

DVR

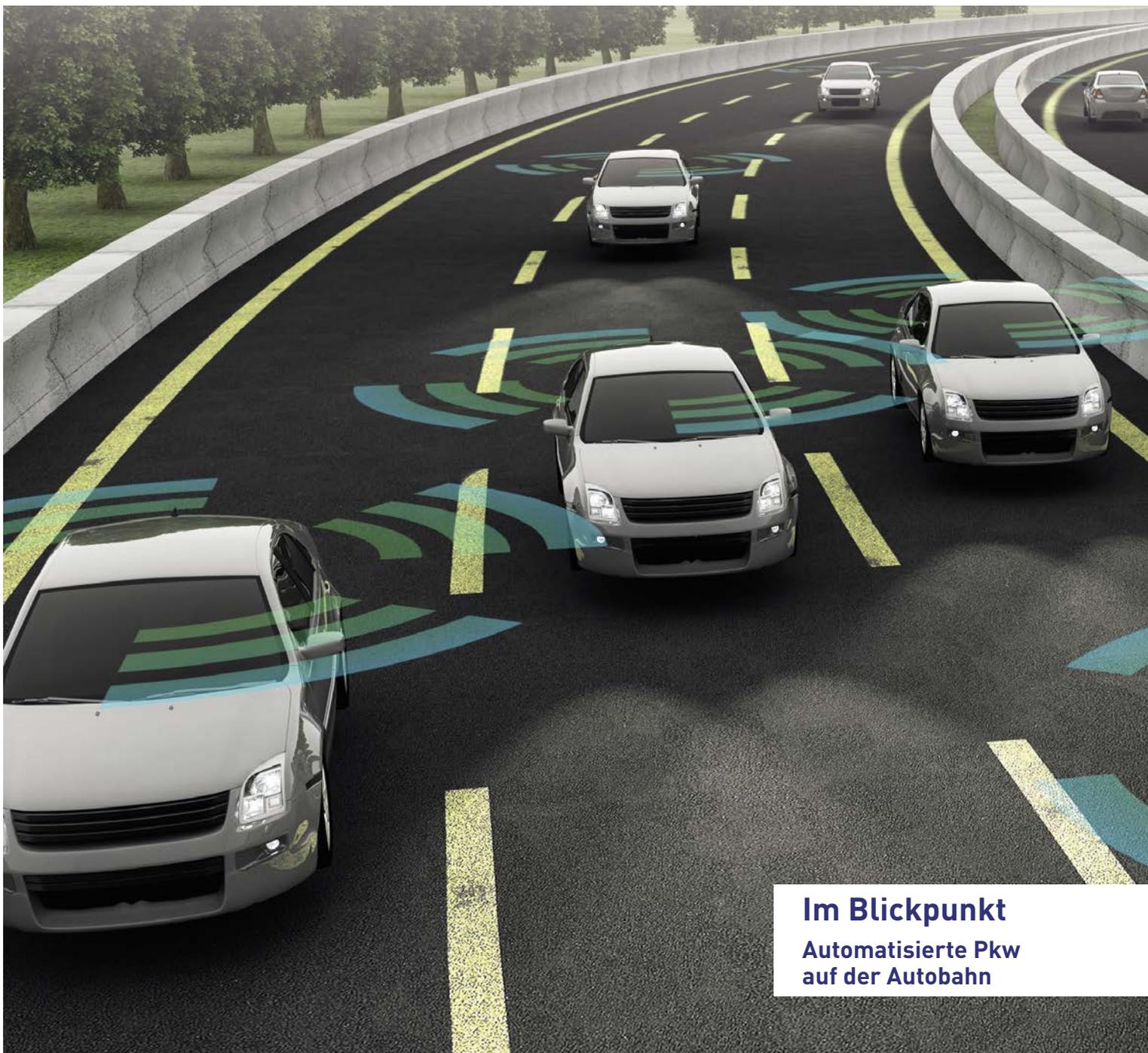
report

3/2020

Fachmagazin

für Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.



Im Blickpunkt

Automatisierte Pkw
auf der Autobahn

Rundschau

Die Strecke kenne ich doch!

Mitglieder

Motorrad fahren im Herbst

Journal

Elterntaxi: Gefahren,
Unfallrisiken und Alternativen

Unfallbilanz 2019: Schwächere besser schützen

Angesichts der 2019 erneut stark gestiegenen Zahl getöteter Pedelecfahrer und -fahrerinnen kommt es darauf an, dass Bund, Länder und Kommunen den Ausbau einer sicheren Radinfrastruktur entschiedener vorantreiben.

Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes kamen im vergangenen Jahr 118 Menschen ums Leben, die ein Pedelec fuhren. Das ist ein Anstieg um 32,6 Prozent (+29 Getötete) im Vergleich zu 2018. Unter den Unfallopfern befinden sich besonders häufig ältere Menschen. So stieg der Anteil der Getöteten ab 65 Jahren, die mit dem Pedelec unterwegs waren, um 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr an. Insgesamt macht diese Altersgruppe rund 72 Prozent der getöteten Pedelecfahrenden aus.

Vielen Menschen ist nach wie vor nicht bewusst, dass sich das Fahren mit dem Pedelec stark vom Fahrradfahren unterscheidet. Zudem ist die Infrastruktur vielerorts noch nicht auf den zunehmenden Anteil von Rad- und Pedelecfahrenden ausgerichtet. Hier muss entschiedener gehandelt werden, um für ausreichenden Platz und eine sichere Infrastruktur zu sorgen.

Das gilt auch für den Fußverkehr. Wir alle sind nahezu jeden Tag zu Fuß unterwegs, sei es auf dem Weg zum Bäcker, zur Haltestelle oder beim Spaziergang in der Mittagspause. Gerade weil das so selbstverständlich ist, ist das Thema Fußverkehr und sichere Gehwege in der öffentlichen und medialen Diskussion kaum präsent. Dabei kamen im vergangenen Jahr 417 Fußgängerinnen und Fußgänger auf unseren Straßen ums Leben, das entspricht einem Anteil von 13,7 Prozent an allen im Straßenverkehr Getöteten. Mit 56 Prozent war über die Hälfte der Getöteten, die zu Fuß unterwegs waren, 65 Jahre und älter. 308 Personen verloren bei Unfällen innerorts ihr Leben. Mit Abstand die meisten von ihnen verunglückten bei

Zusammenstößen mit Pkw tödlich, am häufigsten waren dabei Fehler beim Abbiegen.

Der DVR hat daher vor wenigen Wochen Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs vorgelegt, die in diesem Heft auf den Seiten 16 und 17 vorgestellt werden.

Der DVR setzt sich auf vielfältige Weise für mehr Sicherheit im Fußverkehr ein, unter anderem mit Informationen für Entscheiderinnen und Entscheider in seiner Themenserie, seinen Beschlüssen, oder auch seinen Veranstaltungen. So wird sich das DVR-Kolloquium am 3. Dezember 2020 in Berlin dem sicheren Fußverkehr widmen.

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



Sven Rademacher, Chefredakteur
rademacher@vkm-dvr.de



Nicht angepasste Geschwindigkeit bleibt eine Hauptursache bei Unfällen mit Todesfolge

Die Diskussionen rund um das Thema Geschwindigkeit im Straßenverkehr ebbt nicht ab. 32 Prozent der Menschen, die 2019 bei einem Verkehrsunfall ums Leben kamen, waren in einen Unfall verwickelt, bei dem die Polizei mindestens einer Fahrzeug führenden Person nicht angepasste Geschwindigkeit vorwarf. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, wurden insgesamt 963 Menschen im vergangenen Jahr bei Geschwindigkeitsunfällen getötet, 53.687 wurden verletzt und von diesen erlitten 13.769 Personen schwere Verletzungen.

Zu schnelles Fahren bedeutet nicht zwangsläufig, dass dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Denn in vielen Situationen, unter anderem bei Nässe oder Nebel, kann die normal zulässige Geschwindigkeit schon zu hoch sein. So registrierte die Polizei 2019 in 41.173 Fällen nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache eines Unfalls mit Personenschaden. Lediglich 2.130 mal wurde dabei die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Im Vergleich zu 2010 ist im vergangenen Jahr die Zahl der Verkehrstoten insgesamt um 16,5 Prozent auf 3.046 gesunken. Dies zeigt sich auch bei den Geschwindigkeitsunfällen: Während im Jahr 2010 noch 1.441 Menschen bei Geschwindigkeitsunfällen ums Leben kamen, waren es im vergangenen Jahr 33,2 Prozent weniger. Aber dennoch starb 2019 alle neun Stunden ein Mensch bei einem Geschwindigkeitsunfall in Deutschland.



Bilanz 2019: knapp 1.000 Getötete bei Geschwindigkeitsunfällen Foto: jeancliac - Fotolia

Inhaltsverzeichnis

EDITORIAL	2
RUNDSCHAU	3
AKTUELL	6
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	16
EUROPA	20
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

Erstmals Statistik zu E-Scooter-Unfällen

Die ersten gesicherten Unfallzahlen zu E-Scootern auf deutschen Straßen liegen vor: Von Januar bis März 2020 registrierte die Polizei in Deutschland insgesamt 251 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden. In diese Fahrzeugkategorie fallen die sogenannten E-Scooter.

Die Zahlen erlauben einen Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise Fahrrädern: In den ersten drei Monaten des Jahres 2020 hat

die Polizei deutschlandweit mehr als 12.700 Unfälle registriert, bei denen Fahrradfahrende zu Schaden kamen. 52 Personen kamen dabei ums Leben, 2.052 wurden schwer verletzt, 10.431 leicht. Noch spielen E-Scooter im Unfallgeschehen somit eine vergleichsweise geringe Rolle.

E-Scooter sind erst seit Inkrafttreten der Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge am 15. Juni 2019 für den Straßenverkehr in Deutschland zugelassen. Sie müssen, so weit vorhanden,

auf Fahrradwegen oder Schutzstreifen benutzt werden. Ansonsten muss auf Fahrbahnen oder Seitenstreifen ausgewichen werden, die Nutzung der Gehwege ist verboten. Einen Führerschein brauchen die Fahrerinnen und Fahrer von E-Scootern nicht, sie müssen aber mindestens 14 Jahre alt sein. In puncto Alkohol gilt die allgemein übliche 0,5-Promille-Grenze. Unter 21-Jährige und Führerschein-Neulinge dürfen sich keinerlei Alkoholkonsum erlauben, wenn sie E-Scooter fahren wollen.

DVR-Webseite in neuem Gewand

Mit neuer Struktur und modernen Online-Bedürfnissen angepasst, präsentiert sich das Internetportal des DVR. Unter www.dvr.de finden sich neben aktuellen Meldungen alle Beschlüsse, Stellungnahmen, Programme, Aktionen und Kampagnen des DVR kompakt und übersichtlich aufbereitet.

Bewährtes bleibt: Besucher erhalten umfassende Informationen zu Themen der Verkehrssicherheit und Unfallprävention, wie zum Beispiel Infrastruktur, Technik, Fahrrad- und Fußverkehr. Hinweise zur aktuellen Unfallstatistik sowie die Posts und Videos des DVR auf Twitter, Facebook und YouTube runden das Online-Angebot ab.

Der Webshop ist im Zuge der Überarbeitung des DVR-Internetauftritts auf die Webseite der Tochtergesellschaft Verkehrssicherheit, Konzept & Media GmbH (VKM) übertragen worden. Unter <https://www.vkm-dvr.de/shop> können unterschiedliche Medien und Materialien zu verschiedenen Themen der (betrieblichen) Verkehrssicherheitsarbeit, beispielsweise Plakate, Flyer, Broschüren, Handbücher und Seminarleitfäden sowie die umfassenden Materialien zu den DVR/UK/BG-Schwerpunktaktionen bestellt werden.

Diese Medien eignen sich für Fach- und Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte, Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter in Betrieben, Auszubildende, Referentinnen und Referenten, genauso wie Teilnehmende. Sie können für Seminare und Unterweisungen verwendet und an Beschäftigte sowie Seminarteilnehmende ausgegeben werden und so Interessierte dazu motivieren, sich sicher im Straßenverkehr zu verhalten.

Zugleich bieten viele Medien umfassende (Hintergrund-)Informationen zu verschiedenen Zusammenhängen und Spezialthemen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, zum Beispiel zu Witterung und Wetter, Alkohol, jungen Fahrerinnen und Fahrer oder zur Ladungssicherung.



Die Strecke kenne ich doch!

Sicherer unterwegs auf täglichen Wegen

Knapp 50 Prozent der tödlichen Wegeunfälle gingen im Jahr 2019 nach Angaben der gesetzlichen Unfallversicherungsträger zulasten der Straßenverkehrsteilnahme. 96 junge Männer und Frauen im Alter bis zu 30 Jahren kamen dabei ums Leben. An fast einem Viertel der meldepflichtigen Arbeits- und Dienstwegeunfälle waren im vergangenen Jahr junge Beschäftigte beteiligt.

Aus Studien ist bekannt, dass junge Menschen eher auf Strecken verunglücken, die ihnen sehr vertraut, also im Lebensum-

feld zu suchen sind. Aus diesem Grund haben die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau), die Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse (BG ETEM), die Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM), die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) und die Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie (BG RCI) den DVR gebeten, ein entsprechendes Konzept zur Verringerung dieser Unfälle zu entwickeln. In Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, dem Institut für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV GmbH) und der TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR in Kooperation mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) und unter Begleitung der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hat der



Das Projekt „Sicher in meiner Region“ widmet sich den Wegeunfällen im Straßenverkehr. Foto: ©ANNA BERDNIK - stock.adobe.com

DVR mit den genannten Trägern das Projekt „Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT“ entwickelt, um das besonders hohe Unfallrisiko junger Beschäftigter auf den berufsbedingten bekannten Wegen zu verringern.

Innovatives Präventionskonzept

Die Maßnahme besteht aus zwei Präsenzseminaren und einer webbasierten Selbstlernphase, für die eigens das Online-Präventionstool www.sicher-in-meiner-region.de von den Trägern und dem DVR entwickelt wurde. Auf Basis polizeilich erfasster Unfalldaten werden dort fortlaufend regionale Unfalldaten per 360-Grad-Videos und mögliche Unfallhergänge in animierten Videos zur Verfügung gestellt. Das Online-Präventionstool kann auch ohne Präsenzseminare genutzt werden.

Das Präventionstool hilft den jungen Seminarteilnehmenden aus den beteiligten Unternehmen/Einrichtungen dabei, wichtige Streckenmerkmale wahrzunehmen, wichtige Blickführungsstrategien zu entwickeln, das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden besser einzuschätzen und das eigene Verhalten reflektieren zu können. Aufgrund des regionalen Bezugs der Maßnahme sind die Strecken den Teilnehmenden größtenteils bekannt. Dadurch entsteht ein hohes emotionales Identifikationspotenzial.

Unfallhäufungsstellen in den Regionen Aurich/Oldenburg, Mannheim/Ludwigshafen, Kassel, Trostberg/Burghausen und Köln sind bereits kostenfrei zugänglich. Sie werden in diesem Jahr um die Regionen Hamburg und Stuttgart ergänzt.

Unternehmen und Einrichtungen in der Pflicht

Unternehmen und Einrichtungen können maßgeblich dazu beitragen, die Anzahl und die Schwere der Verkehrsunfälle junger Beschäftigter, von Auszubildenden sowie Schülerinnen und Schülern zu reduzieren. Wer „Sicher in meiner Region“ im eigenen Betrieb oder einer Bildungseinrichtung durchführen oder mehr Informationen erhalten möchte, kann sich direkt an das Projektteam wenden: <https://www.sicher-in-meiner-region.de/kontakt.html>

Runter vom Gas: neue Plakatmotive an Autobahnen und Rastplätzen

Unfallprävention im Pop-Art-Stil



AKTUELL

Von Carla Bormann

Mit zwei neuen Plakatmotiven wirbt die „Runter vom Gas“-Verkehrssicherheitskampagne des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) seit September 2020 an Autobahnen für eine sichere und rücksichtsvolle Verkehrsteilnahme.

300.143 Unfälle mit Personenschaden wurden im Jahr 2019 auf deutschen Straßen verzeichnet. Trotz der leichten Abnahme im Vergleich zum Vorjahr verdeutlichen insbesondere 3.046 Todesopfer und mehr als 65.000 Schwerverletzte, dass der Bedarf an Unfallprävention weiterhin groß ist. Die neuen Plakatmotive der „Runter vom Gas“-Verkehrssicherheitskampagne sollen einen wichtigen

Beitrag zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden leisten.

Im Pop-Art-Stil der 1950er Jahre stellen die Motive jeweils ein Verkehrsszenario dar, in dem die Protagonisten, entweder abgelenkt durch das Smartphone oder durch Missachtung des vorgeschriebenen Mindestabstands, in gefährliche Situationen geraten. Ob es tatsächlich zu einem Unfall kommt oder „nur“ bei einem Beinahe-Unfall bleibt, ist frei interpretierbar.

Körperliche und psychische Unfallfolgen

Dass eine solche Unfallerfahrung neben möglichen körperlichen Folgen auch langfristige psychologische Auswirkungen auf die Beteiligten haben kann, bestätigt Dr. Kerstin Auerbach, Verkehrspsychologin der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): „In einer Studie haben wir



Verunglückte befragt, die nach einem Verkehrsunfall zur stationären Behandlung in ein Krankenhaus mussten. Im Ergebnis zeigte sich, dass jedes vierte Unfallopfer unter ernst zu nehmenden psychischen Beschwerden (Angst, Depression oder einer posttraumatischen Belastungsstörung) litt. Bei dem Großteil der Betroffenen waren die psychischen Symptome anhaltend.“

Warum setzen Menschen ihre Gesundheit aufs Spiel?

Die grundsätzliche Frage, warum Menschen ihre Gesundheit durch eine riskante oder rücksichtslose Fahrweise aufs Spiel setzen, beantwortet Dr. Hardy Holte, ebenfalls Verkehrspsychologe der BAST, damit, dass diese durch ihr eigenes Verhalten „keine negativen Konsequenzen“ erwarten: „Zwar wissen die meisten Menschen, dass eine riskante Fahrweise gefährlich sein und ein Unfall schwerwiegende gesundheitliche Folgen nach sich ziehen kann. Aber mit der Einstellung ‚Nicht für

mich, denn ich beherrsche mein Auto perfekt‘ schließt man sich selbst aus dem Kreis der Gefährdeten aus.“

Dieser Haltung könne nur mit kommunikativen Maßnahmen begegnet werden, deren Botschaften auf die relevanten Zielgruppen zugeschnitten sind, die überzeugen und Menschen zum Nachdenken anregen. Die Kampagne „Runter vom Gas“ leiste seit 2008 hierzu einen wichtigen Beitrag, so Dr. Holte.

Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten werden die

Autobahnplakate zu sehen sein. Die DGUV unterstützt die Plakatierung finanziell.

Die neuen Autobahnplakatmotive sind hier präsent:

www.runtervomgas.de
<http://www.facebook.com/RunterVomGas>
https://www.instagram.com/runtervomgas_offiziell/

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

Digitaler Unfallatlas

Anfang September wurde auf www.runtervomgas.de ein digitaler Unfallatlas veröffentlicht. Dieser ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern, sich die Unfalldaten 2019 – basierend auf den Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) – für die einzelnen Bundesländer im Detail anzuschauen. Neben den vertieften Daten zur Unfallbeteiligung oder Unfallursachen bietet der interaktive Unfallatlas auch Quizfragen und diverse Videos. Der digitale Unfallatlas wird durch Quizfragen, Posts und GIFs auch in den sozialen Medien beworben.

Sicheres Überholen

ARCD erklärt Regeln und gibt Tipps



Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote müssen eingehalten werden. Fotos: ARCD

Von Januar bis Oktober 2019 waren 11.442 Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf fehlerhaftes Überholen zurückzuführen. Damit ist fehlerhaftes Überholen zwar nicht die häufigste Unfallursache, doch wenn es dazu kommt, sind die Folgen meistens schwerwiegend. Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) erklärt die Regeln und gibt Tipps, worauf es beim sicheren Überholen ankommt.

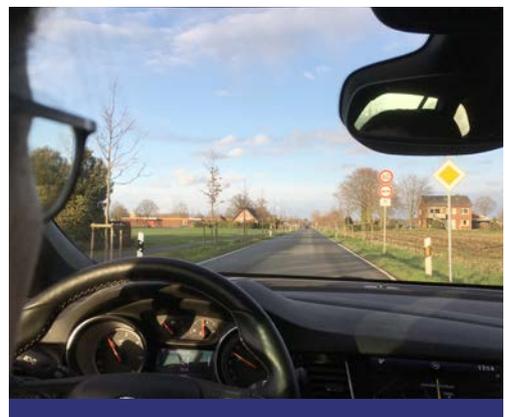
Bereits in der Fahrausbildung ist das Überholen ein wichtiger Baustein. Das sagt Kurt Bartels, stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), Fahrlehrer mit fast 40-jähriger Erfahrung. Er hat dem ARCD die sogenannten „DKW“-Fragen erläutert. Vor dem Überholvorgang sollten Fahrende sich die Frage stellen, ob überholt werden darf. Ist es rechtlich zulässig oder gibt es ein Überholverbot? Die nächste Frage lautet: Kann ich überholen, also reichen Abstände und Strecke aus? Und letztlich geht es um die Frage, wie ich überhole,

denn es sei ein Unterschied, ob man Radfahrende innerorts oder Lkw auf der Landstraße überholen möchte.

Regelungen in der StVO

Für die unterschiedlichen Überholvorgänge gibt es entsprechende Vorschriften in der Straßenverkehrsordnung (StVO). Bei Radfahrenden gelten nach der StVO-Novelle 1,5 Meter Abstand innerorts, außerorts zwei Meter. Und gemäß Paragraph 5 StVO darf nur überholen, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist, sagt Frank Rentmeister, Erster Polizeihauptkommissar und Pressesprecher der Kreispolizeibehörde Borken, den der ARCD ebenfalls befragt hat. Zudem müsse der Überholende eine wesentlich höhere Geschwindigkeit haben, etwa 20 Prozent Differenz sei die Faustregel. Das Tempolimit dürfe dabei natürlich nicht überschritten werden.

Autofahrende, die mit 100 km/h einen Lkw, der mit 60 bis 70 km/h unterwegs ist, überholen möchten, benötigen dafür eine freie Strecke von rund 350 bis 400 Metern. Ist die Strecke unübersichtlich, müsse mit Gegenverkehr gerechnet werden, dann verdoppele sich die Distanz auf etwa 700 bis 800 Meter.



Auf schmalen Landstraßen sind Überholvorgänge besonders gefährlich.



Eine bauliche Trennung der beiden Fahrrichtungen wird beim vierstreifigen Ausbau von Bundesstraßen genutzt, um Unfälle zu verhindern.

Richtige Blickführung

Zudem sei die richtige Blickführung bei jedem Überholvorgang unerlässlich. Fahrende müssten den nachfolgenden Verkehr im Auge behalten und nach vorne weit in die Ferne blicken können. „Man muss absehen können, dass in 15 bis 20 Sekunden kein Gegenverkehr kommt. Und man muss frühzeitig beobachten, ob es ein Überholverbot gibt“, sagt Bartels.

Rechtsfahrgebot

Am häufigsten werde auf der Autobahn überholt. Dort drohe zwar kein Gegenverkehr, Regeln müssten aber trotzdem beachtet werden. Viele Autofahrende vergessen oft, dass sie nach dem Überholvorgang wieder rechts rüberfahren müssen. „Es gilt Rechtsfahrgebot! Auf der mittleren Spur zu bleiben, ist nicht erlaubt“, macht Fahrlehrer Bartels deutlich.

Rechts überholt werden darf auf der Autobahn nur bei stockendem Verkehr bis maximal 80 km/h und wenn auf der rechten Spur höchstens 20 km/h schneller gefahren wird. Auch auf den Ein- und Ausfädelungstreifen der Autobahn darf rechts überholt werden, ebenso bei sogenannten Breitstrichlinien an Autobahnkreuzen.

„Rechts überholen darf man auch als Linksabbieger, wenn die anderen sich deutlich eingeordnet haben und wenn es mehrere Fahrstreifen in eine Richtung innerhalb geschlossener Ortschaften gibt“, erklärt Bartels. Straßenbahnen dürfen rechts überholt werden, wenn die Schienen in der Straßenmitte verlaufen. „Wenn die Straßenbahn hält und Fahrgäste ein- und aussteigen, gilt Überholverbot.“ An Bussen, die mit eingeschalteter Warnblinkanlage halten, dürfe man nur im Schrittempo vorbeifahren.

Konsequente Verkehrsüberwachung

Die Polizei versucht, durch Aufklärung und konsequente Verkehrsüberwachung solche Unfälle zu vermeiden und gegen gefährliche Überholvorgänge vorzugehen. Die möglichen Strafen sind vielfältig. Für verbotswidriges Rechtsüberholen innerhalb geschlossener Ortschaften drohen etwa 30 Euro Bußgeld, außerorts bereits 100 Euro und ein Punkt. Fehlerhaftes Überholen mit Unfallfolge wird mit 300 Euro, zwei Punkten und Fahrverbot geahndet. „Wer grob verkehrswidrig und rücksichtslos falsch überholt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von

bedeutendem Wert gefährdet, begeht sogar eine Straftat“, macht Rentmeister deutlich. Eine Geld- oder Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren können die Folge sein.

Straßenbau kann helfen

Nicht nur die Verkehrsüberwachung trägt ihren Teil zur Verkehrssicherheit bei. Auch straßenbaulich wird einiges umgesetzt, um das Überholen sicherer zu machen und die Unfallzahlen zu senken. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) beschäftigt sich bereits seit zehn Jahren mit dem Thema Außerortssicherheit. In diesem Projekt wurden Maßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Sicherheit von Überholvorgängen erarbeitet. Auf den Untersuchungsstrecken, die mit Überholfahrstreifen ausgestattet waren, konnte eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit festgestellt werden. Unfallzahlen und die Unfallschwere konnten reduziert werden.

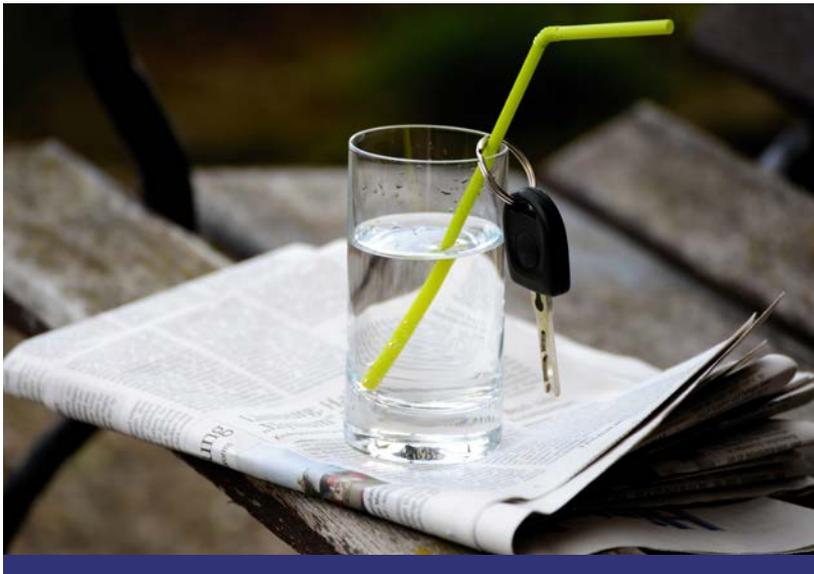
Die Verhaltenstipps für mehr Sicherheit fasst Polizeihauptkommissar Rentmeister zusammen: „Alle Ge- und Verbote strengstens beachten und beim geringsten Zweifel nicht überholen. Nicht dem ersten Überholimpuls folgen – die Situation nochmals bewusst überprüfen!“



Straßenbaulich wird einiges umgesetzt, um das Überholen sicherer zu machen.

Deutliche Mehrheit für Alkoholverbot im Straßenverkehr

Repräsentative Umfrage im Auftrag des VdTÜV



75 Prozent sind für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer. Foto: congerdesign - Pixabay

Eine große Mehrheit der Deutschen fordert ein absolutes Alkoholverbot für Autofahrende: Laut den Ergebnissen einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des TÜV-Verbands unterstützen 75 Prozent eine Null-Promille-Grenze. Für die Studie wurden 1.000 Personen ab 16 Jahren befragt.

„Wer Alkohol trinkt, egal in welcher Menge, sollte für sich selbst klare Verhältnisse schaffen und das Auto stehen lassen“, sagt Marc-Philipp Waschke, Verkehrssicherheitsexperte beim TÜV-Verband. „Verzichten Autofahrer auf Alkohol am Steuer vollständig, ersparen sie sich die Rechnerei, nach wie vielen Gläsern Bier, Wein oder Schnaps die Promillegrenze vermutlich erreicht ist – und sie leisten einen wirklichen Beitrag zur Verkehrssicherheit.“

Ein absolutes Alkoholverbot sollte aus Sicht der meisten Befragten aber auch für Fahrende anderer Fahrzeuge gelten. Laut der Studie befürworten 69 Prozent eine Null-Promille-Grenze für Motorradfahrende, 66 Prozent für E-Scooter-Nutzende und 57 Prozent auch für Fahrradfahrende.

Schärfere Sanktionen

Aus Sicht des TÜV-Verbands sollten Alkohol- und Drogenfahrten schärfer sanktioniert, den Betroffenen aber auch Wege aufgezeigt werden, wie sie ihr Verhalten ändern können. „Verkehrspsychologische Seminare und Kurse bieten den Teilnehmern die Möglichkeit, ihre Trinkgewohnheiten zu hinterfragen und zeigen Wege auf, wie sie Alkoholkonsum und Fahrzeugnutzung strikt trennen können“, erläutert Waschke.

Alkohol bleibt ein Risikofaktor

Trotz deutlicher Verbesserungen in den vergangenen Jahren gehört Alkohol am Steuer immer noch zu den größten Risikofaktoren im Straßenverkehr. Jedes Jahr spielt bei rund 35.000 Unfällen das Thema Alkoholeinfluss eine Rolle. Besonders schwerwiegend sind die Folgen: Im Jahr 2019 wurden bei Alkoholunfällen 228 Menschen getötet und rund 4.600 schwer verletzt. Das geht aus Daten des Statistischen Bundesamtes (Destatis) hervor. Die Erfahrungen zeigen, dass strengere Alkohollimits Wirkung zeigen. Seit Einführung der 0,5-Promille-Grenze im Jahr 1998 hat sich die Zahl der Alkoholunfälle halbiert. „Alkohol- und Drogenfahrten dürfen nicht bagatellisiert werden“, sagt Waschke. Daher seien Sanktionen wie Bußgelder, Führerscheinentzug und frühzeitige Fahreignungsnachweise notwendig. Derzeit müssen Autofahrende aber erst ab einem Blutalkoholwert von 1,6 Promille ihre Fahreignung im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) überprüfen lassen, wenn sie erstmalig auffällig geworden sind. Der TÜV-Verband fordert eine Senkung dieser Grenze auf 1,1 Promille – ab diesem Wert gelten Verkehrsteilnehmende als absolut fahrtuntüchtig.

Darüber hinaus eignen sich aus Sicht des TÜV-Verbands alkoholsensitive Wegfahrsperrern, sogenannte Alkohol-Interlock-Systeme, um wieder eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen. Voraussetzung dafür sind begleitende verkehrspsychologische Rehabilitationsmaßnahmen.

Motorrad fahren im Herbst

ifz gibt Tipps für sichere Touren



Die tief stehende Sonne im Herbst blendet häufig. Fotos: ifz

Der Herbst birgt zahlreiche Gefahren für Motorradfahrende. Darauf weist das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hin und liefert Tipps für sichere Touren in der „dritten Jahreszeit“.

Kälte raubt Konzentration

Jeder kennt das im Herbst: Kaum ist die Sonne verschwunden, wird es augenblicklich kalt. Gerade in den Morgen- und Abendstunden sind die Übergänge oft recht deutlich zu spüren. Da Frieren die Konzentration stört, gilt es, die richtige Bekleidung zu wählen. Funktionsbekleidung mit herausnehmbarem Thermofutter kann bei diesen Witterungsverhältnissen hilfreich sein. Ebenso schnell einsetzbar sind kleine Helfer wie Sturmhauben, Hals- und Kniewärmer oder windabweisende Überzieher.

Schlechte Sicht

So angenehm die wärmende Herbstsonne ist, so tückisch kann sie auch sein. Denn die tief stehende Sonne blendet häufig. Ist das Visier noch dazu zerkratzt oder verschmutzt, befinden sich Motorradfahrende fast im „Blindflug“. Deshalb ist es besonders wichtig,

auf ein kratzfreies und sauberes Visier zu achten. Hat man die Sonne im Rücken, sollte man sich klarmachen, dass die Entgegenkommenden von ihr geblendet werden und so das Verkehrsgeschehen vor ihnen nur schlecht, oftmals auch gar nicht überschaubar können, quasi blind unterwegs sind.

Die oftmals feuchte Wetterlage im Herbst lässt das Visier häufiger beschlagen als im Sommer. Hier bieten sich Anti-Beschlagmittel an oder gleich ein Visier, das beschlaghemmend beschichtet ist. Der Königsweg besteht laut ifz in einem doppelwandigen Visier – dem sogenannten Pinlock-Visier. Dieses verhindert mit Hilfe einer zweiten Scheibe das unangenehme Beschlagen. Wie bei einer Doppelverglasung verhilft die entstandene Luftkammer zwischen innerer und äußerer Scheibe zu einem besseren Durchblick bei schlechter Wetterlage.

Ebenso können plötzlich auftretende Nebelbänke die Sicht erschweren. Auch frühzeitige Dunkelheit trägt dazu bei, übersehen zu werden. Von daher ist es wichtig, gut sichtbare Bekleidung zu tragen und die Beleuchtung am Fahrzeug regelmäßig sorgfältig zu kontrollieren.

Rutschgefahr

Neben eingeschränktem Licht- und Sichtverhältnissen ist es ebenso wichtig, die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche im Auge zu behalten. Raureif am Morgen und Feuchtigkeit am Abend können tückisch sein.

In ländlichen Gegenden muss zudem wegen des Ernteverkehrs mit verschmutzten Straßen gerechnet werden. Zudem kann Laub die Fahrbahn rutschig machen.

Vorsicht Wild

Unangenehme Folgen für beide Seiten kann der im Herbst zunehmende Wildwechsel mit sich bringen. Erhöhte Aufmerksamkeit, ein vergrößerter Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden und besondere Vorsicht an Feldern und Wäldern tragen zu einem sicheren Ankommen bei.



Nasses Kopfsteinpflaster und Laub können zu einer ungewollten Rutschpartie führen.

Überblick: Gefahren im Motorradherbst

- feuchte und rutschige Straßen
- verschmutzte Fahrbahnen, vor allem in ländlichen Gegenden
- landwirtschaftliche Fahrzeuge und Erntemaschinen
- plötzlicher Nebel
- Blendeffekte durch tief stehende Sonne
- vermehrter Wildwechsel
- Auskühlung
- beschlagenes Visier
- schlechte Sichtbarkeit

Automatisierte Pkw auf der Autobahn

Aspekte der aktiven und passiven Sicherheit



Sieht so die Zukunft des Fernverkehrs aus? Grafik: Daimler AG

Von
Dr.-Ing. Matthias Kühn (UDV) und
Dipl.-Ing. (FH) Jenö Bende (UDV)

Einführung

Das automatisierte Fahren wird als Zukunft der Mobilität gesehen. Es wird erwartet, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Verkehrs gesteigert und die Zahl der Straßenverkehrstote reduziert sowie Emissionen und Staus zurückgehen werden. Dies wird mehr ein schrittweiser Übergangsprozess als ein schneller Wandel sein. Die neue Technologie wird dabei sowohl im Pkw als auch im Nutzfahrzeug Einzug halten. Nach jetzigem Stand der Technik würde es sich bei den Fahrzeugen um teil- [Stufe 2] oder hochautomatisierte [Stufe 3]

Fahrzeuge nach SAE J 3016-Definition handeln, deren automatisierte Fahrfunktion typischerweise nur auf Autobahnen aktiv ist. Mit der Weiterentwicklung der Technologie werden Fahrzeuge mit Fahrfunktionen höherer Automatisierungsstufen schrittweise marktreif.

Bei den Parkfunktionen ist die Situation etwas anders. Hier kann die Entwicklung schneller voranschreiten in Richtung hochautomatisierte Funktionen. Was wir heute sagen können ist, dass Fahrzeuge mit unterschiedlichem Automatisierungsgrad in der absehbaren Zukunft die Straßen mit manuell betriebenen Fahrzeugen teilen werden. Diese Entwicklung wird sich sowohl auf Pkw als auch auf Nutzfahrzeuge auswirken.

UDV-Studie

Die Unfallforschung der Deutschen Versicherer (UDV) hat eine umfassende Studie über Pkw-Autobahnunfälle durchgeführt mit dem Ziel, Sicherheitseffekte von automatisierten Fahrfunktionen abzuschätzen. Dies geschah mittels einer retrospektiven Analyse von Haftpflichtschäden der deutschen Versicherer. Alle nachfolgenden Ergebnisse basieren auf dieser Studie, welche im Rahmen unserer Publikationsreihe „Unfallforschung kompakt“ veröffentlicht wurde [1].

Die Studie gliedert sich in zwei Teile: Ziel des ersten Teils war es, das

Sicherheitspotenzial moderner Fahrerassistenz- und Komfortsysteme (ADAS+) heutiger Fahrzeuge zu ermitteln und darauf aufbauend das zusätzlich erzielbare Sicherheitspotenzial zukünftiger automatisierter Fahrfunktionen abzuschätzen (aktive Sicherheit). Im zweiten Teil wurden die Verletzungsfolgen für die angeschnallten Vordersitz-Passagiere von Fahrzeugen mit automatisierter Fahrfunktion bewertet (passive Sicherheit).

Datenbank

Die Unfalldatenbank der Deutschen Versicherer (UDB) wurde zu Zwecken der Unfallforschung aufgebaut.

Die gesammelten Daten werden für interdisziplinäre Zwecke für die Bereiche Fahrzeugsicherheit, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsverhalten benutzt. Dabei bilden die Inhalte aus den Schadenakten die Grundlage der UDB. Nur Haftpflichtschäden mit Personenschäden und einer Schadenhöhe von mindestens 15.000 Euro wurden berücksichtigt. Sachschäden und leichte Unfälle mit Personenschaden (Schadenhöhe < 15.000 Euro) sind in der UDB nicht enthalten.

Die im Rahmen der Analysen verwendete Datenprobe beinhaltet 3.029 Unfälle mit Beteiligung eines Pkw, die sich zwischen den Jahren 2007 und 2013 ereignet haben. An diesen Unfällen waren insgesamt 4.845 Pkw ohne Kleintransporter beteiligt. Als Kollisionsgegner des Pkw wurden alle Arten von Verkehrsbeteiligungen betrachtet (Pkw, Lkw, Bus, Motorräder, Fahrräder und Fußgängerinnen und Fußgänger) sowie Alleinunfälle. Alleinunfälle sind jedoch unterrepräsentiert, da Fälle, in denen es keine Verletzungen gab oder Schäden an Dritten verursacht wurden, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) nicht gemeldet werden.

Methodik

Die hier verwendete Methodik basiert auf der retrospektiven Einzelfallanalyse von Schadenhaftpflichtfällen der deutschen Versicherer und gliedert sich wie folgt:

- Abschätzung des Sicherheitspotenzials (Nutzen) fortgeschrittener Fahrerassistenz- und Komfortsysteme (ADAS+) sowie automatisierter Fahrfunktionen (Stufe 3 und Stufe 4),
- Prognose bezüglich des Verletzungsgeschehens für angeschnallte Frontsitzinsassen in Fahrzeugen mit einer automatisierten Fahrfunktion der Stufe 3.

GDV | The German Insurers

Compact accident research No. 99

Automated cars on motorways: Active and passive safety aspects



Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Hinweis: Die Bezeichnung „automatisierte Fahrfunktion“ beschreibt nicht das Fahrzeug selbst, sondern lediglich eine (Fahr-)Funktion, mit der dieses Fahrzeug ausgestattet ist und betrieben werden kann. Eine ausführliche Beschreibung der Methodik und ihrer Einschränkungen wird in [1] und [2] gegeben.

Für jeden Autobahn-Unfall in der UDB wurde der unfallverursachende Pkw als Ego-Fahrzeug definiert. Das heißt, dass für die Ermittlung der Sicherheitspotenziale jeder Unfall immer aus Sicht der Unfallverursachenden bewertet wurde. Das Verhalten der anderen beteiligten Verkehrsteilnehmenden wurde an dieser Stelle ignoriert. Per Einzelfallanalyse wurden für ADAS+ und für die automatisierten Fahrfunktionen der Stufen 3 und 4 die Sicherheitspotenziale ermittelt. Die Unfälle wurden anhand der „Was wäre wenn ...“-Methode analysiert. Zunächst wurde der Sicherheitsnutzen für die einzelnen Systeme ermittelt. In einem zweiten Schritt wurden die Verletzungsmechanismen der angeschnallten Vordersitz-Insassen im Ego-Fahrzeug untersucht.

Es wurde angenommen, dass jedes Ego-Fahrzeug (und kein anderes beteiligtes Fahrzeug) mit den folgenden vier ADAS+ ausgestattet war:

Fortgeschrittene Fahrerassistenzsysteme	Komfortsystem
Notbremssystem	Adaptiver Tempomat (ACC)
Totwinkelassistent	
Spurwechselassistent	

Einfach ausgedrückt sind diese vier Systeme Teil einer Stufe-1-Automatisierung und in Kombination stellen sie einen automatisierten Fahrmodus

der Stufe 2 dar. Zusätzlich wurden die Automatisierungsstufen 3 und 4 durch sukzessives Hinzufügen von weiteren Eigenschaften und Fähigkeiten definiert.

Dabei muss betont werden, dass bei dieser Methode keine Differenzierung zwischen ADAS+, Stufe 1 und Stufe 2 gemacht werden konnte. Im Folgenden wird daher der Begriff ADAS+ für diese Gruppe von Systemen verwendet. Es war jedoch möglich, zwischen ADAS+, Stufe 3 und Stufe 4 zu unterscheiden. Die Unterschiede in den Funktionalitäten lassen sich grundsätzlich durch die Situationen beschreiben, die von den Systemen beherrscht werden. Eine ausführliche Beschreibung der Systeme mit Beispielen wird in [1] gegeben.

Der entscheidende Unterschied zwischen ADAS+ und Stufe-3-Systemen besteht darin, dass in bestimmten Situationen das Verhalten des Fahrers oder der Fahrerin die Funktionalität von ADAS+ „überstimmen“ kann. Dies trifft bei einem System der Stufe 3 nicht zu, weil gemäß Definition der Fahrer oder die Fahrerin während der automatisierten Fahrt in Stufe 3 nicht überwachen muss.

Im Rahmen der Analysen wurden folgende Aspekte nicht berücksichtigt, die zu negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit führen können, jedoch bisher noch nicht quantifiziert wurden:

- Übernahmeaufforderung an den Fahrer oder die Fahrerin [3]
- durch die automatisierte Fahrt initiierte Effekte, die zu anderen Unfällen führen könnten (z.B. Müdigkeit) [4]
- unterschiedliches Fahrerverhalten aufgrund von Mischverkehr.

Ergebnisse

Das Unfallgeschehen der Zukunft wird sich im Vergleich zu heute nicht

ändern, wenn Fahrzeuge mit einer automatisierten Fahrfunktion im manuellen Modus gefahren werden. Wenn diese Fahrzeuge jedoch im automatisierten Fahrmodus gefahren werden, sind einige Auswirkungen auf die aktive Sicherheit und auch Folgen für die passive Sicherheit zu erwarten. Das höchste Sicherheitspotenzial in Form von 21 Prozent vermeidbarer Autobahnunfälle wird von den heutigen modernen Assistenz- und Komfortsystemen (ADAS+) erwartet, wenn diese aus einem Notbremsassistenten, einem Spurwechselassistenten, einem System zur Erkennung des toten Winkels und einem adaptiven Tempomaten bestehen.

Für eine automatisierte Fahrfunktion der Stufe 3 kann ein zusätzlicher Nutzen von +5 Prozent erwartet werden. Dies bedeutet, dass um circa 5 Prozent mehr Autobahnunfälle verhindert werden können, wenn das Fahrzeug statt nur mit ADAS+ auch mit einer automatisierten Fahrfunktion der Stufe 3 ausgestattet ist. Der zusätzliche Nutzen dieses Systems gegenüber ADAS+ Systemen liegt hauptsächlich darin, dass es in der Lage sein wird, mehr Unfälle durch Spurwechsel zu vermeiden.

Es muss jedoch in Betracht gezogen werden, dass eine automatisierte Fahrfunktion der Stufe 3 auch negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben wird. Diese Auswirkungen wurden bisher noch nicht quantifiziert. Studien zeigen aber, dass diese Effekte nicht unterschätzt werden sollten, und dass sie den zusätzlichen positiven Nutzen gegenüber ADAS+ verringern könnten. Insgesamt gesehen könnten Systeme der Stufe 3 unter Umständen gar keine zusätzlichen positiven Sicherheitseffekte mit sich bringen.

Für die nahe Zukunft kann bereits prognostiziert werden, dass Pkw, die in einem automatisierten Modus der Stufe 3

fahren, weiterhin Unfälle auf Autobahnen verursachen werden. Und sie werden auch ohne eigenes Verschulden in Unfälle verwickelt sein. Dabei werden jene Unfälle, die durch einen Spurwechsel verursacht wurden, den überwiegenden Anteil der nicht vermeidbaren Unfälle ausmachen. Und: Der Fahrer oder die Fahrerin wird auch in Zukunft der kritische Teil eines Fahrzeuges mit einer automatisierten Fahrfunktion der Stufe 3 bleiben.

Nur ein System der Stufe 4 bietet einen hohen Nutzen in Form von zusätzlich 18 Prozent vermeidbarer Unfälle im Vergleich zu einem System der Stufe 3. Dies liegt daran, dass ein System der Stufe 4 in der Lage sein wird, fast alle Verkehrssituationen gut zu bewältigen. Entscheidend ist dabei auch die Tatsache, dass der kritische Aspekt „Fahrer“ fast während der gesamten automatisierten Fahrt eliminiert wird. Nichtsdestotrotz, auch mit einem System der Stufe 4 wird ein großer Teil der Autobahnunfälle weiterhin unvermeidbar bleiben. Mögliche negative Auswirkungen des gemischten Verkehrs wurden dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Aus der Sicht der deutschen Versicherer könnten automatisierte Fahrzeuge der Stufe 4 einen großen Nutzen für die Verkehrssicherheit bringen, wenn die Systeme in allen Situationen innerhalb ihres vorgesehenen Gestaltungsbereichs einwandfrei und robust funktionieren. Bis diese Systeme auf den Markt kommen, sollten Fahrzeuge manuell gefahren werden und von den kontinuierlichen Verbesserungen bei den fortgeschrittenen Fahrerassistenzsystemen profitieren.

Neben der Erkenntnis, dass zukünftige Rückhaltesysteme eher sitzorientiert sein werden, lassen sich im Hinblick auf die Anforderungen an das Schutzniveau von Rückhaltesystemen in Pkw während der automatisierten Fahrt in

der Stufe 3, aus den Analysen folgende Erkenntnisse ableiten: Gegurtete Fahrende und Mitfahrende von Pkw mit einer automatisierten Fahrfunktion der Stufe 3 werden im Falle eines selbst verschuldeten Unfalls im automatisierten Modus voraussichtlich ähnliche Verletzungsmuster erleiden, wie bei einem Unfall, der im manuellen Modus verursacht worden wäre. Für den Fall aber, dass der Pkw während der automatisierten Fahrt unverschuldet in einen Unfall verwickelt wird, werden sich die Verletzungsmuster der Fahrenden etwas mehr zu Thorax- und Abdomenverletzungen und weniger Kopf- und Fußverletzungen verschieben.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das aktuelle Schutzniveau der passiven Sicherheitssysteme mindestens auf demselben Stand bleiben muss wie heute, wenn Pkw mit automatisierter Fahrfunktion der Stufe 3 im manuellen Modus gefahren werden. Dies trifft auch auf jene Unfälle zu, bei denen diese Fahrzeuge im automatisierten Modus fahren und einen Unfall verursachen. Wenn ein Pkw im automatisierten Fahrmodus der Stufe 3

unverschuldet in einen Unfall verwickelt wird, muss sich das Schutzniveau der passiven Sicherheitssysteme dahingehend ändern, dass während der automatisierten Fahrt der Fokus mehr auf den Schutz von Thorax und Abdomen der Fahrenden gelegt wird. Weitere Details und Beispiele aus den Analysen zu den Verletzungsfolgen sind in [2] zu finden.

Literaturnachweis

- [1] UDV: Automated cars on motorways: Active and passive safety aspects, Unfallforschung kompakt Nr. 99, Berlin 2019, www.udv.de
- [2] UDV: Kühn, M., Bende, J.: "Automated driving functions in cars – who needs seatbelts and airbags anymore". 14th International Symposium and Exhibition on Sophisticated Car Occupant Safety Systems (Airbag 18), Mannheim, 26.-28. November 2018.
- [3] UDV: Übernahmezeiten beim hochautomatisierten Fahren, Unfallforschung kompakt Nr. 57, Berlin 2016.
- [4] UDV: Müdigkeit und hochautomatisiertes Fahren, Unfallforschung kompakt Nr. 70, Berlin 2017.

Nomenklatur	Fahraufgaben des Fahrers nach Automatisierungsgrad	Automatisierungsgrad
Level 4	Das System übernimmt Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen • Vor dem Verlassen des Anwendungsfalles fordert das System den Fahrer mit ausreichender Zeitreserve zur Übernahme der Fahraufgabe auf • Erfolgt dies nicht, wird in den risikominimalen Systemzustand zurückgeführt • Systemgrenzen werden alle vom System erkannt, das System ist in allen Situationen in der Lage, in den risikominimalen Systemzustand zurückzuführen 	
Level 3	Das System übernimmt Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situationen <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen • Bei Bedarf wird der Fahrer zur Übernahme der Fahraufgabe mit ausreichender Zeitreserve aufgefordert • Systemgrenzen werden alle vom System erkannt. Das System ist nicht in der Lage, aus jeder Ausgangssituation den risikominimalen Zustand herbeizuführen 	
Level 2	Das System übernimmt Quer- und Längsführung (für einen gewissen Zeitraum oder/und in spezifischen Situationen) <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrer muss das System dauerhaft überwachen • Der Fahrer muss jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein 	
Level 1	Fahrer führt dauerhaft entweder die Quer- oder die Längsführung aus. Die jeweils andere Fahraufgabe wird in gewissen Grenzen vom System ausgeführt <ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrer muss das System dauerhaft überwachen • Der Fahrer muss jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahrzeugführung bereit sein 	
Level 0	Fahrer führt dauerhaft (während der gesamten Fahrt) die Längsführung (Beschleunigen/Verzögern) und die Querführung (lenken) aus	

Tabella: Bundesanstalt für Straßenwesen

Elterntaxi: Gefahren, Unfallrisiken und Alternativen

DVR: Tipps für den sicheren Schulweg



Das Elterntaxi ist nicht die richtige Wahl, um das Kind sicher zur Schule zu bringen. Foto: ©progat - stock.adobe.com

Wer glaubt, dass das eigene Kind besonders sicher mit dem Auto zur Schule kommt, liegt falsch. Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren verunglücken nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) immer noch am häufigsten in einem Auto (40,4 Prozent).

Viel Verkehr in den Morgenstunden

Auch wenn es morgens in der Regel schnell gehen muss, ist das Elterntaxi nach Auffassung des DVR nicht die richtige Wahl, um das Kind sicher zur Schule zu bringen. Häufig tummeln sich viele Kinder vor der Schule. Zudem herrscht in den Morgenstunden besonders viel Verkehr, weil viele Menschen auf dem Weg zur Arbeit sind. Für Kinder, die möglichst unmittelbar vor der Schule mal eben schnell aus dem Auto aussteigen, können sich brenzlige Situationen ergeben.

Kinder können den Straßenverkehr selten überblicken

Gerade jüngere Kinder können häufig den komplexen Straßenverkehr nicht überblicken und erkennen Gefahren nicht rechtzeitig. Der häufigste Fehler von verunglückten Kindern 2019 war, dass sie beim Überschreiten der Fahrbahn



Kinder können den Schulweg erst dann sicher zurücklegen, wenn sie alle Gefahrenquellen kennen und wissen, wie sie sich verhalten müssen. Foto: ©manu - stock.adobe.com

nicht auf den Straßenverkehr geachtet hatten (55,2 Prozent). Daran schloss sich das „Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“, zum Beispiel parkende Autos, als zweithäufigstes Fehlverhalten an (28,6 Prozent).

Schulweg zu Fuß mit Kindern üben

Kinder können den Schulweg erst dann sicher zurücklegen, wenn sie alle

Gefahrenquellen kennen und wissen, wie sie sich verhalten müssen. Das lernen sie nicht im Elterntaxi, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad und in Begleitung. Eltern sollten sich Zeit nehmen und immer wieder mit ihrem Kind den Schulweg zu Fuß üben. Um zu überprüfen, ob das Kind alle Tücken und Gefahren des Schulwegs kennt und sich entsprechend verhält, kann es helfen, die Rollen zu tauschen: Mutter

oder Vater sollten sich von ihrem Kind zur Schule bringen lassen.

Alternativen zum Elterntaxi

Wer aus Zeitgründen den Weg zur Schule nicht mit den Kindern zurücklegen kann, dem empfiehlt der DVR, sich mit anderen Eltern zusammenschließen und die Kinder abwechselnd zur Schule zu begleiten, solange dies notwendig erscheint.

Schulwege sicherer gestalten

Das Deutsche Kinderhilfswerk (DKHW), der ökologische Verkehrsclub VCD und der Verband Bildung und Erziehung (VBE) haben im September eine Umfrage zum Thema „Sicherer Schulweg“ veröffentlicht. Dafür befragte das Politik- und Sozialforschungsinstitut forsa repräsentativ deutschlandweit 1.003 deutschsprachige Personen ab 18 Jahren nach Einschätzungen und Gründen, weshalb Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, und danach, welche Maßnahmen dazu beitragen können, den Schulweg sicherer zu machen. Gefragt wurde auch, ob der Einbezug von Kindern in die Stadt- und Verkehrsplanung die Schulumgebung sicherer machen könnte.

Gründe für das Elterntaxi

Zwar schätzen mehr als zwei Drittel der Befragten (69 Prozent) ein, dass Eltern vor allem aus Bequemlichkeit Kinder mit dem Auto zum Kindergarten und zur Schule bringen, aber diese Argumentation greift zu kurz, wenn man sich die weiteren Gründe ansieht. So meinen 44 Prozent der Befragten, dass mit dem Bringen der Kinder mehrere Wege der Eltern verbunden werden. Dies geben 50 Prozent der Frauen (und nur 38 Prozent der Männer) und sogar 56 Prozent der Eltern an. Noch häufiger geben diese Antwort Personen zwischen 18 und 29 Jahren (62 Prozent) und zwischen 30 und 44 Jahren (59 Prozent) – also diejenigen, die tendenziell selbst zur aktuellen Generation von Eltern jüngerer Kinder gehören. Zusammen mit der Angst vor weiteren Gefahren – dass die Kinder beispielsweise Opfer einer Straftat werden (48 Prozent) – sind dies die Top-3-Gründe für das Bringen von Kindern.

Maßgeblich ist aber auch die Einschätzung, dass die Wege für die Kinder zu lang sind. Das sagen 32 Prozent der Befragten, 38 Prozent der Eltern und sogar 43 Prozent der 18- bis 29-Jährigen. Wenn dann auch noch öffentliche

Verkehrsmittel fehlen, was jede dritte befragte Person (34 Prozent) sagt, hilft aber das Umsteigen auf das Rad oder das Laufen zu Fuß auch nicht immer. Denn 28 Prozent der Befragten geben an, dass es an sicheren Fuß- oder Radwegen mangelt. Zudem gibt es ein deutliches Gefälle zwischen den Antworten in Abhängigkeit von der Wohnortgröße. Fehlende Fuß- oder Radwege sind demnach nur für 15 Prozent der Befragten, die in Orten mit weniger als 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern leben, einer der Gründe, weshalb Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto bringen. In Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sagt dies mehr als jede dritte befragte Person (35 Prozent).

Verbesserung der Infrastruktur

Bei der Einschätzung zur Relevanz von Maßnahmen, durch die der Schulweg sicherer gestaltet werden kann, zeigen sich verschiedene Prioritäten. Zum einen wird darauf gesetzt, dass die Infrastruktur verbessert werden muss, indem sichere Überquerungsmöglichkeiten über Straßen geschaffen werden (77 Prozent halten das für sehr wichtig, 21 Prozent für wichtig). Zum anderen sollen Kinder besser vorbereitet werden, indem sie über Gefahren aufgeklärt werden und mehr Eigenständigkeit erlangen. 66 Prozent der Befragten finden das sehr wichtig, weitere 30 Prozent wichtig. Zudem sollen Kinder Radfahrunterricht in den Schulen erhalten (58 Prozent sehr wichtig, 33 Prozent wichtig).

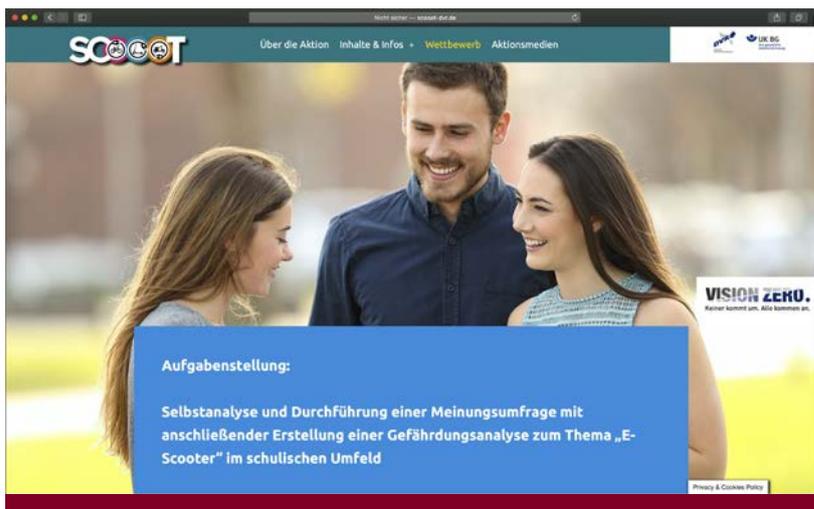
Als weitere Säule für mehr Sicherheit auf dem Schulweg steht ganz klar der Schutz der Kinder durch Einschränkungen des Autoverkehrs. 89 Prozent der Befragten und sogar 94 Prozent der Eltern halten Tempo 30 in allen an Schulen angrenzenden Straßen für sehr wichtig oder wichtig, 74 Prozent sprechen sich für Halteverbote an Schulen aus (Eltern: 65 Prozent) und 58 Prozent alternativ für sogenannte Elternhaltestellen.

„SCOOOT“ informiert über Risiken der Elektromobilität

DVR startet neue Jugendaktion mit Unfallkassen und Berufsgenossenschaften

Die neue Jugendaktion „SCOOOT“ informiert und sensibilisiert Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 7 über die verschiedenen Formen, Risiken und Möglichkeiten der Elektromobilität. Denn bei der großen Vielfalt neuer Elektro-Fahrzeuge ist es auch für Jugendliche nicht einfach, den Überblick über Regeln und den Umgang mit E-Scooter, Pedelec, E-Roller und Co. zu behalten.

Gemeinsam ist E-Scootern, E-Bikes, Pedelecs, E-Mopeds, E-Mofas, Segways und S-Pedelecs, dass sie elektronisch betrieben oder unterstützt werden. Die Unterschiede liegen in den für sie geltenden Regeln oder auch dem Alter, ab dem man mit ihnen fahren darf. Die im September gestartete neue DVR|UK|BG-Jugendaktion „SCOOOT“ beschreibt die Fahrzeuge, weist auf ihre Besonderheiten hin und klärt über Gefahren auf, die das schnelle Ausleihen der Elektrofahrzeuge per App mit sich bringen kann.



Ein umfassendes Online-Angebot steht zur Verfügung.

Kostenfreie Unterrichtsmaterialien online

Das Angebot richtet sich an Lehrkräfte für Schülerinnen und Schüler ab der siebten Jahrgangsstufe. Auf der Webseite www.scooot-dvr.de stehen verschiedene Materialien für den Unterricht zur Verfügung. Sie können dort

gedruckt bestellt oder online kostenfrei heruntergeladen werden. Zudem gibt die Webseite den Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, sämtliche Themen auch selbstständig zu Hause zu bearbeiten.

„SCOOOT“-Wettbewerb: Mitmachen lohnt sich

Schulklassen oder Projektgruppen, die sich intensiv mit dem Aktionsthema auseinandersetzen, können am Wettbewerb teilnehmen. Ziel ist, dass die Schülerinnen und Schüler eine Gefährdungsanalyse ihrer täglichen Wege mit derartigen Fahrzeugen zum Beispiel zur Schule durchführen, die in die Gefährdungsbeurteilung der Schule einfließen kann. Das ist aktive Beteiligung und eine Win-Win-Situation für die Prävention (www.kommmitmensch.de).

Alle Informationen zum Wettbewerb unter: www.scooot-dvr.de/wettbewerb



Kampagne „rauchfrei unterwegs – du und dein Kind“

Drogenbeauftragte warnt vor gesundheitlichen Risiken

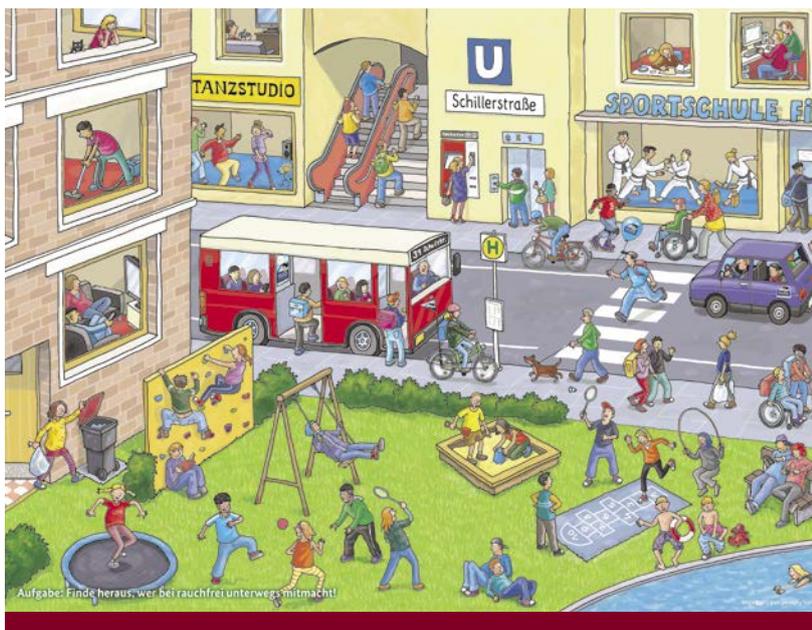


Mit der Kampagne „rauchfrei unterwegs – du und dein Kind“ ruft die Drogenbeauftragte der Bundesregierung Daniela Ludwig zur rauchfreien Fahrt mit Kindern und Jugendlichen auf. Der Grundsatz lautet: Wenn Kinder und Jugendliche im Auto sitzen, dann bleibt die Zigarette aus.

Die meisten Raucherinnen und Raucher verzichten bereits heute auf die Zigarette im Auto, wenn Kinder dabei sind. Ziel der Kampagne ist es, dass in Zukunft alle Kinder rauchfrei unterwegs sind.

Umfassende Kommunikation

Seit Kampagnenbeginn vor vier Jahren wurde umfassendes Informationsmaterial an alle niedergelassenen Kinder- und Jugendärzte sowie alle deutschen Landkreise versandt. In Zusammenarbeit mit vielen Kooperationspartnern (zum Beispiel Automobil Club Europa, Berufsverband der Kinder- und Jugendärzte, Deutsches Kinderhilfswerk, Deutsches Krebsforschungszentrum,



Unter anderem mit einem Wimmelbild wirbt die Kampagne für eine rauchfreie Umgebung.

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, Bundeselternrat) wurde seit dem Kampagnenstart das Thema „rauchfrei im Auto“ öffentlichkeitswirksam platziert.

Die Kampagne will bewusst nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern vielmehr in Form eines Appells auf die gesundheitlichen Gefahren des Passivrauchens aufmerksam machen.

Besonders schädlich ist dabei die Passivrauchbelastung in geschlossenen Räumen, wie zum Beispiel in einem Auto. Jedes Jahr sterben über 120.000 Menschen an den Folgen des Rauchens.

Gefahr der Ablenkung

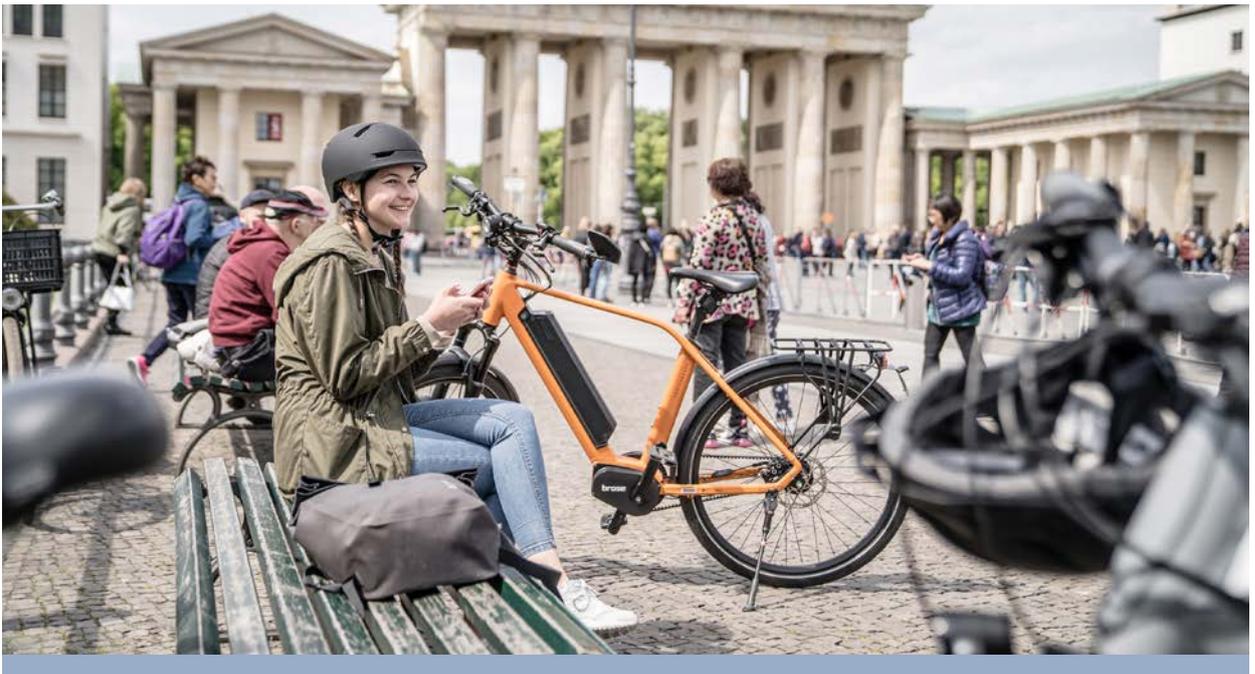
Der DVR weist zudem darauf hin, dass Rauchen am Steuer auch die

Verkehrssicherheit gefährdet. Ähnlich wie beim Essen und Trinken sei die Ablenkungsgefahr durch das Rauchen nicht zu unterschätzen. Es kann zum Beispiel gefährlich werden, wenn den rauchenden Fahrenden die Zigarette herunterfällt. Wer sich danach bückt, vernachlässigt die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und kann somit einen Unfall verursachen. Ein derartiges Verhalten können auch Versicherungen als „grob fahrlässig“ werten und Verursachende an den Unfallkosten beteiligen. Aus Sicht des DVR ein Grund mehr, auf das Rauchen am Steuer zu verzichten.

In einigen EU-Staaten wie Österreich, Frankreich oder Griechenland gibt es mittlerweile sogar Rauchverbote am Steuer in verschiedenen Ausprägungen.

Wie sieht der Fahrplan der EU aus?

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen, intelligenten und sicheren Mobilität



Die EU will eine „Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ entwickeln. Foto: www.brose-ebike.com | pd-f

EUROPA

Von Jacqueline Lacroix

Mit dem „Green Deal“, den die EU-Kommission Ende letzten Jahres veröffentlichte, will die EU Klima- und umweltpolitische Herausforderungen in allen Politikbereichen angehen, so auch im Verkehrssektor. Vorgesehen ist, bis zum Ende dieses Jahres im Rahmen des „Green Deal“-Fahrplans eine „Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ zu entwickeln. Einen Schwerpunkt soll dabei die Verkehrsverlagerung hin zu umweltschonenden Verkehrsmitteln bilden, um die Emissionen bis 2050 um 90 Prozent zu reduzieren. Die Corona-Krise hat diesen Prozess bereits in Gang gesetzt: Die Verkehrsleistung ist in diesem Jahr gesunken und es kam zu einer Verkehrsverlagerung hin zum Fahrrad- und Fußverkehr, einschließlich Pedelecs, E-Bikes und E-Scootern.

Umfrage zur Verkehrswende

Wie bereit die Bürger der EU für diese Verkehrswende sind, ermittelte die Special-Eurobarometer-Umfrage „Mobility and Transport“ im Herbst des vergangenen Jahres: 21 Prozent der Befragten in Deutschland und in der gesamten EU gaben an, auf jeden Fall künftig für ihre tägliche Mobilität emissionsfreie Fahrzeuge, öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Sharing-Angebote zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, um die Umwelt zu schonen. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende zwischen 15 und 24 Jahren in Deutschland zeigten sich zu 70 Prozent dazu bereit, im EU-Durchschnitt waren es in dieser Altersgruppe sogar 75 Prozent. Weitere 38 Prozent in Deutschland und in der EU gaben an, dies möglicherweise zu tun. Die meistgenannten Voraussetzungen dafür waren: Die Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote, mit denen keine Kostensteigerungen verbunden sein dürften, sowie eine geeignete Infrastruktur, wie

beispielsweise sichere Fahrradwege und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs an Bahnhöfen.

Sichere Mobilität

Eine nachhaltige Mobilität bedeutet aber nicht nur die Umwelt- und Ressourcenaspekte im Blick zu haben, vielmehr sollte die künftige Inanspruchnahme von Mobilitätsdienstleistungen auch eine sichere sein. Intelligente Technologien in den Fahrzeugen und der Infrastruktur sowie die Digitalisierung sollen hierfür einen maßgeblichen Beitrag leisten.

Im Jahr 2018 wurden fast 40 Prozent der Unfälle mit Todesfolge in der EU innerorts verursacht, europaweit waren daran rund 70 Prozent schwächere Verkehrsteilnehmende beteiligt. Um Verkehrsteilnehmende zu überzeugen, auf das Fahrrad zu steigen, oder „die letzte Meile“ zu Fuß zu gehen, müssen die Straßen sicherer werden. Verkehrssicherheit ist somit der Schlüssel zu einer nachhaltigen Mobilität.

Einige technische Fortschritte, vor allem in den Bereichen Konnektivität und Automatisierung, werden in Zukunft neue Chancen für die Verkehrssicherheit eröffnen. Automatisierung, Sharing-Angebote für Pkw und Fahrräder sowie die ständige Weiterentwicklung neuer Formen der persönlichen Mobilität (zum Beispiel E-Scooter) bieten neue Möglichkeiten, die steigende Verkehrsbelastung in urbanen Räumen zu bewältigen. Aber auch hier muss für Sicherheit gesorgt sein: Laut der „Mobility and Transport“-Umfrage antworteten 54 Prozent der Befragten in Deutschland auf die Frage nach den Herausforderungen, die E-Scooter mit sich bringen, dass diese eine Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmende darstellen, europaweit meinten dies 43 Prozent. Als weitere Herausforderungen werden die Gefahren für die Nutzenden selbst genannt sowie nicht

ausreichende Regeln, mangelndes Training, fehlende Infrastruktur und auch zu wenige Abstellmöglichkeiten mit der Folge, dass die Scooter im Straßenraum liegen gelassen werden.

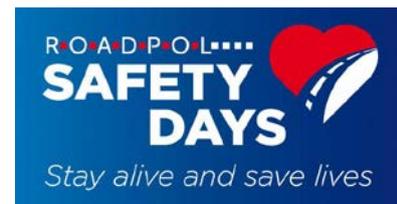
Einstellung zum automatisierten Fahren

Wie die Einstellung der EU-Bürger zum automatisierten und vernetzten Fahren ist, wurde ebenfalls mittels einer Special-Eurobarometer-Umfrage im Herbst letzten Jahres ermittelt und ist die erste ihrer Art. Dabei gaben sechs von zehn Befragten an, in den letzten zwölf Monaten etwas über automatisierte Fahrzeuge gelesen oder gehört zu haben, was darauf hindeutet, dass das Bewusstsein relativ hoch ist. Allerdings wären die meisten Befragten (noch) nicht bereit, automatisierte und vernetzte Fahrzeuge zu nutzen, selbst wenn ihnen die Möglichkeit dazu gegeben würde. Zwei Drittel der Befragten gaben an, dass sie sich beim Fahren eines automatisierten und vernetzten Fahrzeugs wohler fühlen würden, wenn sie zu einem beliebigen Zeitpunkt die Kontrolle zurückerobern könnten und etwas mehr als die Hälfte, wenn sie dazu aufgefordert würden.

Hinsichtlich der Erwartungen an automatisiertes und vernetztes Fahren wurde als häufigste Antwort der geringere Bedarf an Berufskraftfahrenden einschließlich Taxifahrenden genannt (28 Prozent) sowie die Reduzierung von Stress (26 Prozent). Ein Viertel der Befragten gab jeweils die Erwartungen „Reduzierung von Staus“, „Reduzierung der Fahrfreude“ sowie „Erhöhung des Fahrkomforts“ an. Rund 24 Prozent erwarten, dass mit diesen Fahrzeugen Umweltschäden reduziert werden könnten. Und 22 Prozent erwarten, dass sie sich während des Fahrens anderen Aktivitäten, wie zum Beispiel Lesen, widmen können, befürchten aber, Ziel von Cyberkriminalität zu werden. Weitere Erwartungen sind Eingriffe in die Privatsphäre,

ein besserer Mobilitätszugang für ältere Menschen und behinderte Personen, ein Rückgang der Fahrtzeit, eine Einschränkung hinsichtlich des Freiheitsgefühls beim Fahren sowie ein erhöhtes Risiko, Opfer eines Überfalls oder einer terroristischen Attacke zu werden. Was die Verkehrssicherheit anbelangt, so ist die Erwartung sehr hoch und rangiert an zweiter Stelle der Antwortmöglichkeiten: 27 Prozent versprechen sich vom automatisierten und vernetzten Fahren eine deutliche Reduzierung der Unfälle mit ihren Folgen.

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



ROADPOL Safety Days

Das Netzwerk der Verkehrspolizei in Europa ROADPOL (vormals TISPOL) führte vom 16. bis 22. September 2020, parallel zur European Mobility Week, die „ROADPOL Safety Days“ mit verstärkter europaweiter Verkehrsüberwachung und -aufklärung ein. An einem Tag, diesmal war es der 17. September, werden die Verkehrstoten erfasst und damit auch die Länder ohne tödliche Unfälle. In diesem Jahr wurden in Dänemark, Estland, Finnland, Irland, Kosovo, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, der Schweiz, Serbien, Ungarn und Zypern an diesem Tag keine tödlichen Verkehrsunfälle verzeichnet, in Deutschland kamen leider drei Personen ums Leben. Die ROADPOL Safety Days sollen in den kommenden Jahren immer in diesem Zeitraum durchgeführt werden.

Erstmals automatisiert durch den Stau

Ab 2021 können spezielle Systeme die Fahrzeugführung übernehmen



Die Abteilung Fahrzeugtechnik der BAST hat die Entwicklung des Regelungsentwurfs mit eigenen Fahrversuchen eng begleitet. Foto: BAST

Ein neuer Regelungsentwurf mit fahrzeugtechnischen Anforderungen an die Sicherheit von Systemen des automatisierten Fahrens wurde am 24. Juni 2020 bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) in der entscheidenden Instanz zur Abstimmung gestellt und angenommen. Dadurch wird es ab 2021 erstmals möglich sein, dass entsprechend ausgestattete Fahrzeugtypen eine Genehmigung im Rahmen internationaler Vorschriften erhalten.

Längs- und Querführung bis 60 km/h

Auf Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen können ab 2021 spezielle Systeme bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h selbstständig automatisiert die Längs- und Querführung des Fahrzeugs übernehmen. Solche Systeme werden unter dem Begriff ALKS (Automated Lane Keeping Systems) geführt. Ein ALKS ist somit das erste elektronische System im Fahrzeug, bei dem Fahrende von der Pflicht der Fahraufgabe zeitweise vollständig entbunden werden können – beispielsweise im Stau auf der Autobahn. Das ALKS muss dabei auch in kritischen Situationen zum Beispiel durch eine Notbremsung selbstständig

agieren. Es muss seine Funktionsgrenzen rechtzeitig selbst erkennen, um eine sichere Rückübergabe an die Fahrenden mit der entsprechenden deutlichen Aufforderung zu leisten. Dabei muss während der Rückübergabe das System noch mindestens zehn Sekunden lang in der Lage sein, die Fahraufgabe auszuführen. Übernehmen Fahrende wider Erwarten nicht, muss das System das Fahrzeug in einen risikominimalen Zustand überführen.

Unterstützung durch die BAST

Die Abteilung Fahrzeugtechnik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat die Entwicklung dieses Regelungsentwurfs eng begleitet und das Bundesverkehrsministerium durch Anforderungsdefinitionen, Fahrversuche, Fahrsimulatoruntersuchungen und Entwicklung von Testszenarien sowie bei Fragen der Fahrmodusspeicherung unterstützt.

Aktuell wird bereits daran gearbeitet, die Vorschrift dahingehend zu erweitern, dass zukünftig höhere Maximalgeschwindigkeiten und automatisierte Spurwechsel ermöglicht werden können.

TU Berlin: Studie über den Gebrauch von Autokindersitzen

Der richtige Gebrauch der Babyschale und des Kindersitzes im Auto kann über das Leben der jungen Passagiere entscheiden. Die gute Nachricht ist, dass die Fehlerquote bei der Benutzung von Babyschale und Kindersitz in den vergangenen Jahren von 70 auf 50 Prozent gesunken ist. Das ergab eine Studie, die am Fachgebiet Kraftfahrzeuge im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) 2018/2019 durchgeführt wurde. „Die schlechte Nachricht ist, dass der Anteil der schweren Fehler leider zugenommen hat“, sagt Dr.-Ing. Gerd Müller. Er leitete die Untersuchung und ist Oberingenieur am Fachgebiet Kraftfahrzeuge von Prof. Dr.-Ing. Steffen Müller an der TU Berlin.

Die Wissenschaftler untersuchten den Gebrauch von 1.000 Kindersitzen in Berlin und Brandenburg sowie in München und seinem Umland. Sie standen vor Kindergärten, Schulen und Schwimmhallen. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es Pflicht, dass Kinder im Alter von null bis zwölf Jahren beziehungsweise bis zu einer Größe von 1,5 Metern im Auto in einer Babyschale oder in einem Autokindersitz befördert werden müssen.

Die schweren Fehler sind nicht fixierte Babyschalen und Kindersitze, zu locker sitzende Gurte, falsch geführte Gurte und gar nicht angeschnallte Sitze. Ein weiterer schwerer Fehler ist, dass ein auf das Alter bezogen zu früher Wechsel von der einen in die nächste Sitzklasse erfolgt. In all diesen Fällen kann die Schutzwirkung der Babyschale und des Autokindersitzes im Falle eines Unfalls oder auch nur bei einer starken Bremsung ausgehebelt werden. „Es kommt zum Beispiel vor, dass die Babyschale, in der Kinder bis zum Alter von anderthalb Jahren sitzen müssen, gar nicht mit den Gurten im Auto fixiert wird, sondern diese nur auf den Sitz gestellt wird“, sagt Dr. Müller.

Verletzungen im Kopf- und Halsbereich sind oftmals die Folge. „Besonders wenn Babys, die eigentlich noch in die Babyschale gehören, bereits in den Kindersitz gesetzt werden, in dem der Kopf nicht mehr so gestützt wird wie in einer Babyschale, befördert dies Verletzungen im Halsbereich“, unterstreicht der Experte.

Ursache für diese schwerwiegenden Fehler sind unbewusste Nachlässigkeit und Informationsdefizite. Gerd Müller rät deshalb, beim Kauf auf eine fachgerechte Beratung Wert zu legen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report
Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 3/2020, 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:
©folienfeuer – 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



**RUNTER
VOM GAS**



Bundesministerium
für Energie und Klimaschutz



BfZ



UKiBG

ABSTAND HALTEN!