

DVR

report

1/2020

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Im Blickpunkt

Psychische Beeinträchtigungen –
eine unterschätzte Unfallfolge

Mitglieder

Im Betrieb mit dem
E-Scooter unterwegs

Journal

Neue Online-Serie mit
Gernot Hassknecht

Wissenschaft

Rückmeldefahrt für Ältere

In eigener Sache: Befragung der Leserinnen und Leser

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir möchten gerne erfahren, wie Ihnen der DVR-report gefällt und ob wir etwas besser machen können. Daher würden wir uns sehr freuen, wenn Sie sich ein paar Minuten Zeit nehmen und den zweiseitigen Fragenbogen, der dieser Ausgabe beiliegt, ausfüllen und im ebenfalls beigefügten Briefumschlag an uns zurücksenden. Alternativ können Sie auch online unter www.dvr.de/report-umfrage an der Befragung teilnehmen. Sollten Sie sich für die postalische Variante entscheiden, leiten wir die Rücksendeumschläge ungeöffnet an das unabhängige Marktforschungsinstitut Kantar weiter, das Ihre Antworten anonym auswerten wird.

Alle, die an der Befragung teilnehmen, haben die Chance auf attraktive Gewinne! Für die Teilnahme an der Verlosung tragen Sie bitte Ihre Daten am Ende des Fragebogens oder der Online-Befragung in das Adressfeld ein. Die Gewinne sowie unsere Teilnahme- und Datenschutzbestimmungen finden Sie online unter www.dvr.de/evaluation-gewinnspiel-dvr-report. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Inhaltlich wird der DVR in diesem Jahr einen Schwerpunkt auf den sicheren Fußverkehr legen. Diese Verkehrsteilnehmergruppe kommt in Diskussionen über Mobilitätskonzepte der Zukunft oftmals zu kurz. Wie kann der Straßenverkehr für Fußgängerinnen und Fußgänger sicherer gestaltet werden? Welche Probleme gibt es und wie können Lösungswege aussehen? Das sind die zentralen Fragestellungen, denen sich der DVR verstärkt widmen möchte. Den thematischen Auftakt bildete der gemeinsame Parlamentarische Abend von DVR und Deutscher Verkehrswacht (DVW) in Berlin (einen Bericht dazu finden Sie auf Seite 4).

Entscheidende Ansätze sind sicherlich in der Stadtplanung zu finden. Die Netzinfrastruktur muss verbessert werden. Fußwege müssen besser geplant und auch ausgeleuchtet werden. Es ist absurd, dass die Fahrbahnen in unseren Städten beleuchtet werden, Gehwege hingegen nicht oder nur sehr selten.

Hinzu kommt ein Mangel an Daten. Wir wissen häufig nicht, wie und wo Unfälle mit Fußgängern und Fußgängerinnen passieren. Dieses Wissen ist aber entscheidend, um Unfälle künftig vermeiden zu können.

Klar ist, der Fußverkehr benötigt eine laute Stimme, er darf nicht unter die Räder kommen.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Rücksichtsvolles Verhalten gegenüber älteren Menschen

Mehr als die Hälfte aller getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger im Straßenverkehr ist 65 Jahre oder älter. Gerade das Queren der Fahrbahn erweist sich immer wieder als Problem. Ältere werden als ungeschützte Verkehrsteilnehmende schnell übersehen, ihr Tempo passt nicht immer in hektische Abläufe. Gleichzeitig nimmt im Alter die Verletzbarkeit zu, Unfälle haben schlimmere Folgen. Mit seiner neuen Kampagne möchte der DVR gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jüngere Altersgruppen sensibilisieren, besondere Rücksicht auf Ältere zu nehmen und sie stärker zu beachten. In zehn deutschen Städten werben seit Dezember 2019 Busse mit einprägsamen Motiven und Botschaften für ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber älteren Menschen im Straßenverkehr.

„Ich fühl’ mich jung. Ich brauche nur länger“ und „Ich geh’ mit der Zeit. Aber langsamer als du“ lauten die humorvollen Botschaften, die auf

Bussen in Berlin, Dortmund, Dresden, Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, München und Stuttgart zu sehen sind.

2018 verunglückten rund 53.000 Menschen im Straßenverkehr, die mindestens 65 Jahre alt waren. Das sind 7,4 Prozent mehr als 2017. Knapp 25 Prozent kamen zu Fuß ums Leben.

Die Busse werden bis Mitte dieses Jahres unterwegs sein. Parallel dazu kommuniziert der DVR die Kampagne auch auf seinen Social-Media-Kanälen.



Linienbusse werben für ein rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Älteren. Foto: DVR

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	14
INTERVIEW	17
JOURNAL	20
EUROPA	23
WISSENSCHAFT	25
IMPRESSUM	27

Vorrang für den Fußverkehr

Parlamentarischer Abend von DVR und DVW

Die sichere Gestaltung des Fußverkehrs stand im Fokus des Parlamentarischen Abends von DVR und Deutscher Verkehrswacht (DVW) in der „Alten Pumpe“ in Berlin. Rund 180 Gäste aus Politik – darunter Abgeordnete des Deutschen Bundestages sowie drei Staatssekretäre –, Verbänden und Verkehrsorganisationen waren der Einladung gefolgt.

Fußverkehrsfreundliche Infrastruktur

In seiner Begrüßung betonte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf, dass der Fußverkehr eine größere Lobby benötige. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und Radfahrbegeisterte hätten vorgemacht, wie wirksam der Druck der Gesellschaft auf die Politik sei. Daran wolle man sich beim Thema Fußverkehr ein Beispiel nehmen. Als besonders wichtige Maßnahme hob er das Thema Infrastruktur hervor. Diese sei aktuell nicht für ungeschützte Verkehrsteilnehmende ausgelegt, so Eichendorf. Zudem müsse die Ampelschaltung an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst werden. Auch ältere Menschen müssten sicher die Straßen überqueren können.

Fehlerverzeihende Mobilität

Der stellvertretende Generaldirektor für Mobilität und Transport der Europäischen Kommission (DG MOVE), Matthew Baldwin, sagte, Menschen machten Fehler. Diese dürften aber nicht mit dem Tod bestraft werden. Deshalb müsse man den Fokus in der Verkehrssicherheit nun stärker auf das Thema Fußverkehr legen. Städte wie Helsinki und Oslo würden beweisen, dass

Mobilität ohne getötete Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende möglich sei.

Fußwegenetze ohne Barrieren

In ihrem Impulsvortrag stellte Dr. Viktoria Wesslowski, Beraterin für kommunale Fußverkehrsförderung, die Vorteile des Fußverkehrs dar und zeigte anhand von Unfallstatistiken, dass die Zahl der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger stagniere. Im Jahr 2018 sind 458 Fußgängerinnen und Fußgänger ums Leben gekommen, mehr als 30.000 wurden verletzt. Um mehr Sicherheit zu schaffen, müssten Fußwegenetze von höherer Qualität geschaffen werden. Durchgängige Netze ohne Barrieren oder Gefahrenstellen seien notwendig.

Bisherige Anstrengungen reichen nicht aus

In der von Marco Seiffert (Rundfunk Berlin-Brandenburg) moderierten Diskussion tauschten Wesslowski, Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig, Alois Rainer, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, und Stefan Gelbhaar, Obmann von Bündnis 90/Grüne im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, ihre Argumente aus. Ergänzt wurde das Quartett durch Gäste aus dem Publikum, die Fragen stellten.

Während Rainer betonte, dass man bereits auf einem guten Weg Richtung mehr Sicherheit für den Fußverkehr sei, betonte Gelbhaar, dass die bisherigen Anstrengungen nicht ausreichten. So richte sich die Novelle der



Moderator Marco Seiffert leitete die Diskussion mit Friedemann Goerl (Stadt Leipzig), Alois Rainer (MdB), Stefan Gelbhaar (MdB) und Dr. Viktoria Wesslowski, Beraterin für kommunale Fußverkehrsförderung (v.l.n.r.).
Foto: © André Kowalski

Straßenverkehrsordnung (StVO) nur an Radfahrende.

Goerl erläuterte, dass viele Gesetzestexte die Rolle des Autos betonten und kaum auf die Belange der Gehenden eingingen. Dieser Umstand erschwere es in der Praxis, eine fußverkehrsfreundliche Infrastruktur zu gestalten.

In seinem Schlusswort machte DVW-Präsident Prof. Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., deutlich, dass der Fußverkehr eine starke Lobby benötige. Zudem müssten Ziele für einen sicheren Fußverkehr klar definiert werden und messbar sein, damit sie umsetzbar seien.

Weitere Informationen unter:

www.dvr.de/presse/presseinformationen/vorrang-fussverkehr-parlamentarischer-abend-dvr-dvw

Mobilitätswandel muss sicher und gerecht sein

DVR-Kolloquium „Wem gehört die Stadt?“

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 Radwegen, um ihre Waren oder Pakete ausliefern zu können. Auf Gehwegen geparkte Pkw verhindern das Durchkommen von Menschen, die mit einem Rollator unterwegs sind, oder Eltern mit Kinderwagen. Tagtäglich wird auf unseren Straßen um den immer knapper werdenden Platz gerungen.

Wie kann die Neuverteilung des Verkehrsraums im Sinne einer sicheren und gerechten Verkehrswende gelingen? Das DVR-Kolloquium „Wem gehört die Stadt? Wege zu einer sicheren und gerechten Neuverteilung des Verkehrsraums“ griff diese Frage auf. Unterstützt wurde das Kolloquium von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem ADAC, ideale Partner waren der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Neuaufteilung des Straßenraums

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, erklärte DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf in seiner Begrüßung der rund 150 Teilnehmenden in Bonn. Angesichts des immer komplexer werdenden Verkehrs, neuer Fahrzeuge wie zum Beispiel E-Scooter, müsse die Frage diskutiert werden, wie alle Menschen noch sicher ankommen können.



Wege zu einer sicheren und gerechten Neuverteilung des Verkehrsraums standen im Fokus des DVR-Kolloquiums. Foto: Jörg Loeffke

Die momentane Entwicklung bringe es mit sich, dass der Straßenraum neu aufgeteilt werden müsse, so der Präsident. Aufgabe des DVR und all seiner Mitglieder sei es, konkrete Ideen zu entwickeln, wie dies gelingen könne.

Gegenseitige Rücksichtnahme

Einig waren sich die Fachleute, dass der Fuß- und Radverkehr in unseren Städten unter Berücksichtigung der Sicherheit ausgebaut werden müsse. Darüber hinaus müssten sich aber auch alle Verkehrsteilnehmenden regelkonform verhalten. Das Fehlverhalten sei besonders häufig Ursache für Unfälle: Autofahrende würden den Schulterblick vernachlässigen, Radfahrerinnen und Radfahrer auf falschen Flächen fahren. Falschparken und Rotlichtverstöße seien weitere Unfallursachen. Mehr gegenseitige

Rücksichtnahme sei daher von allen gefordert.

Fahrradmobilität in Bozen

Wie es gelingen kann, zu einer echten Fahrradstadt zu werden, wurde am Beispiel von Bozen in Südtirol gezeigt. Das Herz der Radinfrastruktur ist dort die „Radautobahn“ durch die Stadt. Außerdem ist in Bozen ein Netz von Radverkehrsanlagen mit einer Länge von 53 Kilometern gebaut worden. Neben zahlreichen weiteren infrastrukturellen Gestaltungselementen tragen eindeutige Beschilderungen, eine intuitive Fahrbahnführung sowie „intelligente“ Ampeln dazu bei, dass Radfahrende sicher unterwegs sind.

Weitere Informationen unter:

www.dvr.de/presse/presseinformationen/dvr-kolloquium

Michael Kessler ist „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2020“

Der Schauspieler ist ein leidenschaftlicher Alltagsradler

AKTUELL



Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS), zeichnete Michael Kessler aus. Foto: Andreas Endermann / Deutscher Fahrradpreis

Der Schauspieler Michael Kessler, unter anderem bekannt geworden durch die Sendungen „Switch“ und „Kessler ist ...“, erhält die Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2020“. Den passionierten Alltagsradler hält weder Regen noch Schneefall vom Fahrradfahren ab. Ob zur Arbeit, zu Geschäftsterminen oder zum Einkaufen, das Rad ist bei ihm immer die erste Wahl.

Kessler ist als Schauspieler das erste Mal 1991 im Kultfilm „Manta, Manta“ zu sehen. Im Jahr 2010 fährt er in seiner Reise-Sendung „Kesslers Expedition“ mit dem Klappprad von Kopenhagen nach

Berlin sowie mit dem Postrad über die Alpen. „Das Rad ist einfach das tollste Fortbewegungsmittel und ein absoluter Genuss“, so der 52-Jährige. Sein Reisetipp für Familien, die mit dem Fahrrad verreisen wollen – der Osten Deutschlands. Die Infrastruktur sei gut ausgebaut, Hotels und Gastronomie hätten sich auf Fahrradgäste eingestellt.

„Das Fahrrad ist ein ideales Fortbewegungsmittel“

DVR-report: Sie sind die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2020“. Warum halten Sie sich selbst für besonders fahrradfreundlich?

Kessler: Seit meinem sechsten Lebensjahr fahre ich Fahrrad. Ich bin ein sogenannter „Alltagsradler“. Wann immer ich kann, erledige ich meine Wege mit dem Rad. Dabei ist es mir egal, ob es regnet oder schneit. Auch meine Einkäufe erledige ich in Köln mit dem Rad – solange keine Wasserkästen dabei sind.

DVR-report: Was für ein Fahrrad nutzen Sie?

Kessler: Ein ganz normales Herrentourenrad mit einer Mehrgangschaltung. Ich fahre ohne Funktionswäsche, ohne Karbonlenker. Ich bin ein ganz normaler Fahrradfahrer. Am liebsten nutze ich meine Muskelkraft, daher kommen Pedelecs und Co. nicht für mich infrage.

DVR-report: Wie sicher fühlen Sie sich mit dem Fahrrad auf den Straßen?

Kessler: Ich fahre schon seit 1973 Fahrrad. Wirklich unsicher habe ich mich aber nie gefühlt. Das mag auch daran liegen, dass ich ein sehr umsichtiger Radfahrer bin, der genau aufpasst und sich auch defensiv verhält. Nachts fahre ich zum Beispiel immer mit Licht. Aus der Perspektive des Autofahrers kenne ich die Momente, in denen aus der Dunkelheit ganz plötzlich ein Fahrradfahrer auftaucht – ohne Licht und noch dazu dunkel gekleidet. Für Radfahrer kann das schnell gefährlich werden.

Auch wenn es mittlerweile mehr Radwege gibt als in den 1970er Jahren bedeutet das natürlich nicht, dass man vor dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer gefeit ist. Aber ich sehe das so: Wenn man sich an die Regeln hält und sich alle daran halten, dann ist es im Straßenverkehr für alle sicherer.

DVR-report: Wo wir gerade beim Thema Verkehrssicherheit sind: Tragen Sie einen Helm?

Kessler: Ich habe einen Helm und finde es wichtig, ihn zu tragen. Aber ich muss gestehen: Immer trage ich



„Wann immer ich kann, erledige ich meine Wege mit dem Rad.“ Foto: Gundula Krause

ihn nicht. Zum Beispiel, wenn ich zum Bäcker um die Ecke fahre. Bei langen Strecken nutze ich meinen Helm meistens. Zudem achte ich auf Gefahrenmomente, wie beim Abbiegen, bei sich plötzlich öffnenden Autotüren oder durch mangelnde Abstände.

DVR-report: Wann sind Sie zuletzt in eine brenzlige Situation geraten und wie sah sie aus?

Kessler: Tatsächlich bin ich erst vor kurzem in eine schwierige Situation geraten. Ich hatte großes Glück. Schuld war der kurze Blick aufs Smartphone, um die Uhrzeit zu checken. Plötzlich musste ich bremsen. Da ich nur die Vorderbremse genutzt habe, bin ich über den Fahrradlenker gestürzt. Zu meinem Glück befand ich mich auf einer unbefahrenen Straße innerhalb eines Wohnviertels. Während des Radfahrens aufs Smartphone zu schauen, ist ein großer Fehler. Es war definitiv das letzte Mal, dass ich so was gemacht habe. Das Handy ist nicht nur für die Autofahrer gefährlich, sondern natürlich auch für uns Fahrradfahrer. Am besten das Handy wegstecken oder in einer Handyhalterung für das Fahrrad befestigen, wenn man es zur Navigation braucht. Auf jeden Fall sollte man das Smartphone nicht in der Hand

halten während der Fahrt.

DVR-report: Was meinen Sie, wie es gelingen könnte, dass noch mehr Menschen Rad fahren?

Kessler: Meiner Ansicht nach muss das Fahrrad nicht neu erfunden werden – Stichwort Pedelec. Das Fahrrad ist ein tolles Fortbewegungsmittel, das es seit 200 Jahren gibt und das nicht ohne Grund. Es hält fit, gesund und schont die Umwelt. Wir sollten die Bequemlichkeit aufgeben und nur auf das Auto zurückgreifen, wenn es nicht anders geht. Man kann super viel mit dem Fahrrad machen. Auch für Kinder und Jugendliche ist es klasse, um jeden Tag in die Schule zu fahren. Verkehrserziehung ist dafür natürlich wichtig. Eltern-taxis brauchen wir nicht.

Das Fahrrad ist ein ideales Fortbewegungsmittel. Wenn Menschen sagen, dass es Spaß macht Auto zu fahren, kann ich das nicht verstehen. Mit Blick auf Staus und die Parkplatzsuche in den Städten, macht das überhaupt keinen Spaß. Spaß macht mir dagegen, Fahrrad zu fahren, weil ich damit viel schneller und flexibler bin als mit dem Auto in der Stadt.

Interview: Athanasia Theel

Ausgeruht am Steuer

BMVI will mehr Lkw-Parkplätze schaffen



Der Bund investiert in den Bau weiterer Lkw-Parkplätze. Foto: SVG – Jörg Rehaag

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) will mehr Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen schaffen. Dazu hat das Ministerium einen 5-Punkte-Plan erarbeitet, damit Lkw-Fahrende besonders nachts leichter einen Stellplatz finden.

Bundesweite Erhebung

Hintergrund ist eine bundesweite Erhebung zur Lkw-Parksituation. Fast 2.200 Standorte wurden im April 2018 erfasst – in erster Linie bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen sowie die 224 privat betriebenen Autohöfe. Dort wurden die vorhandenen Lkw-Abstellmöglichkeiten und die Zahl der nachts tatsächlich geparkten Lkw gezählt. Das Ergebnis: Seit 2008 ist die Zahl der Lkw-Abstellmöglichkeiten um 31 Prozent von 53.900 auf 70.800 gestiegen. Gleichzeitig ist

aber auch der Lkw-Verkehr gewachsen. Gezählt wurden 94.100 Lkw, das sind 38 Prozent mehr als 2008. Das BMVI hat in den vergangenen zwölf Jahren bereits mehr als 1,2 Milliarden Euro in den Bau neuer Lkw-Parkmöglichkeiten investiert. Auch für das laufende Jahr sind 100 Millionen Euro im Bundeshaushalt eingeplant.

Telematische Parkverfahren

Darüber hinaus sollen verstärkt telematische Parkverfahren (Kolonnen- und Kompaktparken) eingesetzt werden. Dadurch könnten Lkw auf vorhandenen Flächen verdichtet parken. Somit könne im Idealfall bereits vorhandener Lkw-Parkraum um bis zu 50 Prozent gesteigert werden – bei gleichem Flächenverbrauch. Erste Anlagen telematischer Parkverfahren seien bereits erfolgreich in Bayern und Rheinland-Pfalz in Betrieb, weitere

Projekte in Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und im Saarland in Planung oder Bauvorbereitung.

Einheitliches Parkleitsystem

Außerdem plant der Bund, ein einheitliches Parkleitsystem einzuführen. Bisher lägen nur für einzelne Rastanlagen Informationen über freie Parkkapazitäten vor. Der Einsatz von Parkleitsystemen (digital oder infrastrukturell) könne Parksuchverkehre vermeiden und zielgerichtet freie Kapazitäten anzeigen. Damit werde auch die Sicherheit verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellt unter enger Begleitung einer Bund/Länder-Arbeitsgruppe auf Initiative und im Auftrag des BMVI derzeit ein „Konzept für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf Autobahnen“.

Verstärkte Mischnutzung

Der zur Verfügung stehende Lkw-Parkraum müsse optimiert genutzt werden. Hier könne eine verstärkte Mischnutzung von Pkw und Lkw helfen: Pkw-Fahrende rasten vorwiegend tagsüber, Lkw-Fahrende überwiegend

nachts. Durch die Freigabe der Pkw-Stellflächen für Lkw in den Nachtstunden könne zusätzlicher Lkw-Parkraum geschaffen werden. Zusätzlich sollen die verfügbaren Flächenressourcen auf Rastanlagen besser genutzt werden. Die bisher vorgegebene Obergrenze von 50 Lkw-Parkständen für unbewirtschaftete Rastanlagen wurde daher aufgehoben.

Neue Parkraummodelle

Ferner sollen neue Parkraummodelle in Autobahnnähe geprüft werden. Bislang werden neben der Bundesautobahn Lkw-Stellplätze in Gewerbegebieten von privaten Investoren gebaut und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben (Autohöfe). Ein wichtiger Baustein zur Lösung der Lkw-Parkplatzproblematik könne laut BMVI die finanzielle Förderung von privaten Investitionen sein. Das BMVI arbeitet gegenwärtig an einer Förderrichtlinie für Lkw-Stellplätze im Nahbereich von Autobahn-Anschlussstellen insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten. Konkret bedeutet das: Es werden nicht nur neue Lkw-Plätze auf den staatlichen Rastanlagen an den

Autobahnen gebaut. Erstmals soll es auch Fördergelder für private Investoren geben, die Stellplätze neben der Autobahn, zum Beispiel in Gewerbegebieten, schaffen wollen.

Eine weitere Idee, die bereits erprobt wird: Mit modernen Parkleitsystemen sollen Brummifahrerinnen und -fahrer frühzeitig erkennen, wo Plätze frei sind. Und dann vor Ort dank Telematikanlagen verdichtet parken, indem sie ihre Lkw entsprechend der Abfahrtszeit hintereinander abstellen. Auf gleicher Fläche finden damit bis zu 50 Prozent mehr Lkw Platz.

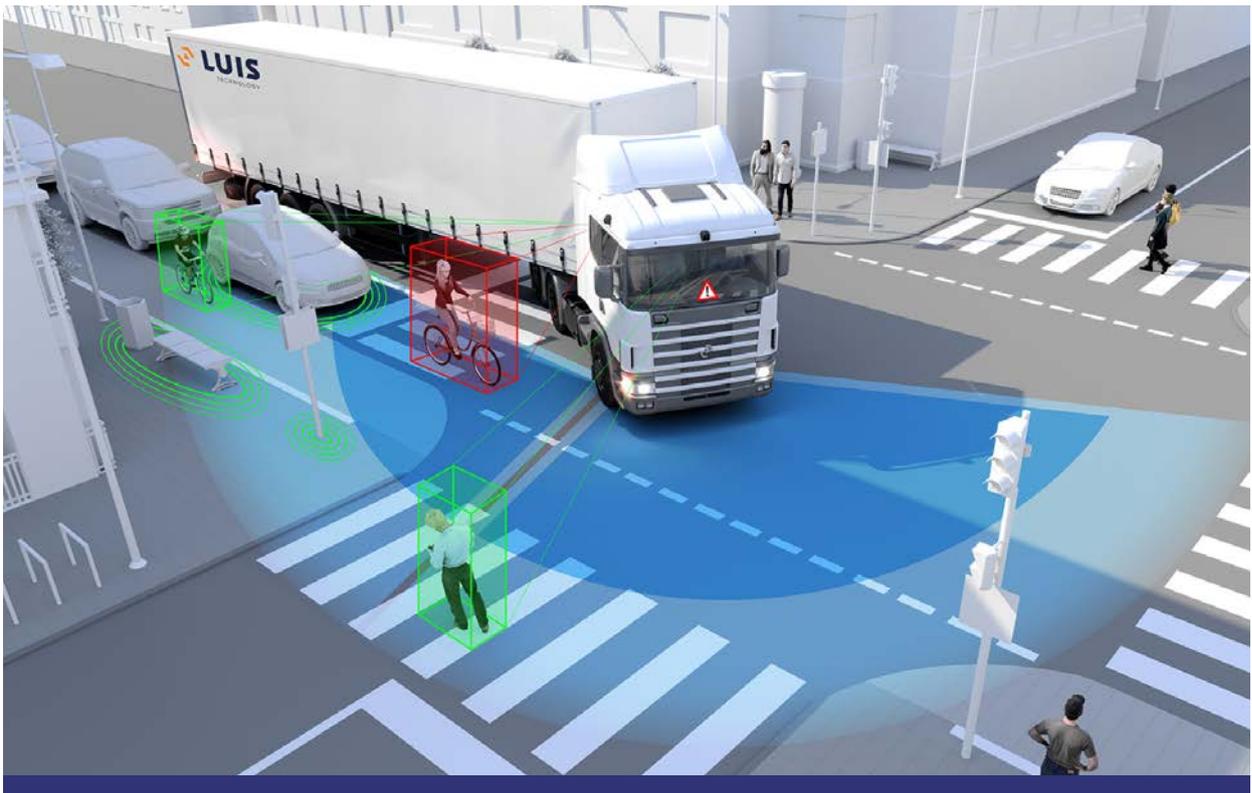
„Unsere Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sorgen dafür, dass Handel und Wirtschaft in Deutschland in Bewegung bleiben. Sie sind jedes Jahr Zehntausende Kilometer auf den Autobahnen unterwegs. Das ist ein anstrengender Job – und macht erholsame Pausen umso wichtiger. Nur wenn Lastwagenfahrer gut ausgeruht und versorgt sind, können sie ihre Tour sicher und erholt fortsetzen“, sagt Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.



Nur wenn Lastwagenfahrende gut ausgeruht und versorgt sind, können sie ihre Tour sicher und erholt fortsetzen. Foto: anweber - Fotolia

Mehr Sicherheit im Radverkehr

Gemeinsames Positionspapier von ADFC und BGL zu Abbiegeunfällen



Abbiegesysteme sollen Personen von statischen Objekten unterscheiden können. Quelle: LUIS Technology GmbH

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) appellieren an Kommunalpolitik und Transportbranche, mehr Sicherheit für Radfahrende zu schaffen. In einem gemeinsamen Positionspapier fordern beide Verbände den sicheren Umbau von Kreuzungen, getrennte Grünphasen an Ampeln und die Ausrüstung möglichst aller Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen.

Sichere Gestaltung von Kreuzungen

„Die Art, wie Kreuzungen in Deutschland gestaltet sind, begünstigt

schwerste Unfälle. Wenn an der Ampel Lkw und Rad direkt nebeneinanderstehen und gleichzeitig Grün bekommen, ist höchste Gefahr im Verzug. Wenn dann die Person auf dem Rad geradeaus fahren will – und der Lkw rechts abbiegt – entsteht eine tödliche Falle, die jährlich 30 bis 40 Menschen das Leben kostet. Kommunen dürfen diese Gefahr nicht weiter ignorieren, sondern müssen gefährliche Knotenpunkte identifizieren und sofort entschärfen“, fordert ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork. Um schwere Unfälle an Kreuzungen zu verhindern, müssten Lkw und Rad- sowie Fußverkehr räumlich getrennt und gute

Sichtbeziehungen hergestellt werden. Die Bundesmittel für den Radverkehr aus dem Klimapaket sollten zur schnellen Entschärfung von Kreuzungen durch Sicherheitselemente, wie aufgepflasterte Schutzinseln und deutlich vorgezogene Haltelinien, genutzt werden.

Abbiegeassistenzsysteme

Unterstützt wird er von BGL-Vorstandssprecher Professor Dirk Engelhardt: „ADFC und BGL eint das Anliegen, die angespannte Situation auf den Straßen zu entschärfen und Radfahrende besser vor schrecklichen Kollisionen mit Lastwagen – und damit auch die

Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer vor den traumatischen Folgen – zu schützen. Deshalb werben wir für eine sicherheitsoptimierte Radwegeinfrastruktur und fordern nicht nur unsere Mitgliedsunternehmen, sondern alle Lkw-Besitzer auf, zeitnah in leistungsfähige Abbiegeassistenzsysteme zu investieren, um die Unfallzahlen dauerhaft zu minimieren.“ Der verpflichtende Einbau von Lkw-Abbiegeassistenten müsse schnellstmöglich umgesetzt werden. Bis die europaweite Pflicht greife, müssten Kommunen ihre Fuhrparks freiwillig mit Abbiegeassistenten aus- beziehungsweise nachrüsten. Auch an Transportunternehmen gehe der Appell, Lkw-Flotten mit Abbiegeassistenten nachzurüsten und die Fördermittel des Bundes aus der „Aktion Abbiegeassistent“ zu nutzen. Hersteller müssten schnellstmöglich Abbiegeassistenten mit Notbremsfunktion marktreif entwickeln.

Grünphasen trennen

Geradausfahrender Radverkehr und rechts abbiegende Kraftfahrzeuge sollten nicht gleichzeitig Grün haben. Die Lösung seien getrennte Ampelphasen für die unterschiedlichen

Verkehrsströme. Kürzere Grünphasen für den Kfz-Verkehr seien zugunsten der Verkehrssicherheit und der Gleichberechtigung der Verkehrsarten in Kauf zu nehmen.

Sichere Anfahrt zu Baustellen

Bei großen innerstädtischen Bauvorhaben müssten Kommunen darauf achten, dass die Anfahrtsrouten der Baustellenfahrzeuge möglichst konfliktarm geplant werden. Hauptachsen des Radverkehrs und Baustellenverkehr müssten – wo immer möglich – voneinander getrennt sein.

Toten Winkel überwinden

Theoretisch gebe es seit der Einführung der vorgeschriebenen Zusatzspiegel an Lkw im Jahr 2007 keinen Toten Winkel mehr. In der Praxis könnten die Fahrerinnen und Fahrer aber während eines komplexen Abbiegevorgangs nicht alle Spiegel gleichzeitig im Auge behalten. Toter-Winkel-Kampagnen seien daher genauso irreführend wie die Aussage, der Mensch hinter dem Steuer könne stets alles überblicken. Alle Verkehrsteilnehmenden müssten für die Gefahr sensibilisiert werden. Vor Fahrtantritt müsse das Fahrpersonal

auf freie Sicht und die richtige Spiegelseinstellung achten.

Unfallforschung verbessern

ADFC und BGL beklagen zudem eine Forschungslücke zur Bewertung unterschiedlicher Kreuzungs- und Signalisierungsarten. Diese müsse geschlossen werden. Auf Basis dieser Forschung müssten neue Design-Standards für sichere Straßen und Kreuzungen entwickelt und schnell in den technischen Regelwerken verankert werden. Schwere Unfälle müssten auch im Hinblick auf die Verbesserung der Infrastruktur systematisch ausgewertet werden.

30 bis 40 Todesfälle pro Jahr

Jedes Jahr sterben 30 bis 40 Radfahrende unter den Rädern abbiegender Lkw. Die Zahl droht nach Einschätzung von ADFC und BGL zu steigen, denn sowohl städtischer Güterverkehr als auch Radverkehr nehmen weiter zu. Während die „Aktion Abbiegeassistent“ des Bundesverkehrsministeriums im Jahr 2019 durch erhöhte Aufmerksamkeit für das Thema zu einer leichten Verbesserung der Unfallsituation geführt habe, zeige sich zu Beginn des Jahres 2020 ein deutlich eingetrübtes Bild. Schon sechs Radfahrerinnen und Radfahrer seien in den ersten Wochen durch abbiegende Lkw getötet worden. Hauptverursacher seien in über 90 Prozent der Fälle die Lkw-Fahrenden. Als Opfer überdurchschnittlich häufig betroffen seien Frauen, Kinder und ältere Menschen auf dem Rad. Auch die Angehörigen und Hinterbliebenen sowie Augenzeugen, Rettungs- und Polizeikräfte am Unfallort würden durch solche Unfälle oft traumatisiert. Das gelte auch für die betroffenen Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer. „Deshalb kann unser gemeinsames Ziel nur ‚Vision Zero‘ – also keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr – sein“, unterstreicht Engelhardt.



Jedes Jahr sterben 30 bis 40 Radfahrende bei Abbiegeunfällen. Foto: VKM

Im Betrieb mit dem E-Scooter unterwegs

Gesetzliche Unfallversicherung gibt Tipps zum sicheren Einsatz



Vor der erstmaligen Verwendung und mindestens einmal jährlich sollten betrieblich genutzte E-Scooter geprüft werden. Foto: DVR

Kommen E-Scooter bei betrieblichen Fahrten zum Einsatz, gelten neben den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auch arbeitsschutzrechtliche Anforderungen. Darauf weisen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen hin. Alle Gefährdungen, die bei der Verwendung eines E-Scooters auftreten können, müssten schon im Vorfeld ermittelt und in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt werden. Darin könne die Unternehmensleitung auch Sicherheitsbestimmungen festlegen, die im normalen Straßenverkehr nicht gelten. So könne sie beispielsweise verfügen, dass E-Scooter nur mit Helm, reflektierender Kleidung und geeigneten Schuhen gefahren werden dürfen.

Unterweisung in Theorie und Praxis

Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), spricht sich für hohe Standards aus: „E-Scooter werden nur dann eine sinnvolle Ergänzung unserer

Mobilität sein, wenn sie möglichst sicher genutzt werden können. Das gilt für Fahrten sowohl im Straßenverkehr als auch auf dem Werksgelände. Hier ist die Unternehmensleitung in der Pflicht. Sie muss gewährleisten, dass ihre Beschäftigten optimal ausgerüstet sind und das Gerät beherrschen, bevor sie es zum allerersten Mal verwenden wollen.“ Mit einer schriftlichen Betriebsanweisung oder der mitgelieferten Gebrauchsanleitung sei es dabei nicht getan. Beschäftigte müssten in einer verständlichen Form und Sprache theoretisch und praktisch vor der Erstbenutzung des E-Scooters unterwiesen werden.

Regelmäßige Prüfung

Um sicherzustellen, dass die betrieblichen E-Scooter dauerhaft in einwandfreiem Zustand seien, müssten sie regelmäßig instandgehalten werden. Inspektion, Wartung und Instandsetzung seien Aufgabe von fachkundigen, beauftragten und unterwiesenen Beschäftigten oder Auftragnehmern

mit vergleichbarer Qualifikation. Vor der erstmaligen Verwendung und mindestens einmal jährlich sollten betrieblich genutzte E-Scooter geprüft werden. Wurde das Gerät beispielsweise bei einem Unfall beschädigt, müsse diese Prüfung auch außer der Reihe stattfinden.

Im Gespräch bleiben

Passieren Unfälle mit dem E-Scooter auf dem Werksgelände oder dem Weg zur oder von der Arbeit nach Hause, greift der Versicherungsschutz durch die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Dr. Stefan Hussy: „Kommt es zu einem Unfall, sollten Arbeitgebende und Belegschaft das Ereignis im Nachhinein analysieren. Es ist wichtig, beim Thema Verkehrssicherheit dauerhaft im Gespräch zu bleiben und über Risiken zu diskutieren. Das gehört zu einer guten Kultur der Prävention. Dafür werben Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in ihrer Präventionskampagne kommitmentensch.“

Wenn das Auto tiefer liegt

KÜS gibt Tipps zum sicheren Tuning



Auch für „höher“ und „tiefer“ gelten klare Vorschriften. Foto: Pixabay

Tieferlegungen oder auch die Erhöhung des Fahrzeugaufbaus, etwa bei Geländewagen, sind mit die häufigsten am Serienfahrzeug vorgenommenen Änderungen. Doch auch für „höher“ oder „tiefer“ gelten klare Vorschriften. Darauf weist die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS) hin und gibt Tipps zum sicheren Tuning.

Änderungen am Fahrwerk

Mit Blick auf Änderungen am Fahrwerk lautet der Anspruch meist, dass es straffer oder komfortabler gegenüber der Serie werden soll. Wird ordentlich gearbeitet, so hat man die Änderung der Fahrdynamik und auch den ausreichenden Abstand der Räder zu den angrenzenden Bauteilen im Blick. Ein häufiges Versäumnis ist allerdings laut KÜS die Nichtbeachtung der Mindesthöhen.

Beleuchtung

Auch für die Beleuchtungseinrichtungen gibt es Vorgaben. Die EU-Norm definiert die Mindesthöhe von Schluss- und Bremsleuchten bei mindestens

35 Zentimetern und die der Abblendscheinwerfer sogar bei 50 Zentimetern. Andere lichttechnische Einrichtungen wie Tagfahrlicht, Nebelscheinwerfer oder Rückstrahler müssen noch eine Höhe von mindestens 25 Zentimetern haben.

Wie aber misst man die richtige Höhe der Leuchten am Fahrzeug? Es ist nicht die Höhe der Gehäuseabschlusskante der jeweiligen Leuchte, sondern deren niedrigster Punkt des tatsächlichen Lichtaustrittes, entweder am Reflektor oder der Projektionslinse zum Boden. Die Polizei misst bei Kontrollen hier genau nach, ganz abgesehen von der Verkehrsgefährdung durch die Blendung des Gegenverkehrs bei Leuchten mit hoher Lichtintensität.

Erhöhung des Fahrzeugaufbaus

Geländewagen werden häufig in der Höhe verändert. Dass es dabei zu einem Dachcrash an der Parkhauseinfahrt kommen kann, ist eine der unangenehmen Nebenerscheinungen. Bei solchen Tuningmaßnahmen ist normalerweise immer eine Änderungsabnahme,

inklusive einer Bestimmung der neuen Fahrzeughöhe und deren Übernahmen in die Zulassungsdokumente nötig. Überwachungsorganisationen wie die KÜS führen diese durch.

Daneben gibt es auch Fahrwerksänderungen mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), bei denen keine Änderungsabnahmen notwendig sind. Die KÜS mahnt hier zur Vorsicht, da dies von den jeweiligen Auflagen abhängt und nicht pauschal bei dieser Prüfzeugnisart so ist. Der Zulässigkeitsnachweis ist bei nicht abnahmepflichtigen Änderungen so lange über die mitzuführende ABE gegeben, wie keine gegenseitige Beeinflussung mit weiteren Änderungsmaßnahmen vorliegt. Mit einer stärker abweichenden Rad-/Reifenkombination zur Serie wird allerdings immer eine Änderungsabnahme notwendig. Hier geht es dann darum, Kontakte der Reifen mit angrenzenden Bauteilen auszuschließen.

Und die Höhe für die Anbringung des Fahrzeugkennzeichens? Auch hierfür gibt es klare Vorgaben. Beim Kennzeichen am Fahrzeugheck muss der untere Rand mindestens 30 Zentimeter von der Fahrbahnoberfläche entfernt sein, vorne sind 20 Zentimeter vorgeschrieben. Hierauf muss bei der Tieferlegung ebenfalls geachtet werden.

Die KÜS bietet über ihre Partner in ganz Deutschland Beratung in Sachen Tuning an. Es empfiehlt sich, vor einem Kauf eines Änderungsteils und dem Umbau den Rat eines Prüfenieurs einzuholen. Dies erspart unter Umständen viel Geld und jede Menge Ärger.

Psychische Beeinträchtigungen – eine unterschätzte Unfallfolge

Schwere Belastungsstörungen sollten behandelt werden



Psychologische Unterstützung für die Unfallbeteiligten ist nicht immer gewährleistet. Fotos: Pixabay

Von Jacqueline Lacroix

„Die Vision Zero ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.“ Diese bis heute gültige Definition der Vision Zero aus Schweden schließt auch die Unfallfolgen mit ein, die bei den Unfallbeteiligten seelische Narben hinterlassen und nicht mit bloßem Auge erkennbar sind. Die medizinische Versorgung körperlicher Verletzungen von Verkehrsunfallopfern erfolgt in der Regel zeitnah und zuverlässig noch an der Unfallstelle. Psychologische Fremdhilfe für die Unfallbeteiligten ist hingegen nicht immer gewährleistet. Beteiligte sind dabei die Verunglückten, aber auch die mittelbar Betroffenen wie Ersthelfende, Angehörige oder Zeuginnen und Zeugen.

Kontrollverlust nach Unfall

Die überwiegende Anzahl der Betroffenen ist in der Lage, die akut eintretenden Belastungsreaktionen selbstständig zu bewältigen. Dabei ist nicht nur das Ausmaß des Unfalls von Bedeutung. Auch die Situation, in welcher der Unfall geschieht, spielt eine große Rolle. Unfallopfer spüren oft einen Kontrollverlust oder fühlen sich ausgeliefert. Ersthelfende erleben Hilflosigkeit, wenn sie zusehen müssen, wie beispielsweise ein Kind verstirbt.

Nicht allen gelingt es, das Unfallereignis zu verarbeiten. Die zunächst eingetretenen Belastungsstörungen, wie unter anderem ein Gefühl der Betäubung oder der Unwirklichkeit, Konzentrationsschwächen, Unruhe oder Ärger, die in der Regel nach Tagen oder Wochen wieder

verschwinden, können sich aber auch auf der Seele festsetzen. Dabei sind psychische Beeinträchtigungen oftmals schwer zu erfassen, da sie auch mit Verzögerung eintreten können. Zu den häufigsten psychischen Erkrankungen infolge von Verkehrsunfällen gehören Fahrphobien, wobei die Betroffenen Angst haben, mit dem Auto, dem Fahrrad oder dem Lkw wieder am Straßenverkehr teilzunehmen. Wenn das belastende Unfallereignis in Form von Träumen oder Flashbacks bei gleichzeitigem Gefühl der Betäubung wiederbelebt wird, steckt vermutlich eine posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) dahinter. Depressive Störungen liegen vor, wenn die Betroffenen eine gedrückte Stimmung aufweisen, antriebslos werden und ihr Interesse an Freunden und Arbeit verlieren und sich abkapseln. Aber auch Anpassungsstörungen, die mit dem Gefühl einhergehen, ständig überfordert zu sein, weisen darauf hin, dass das Unfallereignis nicht verarbeitet werden konnte.

BAST-Studie über Schwerverletzte

Wie viele Betroffene eine psychische Erkrankung infolge eines Straßenverkehrsunfalls in Deutschland entwickeln, ist nicht bekannt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ermittelte in einer Studie, dass jeder vierte der befragten Schwerverletzten, die sich zur stationären Behandlung in einem Krankenhaus befanden, unter psychischen Beeinträchtigungen wie Angst, Depressionen oder einer PTBS litt.

Im Rahmen des EU-Projektes REHABIL zeigte sich, dass bei rund einem Drittel aller Intensivpatienten, die ein Polytrauma erlitten hatten, noch einhalb Jahre nach dem Unfallereignis psychische Langzeitfolgen in Form von Depressionen und PTBS auftraten. Personen, die sich der Unfallsituation hilflos ausgesetzt erlebten, psychisch vorbelastete Personen sowie Kinder und Jugendliche, die noch nicht über

Bewältigungsressourcen verfügen wie Erwachsene, sind dabei besonders gefährdet.

Professionelle Hilfsangebote

Die Vermeidung und Bewältigung von psychischen Unfallfolgen hängt wesentlich von der angemessenen und zeitnahen Hilfe ab. Durch einen frühzeitigen Zugang zu niederschweligen professionellen Hilfsangeboten kann verhindert werden, dass psychische Erkrankungen entstehen und sich verstetigen. Trotz der Vielzahl von Institutionen, die Versorgungsangebote für psychisch belastete Menschen anbieten, gibt es laut einer weiteren Untersuchung der BAST – „Versorgung psychischer Unfallfolgen“ – kaum Angebote, die auf die psychischen Beeinträchtigungen infolge von Straßenverkehrsunfällen spezialisiert sind. Eine unübersichtliche Versorgungslandschaft erschwert es den Laien, sich adäquat zu informieren. Die teils lange Suche nach einem Therapieplatz erweist sich für die Betroffenen als belastend und führt zu einer Verzögerung des Therapiebeginns.

Rehabilitation nach Wegeunfällen

Dies haben die gesetzlichen Unfallversicherungsträger bereits erkannt und stellen auch bei psychischen Folgen von Arbeits- und Wegeunfällen eine geeignete Behandlung und Rehabilitation sicher. Grundlage ist das bereits 2012 eingeführte Psychotherapeutenverfahren. Die professionelle psychotherapeutische Versorgung kann bereits bei unspezifischen psychopathologischen Auffälligkeiten, bei Verdacht auf klinisch relevante Unfallfolgebeschwerden oder bei besonderen Risikofaktoren im Rahmen von fünf sogenannten probatorischen Sitzungen, eingeleitet werden. Die an dem Verfahren beteiligten Ärzte und Psychotherapeuten müssen über Fachkenntnisse in der leitliniengerechten Diagnostik und Behandlung



Wenn das belastende Unfallereignis in Form von Träumen oder Flashbacks bei gleichzeitigem Gefühl der Betäubung wiederbelebt wird, steckt vermutlich eine posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) dahinter.

von typischen Störungen nach Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten verfügen, vertiefende praktische Erfahrungen in der Behandlung entsprechender Belastungs- und Folgestörungen sowie definierte traumabezogene Fortbildungen nachweisen können. Entscheidend für eine erfolgreiche Behandlung ist eine Betreuung, die bereits unmittelbar nach dem traumatischen Ereignis einsetzt.

Ein vergleichbarer Zugang zu professionellen Hilfsangeboten sollte jedoch allen Unfallbeteiligten zur Verfügung stehen. Im Hinblick auf ihr Recht auf eine zeitnahe Behandlung bedarf es hier unabhängig vom Kostenträger einer zügigen Zuweisung der Betroffenen zu einem angemessenen Therapie- oder Beratungsangebot.

Projekt „Hilfefinder“

Mit dem Ziel, die Auffindbarkeit von Informationen für die Betroffenen zu

verbessern, hat die BAST daher gemeinsam mit der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD) und dem DVR die Webseite www.hilfefinder.de eingerichtet. Der Hilfefinder ermöglicht Betroffenen, nach Institutionen in ihrer Nähe zu suchen, die schnelle Hilfe anbieten können. Dort können sie sich zudem über weitere Themen informieren, wie beispielsweise über Behandlungsmethoden, rechtliche Aspekte oder aktuelle Forschungsprojekte. Mithilfe eines Selbst-Checks können sie darüber hinaus zunächst selber feststellen, ob ihre psychischen Beeinträchtigungen einer professionellen Behandlung bedürfen.

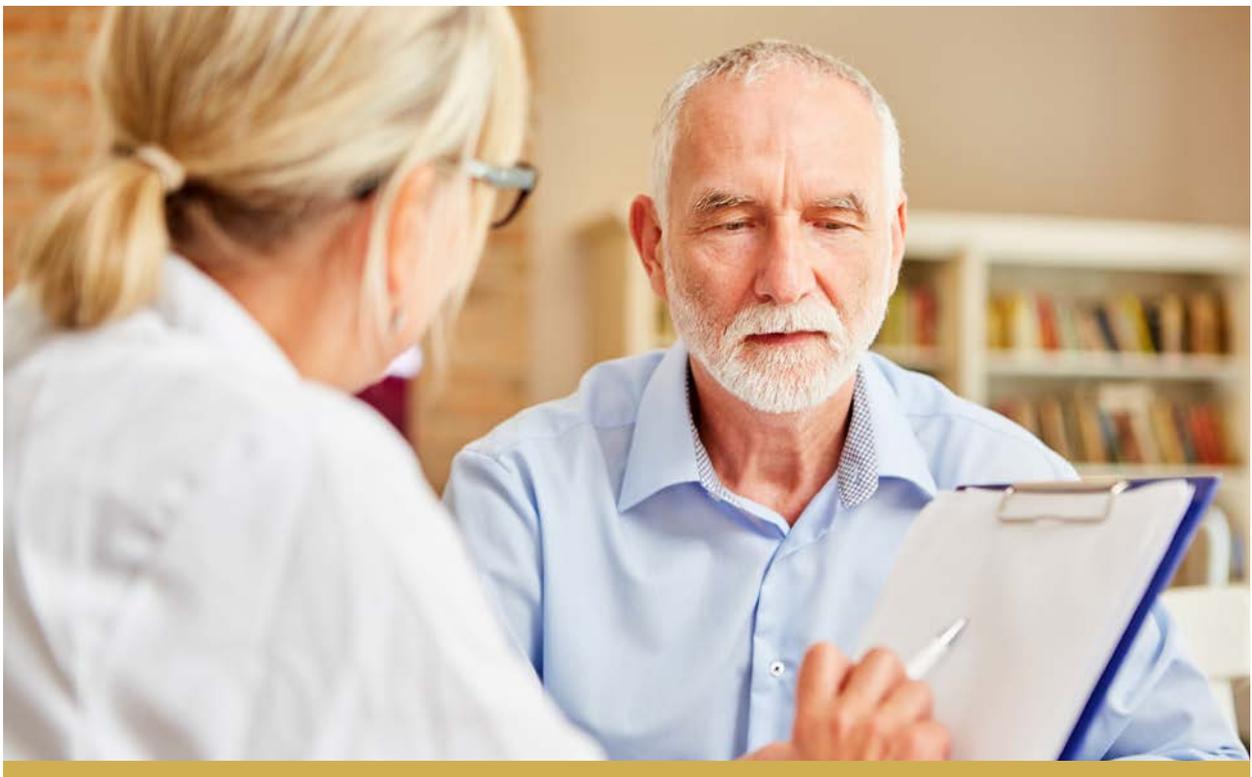
DVR-Beschluss

Mit einem Beschluss des Vorstandes untermauert auch der DVR die Notwendigkeit, psychische Unfallfolgen in die Verkehrssicherheitsarbeit zu integrieren und die Zusammenarbeit und den Austausch darüber auf allen Ebenen zu verstärken: Neben der

Verbesserung der allgemeinen Versorgung psychischer Erkrankungen aufgrund von Straßenverkehrsunfällen und der Etablierung eines Verfahrens, ähnlich dem der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, fordert der DVR eine umfassende Aufklärung, Aus- und Fortbildungen für Ersthelfende, Polizei, Klinikpersonal, Hausärzte und Hausärztinnen sowie pädagogische Fachkräfte, die die Besonderheit psychischer Unfallfolgen thematisieren und damit die entsprechende Sensibilität erhöhen. Mit dem Ziel, die Dimension der psychischen Unfallfolgen zu erfassen, die besonders gefährdeten Personen zu identifizieren und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu ermitteln, sollten darüber hinaus Forschungsprojekte initiiert werden.

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

jlacroix@dvr.de



Durch einen frühzeitigen Zugang zu niederschweligen professionellen Hilfsangeboten kann verhindert werden, dass psychische Erkrankungen entstehen und sich verstetigen. Foto: ©Robert Kneschke - stock.adobe.com

„Allein kann man das nicht verarbeiten“

Marina Rojer aus Regensburg wurde Heiligabend 2019 Augenzeugin eines tragischen und tödlichen Verkehrsunfalls



„Ein großes Lob muss ich den Helfern der Freiwilligen Feuerwehr Schnaittenbach aussprechen. Mit grenzenloser Empathie, Besorgnis und Herzblut haben die sich um mich gekümmert.“ *Foto: privat*

DVR-report: Frau Rojer, wann und wo ist dieser Unfall passiert?

Rojer: Es war Heiligabend 2019. Ich war mit meinem Pkw gegen 18:30 Uhr im Landkreis Amberg-Weizsach (Anmerkung der Redaktion: Der Landkreis liegt im Westen des bayerischen Regierungsbezirks Oberpfalz.) in der Gemeinde Schnaittenbach unterwegs.

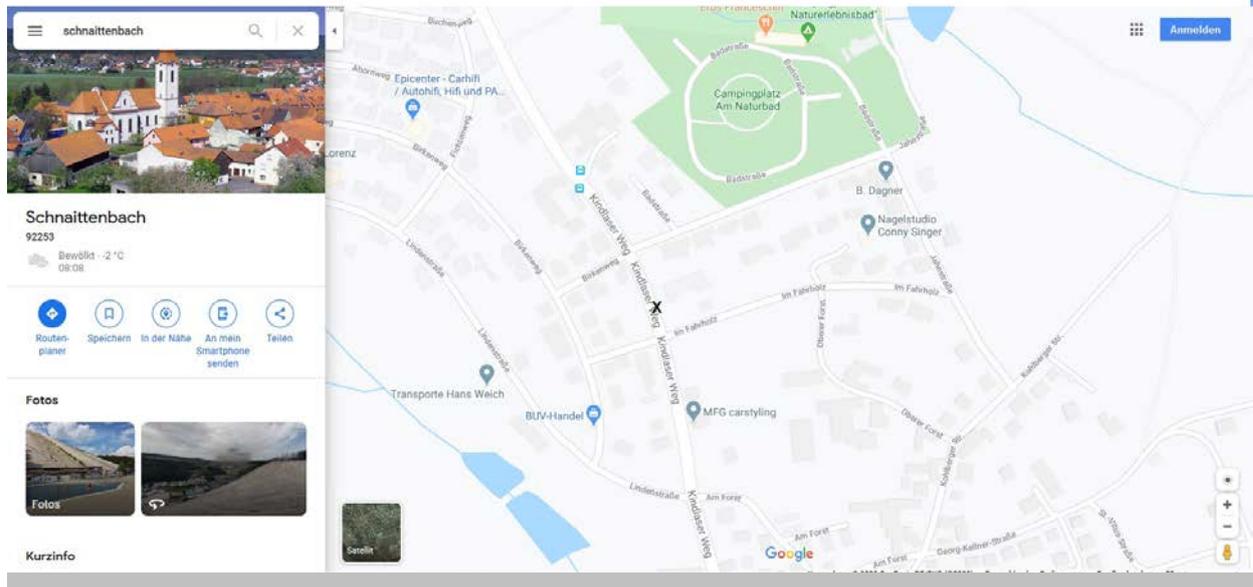
DVR-report: Bitte schildern Sie den Unfallhergang.

Rojer: Ich bin in die Ortschaft hineingefahren und habe etwas auf der Gegenfahrbahn liegen sehen.

Es hat ausgesehen wie ein großer Müllsack und als dann die Lichtkegel meines Fahrzeuges dieses „Etwas“ erfasst haben, konnte ich erkennen, dass es sich um eine Person handelt. Die Person hat die Hand gehoben und gewinkt und gleichzeitig habe ich einen rollenden Rollator wahrgenommen. Ich wollte schon aus meinem Auto aussteigen, als ich gesehen habe, dass sich im Gegenverkehr ein Fahrzeug näherte. Ich habe zur Warnung aufgeblendet und gehupt, um mich bemerkbar zu machen und wäre fast schon aus dem Auto gesprungen, aber die entgegenkommende Fahrerin hat mich gar nicht wahrgenommen. Leider auch die auf der Straße liegende ältere Dame nicht und hat sie mit ihrem Fahrzeug erfasst und mitgeschleift. Bis die Fahrerin zum Stehen gekommen ist, hatte ich schon meinen Pkw verlassen und konnte sehen, wie die überfahrene Frau unter dem Fahrzeug hervorkullerte. Die äußeren Verletzungen waren gravierend, besonders im Schädelbereich.

DVR-report: Können Sie sich an Ihr Befinden unmittelbar nach dem Unfall erinnern?

Rojer: Als erstes habe ich telefonisch meine Verabredung für den Abend abgesagt. Ich war auf dem Weg zu einer Freundin, die mich für den Heiligabend eingeladen hatte. Ich habe ihr gesagt, dass ich nicht kommen kann, weil ich einen Unfall gehabt habe, bei dem jemand ums Leben gekommen sei. Und dann habe ich angefangen zu weinen. Meine Freundin hat sofort versucht, beruhigend auf mich einzureden und mich zu trösten. Ich habe dann keinen Ton mehr rausgebracht. Es war mir in diesem Moment aber sehr wichtig, dass meine Freundin Susanne nicht auf mich wartet und sich Sorgen macht. Parallel hierzu hat ein Mann neben mir angehalten, der



Die Unfallstelle in Schnaittenbach im Landkreis Amberg-Sulzbach (bayerischer Regierungsbezirk Oberpfalz) Quelle: Google

von der Freiwilligen Feuerwehr war, und hat mir gesagt, dass die Einsatzkräfte bereits alarmiert seien und bald eintreffen würden. In der Wartezeit habe ich immer wieder zum Unfallopfer geschaut, obwohl ich es gar nicht wollte. Es scheint ein menschlicher Reflex zu sein, dass die Augen, wie magnetisch angezogen, immer wieder auf die Unfallstelle schauen wollen.

DVR-report: Wie ging es dann weiter? Haben sich die Rettungskräfte auch um Sie gekümmert?

Rojer: Als erstes kam die Feuerwehr und hat die Unfallstelle gesichert und dann kamen die Einsatzkräfte vom Rettungsdienst, die das Unfallopfer ununterbrochen versucht haben zu reanimieren. Zusätzlich ist dann noch das Kriseninterventionsteam zur Unterstützung der Einsatzkräfte geholt worden. Ich hatte den Eindruck, dass der für mich abgestellte Mitarbeiter etwas überfordert war. Hinzu kam, dass Heiligabend war, was die Situation besonders bedrückend machte. Jedenfalls hatte ich den Eindruck, dass dieser Helfer nicht sonderlich gut mit den Gegebenheiten umgehen konnte. Ich

möchte ihm keine Vorwürfe machen, es schien ihm selbst nicht gut zu gehen in dieser Situation, sodass er sich nicht wirklich um mich kümmern konnte.

Ein großes Lob muss ich den Helfern der Freiwilligen Feuerwehr Schnaittenbach aussprechen. Mit grenzenloser Empathie, Besorgnis und Herzblut haben die sich um mich gekümmert, mir eine Decke umgelegt, mir Tee gereicht – es war bitterkalt an diesem Abend. Das war etwas ganz Besonderes für mich und wird mir immer positiv in Erinnerung bleiben. Ich kann das gar nicht oft genug erwähnen.

DVR-report: Wie ging es dann für Sie in den nächsten Tagen weiter? Wie haben Sie die Feiertage überstanden?

Rojer: Für die Feiertage habe ich alle meine familiären Verpflichtungen und Einladungen abgesagt, nur meine Mutter wollte mich partout nicht allein lassen, was mir eigentlich schon zu viel Fürsorge war, ich hätte lieber meine Ruhe gehabt. Es war insgesamt ein gemischtes Gefühl von nicht allein sein wollen und mir ist jede Gesellschaft zu viel. Ich wusste nicht, wohin mit mir. Ich war ruhelos, wollte aber

auch nichts erzählen, fühlte mich so unentschlossen.

Ich wollte auch nicht bedauert oder bemitleidet werden. Diese ständigen Nachfragen verwirren einen nur noch mehr und verstehen kann das sowieso keiner, der so etwas nicht miterlebt hat. Ich hätte es niemandem erklären können, wie man sich nach solch einem Erlebnis fühlt und daher wollte ich das mit mir ausmachen und meine Ruhe haben. Deshalb habe ich mich zurückgezogen.

DVR-report: Wie haben Sie nach den Feiertagen wieder in den Alltag gefunden?

Rojer: Ich habe am 2. Januar dieses Jahres wieder angefangen zu arbeiten. Bis dahin habe ich quasi wenig bis gar nicht geschlafen. Nachts hatte ich immer Halluzinationen vom Aufprall, wie das Auto die Frau erfasst hat, begleitet vom Geräusch der Martinshörner. Dann habe ich Frank Drescher vom Malteser Hilfsdienst angerufen, den ich schon lange kenne und gesagt, ich kann nicht mehr. Herr Drescher hat mich eindringlich gebeten, bei Herrn Fleischmann (Anmerkung der

Redaktion: Diakon Reiner Fleischmann ist Diözesanbeauftragter der Notfallseelsorge in Regensburg und Bundeskoordinator für Krisenintervention beim Malteser Hilfsdienst.) anzurufen und nicht aus falscher Scham zu lange zu warten. Herr Fleischmann gab mir noch am gleichen Tag einen Termin. Er hat die richtigen Fragen zur richtigen Zeit gestellt und mir mit seiner angenehmen Wesensart sehr geholfen. Das war einfach großartig.

DVR-report: Wie wären Sie mit den Erlebnissen dieses schrecklichen Unfalls umgegangen, wenn Sie nicht den Kontakt zu Herrn Fleischmann bekommen hätten?

Rojer: Ich habe noch am Unfallort über den Helfer des Kriseninterventionsteams einen Informationszettel bekommen mit Hinweisen zu diversen Institutionen, an die ich mich hätte wenden können. Das Problem war für mich allerdings, wie schon erwähnt, dass der für mich abgestellte Helfer keinen erfahrenen oder besonders geschulten Eindruck auf mich gemacht hat. Insofern hätte ich mich sehr wahrscheinlich an keine dieser Institutionen gewandt. Ich hätte mich wahrscheinlich in Arbeit vergraben mit der Hoffnung, dass ich den Vorfall verdrängen oder vergessen und zur Normalität übergehen kann.

DVR-report: Haben Sie dann regelmäßig weitere Gesprächstermine vereinbart?

Rojer: Es gab einige Folgetermine, bis ich Herrn Fleischmann glaubhaft versichern konnte, dass ich wieder ohne Unterbrechungen schlafen kann. Wir sind so verblieben, dass ich nach Wunsch und Bedarf jederzeit wieder bei ihm anrufen kann. Von daher geht es mir besser, allerdings bin ich nach wie vor wie elektrisiert, wenn ich einen Rettungswagen mit Martinshorn wahrnehme.



„Ich bin nach wie vor wie elektrisiert, wenn ich einen Rettungswagen mit Martinshorn wahrnehme.“
Foto: Pixabay

DVR-report: Wie ist es in Ihrem persönlichen Umfeld angekommen, dass Sie sich professionelle Hilfe bei Herrn Fleischmann geholt haben?

Rojer: In einem Pool aus Sozialpädagogen und Erziehungswissenschaftlern, mit denen ich zusammenarbeite, wurde ich darin bestätigt, zu Herrn Fleischmann zu gehen und das aufzuarbeiten. Seitens meines Arbeitgebers wurden mir alle Möglichkeiten gewährt, jederzeit Termine wahrzunehmen. Da habe ich von allen Seiten ein schönes Feedback bekommen.

DVR-report: Frau Rojer, wie geht es Ihnen heute?

Rojer: Es geht mir besser, dennoch ist der Unfall immer präsent, aber nicht mehr so lebensbeschränkend. Ich habe die Situation im Griff, die Geschehnisse verfolgen mich nicht mehr jeden Tag.

DVR-report: Wie war und ist es mit Ihrer Teilnahme am Straßenverkehr bestellt? Konnten Sie sofort nach dem Unfall selbst wieder ins Auto steigen?

Rojer: Tagsüber ist das überhaupt kein Problem für mich, abends bei Dunkelheit bin ich allerdings überdurchschnittlich aufmerksam, besonders bei Dingen, die auf der Straße liegen. Das verunsichert mich noch immer, aber auch das ist schon viel besser geworden.

DVR-report: Würden Sie angesichts Ihrer Erfahrungen anderen Menschen, die solch einen tragischen Verkehrsunfall verarbeiten müssen, raten, sich professionelle Unterstützung zu suchen?

Rojer: Unbedingt. Ohne Hilfe wird es nicht gehen, davon bin ich fest überzeugt. Hierfür braucht man einfach einen sensibilisierten Gesprächspartner und den habe ich in Herrn Fleischmann gefunden. Allein kann man das nicht verarbeiten, das schafft man nicht, so stark ist man nicht, oder so abgeklärt. Ein solches Erlebnis kann man nicht einfach ad acta legen.

Interview: Sven Rademacher

Gehbehinderte Frau ist von einem Van überfahren worden

Bei dem Verkehrsunfall in Schnaittenbach an Heiligabend 2019 ist eine 68-jährige gehbehinderte Frau mit ihrem Rollator beim Überqueren einer Straße gestürzt. Die Fahrerin eines Vans konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen und überfuhr die auf der Straße liegende Frau. Obwohl sofort Reanimationsmaßnahmen eingeleitet worden seien, habe man der Frau nicht mehr helfen können, berichtete die Polizei.

„Runter vom Gas“: Neue Online-Serie mit Gernot Hassknecht



Foto: DVR

Hassknecht ist zurück – als Verkehrssicherheitsexperte forscht er dieses Jahr zum Wohle aller Verkehrsteilnehmenden. In zwölf neuen monatlichen Folgen lässt er 2020 die Zuschauerinnen und Zuschauer unter dem neuen Titel „Gernot Hassknecht: Der Experte für Verkehrssicherheit“ an seinen Erkenntnissen teilhaben.

Nach dem Erfolg der ersten Staffel „Auf 180: Besser ankommen mit Gernot Hassknecht“ kehrt der aus der ZDF-„heute-show“ bekannte Berufscholeriker für „Runter vom Gas“ zurück. Vom nörgelnden Beifahrer hat er sich in der neuen Staffel zum Verkehrssicherheitsexperten gemausert. Gernot Hassknecht erforscht, ausgestattet mit einem Assistenten, Klemmbrett und allerlei fragwürdigen Versuchsaufbauten, hochkomplexe Fragen der Verkehrssicherheit. In der ersten Folge widmet er sich dem Thema „Fahren im Winter“ und zeigt etwa, wie man sich nie wieder Gedanken

über das Freikratzen der Autoscheiben machen muss.

Im Laufe des Jahres wird er außerdem Phänomene wie Gaffen, Falschparken und Geisterfahrten unter die Lupe nehmen. Ebenfalls wird er leichtsinnige E-Scooter-Fahrende sowie Fahranfängerinnen und -anfänger auf streng wissenschaftlicher Basis belehren und herausfinden, ob der „holländische Griff“ etwas mit frittierten Kartoffeln zu tun hat.

Die Folgen „Gernot Hassknecht: Der Experte für Verkehrssicherheit“ werden Ende jeden Monats auf der Kampagnenwebseite www.runtervomgas.de und auf Facebook zu sehen sein.

Mehr Informationen zur Kampagne auf:
www.runtervomgas.de
www.facebook.com/RunterVomGas

58. Deutscher Verkehrsgerichtstag: Gute Empfehlungen für sicheren Straßenverkehr

Der DVR begrüßt die Empfehlung des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstages, dass E-Scooter mit Blinkern ausgestattet werden sollen. Auch die Forderungen nach einem Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der für den Radverkehr, bewertet der DVR positiv. Ein richtiger Schritt zu mehr Verkehrssicherheit seien außerdem die Empfehlungen zu den Themen Aggressivität im Straßenverkehr sowie Fahranfängerinnen und Fahranfänger.

Verbesserte Radinfrastruktur

„Der Verkehrsgerichtstag bestätigt den überfälligen Um- und Ausbau der Radinfrastruktur. Nutzer von E-Scootern, Fahrrädern aber auch Fußgänger haben nur dann eine Chance, sicher anzukommen, wenn ihnen der nötige und vor allem sichere Raum im Straßenverkehr zugestanden wird“, sagt DVR-Pressesprecherin Julia Fohmann. Deshalb seien auch bundeseinheitliche Regelungen für Abstellplätze

begrüßenswert. Da die hohe Anzahl an Ordnungswidrigkeiten durch Fahrende von E-Scootern zudem eine unzureichende Kenntnis der geltenden Regeln vermuten lässt, sei es wichtig, über diese aufzuklären.

Aggressives Verhalten

Aggressives Verhalten im Straßenverkehr gefährdet die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. „Falls bei Straftaten Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial der beschuldigten Person vorliegen, muss automatisch eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung angeordnet werden“, sagt die Pressesprecherin. Um aggressives Fahren weiter einzudämmen, fordert der Verkehrsgerichtstag für „aggressive Posen“ zudem einen eigenen Bußgeldtatbestand sowie den Eintrag von Punkten im Flensburger Fahreignungsregister. „Wer drängelt, nötigt, riskant überholt oder anderweitig durch einen aggressiven Fahrstil

auffällt, muss die Konsequenzen deutlich spüren“, so Fohmann.

Optionsmodell für mehr Fahrpraxis

Ein großer Erfolg für die Verkehrssicherheit sei die Forderung, das Optionsmodell für junge Fahrerinnen und Fahrer einzuführen, urteilt der DVR. Demnach soll die Probezeit von zwei auf drei Jahre verlängert und gleichzeitig Anreize zur Verkürzung derselben gesetzt werden, zum Beispiel durch die Teilnahme am Begleiteten Fahren oder Schulungsmaßnahmen. „Gerade für Fahranfänger ist es wichtig, noch mehr Praxiserfahrung zu sammeln. Durch diese Regelung wäre das möglich“, meint die Sprecherin. Die Fachleute waren sich zudem einig, dass die Lehr- und Lernmethoden permanent an die Anforderungen und die Zielgruppe angepasst werden müssten.



Wer drängelt, nötigt, riskant überholt oder anderweitig durch einen aggressiven Fahrstil auffällt, muss die Konsequenzen deutlich spüren. Foto: DVR

Hauptsache Parken!

AGFS-Kongress mit Rekordbeteiligung

Kann denn Parken Sünde sein? Ja, wenn dadurch die Verkehrsräume anderer eingeschränkt werden. Das spiegelte jedenfalls die Haltung der meisten Besucherinnen und Besucher des diesjährigen Kongresses der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) mit dem Titel „Hauptsache Parken!“ am 27. Februar 2020 in der Messe Essen wider. Über 700 Teilnehmende – neue Rekordbeteiligung – dokumentierten, dass „Parken“ zu einem wichtigen Thema in der aktuellen Mobilitätsdebatte geworden ist.

Umdenken und Umparken

In dieser programmatischen Breite thematisierten die Fachleute die ganze Palette an Denkmodellen zur Zukunft des Parkens und baulich-technischen Lösungen: Strategien für das Parkraummanagement, Anreizsysteme, Best-Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland bis hin zur Überwachung und Digitalisierung standen im Fokus der Vorträge.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst betonte die Bedeutung des Radverkehrs im Mobilitätsmix: „Durch Pedelecs und E-Bikes wird der Radverkehr zunehmend zum Pendlerverkehr, weil damit auch längere Strecken zurückgelegt werden können. Für eine gute Radinfrastruktur stellt das Land so viel Geld wie nie zuvor zur Verfügung und schafft neue Stellen für Planer, die sich dem Radwegbau widmen werden. Im Verkehrsministerium wird zudem ein Gesetz für besseren Radverkehr erarbeitet. Mit all diesen Bausteinen



Denkmodelle zur Zukunft des Parkens wurden präsentiert. Foto: Andreas Endermann

wird der Radverkehr einen wachsenden Beitrag zu sauberer und besserer Mobilität leisten.“

Parken neu organisieren

Rund 23 Stunden am Tag blockierten Millionen Kraftfahrzeuge öffentlichen Raum, der dringend für Grünareale, Aufenthalt, Nahmobilität und zur Verbesserung des Mikroklimas gebraucht würde. Diesen Raum zugunsten einer durchgrünter, begegnungs- wie bewegungsfördernden Stadt zurückzugewinnen, sei nur mit einer grundlegenden Neuorganisation und Transformation des „Parkens“ möglich, waren sich die Fachleute einig. Aus Parkraum müsse Lebensraum werden. Dabei seien alle Verkehrsmittel – vom Auto über den Lieferverkehr bis zum E-Scooter – zu integrieren. Auf stark befahrenen Straßen seien besonders gekennzeichnete, stationäre Parkieranlagen für Zweiräder und E-Scooter sowie eine ausreichende Anzahl von Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr vorzusehen. Dies vermeide das „wilde“ Abstellen

von (Leih-)Rädern und insbesondere von E-Scootern auf Bürgersteigen. Ebenso werde das Parken in der zweiten Reihe von Kleintransportern vermieden.

Parkende Autos müssten mehrheitlich aus dem öffentlichen Straßenraum in zum Beispiel eigens errichtete Park- oder Quartiersgaragen oder bestehende private Parkhäuser – besonders in hochverdichteten Wohnquartieren – verlagert werden. Damit könne auch der Parksuchverkehr reduziert werden.

Sicherheit geht vor

Und Parken hat auch etwas mit Verkehrssicherheit zu tun. Gute Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen müssten stets Vorrang vor der Maximierung des Kfz-Parkens haben.

Parkräume müssten sicher gestaltet sein und mehr Platz für den Radverkehr lassen.

Mikromobilität und schwächere Verkehrsteilnehmende

Internationaler Vergleich und Lösungsansätze



Vor dem Hintergrund der Klima-Debatte setzen sich gegenwärtig viele Städte und Kommunen dafür ein, den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Foto: vitaliy_melnic - Fotolia

Von Jacqueline Lacroix

Im Jahr 2018 waren 28 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr in der EU zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs, jeweils 5.180 und 2.160 Personen. Vor dem Hintergrund der Klima-Debatte setzen sich gegenwärtig viele Städte und Kommunen dafür ein, den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Im Fokus stehen insbesondere „die letzten Meilen“, das sind die Strecken unter fünf Kilometern, die mit der Nutzung eines Fahrrades den Pkw ersetzen könnten. Aber auch für Fußgängerinnen und Fußgänger wird Abhilfe geschaffen: Mit E-Scootern als Elektrokleinstfahrzeuge könnten in Ballungsräumen Verkehrsteilnehmende dazu animiert werden, verstärkt öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen und die letzten Meter von der Haltestelle bis zum Ziel mit diesen neuartigen Fahrzeugen zu überbrücken.

PIN Flash des ETSC

Doch wie sicher sind diese Arten der Verkehrsteilnahme? Der neueste PIN Flash-Report des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) beleuchtet die Sicherheitslage von Fußgängern und Fußgängerinnen sowie Fahrradfahrenden im internationalen Vergleich¹: Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Verkehrstoten in der EU ist seit

2010 leicht gestiegen, allerdings gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen EU-Staaten. Während in Rumänien 37 Prozent aller Getöteten zu Fuß unterwegs waren und zehn Prozent mit dem Fahrrad, waren es in Deutschland jeweils 15 und 13 Prozent²; in den Niederlanden waren es acht und 34 Prozent.

Von 2010 bis 2018 betrug der Rückgang der Anzahl der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger in der EU insgesamt 19 Prozent, er war jedoch geringer als der Rückgang von Auto- und Motorradfahrenden (24 und 20 Prozent). Bei den Radfahrenden ist die Bilanz ernüchternd: In diesem Zeitraum ist gar kein Rückgang zu verzeichnen.

Und wie verhält es sich mit den schwer verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden? Laut den Daten, die der ETSC aus 21 Ländern ermitteln konnte, ist die Anzahl der Schwerverletzten im Fußverkehr von 2010 bis 2018 um



¹ ETSC PIN-Flash 38: How safe is walking and cycling in Europe? January 2020.

² Die Zahlen beziehen sich auf den Durchschnitt von 2016 bis 2018.

sechs Prozent zurückgegangen, bei den Fahrradfahrenden nahm dagegen die Anzahl der Schwerverletzten sogar um 28 Prozent zu. Und die Dunkelziffer dürfte hier um einiges höher sein, denn viele Unfälle von Fahrradfahrenden, die schwere Verletzungen zur Folge haben, werden nicht in der polizeilichen Unfallstatistik erfasst.

Vorrang für Fuß- und Radverkehr

Im Zuge einer „Verkehrswende“ hin zur erhöhten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und einer zunehmenden ungeschützteren Verkehrsteilnahme zu Fuß oder mit dem Fahrrad (oder Elektro-Tretroller) ist die Sicherheit zu gewährleisten und ihr sollte eine hohe Priorität eingeräumt werden. Der ETSC hat daher eine Reihe von Empfehlungen ausgearbeitet, die an die lokale, nationale und EU-Ebene gerichtet sind. Auf jeder Ebene sollte die Verkehrsteilnahme einer Hierarchie folgen, die auf Sicherheit, Vulnerabilität und Nachhaltigkeit fußt und bei der die Verkehrsteilnahme zu Fuß oder mit dem Rad auf der obersten Ebene der Hierarchie steht, gefolgt von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Mitgliedsstaaten könnten zur Unterstützung dieser Hierarchie nationale Fußverkehrs- oder Radverkehrsstrategien und -programme entwickeln. Entscheidend für die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmergruppen ist die Verbreitung von Tempo-30-Zonen mit entsprechenden baulichen Maßnahmen. Im Rahmen des öffentlichen Auftragswesens könnten Kommunen, Regionen oder gar die Regierungen den Kauf von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanter technischer Ausstattung vorschreiben, wie beispielsweise Abbiegeassistenten, intelligente Geschwindigkeitsbegrenzer und Notbremsassistenten. Hinsichtlich der Datensammlung sollte die Dunkelziffer „erhellt“ werden, indem beispielsweise Polizeidaten mit Krankenhausdaten kombiniert werden.

³ International Transport Forum/OECD: Safe Micromobility, 2020.

International Transport Forum | CPB
Corporate Partnership Board



Safe Micromobility



Corporate Partnership Board Report

Studie zur Mikromobilität

Laut einer Studie über Mikromobilität des International Transport Forums der OECD ist das Unfallrisiko von E-Scooter-Fahrenden nicht wesentlich höher als das von Radfahrenden³. Mikromobilität wird dabei definiert als die Nutzung von Fahrzeugen, die nicht mehr als 350 Kilogramm wiegen und nicht schneller als 45 km/h fahren. Mikromobilität des Typs A umfasst dabei Verkehre mit Fahrzeugen, die maximal 25 km/h fahren können, sowie Pedelecs, E-Scooter und Segways, aber auch Fahrräder. Bei dieser Definition wird nicht nach motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen unterschieden.

Internationale Vergleichbarkeit nicht möglich

Eine internationale Vergleichbarkeit ist jedoch nicht möglich. Während in China beispielsweise die Pedelecs den Fahrrädern gleichgesetzt werden, fallen sie in Singapur unter die neu geschaffene Fahrzeugkategorie „Personal Mobility Device“ (PMD), zu der auch die E-Scooter gezählt werden. In Deutschland sind Pedelecs in der Verordnung zu Elektrokleinstfahrzeugen ausgenommen, obwohl Pedelecs über einen batterieangetriebenen Motor verfügen. Während E-Scooter-Fahrende in Österreich laut Straßenverkehrsordnung die gleichen Regeln befolgen müssen wie

Fahrradfahrende, ist dies in Deutschland nicht der Fall. Zwar dürfen sie in beiden Ländern nicht die Gehwege benutzen, aber hinsichtlich der Alkoholgrenzwerte werden die E-Scooter-Nutzenden in Deutschland den Pkw-Fahrenden gleichgestellt und nicht den Radfahrenden wie in Österreich.

Empfehlungen des ETSC

Daten zur Verkehrssicherheit oder Unfallhäufigkeit und –schwere von E-Scooter-Nutzenden sind international kaum miteinander vergleichbar und auch nicht besonders umfassend. Dennoch wird in der ITF-Studie herausgearbeitet, dass rund 80 Prozent aller getöteten Radfahrenden und E-Scooter Nutzenden mit einem motorisierten Fahrzeug zusammengestoßen sind. Die Studie stellt darüber hinaus zehn Empfehlungen auf, die sich an politische Entscheidungsträger, Planer, Betreiber und Hersteller wenden. Dabei sollen E-Scooter nicht auf den Gehwegen fahren dürfen und in den Straßenverkehrsordnungen jeweils wie Fahrräder behandelt werden. Um die Datenlage zu verbessern, sollten Betreiber ihre Daten zur Verfügung stellen, insbesondere nach Unfällen. Auch Daten, die über Sensoren der Leih-E-Scooter gesammelt werden, wie beispielsweise die Beschaffenheit der Straßenoberfläche, könnten genutzt werden, damit Straßenbauverwaltungen Schlaglöcher identifizieren und entfernen können. Leihfirmen sollten keine zeitabhängige Preisgestaltung vornehmen, da diese zum Schnellfahren verleiten. Gezielte Polizeikontrollen insbesondere zu Alkohol, Drogen und Geschwindigkeit sollten bei den Nutzenden von Mikromobilität das Bewusstsein dafür schaffen, dass sie, wie andere Verkehrsteilnehmende auch, Regeln befolgen müssen.

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

jlacroix@dvr.de

Rückmeldefahrt für Ältere

UDV-Studie zur systematischen Beobachtung und Bewertung



Der Alterungsprozess verlangt von den älteren Menschen starke Anpassungsleistungen beim Autofahren. Foto: DVR

Die Zahl der Autofahrenden über 75 Jahre wird sich angesichts einer sich verändernden Demografie und der zunehmenden Zahl älterer Frauen, die einen Führerschein besitzen, in den kommenden 20 Jahren etwa verdoppeln. Bekannt ist, dass einzelne motorische und kognitive Funktionen im höheren Lebensalter nachlassen, die für das Autofahren bedeutsam sind. Der normale Alterungsprozess verlangt von den älteren Menschen starke Anpassungsleistungen auch beim Autofahren.

Rückmeldefahrt ist keine Fahrprüfung

In einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) wurde daher eine Rückmeldefahrt für ältere Menschen entwickelt und wissenschaftlich evaluiert. Sie besteht aus einer einmaligen begleiteten Fahrt im Realverkehr. Während der Fahrt wird das Fahrverhalten durch einen Experten systematisch beobachtet und bewertet. Im Anschluss

an die Fahrt erfolgt auf Basis der gemachten Beobachtungen eine individuelle Rückmeldung, die Stärken und Schwächen im Fahrverhalten aufzeigt. Sie soll ältere Autofahrende zur kritischen Selbstreflexion und gegebenenfalls zur Änderung ihres Fahrverhaltens anregen.

Eine Rückmeldefahrt ist laut UDV als niederschwelliges Angebot zum Erhalt und zur Verbesserung der Fahrkompetenz im Alter konzipiert. Wichtig sei, dass die Rückmeldefahrt nicht im Sinne einer weiteren Fahrprüfung fehlinterpretiert werde, sondern darauf abziele, den älteren Menschen auf Augenhöhe eine Möglichkeit zum Erhalt einer sicheren Pkw-Mobilität aufzuzeigen.

Studiendesign

An der Studie nahmen 135 Fahrerinnen und Fahrer im Alter von 70 bis 91 Jahren teil. Sie wurden je einer von drei Versuchsgruppen (zwei

Experimental- und eine Kontrollgruppe) zugeteilt. Jede Gruppe absolvierte dieselbe Fahrstrecke zwei Mal im Abstand von drei Monaten. Jede Fahrt dauerte etwa 45 Minuten inklusive der Rückmeldung. Die Fahrenden wurden bei beiden Fahrten von einer Verkehrspsychologin und einem amtlich anerkannten Sachverständigen/Prüfer begleitet. Diese registrierten besonders umsichtiges, sozial toleriertes und fehlerhaftes Fahrverhalten. Eine Experimentalgruppe erhielt eine Rückmeldung im Anschluss an die erste Fahrt. Die zweite Experimentalgruppe erhielt zusätzlich Feedback während der Fahrt und die Kontrollgruppe erhielt keine Rückmeldung nach der ersten Fahrt.

Bezogen auf alle drei Versuchsgruppen gab etwas weniger als die Hälfte der Teilnehmenden an, bis zu 10.000 Kilometer pro Jahr zu fahren, knapp ein Fünftel bis zu 5.000 Kilometer pro Jahr

und etwa ein Drittel mehr als 10.000 Kilometer pro Jahr. Die Mehrheit der Teilnehmenden hat ihren Führerschein länger als 50 Jahre, etwa ein Drittel gab an, früher als Berufskraftfahrende oder beruflich Vielfahrende unterwegs gewesen zu sein.

Rückmeldung senkt die Fehlerquote

Im Ergebnis zeigte sich, dass während der zweiten Fahrt bei Fahrenden der Experimentalgruppen signifikant weniger Fahrfehler beobachtet wurden als während der ersten Fahrt. Dies war bei denjenigen der Kontrollgruppe, die keine Rückmeldung erhalten hatten, nicht der Fall. Die Zufriedenheit mit der Rückmeldefahrt war im Allgemeinen hoch. Beinahe alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer würden sie anderen Autofahrenden ihrer Altersgruppe weiterempfehlen.

Die Rückmeldefahrt ist mit niedrigen Zeit- und Kostenanforderungen an die älteren Autofahrenden konzipiert worden, denn sie soll ein möglichst niederschwelliges Angebot sein. Die Fahrstrecke enthielt viele, für ältere Autofahrende relevante, potenziell kritische Fahrsituationen, zum Beispiel das Durchfahren komplexer Kreuzungen, Linksabbiegen, Einfädeln und Kreuzen von Rad- und Gehwegen. Die Fahrstrecke dieser Studie befand sich überwiegend innerorts (Stadtgebiet Dresden), ergänzt um eine kurze Überlandfahrt zu und von der stadtnahen Autobahn (A4) sowie einer kurzen Autobahnfahrt.

Elektronische Rückmeldung

Die Beobachtung und Bewertung des Fahrverhaltens erfolgte nach einem besonders auf die Bedürfnisse älterer Autofahrender abgestimmten Standard (ERIKA – Elektronisches Rückmelde-Instrument über Kompetenzen Älterer). Dazu gehören unter anderem die Auswahl der für ältere Autofahrende relevanten, potenziell kritischen Fahrsituationen, die Bewertung als besonders umsichtiges, sozial toleriertes oder fehlerhaftes Fahrverhalten sowie eine Anleitung für das Rückmeldegespräch. Wünschenswert wäre, wenn dieser Standard in ein elektronisches Beobachtungs- und Rückmeldewerkzeug für mobile Endgeräte überführt werden würde. Vorbild dafür können die elektronischen Instrumente zur Beobachtung und Bewertung der Fahrkompetenz junger Fahrerinnen und Fahrer in der praktischen Fahrausbildung (Elektronische Lernstandsbeurteilung, eLBe) und der praktischen Fahrprüfung (Elektronisches Prüfprotokoll) sein.

Ausführlichere Informationen zur wissenschaftlichen Entwicklung und Evaluation der Rückmeldefahrt sowie zu den Beobachtungs- und Bewertungsstandards finden sich unter: <https://udv.de/de/mensch/fahrkompetenzen/rueckmeldefahrt-fuer-senioren>



Eine Rückmeldefahrt ist laut UDV als niederschwelliges Angebot zum Erhalt und zur Verbesserung der Fahrkompetenz im Alter geeignet. Foto: DVR

Anforderungen an Lebensretter steigen

Die Anforderungen an den öffentlichen Rettungsdienst sind in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen: Gegenüber den Jahren 2012/13 gab es 2016/17 pro 1.000 Einwohner rund 13 Prozent mehr Einsatzfahrten. Bei Notfalleinsätzen stieg diese Rate sogar um fast 16 Prozent an. Dies ergab eine aktuelle Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).



Etwa 60 Prozent aller Einsätze erfolgten mit Blaulicht und Sirene. Foto: Pixabay

Mit Blaulicht zum Einsatz, unter Zeitdruck ins Krankenhaus. Wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, zählt jede Minute. Etwa 60 Prozent aller Einsätze erfolgten mit Blaulicht und Sirene. Das erste Rettungsfahrzeug brauchte bei diesen Einsätzen durchschnittlich neun Minuten, bis es am Einsatzort eintraf.

Bundesweit führte der öffentliche Rettungsdienst im Zeitraum 2016/17 rund 14 Millionen Einsätze durch (Notfalleinsätze und Krankentransporte). Dies entspricht etwa 169 Einsätzen pro 1.000 Einwohner und Jahr. Verglichen mit dem zuletzt untersuchten Zeitraum 2012/13 bedeutet dies einen Anstieg um 13 Prozent. Dabei hat sich das einwohnerbezogene Notfallaufkommen gegenüber dem Vergleichszeitraum deutlich um fast zwölf Notfälle pro 1.000 Einwohner oder rund 16 Prozent erhöht. Die entsprechende Notarzttrate weist mit 35 Notarztalarmierungen pro 1.000 Einwohner ein Plus von über drei Prozent auf. Bei den Krankentransporten ist ein Anstieg um rund 15 Prozent zu verzeichnen, auf etwa 82 Transporte pro 1.000 Einwohner.

An einem durchschnittlichen Werktag gingen bundesweit etwa 41.000 Hilfeersuchen bei den Rettungsleitstellen ein. An Wochenenden sank die Zahl samstags auf rund 31.800, sonntags auf 29.700. Notfälle machten rund 53 Prozent des Einsatzaufkommens aus. Über 60 Prozent der Notfalleinsätze erforderten die Beteiligung eines Notarztes. Verkehrsunfälle spielen dabei mit 2,6 Prozent der Notfalleinsätze und 1,2 Prozent der Notarztalarmierungen eher eine untergeordnete Rolle.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2020, 50. 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:
©Halfpoint - stock.adobe.com

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 die andere
kurz abgelenkt war**