

DVR report

4/2019

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Aktuell

„Runter vom Gas“:
Sicherheit vor Eitelkeit

Mitglieder

60 Jahre
„Kavalier der Straße“

Im Blickpunkt

Eco Safety Training

Europa

DVR-Exkursion nach
Skandinavien

Verkehrssicherheit muss Vorrang haben

Im vergangenen Jahr sind 3.275 Menschen auf unseren Straßen ums Leben gekommen, knapp 68.000 wurden schwer verletzt. Die Anzahl getöteter Radfahrer ist im Vergleich zum Vorjahr um rund 16 Prozent gestiegen. Angesichts dieser Zahlen muss Mobilität in Deutschland neu gedacht werden.

Das kürzlich gegründete „Bündnis für moderne Mobilität“, das sich aus Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, der Verkehrsministerkonferenz der Länder und den kommunalen Spitzenverbänden zusammensetzt, ist ein richtiger Schritt, allerdings muss die Verkehrssicherheit ein fester Bestandteil des Bündnisses werden.

Der Schutz von Menschenleben muss bei allen Planungs- und Gestaltungsvorhaben Vorrang haben. Was nutzen der Bau von unzähligen Radwegen oder neue Formen der Mobilität, wenn man sich auf oder mit ihnen nicht sicher fortbewegen kann? Gefragt sind intelligente Lösungen zur sicheren und gerechten Aufteilung des Verkehrsraums, denn 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. Dazwischen parken Lkw und Transporter auf der Straße oder auf Radwegen, um Waren oder Pakete auszuliefern zu können. Auf Gehwegen geparkte Pkw verhindern das Durchkommen von Menschen, die mit einem Rollator unterwegs sind, oder von Eltern mit Kinderwagen. Tagtäglich wird auf unseren Straßen um den immer knapper werdenden Platz gerungen. Der Verkehr wird unübersichtlicher und damit gefährlicher, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

Eine Neuverteilung des Verkehrsraums ist daher notwendig, um den aktuellen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen

an den Straßenverkehr gerecht zu werden und eine sichere Mobilität zu ermöglichen. Gefahren müssen entschärft werden. So sieht es auch die Vision Zero vor, zu der sich die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag bekannt hat.

Das wollen übrigens auch die Verkehrsteilnehmenden. Eine von der Stiftung Mercator geförderte Studie des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung aus diesem Jahr zeigt: Eine Mehrheit befürwortet eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fahrrad und ÖPNV, auch auf Kosten von Parkplätzen und Fahrspuren für den Autoverkehr.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



ifz/DVR-Spot mit „OttoCar“ ausgezeichnet

Der aktuelle ifz/DVR-Spot „Motorrad: Mit Sicherheit!“ erhielt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main einen der begehrten „OttoCar Awards“.

Mit dem Preis wurde die jahrelange und traditionell erfolgreiche Zusammenarbeit der Essener Motorrad-Sicherheitsexperten mit dem DVR und der Agentur RIDDER WERKE ausgezeichnet. ifz-Forschungsleiter Matthias Haasper (3.v.l.) und DVR-Referatsleiter Jürgen Bente (2.v.l.) nahmen die Trophäe in Empfang: „Es ist natürlich ein toller Erfolg und eine Bestätigung unserer täglichen Arbeit. Motorradfahrer werden leider zu oft von Pkw-Fahrern übersehen. Die erneute Auszeichnung ehrt uns und dokumentiert, dass wir mit Hilfe unserer Partner dank frischer Ideen für das Thema Motorradsicherheit sensibilisieren“, kommentierte Haasper die Preisverleihung der internationalen Experten-Jury.

Bei der Produktion handelt es sich um einen Social-Media-Spot. In 40 Sekunden mahnt er auf

humorvolle Weise: „Bleib konzentriert! Die Anderen sind es vielleicht nicht!“. Denn häufig ist es die mangelnde Konzentration im Straßenverkehr, die zu Unfällen führt.

Den Spot ist auf den Facebook-Seiten des ifz und des DVR, auf dem ifz-YouTube-Kanal und auch unter <https://www.ifz.de/kampagne-bleib-konzentriert/> zu finden.



Für den Social-Media-Spot „Motorrad: Mit Sicherheit“ erhielten die Partner ifz, DVR und die Agentur RIDDER WERKE den „OttoCar“. Foto: ifz

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	16
JOURNAL	18
EUROPA	22
INTERVIEW	24
WISSENSCHAFT	26
IMPRESSUM	27

Verkehrssicherheit in der Mongolei



Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachkonferenz in der Mongolei. Foto: DVR

Der DVR hat in diesem Jahr Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zur „ROAD EXPO MONGOLIA 2019“ begleitet. Die zweitägige Fachkonferenz fand in der mongolischen Hauptstadt Ulaanbaatar statt. Aufgrund des hohen Interesses an Fragen der Verkehrssicherheit referierte DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer über die verkehrssichere Gestaltung von Infrastruktur im Sinne der Vision Zero. Die Mongolei hat bei einem Fahrzeugbestand von circa einer Million Pkw jährlich rund 500 Verkehrstote zu beklagen. In Relation zur Anzahl der Pkw würde das circa 28.500 Verkehrstoten in Deutschland entsprechen.

Hammer zeigte sich beeindruckt vom Engagement der mongolischen Kolleginnen und Kollegen: „Sie wollen bei der Verkehrssicherheit unbedingt etwas erreichen und von unseren Erfahrungen lernen.“

Weitere Kooperationspartner sind die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) und die Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Sachsen-Anhalt e.V. (VSVI). BAST, DVR und VSVI verständigen sich zurzeit mit dem mongolischen Straßenbauverband auf Eckpunkte einer vertieften Zusammenarbeit.

„Excellence in Road Safety Award“ für DVR-Motorradtrainings



Das Qualitätssiegel erleichtert die Suche nach hochwertigen Trainingsangeboten. Foto: Gerhard Herrmann

Das Europäische Qualitätssiegel für Motorradtrainings des DVR, der Internationalen Motorradföderation (FIM) und des Europäischen Verbands der Motorradhersteller (ACEM) wurde von der Europäischen Kommission mit dem Preis „Excellence in Road Safety Award“ ausgezeichnet. Der Preis wird seit 2006 jährlich an Initiativen verliehen, die aktiv zu mehr Sicherheit auf Europas Straßen beitragen.

Zusammen mit den Partnern ACEM und FIM entwickelte der DVR 2016 das Qualitätssiegel. Durch das Siegel können

ausgebildete Motorradfahrende erkennen, welche Trainingsprogramme in Europa qualitativ hochwertig sind. Dazu gehören bereits 29 Motorrad-Trainingsprogramme in Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Spanien und Schweden. Das Zertifizierungssystem ist freiwillig. Jede Organisation oder auch Unternehmen können sich hierfür bewerben.

ACEM-Generalsekretär Antonio Perlot nahm die Auszeichnung von der EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, in Brüssel entgegen.

Unterschätzte Gefahr: Kollisionen von Radfahrenden mit Fahrzeurtüren

DVR veröffentlicht Umfrage zur mangelnden Rücksicht beim Aussteigen

Mehr als jeder zehnte Auto Fahrende prüft beim Aussteigen nicht, ob sich Rad Fahrende von hinten nähern.



13 %

... der befragten Auto Fahrenden denken beim Aussteigen aus dem Fahrzeug **selten** oder **nie** daran, dass sich **Rad Fahrende** von hinten nähern könnten.

16 %

... der befragten Auto Fahrenden vergewissern sich **selten** oder **nie** durch einen **Blick über die Schulter**, dass sie keine Rad Fahrenden übersehen.

7 %

... der befragten Auto Fahrenden vergewissern sich **selten** oder **nie** durch einen **Blick in die Spiegel**, dass sie keine Rad Fahrenden übersehen.

Forsa-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V. mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) zu Dooring-Unfällen. Befragt wurden im Mai/Juni 2019 mehr als 1.000 regelmäßig Auto Fahrende und 1.000 regelmäßig Fahrrad Fahrende über 18 Jahre.

Von Anna-Sophie Börries

Nur mal schnell anhalten, Tür aufreißen, ohne nach hinten zu schauen, aus dem Auto springen und ein paar Brötchen holen – ein solches Verhalten kann schwere Folgen haben: Von hinten kommende Radfahrende haben keine Zeit zu bremsen und prallen gegen die Fahrzeurtür. Diese sogenannten „Dooring-Unfälle“ und die Relevanz eines Schulterblicks vor dem Aussteigen werden oft unterschätzt. Dies zeigt eine aktuelle Forsa-Umfrage unter 1.000 regelmäßig Radfahrenden und 1.000 regelmäßig Autofahrenden im Rahmen der Kampagne „Kopf drehen, Rad Fahrende sehen!“ mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Mangelnde Sorgfaltspflicht

Der Umfrage nach prüft mehr als jeder zehnte befragte Autofahrende beim Aussteigen nicht, ob sich Radfahrende von hinten nähern. 16 Prozent der befragten Autofahrenden machen selten oder nie einen Schulterblick, sieben Prozent nutzen selten oder nie die Spiegel.

Insgesamt 45 Prozent der befragten Radfahrenden waren mindestens schon einmal beinahe in eine Kollision mit einer geöffneten Fahrzeurtür verwickelt. Rund sechs Prozent der Befragten gaben an, dass ihnen ein solcher Unfall bereits passiert ist. Mehr als ein Drittel der regelmäßig Radfahrenden (38 Prozent) hat fast immer oder generell die Befürchtung, mit einer sich plötzlich öffnenden Fahrzeurtür zusammenzustoßen und zu stürzen. Ganze 65 Prozent der befragten Radfahrenden sind der Ansicht, dass

Fahrzeuginsassen vor dem Aussteigen selten oder nie das Umfeld mit einem Spiegel- oder Schulterblick überprüfen.

„Holländischer Griff“

Pkw-Fahrende und ihre Mitfahrenden sollten daher beim Aussteigen die Tür erst aufmachen, wenn keine Radfahrenden in Sichtweite sind und vor dem Öffnen der Tür am besten den „holländischen Griff“ anwenden. Dabei öffnet man die Autotür nicht mit der Hand, die der Tür am nächsten ist, sondern mit der anderen Hand, um sich dadurch leichter nach hinten zu drehen und zurückschauen zu können. Pkw-Fahrende sollten davor noch den Rück- und Seitenspiegel nutzen und sind zudem aufgefordert, mitfahrende Erwachsene auf den Schulterblick hinzuweisen und Kinder beim sicheren Aussteigen zu unterstützen.

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit beim DVR.

asboerries@dvr.de



In einem solchen Fall ist eine Kollision kaum noch zu vermeiden. Foto: DVR

Sicherheit vor Eitelkeit

Vier hochrangige Auszeichnungen für Fahrradhelm-Aktion

„Looks like shit. But saves my life.“



Große Freude bei den Verantwortlichen der „Runter vom Gas“-Kampagne über drei Auszeichnungen beim PR Report Award. Foto: Marco Drews

Von Carla Bormann

Am 22. März 2019 startete die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR eine Fahrradhelm-Aktion mit prominenter Unterstützung, die für enormes Aufsehen und öffentliche Diskussionen sorgte.

Der Hintergrund: Laut einer repräsentativen Umfrage im Auftrag der Kampagne sind jungen Radfahrenden die Gefahren und das persönliche Risiko eines schweren Fahrradunfalls durchaus bewusst. Trotzdem tragen die wenigsten immer einen Fahrradhelm, denn er gilt vor allem bei jungen Frauen als unästhetisch. Und auch Verkehrsbeobachtungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zeigen, dass nur acht Prozent der Radfahrenden im Alter zwischen 17 und 30 Jahren einen Helm tragen. Das ist die geringste Helmtragequote aller beobachteten Altersgruppen.

„Germany’s next Topmodel“

Um speziell junge Frauen für das Tragen eines Kopfschutzes zu sensibilisieren, setzte „Runter vom Gas“ auf die TV-Show „Germany’s next Topmodel“ (GNTM) und inszenierte den Kopfschutz als Fashion-Thema. Der Clou: Zum ersten Mal in der 14-jährigen Geschichte des TV-Formats wurde eine Präventionskampagne rein redaktionell in die Sendung eingebunden. Starfotograf Rankin fotografierte GNTM-Kandidatin Alicija sowie weitere Models in sexy Outfits und Posen mit Fahrradhelmen. Das sahen mehr als 2,5 Millionen Zuschauer. Die Sendung bildete den Auftakt zu der unkonventionellen Fahrradhelm-Kampagne. Im Anschluss rückten innerstädtische Plakate in fünf Großstädten – unterstützt durch den Kooperationspartner Wall GmbH – sowie Online- und Social-Media-Aktionen die Kampagnenmotive in den Fokus und lieferten sachliche Argumente für das Tragen des lebensrettenden Kopfschutzes.



Auch in Köln war die Kampagne präsent.
Fotos: Runter vom Gas

Großer medialer Erfolg

Die Kooperation mit GNTM und das sexy „Helm-Shooting“ polarisierte und wurde von einigen Menschen und Medien als „sexistisch“ empfunden. Doch gerade Vorbilder aus der eigenen Altersgruppe können am besten für die Botschaft „Sicherheit vor Eitelkeit“ plädieren. Und besonders der Kontrast zwischen Model-Look und leichter Bekleidung in Kombination mit dem Fahrradhelm sorgte für Irritation und vermittelte die wichtige Botschaft zielgruppengerecht und mit Augenzwinkern. Gleichzeitig transportierte das selbstbewusste Auftreten der Models den Fahrradhelm selbst im ungewöhnlichsten Umfeld wie eine ganz natürliche Selbstverständlichkeit. In sozialen Netzwerken rief „Runter vom Gas“ unter dem



Der Effie-Award des Gesamtverbands Kommunikationsagenturen GWA



Hashtag #HelmerettenLeben dazu auf, selbst ein Foto mit einem Fahrradhelm zu posten und sich zum Lebensretter Fahrradhelm zu bekennen. Unter allen Teilnehmenden wurden bis Ende Juli von Rankin und Alicija signierte Fahrradhelme sowie Aktionskalender verlost.

Der mediale Erfolg war überwältigend. Die Aktion „Looks like shit. But saves my life.“ erzielte eine Reichweite von mehr als 1,5 Milliarden Kontakten. In manchen Medien zunächst kritisiert, fand sie in der „Generation Instagram“ größten Beifall. Unabhängige Meinungsumfragen von yougov.de und der Zeitschrift FOCUS zeigten zudem, dass auch eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung die Aktion sehr gut oder gut fand.

Das sahen auch die Jurymitglieder von zwei renommierten Awards der Kommunikationsbranche so und würdigten die Aktion jetzt mit insgesamt vier Preisen.

Die aufsehenerregende Fahrradhelm-Aktion wurde am 14. November in Berlin gleich drei Mal ausgezeichnet – mit dem PR Report Award in den Kategorien „kreative und innovative Kommunikation“ und „Kommunikation im öffentlichen Raum“ sowie der Wahl zur „Kampagne des Jahres“. Am

selben Tag erhielt die Aktion auch einen silbernen Effie-Award des Gesamtverbands Kommunikationsagenturen GWA in der Kategorie „Public Relations“ in Frankfurt am Main. Die Kampagneninitiatoren BMVI und DVR freuten sich gemeinsam mit der Agentur Scholz & Friends Berlin sehr darüber, dass diese insbesondere für öffentliche Institutionen mutige Zielgruppenstrategie aufging und mit mehrfachen Awards belohnt wurde.

Die Autorin ist Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit Kampagnen/Medienarbeit und stellvertretende Pressesprecherin beim DVR
cbormann@dvr.de



Plakate in fünf deutschen Großstädten

Helfen statt Gaffen

60 Jahre „Kavalier der Straße“



28 „Kavaliere der Straße“ wurden im Spiegelsaal der Regierung der Oberpfalz in Regensburg geehrt. Fotos: LEX TINO

Bei ihrer 60. Jahrestagung zeichnete die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ 28 Menschen aus, die ohne zu zögern anderen im Straßenverkehr geholfen haben. Die Kavaliere wurden in Regensburg im Beisein des Regierungspräsidenten der Oberpfalz Axel Bartelt, Gabriele Opitz, Stadträtin der Stadt Regensburg sowie Andrea Jakob, stellvertretende Chefredakteurin der Mittelbayerischen Zeitung, geehrt.

Kavaliere der Straße zeichnet aus, dass sie Menschen, die im Straßenverkehr in Not geraten, helfen. Wie unterschiedlich diese Hilfe aussehen kann, zeigten die Geschichten der 28 Ausgezeichneten. Der eine stellte einen Lkw-Fahrer, der Fahrerflucht beging, andere leisteten lebensrettende Erste Hilfe oder alarmierten Feuerwehr und Polizei. Gemeinsam ist allen, dass sie mit ihrem Handeln zu einem partnerschaftlichen Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Das sei, so

Regierungspräsident Bartelt, in der heutigen Zeit immer seltener zu beobachten.

Kavaliere als Vorbilder

Damit sind die Kavaliere der Straße Vorbilder für alle Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen. Vielen Helferinnen und Helfern fiel bei ihren Rettungseinsätzen auf, dass sie gestört und gefilmt wurden oder die Rettungsgasse blockiert wurde. „Sowohl als Regierungspräsident als auch als Privatperson finde ich es abstoßend, wenn sich andere am Leid Dritter ergötzen, und kann nur appellieren, sich auf den Verkehr zu konzentrieren und nicht zum Katastrophentouristen zu werden“, sagte es der Regierungspräsident in klaren Worten. Er überreichte den 28 Kavaliern die Plakette und Anstecknadel für ihre herausragende Hilfsbereitschaft im Straßenverkehr. „Glücklicherweise gibt es noch Menschen wie Sie“, dankte er den Kavaliern.

Das unterstrich der Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Hermann Fetsch: „Wir brauchen mehr denn je Menschen, die ritterliche Tugenden im Straßenverkehr unter Beweis stellen.“

Auch Andrea Jakob sprach die abnehmende Bedeutung von rücksichtsvollem Verhalten und Hilfsbereitschaft im Straßenverkehr an. „Anstatt stehen zu bleiben, um zu helfen, bleiben viele stehen, um zu gaffen.“ Längst seien das keine Einzelfälle mehr.

Beeindruckende Rettungseinsätze

Wie es anders geht, stellen die Kavaliere der Straße unter Beweis. Menschen wie Christiane Niebler aus Kühlenthal im Landkreis Augsburg, die auf der A 6 bei Amberg gleich bei zwei aufeinanderfolgenden Unfällen beherzt geholfen hat. Zunächst kümmerte sie sich um sieben rumänische Insassen eines verunglückten Kleinbusses. Während der Unfallaufnahme ereignete sich auf der Gegenfahrbahn ein weiterer schwerer Unfall – vermutlich aufgrund Schaulustiger und Unachtsamkeit. Christiane Niebler übernahm auch hier zusammen mit einem Teil der bereits im Einsatz befindlichen Feuerwehrkräfte die Erstversorgung

der Verletzten. Unverletzt blieb glücklicherweise ein acht Wochen altes Baby.

Und es gab weitere von Laudator Gerd Brunner vorgetragene Kavalieregeschichten, die eine Gänsehaut auslösten. Etwa als er von dem Familienvater erzählte, der gerade erst seine Frau verloren hatte und nun selbst aufgrund von gesundheitlichen Problemen auf der A 94 in einem engen Baustellenbereich verunglückte. Michaela Eschle, Philipp Metzger und Zoltan Sabo wechselten sich über längere Zeit mit den Wiederbelebungsmaßnahmen ab. „Wir haben einfach nur noch funktioniert“, sagte Metzger. Sie konnten den 48-jährigen Witwer retten und so verhindern, dass seine kleinen Kinder zu Vollwaisen wurden.

Über die Arbeitsgemeinschaft

Mehr als 65.000 Kavaliere sind seit Gründung der Arbeitsgemeinschaft im Jahr 1959 für ihr Engagement geehrt worden. Der erste ausgezeichnete Kavaliere der Straße war übrigens Walter Weber aus Schierling im Landkreis Regensburg. Er half damals einem Ehepaar mitten in der Nacht mit einem Abschleppseil, das er aus Hosenträgern und Perlonstrümpfen bastelte. Aber nicht selten ging es auch vor 60

Jahren um dramatische Notfälle. Und rund 15.000 Verkehrstote pro Jahr waren einer der Gründe, warum die Initiative der Tageszeitungen überhaupt ins Leben gerufen wurde. Ziel der Arbeitsgemeinschaft war und ist es, Kavaliere auszuzeichnen und über ihre Taten zu berichten. Dadurch sollen alle anderen motiviert werden, ebenfalls zu helfen. Aktuell sind etwa 30 Tageszeitungen Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft.

Immer wieder wurden in den vergangenen 60 Jahren auch Prominente wie Maria Schell oder Prinz Adalbert von Bayern als Kavaliere der Straße ausgezeichnet. Nun kommt ein weiterer bekannter Name hinzu: Der bayerische Innenminister Joachim Herrmann hat bei einem schweren Verkehrsunfall auf der A 3 bei Erlangen Erste Hilfe geleistet. Er habe „Kavaliersqualitäten“ bewiesen, lobte Regierungspräsident Bartelt. Die Auszeichnung will Herrmann allerdings nicht an die große Glocke hängen. Sie wird in seinem Ministerium überreicht.

Mehr Informationen über die Arbeitsgemeinschaft unter:

<http://www.kavaliere-der-strasse.com>



Sie haben beherzt und mutig geholfen.

Sicher zu Fuß

Allianz-Studie: Ältere besonders gefährdet



Mehr als die Hälfte der über 400 getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger in Deutschland ist älter als 64 Jahre. Foto: DVR

Der Anteil der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger lag 2018 bei rund 14 Prozent (457). Eine Verkehrssicherheitsstudie des Allianz Zentrums für Technik (AZT) in Zusammenarbeit mit dem Institut Mensch-Verkehr-Umwelt (München) und MAKAM Research (Wien) zur Mobilität und Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern zeigt, welche Unfallsituationen am gefährlichsten sind, wie hoch das Ablenkungspotenzial durch Smartphone & Co. ist und welche Technik helfen kann, Unfälle zu vermeiden.

Besonders gefährdet sind sie in der Zeit von Oktober bis Februar, innerorts und in der Dämmerung beziehungsweise bei Dunkelheit. Die Leidtragenden sind vor allem Senioren, die auf das Zufußgehen mehr angewiesen sind als Jüngere. „Mehr als die Hälfte der getöteten Fußgänger in Deutschland ist älter als 64 Jahre“, sagt Jochen Haug,

Schadenvorstand der Allianz Versicherungs-AG. „Und der Anteil stieg vergangenes Jahr nochmals stark an, von 51 auf 56 Prozent.“

Unfallrisiko durch Ablenkung

Auch Ablenkung spielt eine erhebliche Rolle. Laut der repräsentativen Erhebung der Allianz „tippen“ beziehungsweise „texten“ 43 Prozent der Befragten beim Gehen. Fast jeder Zweite (45 Prozent) nutzt das Handy, um zu fotografieren. 28 Prozent hören Musik, und zwei Drittel (67 Prozent) telefonieren beim Gehen. Dies zeigt, dass Ablenkung nicht nur beim Autofahren, sondern auch zu Fuß ein nachweisbares Unfallrisiko birgt. „Die Nutzung elektronischer Geräte erhöht die Wahrscheinlichkeit für einen Fußgänger, einen Unfall zu erleiden“, sagt Haug. Speziell beim Musikhören steige das Risiko um mehr als das Vierfache, beim Texten um das Doppelte. Wie beim Autofahren sei auch im Fußverkehr das

Telefonieren die häufigste Ablenkung, spiele aber beim Gehen eine geringere Rolle für das Unfallgeschehen. Im Gegensatz zu Autofahrenden würden Fußgängerinnen und Fußgänger in der Regel selbst entscheiden, wann sie sich in eine konfliktrichtige Verkehrssituation begäben, beispielsweise beim Überqueren einer Straße, und dürften demnach besser in der Lage sein, das Telefonieren auf die jeweilige Situation abzustellen.

Sicherheit durch Notbremssysteme

Eine umfangreiche Analyse der Fußgängerunfälle der Allianz Versicherung zeigt zunächst erwartungsgemäß, dass in einem Großteil der Fälle (42 Prozent) der Anprall im Frontbereich stattfindet. Bemerkenswert ist jedoch, dass sich 23 Prozent der Unfälle beim Rückwärtsfahren ereignen. Versuche im AZT zeigen, dass bereits ein durch einen Anprall mit drei km/h resultierender Sturz Kopfverletzungen nach sich ziehen kann. Die Untersuchungen belegen, dass neben der Warnfunktion eines Systems auch die automatische Notbremsung lebenswichtig ist, wenn trotz Warnton nicht reagiert wird. „Nachdem sich in den vergangenen Jahren Notbremssysteme für Fußgänger im Frontbereich als Marktstandard für neue Fahrzeugmodelle etabliert haben, müssen wir jetzt im nächsten Schritt auch die Notbremsung beim Rückwärtsfahren weiterentwickeln, um die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen. Fußgänger müssen in jeder Situation sicher erkannt werden“, sagt AZT-Geschäftsführer Dr. Christoph Lauterwasser.



Pro Jahr verunglücken rund 30.000 Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr. Foto: connel_design - stock.adobe.com

Strategie für sicheren Fußverkehr

Seit vielen Jahren sind die Verkehrsofferzahlen in Deutschland rückläufig – auch die der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger. Die jüngsten Zahlen des Statistischen Bundesamtes für 2018 zeigen jedoch wieder einen leichten Anstieg der Anzahl aller Getöteten (plus drei Prozent), aber die Anzahl der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger ging leicht zurück (minus fünf Prozent). Dass das kein Grund zur Entwarnung ist, zeigt die Allianz-Sicherheitsstudie. „Der Anteil der getöteten Fußgänger im Vergleich zu allen Unfalltoten steigt langjährig leicht an, und immer noch verunglücken jährlich 30.000 Fußgänger im Straßenverkehr“, sagt Haug. „Ihrer Sicherheit muss stärkere Beachtung geschenkt werden, wenn wir die Vision Zero, den Straßenverkehr ohne Tote, bis zum Jahr 2050 erreichen wollen.“

Fußgängersicherheit dürfe nach Ansicht der Allianz nicht im breiten Spektrum der Probleme „ungeschützter“ Verkehrsteilnehmender untergehen. „Fußgänger benötigen eine eigenständige Außendarstellung, denn

ihre Belange sind andere als die der Zweiradfahrer“, erläutert Haug. „Eine Aktualisierung der Fußgänger-Charta des Europaparlaments aus den 1980er Jahren wäre ein hilfreicher Impuls für die Verkehrssicherheit in Europa.“



Zwei Drittel der Verkehrsteilnehmenden telefonieren beim Gehen. Foto: AZT

Lkw von morgen: sicher und vernetzt

3. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge in Berlin



Vor rund 300 Gästen ging es um die Potenziale innovativer Technologien. Foto: Thomas Kueppers

Beim 3. DEKRA Zukunftskongress Nutzfahrzeuge am 19./20. November in Berlin diskutierten Fachleute aus Politik, Industrie, Forschung und Transportgewerbe vor rund 300 Gästen die Potenziale innovativer Technologien rund um das Nutzfahrzeug.

Die Nutzfahrzeugbranche hat sich in den letzten Jahren durch eine Vielzahl an Innovationen technologisch rasant entwickelt. Doch bei allen Fortschritten steht die Nutzfahrzeugindustrie vor großen Herausforderungen, die in den kommenden Jahren die Prozessabläufe und Investitionsentscheidungen in Transportunternehmen und Speditionen bestimmen werden – etwa im Blick auf automatisiertes Fahren, Digitalisierung, Vernetzung oder alternative Antriebe.

Schutz bei Rechtsabbiegeunfällen

Seitens der Politik beschäftigte sich Steffen Bilger, Parlamentarischer

Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, in seiner Keynote auch mit der Verkehrssicherheit von Nutzfahrzeugen und richtete im Zusammenhang mit dem Abbiegeassistenten kritische Worte in Richtung EU. Hintergrund: Für neue Lkw-Fahrzeugtypen wird der Abbiegeassistent erst ab 2022 und für alle neuen Lkw ab 2024

verpflichtend. „Wir hätten uns einen deutlich früheren Zeitpunkt gewünscht, freuen uns aber über jeden Transportunternehmer, der dieses System heute schon für seine Fahrzeuge bestellt und so vor allem beim Rechtsabbiegen zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern beiträgt“, sagte Bilger.



Für neue Lkw-Fahrzeugtypen wird der Abbiegeassistent erst ab 2022 und für alle neuen Lkw ab 2024 verpflichtend. Foto: Daimler AG

Dass der Abbiegeassistent die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen kann, untermauern die Ausführungen zur Herstellerlösung von Mercedes-Benz Lkw sowie zu den Nachrüstlösungen etwa von Luis Technology oder von Wüllhorst Fahrzeugbau und Edeka Südbayern. Bei dieser Gelegenheit verkündete Dieter Schoch von der Daimler AG, dass Mercedes-Benz den seit 2016 ab Werk erhältlichen Abbiegeassistenten seit Neuestem für zahlreiche Modelle der Baureihen Actros, Arocs oder Eonic auch als Nachrüstlösung

anbietet. Ebenso, versprach Schoch, werde der Notbremsassistent Aktive Brake Assist der fünften Generation mit Fußgängererkennung ab Januar 2020 in allen neuen Actros und Arocs in Europa serienmäßig verbaut sein.

Automatisiertes Fahren

Angesichts der Tatsache, dass fast 90 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückgehen, bieten Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen ein großes Sicherheitspotenzial, indem sie Fehler des Menschen verhindern oder

deren Folgen vermindern. „Selbstverständlich muss in diesem Zusammenhang gewährleistet sein, dass die Systeme im Lauf der Entwicklung und im Rahmen der Typgenehmigung umfassend getestet und geprüft werden“, gab DEKRA-Geschäftsführer Jann Fehlauer zu bedenken. Zudem müssten die Systeme über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg zuverlässig funktionieren, also auch im Rahmen der Periodischen Fahrzeugüberwachung geprüft werden können.

Dr. Stefan Guserle mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet Gemeinsame Ehrung von EVU, DVR und DEKRA

Dr. Stefan Guserle ist mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2019 ausgezeichnet worden. Der 52-jährige Abteilungsleiter Simulation Karosserie & Crasherprobung bei der MAN Truck & Bus SE wurde im Rahmen des DEKRA Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin geehrt. Der Preis wurde in diesem Jahr zum 30. Mal gemeinsam von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), dem DVR und DEKRA vergeben.

„Mit Herrn Dr. Guserle zeichnen wir in auch in diesem Jahr eine Persönlichkeit aus, die sich mit ihren beruflichen Leistungen in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeugs verdient gemacht hat“, sagte EVU-Präsident Jörg Ahlgrimm in seiner Laudatio. „Er ist verantwortlich für eine ganze Reihe von Projekten, die sich letztlich alle mit der Optimierung der passiven Sicherheit und dem Insassenschutz befassen. Dabei gehen die Arbeiten im Bereich der Simulation, der Erprobung und der Definition von Crashlastfällen weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.“

Dr. Stefan Guserle studierte an der TU München Maschinenwesen und promovierte im Jahr 2001 zum Dr.-Ing. Im Jahr 2000 begann er seine Tätigkeit bei MAN als Berechnungsingenieur im Bereich Festigkeitsberechnung und Crashesimulation von Lkw-Fahrerhäusern. 2006 wurde er Abteilungsleiter und ist als solcher bei MAN für die passive Sicherheit und den Insassenschutz zuständig.

In seinen Verantwortungsbereich fallen unter anderem die Crashberechnung und -erprobung sowie

Festigkeitsberechnungen für Lkw und Busse, außerdem die Entwicklung von Methoden zum virtuellen Testen und für die Homologation über virtuelle Verfahren. Aktuell rückt dabei die passive Sicherheit von Nutzfahrzeugen mit elektrischen Antrieben zunehmend in den Fokus.

Auch für die Bereiche Unfallstatistik und Unfallanalyse bei Lkw und Bus ist er verantwortlich – eine wichtige Grundlage für die Bewertung von Risiken bei der Fahrzeugentwicklung.



Dr. Stefan Guserle [2.v.r.] ist mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2019 ausgezeichnet worden. Es gratulieren Jann Fehlauer (rechts), Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, EVU-Präsident Jörg Ahlgrimm (links) und Welf Stankowitz, Referatsleiter Fahrzeugtechnik beim DVR. Foto: Thomas Kueppers

Sichere Kreuzungen für den Radverkehr

ADFC-Fachtagung präsentierte neue Konzepte



ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork eröffnete die Fachtagung. Fotos: ADFC/Michael Handelmann

Neue Konzepte für fahrradfreundliche Kreuzungen standen im Fokus der diesjährigen Fachtagung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork begrüßte die etwa 170 Teilnehmenden: „Man muss die Menschen zum Radfahren einladen und dafür braucht es einladende Infrastruktur.“ Deshalb sei es jetzt, wo die Debatte um mehr Radverkehr in der Mitte der Gesellschaft angekommen sei, an der Zeit, sich dem Thema fahrradfreundliche Kreuzungen anzunehmen. „Eine deutsche Lösung für sichere Kreuzungen gibt es noch nicht. Wir müssen sie gemeinsam suchen“, meinte Stork.

Situation in Deutschland

„Wir müssen etwas für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs tun“, eröffnete Jörg Ortlepp von der

Unfallforschung der Versicherer (UDV) die Fachvorträge und wies darauf hin, dass rund zwei Drittel der Unfälle an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten passieren. Er plädierte dafür, Kreuzungen zu vereinfachen und zu entzerren. Wesentlich sei, dass man schnell erkennen und begreifen könne, wie sie funktionieren. Vor allem eine gute Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden sei wichtig. Ob nun geschützte Kreuzungen, die es in den Niederlanden gibt und die in anderen Ländern wie den USA, Großbritannien und Kanada adaptiert wurden, die Lösung seien, dafür fehlten bisher belastbare Zahlen. „Das muss man ausprobieren und nachschauen“, sagte Ortlepp. Getrennte Signalisierung sei ein gutes Mittel, um die Sicherheit an Kreuzungen zu verbessern, ebenso wie die Einführung eines Lkw-Abbiegeassistenten.

Geschützte Kreuzungen

Mit dem Vortrag von Johan Diepens von Mobycon, einem Beratungsunternehmen für nachhaltige Mobilitätslösungen, ging der Blick in die Niederlande. „Eine Kreuzung muss einfach und selbsterklärend sein“, betonte auch er und berichtete von unterschiedlichen Kreuzungslösungen, die in den Niederlanden je nach Geschwindigkeit gestaltet werden. Kreisverkehre, bei denen Fuß- und Radverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr haben, würden gut funktionieren, weil es weniger Konfliktpunkte gebe. Schlüsselaspekt sei der 90-Grad-Winkel, der eine gute Sichtbeziehung zwischen Rad- und Autoverkehr erlaube. Auch geschützte Kreuzungen, bei denen es zusätzliche Bordsteine gibt und die mit Farbe markiert sind, würden gerne errichtet. Bei dieser Lösung seien die Haltelinien für den Autoverkehr zurückgesetzt und es gebe ausreichend Platz für den Fußverkehr.

Getrennte Ampelphasen

Über das Thema Ampelschaltungen referierte Emil Tin von der Stadt Kopenhagen. „Komplett getrennte Ampelphasen sind für die Sicherheit am besten“, sagte er, zum Beispiel, wenn Radfahrende vor den Autos Grün bekommen. Das sei vorteilhaft, wenn die Radfahrenden vorher an der Ampel gestanden haben; kommen sie hingegen bei Grün an, sei der Vorteil weg. Er gab zu bedenken, dass getrennte Ampelphasen den Verkehr insgesamt langsamer machen würden. Außerdem berichtete er von einigen Projekten wie der Grünen Welle für Radfahrende bei 20 km/h, intelligenter Straßenbeleuchtung oder



Etwa 170 Teilnehmende, darunter Planerinnen und Planer, aber auch Fachleute aus Politik und Verbänden, waren zu Gast.



Das Publikum konnte Fragen an die Experten stellen.

der App „Green Catch“, die Kreuzungen für Radfahrende sicherer machen und ein besseres Vorankommen ermöglichen sollen.

Impulse aus der Praxis

Kürzere Impulsvorträge gaben anschließend einen Einblick in die Praxis. Timm Schwendy von „Darmstadt fährt Rad“ erzählte von den Erfolgen durch den Radentscheid. So sei in nur zwei Tagen der erste geschützte Radfahrstreifen errichtet worden. Durch kleinere Sofortmaßnahmen wie Trixi-Spiegel oder vorgezogene Haltelinien für Radfahrende sollen Kreuzungen sicherer werden. Außerdem habe sich die Stadt zu Schutzkreuzungen bekannt.

Merja Spott von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz berichtete, wie Berlin den Umgestaltungsprozess von Kreuzungen angehe. Mit dem Mobilitätsgesetz habe sich die Hauptstadt der Vision Zero verschrieben und werde in den nächsten Jahren viele unfallträchtige Kreuzungen umbauen. In einem Workshop, der zusammen mit einem niederländischen Planungsbüro stattfand, habe sich die Senatsverwaltung mit dem Thema „Geschützte Kreuzungen“ befasst. Ihr Fazit: Es gibt nicht den einen idealen

Kreuzungsentwurf, sondern verschiedene Elemente, die in unterschiedlichen Situationen angewendet werden. Da belastbare Zahlen zur Sicherheit von geschützten Kreuzungen fehlen, soll es 2020 Verkehrsversuche geben, die anschließend ausgewertet werden.

In Großbritannien gibt es bereits geschützte Kreuzungen, wie Richard Butler von der Metropolregion Greater Manchester berichtete. Bisherige Kreuzungskonzepte hätten verschiedene Schwachstellen, daher habe man sich die geschützten Kreuzungen in den Niederlanden zum Vorbild genommen.

Durch andere Gesetze in Großbritannien ließen sich diese nicht eins zu eins übertragen. Mit den sogenannten „Cyclops“ gebe es aber ein ähnliches Modell.

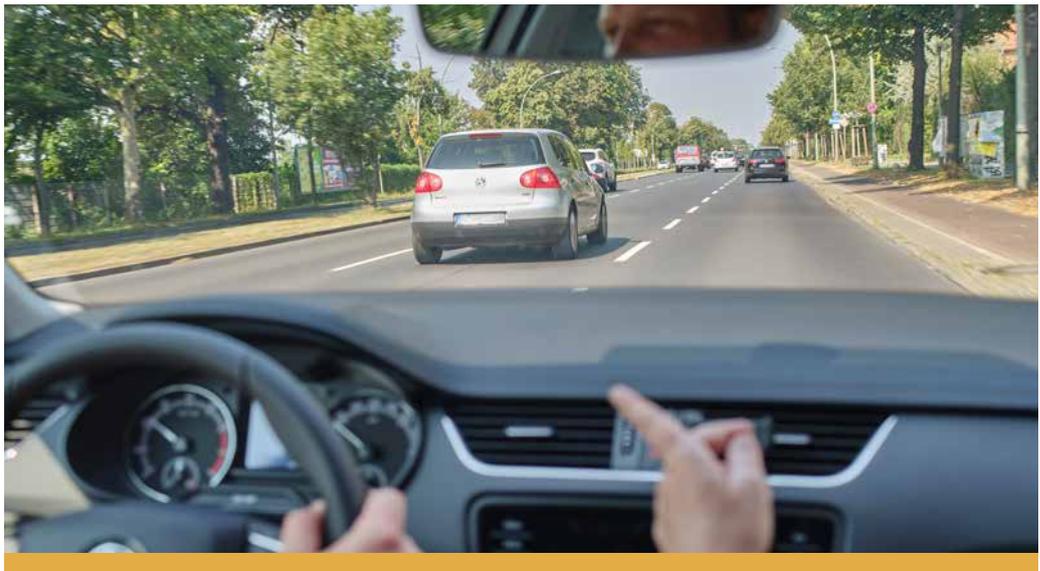
Die Podiumsdiskussion zum Abschluss diskutierte strittige Punkte. Ludger Koopmann vom ADFC-Bundesvorstand sprach das Kernproblem an: „In Deutschland sind wir zu zurückhaltend, zu feige. Wir müssen mehr ausprobieren. In dem Tempo werden wir die Verkehrswende nicht mal ansatzweise schaffen.“



Die Podiumsdiskussion zum Abschluss diskutierte strittige Punkte.

Sicher und umweltverträglich ankommen

Eco Safety Trainings des DVR



Training im Realverkehr: vorausschauend fahren und ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten. Foto: Martin Lukas Kim

Wenn auf Wegen oder Dienstwegen Unfälle passieren, müssen Betriebe mit längeren Ausfallzeiten und teilweise hohen Kosten für Sachschäden rechnen. Hier setzen die Eco Safety Trainings des DVR an. Unternehmen, denen die Sicherheit ihrer Belegschaft, ökologisches und umweltverträgliches Fahren ein Anliegen ist, können mit diesen Trainings einen Beitrag dazu leisten.

Kay Kutschbach, Leiter der Geschäftseinheit „Refinery“ der Clariant Produkte (Deutschland) GmbH, wollte schon lange ein Fahrsicherheitstraining für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland anbieten. „Wegeunfälle in der Vergangenheit wurden zwar inhaltlich aufgearbeitet, was sicherlich zu einem gesteigerten Sicherheitsbewusstsein führt, andererseits ist sicherheitskonformes Verhalten permanent zu üben und noch stärker zu verinnerlichen“.

In Gründau auf dem Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Rhein-Main ging es für zwölf Beschäftigte seiner Firma los. Als erstes stand

eine Bremsübung an. Drei DVR-Trainer analysierten währenddessen das Fahrverhalten in Notfallsituationen. Anschließend wurde die Gruppe geteilt, damit sich die Trainer individueller um die Teilnehmenden kümmern konnten.

Fahrpraxis auf dem Trainingsplatz

Während eine Gruppe direkt mit dem Eco Safety Training im Realverkehr begann, absolvierte die andere den fahrphysikalischen Teil des Trainings auf dem Übungsplatz.

Dort waren weitere Bremsübungen ein zentraler Bestandteil. Ziel war es, selbst zu erfahren, wie sehr sich der Bremsweg bei zunehmender Geschwindigkeit verlängert. Im Mittelpunkt stand die Notbremsung aus 40 km/h.

Unfallrisiko Ablenkung

Auch Ablenkung spielte bei diesem Teil des Trainings eine wichtige Rolle. Denn schon ganz einfache Tätigkeiten wie das Fensteröffnen können vom Verkehrsgeschehen ablenken. Das bekamen

alle beim Fahren entlang eines Parcours mit Tempo 40 km/h zu spüren. Über Funk fordert Trainer Henning Swirski eine der Teilnehmerinnen auf, das Licht umzustellen. Die Frau versucht sich im Cockpit zurechtzufinden. Dann ist das Licht an. Eine Pylone hat sie umgefahren. Da kommt auch schon die nächste Aufgabe: „Was ergibt 17 mal 48?“, fragt Swirski. Eine weitere Pylone fällt und noch eine. „Das funktioniert nicht“, erklärt die Fahrerin, „ich kann mich nicht konzentrieren“. Genau das soll den Teilnehmenden vermittelt werden: Ob eine Rechenaufgabe oder die Annahme eines Telefonats per Freisprechanlage – beides lenkt vom Verkehrsgeschehen ab und erhöht somit das Risiko für einen Unfall.

Eco Safety Training im Realverkehr

Vom geschützten Übungsplatz ging es anschließend in den Realverkehr. Beim Coaching im öffentlichen Straßenverkehr wurde das Fahrverhalten in realen Fahrsituationen trainiert. Bevor es losging, legten die Teilnehmenden gemeinsam mit dem Trainer die Ziele und Techniken fest, die im Rahmen des Trainings umgesetzt werden sollten: zum Beispiel Tipps für defensives Fahren, das Abstandsverhalten zu trainieren, aber auch den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Rückmeldung

Nach insgesamt etwa acht Stunden trafen sich alle wieder auf dem Trainingsgelände in Gründau. Hat das Training den Erwartungen entsprochen? Am Ende des Eco Safety Trainings gaben und bekamen sie Feedback und ließen den Tag noch einmal Revue passieren. Das Resümee von Kay Kutschbach: „Das Training hat nicht nur Spaß gemacht, sondern auch praktische Tipps gegeben, wie wir unser Fahrverhalten tagtäglich anpassen können, um sicher anzukommen“. Ein weiteres Training ist bereits fest eingeplant.

Eco Safety Trainingsangebote

Ziel der Eco Safety Trainings des DVR ist es, die Zahl der Unfälle zu reduzieren, den Spritverbrauch zu senken und weniger Material zu verschleifen. Die Trainings richten sich in erster Linie an Betriebe, können aber auch von Einzelpersonen gebucht werden. Häufig ist ein Zuschuss für die Eco Safety Trainings durch die jeweilige Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse möglich.

Aktuell bietet der DVR vier Varianten des Eco Safety Trainings an:

- individuelles Eco Safety Training für Einzelpersonen
- flexibles Eco Safety Training für sechs Personen
- klassisches Eco Safety Training für drei bis sechs Personen
- Kombi Eco Safety Training für bis zu zwölf Teilnehmende

Weitere Informationen zu den Trainings unter:

www.ecosafetytrainings.de oder direkt über den Deutschen Verkehrssicherheitsrat
Kathrin Jähns | Tel. 030/22 66 77 114 | KJaehns@dvr.de



Foto: Privat

Drei Fragen an ... Kay Kutschbach, Clariant Produkte (Deutschland) GmbH

Herr Kutschbach, für Ihre Mitarbeiter fand im Mai dieses Jahres ein Kombi Eco Safety Training statt. Wie kamen Sie auf die Idee, das Training anzubieten?

Sicherheit ist in unserem Unternehmen ein wichtiges Thema. Wegeunfälle in der Vergangenheit waren Anlass, das Thema noch intensiver anzugehen. Daher hatte ich die Idee,

ein Fahrsicherheitstraining für die Belegschaft zu buchen. Ich denke, es ist enorm wichtig, die Bedeutung von sicherheitskonformem Verhalten im Berufsalltag wie auch im Privaten zu verinnerlichen. Denn statistisch gesehen passieren mehr Unfälle auf dem Weg zur Arbeit als während der Arbeitszeit.

Wie sind Sie auf die Trainingsvariante des DVR gestoßen?

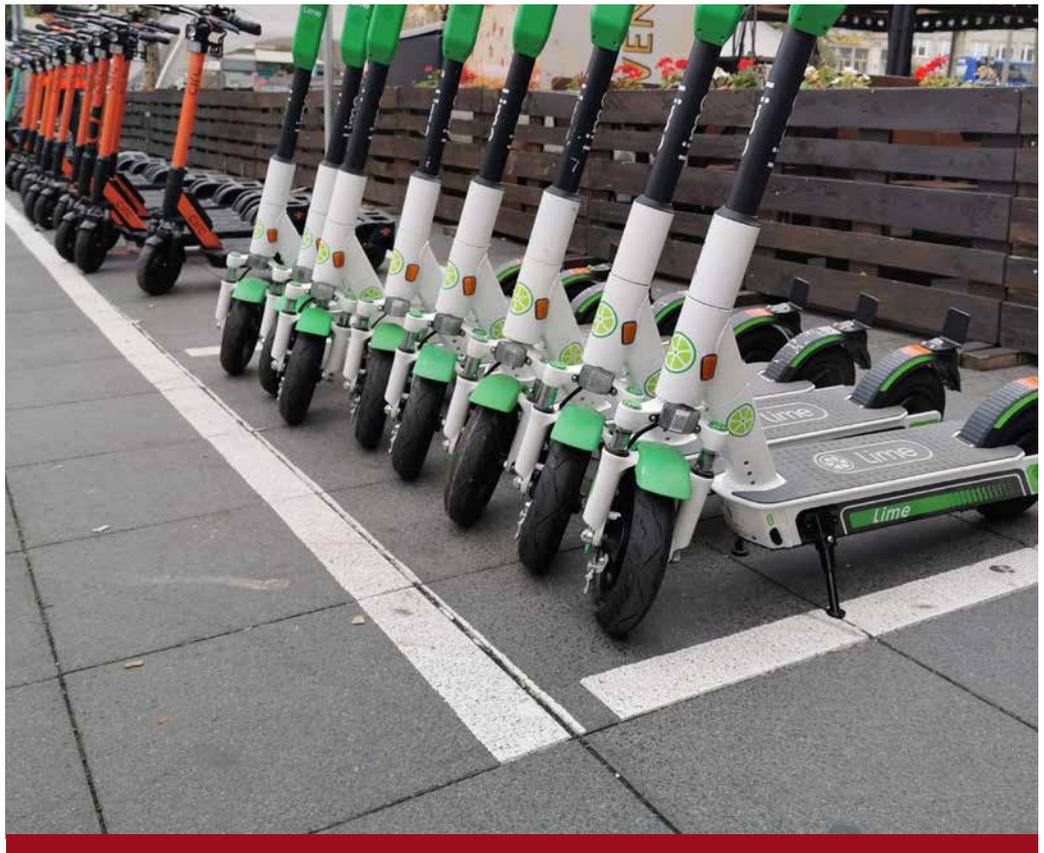
Das ergab eine Internetrecherche. Außerdem ist der DVR vielen durch verschiedene Aktionen und Kampagnen, so zum Beispiel die Autobahnplakate „Runter vom Gas“, bekannt.

Wie waren die Erfahrungen der Teilnehmenden?

Die Rückmeldungen meiner Mitarbeiter waren durchweg positiv. Eine Mitarbeiterin berichtete, dass sie sich seit dem Training an eine ganze Reihe von „Denkanstößen“ erinnert und jetzt auch umsetzt. Aber auch viele Informationen und praktische Erläuterungen der Trainer haben sich verinnerlicht.

E-Scooter fahren in der kalten Jahreszeit

Tipps für ein sicheres Ankommen



Auch im Winter sind E-Scooter im Einsatz. Foto: Pixabay

Von Athanasia Theel

Etliche Sharing-Anbieter haben bereits angekündigt, die Kraftfahrzeuge auch im Herbst und Winter anzubieten. Sicheres Ankommen ist jedoch nur möglich, wenn man den Fahrstil anpasst.

Kälte, Nässe oder Dunkelheit sind Risikofaktoren, mit denen sich E-Scooter-Nutzende zur kalten Jahreszeit auseinandersetzen müssen. Wer bei sinkenden Temperaturen nicht auf den kleinen Flitzer verzichten möchte, der sollte die geltenden Regeln beherzigen und seine Fahrweise an die Witterung anpassen.

Risiko Wetter

Nasses Laub, Glätte oder Schnee erhöhen das Risiko zu stürzen. Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern müssen damit rechnen, dass das Bremsen und Fahren um Kurven bei dieser Witterung gefährlich werden kann. Der geringe Reifendurchmesser beim E-Scooter verschärft das Risiko, besonders bei reifbedecktem Kopfsteinpflaster oder unebenen, nassen Fahrbahnflächen.

Praxistipps

Bevor man sich im Herbst oder Winter entscheidet, E-Scooter zu fahren, sollte man genau überlegen, ob die Witterung eine sichere Fahrt mit dem Elektrokleinstfahrzeug erlaubt. Der DVR

empfiehlt generell, E-Scooter bei Eis, Schnee oder auch starkem Regen nicht zu nutzen. Sicherer unterwegs ist man dann mit dem öffentlichen Personennahverkehr oder auch zu Fuß.

Ist es dagegen trocken, scheint vielleicht sogar die Sonne, sollten folgende Tipps beachtet werden, um sicher ans Ziel zu gelangen:

Die richtige Kleidung

- **Festes Schuhwerk** mit rutschfester Sohle und mehr Profil, um einen festen Stand auf dem E-Scooter bei Nässe und Tau zu haben.
- **Handschuhe** gegen die Kälte tragen, damit die Hände sicher die Bremshebel betätigen können.
- **Helle Kleidung** und am besten eine Schutzweste anziehen, denn es wird später hell und früher dunkel. Generell ist es empfehlenswert, freiwillig einen Fahrradhelm zu tragen.

Kurze Sicherheitschecks vor Fahrtantritt

- **Lichttest machen:** E-Scooter sind besonders schmal und werden im Straßenverkehr leicht übersehen. Vorder- und Rücklicht müssen funktionieren.
- **Bremsen testen:** Vor Fahrtantritt ist es wichtig zu testen, ob die Bremsen funktionstüchtig sind. Feuchtigkeit und Kälte können jetzt dazu führen, dass die Bremsen einfrieren und blockieren.

Fahrverhalten anpassen

- **Tempo anpassen:** Dunkelheit und nasse Fahrbahnen erfordern die Geschwindigkeit anzupassen, also zu senken. Nur so können Gefahrensituationen rechtzeitig erkannt und entsprechend gehandelt werden.
- **Vor Ampeln, Kreuzungen, Einmündungen und Kurven** rechtzeitig und langsam abbremsern, um die Rutschgefahr zu verringern.

Die Autorin ist Volontärin in der Pressestelle des DVR.

atheel@dvr.de

Trainingskurse für E-Scooter

Die örtlichen Verkehrswachten bieten zu verschiedenen Zeitpunkten Trainingsparcours für E-Scooter an. Verkehrsteilnehmende erlernen auf diese Weise, den E-Scooter sicher zu nutzen und die relevanten Verkehrsregeln zu kennen.

Mehr Infos unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/deutsche-verkehrswacht-startet-training-fuer-e-scooter-fahrer/>



Foto: TIER Mobility

Drei Fragen an ... Bodo von Braunmühl, Leiter Kommunikation bei TIER Mobility

Herr von Braunmühl, warum bieten Sie auch in den Wintermonaten den E-Scooter-Verleih an?

Generell bleiben TIER E-Scooter ganzjährig auf der Straße. Wir stellen

uns darauf ein, dass es im Winter weniger Nutzer werden, aber immer noch so viele, dass wir den Betrieb regulär aufrechterhalten. Aus anderen Ländern wissen wir, dass Kälte weniger ausschlaggebend ist als Nässe. In der Kälte 20 Minuten auf den Bus zu warten ist auch kein Spaß, da kann der E-Scooter eine gute Alternative sein. Vielleicht erwartet uns ja auch ein milder Winter, da wären unsere Kunden umso mehr enttäuscht, wenn das entsprechende Angebot an E-Scootern fehlen würde. Ganz klar aber auch: Bei riskanten Wetterlagen werden wir den Betrieb einstellen.

Worauf muss in der kalten Jahreszeit vor allem geachtet werden?

Im Grunde genommen kommt es – wie bei allen Zweirädern – auf eine den Witterungsbedingungen angepasste Fahrweise an. Darauf weisen wir unsere Kunden auch per App hin.

Im Zweifelsfall also langsamer und vorausschauend fahren, um zum Beispiel Glätte und Rutschgefahr besser antizipieren zu können.

In diesen Tagen führen wir ein neues E-Scooter-Modell in Deutschland ein. Diese neue Generation von TIER E-Scootern sorgt mit einem größeren Vorderrad, Hinterradantrieb und einem höheren Gewicht für bessere Bodenhaftung. Die E-Scooter kommen mit rutschigem Untergrund deutlich besser zurecht und weisen eine nochmal verbesserte Bremsleistung auf. Auch das Licht des E-Scooters ist auf die dunkle Jahreszeit angepasst, also noch heller.

Für welche Strecken werden Sie den E-Scooter im Winter nutzen?

Wie die meisten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von TIER bin ich Ganzjahresfahrer. Ich beispielsweise nutze den E-Scooter für den letzten Kilometer vom S-Bahnhof zum Büro.

Für die Gefahr von Müdigkeit am Steuer sensibilisieren

Bilanz der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“



Ausgabe von Informationsmaterial im Park-and-Ride-Parkhaus in München. Foto: DVR

Von Anna-Sophie Börries

Einer Umfrage des DVR zufolge ist jeder vierte Pkw-Fahrende bereits einmal hinter dem Steuer eingeknickt. Trotzdem unterschätzen viele die Gefahr, überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten und machen nur selten eine Pause. Der DVR hat daher mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner auf dieses mangelnde Gefahrenbewusstsein mit der Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ reagiert. Sie wurde Ende 2016 gestartet und wird Ende 2019 abgeschlossen.

Ziele der Kampagne waren, für die Gefahr von Müdigkeit am Steuer zu

sensibilisieren und die Zahl der durch Müdigkeit verursachten Straßenverkehrsunfälle zu reduzieren.

Zielgruppenspezifische Maßnahmen

Die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf!“ zeigte, wie wichtig es ist, besonders vor längeren Fahrten für erholsamen Schlaf und damit für eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu sorgen und während der Fahrt erste Müdigkeitsanzeichen ernst zu nehmen und sofort eine Pause einzulegen. Pkw-Fahrende wurden unter anderem durch Aktionen an Autobahnraststätten und damit in der konkreten Gefahrensituation sensibilisiert. Lkw-Fahrende wurden mit speziellen Medien an ihre Verantwortung erinnert und auf den deutschlandweiten

Fernfahrerstammtischen über Präventionsmöglichkeiten aufgeklärt. Ältere Menschen wurden durch die Auslage von Faltblättern in Arztpraxen auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam gemacht. Beschäftigte in Schichtarbeit sowie Pendlerinnen und Pendler hatten die Möglichkeit, bei Lesertelefon-Aktionen mit Zeitungen ihre Fragen an Fachleute zu richten. Unternehmen vor allem aus der Transportbranche wurden über die strafrechtlichen Konsequenzen eines Sekundenschlafes und die weitreichenden Vorteile einer Präventionskultur (weniger Unfälle, weniger Kosten) aufgeklärt.

Breite Unterstützung

Die Kampagne wurde bei diesen und weiteren Maßnahmen fachlich, aber auch finanziell vielfach unterstützt. Die Schlafexperten Dr. Wilfried Böhning, Dr. Alfred Wiater, Dr. Hans-Günter Weeß, Prof. Dr. Maritta Orth und Werner Waldmann, aber auch Psychologe Dr. Markus Schumacher, der Truck-Rennfahrer Jochen Hahn sowie die Berufskraftfahrerin Christina Scheib brachten sich mit ihrer Expertise ein. Die Tank & Rast GmbH (T&R), die Euro Rastpark GmbH und die Park & Ride GmbH in München unterstützten die insgesamt 22 Aktionen an Autobahnraststätten oder auf Park-and-Ride-Plätzen.

Die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gastgewerbe (BGN), der Automobil-Club Verkehr (ACV) und die Deutsche Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin (DGSM) unterstützten die Kampagne finanziell und beteiligten sich an der Umsetzung einzelner Maßnahmen.

Große Reichweite

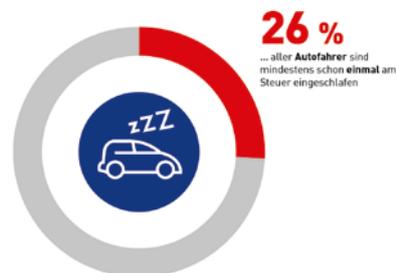
Die Kampagne „Vorsicht Sekunden-schlaf!“ appellierte auf diese Weise an das Verantwortungsbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden und leistete dadurch einen Beitrag zu einer ausgeschlafeneren und damit leistungsfähigeren Gesellschaft. Sie erzielte während der gesamten Laufzeit über alle Maßnahmen hinweg eine Reichweite

von über 325 Millionen Kontakten und war somit über die drei Jahre hinweg sehr präsent in der Öffentlichkeit.

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

Die Autorin ist Referentin Öffentlichkeitsarbeit beim DVR.

asboerries@dvr.de



Jeder vierte Autofahrende ist schon mal am Steuer eingeschlafen. Grafik: DVR

„Deutschlands beste Autofahrer 2019“

Jonas A. aus Südhessen ist Sieger des Wettbewerbs „Deutschlands beste Autofahrer 2019“. Den zweiten Platz belegt Marco P. aus Mecklenburg-Vorpommern. Sie überzeugten sowohl mit ihrem theoretischen Wissen als auch durch ihr Fahrkönnen. Und nehmen damit auch eine Vorbildfunktion für alle Autofahrenden ein.

„Im vergangenen Jahr kamen 3.275 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Meine Bitte ist an Deutschlands beste Autofahrer und damit an Sie als Vorbilder: Reden Sie mit allen über die Gefahren im Straßenverkehr, animieren Sie dazu, sich an die Verkehrsregeln zu halten und sicher Auto zu fahren“, sagte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf bei der Preisverleihung in Berlin.

Sowohl in der Vorrunde als auch im Finale mussten die Teilnehmenden ihr Können und Wissen unter Beweis stellen. Dort erwarteten sie verschiedene Aufgaben. Dazu zählte, einen theoretischen Fragebogen zu beantworten und jeweils sechs praktische Aufgaben zu

fahren. Neu in diesem Jahr war, dass es ein Quiz zum Thema Erdgas-Antriebe gab. Die 15 Besten erhielten Preise der Sponsoren. Im Rahmen einer festlichen Gala wurden sie im Axel-Springer-Hochhaus in Berlin verliehen.

Seit 1988 begleitet den Wettbewerb die Zeitschrift AutoBild redaktionell. Der DVR unterstützt ihn gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen

Unfallversicherung (DGUV), dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Seat, like2drive und Apollo. Ziel ist es, für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu sensibilisieren, indem Menschen für ihr Fahrkönnen ausgezeichnet werden. Der Wettbewerb möchte animieren, vorausschauend, rücksichtsvoll und umsichtig Auto zu fahren.



Jonas A. aus Südhessen ist Sieger bei „Deutschlands beste Autofahrer 2019“.
Foto: Harald Almonat/AutoBild

Anregungen aus Europas Norden

DVR-Exkursion nach Skandinavien



Bei einer Fahrrad-Tour durch Kopenhagen konnten sich die Fachleute aus Deutschland selbst ein Bild über das Sicherheitsniveau verschaffen. Fotos: DVR

Von Ute Hammer

Eine DVR-Exkursion nach Skandinavien lieferte zahlreiche Erkenntnisse zu den Themen „Sicherer Fuß- und Radverkehr“ sowie „Automatisiertes Fahren“. Ziel war es, Anregungen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland zu erhalten. Teilgenommen haben neben Präsidiumsmitgliedern und Vorsitzenden betroffener DVR-Vorstandsausschüsse weitere Fachleute des Bundesverkehrsministeriums, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und eines Bundeslandes.

Fahrradstadt Kopenhagen

Erste Station war die Fahrradstadt Kopenhagen. 2018 wurden dort knapp 50 Prozent aller Fahrten auf dem Weg von und zur Arbeit oder zur Schule mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der morgendlichen Rush Hour konnte die DVR-Delegation beobachten, wie sich Hunderte Radfahrerinnen und Radfahrer wie in einer Wolke zügig vorwärtsbewegten.

Im Architekturbüro „Jan Gehl – Making Cities for People“ wurden ungewöhnliche städtebauliche Lösungen präsentiert, zum Beispiel ein Fahrradweg, der mitten durch eine Schule führt. Die

dänischen Architekten sind überzeugt: Auch in der Verkehrssicherheitsarbeit müsse man mehr intuitiv arbeiten, nicht alles bis ins Letzte erforschen, stattdessen gesunden Menschenverstand walten lassen und Dinge ausprobieren. Der Ansatz sei sehr einfach: „Für alle Altersgruppen und Fähigkeiten.“

Bei einer Tour auf Leih-Fahrrädern durch Kopenhagen stellten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fest: Ja, es ist ein kolossaler Unterschied zum Radfahren in Bonn oder Berlin, man fühlt sich sicherer. Und dieser Eindruck trügt nicht: Pro einer Million Fahrten mit dem Rad werden nur 0,7 Unfälle verursacht (Stand: 2018). Ein Grund dafür ist die auf Fahrräder eingestellte innerstädtische Infrastruktur, zum Beispiel mittels Kreuzungen, die für den Radverkehr sicher gestaltet wurden. Das gefährliche Linksabbiegen an großen Kreuzungen ist für Radfahrende einfach und effizient geregelt: Man fährt bei Grün in die Kreuzung, bleibt aber rechts und reiht sich in die von rechts kommende Fahrbahn ganz vorne ein, wo ein farblich markierter Fahrradbereich vor den wartenden Autos freigehalten wird. Es gab viele nachahmenswerte Beispiele für Deutschland.

Kopenhagen schafft seit Jahrzehnten konsequent mehr Platz für den Radverkehr, baut breite Fahrradwege ebenso wie Radschnellwege und Fahrradbrücken. Der Platzbedarf für fahrende und parkende Fahrräder steigt. Und Dänemark strebt „Null Verkehrstote und Null Schwerverletzte“ an.

Kristine Munkgård Pedersen und Bo Mikkelsen von der Kopenhagener Stadtverwaltung sind stolz darauf, dass Kopenhagen die beste Stadt der Welt für Radfahrende sei und die erste CO₂-neutrale Hauptstadt.

Schweden und die Vision Zero

Weiter ging es nach Schweden, wo die Fachleute aus Deutschland auf Kenneth Svensson von der

Transport Administration Stockholm in seinem Büro in Göteborg trafen. Eine zentrale Frage an ihn war, welche Vision-Zero-Maßnahmen das schwedische Verkehrsministerium angesichts steigender Getötetenzahlen zukünftig umsetzen wird. Svensson berichtete über den aktuell erstellten Road Safety Action Plan 2019 bis 2022 für Verkehrssicherheit. Ein Teil des Plans betrifft den weiteren Ausbau der sogenannten 2+1-Straßen. Die erste dieser Straßen entstand 1998, mittlerweile ist ein Großteil der wichtigsten Landstraßen Schwedens nach diesem Konzept umgebaut: Immer im Wechsel existiert mal in die eine und mal in die andere Richtung eine Überholspur. Allein die massive Umsetzung dieser Maßnahme hat in Schweden seit 1998 einen Rückgang von 80 Prozent der Getöteten auf Landstraßen zur Folge. In Deutschland waren Landstraßen dieser Art bereits vor 1998 vorgesehen, doch es gibt bislang nur wenige.

Autonomes Fahren

Begleitet von Astrid Linder, Research Director beim Swedish National Road and Transport Research Institute vti, vergleichbar mit der BAST in Deutschland, wurde die Exkursion in einem kleinen Bus nach Borås fortgesetzt. Unterwegs überzeugten die



Autonom fahrender Busshuttle im schwedischen Barkarby Stora Torget



Knapp 50 Prozent aller Fahrten auf dem Weg von und zur Arbeit oder zur Schule werden in Kopenhagen mit dem Fahrrad zurückgelegt.

2+1-Straßen. Ziel in der Nähe von Borås war der autonom fahrende Lkw T-Pod auf dem Testgelände AstaZero. Dort wurde das Forschungsprojekt präsentiert, eine Kooperation zwischen DB Schenker und dem schwedischen Start Up-Unternehmen Einride. Der Lkw fuhr autonom aus einer Halle und absolvierte kleine Strecken und Stopps auf dem Werksgelände.

Nächste Station war Stockholm, das im Gegensatz zu Kopenhagen keine typische Fahrradstadt ist und erhebliche Verkehrsprobleme hat. Insbesondere die Zahlen der verletzten und getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrenden bleiben konstant. Immerhin tragen rund 80 Prozent der Radfahrenden einen Helm.

Stockholms Bürgermeister für Verkehr Daniel Helldén unterstrich, dass der Verkehr in Stockholm schwierig sei, sein Ziel seien individuelle situative Geschwindigkeitsvorgaben.

Anschließend trafen die Fachleute aus Deutschland Claes Tingvall, den „Vater“ der Vision Zero in Schweden. Er zeigte sich besorgt über die Verkehrssituation speziell in Stockholm. Andere Städte wie Malmö oder Göteborg seien in der Verkehrssicherheit schon sehr weit.

In Barkarby Stora Torget konnte die Gruppe in einem autonom fahrenden Busshuttle mitfahren, der seit einigen Monaten in den normalen Linienverkehr integriert ist. Er fährt alle 15 Minuten vier Haltestellen in einer sehr ruhigen Wohngegend an, die Fahrzeit beträgt zwölf Minuten. Der Kleinbus verfügt über sechs Sitz- und etwa vier bis sechs Stehplätze. Ein Platz ist dem „Kontrollleur“ vorbehalten, der auf das Fahrzeug aufpasst und nur im Fall von Problemen eingreift.

Ein gelungener Abschluss der Delegationsreise war das Fachgespräch mit Dr. Maria Krafft vom schwedischen Verkehrsministerium, der „wichtigsten Vision-Zero-Frau Schwedens“ – so war sie den Gästen aus Deutschland angekündigt worden. Mit Entschlossenheit und großem Engagement berichtete auch sie über den Road Safety Action Plan 2019 bis 2022 (siehe auch das Interview auf den Seiten 24 bis 25).

Insgesamt bot die Exkursion effiziente Ansatzpunkte zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Landstraßensicherheit.

Die Autorin ist Geschäftsführerin des DVR.

uhammer@dvr.de

„Das Verkehrssystem darf nicht auf Kosten von Menschenleben entwickelt werden“

Die Direktorin der Abteilung für Nachhaltigkeit und Verkehrssicherheit im schwedischen Verkehrsministerium Prof. habil. Dr. Maria Krafft über die Entwicklung der Vision Zero, die zunehmende Digitalisierung und die Herausforderungen für die Zukunft



„Der technologische Fortschritt wird immer schneller und dazu beitragen, dass verfügbare Sicherheitstechnologien bezahlbarer und neue Sicherheitssysteme für Fahrzeuge und Straßenverkehrsinfrastruktur eingeführt werden.“

Fotos: DVR

DVR-report: Frau Dr. Krafft, sobald es um die Vision Zero geht, gilt Schweden bei allen Fachleuten in der Verkehrssicherheitsarbeit als die Nummer Eins unter den Ländern. Welche Akteure haben dazu beigetragen, dass Vision Zero ein so wichtiges Thema auf der politischen Agenda geworden ist?

Krafft: Es war ein Zusammenwirken zwischen den zuständigen Stellen, die visionäre Idee für einen neuen Ansatz in der Verkehrssicherheit zu

verfolgen, und dem damaligen Minister für Infrastruktur, dem bewusst war, wie wichtig es ist, Getötete und Verletzte im Straßenverkehr nicht als gegeben hinzunehmen.

DVR-report: Welche Rolle hat die Gesellschaft bei dieser Entwicklung gespielt?

Krafft: Viele unterschiedliche Stakeholder haben an der Vision Zero mitgearbeitet, wie Kommunen, Versicherungsunternehmen, die Automobilindustrie und universitäre Forschung. So wurde Vision Zero als neuer Ansatz bald zu einem Gemeinschaftsprojekt.

DVR-report: Wie wurde Vision Zero sichtbar, zum Beispiel mit Blick auf die Infrastruktur, Technologie oder Stadtplanung?

Krafft: Die wichtigsten Maßnahmen wurden in eine Liste übernommen, die unter anderem die 100 gefährlichsten Straßen benannte. Sobald Maßnahmen umgesetzt wurden, wurde ihre Wirkung evaluiert und in wissenschaftlichen Artikeln und über die Medien verbreitet. Dadurch wurde die Arbeit zunehmend proaktiv.

DVR-report: Welche Rolle spielt die schwedische Kultur für die Verkehrssicherheit? Gibt es in Schweden eine andere Einstellung zur Verkehrssicherheit als in Deutschland?

Krafft: Ich weiß nicht, ob es kulturelle Unterschiede gibt, aber in jeder Gesellschaft gibt es immer Kräfte, die der Meinung sind, dass Menschenleben gegen den Nutzen des Straßenverkehrs abzuwägen sind. Ein ethischer Ansatz basiert hingegen darauf, dass das Verkehrssystem nicht auf Kosten von Menschenleben entwickelt

werden darf. So entstehen mehr innovative Lösungen, die sicher sind und dabei häufig die Mobilität steigern.

DVR-report: Durch die Handynutzung im Straßenverkehr stellt Ablenkung mittlerweile ein hohes Unfallrisiko dar. Wie geht man in Schweden damit um?

Krafft: Die Automobilindustrie muss gemeinsam mit Softwareanbietern robuste und sichere Systeme für die Kommunikation mit dem Smartphone im Fahrzeug entwickeln. Hier kann Euro NCAP Anreize bieten. Es ist keine Lösung, Kommunikation zu verbieten, sondern sie sollte sicher gestaltet werden – und die Technik ist bereits verfügbar. Neue Assistenzsysteme, die Ablenkung bei der Fahrt erkennen, werden in den nächsten Jahren kommen. So könnte das Fahrzeug dann die Fahrt unterbrechen und am Straßenrand anhalten.

DVR-report: Wie kann uns die Digitalisierung der Verwirklichung von Vision Zero näherbringen?

Krafft: Meiner Meinung nach ist Geofencing hierbei eine der größten Chancen, die uns die Digitalisierung bietet. Digitale Zäune können für Verkehrszonen und Straßen eingerichtet werden und so Tempolimits in Städten, Verbot- oder Umweltzonen ohne fossile Brennstoffe durchsetzen helfen. Geofencing wird Städte lebenswerter und attraktiver machen, für weniger Lärm und weniger Luftverschmutzung sorgen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit verbessern. Auch an der Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur wird gearbeitet.

DVR-report: Im Sinne der vereinbarten Reduktionsziele geht die Zahl der Verkehrstoten in Europa nicht deutlich genug zurück, dies gilt auch für Schweden, trotz der Vision Zero. Woran liegt das?

Krafft: Es ist wichtig, nicht nachzulassen und systematisch weiterzuarbeiten.



„Verkehrssicherheit ist nicht länger nur eine unabhängige Gesundheits- und Sicherheitsaufgabe, sondern wesentlicher Bestandteil des sozialen Engagements kommerzieller Unternehmen bis hin zu humanitären Initiativen.“ Dr. Maria Krafft im Gespräch mit DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer.

Europa hat, wie auch Schweden, seit Anfang der 2000er Jahre großartige Fortschritte gemacht. In Schweden haben wir die Zahl der Verkehrstoten halbiert. Ab 2013 stagnierten die Zahlen, aber in diesem Jahr werden wir voraussichtlich unser bestes Ergebnis seit den 1940er Jahren erzielen.

DVR-report: Lassen Sie uns in die Zukunft blicken: Wie kann die Vision Zero sich den neuen Herausforderungen stellen? Was sind dabei die wichtigsten Ziele in Schweden und auch anderswo?

Krafft: Zwei Dinge sind ganz besonders wichtig: Bei der traditionellen Ansicht einiger Länder, dass Verkehrssicherheit allein in der Verantwortung der Regierungen liegt, muss ein Umdenken erfolgen. Weltweit haben Regierungen wesentliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahrzehnten erzielt, indem auf Regeln und Vorschriften gesetzt wurde. In den letzten Jahren konnte aber in den meisten Ländern kein ausreichender Fortschritt mehr erreicht werden. Politische Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit haben vorrangig darauf abgezielt, das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmender zu beeinflussen, und dabei haben einige Länder versäumt, Konzerne, Unternehmen,

gesellschaftliche Gruppen und weitere Instanzen einzubinden, damit auch sie sich für Verkehrssicherheit stark machen. Verkehrssicherheit ist nicht länger nur eine unabhängige Gesundheits- und Sicherheitsaufgabe, sondern wesentlicher Bestandteil des sozialen Engagements kommerzieller Unternehmen bis hin zu humanitären Initiativen und seit 2015 auch eines der UN-Ziele für Nachhaltigkeit.

Der technologische Fortschritt wird immer schneller und dazu beitragen, dass verfügbare Sicherheitstechnologien bezahlbarer und neue Sicherheitssysteme für Fahrzeuge und Straßenverkehrsinfrastruktur eingeführt werden. Die öffentliche Hand und der Privatsektor werden Nachhaltigkeit, auch bei der Straßenverkehrssicherheit, immer stärker als Ziel verfolgen müssen.

DVR-report: Was tun Sie im Alltag, damit die Vision Zero Realität wird?

Krafft: Ich nutze immer den Abstandsregelautomaten für eine ruhige und angenehme Fahrt. Außerdem reise ich weniger, indem ich immer häufiger an Meetings per Skype teilnehme. Und ich trage stets einen Helm beim Fahrradfahren.

Interview: Ute Hammer

Streitthema „Dashcam“

Lösung für den datenschutzkonformen Kameraeinsatz im Auto



Um sich für einen möglichen Schadensfall abzusichern, werden immer mehr Dashcams installiert. Foto: fotohansel - stock.adobe.com

„Dashcams“ erfreuen sich in Deutschland wachsender Beliebtheit: Bei einem Unfall können die kleinen Kameras im Streitfall Klarheit über den genauen Hergang schaffen. Doch das dauerhafte Aufzeichnen der Verkehrsumgebung kann gegen Persönlichkeitsrechte und den Datenschutz verstoßen. Mit der „Privacy BlackBox“ stellen die Unicon GmbH, die Universität Passau und das Fraunhofer AISEC eine Lösung vor, die den datenschutzkonformen Einsatz von Dashcams im Automobil ermöglichen soll.

Um sich für einen möglichen Schadensfall abzusichern, setzen immer mehr Autofahrende auf sogenannte Dashcams, die das Verkehrsgeschehen vor dem Auto filmen. Was vielen dabei nicht bewusst ist: das anlasslose und vor allem das permanente Filmen durch die Windschutzscheibe ist ein Verstoß gegen das Datenschutzgesetz und die Persönlichkeitsrechte der Verkehrsteilnehmenden. Damit sind die Aufnahmen vor deutschen Gerichten, anders als in Amerika oder Russland, als Beweismittel umstritten.

Aktuell gibt es keine einheitliche EU-weite datenschutzrechtliche Regelung darüber, wie mit den Aufnahmen umzugehen ist. Die Frage, ob und

wie die erfassten Daten verwendet werden dürfen, muss im Einzelfall beantwortet werden. Sie erforderte in der Vergangenheit meist den Einsatz mehrerer gerichtlicher Instanzen.

Datenschutz und Nachvollziehbarkeit

Das Fraunhofer AISEC arbeitet gemeinsam mit der Universität Passau und der Unicon GmbH an einer Lösung, die eine datenschutzkonforme Aufzeichnung, Speicherung und Auswertung sensibler Daten ermöglicht: Die in Entwicklung befindliche „Privacy BlackBox“ sieht einen zuverlässigen Schutz von Bild-, Ton- und Videodaten vor Missbrauch vor sowie in begründeten Einzelfällen eine strikt zweck- und anlassgebundene Auswertung.

Die Privacy BlackBox basiert auf zwei zentralen Bestandteilen: Ein vertrauenswürdige Aufnahmegerät ermöglicht eine dezentrale Datenspeicherung und eine betreibersichere Datenverschlüsselung direkt auf dem Gerät. Eine digitale Treuhänder-Infrastruktur schützt vor unbefugtem Zugriff auf die Daten und garantiert transparente Nachvollziehbarkeit.

Vertrauenswürdiger Datenschreiber

Die technologische Ausgestaltung des Aufnahmegeräts hat das Fraunhofer AISEC übernommen. Die dezentral gespeicherten Daten werden sofort im Gerät verschlüsselt und digital signiert. Auch physische Angriffe gegen das System, beispielsweise gewaltsames Öffnen des Gehäuses, werden umgehend erkannt. Das Gerät stoppt sofort weitere Aufnahmen, zusätzlich wird einer der zum Auslesen der Daten notwendigen Schlüssel zerstört, sodass bereits aufgenommene Daten nicht mehr entschlüsselt werden können und für den Angreifer wertlos werden.

Juristisch wird das Projekt vom Lehrstuhl für öffentliches Recht, Europarecht und Informationsrecht der Universität Passau begleitet.

Aufmerksamkeit ist die beste Lösung

UDV-Studie zur Ablenkung am Steuer



Technische Lösungen, um Ablenkung zu vermeiden, überzeugen nicht. Foto: pixabay

Im Ergebnis erfüllte keines der Produkte oder Lösungsansätze den selbst gestellten Anspruch, Fahrerablenkung zu reduzieren oder zu vermeiden. Ein Smartphone, Tablet oder ähnliche technische Geräte während der Fahrt nicht zu benutzen, sei immer noch die beste Lösung, um Ablenkung zu vermeiden.

Die Integration der Kommunikationsgeräte in das bordinterne Infotainment-System von Fahrzeugen in Kombination mit einer ausreichend leistungsfähigen Sprachsteuerung habe laut UDV durchaus das Potenzial, die Ablenkung zu minimieren. Dazu müssten die Systeme aber deutlich leistungsfähiger werden. Außerdem müssten die Fahrer-Fahrzeug-Schnittstellen systematisch optimiert werden.

Da nicht alle Fahrzeuge über ein geeignetes bordinternes Infotainment-System mit der Möglichkeit, ein Smartphone zu integrieren, verfügen, müsste eine Lösung bereitgestellt werden, die ausschließlich auf Basis des Smartphones funktioniert. Dafür böten sich Apps an. Bereits am Markt verfügbare Apps seien dafür jedoch nicht geeignet.

Es sei absehbar, dass das Problem der Ablenkung durch Kommunikationsgeräte allein durch technische Funktionen nicht zu lösen sein wird. Ein kombinierter Ansatz aus Information und Aufklärung, um das Problembewusstsein zu erhöhen, in Verbindung mit einer auf die Verkehrssicherheit fokussierten Unterstützung der Kommunikationstätigkeiten dürfte der vielversprechendste Weg sein, mit dem Problem umzugehen.

Verschiedene Hersteller haben unterschiedliche technische Produkte entwickelt, um Ablenkung durch Smartphones und Tablets während der Fahrt zu vermeiden oder zumindest abzumildern. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat einen Überblick über derzeit am Markt befindliche Lösungsansätze und Produkte erstellt. Anschließend wurde bewertet, ob diese geeignet sind, Fahrerablenkung zu vermeiden.

Impressum



DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2019, 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:
Runter vom Gas

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

Druck:
Druckerei Flock
50858 Köln

ISSN: 0940-9025

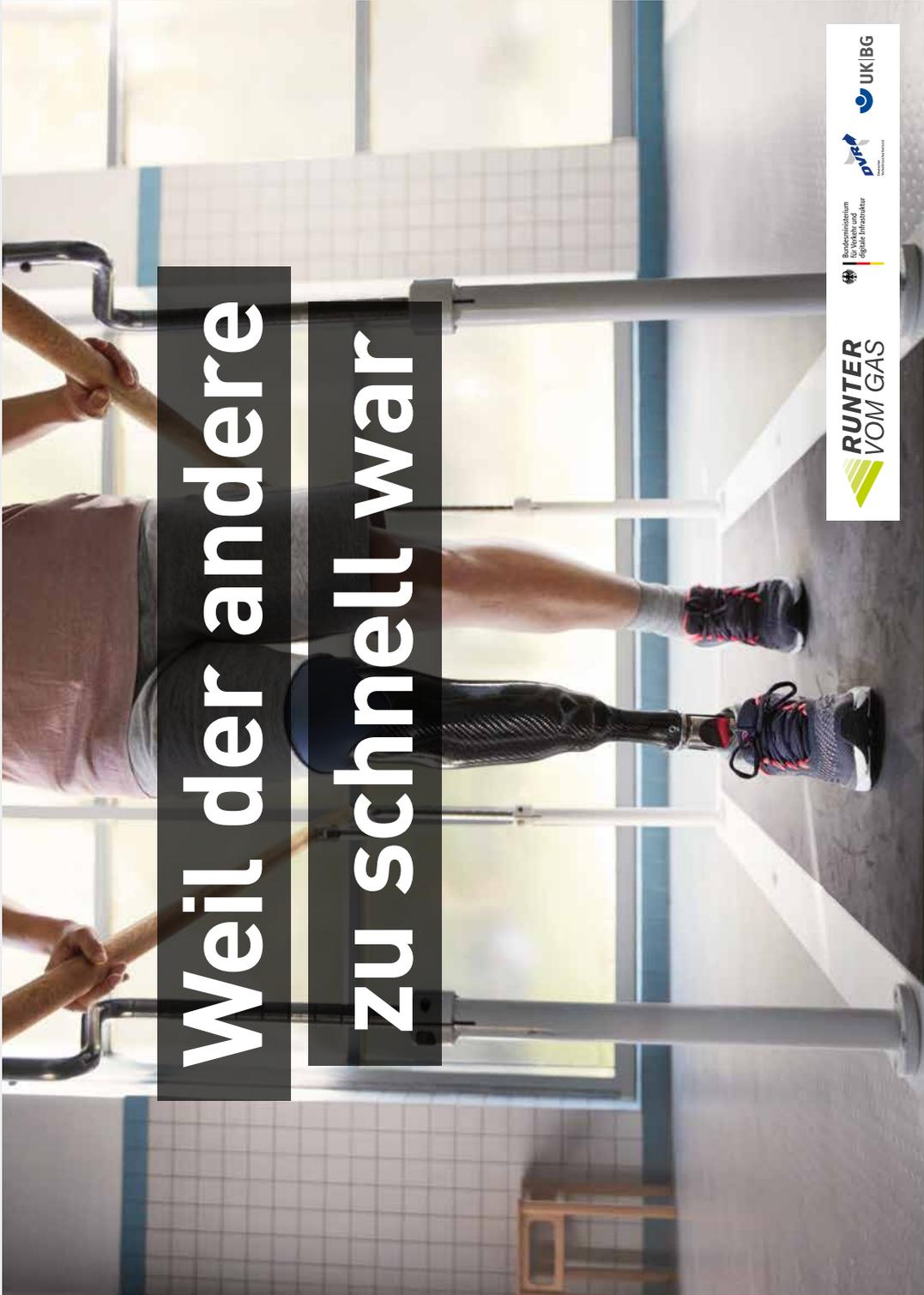
Der „DVR-report“ wird von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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



**Weil der andere
zu schnell war**

**RUNTER
VOM GAS**

Bundesministerium
für Arbeit und
Sozialversicherung

DUER

UKIBG