

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2009



JOURNAL
**Infokonzerte für
Erzieherinnen und Erzieher**



AKTUELL

„Risiko raus!“



IM BLICKPUNKT

**Das „senioren-
gerechte“ Auto**



INTERVIEW

**Prof. Dr. Heinz
Jürgen Kaiser**

www.dvr-report.de

Ärger auf der Autobahn

Über zwei Drittel aller Autofahrer (64,3 Prozent) ärgern sich bei einer Fahrt auf der Autobahn besonders über Staus. Dies ergab eine repräsentative Umfrage, die im Auftrag des DVR durch das Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde.

An zweiter Stelle der Ärgernisse auf Autobahnen stehen Baustellen (62,5 Prozent). Drittgrößte Ärgerquelle sind dichtes Auffahren und Aufblenden, auf Platz vier folgen lange Überholvorgänge von Lkw, die so genannten „Elefantenrennen“.

Frei von Ärger auf der Autobahn sind offenbar die wenigsten. Nur 6,7 Prozent der Befragten gaben an, sich auf der Autobahn über gar nichts zu ärgern.



GRAFIK > GWM

Erfolgreiche „U-Turn“-Spots

Junge Fahrer fühlen sich von TV-Beiträgen zur Verkehrssicherheit angesprochen

Durch die Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) konnten der Musiksender VIVA und der DVR auch im Jahr 2009 jugendtypische Verhaltensweisen im Straßenverkehr aufgreifen und in spannenden Spots thematisieren. Die regelmäßige Ausstrahlung der „U-Turn“-Beiträge auf VIVA bis Ende September 2009, begleitet durch Gewinnspiele auf einer Microsite auf www.viva.tv, sorgten

für interessante Erkenntnisse über Meinungen und Verhalten in der Zielgruppe der 18- bis 24-Jährigen. Allein auf die Startfrage aus der ersten Gewinnspielrunde, welcher Beifahrer am meisten zu risikoreichem Fahrverhalten verleitet, nannten knapp 70 Prozent der fast 2.000 Teilnehmer den Freund oder die Freundin.

Der Hauptgewinn des begleitenden Gewinnspiels, ein SUZUKI Swift, wurde der 19-jährigen Sarah Sommer aus Wiefelstede in Oldenburg überreicht. Damit wurde gleichzeitig die dritte Staffel der erfolgreichen U-Turn-Kampagne beendet.

Das BMVBS und der DVR setzen seit Jahren konsequent auf die kontinuierliche Beeinflussung der jungen Fahrerinnen und Fahrer mit jugendadäquater Ansprache, um sie zu sicherem Verhalten zu motivieren.

Unterstützt durch SUZUKI International Europe, P.A.D. und UCI KINOWELT konnte mit U-Turn eine crossmediale Anspracheform realisiert werden, die TV, Print und Online geschickt miteinander verbunden hat. Die Ausstrahlung des Spots „Müdigkeit“ in den Kinos der UCI KINOWELT sorgte zusätzlich für eine Verbreitung in einem jugendaffinen Medium.

FOTO > P.A.D.



Kay Schulte (DVR, l.) und Hans-Dieter Westerburg (Suzuki) mit der glücklichen Gewinnerin Sarah Sommer.

Ehrenpräsidentschaft für Professor Bandmann



DVR-Ehrenpräsident Prof. Manfred Bandmann eingerahmt von DVW-Präsident Kurt Bodewig (l.) und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf

Der ehemalige DVR-Präsident Professor Manfred Bandmann, der von 1998 bis zum Juli 2009 die Geschicke des DVR leitete, wurde auf der DVR-Mitgliederversammlung in Berlin mit der Ehrenpräsidentschaft ausgezeichnet. In seiner Laudatio bezeichnete der Präsident der Deutschen Verkehrswacht und Bundesverkehrsminister a.D., Kurt Bodewig, Professor Bandmann als "streitbaren Geist, der nicht gleich aufgibt, wenn es Gegenwind gibt". Er habe sich um die Erhöhung der Verkehrssicherheit verdient gemacht und sei immer eine treibende Kraft im Agenda Setting auch auf politischer Ebene gewesen.

FOTO > DVR

Kavaliers der Straße ausgezeichnet

Sie retten Menschen aus Unfallwracks, sichern Unglücksstellen ab oder wirken beruhigend auf Unfallopfer ein. Verkehrsteilnehmer, die nicht wegschauen, sondern selbstlos helfen, Unfallopfer zu bergen und oft genug Leben retten. Das sind „Kavaliers der Straße“, die seit nunmehr fünf Jahrzehnten für ihr partnerschaftliches und mutiges Verhalten ausgezeichnet werden.

Ihr 50-jähriges Bestehen feierte die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ in München. Im kleinen Sitzungssaal des Rathauses, in dem sonst nur gekrönte Häupter empfangen werden, wurden Kavaliers der Straße für ihren Mut und ihre Hilfsbereitschaft ausgezeichnet. „Sie haben Zivilcourage und Tatkraft gezeigt. Ihr Verhalten hat Vorbildcharakter und es soll anderen Menschen Mut machen, es Ihnen gleichzutun. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat in seiner Arbeit von Anfang an auf Eigenverantwortlichkeit, gegenseitige Rücksichtnahme und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr gesetzt. Sie haben bewiesen, dass das möglich ist“, begrüßte DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner die Kavaliers der Straße.

In München hatte sich die Arbeitsgemeinschaft 1959 auf Initiative der Süddeutschen Zeitung in Verbindung mit der Abendzeitung gegründet. Bereits seit 1951 gab es die Initiative „Kavalier am Steuer“. In der Arbeitsgemeinschaft sind rund 40 Tageszeitungen organisiert, die sich um die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland verdient machen. In den zurückliegenden 50 Jahren konnten rund 65.000 Kavaliers der Straße geehrt werden.



Ehrung mit „Münchner Kindl“: die Kavaliers der Straße 2009

Verkehrssicherheit bleibt auf der politischen Agenda

Mit Blick auf die Verkehrssicherheitsarbeit schauen wir auf ein ereignisreiches Jahr zurück. Der DVR feierte sein 40-jähriges Bestehen, der Übergang des Präsidentenamtes von Professor Manfred Bandmann, der seit 1998 erfolgreich die Geschicke des DVR leitete, auf Dr. Walter Eichendorf zur Mitte des Jahres verlief Hand in Hand und mit Dr. Peter Ramsauer gibt es einen neuen Bundesverkehrsminister. Erfreulich sind aus Sicht des DVR die Signale, die bisher von bundespolitischer Seite zum Thema Verkehrssicherheit ausgesendet wurden. Die Höhe der Haushaltsansätze soll beibehalten werden, der Bund setzt weiterhin auf die gute Zusammenarbeit mit dem DVR. Die Verkehrssicherheit bleibt also auf der politischen Agenda.

Die „Vision Zero“ konnte in der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen den DVR-Vorstandsausschüssen implementiert und verankert werden. Für jeden Fachbereich wurde eine Prioritätenliste der im Sinne von „Vision Zero“ zu behandelnden Themen erstellt.

Die bundesweite Verkehrssicherheitskampagne "Runter vom Gas!" des Bundesverkehrsministeriums und des DVR ist erfolgreich fortgesetzt worden. Mehr als 50 Millionen Deutsche kennen die Kampagne, jeder Fünfte hat bereits mit Freunden, Bekannten oder im Familienkreis darüber gesprochen.

Erfreulich ist die Prognose des Statistischen Bundesamtes zum Unfallgeschehen des Jahres 2009. Nach Schätzungen der Wiesbadener Statistiker wird die Zahl der Verkehrstoten einen neuen Tiefstand erreichen und bei knapp über 4.000 liegen. Das wäre ein Rückgang von knapp zehn Prozent. Die Zahl der Verletzten wird sich voraussichtlich um vier Prozent reduzieren. Dennoch sind auch diese Zahlen inakzeptabel und Ansporn für unsere gemeinsame Arbeit.

Der DVR dankt allen Mitgliedern und Partnern für die gemeinsam geleistete engagierte und verantwortungsvolle Verkehrssicherheitsarbeit. Gemeinsam sind wir stark - dieses Motto soll uns auch im Jahr 2010 bei unserer wichtigen Arbeit begleiten. Wir setzen weiterhin auf die tatkräftige und vielseitige Unterstützung aller beteiligten Mitglieder und Partner.

INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	10
INTERVIEW	14
JOURNAL	18
EUROPA	22
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

„Risiko raus!“ – eine Kampagne gegen die Kopflosigkeit



Das Team rund um die Kampagnenkoordination (v.l.n.r.): Sandra Demuth (DVR), Georg Bach (DGUV), Projektleiter Martin Rüdell (DGUV), Jochen Lau (DVR), Projektleiterin Elke Rogosky (DGUV), Rita Octav (DGUV), Dr. Annkatrin Wetzstein (BGAG), Eskin Taskan-Karamürsel (BGAG), Sandra Schilling (DGUV)

FOTO > ARIS PAPADOPOULUS

von Sandra Demuth

Wer mit dem Kopf nicht bei der Sache ist, riskiert einen Unfall. Die Folgen unüberlegten Handelns beim innerbetrieblichen Transport, auf dem Arbeits- oder Schulweg können verheerend sein. Mit einer neuen Präventionskampagne will die gesetzliche Unfallversicherung daher die Verantwortung der Menschen für sich und andere stärken. Das Motto dabei lautet: „Risiko raus!“.

Knapp 230.000 Arbeitsunfälle jährlich verzeichnen die Träger der

gesetzlichen Unfallversicherung – Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und landwirtschaftliche Sozialversicherung – beim innerbetrieblichen Transport. Rund 150 davon enden tödlich. Hinzu kommen 23.000 Arbeits- und Dienstwegeunfälle im Straßenverkehr mit rund 170 Toten. Auch der Weg zur Arbeit, Schule oder Uni birgt Gefahren. So werden den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung jährlich rund 175.000 Wege- und Schulwegunfälle im Straßenverkehr gemeldet. Über 500 Versicherte verloren bei diesen Unfällen ihr Leben.

Prävention ist gefragt

„Die traurige Wahrheit hinter diesen Unfällen ist: mit Rücksicht und Verantwortung hätten viele von ihnen vermieden werden können“, sagt Dr. Walter Eichendorf, DVR-Präsident und stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Leo Blum, Vorstandsvorsitzender der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung (LSV), ergänzt: „Unfälle führen uns vor Augen, welche tragische Folgen Leichtsinn, Zeitdruck und Selbstüberschätzung haben können. Leider vergessen die Menschen diese Lektion nur allzu schnell wieder.“ Für die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung steht fest: Das Bewusstsein für die Risiken beim Fahren und Transportieren muss gefördert, das Verantwortungsgefühl der Menschen füreinander muss gestärkt werden. Gemeinsam mit ihren Partnern, dem DVR und den Bundesländern, haben sie daher die neue Präventionskampagne „Risiko raus!“ ins Leben gerufen.

Der Mensch im Mittelpunkt

„Mit ‚Risiko raus!‘ rücken wir den Faktor Mensch in den Mittelpunkt“, so die Projektleiter der Kampagne Elke Rogosky und Martin Rüdell. „Sie setzt damit genau da an, wo



Häufige Unfallursache beim innerbetrieblichen Transport: zu hoch gestapelte Ladung sowie mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme



Kopfloses Verhalten kann verheerende Folgen haben

Sicherheitstechnik nicht mehr weiterhilft.“ Ziel ist es, das Bewusstsein für mehr Verkehrssicherheit im Betrieb und auf der Straße zu schärfen. Die Kampagne richtet sich dabei nicht nur an die Arbeitnehmer, die die Tätigkeiten ausführen, sondern besonders an diejenigen, die das betriebliche Umfeld gestalten und zum Beispiel Zeitdruck ausüben.

Auch auf dem Schulweg soll es sicherer zugehen. Dabei verfolgt die Kampagne eine doppelte Strategie: Zum einen will sie alle Verkehrsteilnehmer dazu bringen, mehr Rücksicht auf Kinder zu nehmen. Zum anderen soll das Wissen der Schüler, Eltern und Lehrkräfte über sicheres Fahrradfahren erhöht werden.

Gegen die Kopflösigkeit

Eine clevere Motividee schafft die nötige Aufmerksamkeit: Zeitdruck, Hektik und Unachtsamkeit werden im Volksmund gern als kopfloses Verhalten bezeichnet. Diese Kopflösigkeit und ihre Folgen werden mit „Risiko raus!“ dargestellt: Die bisher zehn realisierten Motive zeigen Situationen kurz vor einem Unfall. Darüber ist ein Schriftzug wie: „Mein Kopf ist noch in der Kantine“ zu lesen. Eine Leerstelle im Satz hebt das überraschende Element im Motiv hervor: Der Kopf des Unfallverursachers fehlt! Dies verdeutlicht die zentrale Aussage der Kampagne: Wer mit dem

Kopf nicht bei der Sache ist, gefährdet sich und andere.

Veranstaltungen und neue Medien

Die Kampagne setzt auf eine vielfältige Ansprache der Zielgruppen: durch kontinuierliche Pressearbeit oder die Präsenz auf einer Reihe von Messen und Veranstaltungen, etwa bei den „Aktionstagen Risiko raus!“ vom 17. bis 19. Juni 2010 in der Dortmunder Westfalenhalle. Rund um den bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit am 19. Juni und die Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin

und Umweltmedizin (DGAUM) wird es dort während der Aktionstage zahlreiche Aktivitäten und Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit geben. Im Sommer 2010 unterstützt „Risiko raus!“ den deutschen Stapler-Cup. Bei dieser Meisterschaft im Gabelstaplerfahren geht es zuerst um Sicherheit und erst in zweiter Linie um Schnelligkeit.

Auch neue Medien haben ihren Platz bei „Risiko raus!“. So gibt es ein Multimediaquiz, das es erlaubt, den eigenen Risikotyp zu ermitteln – ideal für den Einsatz bei Unterweisungen und Seminaren oder bei betrieblichen Aktionen. Für Jugendliche gibt es spezielle Webclips, die insbesondere die Risiken des Fahrradfahrens thematisieren. Über die Möglichkeit, den Clip personalisiert an Freunde und Verwandte weiterzuschicken, verbreitet sich die Botschaft wie von selbst im Internet.

Innerhalb der nächsten zwei Jahre werden im Rahmen von „Risiko raus!“ von den einzelnen Trägern zahlreiche Maßnahmen entwickelt, um die Kopflösigkeit zu stoppen und die Sicherheit in Betrieben und im Straßenverkehr zu erhöhen. Weitere Informationen finden Sie unter www.risiko-raus.de.

Die Autorin ist Projektmitarbeiterin für Kampagnen beim DVR.



Auch für Jugendliche im Radverkehr gilt: Augen auf und Risiko raus!, denn Unachtsamkeit kann zu schweren Stürzen führen

Verkehrssicherheit: Politische Herausforderung mit hoher Priorität



FOTO > DVR

Leitete die Mitgliederversammlung: DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf (M.) mit den Vize-Präsidenten Dr. Hans-Joachim Wolff (2.v.r.) und Gerhard von Bressensdorf (r.). Links DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner

DVR-Mitgliederversammlung: Arbeitsprogramm 2010 verabschiedet

Einstimmig verabschiedeten die rund 90 anwesenden Mitglieder auf der Mitgliederversammlung des DVR in Berlin das anspruchsvolle Arbeitsprogramm für das kommende Jahr.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf ließ zunächst das ablaufende Jahr Revue passieren. Die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“ sei in der Arbeit des DVR fest verankert worden. Darüber hinaus sei es gelungen, den vom DVR geführten runden Tisch der Länder neu zu beleben und zu stärken. „Dieser Austausch zwischen den für Verkehrssicherheit Verantwortlichen aus Bund, Ländern und dem DVR ist Voraussetzung für wichtige Impulse in der Planung, Konzeption und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die dann von allen gemeinsam getragen werden“, sagte der DVR-Präsident.

Eine wichtige Rolle wird 2010 die Unterstützung der Präventionskampagne „Risiko raus!“ der gesetzlichen Unfallversicherung spielen.

Mit Blick auf die neue politische Konstellation im Bund ging Dr. Eichendorf auf die Koalitionsvereinbarung ein. „Die in dieser Vereinbarung enthaltenen Bekenntnisse zur Notwendigkeit, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen und zu verbessern, hören wir gerne. Auch die Feststellung, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland ein zentrales Anliegen bleiben wird, begrüßen

wir.“ Der politische Wille zur Weiterentwicklung des erfolgreichen Verkehrssicherheitsprogramms, Unfallschwerpunkte zu entschärfen und modernste Fahrzeug- und Sicherheitstechniken zu fördern, seien wichtige Ansatzpunkte für die Zusammenarbeit mit dem DVR. „Hier bieten der DVR und seine Mitglieder ganz ausdrücklich ihre Mitwirkung und Unterstützung an. Der DVR als dezidierter Interessenvertreter mit seinem kompetenten Netzwerk steht zur Verfügung“, sagte der DVR-Präsident in Richtung Bundesverkehrsministerium.

Der Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS, Dr. Andreas Scheuer, dankte dem DVR für die geleistete Arbeit: „Der DVR ist eine Triebfeder der Verkehrssicherheitsarbeit und hat diese nationale Aufgabe gut im Griff. Der DVR ist uns ans Herz gewachsen und wir wollen gemeinsam die erfolgreiche Arbeit weiterentwickeln. Verkehrssicherheit ist ein hohes Gut und deshalb werden wir die Höhe der Haushaltsansätze für das kommende Jahr beibehalten.“ Der positive Trend rückläufiger Zahlen bei den im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten müsse sich fortsetzen. „Unser Ziel ist es, weitere Fortschritte zu erreichen hin zur 'Vision Zero'. Ich kann diese Vision als ein ambitioniertes Leitbild der Verbandsarbeit nur unterstützen“, postulierte der Staatssekretär. Verkehrssicherheit müsse wieder eine prominente Rolle spielen. „Wir brauchen neue Konzepte, wie wir unsere Mobilität sicher organisieren. Bei dieser Aufgabe setze ich auf die gute Zusammenarbeit mit dem DVR“, sagte Dr. Scheuer.

„Weil Gott ein Freund des Lebens ist“

Kirchengemeinden organisieren Sicherheitstraining für junge Fahrer

Erstmals haben die Evangelischen Kirchengemeinden und die Freiwilligen Feuerwehren in Heftrich und Bermbach (Hessen) ein Verkehrssicherheits- und Eco-Training angeboten. Zielgruppe waren ausschließlich junge Fahrer, eine Gruppe, die durch ihr hohes Unfallrisiko auffällt. Das Training fand unter dem Motto „Freunde des Lebens“ im Verkehrssicherheitszentrum der Hessischen Polizei in Hünstetten statt.

„Weil Gott ein Freund des Lebens ist, wollen wir als Kirchengemeinde junge Menschen dazu ermuntern, verantwortlich mit ihrem Leben umzugehen“, erläutert Pfarrer Eisele die Idee zu dieser Aktion. „Jeder Unfall, bei dem Menschen verletzt werden oder sterben, ist ein Unfall zu viel“, ergänzen Stefan Hies und Lars Wendland von den Heftricher und Bermbacher Freiwilligen Feuerwehren. Mit der Aktion wollen die Veranstalter einen Beitrag zu einem umweltbewussten und sicheren Fahren leisten.

Alle Gemeindemitglieder zwischen 20 und 25 Jahren wurden persönlich angeschrieben und zu dem Event eingeladen. Durch die finanzielle Unterstützung durch Unfallkassen und Berufsgenossenschaften, des Autohauses Schneider (Idstein) und der Fraport AG konnte der Teilnehmerbeitrag mit 50 Euro erfreulich niedrig gehalten werden.

Die DVR-Trainer Ralph Schincke und Henning Swirski leiteten das spezielle Kombitraining, das zurzeit vom DVR entwickelt und evaluiert wird: Pkw-Coaching heißt das neue Angebot, mit dem eine didaktische und zielführende Verbindung zwischen Sicherheitstrainingselementen und Eco-Training geschaffen wird.

Zwar geht es den Trainern auch darum, dass die Teilnehmer schwierige Fahr- und Sozialsituationen kennen lernen. Der Schwerpunkt liegt jedoch in der Entwicklung einer sicherheitsorientierten Fahrweise. Anders gesagt: Stets sicher ankommen wollen, darauf kommt es an. Um dies möglichst praxisnah zu vermitteln,

standen neben den Übungen auf dem Gelände des Verkehrssicherheitszentrums auch Fahrten im realen Straßenverkehr und Aspekte der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge auf dem Programm.

Die Teilnehmer waren begeistert. Durch praktische Übungen konnten sie neue Erkenntnisse gewinnen. Sie lernten, dass vorausschauendes Fahren nicht nur zu einem Sicherheitsgewinn führt, sondern auch eine Menge Kraftstoff spart. Für Pfarrer Markus Eisele war auch dieser Aspekt wichtig: Verantwortungsvoller Umgang mit der Schöpfung und dem eigenen Leben – hier liegt für ihn die Motivation für das Engagement seiner Kirchengemeinde auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit.



FOTO > AMP



Richtiges Sitzen fördert sicheres Fahren: Trainer Ralph Schincke zeigt, wie es geht.



Fahrsicherheitsangebote für junge Auszubildende

Unter dem Motto „Zeig Profil: Sicher hat Vorfahrt“ aktiviert die Aktion „WORK&DRIVE“ Ausbilder und Inhaber von klein- und mittelständischen Unternehmen, sich mit ihren Auszubildenden und dem Thema Verkehrssicherheit auseinanderzusetzen. Dazu startete das Pilotprojekt im Januar 2009 unter anderem im Fahrsicherheitszentrum Lüneburg mit speziellen Seminar- und Trainingsangeboten für Ausbilder. Ein spezielles Fahrtraining für junge Auszubildende bildete den Abschluss für das Jahr 2009. Insgesamt 120 junge Fahrerinnen und Fahrer aus der Region erlebten ein umfangreiches und lehrreiches Fahrsicherheitstraining, das speziell auf ihre Altersgruppe zugeschnitten ist.

Der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen haben „WORK&DRIVE“ ins Leben gerufen und die Pilotphase in Zusammenarbeit mit der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

durchgeführt. Die Initiatoren haben sich zum Ziel gesetzt, die Unfallzahlen von jungen Fahrern zu senken, diese Altersgruppe nachhaltig für das Thema „sicheres Fahren“ zu sensibilisieren und sie über zusätzliche Möglichkeiten der Fahrausbildung zu informieren.

Für die Zielgruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer von 18 bis einschließlich 24 Jahren wurde eigens eine Trainingsabfolge zusammengestellt, die sich optimal an deren Bedürfnissen und Erfahrungen orientiert. Hier werden kritische Fahr- und Sozialsituationen simuliert, die den Teilnehmern erlauben, selbst zu erfahren, was in diesen Situationen passiert und vor allem wie sie sich zukünftig angemessen und sicher verhalten können. Unter der Anleitung von erfahrenen Trainern werden die Reaktionen geübt und in der Gruppe ausgewertet.

Das Projekt wurde in allen Phasen evaluiert, sei es mit Befragungen oder begleitendem Monitoring. Eine erste Zwischenauswertung hat bereits gezeigt, dass sich klein- und mittelständische Unternehmen mit dieser Form der Kommunikation und Ansprache motivieren ließen, sich mit den Fahrkompetenzen ihrer jungen Mitarbeiter oder Schüler praktisch auseinanderzusetzen. Insgesamt meldeten sich 115 Ausbilder, Inhaber und Lehrer für die angebotenen Workshops an und vertraten damit 2,6 Prozent der Ausbildungsbetriebe der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade. Die 60 für die Workshops ausgelosten Ausbilder repräsentierten mit knapp 1.000 Auszubildenden rund neun Prozent der Auszubildenden der Handwerkskammer. Die Zusammensetzung der Workshops zeigte eine Mischung von Betrieben mit einem Auszubildenden bis hin zu Ausbildungsstätten mit 168 jungen Leuten.



FOTO > P. AD.

„WORK&DRIVE“: Abschluss-Event 2009 für Auszubildende in Lüneburg

Mit Billy für die Verkehrssicherheit

FOTOS > GWM



wurde anhand von Experimenten deutlich, dass Zeitdruck und Ablenkung die Aufnahme- und Leistungsfähigkeit merklich beeinträchtigen. An der Station Ladungssicherung erarbeitete der Moderator mit den Teilnehmern Möglichkeiten der Ladungssicherung im Pkw und in Kombi-Fahrzeugen. Dass ungesicherte Gegenstände bei einem Unfall mit dem Dreißig- bis Fünzigfachen ihres Gewichts zum tödlichen Geschoss werden können, war den meisten bis dahin unbekannt. Am Standort Hannover wurde zusätzlich für die Auszubildenden das Programm „Alles im Griff?“ durchgeführt.

Die Verkehrssicherheits-Aktion war in enger Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen und dem DVR entwickelt und vorbereitet worden.

Insgesamt haben über 800 Mitarbeiter an den Schulungen teilgenommen. Frank Focke zeigt sich sehr zufrieden mit dem Verlauf und dem erzielten Resultat: „Wir haben mit dieser Aktion viele Mitarbeiter erreicht und viel positives Feedback bekommen.“

Ständig im Einsatz: der DVR-Fahrsimulator

Dichter Nebel liegt über der Landstraße. Vorsichtig tastet sich der Fahrer in seinem Dienstwagen durch die Nebelsuppe. Er sucht den Schalter für die Nebelschlussleuchte, findet ihn nicht – und hält entnervt mitten auf der Fahrbahn an. „Was war denn nun los? Da kann Ihnen aber leicht einer hinten drauf fahren“, sagt Moderator Jörg Paulsen und unterbricht das Programm. Denn glücklicherweise war es nur eine Simulatorfahrt, bei der der Mitarbeiter der Siemens AG in diese gefährliche Situation geraten war.

Die Fahrt auf dem Fahrsimulator des DVR war Teil einer Verkehrssicherheitsaktion, die in unterschiedlicher Ausprägung in insgesamt acht Niederlassungen der Siemens AG in den Regionen Hanse und Mitte stattfand. Neben Fahren bei herbstlichen und winterlichen Bedingungen standen weitere Fahrsituationen auf dem Programm.

Begonnen hatte die Aktion bereits im November des Vorjahres. Mithilfe des bei Siemens gut bekannten Sicherheits-Maskottchens „Billy“ wurden die Mitarbeiter in mehreren Rundschreiben angesprochen. Unter Bezug auf die jeweilige Jahreszeit wurden Fußgängern, Rad- und Autofahrern wichtige Tipps für Dienstfahrten und den sicheren Arbeitsweg gegeben. Frank Focke, Leiter des Arbeitsschutzes, betonte die Wichtigkeit der Aktion: „Die Größe der Regionen Hanse und Mitte führt dazu, dass die Mitarbeiter viel fahren müssen. Der gefährlichste Arbeitsplatz für die Mitarbeiter ist die Straße, deshalb ist es notwendig, sie im Bereich der Verkehrssicherheit zu schulen.“

Neben dem Fahrsimulator gab es weitere Stationen, an denen sich die Mitarbeiter intensiv mit Themen der Verkehrssicherheit beschäftigten: An der Station „Risikowahrnehmung“



Wie sollte ein „seniorengerechtes“ Auto aussehen?

Moderatoren des DVR-Zielgruppenprogramms „sicher mobil“ wurden befragt

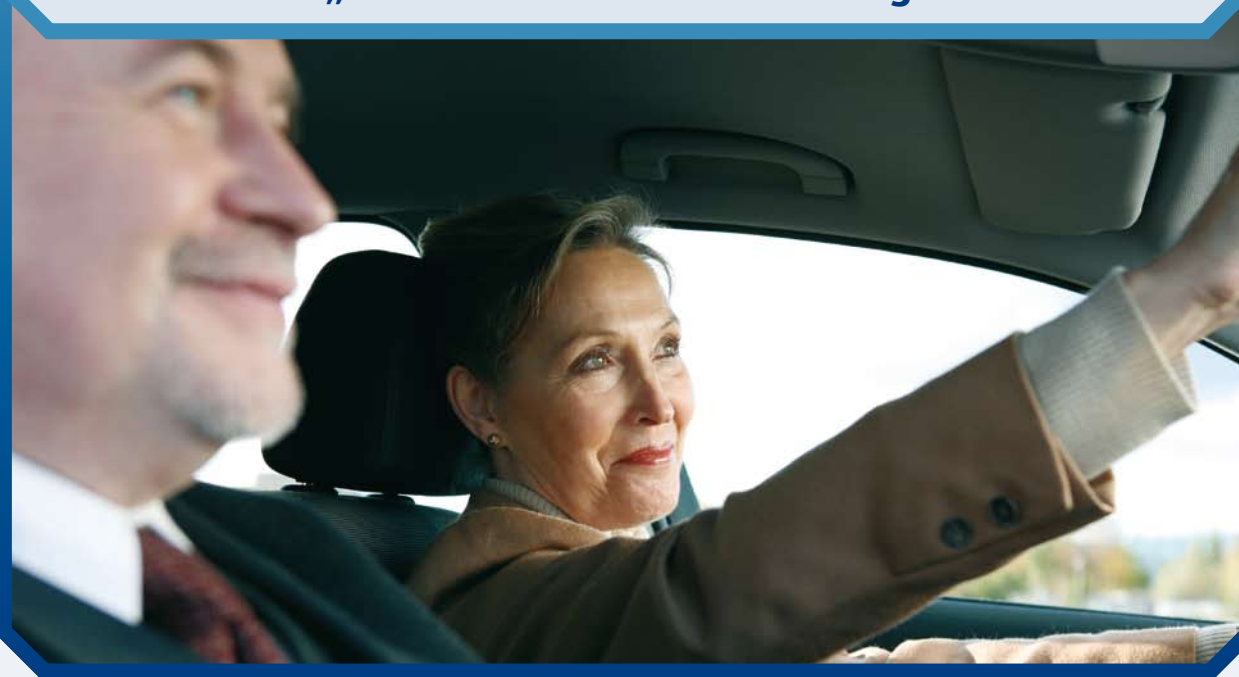


FOTO > DVR

Die deutschen Verkehrsteilnehmer werden immer älter, bereits im Jahr 2015 wird mehr als ein Drittel der Autokäufer über 60 sein. Aber welche Autos werden von der Zielgruppe gekauft? Sind „seniorengerechte“ Autos erwünscht?

Der DVR hat dazu knapp über 300 Moderatoren seines Zielgruppenprogramms für ältere Verkehrsteilnehmer mit dem Titel „sicher mobil“ (siehe Infokasten) nach Kriterien für ein „seniorentaugliches“ Auto befragt. Die Moderatoren können die Ansprüche und Bedürfnisse der älteren Verkehrsteilnehmer sehr gut einschätzen. Darüber hinaus sind 36 Prozent der Befragten selbst über 60 Jahre alt und gehören somit zur Zielgruppe.

Wichtigstes Ergebnis: Das „seniorengerechte“ Auto scheint es genauso

wenig zu geben wie den Senior. Die Zielgruppe älterer Autofahrer ist sehr unterschiedlich und auch im Alter muss sich jeder das für seine Bedürfnisse angemessene und zu seiner Leistungsfähigkeit passende Fahrzeug aussuchen. Die Moderatoren wissen aus zum Teil langjähriger Erfahrung, dass das reine Lebensalter nicht als Messlatte für Leistungsfähigkeit herangezogen werden kann. So sind die genannten Kriterien für „seniorengerechte“ Autos keine speziell für diese Zielgruppe entwickelten Techniken, sondern Hilfen, die Fahrern jeden Alters nützlich sind und den Komfort steigern. Kurzum: „Seniorengerechte“ Autos sind für alle Fahrer im Sinne der Verkehrssicherheit gut.

So werden beim Thema komfortabler Einstieg am häufigsten große, weit-öffnende und hohe Türen genannt.

Aber auch Schiebetüren oder drehbare Sitze sowie zusätzliche Haltegriffe werden als hilfreich angesehen.

Je mehr im Alter die Kraft und die Beweglichkeit nachlassen, desto anstrengender wird es, sich in einen engen, tief liegenden Autositz zu setzen und vor allem sich daraus wieder zu erheben. Deshalb ist den befragten Moderatoren eine erhöhte Sitzposition am wichtigsten. Diese altersgerechte Sitzhaltung bietet eine bessere Übersicht und schont die Wirbelsäule. Häufig genannt werden aus den gleichen Gründen individuell einstellbare Sitze, wobei mehrmals besonders auf die Sitzneigung hingewiesen wurde. Die Sitzeinstellung sollte dabei leicht bedienbar, eventuell elektrisch verstellbar sein und selbstverständlich sollten die Sitze bequem und rückenfreundlich sein sowie guten Seitenhalt bieten.

Der Faktor „Transport“ scheint für Senioren aus Sicht der Moderatoren eine relativ wichtige Angelegenheit zu sein. Dabei spielt die gute Zugänglichkeit und das leichte Öffnen des Kofferraums, am besten durch eine Fernbedienung, und vor allem eine niedrige Ladekante die wichtigste Rolle. Der Kofferraum sollte groß genug sein, um eventuell einen Rollator transportieren zu können. Darüber hinaus wurde auf den Fahrradtransport mit einem leicht zu bedienenden Fahrradträger hingewiesen.

Das gute „Sehen“ ist beim Autofahren der wichtigste Sinn, weshalb es nicht verwundert, dass die Antworten auf diese Frage einen relativ großen Raum einnehmen. Schließlich nimmt die Sehfähigkeit bereits in „jungen Jahren“ ab, weshalb regelmäßige Augen-Checks zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr gehören sollten.

Im Fahrzeug sollten große Fenster und schmale A-B-C-Säulen eine gute Rundumsicht gewährleisten. Gewarnt wird vor getönten Scheiben. Als geeignete Hilfen werden beheizbare Front- und Heckscheiben sowie beheizbare Düsen für die Scheibenwaschanlage und Regensensoren genannt.

Beim guten Sehen ist selbstverständlich auch die Sicht nach hinten sehr wichtig. So gehen die Befragten auch entsprechend oft auf die Rückspiegel ein. Die Vermeidung oder zumindest Verringerung des „toten Winkels“ durch Zusatzspiegel, durch eine besondere Spiegelkrümmung oder durch Sensoren bekommen bei der nachlassenden Beweglichkeit im Alter eine wachsende Bedeutung, da ein rascher Schulterblick oft nicht mehr so einfach möglich ist.

Wachsende Probleme mit der Sicht haben ältere Fahrer vor allem bei Dunkelheit und Dämmerung, weshalb es nicht verwundert, dass die Scheinwerfer beim Thema „gute Sicht“ eine wesentliche Rolle spielen. In diesem Zusammenhang wird sehr häufig der Begriff Kurvenlicht erwähnt. Diese relativ neue Technik wird von den Moderatoren als hilfreich für Senioren



FOTO > ADAM OPEL AG

Wichtig nicht nur für Senioren: gutes Licht

angesehen. Dasselbe gilt auch für Xenonlicht. Die vor einigen Jahren noch häufig befürchtete Blendung spielt zumindest bei den befragten Moderatoren offensichtlich keine Rolle mehr, obwohl ältere Menschen wegen des Nachlassens der Augenmuskulatur und der Verhärtung der Augenlinsen empfindlicher gegen Blendung sind.

Bei den passiven Sicherheitselementen wurde der Sicherheitsgurt, der auf jeden Fall in der Höhe verstellbar sein sollte, am häufigsten genannt vor dem Airbag, gefolgt von einer gut einstellbaren Kopfstütze.

Mit der Frage nach der Übersichtlichkeit und Bedienfreundlichkeit der Instrumente sind die Grenzen zur Kategorie Komfort sicherlich fließend. Mit zunehmendem Alter wird die Verarbeitung von Sinneseindrücken langsamer und auch die Reaktionsgeschwindigkeit sinkt. Deshalb ist es aus Sicht der befragten Experten besonders wichtig, das Arbeitsfeld Auto so zu gestalten, dass der ältere Fahrer sich schnell zurechtfindet und dass alle Bedienelemente möglichst einfach und selbsterklärend sind.

Große, klar gegliederte und gut lesbar beschriftete Bedienelemente sowie ein übersichtliches Armaturenbrett werden deshalb am häufigsten genannt. Außerdem sollten die Bedienelemente gut erreichbar und ergonomisch gestaltet sein.

Aus Komfortgründen werden eine vollautomatische Klimaanlage, eine

Sitzheizung und elektrische Fensterheber als hilfreich empfunden. Elektronische Medien sollten über Lenkradtasten steuerbar sein. Weiterhin werden in diesem Bereich genannt: Standheizung, Freisprechanlage, eine Handbremse, die über Tasten feststellbar ist, große Ablageflächen und eine gute Lüftung.

Diese genannten Elemente dienen nicht nur der Bequemlichkeit, sondern vor allem auch bei älteren Fahrern der Sicherheit. Alles was dazu beiträgt, Müdigkeit und Unbehagen zu vermeiden, fördert die Konzentration und damit die Sicherheit beim Fahren.

In einer eigenen Kategorie wurde nach dem Einsatz elektronischer Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssysteme gefragt. Am häufigsten werden hier Automatik-Getriebe und Navigationsgerät genannt. Beide Systeme erlauben es den Fahrern, sich besonders in komplexen Situationen (die den älteren Kraftfahrern am meisten Probleme bereiten, wie die Unfallstatistik zeigt) auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Bei den unsichtbaren Helfern standen Einpark- und Rückfahrhilfen besonders hoch im Kurs. Diese Fahrerassistenzsysteme helfen älteren Fahrern besonders, weil sie nicht mehr so beweglich sind, und nehmen ihnen gleichzeitig Unsicherheit. Als weitere „beste Beifahrer“ wurden ESP, Bremsassistent, Spurwechsel- und Spurhalteassistent, Nachtsichtassistent und Abstandsregler genannt.

DVR-Zielgruppenprogramm „sicher mobil“

Ältere Menschen gehören als Fußgänger oder Radfahrer zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern, die besonders gefährdet sind und die besonderen Schutzes bedürfen.

Größere Bedeutung gewinnt ebenfalls die Gruppe der älteren Pkw-Fahrer, auch wenn sie in der Unfallstatistik keine auffällige Rolle spielen. Durch altersbedingt eingeschränkte Leistungsfähigkeit – besonders im höheren Alter – können sie jedoch sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.

Der DVR bietet gemeinsam mit seinen Mitgliedern allen älteren Verkehrsteilnehmern Seminare mit dem Ziel an, möglichst lange und möglichst sicher mobil zu bleiben.

Dabei können die älteren Verkehrsteilnehmer getrennt als Autofahrer, als Fußgänger, als Radfahrer oder auch als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen werden.

Die Seminare werden von speziell ausgebildeten Moderatoren durchgeführt. Die Teilnehmer setzen sich in den Gesprächsrunden aktiv mit ihren individuellen Problemen im Straßenverkehr auseinander. Bei jedem Treffen werden Leistungsfähigkeit und Gesundheit sowie das Miteinander oder Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern angesprochen. Darüber hinaus können Themen wie Sicht und Wetter, alte Gewohnheiten und neue Regeln, der Transport von Gepäck in oder auf den verschiedenen

Verkehrsmitteln, Technik und Ausstattung der unterschiedlichen Verkehrsmittel oder das Planen von Wegen und Verkehrsmittelwahl (auch unter Umweltaspekten) besprochen werden.

Das Programm kann durch sein flexibles Modulsystem Schwerpunkte setzen, die sich nach Verkehrsteilnahmeart, Konfliktsituationen, Wohnumfeld oder weiteren Interessen und Bedürfnissen der Teilnehmer richten.



„Wichtig ist eine realistische Einschätzung der eigenen Fähigkeiten!“

Leser-Telefon-Aktion zur sicheren Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr

Immer wieder taucht die Frage auf, wie lange ein Mensch überhaupt Auto fahren kann, ohne für sich und andere zur Gefahr zu werden. Auch bei unserer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützten Telefonaktion drehte sich diesmal alles ums Thema „sicher mobil“ im Alter. Die Experten des DVR beantworteten Leserinnen und Lesern von über 20 Tages- und Wochenzeitungen alle Fragen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. An dieser Stelle die wichtigsten Fragen und Antworten:

Ich bin 70 Jahre alt und immer noch viel mit dem Auto unterwegs. Sollte ich meine Fahreignung von einem Arzt überprüfen lassen?

Prof. Dr. Bernhard Schlag, Leiter der Professur für Verkehrspsychologie an der TU Dresden: Der Prozess des Alterwerdens ist untrennbar mit körperlichen und geistigen Funktionseinbußen verbunden, die auch die Fahreignung beeinträchtigen können. Da Alterungsprozesse individuell sehr verschieden

ablaufen, ist es wichtig, dass ältere Fahrer eine selbstkritische Haltung einnehmen, um zu einer realistischen Einschätzung der eigenen Fähigkeiten zu gelangen. Regelmäßige Überprüfungen der Sehfähigkeiten sowie der allgemeinen körperlichen und geistigen Fitness sind für Menschen über 65 daher absolut zu empfehlen.

Sind ältere Fahrer schlechtere Fahrer?

Michael Heißing, Referent für Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST): Nein, denn die Mehrheit der älteren Fahrer ist durchaus in der Lage, die eigenen Grenzen wahrzunehmen und das eigene Fahrverhalten an diese anzupassen: also beispielsweise auf Nacht- und Überlandfahrten oder Fahrten in unbekanntem Gebieten zu verzichten. Durch diese Kompensation werden viele kritische Momente im Straßenverkehr vermieden.

Ist mein Alter allein ein Grund, weshalb mir der Führerschein abgenommen werden kann?

Prof. Schlag: Nein, natürlich nicht! Ihr Führerschein steht nur dann auf dem

Spiel, wenn Sie im Straßenverkehr auffällig geworden sind: zum Beispiel wiederholt wegen Geschwindigkeitsübertretungen angehalten wurden, viele Punkte in Flensburg haben oder mit Alkohol am Steuer erwischt wurden. In seltenen Fällen kann auch eine Erkrankung wie Epilepsie oder Parkinson ein Grund sein, die Fahrerlaubnis infrage zu stellen. Das muss jedoch ein Arzt entscheiden.

Kann der Hausarzt meine Fahreignung überprüfen?

M. Heißing: Ihr Hausarzt kann auch in punkto Fahreignung der erste Ansprechpartner sein. Sprechen Sie ihn bei Ihrem nächsten Besuch auf das Thema an. Er kennt Ihre medizinische Vorgeschichte, weiß ob bestimmte Erkrankungen vorliegen und ob Sie Medikamente nehmen, die sich auf Ihre Sicherheit im Straßenverkehr auswirken könnten. Ihre Sehfähigkeit sollten Sie regelmäßig von einem Augenarzt abklären lassen. Ich kann Ihnen auch empfehlen, eine Fahrstunde mit anschließender Beratung zu nehmen, wenn Sie sich im Hinblick auf Ihre Leistungsfähigkeit am Steuer unsicher sind.

Was ist, wenn die Untersuchung beim Hausarzt ergibt, dass ich nicht mehr fahren sollte – verliere ich dann meinen Führerschein?

Ralf Sanner, Generalsekretär des Automobil-Clubs Verkehr (ACV): Die Ergebnisse der Untersuchung sind vertraulich und der Führerschein kann Ihnen aufgrund der Testergebnisse nicht entzogen werden. Gefragt sind vielmehr Ihre Selbstdisziplin und eine sachgerechte eigene Beurteilung. Sollten Sie sich trotz erwiesener und bekannter mangelnder Fahreignung ans Steuer setzen, begehen Sie eine Ordnungswidrigkeit oder im Einzelfall sogar einen Straftatbestand. Um sich und andere Verkehrsteilnehmer zu schützen, sollten Sie in diesem Fall unbedingt auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Gibt es in Deutschland ab einem gewissen Alter verpflichtende Untersuchungen auf die Fahreignung oder sind diese für die Zukunft geplant?

R. Sanner: Nein, in Deutschland gibt es, im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, keine verpflichtenden Untersuchungen für ältere Fahrer. Es ist auch nicht geplant, diese einzuführen.

Ich bin der Meinung, dass mein Schwiegervater nicht mehr Auto fahren sollte. Er selbst sieht das allerdings nicht ein, was kann ich tun?

Burkhard Gerkens, Referent Ältere Verkehrsteilnehmer beim DVR: Es ist sehr schwierig, diese Frage im Familienkreis zu diskutieren. Besser ist es, wenn Sie Ihren Schwiegervater davon überzeugen könnten, einen erfahrenen Fahrlehrer aufzusuchen, der als

neutrale Person seine Einschätzung der Situation abgeben kann. Sie können es auch mit sachlichen Argumenten versuchen: Machen Sie Ihrem Schwiegervater klar, dass Taxifahrten unter Umständen kostengünstiger sind als der Unterhalt eines eigenen Autos. Sollte Ihr Schwiegervater im Straßenverkehr auffällig werden, kann die Fahrerlaubnisbehörde ihm die Fahrerlaubnis entziehen.

Gibt es seniorengerechte Fahrerassistenzsysteme?

B. Gerkens: Es gibt eine ganze Reihe von Fahrerassistenzsystemen, die ältere Fahrer unterstützen können. Überlegen Sie, in welchem Bereich Sie Probleme haben und erkundigen Sie sich bei Ihrem Autohändler, ob es ein geeignetes Assistenzsystem gibt. Sie können beispielsweise eine Einparkhilfe oder ein Navigationssystem nutzen. Es gibt auch Nachtsichtassistenten, die Fahrten bei Dunkelheit erleichtern. Ein so genannter Abstandsregler (ACC - Adaptive Cruise Control) passt die Geschwindigkeit automatisch dem Verkehrsfluss an und wahrt den Sicherheitsabstand.

Ich bin 65 und möchte mir ein „seniorengerechtes“ Auto kaufen. Worauf sollte ich achten?

Prof. Schlag: Ihr neues Auto sollte komfortabel sein, so dass Sie leicht ein- und aussteigen können, gut sitzen und ein problemloses Be- und Entladen möglich ist. Eine Servolenkung erleichtert das Ein- und Ausparken. Außerdem sind gute Sichtbedingungen wichtig: Prüfen Sie, ob eine gute Rundumsicht möglich ist und verzichten Sie auf getönte Scheiben. Und nicht zuletzt sollten Sie auf die Sicherheit achten:

Gibt es Front- und Seitenairbags, sind Sicherheitsgurte und Kopfstütze höhenverstellbar? Ein Auto, das alle diese Punkte erfüllt, ist ein geeignetes Fahrzeug für ältere Fahrer.

Welche typischen Alterskrankheiten können die Fahreignung beeinflussen?

M. Heißing: Grundsätzlich gilt: Bei akuten Erkrankungen wie einer Grippe sollte das Auto immer stehen bleiben. Leiden Sie an einer chronischen Krankheit oder müssen Sie dauerhaft Medikamente einnehmen, so sollten Sie das Thema Fahreignung unbedingt mit Ihrem Arzt besprechen. Eine ganze Reihe von Erkrankungen oder aber deren Medikation hat erhebliche Einflüsse auf die Fahreignung. Dazu zählen beispielsweise Diabetes, Bluthochdruck, Herzerkrankungen, Rheumatismus oder Parkinson.

Ich bin 75 und habe mich von meinem Auto verabschiedet. Jetzt bin ich hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Was sollte ich beachten?

B. Gerkens: Ältere Menschen sind als Fußgänger oder Radfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet. Sind Sie zu Fuß unterwegs, sollten Sie beim Überqueren einer Straße auf sichere Fußgängerüberwege wie Fußgängerampeln, Zebrastreifen oder Straßen mit Mittelinseln achten. Als Radfahrer sollten Sie unbedingt einen Schutzhelm tragen, nach Möglichkeit Radwege nutzen, auf einen sicheren Richtungswechsel beim Linksabbiegen achten und auf ein Dreirad umsteigen, wenn Sie Gleichgewichtsprobleme bemerken.



Ihr Wissen war gefragt: Prof. Dr. Bernhard Schlag (l.) und Ralf Sanner



Experten am Draht: Michael Heißing (l.) und Burkhard Gerkens

FOTOS > PR NRW



„Ältere Verkehrsteilnehmer sind viel häufiger Opfer als Täter“

Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser

Der Psychogerontologe Professor Dr. Heinz Jürgen Kaiser über Unfallrisiken älterer Verkehrsteilnehmer, verpflichtende Fahrtauglichkeitsprüfungen und die sichere Mobilität der Zukunft.

DVR-report: Herr Professor Kaiser, die Deutschen werden immer älter. Im Jahr 2035 wird jeder dritte Bundesbürger über 65 Jahre alt sein. Was bedeutet diese demografische Entwicklung mit Blick auf die Mobilität der Zukunft?

Prof. Kaiser: Die so genannte Überalterung der Bevölkerung wird häufig sehr dramatisch dargestellt. Ich sehe das viel gelassener. Ich wüsste nicht, warum wir es nicht schaffen sollten, mit 30 oder 35 Prozent Älteren zurechtzukommen. Die Veränderung

der Bevölkerungsstruktur in den letzten 100 Jahren war viel dramatischer als das, was uns noch bevorsteht.

Es wird sich aber natürlich einiges ändern auf unseren Straßen, wir werden sehr viel mehr ältere Menschen als Kraftfahrer haben. Das liegt daran, dass jetzt eine Kraftfahrergeneration heranwächst, in der auch die Frauen fast alle die Fahrerlaubnis besitzen. Die Frage ist, ob die Zunahme älterer motorisierter Verkehrsteilnehmer eine Gefahr darstellt oder nicht.

Bedeutsamer für die Zukunft des Verkehrs dürfte eine andere Entwicklung sein: Es wird künftig große regionale Unterschiede in der Bevölkerungsstruktur und im Wirtschaftsleben geben. Man spricht davon, dass es so genannte Boomregionen geben wird und im Gegensatz dazu

strukturschwache Gebiete. Letzteres gilt vor allem für die neuen Bundesländer, in denen, wirtschaftlich bedingt, die Bevölkerung noch sehr viel stärker altert, weil die jungen Leute wegziehen. Und zwar dorthin, wo es Jobs gibt. Das bedeutet erhebliche Verschiebungen mit Blick auf das Verkehrsaufkommen, die Mittel der Fortbewegung und den Öffentlichen Personennahverkehr. In den Wachstumsregionen, vor allem in den größeren Städten, wird der ÖPNV sicherlich eher noch verstärkt. In den schrumpfenden Regionen wird der ÖPNV aufgrund sinkender Nachfrage durch Jugendliche und Auszubildende deutlich zurückgehen. Das bedeutet, dass gerade dort, wo die Älteren verstärkt auftreten, die Verkehrsinfrastruktur ausgedünnt wird

und ältere Verkehrsteilnehmer noch viel stärker auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Und deren Fahrleistung wird zunehmen, was wiederum Veränderungen im Straßenverkehr mit sich bringen wird.

DVR-report: Vor dem Hintergrund dieses Szenarios: Wie wird sich das auf die Unfallentwicklung in Deutschland auswirken?

Prof. Kaiser: Ich habe das mal so beschrieben: Ich weiß nicht, wovon sich die Bevölkerung oder auch die Verkehrspolitik eigentlich fürchtet. Wir werden es mit der Stärkung einer Verkehrsteilnehmergruppe zu tun bekommen, die, zumindest wenn wir auf die Autofahrer schauen, in der Unfallstatistik eher unauffällig ist. Die über 65-Jährigen sind bei schwerwiegenden Unfällen mit Personenschaden unterrepräsentiert, gemessen an ihrem Anteil an Kraftfahrern. Nun muss natürlich auch berücksichtigt werden, dass die Älteren insgesamt weniger fahren. Relativiert an der Fahrleistung zeigt sich, dass ab 75 Jahren das Unfallrisiko deutlich ansteigt. Es erreicht zwar dann noch immer nicht das hohe Unfallrisiko der Fahranfänger im Alter von 18 bis einschließlich 24, aber es steigt doch deutlich an. Dramatisch wird es am ehesten bei den Hochaltrigen über 84 Jahren. In der Verkehrsforschung spricht man häufig von der Badewannenfunktion. Das heißt, bezogen auf das Unfallrisiko relativ zur Altersgruppe sind die Fahranfänger und die ganz Alten besonders gefährdet. Allerdings müssen auch die absolute Fahrleistung und die absoluten Unfallzahlen berücksichtigt werden. Oder anders ausgedrückt: Wie viele 85-Jährige geraten in einen Unfall? Das sind sehr wenige.

DVR-report: Welche Situationen im Straßenverkehr sind denn für ältere Verkehrsteilnehmer besonders problematisch?

Prof. Kaiser: Das ist relativ einfach zu sagen: alle komplexen Situationen. Also überall dort, wo man sich möglichst schnell einen Überblick über ein kompliziertes Szenario verschaffen muss: größere Kreuzungen, wo man gleichzeitig nach vorne rechts und links gucken muss oder das

Einfädeln in den fließenden Verkehr. Man kann vermuten, dass das mit der nachlassenden Fähigkeit, Informationen möglichst schnell zu verarbeiten, zusammenhängt. Allerdings muss man auch sehen, dass diese Hitliste der Verkehrsunfallursachen bei den 35-, 40- oder 50-Jährigen genauso aussieht.

DVR-report: Wie kann der Straßenverkehr für Ältere sicherer gestaltet werden? Fangen wir mit der Ausstattung der Fahrzeuge an. Welche Rolle können Fahrerassistenzsysteme im Sinne eines „seniorengerechten“ Autos spielen?

Prof. Kaiser: Das Seniorenauto ist ein heißes Eisen. Ich kann mich an den Anfang der 1990er Jahre erinnern, als ein neues Mercedes-Modell in einer Anzeigenkampagne als Seniorenauto vorgestellt wurde. Das hat Mercedes nicht lange durchgehalten. Die haben gemerkt, dass es geschäftsschädigend ist, den Leuten ein Seniorenauto anpreisen zu wollen. Seniorenautos stellt man sich ja üblicherweise als Autos vor, die sehr konservativ gestaltet sind und auf deren Hutablage die umhüllte Toilettenpapierrolle zu sehen ist. Das sind „Seniorenautos“, und die will keiner haben. Auch die Älteren wollen eher pfiffig gestylte Autos, die aber ergonomisch und im Hinblick auf die Psychomotorik gut und komfortabel gestaltet sein sollen. Deswegen denke ich, ist es sehr wohl möglich Autos zu bauen, die nicht nur seniorengerecht sind, sondern sehr vielen Bevölkerungsgruppen dienen. Wichtig sind Übersichtlichkeit, komfortable Einstiegsmöglichkeiten, einfache Beladung und auch eine gewisse Variabilität im Fahrzeug. Es sollte natürlich ausgestattet sein mit einigen sinnvollen Fahrerassistenzsystemen. Diese Systeme sind sicher ein gutes Mittel, um Schwächen von Älteren auszugleichen. Ältere verursachen häufiger Bagatellschäden, zum Beispiel beim Einparken. Also sind Parkassistenten sehr hilfreich. Spurhalteassistenten sind ebenfalls gute Beifahrer. Wichtig ist allerdings, dass ältere Fahrer nicht zu viele Informationen gleichzeitig verarbeiten müssen. Die Systeme müssen eindeutig und

dürfen nicht verwirrend sein. Die Anzeigen sollten auf das Notwendigste beschränkt sein. Es ist sehr ungünstig, wenn Ältere zusätzlich zu dem, was sie durch die Windschutzscheibe sehen, auch noch durch das Armaturenbrett verwirrt werden, weil dort ständig irgendetwas blinkt oder piept. Sprachgesteuerte Systeme sind hier sicherlich sehr sinnvoll.

DVR-report: Erweitern wir den Blick auf die Gestaltung der Verkehrsräume. Wie bewerten Sie Modelle wie „Shared Space“ oder „Simply City“? Stellen Sie nicht auch ein Risiko oder eine Gefahr für ältere Menschen dar?

Prof. Kaiser: Da sprechen Sie ein umstrittenes Thema an. Also zunächst einmal sollten Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich gestaltet sein. Die Verkehrswelt sollte den Handlungsmöglichkeiten der Menschen entsprechen und den Handlungsabläufen systematisch entgegenkommen. Und das ist heute nicht so. Wenn Sie sich heutzutage die Verkehrsumwelt anschauen, ist sie zu einem großen Teil völlig überreguliert. Es herrscht häufig große Unübersichtlichkeit im Schilderwald, da wird manchmal ziemlicher Unfug getrieben. Aber dem kann begegnet werden. Der Schilderwald kann gelichtet werden, wie es das Modell „Simply City“ vorsieht. „Shared Space“ finde ich speziell für Ältere sehr problematisch. Es gibt auch widersprüchliche Ergebnisse bei der Bewertung dieses Modells, es fehlen noch Forschungsergebnisse.



„Die Überalterung der Bevölkerung wird sehr dramatisch dargestellt.“

Besonders für ältere Menschen ist die Verkehrsbeteiligung in einem geteilten Raum problematisch. Hier spielen nachlassende Seh- und Hörfähigkeit eine entscheidende Rolle. Das kann zur Gefahr werden, wenn Ältere nicht oder zu spät hören, was von hinten auf sie zukommt. Ältere Verkehrsteilnehmer erschrecken, wenn plötzlich ein Auto- oder Radfahrer sehr dicht an ihnen vorbeifährt. „Shared Space“ funktioniert nur dann, wenn sich alle an ganz spezielle soziale Regeln halten würden. Aber das tun Menschen nicht. Wenn alle Menschen strikt die impliziten Regeln einhalten würden, dann bräuchte man die expliziten nicht. Aber wir haben ja die expliziten deswegen, weil wir erfahren haben, dass die Menschen implizite Regeln eben nicht einhalten. Und deswegen ist das „Shared Space“ ein Problem.

DVR-report: Schauen wir uns noch einen weiteren Bereich an: Trainings- oder Informationsangebote für ältere Verkehrsteilnehmer wie zum Beispiel das Zielgruppenprogramm „Sicher mobil“ des DVR. Welchen Stellenwert messen Sie solchen Angeboten bei? Wie sollten ältere Menschen angesprochen werden?

Prof. Kaiser: Der Stellenwert könnte gut sein, wenn die Menschen nicht so kompliziert wären, wie sie es sind. Zunächst einmal müssen Menschen erreicht werden, und das ist gar nicht so einfach. Die bestehenden Trainings- oder Informationsangebote



„Warum muss der Straßenverkehr nur für die Schnellsten und Besten da sein?“

sind so konstruiert, dass durch Erhöhung des Wissens ein adäquateres, ein angemessenes Verhalten der Verkehrsteilnehmer erzeugt werden soll. Das Problem ist aber, dass diese Konzepte nur funktionieren, wenn Problembewusstsein vorhanden ist, wenn man sich angesprochen fühlt. Und wenn man sich selbstkritisch beobachtet und darüber nachdenkt, wie man das neu gewonnene Wissen in den eigenen Alltag umsetzen kann. Wenn diese Probleme gelöst sind,

dann sind diese Projekte sicher gut. Ich finde es richtig, dass man beim DVR an Moderatorenveranstaltungen mit direkter Ansprache der Teilnehmer festhält, die die soziale Begegnung beinhalten. Das ist für mich immer noch der beste Weg. Das hat schon die Kommunikationsforschung der 1950er Jahre gezeigt, dass echte Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensweisen nur durch Austausch mit anderen zustande kommen.

Zur Person: Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser

Der 64-Jährige ist Akademischer Direktor am Institut für Psychogerontologie der Universität Erlangen-Nürnberg. Seine Forschungsinteressen liegen in subjektiven Aspekten des Alterns, der Handlungstheorie sowie der Verkehrspsychologie mit dem Schwerpunkt alte Menschen im Straßenverkehr.

Seit 1998 ist Professor Kaiser 1. Vorsitzender der Interdisziplinären Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Gerontologie e.V. in Erlangen. Von 2000 bis 2002 fungierte er als Geschäftsführender Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Gerontologie und Geriatrie (DGGG). Zudem war der Wissenschaftler bis 2002 Mitglied der Projektgruppe „Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Von 2003 bis 2006 leitete er den deutschen Teil des EU-Forschungsprojektes SIZE (Lebensqualität älterer Menschen in Abhängigkeit von Mobilitätsbedingungen).



Ein wichtiger Aspekt ist die Selbstreflexion oder Selbstkritik der älteren Verkehrsteilnehmer. Ich stelle fest, dass heute Ältere ihren nachlassenden Wahrnehmungsfähigkeiten Risiko kompensierendes Verhalten beim Autofahren entgegensetzen. Das heißt, dass sie zu bestimmten Stoßzeiten, nachts oder bei schlechten Wetterbedingungen nicht mehr fahren. Das Problem, das ich für die Zukunft sehe, ist allerdings, ob in der nachwachsenden Generation diese Bereitschaft, die eigenen Risiken minimieren zu wollen, auch noch gegeben ist. Sprechen wir nicht immer von einer Gesellschaft, die zunehmend egozentrischer wird und zunehmend die Ellbogen ausfährt? Wenn das so ist, dann müssen es ja unsere Zeitgenossen sein, die so sind und die natürlich auch älter werden. Hier gilt es sehr genau zu beobachten und gegenzusteuern.

Was mir für die Zukunft vorschwebt ist, dass wir bestehende Angebote der Verkehrssicherheitsarbeit für Ältere in ein größeres Netzwerk integrieren. Ich stelle mir vor, dass in jeder größeren Stadt eine Art von „Mobilitätsberatungskern“ existiert. Also eine Gruppe von Fachleuten, die sich bei der Mobilität der Älteren gut auskennt, die beispielsweise mit ihren Methoden auch deren Fahreignung feststellen können. Ein solches Netzwerk müsste aus Hausärzten, Seniorenbüros und Senioreninitiativen bestehen und natürlich das Know-how von Fahrlehrern sowie weiteren Akteuren aus dem Bereich der Verkehrssicherheit nutzen.

DVR-report: Kommen wir noch einmal zurück auf den älteren Autofahrer. Stichwort: „Senioren-TÜV“, also die obligatorische Fahrtauglichkeitsprüfung älterer Verkehrsteilnehmer. Es gibt Staaten, in denen solche Untersuchungen verpflichtend vorgeschrieben sind. Wie stehen Sie dazu?

Prof. Kaiser: Es gibt Staaten, wie zum Beispiel Finnland oder die Schweiz, in denen solche Prüfungen obligatorisch sind. Die Unfallstatistik sieht in diesen Ländern allerdings im Vergleich auch nicht viel anders aus. Ein reduziertes Unfallniveau kann hier nicht festgestellt werden. Für mich

greifen solche Untersuchungen auch zu kurz. Der Ansatz muss viel weiter gehen. Unser Straßenverkehr ist nun mal so organisiert, dass Menschen mit bestimmten Schwächen nur mit Schwierigkeiten an ihm teilnehmen können, und ich frage mich: Muss das wirklich so sein? Warum können wir den Straßenverkehr nicht so organisieren, dass wir auch die integrieren, die eben nicht so gut „drauf sind“? Warum muss der Straßenverkehr nur für die Schnellsten und Besten da sein? Ist es ein Naturgesetz, dass man auf den Autobahnen 220 km/h fahren darf? Die Älteren fühlen sich auf Autobahnen sehr viel schneller bedrängt als die Jüngeren. Was tun sie? Sie weichen auf Landstraßen aus. Das Problem ist aber, dass die Landstraßen die gefährlichsten Straßen mit dem höchsten Risiko schwerere Unfälle sind. Und das hat wieder Auswirkungen auf die Unfallstatistik. Das heißt, die Älteren könnten noch sehr viel weniger in der Unfallstatistik in Erscheinung treten, wenn sie dieselben Wege fahren würden wie die Jüngeren auch. Da würde man sehen, dass sie kaum ein Problem sind. Die Unfallziffern mit Älteren kommen zum Teil dadurch zustande, dass sie eben andere Strecken fahren als die Jüngeren, was mit ihrem Alter und ihrer Leistungsfähigkeit überhaupt nichts zu tun hat.

Ich frage mich immer wieder, warum nicht auch andere Verkehrsteilnehmergruppen auf ihre Risiken untersucht werden. Es gibt auch

Berufsgruppen, die unter höherem Stress stehen als andere, und die eventuell ein höheres Unfallrisiko als andere Gruppen mitbringen. Daran denkt keiner. Warum orientiert man sich bei der Forderung nach Sonderüberprüfungen gerade an den Alten? Weil es offensichtlich so einfach ist. Ich weiß nicht, welche guten Argumente man da für eine verpflichtende Überprüfung finden will.

Wenn wir mit 40-, 45- oder 50-Jährigen Prüfungen machen würden in Bezug auf Reaktionsgeschwindigkeit, Reaktionssicherheit, Wissen und Fahrfähigkeit, würden wir vielleicht unser blaues Wunder erleben. Viele von ihnen würden eine Fahrprüfung nicht bestehen. Das hat gar nichts mit dem Alter zu tun, sondern einfach damit, dass sich durch lange Fahrpraxis Gewohnheiten einschleichen, die kein Prüfer gern sieht. Also wenn wir es darauf anlegen, können wir jeden rausfiltern.

DVR-report: Sind ältere Verkehrsteilnehmer also eher gefährdet als gefährlich?

Prof. Kaiser: Ja, auf jeden Fall. Das zeigen alle Untersuchungen. Die letzte große Unfallanalyse stammt von der Allianzversicherung, und da wird sehr deutlich, dass sowohl bei den Autofahrern als auch bei den Fußgängern und Radfahrern ältere Menschen viel häufiger Opfer als Täter sind.



Sven Rademacher im Interview mit Prof. Dr. Heinz Jürgen Kaiser

Infokonzerte „Kind und Verkehr“



Auftaktveranstaltung im Nikolaisaal in Potsdam

Zur Vorstellung des neuen Projekt-handbuches „Kind und Verkehr“ hatte der DVR innerhalb einer gleichnamigen Konzertreihe in die Hauptstädte der Bundesländer eingeladen. Die vierwöchige Tournee erreichte etwa 7.000 interessierte Konzertbesucherinnen und -besucher. Rolf Zuckowski, Beate Lambert, FERRI Feils und Michael Gundlach präsentierten bekannte und neue Lieder aus ihren Alben „Rolfs Schulweg-Hitparade“ und „Rot + Grün. Schau mal, hör mal, mach mal mit!“.

„16 Bundesländer, 16 Infokonzerte, 16 Mal Begeisterung für ein sonst eher sprödes, aber nun mal lebenswichtiges Thema: Verkehrssicherheit. Ich bedanke mich bei den vielen tausend Erzieherinnen und Erziehern für die Bereitschaft, uns jeweils drei Stunden lang zuzuhören, mitzusingen und nicht zuletzt auch mitzufreuen. Da stand so viel Lebensfreude im Raum, so viel Liebe zu unseren Kindern und so viel Humor – ohne die Ernsthaftigkeit unseres Anliegens und der Botschaft des neuen Projekt-handbuches 'Kind und Verkehr' je in Frage zu stellen.“ So lautete die Bilanz von Rolf Zuckowski.

Die vierwöchige Tournee im September und Oktober 2009 mit in der Regel vollen, häufig „ausverkauften“ Hallen war ein schöner Erfolg. Die Begeisterung der Erzieherinnen war spürbar, und so konnten neben dem gemeinsamen Musikerlebnis viele neue Impulse zur Verkehrssicherheitsarbeit in die Kindergärten hineingetragen werden.

Das Projekthandbuch „Kind und Verkehr“, auf der Bühne humorvoll und leidenschaftlich präsentiert von Michael Heß, einem der Autoren, richtet sich an sozialpädagogische

Fachkräfte, die in Krippen und Kindergärten tätig sind, sowie an Moderatorinnen und Moderatoren des DVR-Programms „Kind und Verkehr“.

Es enthält insgesamt acht Themenbausteine und zwei Projekte. Die klare Strukturierung, die konkreten Zielbeschreibungen und die vielseitigen Aktivitäten ermöglichen es, Verkehrserziehung in Krippe und Kindergarten fachlich kompetent, kindgemäß und effektiv umzusetzen. Eine individuelle Auswahl der Themen, die für die Lebenssituationen der Kinder in ihrer Gruppe bedeutsam sind, ist problemlos möglich. Themen sind beispielsweise: Die Welt des Straßenverkehrs entdecken, Mitfahrt im Auto, Kindergartenelände, Spielbereiche, Spielfahrzeuge, Gehweg, Sichtbarkeit bei Dunkelheit, Überquerung der Fahrbahn, Druckknopfampel, Zebrastreifen, Mittelinsel, Sichthindernisse am Fahrbahnrand und Schulweg. Darüber hinaus gibt es vielfältige Praxishilfen für die Zusammenarbeit mit Eltern. Eine Spielesammlung und Beispiele für Dokumentationen und Präsentationen runden das Handbuch ab.

Viele begeisterte Rückmeldungen erreichten den DVR und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der GWM, die mit der Planung und Organisation der Konzerttournee beauftragt



Der „ausverkaufte“ Mozartsaal in der Liederhalle in Stuttgart

worden war, zum Beispiel aus der Kita Stotternheim: „Das Infokonzert war ein voller Erfolg. Alle anwesenden Kolleginnen waren begeistert. Wir haben durch diese Veranstaltung viele neue Anregungen erhalten für die Arbeit im Kindergarten. Das Projekthandbuch hilft sehr gut dabei, verschiedene Themenbausteine in der Gruppe spielerisch zu bearbeiten und mit Musik die Kinder zu begeistern. Besser kann man für das Thema Verkehrserziehung nicht motivieren. Im Namen unseres Teams noch einmal ein herzliches Dankeschön.“

Unterstützt wurde die Aktion von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Die aufwändige Organisation in den Ländern – die Einladung der Kindergärten und die Betreuung bei den Konzerten – haben Unfallkassen und Landesverkehrswachten übernommen.

Die Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht Thüringen, Dagmar Lemke, schreibt: „Ich bin immer noch sehr berührt von unserem Konzert. Es war einfach rundum eine gelungene Sache. Besonders positiv habe ich auch die Zusammenarbeit mit der Unfallkasse Thüringen erlebt. Die meisten Teilnehmerinnen haben mich noch am Konzerttag angesprochen und ihrer Begeisterung Ausdruck verliehen. Es hat einen sehr großen Motivationsschub für die Verkehrserziehung im Kindergarten gegeben. In dem Handbuch steckt eine immense Arbeit. Abgesehen vom Inhalt ist es klug strukturiert und mit viel Liebe zum Detail präsentiert, so dass es richtig Spaß macht, darin zu lesen. In den Erzieherinnenfortbildungen, die wir weiterhin in Thüringen anbieten, werden wir uns auf das Konzert und das Handbuch beziehen und diese und jene Idee aufgreifen.“

Fotos der Veranstaltungen sowie Informationen zum Projekthandbuch „Kind und Verkehr“ unter www.gwm-bonn.de



Ein volles Haus auch in der Johanniskirche in Magdeburg

FOTOS > GWM



Rolf Zuckowski und Michael Heß „bei der Arbeit“



Stimmungsvoller Ausklang mit FERRI Feils, Beate Lambert, Rolf Zuckowski, Michael Heß und Michael Gundlach

Mehr Licht, weniger Schatten

Teilnehmer beim DVR-Presseseminar erleben lichttechnische Innovationen



Interessiert und engagiert: Journalisten beim DVR-Presseseminar

JederverteVerkehrsunfall in Deutschland mit Personenschaden ereignete sich 2008 in den dunklen Tagesstunden. Über ein Drittel (38,5 Prozent) der bei Verkehrsunfällen Getöteten verunglückte während der Dämmerung oder der Dunkelheit. Mit diesen Unfällen, ihren Ursachen und den Möglichkeiten, ihre Zahl zu verringern, beschäftigte sich das DVR-Presseseminar „Licht und Schatten“ in Lippstadt. Hier hatten die Journalisten unter anderem Gelegenheit, im Hella-Lichtkanal die Wirkung lichttechnischer Innovationen und entsprechender Assistenzsysteme live mitzerleben.

Susanne Schönebeck von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) beleuchtete das Unfallgeschehen des Jahres 2008. Nachtunfälle seien auch deshalb ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit, weil sie schwerere Folgen nach sich zögen als Unfälle am Tage. Die relative Unfallschwere resultiere auch daraus, dass nachts der Anteil des Freizeitverkehrs sowie der Anteil der jungen Fahrer unter den Verunglückten höher sei. „An Nachtunfällen sind hauptsächlich Pkw und Fußgänger beteiligt, Lkw, motorisierte Zweiräder und Radfahrer spielen eine untergeordnete Rolle“, sagte die Statistikerin.

Ihr Kollege Claus-H. Pastor berichtete über eine Tiefenstudie über Unfälle bei Dunkelheit, die im Auftrag der BAST im Großraum Hannover sowie in Dresden durchgeführt wurde. Nachtunfälle wiesen zwei hervorstechende Merkmale auf: zum einen die erhöhte Anzahl des Abkommens von der Fahrbahn nach rechts, häufig aufgrund widriger Witterungsbedingungen, Alkoholmissbrauchs und Übermüdung, sowie der erhöhte Anteil der Fußgängerunfälle. Bei Unfällen zwischen Fußgängern und Pkw komme der Fußgänger häufig von links, wo er vom Autofahrer aufgrund der schlechteren Fahrbahnausleuchtung zu spät erkannt werde.

Professor Amos Cohen (Universität Zürich) stellte in seinem Vortrag wahrnehmungspsychologische Faktoren in den Vordergrund. „Bei Nacht kann es nicht langsam genug gehen“, betonte der Schweizer Forscher. Dies werde jedoch von den Menschen nicht umgesetzt, vielfach werde bei Dunkelheit sogar schneller gefahren als am Tag. Dies vielleicht auch, weil sich der autofahrende Mensch in einer falschen Sicherheit wiege: Anhand der reflektierenden Fahrbahnbegrenzungen könne er zwar den Straßenverlauf erkennen, nicht aber plötzlich in seinen Sichtbereich geratende Fußgänger oder Radfahrer.

Es sei Aufgabe der Fahrschulen, die Sichtprobleme bei Nachtfahrten stärker als bisher zu verdeutlichen.

Rainer Hillgärtner vom Auto Club Europa berichtete über Ergebnisse einer vom ACE durchgeführten Verkehrszählung: Trotz offizieller Empfehlungen seien im Beobachtungszeitraum im Herbst am Tage nur etwa 60 Prozent der Autofahrer mit Licht unterwegs gewesen. Auch bei Fahrzeugen von Fahrschulen und Polizei sei keine höhere Quote zu beobachten gewesen. Die Vorteile des Tagfahrlichts seien vielfältig, so dass der ACE die Hersteller auffordere, Tagfahrleuchten in alle Neufahrzeuge serienmäßig einzubauen.

Claudia Schiffer vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) berichtete über die Aktion „Licht-Test“, die seit über 50 Jahren jeweils zum Beginn der dunklen Jahreszeit von den Mitgliedsbetrieben des Kfz-Gewerbes durchgeführt wird. Rund 14 Millionen Prüfplaketten seien in diesem Zeitraum ausgegeben worden. Bei jedem dritten Fahrzeug seien im Zuge der Aktion Mängel an der Beleuchtungsanlage entdeckt und in der Folge abgestellt worden. So trage der Licht-Test seit über 50 Jahren zur Verkehrssicherheit bei.



Eindrucksvoll: Der blendfreie Fernlichtassistent

Dr. Walter Schlager (LightSightSafety, Brüssel) zeigte in seinem Vortrag die Vorteile, die Xenon-Licht bei Dämmerung und Dunkelheit bietet. Neben einer besseren Erkennung von Fußgängern und Radfahrern trage Xenon-Licht auch dazu bei, den Fahrbahnverlauf besser einschätzen zu können. „So können nicht nur Kollisionen mit den schwächeren Verkehrsteilnehmern, sondern auch Unfälle infolge Abkommens von der Fahrbahn vermieden werden“, sagte Dr. Schlager. Wenn alle Fahrzeuge in Europa mit Xenon-Licht ausgestattet wären, so eine Studie der Universität Köln, könnten EU-weit nahezu 4.000 Verkehrstote verhindert werden.

Markus Heß von der Daimler AG stellte verschiedene Assistenzsysteme vor, die die Sicht des Fahrers bei Dunkelheit verbessern. Adaptive Scheinwerfer seien in der Lage, je nach Situation bis zu 90 Prozent mehr Sicht zu ermöglichen. Der Totwinkel-Assistent überwache mittels Radar den

Seitenbereich neben dem Fahrzeug bei einem Spurwechsel. „Mithilfe des Nachtsichtassistenten kann in einem Display ein permanentes elektronisches Fernlichtbild erzeugt werden, das sogar in der Lage ist, Fußgänger besonders hervorzuheben“, unterstrich der Technikexperte.

Henriette Reinsberg (3M Deutschland) referierte über die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Reflexfolien. Bei Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und an Baustellen finden sie genauso Verwendung wie zur Kenntlichmachung von Personen und Fahrzeugen. Retroreflektierende Konturmarkierungen, die demnächst bei Lkw über 7,5 Tonnen Pflicht werden, erhöhten die Sicherheit, indem sie dem nachfolgenden Verkehr die Einschätzung von Größe und Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs erleichterten.

Überzeugend demonstriert wurde der erreichte lichttechnische

Fortschritt bei einer Exkursion in den Hella-Lichtkanal. Forschungsleiter Franz-Josef Kalze demonstrierte die Entwicklung der Lichttechnologie in den letzten fünf Jahrzehnten. Die Teilnehmer konnten sich auch von der Wirkung des so genannten blendfreien Fernlichtassistenten (vHDG) überzeugen, der derzeit in der Erprobung läuft: Dabei wird die gesamte Fahrbahn permanent mit Fernlicht ausgeleuchtet. Eine Blendung anderer Verkehrsteilnehmer wird vermieden, indem aus der Fernlichtverteilung diejenigen Bereiche ausgeblendet werden, die andere stören könnten. Gesteuert wird diese Technik durch eine Kamera im Fahrzeug. Die Journalisten konnten sich direkt vor Ort für Probefahrten mit dieser innovativen Technologie anmelden.

Unterstützt wurde das Presseseminar vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



Im Hella-Lichtkanal: Präsentation und Demonstration im Wechsel

Verkehrsunfälle fordern europaweit über 300.000 Schwerverletzte jährlich – ETSC fordert einheitliche Erfassung



Technische Entwicklung, verbesserte Prozesse bei Rettungseinsätzen und medizinischer Fortschritt helfen, Menschenleben zu retten. Dennoch ist die Zahl der Menschen zu hoch, die bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden kommen. In der 15. Ausgabe seines Road Safety PIN-Reports fordert der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) die Entscheidungsträger auf, diesen Aspekt stärker zu berücksichtigen und europaweit einheitliche Erfassungssysteme für Unfall- und Verletzungsdaten zu schaffen.

Auf europäischen Straßen sterben bei Verkehrsunfällen jährlich 39.000 Menschen. Über 1,7 Millionen Menschen werden verletzt, davon 300.000 schwer. Auf einen Verkehrstoten kommen statistisch gesehen 44 Leicht- und acht Schwerverletzte. Dennoch erfassen die Statistiken längst nicht alle Fälle von schweren Verletzungen. Oft variieren die Definitionen für unterschiedliche Verletzungsgrade von Land zu Land, so dass ein flächendeckender

Vergleich schwierig ist. Aufgrund der unterschiedlichen Qualität der Datenerfassung in den EU-Staaten ist eine objektive Vergleichbarkeit gegenwärtig nicht möglich. Eine europaweit einheitliche Erfassung und Behandlung der Unfalldaten ist nach Ansicht des ETSC allerdings die Basis für weitere Präventionsarbeit.

„Das neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm muss neben dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten weiter zu senken, auch Ziele zur Reduzierung der Zahlen bei Schwerverletzten setzen“, so der ETSC. Jedes EU-Mitgliedsland soll beide Richtungen verfolgen. Bisher verwenden 17 EU-Staaten, darunter auch Deutschland, eine einheitliche Definition für schwere Verletzungen: Sie liegt dann vor, wenn bei einer Verletzung nach einem Verkehrsunfall ein Krankenhausaufenthalt mit mindestens einer Übernachtung notwendig ist (mindestens 24 Stunden).

Im deutschen Straßenverkehr kommen statistisch auf jeden Getöteten

15 Schwerverletzte. Europaweit sind die Zahlen bei Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schweren Verletzungen seit 2001 stark gesunken, obwohl sich die Situation je nach Land unterschiedlich gestaltet. Rumänien, Norwegen, Ungarn und Spanien verzeichnen einen Rückgang der Schwerverletzten und Getöteten gleichermaßen. In Luxemburg, Frankreich, den Niederlanden, Bulgarien und Schweden sank die Zahl der tödlich Verunglückten in weitaus größerem Maße als die der Schwerverletzten, während in Slowenien, Lettland, Irland und Griechenland die Zahl der Verletzten im Vergleich stärker sank als die der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen.

Der vollständige PIN Report 15 steht auf der Webseite des ETSC zum Download bereit. Quelle: ETSC (www.etsc.eu/PIN-publications.php)

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge für László Palkovics

Professor Dr. László Palkovics, Leiter der Vorentwicklung im Forschungs- und Entwicklungszentrum von Knorr-Bremse in Budapest, ist auf dem 6. Internationalen DEKRA/VDI-Symposium „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden.

FOTO > DEKRA



Mit dem Preisträger Prof. László Palkovics freuen sich Christian Kellner (l.), Clemens Klinke (2.v.r.) und Prof. Egon-Christian von Glasner (EVU).

Der Preis ist damit bereits zum 20. Mal vom DVR, der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU) und DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für ein Lebenswerk an Personen vergeben worden, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

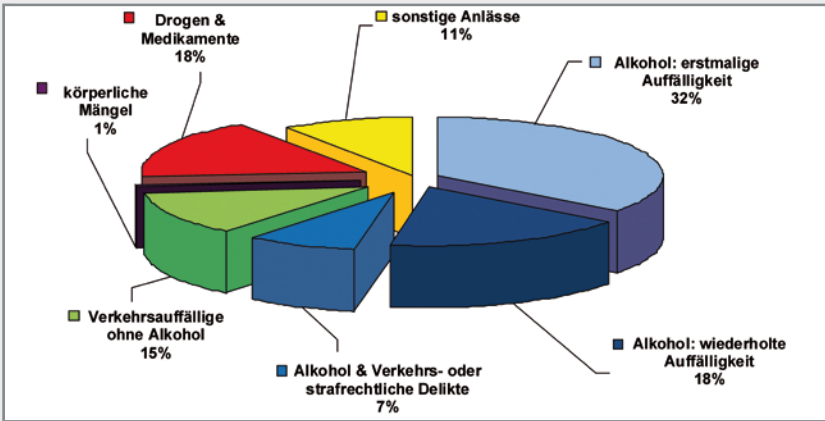
„Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geht in diesem Jahr an einen ausgewiesenen Experten, der mit seinen herausragenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wesentlich an der insgesamt sehr positiven Entwicklung der Unfallstatistik von Nutzfahrzeugen mitgewirkt hat“, erklärte Clemens Klinke, Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH.

Auch DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner würdigte die Leistung von Professor Palkovics: „Gemeinsam mit seinen Mitgliedern setzt sich der DVR vehement dafür ein, die Unfallzahlen und Unfallfolgen weiter zu reduzieren. Hierbei leitet uns die Sicherheitsphilosophie 'Vision Zero'. Fahrerassistenzsysteme leisten hierzu einen wichtigen Beitrag.“

Professor Palkovics hat seit dem Jahr 1994 den Lehrstuhl für Kraftfahrzeugtechnik an der Universität Budapest inne. Zu seinen Forschungsgebieten gehören die Antriebs- und Fahrwerkstechnik von Kraftfahrzeugen, die angewandte Theorie der Regelungstechnik und die numerische Modellierung von Kraftfahrzeugsystemen.

MPU: Meistens ist Alkohol der Anlass

QUELLE > BAST



Medizinisch-psychologische Untersuchungen in Deutschland: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2008

BAST veröffentlicht Zahlen für 2008

Über die Hälfte aller medizinisch-psychologischen Untersuchungen (MPU) geht auf das Konto von Alkoholauffälligen im Straßenverkehr. Dies meldet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). 2008 wurden insgesamt 103.137 MPU durchgeführt.

Die Zahlen seien bei den Alkohol- sowie Drogen- und Medikamentenauffälligen rückläufig. Gestiegen seien hingegen Begutachtungen, die aufgrund von Verkehrsauffälligkeiten sowie strafrechtlichen Auffälligkeiten angeordnet werden. Dieser

Trend sei bereits im Vorjahr zu erkennen gewesen.

Die MPU-Gutachten sind Grundlage für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde, ob eine Person je nach Prognose die Fahrerlaubnis zurück erhält oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann sie nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragt werden. Je nach Untersuchungsanlass besteht die Möglichkeit, dass Betroffene bei entsprechendem MPU-Gutachten als nachschulungsfähig eingestuft werden. In dem Fall können sie nach einer Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen.

Prognose 2009: Zahl der Verkehrstoten sinkt um fast zehn Prozent

Das Statistische Bundesamt erwartet bei den Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten für das Jahr 2009 einen neuen Tiefstand. Mit etwa 4.050 tödlich verunglückten Personen wären dies zehn Prozent weniger als im vergangenen Jahr und so wenige wie noch nie seit 1950. Auch bei den Zahlen für Verletzte wird die Fortsetzung des bisher rückläufigen Trends erwartet.

Rund 392.000 Menschen, und damit vier Prozent weniger als im Vorjahr, werden voraussichtlich bis Jahresende bei Straßenverkehrsunfällen verletzt. Die Zahl der insgesamt polizeilich erfassten Unfälle nähert

sich mit etwa 2,29 Millionen dem Wert von 2008. Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, dürften um über vier Prozent auf 306.500 zurückgehen.

Die rückläufige Entwicklung bei den Verkehrstoten spiegelt sich auch in den Altersgruppen wider: In den Monaten Januar bis September 2009 kamen 66 Kinder unter 15 Jahren bei Verkehrsunfällen ums Leben. Dies ist ein Rückgang um 23 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Um ein Drittel auf 93 Personen gesunken ist die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren.

Impressum



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2009, 39. Jahrgang
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), Beueler Bahnhofplatz 16, 53225 Bonn
Telefon: 02 28/4 00 01-0
Telefax: 02 28/4 00 01-67
www.dvr.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,
Geschäftsführerin

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

GWM, DGUV, Adam Opel AG

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, Unfallkassen, 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.

WISSENSCHAFT

DVR-report 4/2009

G 3169 F

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



Runter vom Gas!

The advertisement features a woman holding a baby against a black background. She is holding a framed black and white photograph of a smiling man. A diagonal black line is drawn across the photo, starting from the top left and ending at the bottom right, symbolizing a warning or a break.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

DUK
Deutscher
Unglücksfallversicherer e. V.

UK|BG