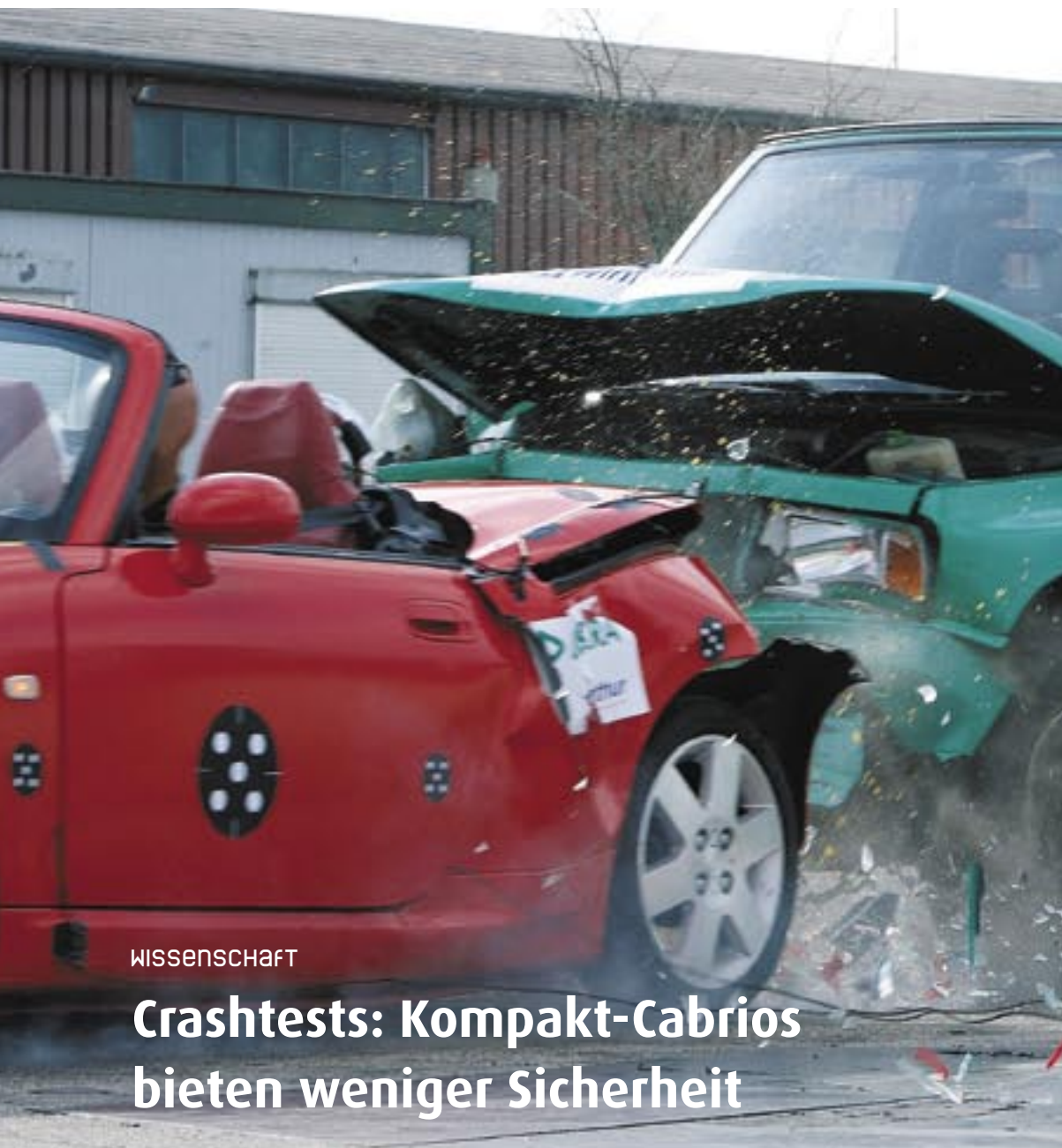


DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2007



WISSENSCHAFT

Crashtests: Kompakt-Cabrios bieten weniger Sicherheit



AKTUELL

Unfälle auf Landstraßen



JOURNAL

Unfallrisiko Nebel



INTERVIEW

Dr. Joachim Breuer

www.dvr-report.de

Mehr Mittel für Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinvestitionen steigen im kommenden Jahr um 370 Millionen Euro auf rund 9,2 Milliarden Euro. Das sieht der Einzeletat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Bundeshaushalt 2008 vor. „Verkehr und Stadtentwicklung leisten ihren Beitrag für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Davon sollen alle Menschen profitieren. Wir wissen, dass der Verkehr in Deutschland in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Der Bund trägt dem Rechnung. Der Ausbau der Infrastruktur bleibt ein wichtiges Ziel der Bundesregierung“, sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

Auf die Straße entfallen im kommenden Jahr Investitionen von rund 4,7 Milliarden Euro, auf die Schiene 3,6 Milliarden und auf die Wasserstraßen Mittel in Höhe von 800 Millionen Euro. Der Gesamtetat des BMVBS liegt bei 24,2 Milliarden Euro.



FOTO > GWM

Bundesverdienstkreuz für Professor Klaus Langwieder

FOTO > PRIVAT



Professor Dr.-Ing. Klaus Langwieder wurde in der bayerischen Staatskanzlei in München mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Er wurde für seine besonderen Verdienste um die Fahrzeugsicherheit und sein großes Engagement in der Verkehrsunfallforschung geehrt.

Seit fast 40 Jahren setzt sich der 1941 in Berchtesgaden geborene Langwieder für mehr Verkehrssicherheit ein. Nach einem Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule München, startete er seine berufliche Karriere 1969 beim HUK-Verband. Dort baute er gemeinsam mit Professor Dr. Max Danner die Unfallforschung

der deutschen Autoversicherer auf und gründete das Münchener Büro für Kfz-Technik. Bis 2003 leitete er das Institut für Fahrzeugsicherheit des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), das aus dem Büro für Kfz-Technik des HUK-Verbandes hervorgegangen war. Seinen Dokortitel erhielt Langwieder 1975 an der Technischen Universität Berlin.

Fortan widmete sich der engagierte Unfallforscher unter anderem Grundlagenuntersuchungen in den Bereichen Frontunterfahrschutz bei Lkw, Fußgängerschutz, Motorradunfälle, Kindersicherheit im Auto sowie Fahrzeugsicherheit und Fahrerassistenzsysteme. In seinen zahlreichen Publikationen beschäftigte sich Langwieder auch intensiv mit den passiven Sicherheitssystemen Gurt und Airbag.

Neben der Forschung war dem umtriebigen Wissenschaftler auch die Lehre ein Anliegen. So wirkte er als Autor von Schulungsmaterialien mit und hält seit 1990 Vorlesungen an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden zum Thema „Unfallforschung und Fahrzeugsicherheit“. Bereits seit 1974 wirkte Langwieder in den Gremien des DVR mit und machte sich mit seiner Fachkompetenz

schnell unentbehrlich. Von 1993 bis 2006 war er Vorsitzender des DVR-Ausschusses „Fahrzeugtechnik“ und gestaltete parallel im Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC (European Transport Safety Council) die Verkehrssicherheitsarbeit mit – nur ein Beleg für sein vielfältiges internationales Wirken.

Für den DVR war er noch im Jahr 2005 maßgeblich an der Entwicklung der inhaltlichen Grundlagen für die bundesweite Kampagne „bester beifahrer“ beteiligt. Mit der Kampagne werden die elektronischen Fahrerassistenzsysteme erklärt und bekannter gemacht.

Bis heute ist Langwieder Präsident der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. in Stuttgart.

Die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes bildet den Höhepunkt einer langen Reihe von Auszeichnungen. Bereits 1982 erhielt er den Sicherheitspreis des US-Verkehrsministeriums, 1993 den Karl-Rederer-Preis der Deutschen Fahrlehrer-Akademie, im gleichen Jahr den Joseph-Ströbl-Preis und im Jahr 1995 wurde Langwieder mit dem Goldenen Dieselring des Verbandes der Motorjournalisten geehrt.

Besser unten mit

Viel diskutiert werden derzeit zwei Urteile der Oberlandesgerichte (OLG) Bamberg und Celle: Autofahrer mussten die Bußgelder nicht zahlen, die sie wegen des Tragens von Sandalen, die hinten offen sind, beziehungsweise wegen Fahrens in Socken auferlegt bekamen. Schlapfen, Flip-Flops, barfuß fahren – ist demnach alles erlaubt? So ist es nicht. Zwar wurde in den oben genannten Fällen entschieden, dass das bloße Fahren mit dem entsprechenden Schuhwerk jeweils nicht als Ordnungswidrigkeit anzusehen war. In der Urteilsbegründung des OLG Celle heißt es jedoch ausdrücklich, dass es mit den Pflichten eines verantwortungsbewussten Kraftfahrers unvereinbar sei, mit ungeeignetem Schuhwerk zu fahren. Wer andere durch sein Verhalten schädigt, gefährdet oder auch nur behindert, wird dafür auch strafrechtlich und bußgeldrechtlich belangt.

Auch in modernen Fahrzeugen kann eine Notbremsung nur dann sicher erfolgen, wenn die Kraft des Fußes über die ganze Sohle auf das Bremspedal übertragen wird. Wer durch verrutschende Schuhe behindert wird oder mit bloßem Fuß vom Pedal abrutscht, kann so unter Umständen sogar einen Unfall verursachen. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) weist in diesem Zusammenhang auf einen wichtigen Umstand hin: Die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ legt für die gewerbliche Wirtschaft ausdrücklich fest, dass Fahrzeuge nur mit „den Fuß fest umschließendem Schuhwerk“ gefahren werden dürfen. Diese eindeutige Vorschrift, so die BGF, ist bußgeldbewehrt. Auch bei Privatfahrten sollten sich Autofahrer an diese Regel halten, empfiehlt der DVR.

Zahl der Verkehrstoten und Verletzten gestiegen

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen für die ersten sieben Monate dieses Jahres einen Anstieg der Verkehrstoten und der im Straßenverkehr Verletzten. Von Januar bis Juli 2007 sind 2.932 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben gekommen, 3,1 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Bei den Verletzten gab es von Januar bis Juli gar eine Zunahme um 7,6 Prozent auf 252.000. Insgesamt registrierte die Polizei in diesem Zeitraum 1,3 Millionen Straßenverkehrsunfälle (plus 2,8 Prozent), davon 196.800 mit Personenschaden.

Dramatisch entwickelt hat sich die Situation bei den Motorradfahrern. Von Januar bis Juni sind 425 von ihnen auf unseren Straßen ums Leben gekommen, im Vergleichszeitraum des Jahres 2006 waren es 355. Das entspricht einer Zunahme von rund 20 Prozent.

In erster Linie wird der milde Winter als Grund für diese insgesamt negative Entwicklung angeführt. Die guten Wetterbedingungen mit einem hochsommerlich warmen April sorgten für höhere Fahrleistungen und damit für mehr Unfälle.

Auch wenn die Zahl der Verkehrstoten im Juli bereits wieder um 14,2 Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat 2006 gesunken ist und die Hoffnung besteht, diesen positiven Trend beizubehalten – die Gesamtsituation muss genau beobachtet und analysiert werden. Es muss aufgeklärt werden, welche Ursachen neben dem Wetter eventuell noch zu diesem negativen Trend beigetragen haben. Nur dann kann gezielt gegengesteuert werden. Es muss alles getan werden, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, damit weniger Menschen auf deutschen Straßen getötet oder verletzt werden. Der DVR wird sich weiterhin engagiert dafür einsetzen. Erste konkrete Schritte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer sind bereits gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium eingeleitet worden.

INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	8
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	14
INTERVIEW	18
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

FOTO > DVR



Landstraßen: schön, aber gefährlich

FOTO > DVR



Presseseminar des DVR zu Unfällen auf Landstraßen

„Kein Platz für Kreuze“ – unter diesem Motto stand ein Presseseminar, das der DVR Ende August in Dresden durchgeführt hat. Themenschwerpunkte waren diesmal Landstraßenunfälle, ihre Ursachen und Ansätze der Prävention. Unter dem Begriff „Landstraßen“ werden alle Straßen gefasst, die keine Autobahnen oder Innerortsstraßen sind. Hochkarätige Wissenschaftler stellten Ergebnisse ihrer Forschungsarbeiten vor und diskutierten ihre Thesen mit den über 80 Journalisten. Gleichzeitig präsentierte der DVR die aktuelle Schwerpunktaktion „Kein Platz für Kreuze“, die er gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften und den Unfallkassen durchführt.

Unter dem Titel „Landstraßen – schön, aber gefährlich“ stellte Julia Lindemann, Referentin Verkehrsinfrastruktur beim DVR, die Dimensionen des Unfallgeschehens auf Landstraßen vor: Zwar passierten auf Landstraßen nur 27 Prozent aller Verkehrsunfälle. Doch diese seien besonders schwer: Rund 60 Prozent aller tödlichen Unfälle ereigneten sich dort. Konkret bedeutet das: Bei rund 86.000 Un-

fällen mit Personenschaden wurden im vergangenen Jahr 3.062 Menschen auf Landstraßen getötet. „Auf Landstraßen ist das Risiko, tödlich zu verunglücken, doppelt so hoch

wie auf anderen Straßen“, so Lindemann. Die Gefahrenquellen auf den Landstraßen würden aber von deren Nutzern unterschätzt. Die Risiken seien vielschichtig: Nur auf Landstra-



FOTO > DVR

ßen komme es zu einer Verbindung von hohen Geschwindigkeiten, Ge- genverkehr und Überholmanövern, und nur dort teilen sich so verschie- dene Verkehrsteilnehmer wie Pkw-, Lkw- und Motorradfahrer die ver- gleichsweise engen Fahrstreifen mit Radfahrern, Fußgängern und Traktoren sowie Landmaschinen. Dass die Gefahren unterschätzt werden, zeige sich auch bei den Unfallursachen, bei denen die unangepasste Fahrweise an erste Stelle stehe: „Überhöhte Ge- schwindigkeit, Fehleinschätzung so- wie Unachtsamkeit führen ebenfalls häufig zu schweren Unfällen. Aus Fahrnfällen – also Unfälle, bei denen der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hat, ohne dass an- dere Verkehrsteilnehmer dazu beige- tragen haben – resultiert jeder zweite tödliche Unfall auf Landstraßen. Unfälle im Längsverkehr – also Unfälle beim Überholen beziehungsweise mit entgegenkommenden Fahrzeu- gen – nehmen den zweiten Rang ein.“ Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich in erster Linie in Kurven sowie an Kreuzungen und Einmündungen. Im Jahr 2006 hat es in Kurven rund 25.000 Mal gekracht, dabei verloren 1.224 Menschen ihr Leben. Für den DVR und seine Mit- glieder Grund genug, sich auf diesem

Gebiet zu engagieren. Dies spiegelt sich zum einen in der DVR-Mitglieder- aktion „Aktion sichere Landstraße“ und zum anderen in der Schwerpunk- taktion 2007/2008 „Kein Platz für Kreuze“ (siehe Kasten), die der DVR gemeinsam mit den Berufsgenos- senschaften und den Unfallkassen durchführt, wider.

Über die Psychologie der Landstra- ße referierte Dr. Rainer Scheuchenpflug vom Interdisziplinären Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg. Er ging der Frage nach, wie Fehler bei der Land- straßennutzung entstehen und wie diese möglichst wirkungsvoll verhin-



Dr. Rainer Scheuchenpflug

FOTO > GWM

durch Vibrationen und Geräusche unmittelbar spürbar. Da das Fahr- zeug die befestigte Fahrbahn noch nicht verlassen hat, kann der Fahrer noch leicht und effektiv korrigierend eingreifen. Typische Müdigkeitsun- fälle, die durch Abkommen von der Fahrbahn charakterisiert sind, lassen sich hierdurch vermeiden“, sagte Scheuchenpflug. Ein Nebeneffekt, so der Verkehrspsychologe, sei die Reduzierung der Geschwindigkeit. Da das Spurregelverhalten der Fahr- er geschwindigkeitsabhängig sei und durch die Aufbringung der rauen Randbereiche nur ein enger Korridor zur Verfügung stehe, müsse für eine komfortable Fahrt die Geschwindig- keit reduziert werden.

Der zweite Ansatz, den der Referent vorstellte, wird als eine Form der „selbsterklärenden Straße“ bezeich- net. Ziel dieses Ansatzes sei es, den Fahrern die Straßenklasse möglichst leicht erkennbar zu machen, um ih- nen angepasstes Verhalten zu er- leichtern: „Der Nutzer soll möglichst schnell und eindeutig erkennen, wel- ches Fahrverhalten von ihm verlangt wird, also ob es zum Beispiel sichere Überholmöglichkeiten gibt oder vom Überholen eher abzusehen ist.“ Die- ser Ansatz werde zum Beispiel in den Niederlanden seit längerem verfolgt. Dort lege die Straßenklasse implizit die erlaubte Höchstgeschwindigkeit fest, und der Autofahrer könne sofort erkennen, ob er auf einer Strecke mit langsamen Verkehr und Radfahrern rechnen müsse oder nicht. „Das ein- deutige Kennzeichnen bestimmter Straßenklassen kann Fehler redu- zieren, die durch unangepasste Ver- haltensweisen entstehen“, so der Experte. Ein ähnlicher Ansatz werde derzeit in Deutschland für die neuen Richtlinien zur Anlage von Landstra- ßen diskutiert.

„Der Tod lauert neben der Fahrbahn“ – so lautete die provokative These von Professor Dr.- Ing. Reinhold Mai- er von der Technischen Universität Dresden. Da menschliche Fehler bei noch so guter Ausbildung und viel- fältigen Hinweisen auf gesteigerte Aufmerksamkeit bei Autofahrern nie vollständig zu vermeiden sein wer- den, sei es die Aufgabe der für die

dert werden können. Fehler auf den unterschiedlichen Ebenen des Fahr- verhaltens würden üblicherweise in „slips“ (Fehler bei den trainierten Fähigkeiten, beispielsweise Schalt- fehler, zu schnelle Kurvenfahrt), „errors“ (Fehler bei Regeln, etwa Überholen im Überholverbot) und „mistakes“ (Fehler beim Problem- lösen, falsche Entscheidungen) un- terschieden. Diese könnten zum Beispiel durch eine geeignete Ge- staltung der Straßenumgebung be- einflusst beziehungsweise reduziert werden. Dr. Scheuchenpflug stellte hierzu zwei Ansätze vor. Im ersten Ansatz, der als „fehlerverzeihen- de Straße“ charakterisiert werden könne, werde durch Aufbringung von rauem Material die komfortabel befahrbare Breite des Fahrstreifens auf 2,25 Meter reduziert. „Verlässt der Fahrer die Komfortspur, wird der Spurfehler aus Unaufmerksamkeit



Straßen verantwortlichen Stellen, die Folgen dieser Fehler möglichst gering zu halten. „Auto- und Motorradfahrer haben keine zutreffende Vorstellung von den Gefahren auf Landstraßen. Die Überzeugung, dass durch Fahrkönnen und Erfahrung Unfälle zu vermeiden sind, ist in ungeRechtfertigtem Ausmaß ausgeprägt“, konstatierte Maier.

Seitens der Straßenverkehrstechnik seien in den letzten Jahren verschiedene wirksame Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen und der Steigerung der Verkehrssicherheit erarbeitet worden. Wesentliche Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit sei die örtliche Unfalluntersuchung durch die Unfallkommission, einem Gremium, das aus Mitarbeitern der Polizei, der zuständigen Verkehrsbehörde sowie des Straßenbauträgers besteht. Dies sei eine öffentliche Pflichtaufgabe, ebenso wie die Verkehrsschau, die unabhängig vom Unfallgeschehen Mängel im Straßenraum aufdecke. Ergänzend hierzu sei das Sicherheitsaudit bei der Planung von Straßen zu nennen. Bei der Anwendung dieser Instrumente auf Landstraßen, so Professor Maier, zeigten sich folgende Tendenzen: „Kollisionen mit Bäumen am Fahrbahnrand sind nach wie vor ein großes Problem, eine Durchführung wirksamer Maßnahmen aufgrund der hohen emotionalen Besetzung dieses Themas jedoch schwierig. Um Kollisionen mit dem Gegenverkehr wirkungsvoll zu vermeiden, müssen neben einer strikt überwachten Geschwindigkeitsbeschränkung Überholverbote konsequenter umgesetzt werden.“ Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen könnten durch geeignete Formen (Kreisverkehr, flexible Lichtsignalanlagen mit Schutz für Linksabbieger, kreuzungsfreie Führung) reduziert werden. Im Bereich kurvenreicher Straßen seien in Sommermonaten regelmäßig schwere Motorradunfälle zu verzeichnen. Dort sollten angepasste Maßnahmen mit besonderer Ausstattung die Unfallfolgen für diese Verkehrsteilnehmergruppe mindern, erwünscht wären zusätzlich bessere Möglichkeiten der Verkehrsüberwachung. Die Gefahren durch Wildun-



FOTO > DVR

fälle würden hingegen überschätzt. Professor Maier wünschte sich insgesamt eine stärkere Unterstützung durch die Fachöffentlichkeit zur Verbesserung der Akzeptanz mancher Maßnahmen, die bei den Verkehrsteilnehmern eher unbeliebt seien.

Inwiefern Kreisverkehre eine sichere Alternative für die verkehrssichere Gestaltung von Knotenpunkten an Landstraßen sind, wurde durch den Vortrag von Professor Dr.-Ing. Andreas Bark von der Fachhochschule Gießen Friedberg beleuchtet. Generell müsse die Art eines Knotenpunktes an die verkehrlichen Erfordernisse und die örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Kreisverkehre könnten in verschiedenen Formen angelegt werden. Der so genannte Minikreisverkehr sei nur innerhalb bebauter Gebiete anzulegen. Kleine Kreisverkehre mit einem Außendurchmesser von 35 bis 45 Metern seien als Regellösung anzusehen. Sie könnten bei einer Gesamtverkehrsstärke von 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag, bei günstiger Verkehrsverteilung auch bis zu 25.000 Kraftfahrzeugen problemlos und mit geringen Wartezeiten betrieben werden. Zweistreifig befahrbare Kreisverkehre hätten größere Kapazitäten,

seien aber insbesondere im Hinblick auf Fußgänger und Radverkehr aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch zu bewerten. „Große Kreisverkehre mit zwei oder mehreren durch Markierung getrennten Fahrstreifen sollten nur mit Lichtsignalen betrieben werden. Vergleichende Untersuchungen haben ergeben, dass der kleine Kreisverkehr im Vergleich zu anderen Knotenpunktarten das höchste Sicherheitsniveau aufweist“, stellte Bark fest. Demzufolge sollte diese Knotenpunktart an geeigneten Stellen vorzugsweise eingesetzt werden.

Jürgen Menge vom rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau berichtete über die Bemühungen der Landesregierung, die Zahl der Unfalltoten zu halbieren. Dieses Ziel hat sich Rheinland-Pfalz in Anlehnung an das Europäische Aktionsprogramm für Straßensicherheit der EU gesetzt. Hierzu werden die Instrumente Sicherheitsaudit von Straßen (SAS), das Monitoring bestehender Straßen auf Basis der Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN) sowie die Arbeit der Unfallkommissionen konsequent genutzt. In speziell ausgearbeiteten

dreitägigen Seminaren wurden alle etwa 400 Kommissionsmitglieder von Rheinland-Pfalz entsprechend geschult. Ein weiterer Fokus werde auf die Motorradsicherheit gesetzt, wobei in einem Modellversuch an einer der bekanntesten Motorradstrecken Deutschlands, der B 48 am Johanniskreuz und dem Wellbachtal im Pfälzer Wald, entsprechende Maßnahmenbündel installiert worden seien. Schließlich sei die Sicherheit an Bahnübergängen ein weiterer Schwerpunkt der Bemühungen. Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz sehe sich mit diesen Maßnahmen auf dem richtigen Weg, ihr ehrgeiziges Ziel zu erreichen.



ße gar nicht passieren würde, wenn der Fahrer nur eine halbe Sekunde früher reagieren könnte“, so Knoll. Jeder zweite Unfall auf Kreuzungen ließe sich durch eine schnellere Reaktion verhindern. Dies weise den Weg zum Unfall vermeidenden Fahrzeug mit vollem Eingriff in Bremse, Lenkung und Gas. Für ein solches „Safety Vehicle“ sei die Nutzung von Signalen neuer Sensortechniken wie Ultraschall, Radar und Video durch vorausschauende Fahrerassistenzsysteme erforderlich. Diese könnten Objekte im Fahrzeugumfeld erkennen und orten. Durch Messung ihrer Positionen und ihrer Relativgeschwindigkeiten zum eigenen Fahrzeug würden bevorstehende Kollisionen erkannt. Darauf könnten die Systeme durch stufenweise immer intensivere Eingriffe in die Längs- und Querverführung der Fahrzeuge reagieren. Der radarbasierte, adaptive Fahrgeschwindigkeitsregler (ACC, Adaptive Cruise Control) sei die Basis für diese neuen prädiktiven Sicherheitssysteme. Durch die Erschließung der Videotechnik sei weiteres Unfallvermeidungspotenzial zu erwarten. Sie gestatte eine Vielzahl von weiteren Funktionen wie zum Beispiel Nachsichtassistenten, Spurverlassenswarnung und Objektklassifizierung.

Die Erhöhung der Sicherheit von Motorradfahrern bei Landstraßenunfällen stand im Mittelpunkt des Vortrages von Dr. Ralf Klöckner von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die für den Schutz von Kraftfahrzeugen entwickelten Schutzplanken könnten beim Anprall eines Motorradfahrers schwere Verletzungen hervorrufen. Die Schwierigkeit bestehe nun darin, den Schutz für Motorradfahrer zu erhöhen, ohne das Schutzniveau für die Insassen von Pkw zu senken. Trotz entsprechender Forschungsarbeiten gäbe es bisher keine überzeugende Lösung für das in Deutschland überwiegend eingesetzte Schutzplankensystem. Mit dem Unterfahrschutz „Euskirchen“ und dem System „Euskirchen plus“ sei man der Lösung des Problems jedoch entscheidend näher gekommen.

Deutschland mehr als 70 Prozent aller Verkehrstoten bei Kollisionen zu beklagen sind, hätten Systeme zur Längsführung mit Vorverlagerung der Fahrerreaktion und mit automatischen Fahrzeugeingriffen das höchste Potenzial zur Vermeidung von Verkehrstoten und schweren Verkehrsunfällen. „In kritischen Fahrsituationen entscheiden häufig Bruchteile von Sekunden darüber, ob es zum Unfall kommt oder nicht. Schon frühe Studien haben ergeben, dass rund 60 Prozent aller Auffahrunfälle vermieden werden könnten und fast ein Drittel der Frontalzusammenstöße

„Kein Platz für Kreuze“

Schwerpunktaktion der gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des DVR informiert über die Unfallrisiken auf Landstraßen

Mit der neuen Schwerpunktaktion unter dem Motto „Kein Platz für Kreuze“ werden die vielfältigen Unfallrisiken auf der Landstraße aufgezeigt und wichtige Tipps für verkehrssicheres Verhalten gegeben. Neben dem immer aktuellen Thema „Geschwindigkeit“ geht es auch um Baumunfälle, das sichere Lenken durch Kurven sowie das Überholen. Für diese Verkehrssicherheitsaktion werden eine Broschüre mit Hintergrundinformationen, Plakate, Anzeigenvorlagen und Pressemappen eingesetzt. Eine CD-ROM enthält neben einem informativen und unterhaltsamen Audioteil in Form eines Radiohörspiels auch ein Gewinnspiel. Ausführliche Schulungsmaterialien für die betriebliche Fortbildung sind ebenfalls Bestandteil der Aktion. Einige Berufsgenossenschaften haben für Teilaufgaben der CD-ROM spezifische Informationen ihrer jeweiligen Branche eingebracht. Die Schwerpunktaktion startete am 1. September 2007 und endet mit dem Einsendeschluss für das Preisausschreiben am 31. März 2008. Teilnehmen kann man auch über das Internet: www.kein-platz-fuer-kreuze.de. Hier finden sich umfassende Informationen, ein interaktives Spiel sowie aktuelle Ergänzungen zum Thema Landstraße.

Professor Dr.-Ing. Peter M. Knoll von der Universität Karlsruhe stellte Hilfen zur Unfallvermeidung aus dem Bereich der Fahrzeugtechnik in den Vordergrund seines Vortrags. Die Automobilindustrie und die Automobilzulieferer hätten die Herausforderung aufgegriffen, die aus dem Ziel der Europäischen Kommission erwachse, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Um eine größtmögliche Wirkung zu erzielen, liege es nahe, sich auf solche Systeme zu konzentrieren, die ein besonders hohes Potenzial zur Unfallvermeidung sowie zur Unfallfolgenminderung besäßen. Da in

„Young European Truck Driver“: Gewinner kommt aus Polen



Marek Szerenos aus Polen hat den internationalen Lkw-Fahrerwettbewerb „Young European Truck Driver 2007“ gewonnen und konnte sich über einen Scania-Lkw im Wert von 100.000 Euro freuen. René Seckler aus Schorndorf in Baden-Württemberg belegte den achten Platz. Er hatte in der deutschen Vorausscheidung auf dem Nürburgring sein Können bewiesen und sich gegen elf Konkurrenten durchgesetzt.

Bei dem Wettbewerb für Berufskraftfahrer bis 35 Jahre geht es um defensives und sicheres Fahren, theoretisches Wissen, Kenntnisse in Erster Hilfe, Geschicklichkeit und Kraftstoff sparendes Fahren.

Im großen Europa-Finale im schwedischen Södertälje trat Seckler gegen 26 weitere europäische Spitzenfahrer an. Hier kam es auch auf die richtige Ladungssicherung an. Am Ende fehlten dem 31-jährigen Deutschen nur zwei Punkte zum Einzug ins Halbfinale.

Im Scania-Wettbewerb müssen die Teilnehmer in theoretischen und praktischen Tests wirtschaftliches, vorausschauendes und sicheres Fahren unter Beweis stellen. Gerade für junge Trucker ist dieser Wettbewerb ein Anreiz, um sich nachhaltig mit der komplexen Herausforderung Straßenverkehr und der großen Verantwortung, die besonders Berufskraftfahrer für das Miteinander im Verkehrsgeschehen haben, auseinander zu setzen. Bereits zum dritten Mal ist der DVR Partner dieses internationalen Fahrerwettbewerbs.



Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“

FOTO > BGW



V.l.n.r.: Heinrich Schmidt, Jens Kähler, Leiter Zentrale Präventionsdienste der BGW, Stephan Bockting, Andreas Schulz

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr 2006“ der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (BGW) ging an Stephan Bockting von der Bergischen Universität Wuppertal. Im Fachbereich Sicherheitstechnik hat er sich in seiner Diplomarbeit mit dem Thema „Verkehrsunfallanalyse bei der Nutzung von Sonder- und Wegerechten – Konzeptionelle Vorschläge zur Aus- und Fortbildung“ beschäftigt. Auf Grundlage einer Befragung von Polizeibehörden und Dienstfeuerwehren hat Bockting typische Unfallsituationen von Fahrern, die mit Sonder- und Wegerechten (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) unterwegs sind, untersucht. Darüber hinaus hat er erprobte Präventionsmaßnahmen in der Aus- und Fortbildung zusammengefasst, die er auf ihre realistische Umsetzbarkeit und ihren Beitrag zur Reduktion von Unfällen hin bewertet hat.

Den zweiten Preis gewann Heinrich Schmidt von der Bauhaus Universität Weimar. Im Fachbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik war er mit seinem „Beitrag zur Akzeptanz und Sicherheit von Radverkehrsanlagen“

erfolgreich. Die Arbeit listet die seit 1997 geltenden neuen Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) zur Verkehrsführung für den Radverkehr auf und untersucht deren Akzeptanz und Rechtssicherheit. Beispielhaft hat er die Einhaltung dieser Vorschriften an einem innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt in Erfurt analysiert. Sein Fazit: Radverkehrsführungen lassen sich nur optimieren, wenn sie von den Nutzern akzeptiert werden.

Andreas Schulz von der Technischen Universität Berlin, Institut für Psychologie und Arbeitswissenschaft der Fakultät für Verkehrs- und Maschinensysteme, erhielt den dritten Preis. „Driving without Awareness – Eine Simulatorstudie zur Aufmerksamkeit während der Autofahrt“ lautet der Titel seiner Diplomarbeit. In einer Studie, die den Zusammenhang von Aufmerksamkeit und Leistung mit Blickbewegungsdaten ermittelt, konnte Schulz nachweisen, dass die 17 teilnehmenden Autofahrer bei vorhersehbaren Fahrverläufen häufiger abgelenkt waren. Das Ergebnis stützt somit die These, wonach Unterforderung, monotone Fahraufgaben und Routine die Unfallgefahr erhöhen kann.

Der Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ der BGW wurde 1993 erstmals an deutschen Universitäten und Fachhochschulen ausgeschrieben. Ziel ist es bis heute, mit dem Wettbewerb wissenschaftliche Studien und Forschungsergebnisse im Bereich Mobilität und Verkehrssicherheit in die aktuelle Präventionsarbeit der BGW einfließen zu lassen.

Eine Fachjury aus Wissenschaftlern und Mobilitätsexperten prämiiert jedes Jahr die drei besten eingereichten Abschlussarbeiten. Der Förderpreis ist mit insgesamt 7.500 Euro dotiert (1. Platz: 3.500 Euro, 2. Platz: 2.500 Euro; 3. Platz: 1.500 Euro).

„Subaru Allrad-Lady“ kommt aus Köln

Claudine Büth ist die „Subaru Allrad-Lady 2007“. Die 33-jährige Bankkauffrau aus Köln konnte sich im Finale gegen zehn Konkurrentinnen aus ganz Deutschland durchsetzen. Auf den Plätzen zwei und drei folgten Sabrina Reber aus Auenwald und Katja Herfs aus Koblenz.

Auf dem Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums in Weilerswist hatte die Rheinländerin nach den Einzelprüfungen die Nase vorn.

Jens Becker, Managing Director der Subaru Deutschland GmbH, überreichte der übergelücklichen Gewinnerin einen neuen Subaru Forester „Lady“.

Moderiert wurde der Gala-Abend im Düsseldorfer Meilenwerk von ARD-Wetterfee Claudia Kleinert. Für die musikalische Unterhaltung sorgte Popstar Haddaway.

Partner dieser Verkehrssicherheitsaktion waren auch in diesem Jahr der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der DVR.



Glückliche Gewinnerin: Allrad-Lady Claudine Büth freute sich mit Jens Becker.

FOTO > SUBARU

Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2006“ ging nach Brandenburg

Der Sicherheitspreis „Die Unfallkommission 2006“ des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), des DVR und der Zeitschrift „auto, motor und sport“ ging in den brandenburgischen Landkreis Potsdam-Mittelmark. Die dortige Unfallkommission sorgte mit einer Kombination aus baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen dafür, dass die Ortsdurchfahrt Geltow entschärft wurde. In den Jahren 2002 bis 2004 war es in der dortigen Kurve auf der Bundesstraße 1 zu mehr als 20 Unfällen mit Personen- oder Sachschaden gekommen.

Reaktion der Unfallkommission: Das Linksabbiegen wurde unterbunden und gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit bei Nässe auf 30 km/h festgelegt. Darüber hinaus verstärkte die Polizei ihre Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich und die Fahrbahnoberfläche wurde aufgeraut und damit griffiger.

Die Maßnahmen zeigten Wirkung: 2004 kam es noch zu zwei Auffahrunfällen mit leichten Sachschäden,

im Jahr 2005 wurde kein Unfall mehr registriert.

Für den Sicherheitspreis 2006 musste die Jury – bestehend aus den Professoren Günter Weise (TU Dresden) und Bernard Steinauer (RWTH Aachen) sowie dem Präsidenten der Polizeiführungsakademie Klaus Neidhardt – aus elf

Einsendungen den Sieger ermitteln.

Bereits seit 2001 wird diese Auszeichnung verliehen. Mit dem Preis soll auf die wichtige Verkehrssicherheitsarbeit der rund 500 Unfallkommissionen in Deutschland hingewiesen werden.



DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (l.) und Dr. Karl-Walter Gutberlet (r.) vom Allianz Zentrum für Technik ehrten die Preisträger.

FOTO > GDV

DEKRA-Umfrage: Junge Fahrer begrüßen Alkoholverbot

FOTO > DVR



Das am 1. August dieses Jahres in Kraft getretene absolute Alkoholverbot für Fahranfänger wird von den jungen Fahrern akzeptiert. In einer von DEKRA durchgeführten Umfrage sprachen sich 83,5 Prozent der 16- bis 25-jährigen für das Verbot aus, um das hohe Unfallrisiko junger Fahrer zu senken. Insgesamt wird die neue gesetzliche Regelung von 86,4 Prozent der deutschen Autofahrer aller Altersgruppen begrüßt.

Nahezu jeder zweite Befragte (48,7 Prozent) befürwortet das „Begleitete Fahren ab 17“, 43,4 Prozent sprachen sich dafür aus, den Führerschein nur dann auszugeben, wenn der Fahranfänger während der Probezeit nicht auffällig wird. Weniger Unfälle durch mehr Alkoholkontrollen erwarten 41,5 Prozent und 36,9 Prozent sehen positive Effekte durch Fortbildungsseminare mit praktischen Sicherheitsübungen in der so genannten

Zweiten Phase der Fahrausbildung, die sechs Monate nach dem Führerscheinwerb absolviert werden können.

Gefragt wurde auch, ob die Fahrerlaubnis für Fahranfänger an Auflagen geknüpft werden sollte. Dies ist nach Ansicht von zwei Dritteln der Befragten (67,1 Prozent) sinnvoll. 61,2 Prozent sprachen sich zudem für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit für junge Fahrer aus. Einschränken wollen 13,6 Prozent auch die Mitnahme von Beifahrern sowie Fahrten in der Nacht (5,6 Prozent). Etwa jeder Dritte (32,9 Prozent) lehnt solche Einschränkungen jedoch ab, bei den jungen Fahrern sogar fast jeder Zweite (47,1 Prozent).

Befragt wurden 1.100 Autofahrer in den DEKRA-Niederlassungen und auf der Website www.dekra.de.

„safety stars“: Gewinner wurden prämiert



FOTO > Renault Deutschland AG

V.l.n.r.: Stefan Litzba, Jacques Rivoal, Vorstandsvorsitzender Renault Deutschland, Michael Hinrichsen, Gregor Oelschlägel, Andreas Petzold, Chefredakteur des „stern“, Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des DVR, Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände

Der Schleswig-Holsteiner Michael Hinrichsen ist Deutschlands bester Fahranfänger. Der 18-Jährige ließ 15 Finalteilnehmer hinter sich und gewann den ersten Preis beim bundesweiten Wettbewerb „safety stars - Deutschlands beste Fahranfänger“: Er ist jetzt stolzer Besitzer eines neuen Renault Mégane. Platz zwei belegte Stefan Litzba (19) aus Berlin, als Preis gab es einen neuen Renault Clio. Gregor Oelschlägel (19) aus Schwedt (Brandenburg) erreichte Platz drei und erhielt einen Renault Modus. Die Preisverleihung war Höhepunkt der großen „safety stars“-Party am 4. September 2007 im Berliner Seneclub „Bangaluu“.

„Ich freue mich, dass auch in diesem Jahr wieder viele junge Autofahrerinnen und Autofahrer am ‚safety stars‘-Wettbewerb teilgenommen haben. Sie sind nach wie vor eine gefährdete Risikogruppe im Straßenverkehr“, sagte der Hauptgeschäftsführer des

Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) Christian Kellner.

Das belegen auch aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Menschen von 18 bis 21 Jahren sei in den ersten vier Monaten dieses Jahres um fast 16 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen, erklärte Jacques Rivoal, Vorstandsvorsitzender Renault Deutschland. „Ein Beleg dafür, wie wichtig Aktionen sind, die verantwortungsvolles und sicheres Verhalten am Steuer fördern – vor allem bei jungen Fahranfängern.“

Die Finalisten des „safety stars“-Wettbewerbs mussten auf Orientierungsfahrten durch Berlin verschiedene theoretische und praktische Aufgaben meistern: beispielsweise Geschicklichkeitsparcours, Erste-Hilfe-Simulationen und Sicherheitschecks am Fahrzeug.

Bewertet wurden das fahrerische Können, souveränes Verhalten in schwierigen Situationen und das Teamverhalten. „Imponiergehabe, Experimentierfreude und risikobereite Einstellungen sind oft Ursache für riskante Situationen im Straßenverkehr“, sagte der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), Gerhard von Bressendorf. „Gelassen und sicher fahrende junge Menschen sind deshalb für andere Fahranfänger wichtige Vorbilder.“

In diesem Jahr veranstaltete Renault den „safety stars“-Wettbewerb bereits zum fünften Mal. Kooperationspartner sind die Zeitschrift stern, die BVF und der DVR. Schirmherr des Wettbewerbs ist Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Seit Beginn des Wettbewerbs im Jahr 2003 bewarben sich mehr als 20.000 junge Menschen um den Titel des besten Fahranfängers.

Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr

Fachleute aus ganz Deutschland sind sich einig: Trotz aller Erfolge in den vergangenen Jahrzehnten kann und muss noch mehr für die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr getan werden. Bei einem zweitägigen Symposium der Unfallforschung der Versicherer mit Unterstützung des DVR, der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und der Bundesarbeitsgemeinschaft „Mehr Sicherheit für Kinder“ diskutierten in Berlin rund 100 Experten, welche Potenziale es in den Bereichen „Infrastruktur“, „Fahrzeug“ und „Verhalten“ zur Reduzierung der Unfallzahlen gibt.

Zwar hat sich in den vergangenen zehn Jahren die Zahl der Unfälle von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr fast halbiert, und auch die Zahl der im Auto getöteten Kinder im Alter bis 14 Jahre hat 2006 einen historischen Tiefststand erreicht. Dennoch fordern etwa 35.000 Kinderunfälle im Straßenverkehr mit 136 Getöteten und 5.700 Schwerverletzten zum Handeln auf.

Im Bereich „Infrastruktur“ wurde festgestellt, dass intelligente bauliche Maßnahmen ein sehr hohes und vor allem dauerhaftes Unfallvermeidungspotenzial haben. Es muss aber künftig noch mehr „ganzheitlich“ ge-

dacht werden, es müssen also z.B. Bau und Betrieb von Straßen zusammenpassen (zum Beispiel keine vierspurigen Tempo-30-Zonen).

Bauliche Maßnahmen müssen Hand in Hand gehen mit der Überwachung, der Mobilitätserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit vor Ort.

Weitere wichtige Punkte: Radwegenetze zum Schutz radelnder Kinder außerorts sowie Sichtkontakt zwischen Verkehrsteilnehmern und Erkennbarkeit von Fußgängern und Radfahrern vor allem an Knotenpunkten und Querungsstellen. Dazu gehören auch Eingriffe in den ruhenden Verkehr. Auch nutzungsverträgliche Höchstgeschwindigkeiten müssen durchgesetzt werden.

Im Bereich „Fahrzeug“ lassen sich sowohl bei der passiven als auch bei der aktiven Sicherheit Verbesserungen erzielen. Die Sicherungsquote von Kindern in Autos und Bussen muss weiter erhöht werden und die Fehlanwendung von Sicherungssystemen (beispielsweise durch ISOFIX) minimiert werden. Kinder als Fußgänger und Fahrradfahrer können durch eine bessere Gestaltung der Fahrzeugfront wirksamer vor schweren oder tödlichen Verletzungen geschützt werden.

Moderne Fahrerassistenzsysteme – beispielsweise Bremsassistenten oder Kollisionswarner mit Fußgängererkennung und Systeme zur Vermeidung des Toten Winkels – können ebenfalls helfen, schwere Unfälle zu vermeiden.

Im Bereich „Verhalten“ wurde klar, dass Eltern eine zentrale Rolle für die Verkehrssicherheit übernehmen müssen. Darüber hinaus muss die Verkehrs- und Mobilitätserziehung schon im Kindergarten beginnen. Schulen mit vermehrten Ganztagsangeboten bieten auch mehr Chancen zur Vermittlung spezieller Inhalte, nur müssen dann auch die Lehrkräfte durch Pflichtfortbildungen im Bereich Verkehrserziehung fit gemacht werden. Aber auch außerhalb der Schule gibt es Möglichkeiten für Sportvereine, Kirchen oder andere öffentliche Träger, sich dieses Themas anzunehmen.

Vielversprechend erscheinen so genannte Peergroup-Konzepte, bei denen andere Jugendliche in einer Art Patenschaft den mobilen Nachwuchs unter die Fittiche nehmen und gemeinsam Gefahren, Risiken oder Konfliktpunkte im Straßenverkehr erkennen und vermeiden lernen.

FOTO > GWM



„Gemeinsam für mehr Sicherheit“

Bundesweiter „Tag der Verkehrssicherheit“ hat sich etabliert

Mit regionalen Veranstaltungen in ganz Deutschland wurde am 16. Juni 2007 auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam gemacht. Der „Tag der Verkehrssicherheit“ des DVR und seiner Mitglieder wurde in diesem Jahr bereits zum dritten Mal durchgeführt. Er steht unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Mit anschaulichen und bunten Aktionen wurden die zahlreichen Besucher nicht nur informiert, sie konnten Verkehrssicherheit auch selbst erleben. So standen Fahrsicherheitstrainings, Testfahrten in Fahr- und Überschlagsimulatoren und Entspannungstrainings auf dem Programm. Gesundheitstests, Geschicklichkeitsübungen auf Fahrradparcours, simulierte Rettungseinsätze und Fahrzeug-Checks rundeten das Angebot ab.

Zahlreiche Mitglieder des DVR und Partner beteiligten sich auch in diesem Jahr am „Tag der Verkehrssicherheit“, darunter die gewerblichen Berufsgenossenschaften, die Verkehrswachten, TÜV und DEKRA, Automobilclubs sowie die Polizei.

Die Initiative Reifensicherheit des DVR und zahlreicher Partner startete anlässlich des Verkehrssicherheitstages gemeinsam mit dem Bundesverband Tankstellen und gewerbliche Autowäsche e.V. die Aktion „Wash & Check“.

Die Berufsgenossenschaft (BG) BAU veranstaltete im „Wandsbeker Quarree“ in Hamburg einen informativen und unterhaltsamen Aktionstag. Rainer Prestin (Foto), Vorstandsvorsit-



zender der BG BAU ließ es sich nicht nehmen, den Fahrsimulator des DVR selbst zu testen. Fahrten bei Nacht und widrige Wetterverhältnisse wie Nebel, Nieselregen und Glätte können realitätsnah simuliert werden, ebenso ein eingeschränktes Sichtfeld, wie es bei der Einnahme von Medikamenten, Alkohol oder Drogen festzustellen ist. Bei einem kostenlosen Fahr- und Spartraining des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände konnten Besucher bei Pkw-Testfahrten rund um den großstädtischen Veranstaltungsort lernen, wie sicher und umweltschonend gefahren werden kann.

Ein deutsch-französischer Verkehrssicherheitstag wurde am Mummelsee an der Schwarzwaldhochstraße gefeiert. Unter dem Motto „Sicher auf zwei Rädern – von den Vogesen bis in den Schwarzwald“ gab es Informationen und Aktionen für Rad fahrende Kinder genauso wie für motorisierte Zweiradfahrer.

Den „Tag der Verkehrssicherheit“ hatte der DVR mit seinen rund 230 Mitgliedern im Jahr 2005 ins Leben gerufen. „Die zahlreichen Aktionen, die jetzt zum dritten Mal in Folge durchgeführt wurden, waren ein voller Erfolg. Die Resonanz der

zahlreichen Beteiligten ist sehr positiv. Dieser Tag für mehr Verkehrssicherheit hat sich in Deutschland etabliert und soll auch künftig das wichtige Thema Verkehrssicherheit in den Vordergrund rücken“, sagte DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann im Rahmen einer Auftakt-Pressekonferenz in Berlin. Jeweils Hunderttausende Interessierte haben die Veranstaltungen zum „Tag der Verkehrssicherheit“ besucht.

Mit dem Aktionstag zeige der DVR, dass sehr viel für die Verkehrssicherheit erreicht werden könne, wenn alle Kräfte gebündelt würden. Dieser Tag sei ein sinnvoller Beitrag, die Unfallzahlen in Deutschland zu senken, so Bandmann weiter.



DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann und Dr. Jörg Wagner

„Nur mit so umfassenden konzentrierten Aktionen gelingt es, das wichtige Thema Verkehrssicherheit öffentlichkeitswirksam zu machen. Sicherheit erhöhen, Unfälle vermeiden – das ist und bleibt unser Ziel“, erklärte Dr. Jörg Wagner, Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf der Pressekonferenz.

Der „Tag der Verkehrssicherheit“ wird auch in Zukunft an jedem dritten Samstag im Juni durchgeführt, im kommenden Jahr also am 21. Juni.

FOTOS > DVR/BG BAU



IM BLICKPUNKT

DVR-report 2/2007

Tiefensee und Profilius läuten Winterreifensaison ein

Den Startschuss für die Aktivitäten der Initiative PRO Winterreifen (IPW) in dieser Saison gaben in Berlin Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann und der Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW) Kurt Bodewig gemeinsam mit Profilius, dem Maskottchen der IPW.

„Das ist für mich eine Selbstverständlichkeit – ab Oktober wird mein Fahrzeug mit Winterreifen ausgestattet“, sagte Tiefensee. Er begrüßte ausdrücklich das Engagement der IPW. Sie greife ein wichtiges Thema auf, um das Fahren auf winterlichen Straßen sicherer zu gestalten und sei ein gutes Beispiel für erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Professor Bandmann ergänzte: „Durch die Maßnahmen der Initiative PRO Winterreifen haben wir das Sicherheits-

bewusstsein der Autofahrer positiv verändert. Im letzten Winter wechselten 57,3 Prozent auf Winterreifen und leisteten somit einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit auf winterlichen Straßen“.

Rund 30 Verkehrswacht-Teams informieren bei insgesamt 100 regionalen Veranstaltungen in ganz Deutschland die Verkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten auf winterlichen Straßen.

Die Besucher werden über Irrtümer in punkto Winterreifen aufgeklärt, erhalten Informationen über Systemvorteile von Winterreifen und erfahren, wie sie typische Winterunfälle vermeiden können.

Winterliche Straßenverhältnisse stellen höchste Ansprüche an die Autofahrer. Für eine sichere Fahrt

auf Schnee und Eis spielt die richtige Bereifung eine wichtige Rolle. Schon bei Temperaturen unter sieben Grad Celsius bieten Winterreifen auch auf trockenen Straßen ein deutliches Plus an Sicherheit. Die spezielle Gummimischung ist weicher und hält somit kalten Temperaturen verlässlich stand. Mit Hilfe von Profilblöcken und Rillen in Quer- und Längsrichtung können sich Schnee und Matsch nicht festsetzen.

Mit dieser bundesweiten Gemeinschaftsaktion will die IPW den Autofahrern die Notwendigkeit von Winterreifen verdeutlichen, um dadurch für mehr Verkehrssicherheit auf winterlichen Straßen zu sorgen.

Weitere Informationen rund um das Thema Winterreifen sowie die vollständige Veranstaltungsliste stehen unter www.pro-winterreifen.de zum Download bereit.



Über die richtige Bereifung im Winter informierten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann (l.) und DVW-Präsident Kurt Bodewig (2.v.l.) gemeinsam mit Profilius.

Blinkmuffel gefährden den Verkehr

Eine Studie des ADAC belegt, dass Blinkmuffel sich und andere gefährden. Nur zwei Drittel von 15.000 untersuchten Autofahrern setzen beim Richtungswechsel den Blinker. Bleiben nach Angaben des Automobil-Clubs rund 5.000, die ohne jede Vorwarnung abbiegen, die Spur wechseln oder aus dem Kreisverkehr herausfahren. Auch das Blinken während des Abbiegens oder Spurwechsels ist gefährlich, weil es für die anderen Verkehrsteilnehmer viel zu spät erkennbar ist.

Der ADAC kam in seiner Studie zu folgenden Ergebnissen: bis zu 40 Prozent entfernten sich ohne Vorwarnung aus dem Kreisverkehr, 18 Prozent bogen ohne Blinker von einer stark befahrenen Kreuzung ab, 45 Prozent wechselten ohne Anzeige den Fahrstreifen auf einer mehrspu-

rigen innerstädtischen Straße und 35 Prozent hielten beim Spurwechsel auf der Autobahn den Blinker für überflüssig.

Auch der DVR sieht die Blinkmüdigkeit der Fahrer als Unsitte auf unseren Straßen an. Der Blinker muss beim Abbiegen, Spurwechsel und Einparken gesetzt werden, auch wenn kein anderes Fahrzeug zu sehen ist. Für den Kreisverkehr gilt die Regel: Beim Hineinfahren wird nicht, beim Herausfahren muss geblinkt werden. Dass die deutschen Autofahrer zu den größten Blinkmuffeln in Europa gehören, zeigt eine Umfrage des Nutzfahrzeugherstellers Scania. Befragt wurden 9.000 Autofahrer aus neun europäischen Ländern. Dabei gab fast ein Drittel der Deutschen an, oftmals nicht oder falsch zu blinken.



FOTO > DVR

Gefährlicher Spurwechsel ohne Blinkzeichen

FOTO > DVR



Unfallrisiko Nebel

Auch wenn der Sommer keiner war: Mittlerweile hat der Herbst Einzug gehalten. Er kündigt sich an mit längeren Dunkelheitsperioden, mit Nässe, laubverschmutzten Fahrbahnen und diesigem Wetter. Mit Nebel ist jetzt verstärkt zu rechnen. Was ist eigentlich Nebel, und wie wirkt er? Nebel besteht aus Millionen kleinster Wassertröpfchen, die das Licht brechen und die menschlichen Sinne irritieren. Nebel nimmt die Sicht, täuscht die Wahrnehmung des Fahrers und verleitet zu falschen Reaktionen.

Zudem stellt das Fahren im dichten Nebel für viele eine starke Stressbelastung dar. Der DVR gibt folgende Tipps zum Fahren bei Nebel:

Autofahrer müssen ihre Geschwindigkeit der Sichtweite anpassen. Nach einer Faustregel soll die Geschwindigkeit in km/h nicht mehr als die Sichtweite in Metern betragen. Bei einer Sichtweite von 70 Metern darf also nicht schneller als 70 km/h gefahren werden.

Während die Nebelscheinwerfer generell bei schlechter Sicht ein-

geschaltet werden können, dürfen Nebelschlussleuchten nur bei Sichtweiten unter 50 Metern brennen. Sie sind rechtzeitig wieder auszuschalten, um eine Blendung folgender Verkehrsteilnehmer zu vermeiden.

Manche Autofahrer neigen dazu, sich bei Nebel an die Rückleuchten des Vordermanns „dranzuhängen“. Gerade bei Nebel ist jedoch ein erhöhter Abstand notwendig, damit man rechtzeitig auf Bremsmanöver des Vordermanns reagieren kann. Auch das Fahren am Mittelstreifen, das manche Autofahrer praktizieren, um im Nebel besser Kurs zu halten, ist grundfalsch. Richtig ist es, sich am rechten Fahrbahnrand zu orientieren. Schließlich müssen sich Autofahrer darauf einstellen, dass bei Nebel Abstände größer erscheinen als sie in Wirklichkeit sind. Dies kann vor allem bei Überholmanövern fatale Folgen haben.

Fahrzeugleuchten und die Windschutzscheibe sollten im Herbst öfter gereinigt werden. Das verbessert die Sicht und verringert Blendeffekte, die bei verschmutzten Scheiben verstärkt auftreten.

eSafety: Elektronische Systeme erhöhen die Verkehrssicherheit

Hohes Potenzial zur Unfallvermeidung durch Fahrerassistenzsysteme

Die Europäische Union hat sich ehrgeizige Ziele im Bereich Verkehr gesteckt. Darauf wies Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee aus Anlass der eSafety-Konferenz im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft in Berlin hin. „Möglichkeiten der Nutzung elektronischer Systeme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Straße“ lautete der Titel der zweitägigen Veranstaltung.

Die EU stehe nach Ansicht des Ministers vor der schwierigen Aufgabe, trotz wachsendem Verkehrsaufkommen die Sicherheit zu verbessern: „Besonders der Nachholbedarf der neuen EU-Mitgliedsstaaten fordert hier unser Handeln. Auf der einen Seite der Anspruch, sicherer zu werden und die Unfälle und deren schlimme Folgen zu minimieren und das prognostizierte Wachstum andererseits:

dies beides scheint die Quadratur des Kreises zu bedingen.“ Die eSafety-Initiative sei für diese Aufgabe ein wichtiger Lösungsansatz, sie habe in den letzten Jahren hoch effizient gearbeitet.

eSafety ist eine Initiative der Europäischen Kommission, die Innovationen im Bereich Telematik für den Straßenverkehr zum Durchbruch verhelfen soll. Sie befasst sich besonders mit der Fortschreibung bestehender und der Einführung neuer FAS, die speziell elektronische Einrichtungen in Fahrzeugen nutzen sollen.

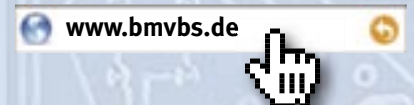
Im Rahmen der eSafety-Konferenz sprach sich Tiefensee am Stand des DVR für einen umfangreichen Einsatz elektronischer Fahrerassistenzsysteme (FAS) aus.

FAS können Leben retten und zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen beitragen. Tiefensee begrüßte das Engagement des DVR, der im

Rahmen seiner Kampagne „bester beifahrer“ die Öffentlichkeit über den Nutzen von FAS informiert. Ziel der Kampagne ist es, Informationen über FAS zu verbreiten und über die bereits entwickelten Systeme aufzuklären. Das Potenzial passiver Sicherheitssysteme wie Airbag und Sicherheitsgurt ist so gut wie ausgeschöpft, aktive Sicherheitsfeatures wie FAS noch nicht.

Die Kampagne leistet Aufklärungsarbeit über das zukunftssträchtige Thema FAS und nimmt mit dem DVR als Absender eine Vorreiterrolle in Deutschland ein. Mit einem speziellem Blick auf Transporter widmet sich auch die Sachverständigenorganisation DEKRA mit der Kampagne „safety plus“ dem Thema aktive Sicherheit im Fahrzeug.

Weitere Informationen zum Thema eSafety unter



eCall: DVR-Präsident hat „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet

Nachdem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee während der eSafety-Konferenz das „Memorandum of Understanding“ zum Rettungssystem eCall unterzeichnet hat, ist die Erklärung zwischenzeitlich von DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann am 18. September 2007 in Versailles unterschrieben worden.

Deutschland unterstützt damit die europaweite Einführung des elektronischen Notrufs, der Rettungseinsätze in Zukunft beschleunigen soll.

Besonders nachts oder in abgelegenen Gebieten kann es bei Verkehrsunfällen zu längeren Wartezeiten kommen. Bei eCall wird durch das Auslösen des Airbags automatisch ein Signal mit der genauen Position des Unfalls per Satellit an die Rettungsstelle gesendet. Der Unfallort

ist mit diesem System viel schneller und genauer zu orten. Nach Berechnungen der Europäischen Kommission können mit eCall jährlich etwa 2.500 Menschenleben auf Europas Straßen gerettet werden.

„Deutschland verfügt bereits über ein vorbildliches Rettungswesen. Mit eCall wird das System mit Hilfe modernster Technik weiter verbessert, weil wir die Zeit vom Unfall bis zur Alarmierung der Rettungskräfte weiter verkürzen können. Das schnellere Eintreffen am Unfallort rettet Menschenleben“, sagte Tiefensee bei der Unterzeichnung. Ab 2010 sollen alle in Europa auf den Markt kommenden Pkw standardmäßig mit eCall ausgerüstet werden.

Auch das Europäische Parlament fordert die rasche Umsetzung von eCall. 517 Abgeordnete haben eine Erklärung zur schnellen Umsetzung

des Notrufsystems in ganz Europa unterzeichnet.

Außerdem hat EU-Kommissarin Viviane Reding alle Mitgliedsstaaten, die bisher die Absichtserklärung noch nicht unterzeichnet haben, aufgefordert, dies bis Ende dieses Jahres nachzuholen. Bistlang haben sich zwölf der 27 EU-Mitgliedsstaaten der eCall-Initiative angeschlossen.



FOTO > DVR

DVR auf der IAA: Verkehrssicherheit erlebbar gemacht



FOTO > DVR

Fahrerassistenzsysteme und „Eco-Trainings“ standen hoch im Kurs

Frauen oder Männer? Wer tatsächlich besser einparkt, wollte der DVR auch nach zehn Tagen Einparktest auf der 62. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2007 in Frankfurt nicht definitiv entscheiden. Aber eines ist sicher: Mit dem Einparkassistenten als besten Beifahrer geht es wesentlich leichter und stressfreier.

Darüber waren sich auch die über 900 Messebesucher einig, die auf der 800 Quadratmeter großen DVR-Aktionsfläche die Chance hatten, den Einparkassistenten zu testen. „Auch unser tägliches Gewinnspiel ist super angekommen: Insgesamt haben 1.200 Besucher teilgenommen, um einen 'besten Beifahrer' zu gewinnen“, sagte Standleiter Jürgen Bente vom DVR. Anknüpfend an das Leitthema der 62. IAA lautete der Lösungssatz für das Gewinnspiel „Fahrerassistenzsysteme sind die besten Beifahrer für nachhaltige Mobilität: zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und der Umwelt.“ Mit dieser Lösung auf der Karte hatte jeder Teilnehmer die Chance, täglich einen Einparkassistenten zum Nachrüsten inklusive Einbau zu gewinnen.

Dass die besten Beifahrer das Fahren nicht nur komfortabel machen und umweltschonend sind, sondern auch die Verkehrssicherheit erhöhen, zeig-

te der DVR anhand einer Simulation des elektronischen Stabilitätsprogramms ESP®. Im Bosch-Simulator erlebten die Besucher, wie das durch den „Elch-Test“ bekannt gewordene System auch bei gefährlichen Ausweichmanövern das Auto in der Spur hält und verhindert, dass der Wagen ins Schleudern kommt.

Mit der Informationskampagne „bester beifahrer“ informiert der DVR über Funktionsweise und Nutzen elektronischer Fahrerassistenzsysteme. Unterstützt wird die Kampagne von der Robert Bosch GmbH, der Continental AG, der Delphi Delco Electronics Europe GmbH, Hella KgaA Hueck & Co., der Siemens VDO Automotive AG und der Valeo Schalter und Sensoren GmbH.

Hoch im Kurs standen auf der IAA auch die „Eco-Trainings“. Unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee demonstrierte der Verband der Automobilindustrie (VDA) gemeinsam mit dem ADAC sowie weiteren Partnern, worauf es beim Sprit sparenden Fahren ankommt. Unter Beteiligung der mit Unterstützung der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen durch den DVR ausgebildeten Trainer konnten 765 Messebesucher die umweltschonende, Kraftstoff sparende Fahrweise ausprobieren. Sie erhielten von den zertifizierten Trainern wichtige Fahrטיפps, zum

Beispiel, dass ab einer Drehzahl von 2.000 bis 2.500 Umdrehungen pro Minute in den nächst höheren Gang geschaltet oder beim Heranrollen an eine rote Ampel frühzeitig der Fuß vom Gaspedal genommen werden sollte. Das Ergebnis der „Eco-Trainings“ auf der IAA belegt erneut: Mit der „grünen Fahrweise“ nach DVR-Programm konnten im Durchschnitt 20,65 Prozent Kraftstoff und Emissionen gespart werden. Gut für die Umwelt und den Geldbeutel der Autofahrer. Ein weiterer Pluspunkt ist, dass der Autofahrer mit der vorausschauenden Fahrweise sicherer und entspannter unterwegs ist.

Bereits seit Mitte der 1990er Jahre bietet der DVR ein breites Kursangebot zum „Eco-Driving“ an und vermittelt die clevere und umweltschonende Fahrweise. Gemeinsam mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände hat der DVR Trainings für Privatleute und Firmenkunden entwickelt, durch die sicheres Verhalten gesteigert wird und sich der Kraftstoffverbrauch verringern lässt. Die Teilnehmer lernen, wie sich moderne Fahrzeugtechnologie und ökologische Fahrweise effizient ergänzen.

Weitere Informationen zum Thema „Eco-Driving“ mit Hinweisen auf die Trainingsangebote sind unter www.neues-fahren.de zu finden.



FOTOS > von Brauchitsch

Der Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) Dr. Joachim Breuer über die Fusion der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, Präventionsarbeit im Bereich Verkehrssicherheit und das Verkehrsklima in Deutschland.

DVR-report: Herr Dr. Breuer, seit dem 1. Juni 2007 gibt es einen neuen Spitzenverband der Unfallversicherung. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung vertritt die gewerblichen Berufsgenossenschaften und die Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand mit rund 70 Millionen Versicherten, 900 Mitarbeiter, sieben Standorte, drei Geschäftsstellen und drei Geschäftsbereiche – so die Kennzahlen der neuen Organisation. Wie gehen Sie mit dieser neuen und größer gewordenen Struktur um und wie wirkt sich das auf die Aufgabenstellung aus?

Dr. Breuer: Eine sehr komplexe Frage. Ich glaube, man kann sie unterscheiden in einen Zeit- und in einen Wirkungsbereich. Zeitlich müssen wir erst einmal noch intensiv daran arbeiten, dass diese verschiedenen Standorte in eine einheitliche Arbeitsphilosophie geführt werden und zueinander wachsen. Danach wird es sicherlich so sein, dass es eine geschlossene Einheit sein wird, die über verschiedene Standorte direkt zu den Betrieben, zu den politischen Bereichen arbeiten wird. Von der Wirkung her wird man realisieren müssen, dass eine DGUV mit diesen Zahlen eine politisch wesentlich stärkere Institution sein wird als es vorher die beiden getrennten Verbände in ihrer Addition waren.

DVR-report: Wie gehen die Mitarbeiter mit den strukturellen Veränderungen um? Es wird ja sicherlich auch den ein oder anderen beruflich bedingten Umzug gegeben haben.

Dr. Breuer: Unterschiedlich. Einerseits gibt es bei Mitarbeitern immer noch Sorgen und Ängste, dass sie vor

Interview mit Dr. Joachim Breuer
Hauptgeschäftsführer DGUV

„Prävention ist keine Eintagsfliege, sondern ein permanenter Prozess“



etwas Neuem, Großem stehen und nicht wissen, wie sie damit umgehen, wie sie sich darin bewegen können. Aber es gibt auch solche – und das ist der überwiegende Teil von Mitarbeitern –, die sagen, jawohl, es geht noch einmal in einem Schwung vorwärts, wir haben neue Aufgaben. Sie spüren, dass sie mehr als vorher bewegen können. Ich glaube, dass dieser Anteil wachsen wird und die Ängste und Sorgen, die immer noch da sind, nach und nach zurückgedrängt werden.

DVR-report: Also ist schon eine gewisse Aufbruchstimmung zu spüren. Dazu passt das berühmte Dichtertextwort: „Jedem Anfang liegt ein Zauber inne.“ Wo sehen Sie – in Anlehnung an diese Worte von Hermann Hesse – neue Herausforderungen und Chancen für die DGUV?

Dr. Breuer: Es ist eigentlich kein Anfang, den wir haben, sondern es ist ein weiterer Schritt in einem gesamten Prozess, und der Zauber liegt – glaube ich – nicht im Zeitpunkt, sondern im Inhalt. Eine Fusion dieses Ausmaßes ist ein Moment, der alle ergreift. Und diesen Moment zu nutzen und in der Folge umzusetzen in Prozesse, das ist das Wichtige. Zauber liegt nicht im Moment, sondern in der Aufgabe.

DVR-report: Wie beurteilen Sie den Stellenwert der neuen DGUV innerhalb des Systems der Sozialversicherungen in Deutschland?

Dr. Breuer: Die neue DGUV ist ein schönes Beispiel dafür, dass alles relativ ist. Wir sind nach wie vor finanziell der kleinste Sozialversicherungszweig mit rund zehn Milliarden Euro, während andere über 200 Milliarden Euro verausgaben. Wir sind aber auch der größte Zweig, denn kein anderer Sozialversicherungsträger deckt faktisch die gesamte deutsche Bevölkerung ab, weder die Renten- noch die Krankenversicherung. Wir sind also ein kräftiger Pfeiler und von unserem

Aufgabenfeld her der zentrale Versicherungsbereich in Deutschland.

DVR-report: Die DGUV ist auch für die Unfälle auf dem Weg zur Arbeit und zurück zuständig sowie für die so genannten Dienstwegeunfälle und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. Welchen Stellenwert messen Sie in diesem Zusammenhang der Präventionsarbeit bei?

Dr. Breuer: Die Prävention hat generell den prioritären und höchsten Stellenwert aller Aufgaben, die wir wahrnehmen. Dazu gehören auch die Wegeunfälle und die Dienstwegeunfälle. Und gerade hier zeigt sich, dass Prävention keine Eintagsfliege ist, keine Einmalaktion, sondern ein permanenter Prozess, den man fortdauernd begleiten muss. Wegeunfälle sind ein schwieriges Präventionsfeld und gerade deshalb richtig und wichtig.

DVR-report: Wie beurteilen Sie in diesem Zusammenhang die Diskussion um die Frage, ob die Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeitsstätte von der gesetzlichen Unfallversicherung abgekoppelt beziehungsweise mit der Schuldfrage verknüpft werden sollen?

Dr. Breuer: Die Wegeunfälle sind seit etwa 80 Jahren Bestandteil der gesetzlichen Unfallversicherung und seit etwa 80 Jahren wird darüber diskutiert, ob sie in die gesetzliche Unfallversicherung hineingehören oder nicht. Wegeunfälle sind andere Unfälle als klassische interne Arbeitsunfälle in einem Betrieb. Es ist also eine sozialpolitische Frage, in welchem System sie abgesichert werden sollen. Es gibt Argumente Pro und Contra. Ich glaube aber, dass die letzten 80 Jahre gezeigt haben, dass die Unfallversicherung diese Aufgabe gut erledigt. Wie auch immer man die Frage beantwortet: Ich kann mir jedenfalls keinen besseren als die gesetzliche Unfallversicherung vorstellen, um in diesen Fällen die Prävention zu betreiben.

Die Schuldfrage gehört in die Unfallversicherung nur sehr begrenzt, denn die Unfallversicherung hat den Zweck, Frieden zu stiften – und die Forschung nach Schuldfragen passt nicht in diese Friedensfunktion.

DVR-report: Können Sie beziffern, wie hoch der Anteil der Unfälle auf dem Weg zum Arbeitsplatz und dem Dienstweg ist und welche Folgekosten sie verursachen?

Dr. Breuer: Das kann man. Und da liegt eine der politischen und sachlichen Probleme. Etwa 16 Prozent aller Unfälle sind Wegeunfälle, darunter etwa zwei Prozent Dienstwegeunfälle. Aber die Folgekosten liegen bei fast 25 Prozent. Wegeunfälle und Dienstwegeunfälle sind also in der Regel schwere Unfälle. Arbeitgeber fordern deshalb, dass hier etwas passieren muss. Aber was prioritär geschehen soll – vor der politischen Diskussion, wo die Unfälle hingehören –, ist die Beantwortung der Frage: Wie verstärken wir die Präventionsarbeit?

DVR-report: Seit Gründung des DVR im Jahre 1969 sind die gewerblichen Berufsgenossenschaften ein wichtiger Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit. Seit 1982 läuft das erfolgreiche Präventionsprogramm „Sicherheit auf allen Wegen“. Wie bewerten Sie die bisherige Zusammenarbeit und wie stellen Sie sich die weitere präventive Verkehrssicherheitsarbeit vor?

Dr. Breuer: Nach fast 40 Jahren könnte man ja meinen, dass es in einer Beziehung Ermüdungen gibt. Aber ich glaube, wir haben eine sehr junge und lebendige Beziehung, eine sich immerwiedererneuernde Ehe. Es gibt kaum einen Partner, mit dem wir so gut und erfolgreich zusammenarbeiten wie mit dem DVR. Und wir werden bestimmt in der Zukunft noch viele neue Ideen der Zusammenarbeit haben. Wir müssen weiterhin gezielte Programme mit konkretem Nutzen



für den Straßenverkehr und für die Betriebe schaffen. Dann haben wir noch eine lange, gemeinsame und erfolgreiche Zukunft vor uns.

DVR-report: Blicken wir über den deutschen Tellerrand hinaus. Wie funktioniert die Zusammenarbeit im Bereich der Prävention auf europäischer Ebene? Können deutsche Ansätze auch Vorbild für die präventive Verkehrssicherheitsarbeit in anderen europäischen Staaten sein, zum Beispiel auf Grundlage des so genannten „Sollpapiers Verkehrssicherheitsarbeit“?

Dr. Breuer: In Europa gibt es zwei Welten, nämlich eine friendly und eine unfriendly page of cooperation. Die friendly page ist diejenige, wo auf sehr vielen Ebenen in Europa kooperiert wird. Das geht über Modelle wie EUROSHNET (European network for occupational safety and health – Europäisches Netzwerk für Betriebssicherheit und Gesundheit, Anm. der Redaktion), über Agenturen, über weitere europäische Initiativen. Und dort arbeiten die Institutionen sehr eng zusammen, lernen voneinander und übertragen auch Ansätze aus anderen Ländern.

Es gibt aber dahinter auch eine politische unfriendly page. Und dort herrscht ein knallharter Wettbewerb über das vermeintlich beste Sozialsystem in Europa, und der wird nicht so freundlich ausgetragen. Weil – ganz still – alle um die beste Position in Europa kämpfen. Wir müssen in beiden Bereichen aktiv sein, müssen deshalb unsere Gedanken auch nach Europa tragen, dürfen aber nicht nach dem Motto agieren: „Am deutschen Wesen soll die Welt genesen.“ Es lässt sich kein Modell eins zu eins in andere Staaten übertragen, sondern nur Prinzipien und Gedanken.

DVR-report: Bleiben wir beim Stichwort Prävention. Glauben Sie, dass Unternehmen aufgrund des immensen Kostendrucks, dem sie im Wettbewerb unterliegen, bei den Präventionsmaßnahmen sparen, und wenn ja, wird da nicht am falschen Ende gespart?

Dr. Breuer: Das Risiko, dass man in Zeiten wachsender Kosten am falschen Ende spart, ist nicht theoretisch, sondern real. Ich glaube

aber, dass es ein weit verbreitetes Bewusstsein dafür gibt, dass genau die Unternehmen, die in Sicherheit investiert haben, die Unternehmen sind, die die Krise besser überstanden haben. Und dieses Bewusstsein hilft uns in der aktuellen Kostendruckphase den Unternehmen zu verdeutlichen, dass sie weiter in Sicherheit investieren müssen, weil es sich unterm Strich für sie lohnt.

DVR-report: Die aktuelle Schwerpunktaktion der gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des DVR mit dem Titel „Kein Platz für Kreuze“ richtet ihr Augenmerk auf die Landstraßen. Worauf kommt es Ihnen hier besonders an?

Dr. Breuer: Etwa ein Viertel aller Unfälle in Deutschland passiert auf der Landstraße. Bei den Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten machen die Unfälle auf Landstraßen hingegen rund 60 Prozent aus. Wer allein diese Zahl sieht, weiß, dass eine Aktion speziell für die Landstraße überfällig war und es auch nicht bei einer bleiben darf, denn wir verhindern mit einer solchen Aktion letzten Endes enorm viel an Leid. Und hier müssen wir ansetzen, weil wir in der Vergangenheit zu sehr auf die Schnellstraßen und Autobahnen geschaut haben. Die Landstraßen sind viel gefährlicher.

DVR-report: Wie beurteilen Sie insgesamt die Situation auf unseren Straßen? Wie empfinden Sie das Verkehrsklima in Deutschland?

Dr. Breuer: Wer viel im Ausland unterwegs ist und dort den Straßenver-

kehr erlebt, fühlt sich im deutschen Straßenverkehr wie in einem wohligen Umfeld. Trotzdem wissen wir alle: Der Straßenverkehr in Deutschland ist immer noch von zu hohen Unfallzahlen gekennzeichnet. Auch wenn die schweren Unfälle in den letzten Jahren zurückgegangen sind, müssen wir für den bisherigen Verlauf dieses Jahres einen Anstieg bei den Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten feststellen. Problematisch sind Unfallfaktoren wie zum Beispiel Drogenmissbrauch oder physische beziehungsweise psychische Belastungsfaktoren, etwa Stress. Von daher sind wir dem Ziel eines störungsfrei rollenden Straßenverkehrs ohne Restrisiko noch fern.

DVR-report: Zum Abschluss noch zwei persönliche Fragen: Die Fusion zur DGUV ist offiziell erfolgt. Wie würden Sie Ihren persönlichen Stresspegel auf einer Skala von eins bis zehn in den letzten Wochen und Monaten einstufen?

Dr. Breuer: Der Stresspegel bewegte sich zwischen eins und zehn. Aber er war zu oft und zu lange bei zehn.

DVR-report: Was haben Sie in dieser Zeit am meisten vermisst?

Dr. Breuer: Man merkt erst hinterher, was man vermisst hat. Vermisst habe ich vor allem Phasen, in denen ich mich in Ruhe sammeln konnte. Andererseits habe ich die Zeit auch in einer gewissen Art und Weise genossen. Weil es eine wichtige Phase war mit wichtigen Aufgaben und mit einem erfolgreichen Ergebnis.

Zur Person: Dr. Joachim Breuer

Dr. Joachim Breuer, geboren am 4. Mai 1956 in Duisburg, ist seit dem 1. Juni 2007 Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Bis dahin fungierte der promovierte Jurist bereits seit dem 1. Juli 2002 als Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften e.V. (HVBG) in Sankt Augustin bei Bonn.

Seit Oktober 2002 ist er Mitglied des Vorstandes der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) und gleichzeitig Vorsitzender des IVSS-Fachausschusses zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Auch politische Erfahrung bringt Breuer mit. Nach seinem Studium in Bonn und Berlin war er zunächst im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten tätig. 1991 wechselte er zum HVBG und übernahm dort ein Jahr später die Leitung der Direktionsabteilung.

Von 1995 bis 2002 wirkte Breuer als Hauptgeschäftsführer der Bergbau-Berufsgenossenschaft in Bochum.

EU-Richtlinienvorschlag zum Sicherheitsniveau von Straßen

FOTOMONTAGE > GWM



In ihrer Herbstsitzung haben sich die EU-Verkehrsminister auf einen gemeinsamen Ansatz zum Richtlinienvorschlag „Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur“ der EU-Kommission geeinigt.

Nach dem Richtlinienvorschlag soll die Verkehrssicherheit in allen Phasen der Planung, des Entwurfes und des Betriebes von Straßen des Transeuropäischen Straßennetzes (TERN) berücksichtigt werden. Als Instrumente zur Bewertung des Si-

cherheitsaspektes wurden Sicherheitsaudits, Verkehrsschauen, ein Sicherheitsmanagement von Straßennetzen sowie eine Verkehrssicherheitsverträglichkeitsprüfung festgelegt. Die Anwendung dieser Instrumentarien soll verpflichtend sein, die Ausgestaltung der Verfahrensweisen bleibt den EU-Mitgliedsstaaten überlassen.

Eine „Folgenabschätzung“ der Kommission ergab, dass bereits mit der Anwendung der besten Sicherheitsstandards auf das Straßensystem des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) jährlich über 600 Unfalltote und etwa 7.000 Verkehrsunfälle mit Verletzten vermieden werden könnten.

Das Plenum des Europäischen Parlaments hatte im Juli entgegen den Empfehlungen des Verkehrsausschusses den Richtlinienvorschlag

an den Ausschuss zur weiteren Behandlung zurücküberwiesen. In den Begründungen zum Richtlinienvorschlag wird aufgeführt, dass sich die EU im Jahr 2001 das ehrgeizige Ziel gesetzt hat, die Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen bis 2010 von 50.000 auf 25.000 zu halbieren. In der Halbzeitbilanz zum Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit wird darauf hingewiesen, dass im Jahr 2005 noch 41.600 Todesopfer zu verzeichnen waren. Das bedeutet eine nur unzureichende Verringerung um 17,5 Prozent in vier Jahren.

„Es könnte so manches Leben gerettet und mancher Unfall vermieden werden, wenn auf die vorhandene Straßeninfrastruktur die neuesten und besten Verfahren des Sicherheitsmanagements angewandt würden“, erklärte dazu DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann.

EU-Bürger lieben ihr Auto

Es ist nicht nur des Deutschen liebstes Kind: 81 Prozent aller EU-Bürger verfügen über ein Auto im eigenen Haushalt und für 51 Prozent ist der Pkw das Hauptverkehrsmittel. Das ergab eine im Auftrag der EU-Kommission durchgeführte Umfrage unter rund 26.000 Europäern in allen 27 Mitgliedsstaaten.

Vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel werden von 21 Prozent der Befragten genutzt, 15 Prozent gehen überwiegend zu Fuß, 9 Prozent fahren mit dem Rad und zwei Prozent fahren vor allem mit dem Motorrad.

Fast 56 Prozent gaben an, ihr Fahrzeug im vergangenen Jahr stehen gelassen zu haben, um Sprit zu sparen. 26

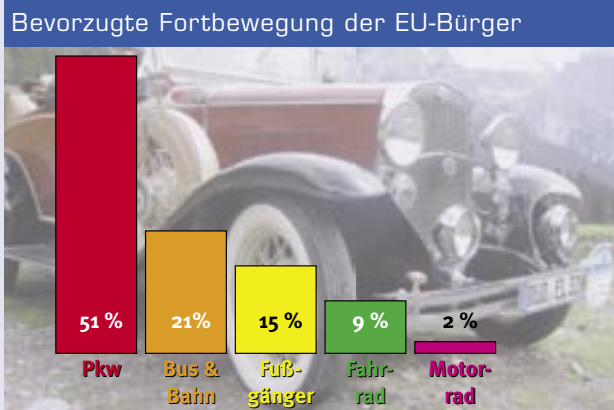
Prozent sind daher auf Busse und Bahnen oder auf ein sparsameres Auto (25 Prozent) umgestiegen. Allerdings beharren 22 Prozent darauf, unter allen Umständen weiterhin mit ihrem Pkw unterwegs zu sein.

Eine überwiegende Mehrheit der EU-Bürger (78 Prozent) meint, dass die Umweltbelastung stark vom Fahrzeugtyp abhängt und wie er genutzt würde. Nach Ansicht von 35 Prozent der Befragten ließe sich dem Anstieg der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr am besten entgegenwirken, wenn nur noch schadstoffärmere Autos in den Handel kämen. Für 36 Prozent der EU-Bürger lässt sich die Nutzung von Bio-Kraftstoffen am besten durch steuerliche Anreize fördern.

Die überwältigende Mehrheit von 90 Prozent der Befragten ist der Auffassung, dass die Verkehrssituation in ihrer Umgebung durch ein besseres öffentliches Verkehrssystem, Verkehrsbeschränkungen in Innenstädten, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Straßennutzungsgebühren verbessert werden sollte. Eine knappe Mehrheit von 54 Prozent wäre bereit, für umweltfreundlichere Verkehrsmittel tiefer in die Tasche zu greifen.

„Die Umfrage zeigt deutlich, dass Mobilität eine wichtige Rolle im Leben der EU-Bürger spielt und sie Wert auf ein hochwertiges und zuverlässiges Verkehrssystem legen“, sagte der Vizepräsident der EU-Kommission und EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot zu den Ergebnissen.

FOTO > ADAC. GRAFIK > GWM



EUROPA

DVR-report 1/2007

FOTOS > DEKRA

Crashtests: Kompakt-Cabrios bieten weniger Sicherheit



Sie sind klein und liegen voll im Trend – Kompakt-Cabrios. Immer mehr Autofahrer sind „oben ohne“ unterwegs. Allein in Deutschland wurden im vergangenen Jahr rund 150.000 neue Cabrios zugelassen.

Dass das Fahren unter freiem Himmel besondere Gefahren mit sich bringt, zeigten die Unfallforscher der AXA Winterthur und der DEKRA bei Crashtests im schweizerischen Wildhaus. „Da der Fahrgastraum der Kompakt-Cabrios vergleichsweise klein ist, sind die Insassen erhöhten Gefahren ausgesetzt“, erklärte Anton Brunner, Leiter Unfallforschung der AXA Winterthur.

Bei einer Heckkollision prallten wegen des kleinen Zwischenraumes die Kopfstützen gegen die Überrollbügel des angestoßenen Kompakt-Cabrios. „Ein Unfall wie dieser kann zu erheblichen Verletzungen im Kopfbereich führen“, sagte Brunner. Bereits eine Vergrößerung dieses Zwischenraumes um wenige Zentimeter könne

dieses Problem deutlich entschärfen.

Ein besonders hohes Verletzungsrisiko haben Cabrio-Fahrer bei einem Überschlag. Die Crashtests haben gezeigt, dass ohne Überrollbügel die Überlebenschancen entscheidend reduziert sind. Aber selbst mit Überrollbügel bleibt ein Überschlag ohne Dach über dem Kopf gefährlich. „Der Kopf des Fahrers darf bei geöffnetem Verdeck nicht über die Frontscheibe oder den Überrollbügel hinausragen“, erklärte Jörg Ahlgrimm, Leiter Unfallanalyse der DEKRA. Es sei daher besonders wichtig, die Sitze optimal einzustellen. „Besonders groß gewachsene Cabrio-Lenker sollten darauf achten“, betonte Ahlgrimm. Gute Ergebnisse zeigten die Cabrios beim Frontalaufprall. Dank diverser Längs- und Querverstrebungen in der festen Bodenkonstruktion waren weniger Deformierungen festzustellen als beim geschlossenen Fahrzeug. Allerdings bietet die spezielle Fahrzeugkonstruktion beim Seitenauf-

prall auch Nachteile. Weil die beiden Türen bei einem Kompakt-Cabrio länger sind als bei einem viertürigen Fahrzeug, ist die Fahrgastzelle weniger steif. Bei einer Kollision wird die Tür stark eingedrückt, die Verletzungsgefahr im Beckenbereich steigt an. „Türverstärkungen mit einer wirksamen Abstützung an den Türsäulen vorne und hinten könnten zusätzlich Sicherheit bringen“, ist sich Ahlgrimm sicher.

Die Crashtests haben gezeigt, dass Kompakt-Cabrios neben Motorrädern und geschlossenen Kleinwagen das schwächste Glied im motorisierten Straßenverkehr sind. Sie bieten generell weniger Sicherheit. Veränderungen an der Bauweise könnten sie jedoch sicherer machen. „Wenn bei der Konstruktion auf die erwähnten Punkte geachtet wird, so erreichen Cabrios den gleichen Sicherheitsstandard wie ein durchschnittlicher, geschlossener Personenwagen“, zeigte sich Unfallexperte Ahlgrimm optimistisch.



Drogen am Steuer nehmen zu

Nach wie vor ist Alkohol am Steuer die Ursache Nummer 1 für eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU), um die Fahreignung wiederzuerlangen (siehe Grafik). Und das, obwohl laut Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahr 2006 die Zahl der Alkoholauffälligen um rund drei Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist.

Einen starken Anstieg um elf Prozent hat es hingegen bei den Fahrern gegeben, die mit Drogen- und Medikamenteneinnahme auffällig geworden sind. Wer unter Drogeneinfluss am Steuer erwischt wird, muss neben dem Einzug der Fahrerlaubnis mit einer Geldbuße von 250 Euro, vier Punkten in Flensburg und einem Monat Fahrverbot rechnen. Das gilt für alle berauschenden Mittel und ist unabhängig von der konsumierten Menge.

Die Begutachtungsstellen für Fahreignung führten nach Angaben der BASt im vergangenen Jahr 105.470 MPU durch, 58 Prozent wegen Alkoholauffälligkeit, der Anteil der Drogen- und Medikamentenauffälligen lag bei 18 Prozent.

Auf Grundlage der MPU-Gutachten entscheiden die Straßenverkehrsbehörden, ob die Fahrerlaubnis wieder zugesprochen wird oder nicht.

Immer mehr Verkehrsteilnehmer verunglücken bei drogenbedingten Unfällen. Der Gesamtverband der

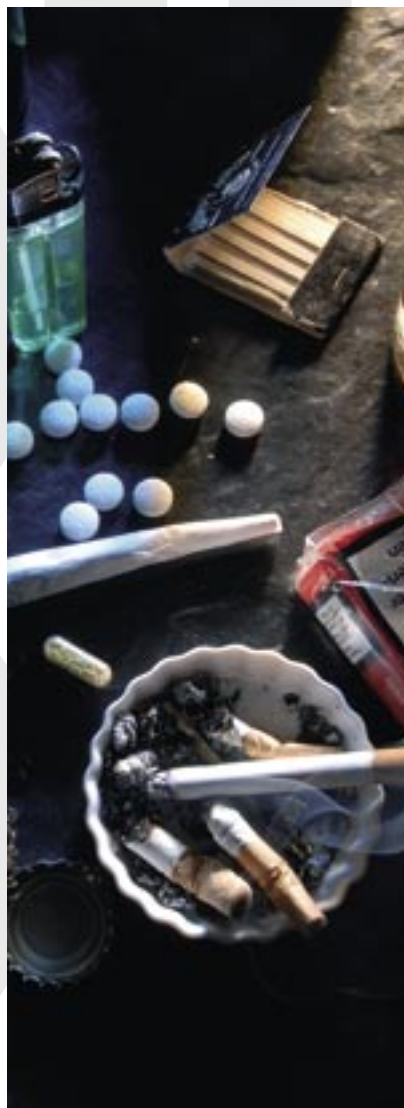
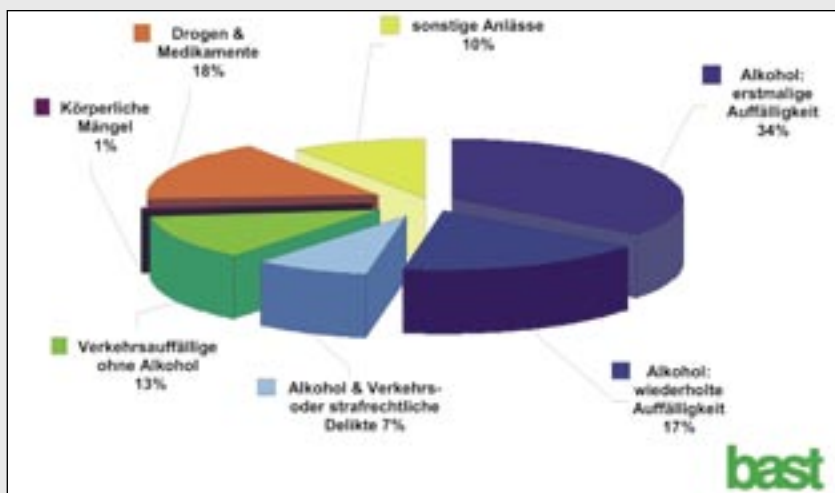


FOTO > DVR

Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) engagiert sich daher mit der bundesweiten Kampagne „don't drug + drive“, um vor allem die Risikogruppe der jungen Fahrer auf die Gefahr von Drogen am Steuer hinzuweisen.



GRAFIK > BASt

Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 2/2007, 37. Jahrgang
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), Beueler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn
Telefon: 02 28/4 00 01-0
Telefax: 02 28/4 00 01-67

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,
Geschäftsführerin

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

DEKRA, DVR, von Brauchitsch

Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung und Medienkonzeption mbH,
Obere Wilhelmstraße 30
53225 Bonn

Druck:

Moeker Merkur Druck GmbH, Köln

ISSN: 0940-9025

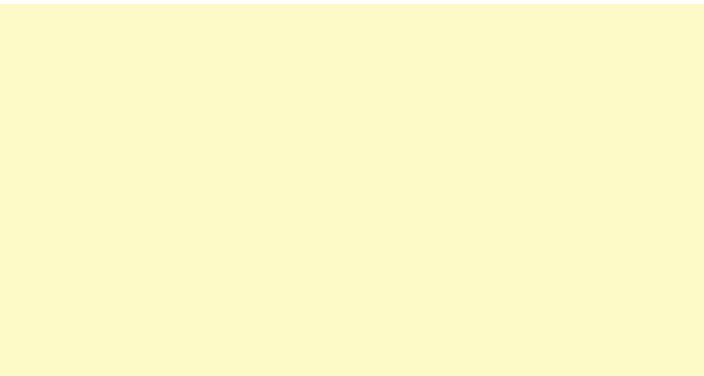
Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.

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. Dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gehören an: das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, Automobilclubs, die Deutsche Verkehrswacht, Länderministerien, Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen, Kirchen, Versicherungen, Wirtschaftsunternehmen, Verbände und zahlreiche sonstige Institutionen. 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.

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt
GWM · Gesellschaft für Weiterbildung
und Medienkonzeption mbH
Obere Wilhelmstraße 30
53225 Bonn

The advertisement features a central photograph of a long, straight asphalt road lined with tall, thin trees, receding into the distance under a clear sky. The road is flanked by green grass and a fence. At the bottom of the image, there is a white banner containing four logos: BG (a red circle with a white dot), GUVV Unfallhasse (a blue 'X' symbol), BMD (a blue stylized 'BMD' logo), and Aktion Sichere Landstraße (a yellow logo with a black 'S' and the text 'Aktion Sichere Landstraße').

*** DGUV/DVR-Schwerpunktaktion *** Mit großem Gewinnspiel unter www.kein-platz-fuer-kreuze.de

Kein Platz für Kreuze.