aufprall an Bäumen, davon 475 außerorts. „Nicht jeder, der auf einen Baum aufprallt, ist ein Verkehrsrowdy“, betonte Lippold. Da spiele auch Angst eine Rolle, wenn zum Beispiel ein breites Fahrzeug entgegenkomme, oder man auf Laub ins Rutschen komme. Vor dem Aufstellen eines Fahrzeug-Rückhaltesystems sei zu prüfen, ob der Schutz besser durch Vermeidung, Beseitigung oder bauliche Umgestaltung einer Gefahrenstelle erreicht werden kann. An neu zu bauenden Strecken hätten Bäume nichts zu suchen. Es sei ein Anachronismus, für viel Geld gefährliche Hindernisse am Straßenrand zu schaffen, um Kraftfahrende dann ebenfalls mit viel Geld davor zu schützen. In Alleen seien 80 km/h als Obergrenze gut, 70 km/h besser. „Man muss ein flächendeckendes Tempolimit auf Landstraßen in die Köpfe der Menschen kriegen“, sagte Lippold.

Reiz mit hohem Risiko

Dipl.-Ing. Christian Kräutler (Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien) widmete seinen Vortrag „Reiz mit hohem Risiko“ den Wegen zur Erhöhung der



Dipl.-Ing. Christian Kräutler

Motorradsicherheit und stellte dabei Erfahrungen aus Österreich in den Vordergrund. Dort sei ein Viertel aller im Straßenverkehr Getöteten Motorradlenkerinnen und -lenker. Dabei gebe es nur wenige relevante Unfalltypen: den Fahrnfall, den Abbiege- und Querunfall. Damit seien rund 80 Prozent aller Unfälle mit Motorradbeteiligung abgedeckt. Die Mehrphasenausbildung habe sich bewährt. Der wichtigste Punkt zur Senkung der Unfallzahlen liege darin, Gefahrenbewusstsein zu vermitteln und kritische Situationen zu üben, auch unter Nutzung moderner Technik wie zum Beispiel durch Virtual Reality-Brillen oder Simulatoren. Aber auch in der Verbesserung der Infrastruktur lägen Chancen zur Senkung der Unfallzahlen. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit habe, basierend auf einer Vier-Länder-Studie, die Checkliste „Road-Check“ einwickelt. Die Erkennbarkeit schwieriger Streckenverläufe könne zum Beispiel durch auf die Fahrbahn gemalte Ellipsen und Balken verbessert werden. Slowenien habe sehr viele Strecken so ausgestattet, und auch in Österreich seien einige Unfallstellen auf diese Weise wirksam entschärft worden.

Vernetzt und sicher unterwegs?

Prof. Eric Hilgendorf (Julius-Maximilians-Universität Würzburg) stellte in seinem Vortrag „Vernetzt und sicher unterwegs?“ dar, inwiefern automatisierte Fahrzeuge als Herausforderung

für die Rechtsprechung gesehen werden können. Zwar bestehe seit Einführung der §§ 1a und 1b Straßenverkehrsgesetz (StVG) im Sommer 2017 nach Ansicht der meisten Beobachter kein unmittelbarer Handlungsbedarf für den Gesetzgeber mehr. In diesen Paragrafen werden grundlegende Aussagen zum Betrieb hoch- und vollautomatisierter Fahrzeuge sowie zu den Rechten und Pflichten der Fahrzeugführer getroffen. Dies heiße aber nicht, dass samtliche Rechtsfragen im Umfeld des automatisierten Fahrens als gelöst gelten können.

Eine Haftung könne sich beispielsweise aus unerlaubter Handlung nach § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) sowie durch die Gefährdungshaftung ergeben. Dies greife auch beim auto-

hoch- und vollautomatisierten Fahren könnte den Beteiligten Vorsatz und Fahrlässigkeit vorgeworfen werden. „In den juristischen Kategorien sind Leveldefinitionen unbedeutend“, fasste Hilgendorf zusammen. Zu glauben, man hafte beim hoch- und vollautomatisierten Fahren nicht, sei fatal.

Alles im Griff?

Unter dem Titel „Alles im Griff und immer konzentriert?“ sprach Kay Schulte (DVR) ber Möglichkeiten zur Verringerung von Ablenkungsgefahren. Wenn man über Ablenkung im Straßenverkehr sprche, handele es sich vielfach um die Nutzung von Informations- und Kommunikationssystemen beim Gehen und Fahren. Wenn Handlungen als normales, alltägliches Verhalten praktiziert werden, betrachteten

Betriebsanweisungen festlegen, dass Telefongespräche fahrender Beschäftigter nicht erwünscht seien.

Schutz für die Ungeschützten

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann (Hochschule Darmstadt) widmete seinen Vortrag „Schutz für die Ungeschützten“ der Frage, wie die Sicherheit für Fugngerrinnen und Fußgänger sowie für Radfahrende erhöht werden kann. Knapp ein Drittel der bei Verkehrsunfällen Getteteten gehörten zu den sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Die Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr sei in der Vergangenheit vielerorts vernachlässigt worden. „Wir werden mit unserer fatalen Infrastruktur die Unfallzahlen im Fußgänger- und Radverkehr deutlich erhöhen“, prophezeite Follmann. Sicherheitsdefi-



Prof. Eric Hilgendorf Fotos: Michael Seifert



Kay Schulte



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

omatisierten Fahren. Die strafrechtliche Haftung beruhe auf der Verschuldensfrage. Hier könnten Hersteller, aber auch die Fahrer betroffen sein. Kernthema der Verschuldensfrage sei die Feststellung der gebotenen Sorgfalt, wobei geschriebene und ungeschriebene Sorgfaltsanforderung zu beachten seien. Entsprechend § 276 BGB sei jeder verpflichtet, die im Straßenverkehr gebotene Sorgfalt walten zu lassen. Die Auswirkungen der Automatisierungsstufen sei dabei vergleichsweise unbedeutend. Auch beim

Menschen dies nicht als Ablenkung, vergleichbar mit einem Gespräch mit einer mitfahrenden Person im Auto. Deshalb müssten Zugänge und Kanle gefunden und Maßnahmen ergriffen werden, durch die Menschen erfahren oder noch besser erleben, wie sehr sie durch ihr gewohntes Verhalten abgelenkt seien und den Straßenverkehr nicht so wahrnehmen könnten, wie es sein müsste. Denkbar seien zum Beispiel technische Lösungen im Fahrzeug, die die Nutzung der Kommunikationsgeräte durch die Fahrenden einschränken. Betriebe könnten durch

zite durch falsch geparkte Fahrzeuge, hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, unübersichtliche Querungen oder nicht angepasste Geschwindigkeiten stnden im Abwägungsprozess mit dem Kfz-Verkehr immer wieder hinten an. Erforderlich sei eine Umverteilung der Verkehrsflächen zu Ungunsten des Kfz-Verkehrs, um für alle Gruppen sichere Verkehrsanlagen zu erreichen.

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

„Es kommt darauf an, achtsam zu sein“

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes
Anke Rehlinger über die Entwicklung unserer Mobilität, die Anpassung des
Bußgeldkatalogs und das Problem des Gaffens



„Bei einer ganzen Reihe von Verstößen ist das Bußgeld momentan schlichtweg zu niedrig.“ Fotos: BeckerBredel

DVR-report: Frau Ministerin, wie sicher fühlen Sie sich auf unseren Straßen?

Rehlinger: Es ist in den letzten Jahren einiges für die Verkehrssicherheit getan worden, von daher fühle ich mich schon sehr sicher auf unseren Straßen. Trotzdem gibt es weiterhin zu viele Unfälle und die Konkurrenz um den Verkehrsraum nimmt zu. Es kommt darauf an, achtsam zu sein, nicht nur für die eigene Sicherheit, sondern auch im Sinne der Mitverantwortung, die man für die anderen trägt.

DVR-report: Sie führen ein Ministerium mit vielen Aufgabengebieten. Welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit in Ihrem Ressortzuschnitt?

Rehlinger: Mit Verkehrspolitik kommt jeder jeden Tag in Berührung. Das hat eine sehr hohe Bedeutung für uns, mit Blick auf den Straßenbau, die Schiene, auf neue Formen der Mobilität und auch die Unfallvermeidung. Verkehrssicherheit steht bei uns sehr weit oben auf der Tagungsordnung. Wir entwickeln in dieser Legislaturperiode gemeinsam mit vielen Akteuren ein umfassendes Verkehrssicherheitsprogramm für das Saarland und sorgen schon jetzt mit Kampagnen und Verkehrssicherheitstagen für ein öffentliches Interesse an Themen wie Gaffen, Rettungsgasse oder Rechtsabbiege-Unfällen.

DVR-report: Das Saarland ist ein Flächenland. Um die Mobilität von Jugendlichen zu erhöhen, möchten die Regierungen ähnlich strukturierter Länder wie zum Beispiel Thüringen, Sachsen oder Schleswig-Holstein die Führerscheinklasse AM15 einführen. Demnach dürften junge Leute bereits im Alter von 15 Jahren leichte Kleinkrafträder mit maximal 45 km/h fahren, statt wie bisher erst ab 16 Jahren. Wie bewerten Sie das? Wollen Sie diese Regelung auch im Saarland einführen?

Rehlinger: Ich stehe dem Thema AM15 offen gegenüber, möchte aber zunächst die Ergebnisse der laufenden Modellversuche abwarten. Die laufen momentan in den ostdeutschen Bundesländern. Etwas größer gedacht geht es um die Mobilität von Jugendlichen besonders im ländlichen Raum.

Deshalb sind wir vor allem bemüht, die Angebote des ÖPNV auszuweiten. Dabei stehen eine faire Preisgestaltung sowie eine gute Taktung im Vordergrund.



„Man muss den aktuellen Mobilitätsanforderungen gegenüber offen sein und neue Ideen nicht von vornherein verteufeln.“

DVR-report: Der Straßenverkehr in unseren Städten wird immer komplexer und unübersichtlicher. Autos stehen im Stau, der Anteil an Fahrrädern und Pedelecs steigt, und es kommen neue Verkehrsmittel wie die E-Scooter hinzu. Tagtäglich wird auf unseren Straßen um den immer knapper werdenden Platz gerungen. Wie kann Ihrer Auffassung nach die Neuverteilung des Verkehrsraums im Sinne einer

sicheren und gerechten Verkehrswende gelingen?

Rehlinger: Wir haben es in der Tat mit einer zunehmend komplexeren Verkehrssituation zu tun, neue Mobilitätsformen kommen hinzu, sodass wir zwangsläufig über eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes sprechen müssen. Hier sind noch einige Debatten zu führen, zum Beispiel, wenn wir den Anteil des Fahrradverkehrs steigern wollen. Wenn dafür eine Pkw-Spur wegfallen soll, führt das in der Regel zu heftigen Diskussionen. Man muss allerdings den aktuellen Mobilitätsanforderungen gegenüber offen sein und neue Ideen nicht von vornherein verteufeln. Auch wenn es für die Zukunft noch Regelungsbedarf zum Beispiel bei den E-Scootern gibt, wäre das für mich kein Anlass, per se gleich den Stab über diese neue Fortbewegungsmöglichkeit zu brechen. Es muss darum gehen, die Kommunen gut einzubinden und kluge Mobilitätskonzepte mit den Raum- und Städteplanern zu entwickeln und umzusetzen.

DVR-report: Wie können Bund und Länder die Kommunen an dieser Stelle unterstützen?

Rehlinger: Hier im Saarland haben wir ganz praktisch beispielsweise eine Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr eingerichtet, in der die Kommunen zusammenkommen, um über sichere und attraktive Radwegkonzepte zu diskutieren. Außerdem sind wir mit der Kampagne „Stadtradeln“ bei uns im Land mittlerweile sehr erfolgreich. Beim letzten Mal haben sich 40 von 58 Kommunen beteiligt. Wichtig ist auch, dass die kommunalpolitisch Verantwortlichen selbst mit dem Rad durch ihre Kommune fahren und feststellen können, wo die Probleme wie mangelnde Abstellmöglichkeiten und Hinweisschilder sowie plötzlich endende Radwege liegen. Diese im wahrsten Sinne des Wortes selbst erfahrenen Erkenntnisse sind wichtig, um zu guten und sicheren Lösungen zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur zu kommen.

Auf Bundesebene hat das BMVI im April 2019 gemeinsam mit den Ländern das Nationale Kompetenznetzwerk für urbane Mobilität (NaKoMo) initiiert, eine Austauschplattform für Bund, Länder und Kommunen, um Wissenstransfer zu organisieren und gemeinsam Lösungen für nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Im November 2019 findet die erste NaKoMo-Jahreskonferenz statt. In deren Rahmen soll zudem gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund ein „Bündnis für moderne Mobilität“ ins Leben gerufen werden. In dem Bündnis wird es auch um Lösungen für die Nutzungskonkurrenzen im städtischen Verkehrsraum und die bessere Anbindung des ländlichen Raumes gehen.

DVR-report: Momentan hat man den Eindruck, Ziel der Verkehrspolitik sei es, immer mehr Fahrzeuge auf die Straße zu bringen: E-Scooter wurden zugelassen, AM15 ist ein Thema und der Erwerb der Fahrerlaubnis für Leichtkraftfahrzeuge der Klasse A1 soll für



„Wichtig ist, dass die kommunalpolitisch Verantwortlichen selbst mit dem Rad durch ihre Kommune fahren und feststellen können, wo die Probleme liegen.“

diejenigen, die einen Pkw-Führerschein besitzen, vereinfacht werden. Wie bewerten Sie diese Entwicklung hin zu einer immer höheren Verkehrsdichte mit Blick auf die Verkehrssicherheit?

Rehlinger: Die Angebote werden heterogener. Ich glaube aber, dass sie am Ende nicht zwingend zu einer höheren Verkehrsdichte führen, weil jedes genutzte Fahrrad oder E-Bike anstelle eines deutlich größeren motorisierten Fahrzeuges eine Entlastung für den Verkehrsraum ist. Auch die Ausweitung von Sharing-Modellen nach dem Motto „wir benutzen, aber besitzen nicht“ wird dazu beitragen können, die Anzahl der Fahrzeuge in unseren Innenstädten zu senken. Wir brauchen aber auch ein Umdenken bei den Verkehrsteilnehmern und müssen dafür gute Angebote machen. Darüber nachzudenken, den Weg zum Arbeitsplatz auch mal mit dem Fahrrad zu bewältigen und das Auto stehen zu lassen. Auch die Vernetzung der Verkehrsträger miteinander sollte stärker in den Blick genommen werden.

DVR-report: Ich möchte noch einmal auf die E-Scooter zurückkommen. Seit Mitte Juni sind diese



„Wir brauchen auch ein Umdenken bei den Verkehrsteilnehmern.“

Elektrokleinstfahrzeuge in unseren Städten zugelassen. Die Polizei hat seitdem etliche Verkehrsordnungswidrigkeiten, wie zum Beispiel Fahren unter Alkoholeinfluss oder Fahren auf Gehwegen, festgestellt. Und es sind bereits zahlreiche Unfälle – zum Teil mit schwerwiegenden Folgen – aufgenommen worden. Welche Erfahrungen hat das Saarland mit der Zulassung dieser Elektrokleinstfahrzeuge bisher gemacht?

Rehlinger: Bislang sind im Saarland noch keine Verleihsysteme etabliert. Wo es Probleme gibt, muss nachgesteuert werden. Wenn ich allerdings in Berlin bin, bin ich selbst gelegentlich mit einem E-Scooter unterwegs und ich fühle mich im Straßenverkehr damit sicher. Zuerst war es etwas gewöhnungsbedürftig, in einem so hohen Verkehrsaufkommen mit diesem Gerät unterwegs zu sein, aber die Vielzahl der Menschen, die damit fahren, gleicht dieses Gefühl ganz schnell aus.

DVR-report: In einem umfassenden Beschluss zur Sicherheit des Fahrradverkehrs fordert der DVR, in jeder größeren Stadt eine polizeiliche Fahrradstaffel einzusetzen. Die Fahrradstaffel in Berlin ist zum Beispiel einzig und allein für die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständig und die Polizeikräfte sind das ganze Jahr über unterwegs. Gibt es im Saarland polizeiliche Fahrradstaffeln?

Rehlinger: Es gibt zwar noch keine Fahrradstaffel als Organisationseinheit bei der saarländischen Polizei. Aber auch bei uns sind Polizisten mit Dienstfahrrädern unterwegs. Und ja, Straßenverkehrsrecht zum Schutz des Radverkehrs muss vor Ort durchgesetzt werden. Das wird auch für die geplanten neuen Regeln in der StVO gelten. Ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen ist nur so viel wert, wie Verstöße auch geahndet werden. Und dabei können Fahrradstaffeln sehr helfen.

DVR-report: Zu einem großen Problem hat sich in den letzten Jahren das Thema Ablenkung entwickelt – und zwar nicht nur hinter dem Steuer. Auch Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, hantieren gedankenverloren mit ihrem Smartphone. Wie kann dieses Problem am wirkungsvollsten gelöst werden?

Rehlinger: Ich beobachte das selbst auch in zunehmendem Maße. Leider ist es in der Praxis recht schwierig, dieses Fehlverhalten zu ahnden. Trotzdem war es ein richtiger Schritt, das Bußgeld für die verbotene Nutzung von Smartphones und weiterer elektronischer Geräte heraufzusetzen. Weiterhin wichtig sind präventive Maßnahmen, die für diese oft unterschätzte Gefahr sensibilisieren.

DVR-report: Die Verkehrsministerkonferenz (VMK), deren Vorsitz Sie momentan innehaben, hatte in den vergangenen beiden Jahren den Bundesverkehrsminister immer wieder aufgefordert, Eckpunkte für eine Reform des Bußgeldkatalogs vorzulegen. Die Höhe der Sanktionen sollte gefährdungsorientierter erfolgen. In der nun von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vorgelegten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind auch Anpassungen des Bußgeldkatalogs mit zum Teil deutlich härteren Strafen enthalten. Entsprechen sie den Forderungen, die die Länder in der VMK einstimmig aufgestellt hatten?

Rehlinger: In einigen Teilen ja. Wir hatten uns seinerzeit auch die Beschlüsse des Deutschen Verkehrsgerichtstages zu eigen gemacht und den Bundesverkehrsminister aufgefordert, zu reagieren. Die mittlerweile vorgelegten Pläne zur Anpassung des Bußgeldkatalogs weisen an einigen wichtigen Stellen in die richtige Richtung. Bei einer ganzen Reihe von Verstößen ist das Bußgeld momentan schlichtweg zu niedrig, fünf bis zehn Euro zeigen keine abschreckende Wirkung.

DVR-report: Als Verkehrsministerin haben Sie sich zuletzt besonders für das Thema Gaffen stark gemacht. Was muss aus Ihrer Sicht unternommen werden, damit Menschen Verkehrsunfälle nicht mehr als Events betrachten, die in den sozialen Netzwerken geteilt werden?

Rehlinger: Beim Gaffen zeigen Menschen eine besonders unangenehme Eigenschaft. Moralisch halte ich es für absolut unvertretbar, das Leid anderer zu bestaunen, gleichzeitig auch noch Rettungskräfte zu behindern und zu gefährden und als Krönung, dank des Smartphones, im Netz Bilder oder Filme eines Unfalls zu verbreiten und zur Schau zu stellen. Das bedeutet eine zweite Traumatisierung für die Opfer und deren Angehörige. Wie kann ein solches Verhalten verhindert werden? Wir haben im Saarland eine drastische Aufklärungskampagne, die zeigt: Gaffen tötet dich und andere. Man muss Gaffern den Spiegel vorhalten und sie mit ihrem negativen Verhalten konfrontieren. Ob Plakate am Straßenrand oder die Vermittlung in den sozialen Netzwerken, alle Mittel und Wege sind hilfreich, um klarzustellen, dass wir solch ein Verhalten nicht dulden. Hier im Saarland stellen wir zudem mobile Einheiten mit Schutzwänden zur Verfügung, die bei größeren Unfallereignissen aufgestellt werden können, um das



„Beim Gaffen zeigen Menschen eine besonders unangenehme Eigenschaft. Moralisch halte ich es für unvertretbar, das Leid anderer zu bestaunen.“ Fotos: BeckerBredel

Gaffen zu unterbinden. Das erhöht den Verkehrsfluss, verhindert Staus und noch viel wichtiger Nachfolgeunfälle, die oft durch dieses Fehlverhalten provoziert werden.

DVR-report: Wie sieht es mit Ihrer eigenen Mobilität aus? Welche Verkehrsmittel bevorzugen Sie?

Rehlinger: Bedingt durch eine Reihe von Terminen in dichter Abfolge, an unterschiedlichen Orten, ist beruflich das Auto meine erste Wahl zur Fortbewegung. Aber zunehmend nutze ich

die Möglichkeit, wenn es die Terminlage zulässt, die Wege mit dem Fahrrad, insbesondere hier in Saarbrücken, zurückzulegen. Wir haben jetzt auch für die Mitarbeiter im Ministerium mehr Dienstfahrräder und Pedelecs angeschafft und hoffen auf eine zunehmende Nutzung. Und für die Zukunft plane ich, einen E-Scooter anzuschaffen. Den kann ich dann auch mal im Kofferraum eines Autos verstauen und flexibel einsetzen.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Anke Rehlinger

Anke Rehlinger ist seit dem 15. Januar 2014 Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und stellvertretende Ministerpräsidentin des Saarlandes. Zurzeit ist die 43-jährige Juristin zudem Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz (VMK). Von 2012 bis 2014 war die SPD-Politikerin saarländische Ministerin der Justiz sowie für Umwelt und Verbraucherschutz. Seit 2004 ist Rehlinger Mitglied des Landtages des Saarlandes.



„Wo bist du gerade?“

DVR/UK/BG-Schwerpunktaktion 2019 nimmt Fahrurfälle in den Fokus



Foto: DVR, sw-media

Etwa jeder sechste Unfall mit Verletzten oder Getöteten in Deutschland ist ein sogenannter Fahrurfall. Das bedeutet, die Person hinter dem Steuer hat die Kontrolle verloren, ohne dass andere dazu beigetragen haben. Die mögliche Folge: Abkommen von der Fahrbahn, Zusammenstöße mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Getötete und Verletzte.

Warum verlieren Menschen die Kontrolle über ihr Fahrzeug? Mögliche Ursachen sind Ablenkung, psychische Belastungen und Beanspruchungen, Selbstüberschätzung oder Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto, Lkw, Bus oder auch Fahrrad. Genau das thematisiert die diesjährige gemeinsame Schwerpunktaktion des DVR mit den Unfallkassen und Berufsgenossenschaften (UK|BG).

Fahrurfälle mit gravierenden Folgen

1.130 Getötete, 65.000 Verletzte, davon über 18.500 schwer – das ist die Bilanz des Statistischen Bundesamtes zu Fahrurfällen im Jahr 2018.

Medien und Materialien

Um Beschäftigte für das Thema Fahrurfälle zu sensibilisieren, haben der DVR, die Unfallkassen und Berufsgenossenschaften Medien und Materialien erstellt, die innerbetrieblich genutzt werden können. Dazu gehören Filme, umfassende Seminarunterlagen und Präsentationen. Mit den Materialien ist es möglich, Kurzvorträge mit einer Dauer von 15 Minuten durchzuführen oder Seminare mit einer Dauer von 45 Minuten abzuhalten.

Neben den Seminarunterlagen können eine Aktionsbroschüre, Poster, Faltblätter sowie ein Aufsteller bestellt werden. Die Aktionsbroschüre eignet sich besonders gut als „Handout“ in den Seminaren.

Weitere Informationen unter:

www.wo-bist-du-gerade.de.

Alle Medien und Materialien können direkt bestellt werden unter:

www.wo-bist-du-gerade.de/materialien

„Section Control“ wirkt

Abschnittskontrolle auf der B6 bei Hannover



Abbildung 1: Ausfahrtsportal Foto: Dr. Johannes Kupper

Von Dr. Johannes Kupper

Unter dem Begriff der Abschnittskontrolle, auch als „Section Control“ bekannt, versteht man die Überwachung der Durchschnittsgeschwindigkeiten von Fahrzeugen über einen Streckenabschnitt mit einer Länge von einigen hundert Metern bis einigen Kilometern. Dazu werden die Fahrzeuge beim Einfahren in den überwachten Abschnitt und beim Ausfahren aus dem überwachten Abschnitt am sogenannten Ein- bzw. Ausfahrtsportal erfasst (siehe Abbildung 1). Aus der Zeitdifferenz zwischen Ein- und Ausfahrt und der bekannten Wegstrecke zwischen Ein- und Ausfahrtsportal, kann dann auf die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugs geschlossen werden.

Wissenschaftliche Untersuchungen von Soole et al.¹ und Koy², die an diesen Anlagen im Ausland durchgeführt wurden, konnten bisher zeigen, dass

die Abschnittskontrolle die mittleren Geschwindigkeiten im Verkehrsfluss um bis zu 20 km/h absenkt. In Folge dieser Geschwindigkeitsreduktionen wurden von Soole et al. und Høye^{3, 4} Rückgänge in der Zahl der schwer verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmenden von bis zu 80 Prozent nachgewiesen. Die Abschnittskontrolle gilt daher als effektives Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Motivation

Die erste Anlage zur Abschnittskontrolle in Deutschland steht auf der B6 bei Hannover zwischen den Ortschaften Gleidingen und Rethen. Diese Anlage ist Teil eines Pilotprojektes, das vom Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport im Jahr 2014 initiiert wurde. Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) begleitet die Einführung der Abschnittskontrolle in Niedersachsen von wissenschaftlicher Seite her. Mit Hilfe dieser wissenschaftlichen Begleituntersuchung soll geklärt werden, ob die aus dem Ausland bekannten Wirkungen der Abschnittskontrolle auch hier in Deutschland nachweisbar sind.

Verkehrsflussmessungen

Bereits während der Aufbauphase und Installation der Abschnittskontrolle in den Jahren 2015 bis 2018 wurden von der PTB Verkehrsflussmessungen durchgeführt. In diesem Zeitraum befand sich die Anlage in einem Testbetrieb und wurde nicht für die Verkehrsüberwachung verwendet. Die Verkehrsflussmessungen konnten in diesem Zeitraum zeigen, dass die im Testbetrieb

befindliche Abschnittskontrolle die mittleren Geschwindigkeiten lokal um zwei bis fünf km/h absenkt und den Befolgungsgrad um bis zu 30 Prozentpunkte steigert. Niedrigere mittlere Geschwindigkeiten im Verkehrsfluss korrespondieren mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das heißt, bereits der Aufbau der Anlage genügt, um die Verkehrssicherheit auf der B6 zu erhöhen.

Nachdem die Anlage Mitte Januar 2019 in den Echtbetrieb versetzt wurde, wurden auf der B6 erneut Verkehrsflussmessungen durchgeführt. Die dabei bestimmten mittleren Geschwindigkeiten (Echtbetrieb) werden in Abbildung 2 zusammen mit den mittleren Geschwindigkeiten, die im Zeitraum vor Beginn der Errichtung der Abschnittskontrolle gemessen wurden (Vorherzeitraum), dargestellt.

Die Werte in Abbildung 2 zeigen, dass die Abschnittskontrolle im Echtbetrieb die mittlere Geschwindigkeit auf beiden Fahrstreifen lokal um zwei bis zehn km/h signifikant absenkt. Infolgedessen steigt der Befolgungsgrad lokal um bis zu 40 Prozentpunkte. Der Vergleich dieser beiden Parameter mit den Werten des Testbetriebs belegt, dass die Abschnittskontrolle mit dem Übergang vom Testbetrieb in den Echtbetrieb die Verkehrssicherheit nochmals erhöhen konnte.

Mit Hilfe des in der Verkehrssicherheitsforschung oftmals angewendeten „Power Models“⁵ kann die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit der hier gefundenen Reduzierung der mittleren

Geschwindigkeit von 105 km/h auf 95 km/h verbunden ist, abgeschätzt werden. Demnach korrespondiert die gefundene Reduzierung der mittleren Geschwindigkeit mit einer Absenkung der Zahl der Verkehrstoten von rund 25 Prozent.

Mitte März 2019 musste die Abschnittskontrolle auf der B6, aufgrund eines Beschlusses des Verwaltungsgerichts Hannovers, außer Betrieb genommen werden. Drei Wochen nachdem diese öffentlichkeitswirksame Abschaltung erfolgte, wurden an den beiden Messorten, an denen im Vorherzeitraum die größten mittleren Geschwindigkeitswerte gemessen werden konnten, erneut Verkehrsflussmessungen durchgeführt. Bei dieser Nachuntersuchung zeigte sich, dass an diesen beiden Messorten die mittleren Geschwindigkeiten und Befolgungsgrade sich nicht mehr signifikant von denen des Vorherzeitraums unterscheiden. Das heißt, kurze Zeit nach der Abschaltung der Anlage waren keine verkehrssichernden Effekte mehr nachweisbar. Das Fahrverhalten war demnach wieder so, wie es vor Errichtung der Anlage war.

Der Autor ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe 1.31 „Geschwindigkeitsmessgeräte“ der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig.
johannes.kupper@ptb.de

¹ D. W. Soole, B. C. Watson and J. J. Fleiter. Effects of average speed enforcement on speed compliance and crashes: A review of the literature. *Accident Analysis & Prevention* 54: S. 46-56, 2013.

² T. Koy, S. Benz and L. Haas. Auswirkungen von Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) auf das Fahrverhalten und Unfallgeschehen. *Technischer Bericht Nr. 60.404.0-001*, Bundesamt für Straßen ASTRA, Rapp Trans AG, 2011.

³ A. Høye. Speed cameras, section control, and kangaroo jumps - a metaanalysis. *Accident Analysis & Prevention* 73: S. 200-208, 2014.

⁴ A. Høye. Safety effects of section control - An empirical Bayes evaluation. *Accident Analysis & Prevention* 74: S. 169-178, 2015.

⁵ R. Elvik. The Power Model of the relationship between speed and road safety - Update and new analyses, Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research, TOI report 1034/2009.

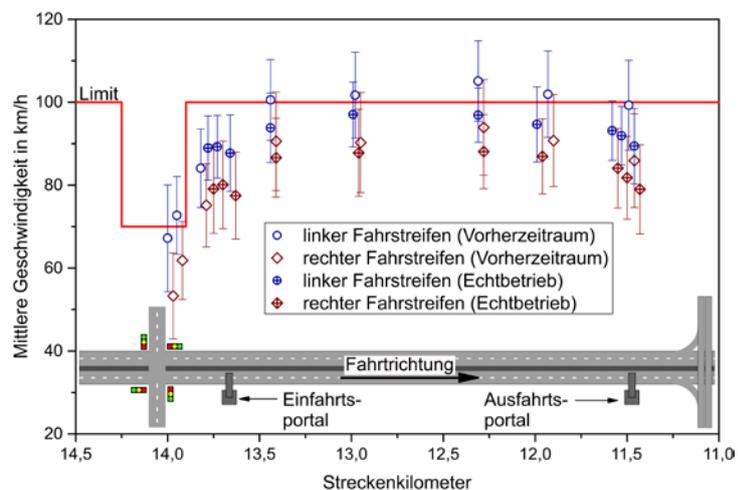


Abbildung 2: Die Abschnittskontrolle im Echtbetrieb senkt die mittlere Geschwindigkeit auf beiden Fahrstreifen lokal um zwei bis zehn km/h signifikant. Grafik: Dr. Johannes Kupper

Neue Rechtsgrundlage geschaffen

Von Prof. Dr. Dieter Müller

Auf der Grundlage eines aktuellen Beschlusses des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Lüneburg vom 3. Juli 2019 ist die im niedersächsischen Landesrecht neu geschaffene Vorschrift des § 32 Abs. 7 Niedersächsisches Polizei- und Ordnungsbehördengesetz (NPOG) eine geeignete Rechtsgrundlage für die Strecken-Geschwindigkeitsüberwachung („Section Control“). Damit ist ein langer juristischer Weg für die erste Überwachungsanlage dieser Art in Deutschland erfolgreich zurückgelegt. Das Bundesland hatte sich als Rechtsgrundlage für den Betrieb zunächst auf die Generalmächtigung des § 11 Niedersächsisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (NdsSOG) gestützt, die vom Verwaltungsgericht (VG) Hannover und dem OVG Lüneburg übereinstimmend als rechtswidrig abgelehnt wurde.

Der Landesgesetzgeber hatte jedoch zu diesem Zeitpunkt bereits die neue Norm in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht, nur eben nicht recht-

zeitig. Tatsächlich hätte man dieses juristische Streitverfahren vermeiden können, indem man einfach so lange gewartet hätte, bis die neue Vorschrift vom Landtag verabschiedet worden wäre. Nach der neuen Regelung dürfen Verwaltungsbehörden und die Polizei nunmehr Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln. Dabei dürfen technisch nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfasst werden. Sollte ein Verstoß ermittelt werden, darf ein Foto des Fahrers dann allerdings nach den bundesrechtlichen Normen der § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Strafprozessordnung (StPO) i.V.m. § 46 Abs. 1 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) angefertigt werden.

Der Autor lehrt und forscht seit 2000 in den Fachgebieten Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) in Rothenburg/Oberlausitz und ist seit 2015 Vorsitzender des Juristischen Beirates des DVR.

„Die Strecke kenne ich doch!“

Projekt für junge Beschäftigte: „Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“



Von Marita Menzel und Lena Wall

Im Jahr 2016 ereigneten sich erstmals mehr meldepflichtige Unfälle mit tödlichem Ausgang im Straßenverkehr als außerhalb des Straßenverkehrs. Knapp 30 Prozent (40.007; DGUV 2016) der meldepflichtigen Arbeits- und Dienstwegeunfälle im Straßenverkehr sind auf junge Beschäftigte im Alter von 16 bis 29 Jahren zurückzuführen. Das Projekt „Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“ (Sicher in meiner Region) wurde als Seminarprogramm entwickelt, um dieses besonders hohe Unfallrisiko von jungen Menschen

auf ihren täglichen Arbeitswegen abzusenkern.

Das Programm besteht aus zwei Präsenzseminaren und einer online-basierten Selbstlernphase, für die eigens die Webseite www.sicher-in-meiner-region.de vom DVR entwickelt wurde.

Unfallhäufungsstellen ermitteln

Auf der Basis polizeilich erfasster Unfalldaten werden regionale Unfallhäufungsstellen in der Umgebung von projektbeteiligten Betrieben ermittelt, bei denen die unfallverursachenden Personen zwischen 16 und 29 Jahre alt waren. Den jungen Seminarteilnehmenden sind diese lokalen Strecken aus ihrem Alltag mehrheitlich bekannt und bieten so ein besonders hohes emotionales Identifikationspotenzial für die jungen Beschäftigten.

In zwei Seminaren werden die jungen Beschäftigten durch professionelle



Trainerinnen und Trainer für die spezifischen Gefährdungen der ihnen geläufigen Wege sensibilisiert. Zwischen den beiden Seminaren findet eine mindestens dreiwöchige online-basierte Selbstlernphase statt. Während dieser Zeit bearbeiten die Teilnehmenden mithilfe der Webseite selbstständig individuelle Beobachtungsaufgaben zu Strecken in ihrer Umgebung.

Innovative Prävention

Dazu werden für das Projekt die in einer bestimmten Region identifizierten Unfallhäufungsstellen per Video aufgenommen, mögliche Unfallhergänge in animierten Videos rekonstruiert und anschließend auf der Webseite zur Verfügung gestellt. Die Webseite www.sicher-in-meiner-region.de arbeitet mit einer speziell programmierten Webplayer-Lösung für 360-Grad-Videos und stellt somit ein innovatives Online-Präventions-Tool dar.



Die mobile Nutzung der Webseite erhöht die Nutzungsfreundlichkeit bei den jungen Beschäftigten. Foto: DVR

Die auf der Webseite zur Verfügung stehenden Projektmaterialien können nicht über standardisierte Verfahren erstellt werden, sondern erfordern eine intensive individuelle und streckenspezifische Detailbearbeitung. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurde im Februar 2019 eine Projektmitarbeiterin bei der Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM, Tochtergesellschaft des DVR) eingestellt. So wird es möglich, im Projektjahr 2019 die Medien für alle Pilotprojekte aufzubereiten. Darüber hinaus wurden zielgruppenspezifische Marketing-Medien entwickelt und produziert. Die Umsetzung und Wirkungsweise des gesamten Projektes unterliegt einer systematischen Evaluation zur Erhebung des Wissenszuwachses, der Einstellungsveränderung und der Akzeptanz bei den jungen Menschen.

Pilotprojekte

Im letzten Quartal des Jahres 2017 wurde das Projekt erstmalig bei zwei Unternehmen im Südosten Bayerns durchgeführt. Im letzten Quartal des Jahres 2018 war an einem der Pilotstandorte eine zweite Durchführung mit anschließender Evaluation möglich. Beide Erhebungszeiträume zeigen, dass die Seminare Wirkungsträger der Intervention sind. Außerdem reduziert sich nach der Intervention tendenziell die Bereitschaft aggressiver Verkehrsverstöße. Gleichzeitig deuten die Ergebnisse auf eine mögliche erhöhte Sensibilität gegenüber Aufmerksamkeitsfehlern und Geschwindigkeitsverstößen hin. Zudem kommt es zu signifikanten Verbesserungen der Methoden- und Sozialkompetenz der Teilnehmenden.

Auf Basis der Rückmeldung der Teilnehmenden aus 2017 wurde das Online-Präventions-Tool 2018/2019 grundlegend überarbeitet, vor allem hinsichtlich der Bereitstellung der Medien. Dies führte zu einer deutlich besseren Bewertung aller verwendeten Medien und der Nutzungsfreundlichkeit der Webseite.

Neben der Projektregion Bayern wird „Sicher in meiner Region“ im September/Oktober 2019 in Niedersachsen durchgeführt. Zudem ist für Dezember 2019/Januar 2020 eine Durchführung in Nordrhein-Westfalen (Kreis Köln) avisiert. Anschließend sollen die weiteren Projektregionen Hessen (Kassel), Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg

(Ludwigshafen/Mannheim) und zusätzliche Standorte in Nordrhein-Westfalen folgen.

Bei „Sicher in meiner Region“ handelt es sich um ein Kooperationsprojekt des DVR, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW), der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI), der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM), der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM), der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) und der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, der IPV GmbH und der TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR in Kooperation mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF).

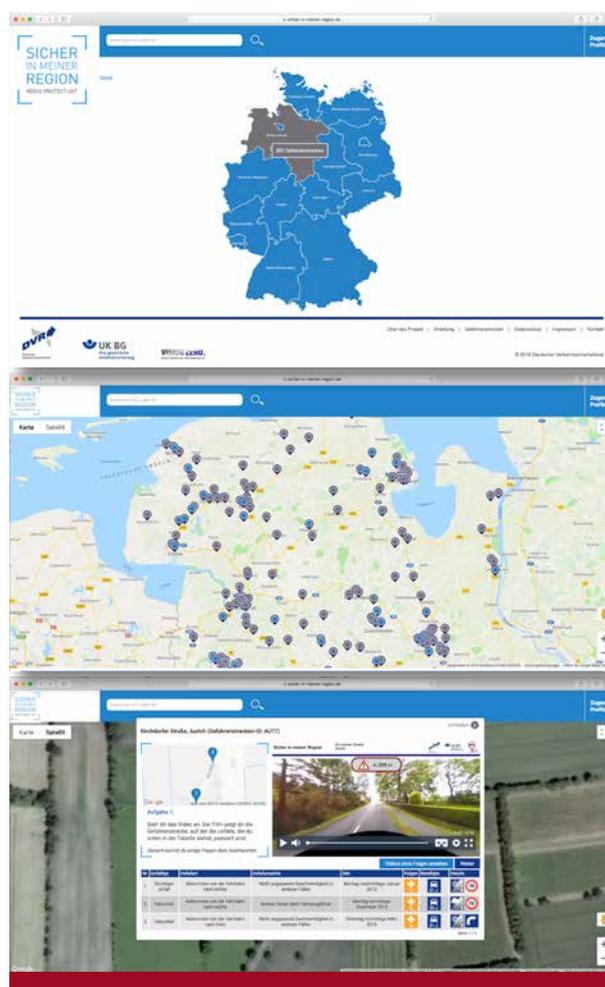
„Sicher in meiner Region“ ist als Pilotprojekt zunächst bis zum Ende des Jahres 2019 angelegt.

Marita Menzel ist Referentin Aus- und Weiterbildung im Referat Unfallprävention – Wege und Dienstwege des DVR.

MMenzel@dvr.de

Lena Wall ist Projektmitarbeiterin „Sicher in meiner Region“ bei der DVR-Tochtergesellschaft VKM Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH.

wall@vkm-dvr.de



Einfacher Suchprozess regionaler Gefahrenstrecken, hinterlegt mit detaillierten Unfallinformationen und Videos *Quelle: DVR*

Indikatoren für die Verkehrssicherheit

Zielvereinbarungen sollen in der EU messbar und vergleichbar werden

	Zweck	Messung
1	für Geschwindigkeit	Prozentsatz der Fahrzeuge, die innerhalb des Tempolimits fahren
2	für die Verwendung von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen	Prozentsatz der Fahrzeuginsassen, die den Sicherheitsgurt oder das Kinderrückhaltesystem ordnungsgemäß verwenden
3	für die Verwendung von Schutzausrüstung	Prozentsatz der Fahrenden von motorisierten Zweirädern und Fahrrädern, die einen Schutzhelm tragen
4	zum Fahren unter Alkoholeinfluss	Prozentsatz der Fahrenden, die den zulässigen Alkoholgrenzwert nicht überschreiten
5	zur Ablenkung der Fahrenden durch Handheld-Geräte	Prozentsatz der Fahrenden, die KEIN mobiles Handheld-Gerät verwenden
6	für die Fahrzeugsicherheit	Prozentsatz der neuen Personenkraftwagen mit einer Euro NCAP-Sicherheitsbewertung gleich oder über einem vordefinierten Schwellenwert
7	für die Sicherheit der Infrastruktur	Prozentsatz der Strecke, die über einer Straße gefahren wurde, die eine Sicherheitsbewertung über einem vereinbarten Schwellenwert aufweist (muss noch definiert werden)
8	zur Unfallrettung	die Zeit in Minuten und Sekunden zwischen dem Notruf nach einer Kollision mit Personenschaden und dem Eintreffen des Rettungsdienstes am Unfallort

Von Jacqueline Lacroix

EUROPA

Mit dem Maßnahmenpaket III „Europa in Bewegung“ hat die EU-Kommission im Mai 2018 einen neuen Ansatz für die Verkehrssicherheitspolitik der EU – den Safe System Approach – sowie einen mittelfristigen strategischen Aktionsplan vorgelegt. Im Juni dieses Jahres veröffentlichte die EU-Kommission ein sogenanntes „Arbeitsdokument“, das darlegt, wie die neue Verkehrssicherheitspolitik umgesetzt werden soll. Um diesem neuen Ansatz gerecht zu werden, ist es von Bedeutung, dass sich die Denkweise der „Vision Zero“ – die Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr und die Minderung der Unfallschwere – sowohl bei den politischen Entscheidungsträgern als auch in der Gesellschaft stärker verbreitet. Ausgehend von der Vermeidbarkeit der Unfallschwere und der -folgen hat die EU-Kommission das Zwischenziel der Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten von 2020 bis 2030 mit einem

langfristigen Ziel von null Verkehrstoten im Jahr 2050 festgelegt.

Safe System-Ansatz

Bestandteil des Safe System-Ansatzes ist die Messung der Fortschritte der Verkehrssicherheitsarbeit mittels Indikatoren. In Schweden („Road safety management by objectives“ mit zehn Indikatoren) und Spanien („Plan de seguridad vial“ mit 13 Indikatoren) findet sich dieser Ansatz bereits in den Verkehrssicherheitsprogrammen wieder. Die EU-Kommission hat das Ziel, Indikatoren für alle EU-Staaten zu definieren, um die Bemühungen der einzelnen Länder künftig besser vergleichen zu können.

Qualität der Daten

Gemeinsame Indikatoren setzen eine gleiche Qualität der Erfassung der Daten voraus – dies ist eine besondere Herausforderung für die Länder, wie zum Beispiel die Slowakei, die noch keine langjährige Erfahrung in systematischer Verkehrssicherheitsarbeit haben. Darüber hinaus müssen die Indikatoren genau definiert werden, damit Gleiches mit Gleichem verglichen werden kann. Die EU-Kommission startet daher im Herbst dieses Jahres in Kooperation mit dem Europäischen Verkehrssicherheitsrat ETSC das EU-Projekt „EU-Road Safety Exchange“, im Rahmen dessen ein intensiver Erfahrungsaustausch und der Aufbau von Kenntnissen in den Ländern mit einem niedrigeren Verkehrssicherheitsniveau erfolgen soll.

Die EU-Mitgliedstaaten haben sich nunmehr auf acht Indikatoren geeinigt, wobei einige noch weiterentwickelt werden müssen. Sie umfassen dennoch die wichtigsten Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit (siehe Kasten). Für jeden Indikator wurden methodische Mindestvoraussetzungen erarbeitet, damit die Vergleichbarkeit zwischen den Ländern gewährleistet werden kann.

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

Virtuelle Menschmodelle ergänzen Crashtest-Dummys



Crashtest-Dummys bekommen zunehmend virtuelle Unterstützung: Computermodelle simulieren das Schutzverhalten der Menschen vor einem Aufprall. Auch Forschende des Fraunhofer-Instituts für Kurzzeitdynamik, Ernst-Mach-Institut (EMI), in Freiburg verwenden bei Crashtests Menschmodelle, die realistischere Aussagen über das Verletzungsrisiko zulassen. Bei ihren Berechnungen rücken sie die Muskelsteifigkeit in den Fokus, die bei bisherigen Untersuchungen nicht berücksichtigt wurde.

Fahrzeuginsassen bereiten sich instinktiv auf einen Unfall vor, um sich zu schützen: Sie spannen die Muskeln an, stützen sich am Lenkrad ab oder drücken das Bremspedal durch. Dieses Verhalten beeinflusst den Ausgang des Unfalls. Herkömmliche Crashtest-Dummys haben kein Reaktionsvermögen, mit ihnen lässt sich das menschliche Verhalten vor einem Crash nicht abbilden. Im Automotive-Bereich werden daher zunehmend digitale Computermodelle in FE-Simulationen (Finite-Elemente-Simulationen) eingesetzt, um die Bewegungen der Insassen kurz vor dem Unfall nachzuvollziehen und so die Sicherheit von Automobilen zu verbessern. „Die Muskulatur hat einen großen Einfluss darauf, wie ein Fahrzeuginsasse kurz vor einem Unfall reagiert und wie sich der Körper während des Crashes verhält. Hier kann es zu gravierenden Abweichungen gegenüber steifen und kinematisch eingeschränkten Crashtest-Dummys kommen“, sagt Dr. Matthias Boljen, Wissenschaftler am Fraunhofer EMI.

Die Forscherinnen und Forscher untersuchten Effekte von Änderungen der Muskelsteifigkeit auf die Kinematik der Insassen. Dabei beeinflusst die Muskelsteifigkeit das Verhalten der Fahrzeuginsassen entscheidend. Je nach Steifigkeitsgrad sind unterschiedliche Verletzungen bei einem Unfall zu erwarten. Menschmodelle lassen sich darüber hinaus für den Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden nutzen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2019, 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:
Fotolia/Fotomontage VKM

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

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln

ISSN: 0940-9025

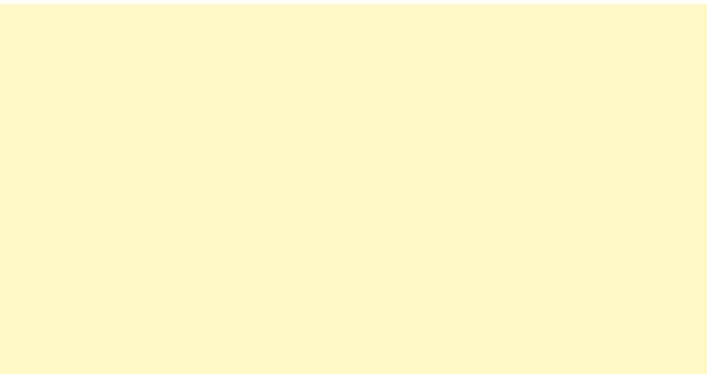
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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



WO BIST DU GERADE?

WO-BIST-DU-GERADE.DE

DVR
Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

UK|BG
Ihre gesetzliche
Unfallversicherung

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.