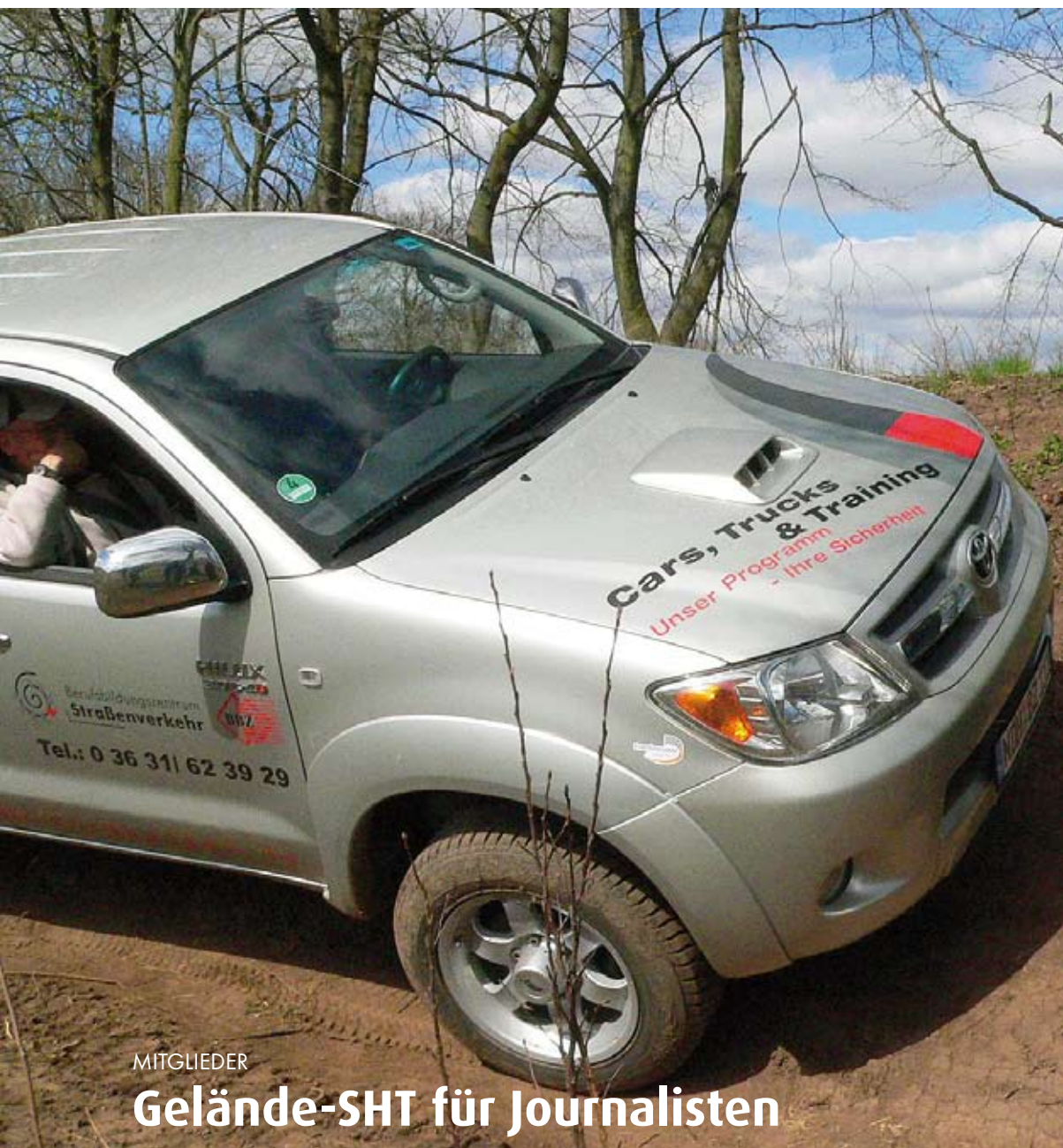


# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2010



MITGLIEDER

## Gelände-SHT für Journalisten



AKTUELL

### Gemeinsam für mehr Sicherheit



IM BLICKPUNKT

### Plädoyer für den Sicherheits-Blitz



INTERVIEW

### Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier

## VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

[www.dvr-report.de](http://www.dvr-report.de)

## Auszeichnung für „Runter vom Gas!“-Spot

Der TV- und Kinospot „Bilderrahmen“ der gemeinsamen Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ von Bundesverkehrsministerium und DVR ist im Rahmen des sechsten „International Festival for Road Safety Campaigns“ in Tunis mit dem ersten Preis ausgezeichnet worden. Der Film ist von der Jury aus insgesamt 160 Einsendungen ausgewählt worden.

Veranstalter dieses im zweijährigen Turnus stattfindenden Festivals ist die „Tunisian Road Safety Association“ (ATPR) in enger Zusammenarbeit mit der „International Road Safety Organization“ (PRI) und der „Arab Road Safety Organization“ (AROSO).

Der Spot ist unter [www.runter-vom-gas.de](http://www.runter-vom-gas.de) zu finden.



## Forschung und Praxis gehen Hand in Hand

### DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“

Junge Hochschulabsolventen können sich mit ihren Forschungsarbeiten um den DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ bewerben. Den Gewinnern winken Preise, die mit insgesamt 7.500 Euro dotiert sind.

Forschung und Praxis gehen hier Hand in Hand, um die Sicherheit und Gesundheit im Straßenverkehr bei der Arbeit und in der Freizeit kontinuierlich zu verbessern. Aus den Forschungsansätzen und Ergebnissen der bisherigen Preisträger sind zum Teil Programme, Trainings und weitere Angebote zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit entstanden.

Mit der Vergabe des ersten Förderpreises für Sicherheit im Straßenverkehr setzt der DVR eine fast 20 Jahre währende erfolgreiche Tradition fort. 1993 hatte die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege einen solchen Preis ins Leben gerufen. Unter dem Dach der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) wurde diese Aufgabe an den DVR übertragen.

Der erste Preis ging in diesem Jahr an Sebastian Wolf von der TU Dresden, der das Querungsverhalten und die Rotlichtakzeptanz von Fußgängern untersucht hat. Er

wertete mehr als 800 Unfallberichte der Polizei aus und berücksichtigte dabei auch die Unfallschwere und -häufigkeit. Darüber hinaus wurden an zwölf Messstellen für je 24 Stunden Videoaufzeichnungen mit rund 3.800 Querungen analysiert. Zentrale Ergebnisse: In Wohngebieten wird häufiger bei rot gelaufen als in Geschäftsgebieten. Als Hauptmotive für die „Wagnisläufer“ werden Zeitdruck oder unangemessene Wartezeiten vermutet.

Über den zweiten Platz freute sich Almut Leopold von der Universität Jena. Der Titel ihrer wissenschaftlichen Arbeit: „Analyse von Gestaltungs- und Umsetzungsaspekten integrativ-partizipativer Verkehrssicherheitsarbeit“. Sie hat untersucht, wie in einem Unternehmen der Erdgas- und Erdölindustrie mit hohem Sicherheitsstandard ein Modell der mitwirkenden Sicherheitsarbeit umgesetzt werden kann. Es wurden unter anderem betriebliche Verkehrssicherheitszirkel für Mitarbeiter und Vorgesetzte eingerichtet sowie auf die spezifische Betriebssituation ausgerichtete Fahrtrainings angeboten. Es konnte der Zusammenhang zwischen einer wahrgenommenen Mitwirkung und einer guten Konzentration sowie zwischen einem hohen Zeitdruck und Konzentrationsmängeln aufgezeigt werden.

Der dritte Preisträger, Marcell Biederbeck von der FH Darmstadt, hat

sich mit dem Bestandsaudit von Straßen am Beispiel der Überprüfung von Verkehrszeichen im Landkreis Bergstraße befasst. Er hat Vorlagen und Empfehlungen entwickelt, die bei einer Bestandsaufnahme von Straßen verwendet werden können. Das zu auditierende Straßennetz wurde zunächst in seinem Bestand erfasst und per Foto und/oder Videoaufnahmen dokumentiert. Mit den damit aufgedeckten Mängeln konnte die Anzahl von Verkehrszeichen reduziert werden. Die wirklich wichtigen Verkehrszeichen kamen verstärkt zur Geltung.

Die Preise wurden im Rahmen des 16. Workshops „Psychologie der Arbeitssicherheit und Gesundheit“ in Dresden verliehen. Die Jury setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Timpop von der Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention Wege und Dienstwege beim DVR, zusammen.



## Kurt Bodewig neuer DVR-Vizepräsident

FOTO > DVR



Der neue DVR-Vizepräsident Kurt Bodewig (l.) und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Der Präsident der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und Bundesminister a.D. Kurt Bodewig ist zum Vizepräsidenten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) gewählt worden. Das Votum für Bodewig im Rahmen der DVR-Vorstandssitzung in Kiel erfolgte einstimmig.

Bodewig ist seit Mai 2007 Präsident der DVW und seit November 2007 Mitglied des DVR-Vorstands. Von November 2000 bis Oktober 2002 war er Bundesverkehrsminister. In seiner Amtszeit wurde das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm erarbeitet, dessen Fortschreibung momentan im Bundesverkehrsministerium entwickelt wird.

Die geänderte DVR-Satzung sieht vor, einen dritten Vizepräsidenten zu berufen. Neben Kurt Bodewig fungieren Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), und Dr.-Ing. Hans-Joachim Wolff, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), als DVR-Vizepräsidenten.

## Geplante Altersabsenkung in der Führerscheinklasse AM in der Kritik

Die mehrheitliche Entscheidung der Koalitionsfraktionen, Jugendlichen bereits ab einem Alter von 15 Jahren den Erwerb eines Zweiradführerscheins zu ermöglichen, bedauere ich sehr. Ich halte die Entscheidung, nach der bereits 15-Jährige künftig zweirädrige Kleinkrafträder, Quads oder Leicht-Pkw mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 45 km/h steuern dürfen, für grob fahrlässig. Durch die Herabsetzung des Alters in der Führerscheinklasse AM werden diese Fahrzeuge attraktiver. Als Folge dieser Attraktivitätssteigerung wird die Verkehrsbeteiligung mit derartigen Fahrzeugen zunehmen und die Unfallzahlen werden steigen.

Erfahrungen aus Österreich – dort ist die Altersgrenze für Mopeds mit 45 km/h bereits 1997 auf 15 Jahre gesenkt worden – zeigen erschreckende Ergebnisse: Von 2000 bis 2009 hat sich die Zahl der Mopedunfälle um das 14-fache erhöht.

Zudem hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) festgestellt, dass viele 15-Jährige aufgrund ihres Entwicklungsstandes bei der Nutzung schnellerer Motorfahrzeuge äußerst risikofreudig sind. Auch fehlt ihnen die Erfahrung, Gefahren im Straßenverkehr wahrzunehmen, geschweige denn zu kompensieren.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind keine Argumente für eine Herabsetzung des Mindestalters erkennbar. Ich appelliere daher an den Bundesverkehrsminister, nach gründlicher Prüfung sein Veto einzulegen und die neue Regelung zu verhindern. Im Sinne der Sicherheitsstrategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.“ dürfen wir die Sicherheit von Jugendlichen nicht gefährden.

Dr. Walter Eichendorf  
Präsident  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat

## INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	8
INTERVIEW	14
JOURNAL	17
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	23
IMPRESSUM	23

# Gemeinsam für mehr Sicherheit

## Tag der Verkehrssicherheit hat sich etabliert



FOTO > KÜS

Jung fährt sicher 2.0: Die KÜS informierte junge Fahrer über Risikoverhalten im Straßenverkehr.

von Sandra Demuth

Der 19. Juni stand ganz im Zeichen der Verkehrssicherheit. Bereits zum sechsten Mal fand unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ der Tag der Verkehrssicherheit statt. Ziel dieses Tages ist es, das Thema Unfallprävention auf breiter Ebene zu präsentieren und zu zeigen: Jeder Einzelne kann dazu beitragen, die Unfallzahlen zu senken.

Bundesweit beteiligten sich auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Institutionen, Gemeinden und Städte, Betriebe und Organisationen an dem vom DVR ins Leben gerufenen Aktionstag. In den Innenstädten von Mainz, Offenburg, Leipzig und Kiel zum Beispiel konnten sich Interessierte umfassend über Verkehrssicherheit informieren. Das Unfallkrankenhaus Berlin präsentierte die Ausstellung „Jeden kann es treffen“, die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung bot kostenlose Fahrzeugchecks an und die Stadt Braunschweig führte ihre Stadtmeisterschaft-Fahrradturniere an diesem Tag durch.

### Aktionstage „Risiko raus!“

Der Tag der Verkehrssicherheit und die 50. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. (DGAUM) vom 16. bis 19. Juni boten auch den idealen Anlass, um in der Westfalenhalle 2 öffentlichkeitswirksam die Präventionskampagne „Risiko raus!“

der gesetzlichen Unfallversicherung zu präsentieren. Mit Unterhaltung und einer ordentlichen Portion Action wurde den Besuchern alles Wissenswerte über die Gefahren beim innerbetrieblichen Transport und im Straßenverkehr vermittelt. Zahlreiche Aktionen luden zum Mitmachen, Ausprobieren und Testen ein. So konnten die Besucher die Grenzen ihres Reaktionsvermögens gefahrlos im Simulator ausloten,



FOTO > DGUV

Die Präventionskampagne „Risiko raus!“ präsentierte sich in Dortmund.

ein Spritspartraining absolvieren, Fahrerassistenzsysteme testen oder erfahren, wie schwierig es ist, mit dem Rollstuhl selbst kleine Hindernisse wie Rampen zu überwinden. Die Initiative Reifenqualität „Ich fahr auf Nummer sicher“ demonstrierte eindrucksvoll die große Bedeutung qualitativ hochwertiger und der Witterung angepasster Reifen. Kinder konnten ihre Fähigkeiten in einem Fahrradparcours erproben oder sich im Niedrigseilgarten austoben. Im Rahmenprogramm traten Musik-, Theater- und Kabarettgruppen auf. Neben dem DVR stellten zahlreiche Institutionen wie etwa Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, die Polizei NRW, die Landesverkehrswacht NRW oder die US Army ihre Arbeit vor und gaben nützliche Tipps rund um die Verkehrssicherheit.

Die Vortragsveranstaltung „Risiko raus! – Prävention von Unfällen im Straßenverkehr“ von DGAUM, DVR und der Präventionskampagne „Risiko raus!“ gab darüber hinaus einen Einblick in die aktuelle Forschung zu den Themengebieten „Alter und Verkehrssicherheit“, „Fahrerschläfrigkeit“, „Stress und Belastungen bei Lkw-Fahrern“ sowie der Entwicklung einer Gefährdungsbeurteilung Verkehr. Die Vorstellung und die Prämierung der vom DVR geförderten Studien zum Thema „Verkehrssicherheit“ und ein Ausblick auf die Schwerpunkte zukünftiger

Verkehrssicherheitsarbeit rundeten die Vortragsveranstaltung ab. Eröffnet wurde das Programm durch eine Videobotschaft von Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der auch Schirmherr für den Tag der Verkehrssicherheit ist. „Jeder von uns kann mit ganz konkreten Beispielen dazu beitragen, mehr Verkehrssicherheit in unserem Land zu gewährleisten. Uns allen muss daran gelegen sein, die Unfallzahlen zu senken. Machen wir uns ein Motto zum gemeinsamen Anliegen auf dem Weg zur Option ‚Null Verkehrstote‘: Runter vom Gas und Risiko raus“, appellierte der Minister an das Verantwortungsgefühl aller Verkehrsteilnehmer.

## Betriebe aktiv für mehr Sicherheit

Zahlreiche Unternehmen griffen den Tag der Verkehrssicherheit auf, um ihre Mitarbeiter auf Möglichkeiten sicherer Mobilität aufmerksam zu machen. So drehte sich am 22. Juni in der Zentrale von Deutsche Post DHL alles um das Thema Sicherheit im Straßenverkehr. Gemeinsam mit dem DVR, der Unfallkasse Post und Telekom und der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung präsentierte die Abteilung Arbeitsschutz der Deutschen Post DHL ein umfangreiches Informations- und Aktionsangebot.



Testete den Gurtschlitten: der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Alexander Schweizer in Mainz.

FOTO > UNFALLKASSE RHEINLAND-PFALZ

## Jung fährt sicher 2.0

Die KÜS, die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger, informierte rund um den Tag der Verkehrssicherheit in ganz Deutschland junge Fahrer über Risikoverhalten im Straßenverkehr und die oftmals gefährlichen Basteleien am Fahrzeug. Im Rahmen der Aktion wurden 25 Plätze für ein Fahrsicherheitstraining am Nürburgring mit der Rennfahrerin Ellen Lohr verlost. „Verkehrssicherheit hört für die KÜS nicht bei der Technischen Prüfung der Fahrzeuge auf“, so Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS. „Wir tun mehr, das haben wir mit ‚Jung fährt sicher 2.0‘ unter Beweis gestellt und werden auch weiterhin aktiv sein für mehr Sicherheit auf unseren Straßen.“

Die zahlreichen Aktionen in ganz Deutschland zeigen, dass der Tag der Verkehrssicherheit mittlerweile in vielen Gemeinden, Städten, Unternehmen und Institutionen etabliert ist. Deshalb heißt es auch im Jahr 2011 wieder „Gemeinsam für mehr Sicherheit“. Dann findet der Tag der Verkehrssicherheit am 18. Juni statt. Weitere Informationen unter [www.tag-der-verkehrssicherheit.de](http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de).

Die Autorin ist Projektmitarbeiterin für Kampagnen beim DVR. [sdemuth@dvr.de](mailto:sdemuth@dvr.de)

FOTO > DGVV



Bei den „Risiko raus!“-Aktionstagen wurde demonstriert, wie schwer die Folgen eines seitlichen Aufpralls selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten sein können.

# „Unglaublich, was moderne Fahrzeuge alles leisten können“

BBZ Nordhausen: Gelände-SHT für Journalisten



FOTOS > DVR

Trainer Frank Zimmermann erklärt, worauf es beim sicheren Fahren im Gelände ankommt.

„Wagen schwarz kann jetzt starten!“ Kurz und knapp ist das Kommando von Fahrsicherheitstrainer Frank Zimmermann. Ruhig und gemächlich setzt sich der schwarze Toyota in Bewegung und erklimmt die Kuppe eines Hügels. Genauso sanft und gleichmäßig setzt sich die Fahrt bergab fort. Möglich macht das eine elektronische Bergabfahrlhilfe für Geländewagen, bei der der Fahrer nur noch lenken muss. „Unglaublich, was moderne Fahrzeuge alles leisten können“, zeigt sich der Journalist hinter dem Steuer überrascht. Einer von 16 Medienleuten, die an einem Gelände-Fahrsicherheitstraining des Berufsbildungszentrums (BBZ) Straßenverkehr Nordhausen teilgenommen haben. Dieses Geländetraining ist Teil eines neu konzipierten Vertiefungskurses der Berufsgenossenschaft Energie, Textil, Elektro, Medienerzeugnisse (BG ETEM) für in Krisenregionen tätige Journalisten. Die Korrespondenten und Kameraleute wurden für ihre gefährlichen

Einsätze in Krisenregionen wie Irak oder Afghanistan „geländegängig“ gemacht.

Die erfahrenen Trainer Andreas Gebhardt und Frank Zimmermann schulten die Teilnehmer einen Tag lang in Theorie und Praxis und zeigten, worauf es beim sicheren Fahren in unwegsamem Gelände ankommt. Trotz aller langjährigen Erfahrung in der Umsetzung spezifischer Sicherheitstrainings eine Herausforderung für die alten Hasen. „Journalisten für Geländefahrten in Krisengebieten zu schulen, ist auch für uns eine Premiere“, fasste der Bereichsleiter Cars, Trucks & Training des BBZ Nordhausen, Dietmar Zänker, zusammen.

Im theoretischen Teil spielten neben den Antriebsarten und möglichen Unfallursachen auch die Erste und Zweite Hilfe eine entscheidende Rolle, denn im Ernstfall eines Unfalls mit Verletzten ist der nächste Arzt oder das nächste Krankenhaus weit

entfernt. Deshalb wurden die Bergung einer verletzten Person aus einem Pkw-Wrack und die Wundversorgung intensiv trainiert. Der ehemalige Rettungssanitäter Andreas Gebhardt, der früher auch per Hubschrauber im Rettungseinsatz war, hatte bei diesem Thema jede Menge medizinischer Tipps parat. Hier blieb keine Antwort auf die vielen Fragen der teilnehmenden Journalisten offen.

Gleiches galt für das Praxistraining im Gelände. Ob bei Fahrten in Schräglage, über eine Buckelpiste, bergauf und bergab – die Medienvertreter konnten ein Gefühl für die Motorkraft der Geländewagen entwickeln und unterschiedliche Allradfahrzeuge testen. Ein Highlight war sicherlich der Einsatz eines Unimogs, der alle Teilnehmer faszinierte.

So verwundert es kaum, dass die Feedback-Runde am Ende des Gelände-Sicherheitstrainings sehr positiv ausfiel. Die Teilnehmer bekundeten

einen hohen Lerneffekt und waren dankbar für die vielen Hinweise, Tipps und Kniffe, die ihnen Gebhardt und Zimmermann vermittelt. Die Teilnehmer lernten zum Beispiel, die Daumen immer außerhalb des Lenkradkranzes zu halten, da beim Fahren im Gelände immer die Gefahr besteht, dass das Lenkrad zurückschlägt. Für die Medienleute ist deutlich geworden, sich vor einem Einsatz genau zu überlegen, für welchen Zweck sich welches Fahrzeug am besten eignet.

„Das muss je nach Terrain nicht immer unbedingt das mit viel Elektronik sein“, sagte ein Korrespondent.

Die Trainer waren ebenfalls hoch zufrieden. „Alle Teilnehmer waren top motiviert und haben gute Vorkenntnisse mitgebracht. Fast alle verfügen bereits über Erfahrungen mit Geländewagen“, freuten sich die beiden Trainer unisono über die gelungene Premiere der Journalistenfortbildung.



Erstversorgung eines Unfallopfers:  
Trainer Andreas Gebhardt gibt den Journalisten wichtige Tipps.

## Deutsch-russische Verkehrssicherheitskonferenz

Ende Juni fand in Irkutsk die 5. Deutsch-Russische Verkehrssicherheitskonferenz statt, in diesem Jahr mit dem thematischen Schwerpunkt „Innerorts“. Die Konferenzreihe war 2002 von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und russischen Universitäten ins Leben gerufen worden. Der Erfahrungsaustausch erstreckt sich nicht nur auf den wissenschaftlichen Bereich, sondern ist zunehmend stark praxisorientiert. Der DVR ist von Beginn an Partner in dieser Konferenzreihe.

DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer stellte die Kampagne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR „Runter vom Gas!“ vor und betonte die Schlagkraft, die durch ein Zusammenspiel von vielen Partnern entstehen würde. Alle Verantwortlichen an einen Tisch zu holen – dies sei auch zum Beispiel für eine russische Stadt denkbar. In Russland sterben jährlich bis zu 40.000 Menschen im Straßenverkehr.



Trafen sich in Irkutsk:  
Teilnehmer der deutsch-russischen Sicherheitskonferenz.

## 3M unterstützt Vision Zero



Dialog-Displays am Straßenrand, die Autofahrern ihre aktuelle Geschwindigkeit anzeigen, tragen wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. 3M versieht seine Display-Systeme ab sofort mit dem Logo der Verkehrssicherheitsphilosophie „Vision Zero“. Auch die Verpackung der „Clippies“ wird künftig das Logo tragen. „Clippies“ sind reflektierende Röhrchen für Fahrradspeichen, die für eine verbesserte Sichtbarkeit von Fahrrädern in der Dunkelheit sorgen. Damit setzt 3M als erstes DVR-Mitglied das Logo umfassend ein und kennzeichnet seine Produkte damit. 3M bekennt sich somit öffentlichkeitswirksam zur DVR-Philosophie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.“

Ziel von „Vision Zero“ ist es, Getötete sowie Schwer- und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu vermeiden. Kern dieser Philosophie ist ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Die Verkehrswelt muss so gestaltet sein, dass sie der Fehlerhaftigkeit des Menschen ebenso Rechnung trägt wie seinen physischen Grenzen. Gerade in den Bereichen Fahrzeug- und Straßenverkehrstechnik liegt noch viel Potenzial, um der „Vision Zero“ näher zu kommen.

„Vision Zero“ bildet seit 2007 die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR. Weitere Informationen unter [www.dvr.de](http://www.dvr.de).

FOTO > DVR

# Plädoyer für den Sicherheits-Blitz

Warum Geschwindigkeitsüberwachung sein muss



Nicht sehr beliebt, aber wichtig für die Verkehrssicherheit: der Starenkasten.

Von Detlev Lipphard

„Abzocke“, so lautet der weit verbreitete Vorwurf bei Geschwindigkeitskontrollen. Dieses unschöne Wort stammt nicht nur von ertappten Temposündern. Nimmt man die Berichterstattung in den Medien zum Maßstab, so drängt sich der Eindruck auf, fast jeder lehne sie ab. Der durch zu hohe Geschwindigkeit ausgelöste Fotoblitz werde vor allem als Gängelung empfunden. Etwa an Ausfallstraßen, wo allein schon für die jeweilige Tempobegrenzung kaum Verständnis bestehe. Akzeptiert würden die Kontrollen am ehesten noch vor Schulen, an Kindergärten oder im Umfeld von Seniorenheimen. Und natürlich sei es gut, notorische Raser zu erwischen. Aber sonst?

Von dort, wo Blitzkästen stehen oder wo ab und zu aus einem unauffälligen Fahrzeug das Tempo gemessen wird, ist oft zu hören: „Da kracht es doch sowieso nie“. Oder: „Damit werden nur die leeren Kassen gefüllt“. Und obendrein wird zuweilen berichtet, private Unternehmen würden beim lukrativen Überwachungsgeschäft zunehmend mitmischen.

## Ist der Staat wirklich so dreist?

Wird der Staat immer mehr zur Überwachungsinstanz, die die Freiheit des Bürgers auch auf der Straße zunehmend beschneidet? Der Radarfallen nur aufbaut, um Kopfprämien zu kassieren?

Ein ganz anderes Bild ergibt sich, wenn wir uns diesen Fragen aus folgender Perspektive nähern: Die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero.“



Keiner kommt um. Alle kommen an.“ erlaubt auch bei der Überwachung keine Tabus. Entscheidend ist, auf allen Feldern der Verkehrssicherheit aktiv zu sein, um langfristig dem ambitionierten Ziel immer näher kommen zu können. Und sich möglichst an objektiv messbaren Gefährdungen zu orientieren. Unbestritten ist nämlich, dass ein enger Zusammenhang zwischen zu hohen Geschwindigkeiten und schweren Unfällen besteht. Deshalb ist nicht einzusehen, die Tempoüberwachung nur auf allgemein akzeptierte so genannte schutzwürdige Bereiche wie Schulen zu beschränken. Es muss allerdings stichhaltige Gründe geben, an vielen weiteren Stellen im Straßennetz zu überwachen. Spezielle Vorschriften der Bundesländer regeln im Einzelnen, dass die Geräte dort eingesetzt werden, wo die Gefährdungen durch zu hohes Tempo zu einem auffälligen Unfallgeschehen geführt haben oder es sich um besonders schutzwürdige Bereiche handelt.

Wie wird heute überwacht? Videokameras kommen in zivilen Polizeifahrzeugen zum Einsatz, indem die Beamten im fließenden Verkehr dem Fahrzeug hinterher oder vorweg fahren.

Danach wird der Fahrer möglichst an Ort und Stelle mit den Bildern konfrontiert und es wird geahndet. Bei der Überwachung per Laser hält die Polizei „Sünder“ nach der Messung an und ahndet ebenfalls an Ort und Stelle. Bei der stationären Messung per Radar in oder an einem zivilen Fahrzeug wird bei Übertretungen ein Fotoblitz ausgelöst. Wie bei allen anderen Verfahren werden mindestens drei km/h als Toleranz abgezogen.

## Auch Motorradfahrer können erwischt werden

Die Messtechnik ist inzwischen so verfeinert, dass bei sachgemäßer Anwendung die Beweiskraft auch vor Gericht Bestand hat. Selbst Motorradfahrer können mit den neuen Radargeräten belangt werden, da zusätzlich zur Frontkamera das Kennzeichen von hinten erfasst wird. Die Fotos sind von hoher Qualität und zeigen trotz Helm das Gesicht des Motorradfahrers. Auch die unabhängige Überwachung mehrerer Fahrspuren bereitet keine Probleme mehr. Übrigens können solche Geräte in einer Hecke oder unter einer Leitplanke verborgen sein. Es ist also

ein Irrglaube zu meinen, sich als aufmerksamer Fahrer gegen unliebsame Überraschungen wappnen zu können. Selbst die Messung in Kurven bereitet inzwischen kein Problem mehr. Radarwarner sind zwar verboten, aber ganz Schlaue erhoffen sich noch immer einen Freifahrtschein, indem sie ihr Navigationsgerät mit Zusatzinformationen meinen ausreichend versorgen zu können.

Weiterhin gibt es fest installierte Systeme. Dies sind zum einen die Schilderbrücken auf Autobahnen. So wird zum Beispiel auf der A 3 in Richtung Frankfurt am Elzer Berg die Geschwindigkeit von täglich mehr als 40.000 Fahrzeugen gemessen. Nach dem Durchqueren des Taunus geht es auf drei Fahrspuren über mehrere Kilometer bergab. Wegen des sehr hohen Unfallgeschehens hat die dortige Autobahnpolizei bereits vor vielen Jahren Drucksensoren auf der Fahrbahn installiert, die eine digitale Kamera auslösen können. Jede Fahrspur wird einzeln überwacht, bei der linken und mittleren Tempo 100, bei der den Lkw vorbehaltenen rechten Spur Tempo 60. Dadurch sind die Übertretungsquoten relativ gering und der Streckenabschnitt ist



FOTO > POLIZEI HESSEN

Geschwindigkeitsüberwachung am Elzer Berg auf der A 3.

deutlich weniger unfallauffällig.

In Deutschland stehen etwa 2.100 so genannte Starenkästen am Fahrbahnrand. Der Autofahrer hat Respekt vor ihnen. Von einem dunklen Gehäuse umschlossen, hat eine Kamera die Straße anscheinend Tag und Nacht im Blick. Aber: Oft werden sie als überflüssige Blitzfallen angesehen, ausgerüstet mit einer Dinosauriertechnik. Gibt es nicht längst intelligenter Lösungen?

## Wer mag denn schon Blitzkästen?

Die Technik ist denkbar einfach: Die Kameras sind meist auf einem Pfosten montiert. Sensoren auf der Fahrbahn sind mit einer digitalen Kamera verbunden. Der Fahrer bemerkt seine Verfehlung an einem roten Blitz. Er ist völlig überrascht, vielleicht irritiert, dann wird er ärgerlich – entweder auf die abkassierenden Behörden oder auf sich selbst. Es gibt keine repräsentativen Informationen, wie diese Art der Kontrolle wahrgenommen wird. Ob sich ein Unrechtsbewusstsein einstellt oder die Kontrolle eher als Überreglementierung oder gar als Willkürakt wahrgenommen wird, hängt von der Person und von der Örtlichkeit ab.

Bekannt ist aber: Bereits wenige Tage nach dem Aufbau eines Starenkastens fährt kaum noch jemand zu schnell. Und zwar unabhängig davon, ob tatsächlich eine Kamera im Gehäuse steckt. Entscheidend ist, dass es blitzen könnte. Dieses Risiko ist bei etwa 500 Kameras deutschlandweit mit ungefähr eins zu vier zu beziffern. Die Kamera wird mindestens für einen Tag an einem Standort eingesetzt. Manche meinen, von außen erkennen zu können, ob eine Entdeckungsgefahr drohe – aber das ist ein Märchen.

Etwa ein Drittel aller Blitzkästen steht in Nordrhein-Westfalen, ein Viertel in Baden-Württemberg, während in Bayern oder Rheinland-Pfalz nur ganz wenige installiert sind. Aber fast an allen Standorten ist eines gemeinsam: Hier hat es in der Vergangenheit

Auf der Bundesstraße 192 in Mecklenburg-Vorpommern wurde bei Waren eine Kreuzung ausgebaut. Seitdem ist diese Stelle sehr übersichtlich, zumal Linksabbieger jeweils eine eigene Spur haben. Leider verführt jedoch gerade eine solche Kreuzung dazu, dass Tempo 70 vielfach ignoriert und teilweise extrem gerast wird. Messungen ergaben Spitzengeschwindigkeiten von 140 km/h.

Im Ergebnis musste die Polizei sechs schwere Unfälle mit insgesamt neun Schwerverletzten innerhalb von drei Jahren registrieren. Für die Unfallkommission wurde der Handlungsdruck immer größer. Um die Einhaltung von Tempo 70 durchzusetzen und zukünftig schwere Vorfahrtunfälle verhindern zu können, wurden bis zum Jahr 2006 zwei Starenkästen installiert.

Seitdem ist in beiden Fahrtrichtungen weitgehend Ruhe eingekehrt: So wurden im Jahr 2009 keine Unfälle im Bereich der Kreuzung verzeichnet. Bei den drei Unfällen mit Sachschäden in der Nähe handelte es sich überwiegend um Wildunfälle. Ein Unfall endete allerdings mit dem Tod des Fahrers an einem Baum, etwa 100 Meter hinter der Kreuzung. Dieser hatte mit hohem Tempo die Detektoren auf der Gegenseite umfahren, wodurch das Fahrzeug ins Schleudern und schließlich von der Fahrbahn abkam. Das Beispiel zeigt deutlich, dass die Detektoren in solchen Fällen über die gesamte Breite der Fahrbahn gezogen werden sollten, um ein Umfahren auszuschließen.



Ausbau einer Kreuzung in Waren (Mecklenburg-Vorpommern) verführte zum schnellen Fahren. Folge: zwei Starenkästen wurden installiert.

besonders oft und häufig auch besonders schwer gekracht. In aller Regel ist durch ihren Einsatz eine ehemalige Unfallhäufungsstelle erfolgreich beseitigt worden.

Versuche haben allerdings gezeigt: Wenn das Gehäuse mittels eines Sacks abgedeckt ist, gehen die Geschwindigkeiten innerhalb kurzer Zeit wieder nach oben und es ist wie früher – auch was das Unfallgeschehen betrifft. Blitzkästen müssen also dauerhaft am Straßenrand stehen.

## Hoffnung auf nachhaltige Einsicht trügerisch

Entgegen weit verbreiteten Annahmen ist der Betrieb von Blitzkästen für die Haushalte der Kommunen, Landkreise und Bundesländer insgesamt eher ein Verlustgeschäft. Das Ziel, die Straßen sicherer zu machen, kommt letztlich aber allen zu Gute, denn vermiedene Unfälle bedeuten volkswirtschaftliche Gewinne.

Gibt es denn keine Alternativen, um die Geschwindigkeiten an den gefährlichen Stellen wirkungsvoll zu drosseln? Die Fachleute der Unfallkommissionen hören diese Frage immer wieder und kennen die Antwort: Ja, meist gibt es andere Möglichkeiten. Sie sind aber fast immer mit teuren baulichen Maßnahmen verbunden.

So hat etwa Stadt X eine Ortsumgehung gebaut, die gut angenommen wird, obwohl sie deutlich länger als die bisherige Strecke durch den Ortskern ist. Denn sie hat keine Verkehrsampeln und ermöglicht hohe Geschwindigkeiten. Die Folge ist aber leider ein sehr auffälliges Unfallgeschehen an Kreuzungen und Einmündungen. Nun können zum Beispiel viele teure Ampeln installiert werden oder es werden – wie etwa in der Stadt Geilenkirchen – an den gefährlichsten Stellen Starenkästen aufgebaut. Diese sorgen dann dafür, dass Tempo 70 tatsächlich eingehalten und die neue Straße weiterhin benutzt wird.

Die Stadt Y könnte ihre gefährliche, breit ausgebaute Ortsdurchfahrt durch eine Reihe aufwändiger baulicher Maßnahmen entschärfen, um Tempo 50 näher zu kommen. Sie kann aber auch mittels Starenkästen für eine dauerhafte Geschwindigkeitseinhaltung sorgen.

Landkreis Z hat einen Unfallbrennpunkt an einer Landstraßenkreuzung, weil Linksabbieger keine eigene Spur haben und es in Folge hoher Geschwindigkeiten der Geradeausfahrenden immer wieder zu schweren Auffahrunfällen kommt. Die Alternative, den Kreuzungsbereich baulich aufzuweiten oder einen Kreisverkehrsplatz einzurichten, ist teuer und vielleicht wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse erst in einigen Jahren möglich.

Alle Beispiele zeigen: Der Einsatz eines Starenkastens ist immer ein Mittel der letzten Wahl. Keine Behörde macht es sich leicht, wenn sie diese Entscheidung fällt. Zumal sie weiß, dass sie einer Reihe von Vorurteilen und Fehleinschätzungen seitens der Autofahrer begegnen wird.

Eines dieser Vorurteile ist, es werde unmittelbar vor den „Radarfallen“ abrupt gebremst, so dass es immer wieder zu Auffahrunfällen käme. Tatsache ist, es gibt solche Unfälle nur selten, während die nun vermiedenen Unfälle weit höher zu gewichten sind. Außerdem, führen Gegner des Starenkastens gerne an, werde nach dem Starenkasten stark beschleunigt, um die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Ziel der Anlage ist aber eine Geschwindigkeitsreduzierung im unmittelbaren Umfeld von maximal 1.000 Metern, um den Unfallbrennpunkt dauerhaft zu beseitigen. Durch die Befolgung des Tempolimits verliert der Fahrer im Übrigen allenfalls wenige Sekunden.

Weit verbreitet ist auch die Überzeugung, der Straße sei ihre Gefährlichkeit anzusehen. Eine gerade, gut überschaubare und ausgebaute Straße sei also besonders sicher. Die Praxis zeigt hingegen, dass solche Straßen häufig zu einem besonders hohen Tempo verführen. Übrigens

können selbst Fachleute einer Straße nur begrenzt deren Gefährlichkeit ansehen. Entscheidend ist immer die objektive Unfallanalyse.

## „Da passiert doch sowieso nichts!“

Sehr beliebt ist die Fehleinschätzung, die Blitzanlage könne wieder abgebaut oder zumindest zugedeckt werden, wenn es nicht mehr kracht. In Wirklichkeit ist es umgekehrt. Das rückläufige Unfallgeschehen zeigt klar, dass die Anlage wirkt. Wenn sie abgebaut würde, wäre der Effekt verloren. Es würde wieder wie früher zu Unfällen kommen, weil die Straße dieselbe geblieben ist.

Schließlich entspricht es dem gesellschaftlichen Trend, statt zu strafen auf Einsicht zu setzen. Auch die Polizei setzt an vielen Stellen auf Geschwindigkeitsanzeigen wie „Sie fahren ...km/h“, gerne auch in Kombination mit den beliebten Smileys oder einem „Danke“ bei richtigem Tempo. Ein Unfallbrennpunkt lässt sich damit erfahrungsgemäß leider nicht beseitigen. Vor allem die bewussten Raser lassen sich von solchen Anlagen nicht dauerhaft beeindrucken. Stattdessen wird lieber verglichen, wie exakt auch bei höherem Tempo der Tacho funktioniert.

## Im Tunnel ist guter Rat teuer

Der oberste Grundsatz für Straßenplaner lautet, so zu bauen, dass automatisch nicht zu schnell gefahren wird. Dieser hohe Anspruch kann aber in der Praxis meist nur teilweise eingelöst werden. Beim Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz



Überwachung erhöht die Sicherheit in Tunneln.

FOTO > JENOPTIK

FOTO > JENOPTIK



Für sichere Straßennetze: mobile Überwachung.

gelingt dies beispielsweise oftmals sehr gut. Aber wie lässt sich ein verkehrssicherer Straßentunnel bauen? Wie kann sichergestellt werden, dass in einem stark befahrenen Tunnel mit zwei Fahrspuren pro Richtung, auf denen täglich 39.000 Fahrzeuge unterwegs sind, nicht gerast wird?

Der Bonner Stadtteil Bad Godesberg wurde 1999 auf etwa 2.000 Metern Länge untertunnelt, damit sich der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 9 nicht mehr durch das Zentrum quälen musste. Bereits kurz nach der Inbetriebnahme wurden in beiden Tunnelröhren jeweils zwei Starenkästen installiert, der erste nach etwa 500 Metern, der zweite nach 1.500 Metern, um Tempo 50 zu

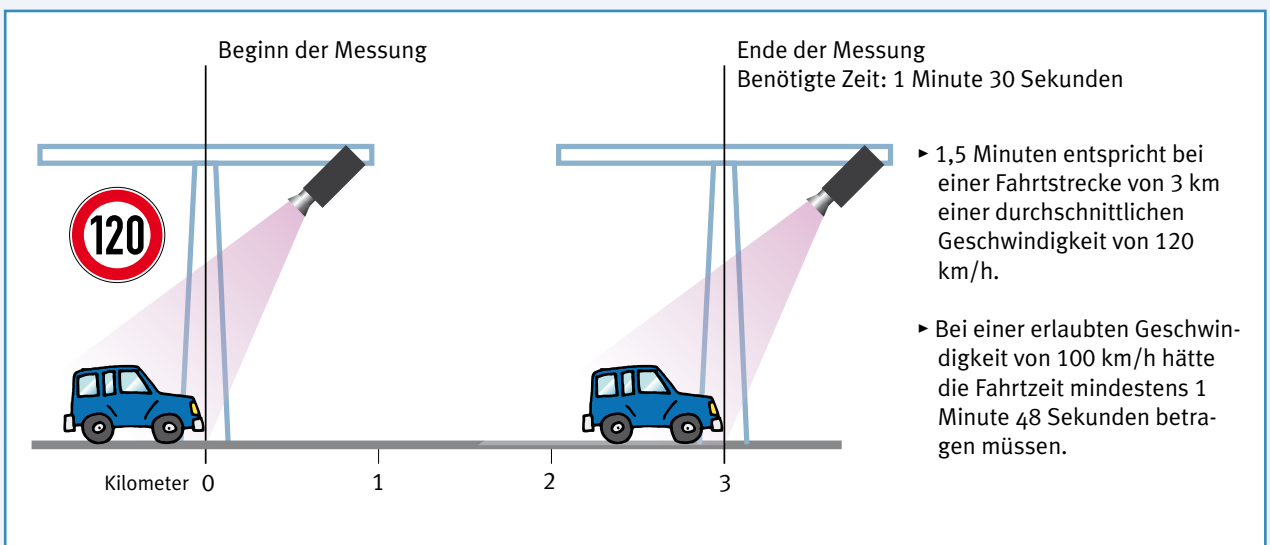
überwachen. Pro Richtung ist immer eine Anlage „scharf“. In der Folge hat sich dieser kurvige Straßenabschnitt sicherlich deshalb nicht zu einer auffälligen Unfallhäufungslinie entwickelt. Nach Angaben der Polizei haben sich in den Jahren 2008 und 2009 in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 15 Unfälle ereignet, von denen nur einer mit einem schweren Personenschaden und vier mit einem leichten Personenschaden verbunden waren. Bei keinem Unfall konnte ein negativer Zusammenhang zu den vier Starenkästen hergestellt werden.

Ohne diese Anlagen hätten täglich unzählige Fahrer garantiert die zulässige Geschwindigkeit stark

überschritten und das Geschwindigkeitsniveau wäre insgesamt deutlich höher. Stattdessen wird relativ gleichmäßig gefahren, was die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht. Auch wenn Tempo 50 nicht durchgängig von allen eingehalten wird, so gibt es nennenswerte Brems- oder Beschleunigungsvorgänge nur selten. Die Anlagen erfüllen durch die ständige Präsenz ihren Auftrag. Übertretungen sind die Ausnahme: Nur etwa jeder 400ste Fahrer wird geblitzt und nur jeder 4.000ste Fahrer erhält eine Eintragung ins Flensburger Zentralregister. Der allergrößte Teil der Verstöße bewegt sich also im Verwarngeldbereich, so dass maximal 35 Euro fällig werden.

## Neue Alternative Section Control?

Für solche Straßenbereiche könnte es zukünftig eine Alternative geben, aus der sich eine noch gleichmäßigere Fahrweise ergibt: Die so genannte Abschnittsüberwachung der Geschwindigkeiten (Section Control) misst das Durchschnittstempo sämtlicher Fahrzeuge auf einer Wegstrecke von mehreren Kilometern Länge. Auf der Basis der Kennzeichenerfassung aller Fahrzeuge machen digitale Videokameras per Foto einen vollautomatischen Abgleich der Aufnahmen zu Beginn und am Ende des überwachten Abschnitts. Liegt der Durchschnittswert zuzüglich einer Toleranz von mindestens drei



GRAFIK > GWM

So funktioniert „Section Control“.

km/h darüber, so werden die Daten elektronisch an die Polizei übermittelt. Alle anderen Aufnahmen werden sofort gelöscht.

## Ist dies nun der Überwachungsstaat?

Nicht allein das Bundesverkehrsministerium, auch die Verkehrsjuristen weisen den Vorwurf übermäßiger Kontrolle zurück. Letztere haben sich im Januar 2009 beim Deutschen Verkehrsgerichtstag mehrheitlich für die Section Control ausgesprochen. Sie sagen aber deutlich: Die Daten dürfen ausschließlich für die Geschwindigkeitsüberwachung gespeichert werden. Eine Verknüpfung mit anderen Registern ist unzulässig. Und sie ist nur an Unfallhäufungstrecken mit geschwindigkeitsbedingten Unfällen sinnvoll.

Dennoch stellt diese Art der Überwachung nach derzeit geltender Rechtslage einen Eingriff in das Grundrecht auf „informationelle Selbstbestimmung“ da. Es ist daher erforderlich – und wird vom Bundesverkehrsministerium und den Verkehrsrechtlern gewünscht –, dass der Gesetzgeber die entsprechende Rechtsgrundlage schafft. Danach könnte ein Modellversuch in einem Bundesland durchgeführt werden. Dafür spricht sich auch der DVR in einem aktuellen Vorstandsbeschluss aus (siehe [www.dvr.de](http://www.dvr.de)).

Hintergrund sind die sehr positiven Erfahrungen im Ausland. In Österreich sind zum Beispiel seit 2003 vier Anlagen auf Autobahnen im Einsatz. Eine ortsfeste an einem Tunnel, eine weitere auf einem alpinen Abschnitt sowie zwei mobile Anlagen. Seitdem liegt die Zahl der Geschwindigkeitsverstöße unter einem Prozent. Dies sind vor allem ausländische Fahrer, die noch nicht mit einer Ahndung rechnen müssen. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist hoch. Die Installationskosten sind allerdings im Vergleich zu den Starenkästen sehr hoch, weshalb ihr Einsatz nur für besonders gefährliche Streckenabschnitte in Frage kommt. Eine Anlage kostet etwa 1,2 Millionen Euro, hinzu kommen jährliche Betriebskosten in Höhe von rund 200.000 Euro. Zum Vergleich: Die Kosten für einen Starenkasten mit Kamera betragen maximal 50.000 Euro, die jährlichen Betriebskosten maximal 20.000 Euro.

## Für Städte finanziell nicht lukrativ

Finanziell gesehen lohnt sich für Städte und Landkreise keine Variante der Geschwindigkeitsüberwachung. Die Personal- und Sachkosten sind relativ hoch, die Kostendeckungsgrade werden in der Regel nicht erreicht. Und wenn doch Gewinne erzielt werden, dann ist zu fragen, ob die Prioritäten falsch sind, indem etwa zu viel in Tempo 30-Zonen und zu wenig auf Landstraßen kontrolliert wird.

Eine Fehlentwicklung ist es, wenn kommerzielle Anbieter die Kontrolle übernehmen. An sich sind nur Hilfstätigkeiten durch private Unternehmen erlaubt, da es sich um eine hoheitliche Aufgabe handelt. In Ordnung ist in jedem Fall der langjährige Trend zur Übernahme durch kommunale Straßenverkehrsbehörden. Die Polizei beklagt seit Jahren einen massiven Stellenabbau und ist über diese Form der Zusammenarbeit dankbar, wenn die Kontrollstellen in gemeinsamer Abstimmung aus dem Unfallgeschehen abgeleitet werden.

In Folge der so genannten Fahrerhaftung ist die Tempoüberwachung in Deutschland mit einem hohen technischen Aufwand verbunden. Sowohl das Kennzeichen als auch das Foto des Fahrers müssen eine zweifelsfreie Zuordnung erlauben. Die Europäische Union strebt eine Vereinheitlichung an. In den meisten Mitgliedsstaaten besteht eine Halterhaftung, bei der die Kennzeichenerfassung ausreichend ist. Bei deutschen Verkehrsjuristen ist umstritten, ob dieses Prinzip in unser Rechtssystem integriert werden könnte. Das viel zitierte Grundgesetz beinhaltet jedenfalls Spielräume und der politische Wille spielt auch eine nicht zu unterschätzende Rolle.

## Autofahren als reine Privatsache?

Unabhängig von solchen Fragen ist es für die Akzeptanz in der Bevölkerung entscheidend, über eine gute Öffentlichkeitsarbeit Verständnis für die zunächst unpopulären Geschwindigkeitskontrollen zu wecken. Etwa, indem offensiv die Gründe für die Auswahl der Standorte von Blitzkästen genannt werden. Überwachung ist kein Selbstzweck, sondern bietet Schutz für alle. Die Zeiten, in denen Rasen als Kavaliersdelikt angesehen wurde, sind vorbei. Überwachung ist keine Abzocke, sondern ein zentraler Bestandteil von Vision Zero.

Der Autor ist Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR.  
[dlipphard@dvr.de](mailto:dlipphard@dvr.de)

FOTO > DVR



Probates Mittel: qualifizierte Kontrolle durch einen Polizeibeamten.



FOTOS > THOMAS FRÖHLICH

## „Die Unverletzlichkeit der Menschen muss stärker betont werden“

Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier

**Der Experte für Straßenverkehrstechnik Professor Dr.-Ing. Reinhold Maier über die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsüberwachungen, den Einsatz von Starenkästen und das Modell der „Section Control“**

**DVR-report:** Herr Professor Maier, Hand aufs Herz: Sind Sie ein Anhänger von Starenkästen?

**Prof. Maier:** Da muss man zwischen Herz und Hirn unterscheiden, denn natürlich mag die Starenkästen keiner, aber man braucht sie und vom Wissen und von der Einsicht her sind ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wichtig und richtig. Man freut sich nicht, wenn man sie sieht, und mir wäre es auch lieber, wir bräuchten sie nicht.

**DVR-report:** Kann ein stationäres Messgerät, wenn es im Laufe der Jahre nachweislich geholfen hat, die

Zahl geschwindigkeitsbedingter Unfälle zu senken, nicht guten Gewissens abgebaut werden?

**Prof. Maier:** Leider nicht, denn die Geräte wirken nur so lange, wie sie eingesetzt sind. An verschiedenen Beispielen konnten wir feststellen, dass die Wirkung nicht mehr vorhanden ist, wenn die stationären Messanlagen verschwunden sind. Es gab da sehr augenfällige Experimente, in denen man zum Beispiel mit Hilfe einer Verdeckung das Gerät offensichtlich außer Betrieb genommen hat. Das Ergebnis war, dass dann sehr schnell auch wieder das vorher feststellbare unangepasste Geschwindigkeitsverhalten zu verzeichnen war. Also ist es leider nicht so, dass die betroffenen Kraftfahrer einsehen, dass sie eigentlich anders fahren müssten. Nein, sie fahren eben so, wie es ihnen aufgrund der Gesamtsituation angepasst erscheint und

das ist in manchen Fällen einfach zu schnell. Und dann hilft nur die wirklich drastische Erinnerung mit dem Starenkasten.

**DVR-report:** Kritiker halten das Aufstellen von Starenkästen für fantasielos. Gibt es alternative Methoden der Geschwindigkeitsüberwachung, um an Unfallbrennpunkten für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen?

**Prof. Maier:** Ja, die gibt es. Da müssen wir aber unterscheiden, was das Problem ist. Generell gilt, dass bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als erster Schritt eine sehr gründliche und sachkundige Analyse der Probleme erfolgen muss. Das heißt, man muss prüfen: Ist die Geschwindigkeit wirklich das maßgebende Kriterium, das hier zu den Unfallgefahren geführt hat oder welche anderen Sicherheitsdefizite sind festzustellen? Liegt

es beispielsweise an zu hohen Verkehrsbelastungen oder an riskantem Abstands- oder Überholverhalten? Man muss auch unterscheiden zwischen Straßen innerorts und außerhalb von Städten.

Vielleicht muss ich also gar nicht immer die Geschwindigkeit anpassen, sondern das Gesamtumfeld. Ich denke da zum Beispiel an den Schutz vor dem Aufprall auf Bäume oder andere feste Hindernisse im Seitenraum.

**DVR-report:** Mehr als ein Drittel der tödlich Verunglückten auf unseren Straßen kommt durch nicht angepasste Geschwindigkeit ums Leben. Die nordrhein-westfälische Polizei zum Beispiel versucht mit qualifizierten Kontrollen – dazu gehört auch der Einsatz so genannter Schock-Videos – Überzeugungsarbeit bei den Temposündern zu leisten. Was ist erfolgversprechender: eine rein technische Überwachung oder „überzeugende“ Kontrollen durch Polizeibeamte?

**Prof. Maier:** Ich denke, es gehört beides zusammen, denn wir brauchen zur Akzeptanz der Notwendigkeit von Kontrollen ein Grundverständnis der Auto fahrenden Gesellschaft. Dieses wiederum kann nur vor Ort und an konkreten Beispielen geweckt werden. Das heißt, die Überzeugungsarbeit der Polizei leistet einen wichtigen Beitrag dazu, dass Verkehrsteilnehmer einsehen, warum kontrolliert wird. Es wird aber nur ein Teil dieser notwendigen Öffentlichkeitsarbeit sein, denn insgesamt brauchen wir ein gutes, ein verbessertes Marketing für sicherheitsrelevante Maßnahmen.

**DVR-report:** Kommen wir auf den Punkt öffentliche Information zu sprechen. In Frankreich informiert zum Beispiel die Polizei mittels der Medien sehr bewusst und ausführlich über verstärkte Kontrollen. In unseren Radioprogrammen kennen wir die Blitzzermeldungen. Wie schätzen Sie das im Sinne der Verkehrssicherheit ein?

**Prof. Maier:** Die Öffentlichkeitsarbeit gehört als notwendige Ergänzung zu Maßnahmen der Überwachung auf Regeleinhaltung dazu. Wichtig ist, dass dabei eine positive Wirkung bei den Zuhörern entsteht. Wir



Sven Rademacher im Gespräch mit Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier.

leben von positiven Verstärkungen, von Belohnungen. Und deshalb sollten wir erklärt bekommen, dass die Kontrollen, die hier durchgeführt werden, positive Wirkungen auf uns haben und dass sie uns und unsere Kinder schützen.

**DVR-report:** Welchen Sinn macht es, wenn an einer breiten und gut ausgebauten Ausfallstraße stadtauswärts von der Polizei Tempo 50 mobil überwacht wird? Handelt es sich in einem solchen Fall nicht doch um eine klassische „Radarfalle“?

**Prof. Maier:** Das ist ein typischer Fall, den man vom grünen Tisch aus oder aus der Windschutzscheibenperspektive nicht beurteilen kann. Als Autofahrer wissen wir nicht, ob in dieser Straße ein Problem vorhanden ist. Wir wissen nicht, ob unangemessene Geschwindigkeit eine Rolle spielt. Wenn also eine solche Überwachung stattfindet, dann gehe ich im positiven Sinne davon aus, dass diejenigen, die das veranlasst haben, ihre Gründe dafür gehabt haben. Und dann muss ich das als Verkehrsteilnehmer auch akzeptieren. Wir Fachleute prüfen das natürlich und uns sind unangemessene Kontrollen an der falschen Stelle ein Dorn im Auge, denn sie führen zu geringer Akzeptanz.

**DVR-report:** Greifen wir eine andere Facette dieser Problematik auf und blicken auf die angespannte finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte. Liegt es da nicht nahe, zusätzliche Einnahmequellen für die Länder und Kommunen zu schaffen?

Ist der pauschale Vorwurf der „Abzocke“ zumindest im Einzelfall nicht berechtigt?

**Prof. Maier:** Wirksame Überwachung bringt kaum Geld in die Kassen, weil sie, wenn sie ihren Zweck erfüllt, dazu führt, dass nicht mehr so viele Verkehrsteilnehmer schnell fahren und damit auch ein geringerer Betrag an Bußgeld beziehungsweise Verwarnungsgeld eingenommen wird. Von daher ist das kein Instrument, um Geld in die öffentlichen Kassen zu spülen. Ein positiver Effekt entsteht aber auf jeden Fall durch den volkswirtschaftlichen Gewinn, den man durch vermiedene Verkehrsunfälle hat.

**DVR-report:** Ein weiterer Vorwurf, der oft erhoben wird, ist, dass zunehmend kommerzielle Anbieter im Sinne einer Hilfstätigkeit die Geschwindigkeitskontrollen übernehmen. Ist das wirklich ein Trend, den man feststellen kann, und was halten Sie generell davon?

**Prof. Maier:** Ich stelle den Trend selbst nicht ausgeprägt fest, weiß aber, dass immer wieder mal danach gefragt wird. Ich halte davon nichts. Der Straßenverkehr ist eine öffentlich-rechtliche Aufgabe und die Baulastträger der Verkehrseinrichtungen sind für die Sicherheit verantwortlich. So etwas kann nicht delegiert werden. Das muss eine öffentliche Aufgabe bleiben, damit auch objektive Prioritäten gesetzt werden. Wir können es nicht von wirtschaftlichen Interessen abhängig machen, an welchen Stellen eine Sicherheitsmaßnahme eingesetzt

wird, bloß weil dann vielleicht eine Bandenwerbung auf der Schutzplanke möglich wäre.

**DVR-report:** Kommen wir zum Aspekt der Überwachungsdichte. Die größten Erfolge, die Geschwindigkeiten auf das vorgeschriebene Maß zu reduzieren, verzeichnen europäische Länder mit einer hohen Überwachungsdichte, ob mit fest installierten Anlagen oder auch mobilen Kontrollen. Allen voran werden immer wieder Frankreich, die Schweiz und Spanien genannt. Vorbilder für die Situation in Deutschland?

**Prof. Maier:** Ich habe Zweifel, ob die Werte, die wir dort über die Überwachungsdichte erhalten, wirklich vergleichbar sind mit den Werten, die wir für Deutschland kennen. Die Überwachungsdichte ist schon ein Wert, den man generell erhöhen sollte, aber für mich wären eher Staaten vorbildhaft, in denen es gelingt, die Geschwindigkeitsüberwachung wesentlich intelligenter und kreativer umzusetzen. Wir versuchen schon seit Jahren das System der „Section Control“, also die Überprüfung und Einhaltung der Geschwindigkeit auf längeren Abschnitten, umzusetzen. Wir haben da eine Reihe von rechtlichen und technischen Schwierigkeiten, die aber in einem Pilotversuch zu klären wären. Der Verkehrsgesetzgebungstag hat sich bereits im Januar 2009 dafür ausgesprochen, einen

entsprechenden Pilotversuch zu initiieren. Ich möchte nicht missverstanden werden: Ich will jetzt hier nicht die flächendeckende Kontrolle an jeder Stelle und überall, aber es ist nun mal so, dass Sicherheitsdefizite gerade außerorts nur selten punktuelle Probleme darstellen, sondern dass oft linienhafte, also auf längeren Streckenabschnitten auftretende Gefahren zu bekämpfen sind, und dem kommen wir durch eine einzelne Überwachungseinheit nicht nach.

**DVR-report:** Kritiker in Deutschland prangern wegen der Kennzeichenerfassung den mangelnden Datenschutz der „Section Control“ an. Wie sehen Sie das?

**Prof. Maier:** Der Datenschutz muss gewährleistet sein. Ich sehe das aber nicht als ein typisches Problem der „Section Control“, sondern das tritt eigentlich bei allen Formen der Beobachtung und Überwachung von Regelverhalten ein. Das Problem hat man auch bei der Videobeobachtung an belebten Plätzen.

Aber es kann nicht sein, dass, obwohl man alle, derzeit technisch praktikablen Möglichkeiten zum Datenschutz berücksichtigt, wegen irgendwelcher möglichen Ausnahmefälle ein solches Modell gar nicht erst erprobt wird. Wir sollten zumindest prüfen können, ob es die Wirkungen hat, die wir uns davon versprechen.

Neben dem Datenschutz, den ich für

ein sehr hohes Gut halte, dürfen wir ein weiteres hohes Gut, nämlich die Unverletzlichkeit der Menschen im Straßenverkehr, nicht vernachlässigen.

**DVR-report:** Angesichts der bereits erwähnten knappen Mittel in den öffentlichen Kassen und des auch bekannten Personalmangels bei der Polizei: Kann durch punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten und mobile Kontrollen ein komplettes Straßennetz tatsächlich effektiv überwacht werden?

**Prof. Maier:** Man muss nicht das komplette Straßennetz überwachen. Wir haben eine deutliche Konzentration der Verkehrsgefahren auf bestimmten Teilen des Straßennetzes. Das kann man durch unterschiedliche Methoden analysieren. Dazu gehören zum Beispiel die örtliche Unfalluntersuchung mit der Aufdeckung von Unfallhäufungen und die Ermittlung von Sicherheitspotenzialen auf bestimmten Teilen des Straßennetzes. Also dort, wo zum einen diese Gefahren evident sind und zum anderen sie auch in starkem Maße auf Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zurückgeführt werden können, wird sich die Überwachung der Geschwindigkeit positiv auswirken.

Interview: Sven Rademacher

## Zur Person: Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier



Seit April 2004 ist Reinhold Maier Professor für Straßenverkehrstechnik an der Technischen Universität (TU) Dresden in der Fakultät Verkehrswissenschaften. Seit 1976 war er als Verkehringenieur bei der Beratungsstelle für Schadenverhütung des HUK-Verbandes, dem heutigen Verkehrstechnischen Institut des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), tätig. Von 1995 bis 2005 fungierte Professor Maier dort als stellvertretender Institutsleiter.

Mit dem Thema „Fußgängersicherheit in Städten“ promovierte er 1984 an der Universität Karlsruhe.

Professor Maier ist aktives Mitglied in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie in der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure (VSVI). Im Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit“ des Freistaates Sachsen leitet er die Arbeitsgruppe für Landstraßensicherheit.

An seinem Lehrstuhl wurden und werden eine Vielzahl sicherheitsrelevanter Projekte durchgeführt, zum Beispiel das Sicherheitskonzept für die Landeshauptstadt Dresden, die Überprüfung der Grenzwerte für die Festlegung von Unfallhäufungen oder der Sicherheitsdefizite an Autobahnbaustellen.



# „40 Prozent weniger Getötete bis 2020“

## 16. DVR-Forum Sicherheit und Mobilität

Verkehrssicherheit geht alle an. So lautet die Bilanz des 16. DVR-Forums Sicherheit und Mobilität in der Deutschen Welle in Bonn. Vor rund 60 Gästen aus Politik, Verbänden, Wirtschaft und Medien ließen die Experten sechs Jahre EU-Charta für die Straßenverkehrssicherheit Revue passieren und wiesen den Weg in die Zukunft.

Rund 1.800 Unternehmen, Verbände, Kommunen und Landkreise, Schulen, Versicherungen, Überwachungsorganisationen und Automobilclubs haben mit der Unterzeichnung der EU-Charta für die Straßenverkehrssicherheit eine Mitverantwortung für die Prävention übernommen. „Mit Recht kann man behaupten, es handelt sich hier um die größte europäische Verkehrssicherheitsgemeinschaft“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Der DVR hat sich bereits im Jahr 2004 als einer der Erstunterzeichner zu dieser

Europäischen Charta bekannt, die sich – ausgehend vom Jahr 2001 – das Ziel gesetzt hat, bis 2010 die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten um 50 Prozent zu reduzieren. Damals unterstützen 60 Erstunterzeichner die EU-Charta.

Der Leiter der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Ministerialdirektor Michael Harting, stellte die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland vor. Derzeit arbeite das BMVBS an der Neuauflage des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms, das Ende dieses Jahres vorliegen soll. Es werde sich eng an das 4. EU-Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit anlehnen.

Die Podiumsdiskussion zur Zukunft effektiver Verkehrssicherheitsarbeit eröffnete Dr. Eichendorf mit einem Plädoyer für die Sicherheitsphilosophie „Vision Zero. Keiner kommt um.

Alle kommen an.“. Die Verkehrswelt sei so zu gestalten, dass sie der Fehlerhaftigkeit des Menschen Rechnung trage und diese Fehler nicht unmittelbar zu Verletzungen oder zum Tod führten.

Wichtig sei zudem ein gefährdungsorientierter Präventionsansatz. „Für den DVR und das Bundesverkehrsministerium bedeutet dies unter anderem, sich verstärkt um junge Fahrer zu kümmern, die nicht akzeptable Zahl schwerer und schwerster Unfälle auf Landstraßen zu bekämpfen und zur Erhöhung der Sicherheit motorisierter Zweiradfahrer beizutragen“, machte der DVR-Präsident mit Hinweis auf diese drei großen Themen deutlich.

Die Vision Zero schließe die Formulierung quantitativer Ziele nicht aus: „Wir müssen es schaffen, die Anzahl der Verkehrstoten europaweit bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren“, sagte Dr. Eichendorf.

FOTO > INGO FIRLEY



Das Podium v.l.n.r.: Arno Trauden (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz), Dr. Wolfram Hell (Uni München), Moderator Bernd Riegert (Deutsche Welle), Ria Hendriks (Deutsche Post DHL), Wolfgang Blindenbacher (Innenministerium NRW) und Dr. Hermann Paßlick (Kreisverwaltung Borken).

## Reifenqualität – Ich fahr auf Nummer Sicher!

Unter dem Motto „Ich fahr auf Nummer sicher!“ bietet der DVR mit dem neuen Internetangebot [www.reifenqualitaet.de](http://www.reifenqualitaet.de) nützliche Informationen rund um Reifenqualität und Qualitätsreifen. Mit dieser Informationskampagne werden die bisherigen langjährigen Reifenkampagnen des DVR und seiner Partner, die Initiative PRO Winterreifen und die Initiative Reifensicherheit, abgelöst.

Reifenqualität ist ein nicht zu vernachlässigender Sicherheitsfaktor. Sie wird durch verschiedene Faktoren bestimmt. Ein optimaler Bremsweg und bestmögliche Bodenhaftung auch bei Nässe sind ausschlaggebend für die Fahreigenschaften, denn die Reifen sind die einzige Verbindung des Fahrzeugs mit der Straße. Das Produkt selbst sollte sich durch guten Grip, neueste technologische

Standards in der Entwicklung und Produktion sowie sorgfältige Materialauswahl auszeichnen. Auch ein Profil, das zu Auto und Jahreszeit passt, sollte beim Kauf bedacht werden. Hier empfiehlt sich eine professionelle Beratung im Reifenfachhandel oder in einer Kfz-Werkstatt.



# Elektromobilität auf dem Vormarsch – aber ist sie auch sicher?

## DVR-Presseseminar: Verkehr, Umwelt, Verkehrssicherheit

Der Klimawandel ist in vollem Gange, sagen uns die Experten, und er lasse sich nicht aufhalten, sondern allenfalls verlangsamen – und das auch nur, wenn die Emission von Treibhausgasen drastisch verringert wird, auch in der Mobilität. Dabei können und müssen sich Bestrebungen zum Schutz der Menschen im Straßenverkehr und zum Schutz der Umwelt ergänzen.

Wenige Tage vor dem Elektromobilitätsgipfel bei Bundeskanzlerin Angela Merkel widmete sich der DVR vor rund 60 Journalisten den drängenden Fragen der gegenwärtigen und zukünftigen Mobilität.

Jörg Schindler von ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) regte zum Nachdenken über die Grundlagen unserer Mobilität an. Der Lebensstil in den industrialisierten Ländern beruhe auf der reichlichen und billigen Verfügbarkeit von Öl. Insbesondere der moderne Verkehr sei zu fast 100 Prozent vom Öl angetrieben. „Jeder weiß, dass Erdöl als eine fossile Energiequelle endlich ist. Gleichzeitig wird die Tatsache der Endlichkeit als rein theoretisch wahrgenommen“, so Schindler, die keine praktische Auswirkungen habe. Dies sei nach seinen Analysen eine folgenreiche Fehleinschätzung.

## Peak Oil ist „jetzt“

Nach den Szenarien der Energy Watch Group (EWG) hätten die meisten Länder und Regionen ihr Fördermaximum (Peak Oil) bereits überschritten. Diese Prognose stehe im Widerspruch zur Sicht der Internationalen Energie Agentur (IEA), die bis 2030 von einem weiteren kontinuierlichen Wachsen des Ölverbrauchs

ausgehe. Schindler betonte, dass aus seiner Sicht Peak Oil „jetzt“ sei und ein steiler Rückgang der Förderung nach dem Peak mit einer Halbierung der Ölförderung bis 2030 zu erwarten sei.

Wie kann Mobilität für alle Menschen gesichert werden, wenn die bisher so billig und reichlich erscheinenden fossilen Energiequellen zur Neige gehen? Schindler beschrieb die „Leitplanken“ der postfossilen Mobilität wie folgt: „Energie muss effizienter genutzt werden, erneuerbare Energien müssen umfangreicher produziert werden, Raum- und Siedlungsstrukturen durch eine neue Balance von Nähe und Ferne effizienter werden.“ Menschen müssten verstärkt ihre Körperkraft einsetzen, um mobil zu bleiben, beispielsweise indem sie vermehrt mit dem Rad fahren.

## Grüne Wellen innerorts

Dr. Birgit Hartz von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erläuterte, dass „Grüne Wellen“ in Städten und Gemeinden für einen guten Verkehrsfluss sorgen, unnötige Brems- und Beschleunigungsmanöver reduzieren und dazu führen, dass weniger Feinstaubpartikel erzeugt und weniger Stickoxide ausgestoßen werden. Richtig gut laufe eine Grüne Welle aber immer nur auf einer Straße und in eine Richtung. Im komplexen Netz der Stadtstraßen wollten aber viele Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger,

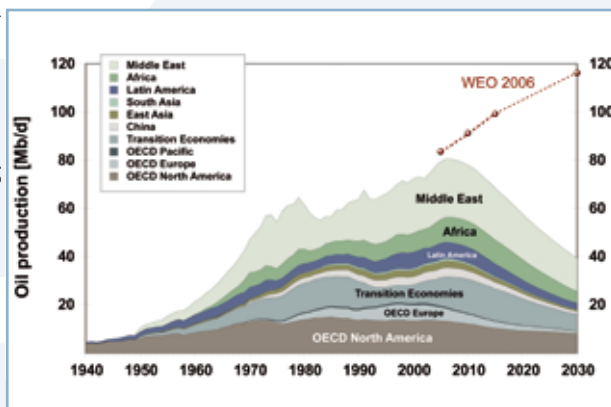
Busse und Straßenbahnen optimal vorankommen. Bei der Koordinierung der Ampeln gelte es deshalb, so viele Wünsche und Faktoren wie möglich zu berücksichtigen. „Viele Grüne Wellen sind Kompromisse wegen Bus- oder Straßenbahnbevorzugungen oder Ampeln, die wegen eines historisch gewachsenen städtischen Straßennetzes nicht im Idealabstand voneinander entfernt liegen“, erklärte Dr. Hartz.

Bei der verkehrsabhängigen Steuerung würden die einzelnen Verkehrsströme an einer Kreuzung je nach Bedarf bedient. Durch Einsatz von Verkehrsdetektoren werde eine Umlaufzeit ermittelt, in der alle Verkehrsströme ausreichend lange Grün bekämen. Dadurch könne auf verschiedene Verkehrsbelastungen wie zum Beispiel Berufs-, Tages- und Nachtverkehr reagiert werden. Eine Weiterentwicklung sei die verkehrsadaptive Steuerung. Diese sei in der Lage, neben der aktuellen Verkehrssituation durch Kurzzeitprognosen die Wartezeiten und die Auslastungsgrade aller Ampeln im Netzzusammenhang zu berechnen und permanent online zu optimieren. Trotz erfolgreicher Pilot-Installation sei diese verkehrsadaptive Steuerung jedoch noch nicht weit verbreitet, bedauerte Hartz, könne aber bei guter Planung und regelmäßiger Pflege der Programme einen hohen Nutzen bewirken – für die Verkehrssicherheit und die Umwelt.

## Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen

Auch auf deutschen Autobahnen spielt die Verkehrsbeeinflussung und deren Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Umwelt eine wichtige Rolle. Die Bundesautobahnen hätten mit über 12.000

GRAFIAK > Energy Watch Group



Globale Ölproduktion – Peak Oil ist „jetzt“.

Kilometern Länge nur einen Anteil von rund zwei Prozent an der Länge des Gesamtstraßennetzes, die Fahrleistung auf den Autobahnen betrage jedoch über 30 Prozent der Gesamtfahrleistung, stellte BASt-Referentin Sylvia Piszczek fest. Sehr hohes Verkehrsaufkommen und Staus führten zu einem erhöhten Unfallrisiko. Durch den Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die den Verkehrsablauf in der Strecke, im Netz und an den Knotenpunkten steuern und mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen auf den Verkehrsteilnehmer einwirken, werde der Verkehrsfluss verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Diese Maßnahmen tragen laut Piszczek zusätzlich dazu bei, dass Umweltbelastungen verringert und Zeit- sowie Energieverluste reduziert werden.

## Elektromobilität und Verkehrssicherheit

FOTOS > GWM



Prof. Andre Seeck, BASt

Kann die Elektromobilität Vorteile für die Umwelt bieten, und wie groß sind die aus dieser neuen Mobilität erwachsenden Probleme für die Verkehrssicherheit? Diesen und weiteren Fragen widmete sich Professor Andre Seeck, Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik bei der BASt. Der Entwicklung und Verbreitung neuer Antriebskonzepte zur Sicherstellung einer gesellschaftlich notwendigen Mobilität, die gleichzeitig auch der Nachhaltigkeit und dem Klimaschutz Rechnung trage, werde eine erhebliche Bedeutung zugeordnet. Elektrofahrzeuge seien dabei laut

Seeck zurzeit die erste Wahl. Die Elektrifizierung von konventionellen Fahrzeugen (Hybride) sei schon ein Fortschritt, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. „Aber erst mit rein elektrischen Fahrzeugen wird das volle Potenzial ausgeschöpft, um Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen“, sagte Seeck. Überdies zeichneten sich Elektrofahrzeuge dadurch aus, dass sie frei seien von lokalen Schadstoffemissionen. Selbst bei einem relativ CO<sub>2</sub>-intensiven Strom-Mix Deutschlands bleibe immer noch ein CO<sub>2</sub>-Vorteil aufgrund der höheren Effizienz des Elektroantriebs bestehen. Werde allerdings Strom aus rein fossilen Quellen zum Aufladen der Batterien verwendet, könne der Elektroantrieb aufgrund der Wirkungsgradverluste bei der Stromerzeugung im Kraftwerk schlechter abschneiden als ein konventioneller Antrieb.

Professor Seeck gab auch zu bedenken, dass noch eine Menge zu tun sei: Beispielsweise müsse die Sicherheit gegen Stromschlag, sowohl im normalen Betrieb als auch während und nach einem Unfall, stets gewährleistet sein. Die Batterien des Fahrzeugs müssten gegen Feuer und Bersten geschützt sein. Andere Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuginsassen und Rettungskräfte dürfen weder durch elektrische Spannung noch durch austretende Stoffe gefährdet werden. Auch das Problem, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten und nahezu geräuschloser Fahrt die anderen – insbesondere die

ungeschützten Verkehrsteilnehmer, vor allem Kinder – die Elektroautos möglicherweise nicht wahrnehmen, müsse gelöst werden.

### „Kopf an. Motor aus.“

Der Frage, inwieweit eine Werbekampagne das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr beeinflussen könne, erläuterte Professor Dr. Oscar Reutter vom Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie. Er berichtete, dass die Kampagne „Kopf an. Motor aus.“ in vier Städten sehr gut wahrgenommen wurde und die befragten Menschen verstanden hätten, worum es in der Kampagne gehe. Die Kampagnenaussagen würden von allen Befragten als richtig beurteilt. Gemessen wurde auch eine positive Radfahreränderung in den Städten. Die Menschen äußerten Nachdenklichkeit, Bestärkung ihrer guten Vorsätze und die Absicht, sich in ihrer Mobilität zukünftig zu verändern.

### „Fahren wie ein Profi“

Konkrete Tipps zur sicheren und umweltbewussten Fahrweise stellten Jochen Lau und Kay Schulte vom DVR mit dem Programm „Fahren wie ein Profi“ vor. In der anschließenden Praxisphase konnten die Journalisten unter Anleitung der professionellen DVR-Sprintspartrainer ihr eigenes Fahrverhalten auf den Prüfstand stellen. „Da werde ich demnächst wohl mit mehr Abstand fahren“, war eine der vielen positiven Äußerungen nach dem Training.



Neben der Theorie stand für die Teilnehmer im Praxisteil eine Sprintsparstunde auf dem Programm.

# Droht der elektronische Overkill?



Teilnehmer der 3. MPC-Verkehrssicherheitstage in Berlin.

## MPC-Verkehrssicherheitstage: Vision Zero und Fahrerassistenzsysteme

Auf den 3. Verkehrssicherheitstagen des Motor Presse Club (MPC) diskutierten Fachleute aus Politik, Wirtschaft und Verbänden über Vision Zero, hilfreiche Fahrerassistenzsysteme, den Zustand des Rettungswesens, Junge Fahrer und ältere Verkehrsteilnehmer.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf präziserte die Vision Zero als Strategie. Es gehe nicht darum, gar keine Unfälle mehr zu haben, das werde in der Öffentlichkeit oft falsch verstanden. Vielmehr heiße das Ziel: keine Getöteten und keine Schwerst- und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Ein Schritt auf dem Weg zur Vision Zero ist die weitere Verbesserung und die Entwicklung neuer elektronischer

Fahrerassistenzsysteme. Aber besteht nicht die Gefahr, dass die Technik den Fahrer überfordert? Droht uns der elektronische Overkill? Eindeutig „Nein“ war die Antwort der Experten, denn viele Fahrerassistenzsysteme machen das Autofahren um einiges sicherer.

So stellte Professor Bharat Balasubramanian von der Daimler AG die neue Spotlight-Funktion vor, die einen Fußgänger auf dunkler Landstraße in 120 Meter Entfernung erkennt. Ist der Mensch auf der Fahrbahn entdeckt, wird er vom Scheinwerfersystem angestrahlt. Der Fahrer muss also nicht wie bei Night-Vision-Systemen auf einen Monitor achten.

Ein weiteres zentrales Thema war die Unfallrettung. Kritisch fiel die Antwort der Experten auf die Frage „Unfallprävention – sind wir am Limit?“ aus. Für Professor Dr. med. Peter

Sefrin, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der in Bayern tätigen Notärzte und Vorsitzender des DVR-Ausschusses Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen, krankt das Rettungswesen an der fehlenden Zahl der Notärzte und auch am Kostendruck. Er forderte ein einheitliches Bundesrettungsgesetz statt der bisher 16 verschiedenen Landesgesetze sowie eine Abkehr vom Sparkurs: „Bei den Rettungsdiensten, die nur zwei Prozent der Gesundheitskosten ausmachen, sparen zu wollen, ist der völlig falsche Weg.“

Über den Führerschein mit 17, der jetzt nach entsprechenden Versuchen in allen Bundesländern laut Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bundesweit zur Regel werden soll, fanden die Teilnehmer der Verkehrssicherheitstage lobende Worte. Ein größerer Gewinn für die Verkehrssicherheit könne jedoch dann erzielt werden, wenn nicht nur 40 Prozent der Jugendlichen das Begleitete Fahren nutzen würden, sondern weitaus mehr. Dr. Horst Schulze von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) schlug vor, neue Wege zu gehen und auch in Betrieben das Begleitete Fahren anzubieten.

Einig waren sich die Experten, dass der Problematik einer schwindenden Verkehrstauglichkeit älterer Verkehrsteilnehmer nicht mit einer generellen Altersgrenze beizukommen sei. Professor Egon Stephan, Obergutachter für die Beurteilung der Kraftfahreignung, zitierte aus einer Studie, bei der von 300 Probanden im Alter von 60 bis 90 Jahren ein 88-Jähriger so gut oder gar besser war als manche Fahrer Mitte Sechzig. Älteren Menschen wurde von den Experten geraten, den richtigen Zeitpunkt des Aufhörens nicht zu verpassen und die Angebote wahrzunehmen, ihre Fahrer-Fitness zu überprüfen.

Die MPC-Verkehrssicherheitstage wurden auch in diesem Jahr wieder vom DVR unterstützt. Weitere Partner waren der ADAC, Mercedes-Benz und der TÜV Rheinland.



Fahrerassistenzsysteme im Praxistest auf dem Flughafengelände in Tempelhof.

# Vier Länder erreichen EU-Verkehrssicherheitsziel 2010

ABBILDUNG > ETSC



2020 fordert der ETSC eine engere EU-weite Kooperation im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, wirksamere Gesetzeslagen sowie eine Ausweitung der Präventionsmaßnahmen.

Im Jahr 2009 kamen europaweit 34.900 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Zwar ist dies ein Rückgang um elf Prozent gegenüber dem Vorjahr, doch wird eine Absenkung auf unter 27.000 für 2010 aller Voraussicht nach nicht erreicht werden. Nur in Lettland, Spanien, Portugal und Estland konnte die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2001 und 2009 be-

„Wir dürfen in unseren Bemühungen für mehr Verkehrssicherheit nicht nachlassen“, kommentierte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf die Zahlen. Eine erneute Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 wird von der EU-Kommission angestrebt.

In den 15 Staaten, die sich im Jahr 2001 eine Halbierung der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 zum Ziel gesetzt hatten, ging die Zahl der Verkehrstoten durchschnittlich um 42 Prozent zurück. Einen Rückgang um 27 Prozent verzeichneten die zehn Länder, die sich diesem Ziel 2004 anschlossen.

Als Hauptursachen für schwere oder tödliche Verletzungen im Straßenverkehr gelten überhöhte Geschwindigkeit, Trunkenheit am Steuer und Fahren ohne Sicherheitsgurt. Jährlich werden in Europa 1,7 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt, darunter 300.000 schwer.

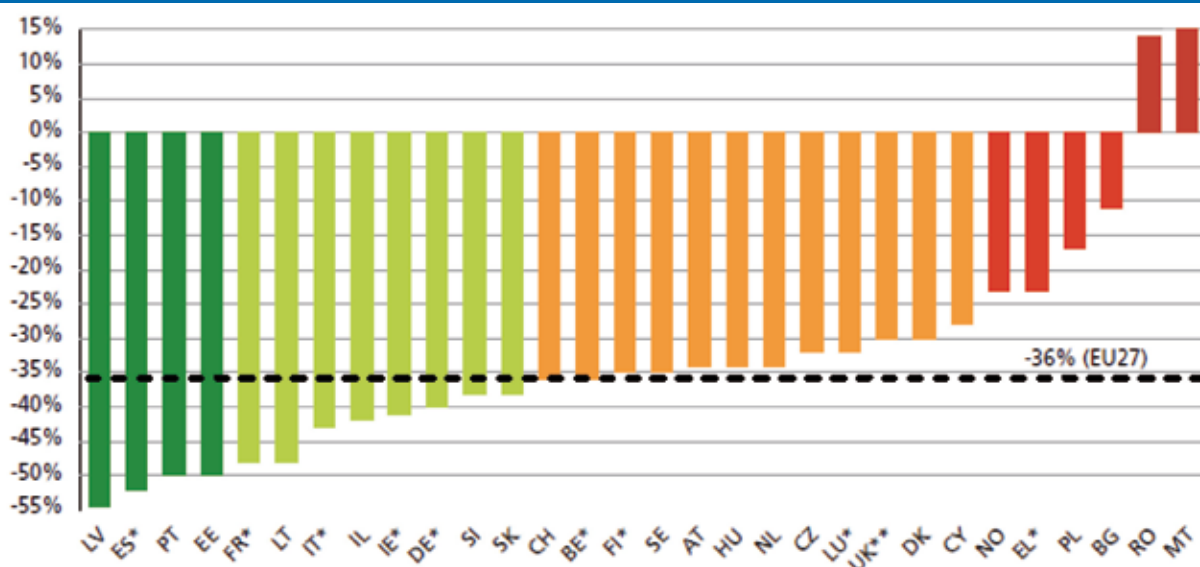
Der komplette Report ist unter [www.etsc.eu/PIN-publications.php](http://www.etsc.eu/PIN-publications.php) zu finden.

Das Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr von 2001 bis 2010 zu halbieren, werden voraussichtlich nur vier Mitgliedsstaaten erreichen. Dies geht aus dem aktuellen Road Safety Performance Index (PIN) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) hervor. Bis zum Jahr

reits halbiert werden. An der Spitze der sichersten europäischen Länder stehen Schweden, die Niederlande, Großbritannien, die Schweiz und Norwegen. Deutschland folgt mit 51 Verkehrstoten je eine Million Einwohner auf Platz sechs. Der EU 27-Schnitt liegt bei 70 Verkehrstoten je eine Million Einwohner.

GRAFIK > ETSC

Veränderung der Getötetenzahlen von 2001 bis 2009 in Prozent



\* Provisional estimates were used for 2009 as final figures for 2009 were not yet available at the time of printing. \*\* UK 2009: ETSC estimate for the whole UK based on EC CARE Quick indicator for GB only.

EUROPA

DVR-report 2/2010

## ERIC informiert über computergestützte Lernprogramme

Computergestützte Lernprogramme (CBT – Computer Based Trainings) leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. So lautet das Fazit eines internationalen Erfahrungsaustausches in Brüssel. Der DVR als Konsortialführer und die Projektpartner aus Österreich, Spanien und Polen hatten zum Abschluss des von der EU geförderten Projekts ERIC (Experiencing CBTs in Road Safety in the European Communities) Vertreter von Verbänden und interessierte Institutionen zu einer Informationsveranstaltung nach Brüssel eingeladen. Sie berichteten über ihre positiven Erfahrungen bei der Übertragung und Anpassung der CBTs „Bewältigung von Fahraufgaben – fahrphysikalische Grundlagen“ und „Todmüde? – ohne mich“ in die jeweiligen Sprach- und Kulturräume. Unter den Gästen, die die CBTs selbst testen konnten, war auch Paola Cielo als Vertreterin der EU-Kommission.

Die Projektkoordinatorin beim DVR, Jacqueline Lacroix, stellte zunächst die Projektbausteine, Partner und Herausforderungen des ERIC-Projekts vor. Es folgte eine Bestandsaufnahme von CBTs, WBTs (Web Based Trainings) und Lern-/Lehrkonzepten in den entsprechenden Ländern. Die CBTs sind in die entsprechenden



DVR-Projektkoordinatorin Jacqueline Lacroix

Sprachen übersetzt und angepasst worden. Im Rahmen von Seminaren, die in den Partnerländern durchgeführt wurden, haben sowohl Berufskraftfahrer als auch Pendler sowie Fahrer von Einsatzfahrzeugen die CBTs getestet und ihre Bewertungen in standardisierten Fragebögen abgegeben.

Über die Ergebnisse der Akzeptanzanalyse beider CBTs berichteten Cristina Monléon und Jean-Francois Pace vom Institut INTRAS (Research Institute of Traffic and Road Safety) der Universität Valencia. Hohe

Akzeptanzwerte über den gesamten Vor- und Nachuntersuchungszeitraum hinweg und nur graduelle Unterschiede zwischen den Ländern bräuchten die Erkenntnis, dass diese CBTs durchaus in weitere Länder übertragen werden könnten.

Dagmara Jankowska vom polnischen Motor Transport Institute stellte Überlegungen vor, wie die Lernprogramme weiter verbreitet werden könnten. Zum Einsatz für unterschiedliche Zielgruppen sei eine differenzierte Betrachtung notwendig, um entsprechende Schritte einzuleiten.

Abschließend fasste Christine Turetschek von der FACTUM OHG aus Österreich die aus dem ERIC-Projekt abgeleiteten Empfehlungen zum Transfer der Lernelemente zusammen, die der EU Kommission und allen EU-Staaten zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Empfehlungen umfassen zum einen Möglichkeiten, wie die Lernmedien eingesetzt werden können. Zum anderen, wie EU-Studien zum Einsatz von e-learning-Methoden und Materialien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Europas Straßen durchgeführt werden können. Darüber hinaus geht es um die Entwicklung von Kriterien zur Auswahl von Übersetzern der Lernprogramme.

FOTOS > DVR



Testeten die CBTs in Brüssel: Teilnehmer des ERIC-Informationstages.

# Verändert ACC das Fahrerverhalten?

Eine Untersuchung der TU Braunschweig im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) greift das schwierige und oft kontrovers diskutierte Thema auf, inwieweit die Technik den Menschen ersetzen kann, ohne ihm die Verantwortung für sein Verhalten zu nehmen.

Untersucht wurden der Abstandsregelautomat ACC (Adaptive Cruise Control) und sein Vorgänger, der Tempomat. Tempomaten halten eine vom Fahrer eingestellte Geschwindigkeit selbstständig ein. Der Fahrer muss seine Verkehrsumgebung beobachten und gegebenenfalls eingreifen, um sichere Abstände einzuhalten. Der Abstandsregelautomat ACC berücksichtigt zusätzlich auch die Einhaltung eines sicheren Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug.

In einem dynamischen Fahrsimulator führten elf erfahrene Tempomat-Nutzer und elf Novizen jeweils drei Fahrten durch: ohne unterstützende Systeme, mit Tempomat und mit ACC. Jede Fahrtstrecke enthielt zwei Autobahnabschnitte und ein Stück Landstraße mit wechselnden Geschwindigkeitsbegrenzungen, um zu untersuchen, wie die Fahrer ihre Fahrweise darauf anpassten. Auf der Autobahnfahrt wurde zudem ein Stau und auf der Landstraße eine nebelige Strecke zur Beobachtung der Reaktionen auf weitere Umweltreize simuliert, die eine Anpassung der Geschwindigkeit erforderten. Darüber hinaus waren auf der Autobahnfahrt Nebenaufgaben (visuelle Suchaufgaben) zu bearbeiten, um eine mögliche Abwendung von der Fahraufgabe zu prüfen. Bei jeder Fahrt wurden das Fahrverhalten und physiologische Reaktionen (Herzrate) aufgezeichnet.

Die Testergebnisse bei der Nutzung von Tempomat oder ACC fielen sehr ähnlich aus. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden besser eingehalten, die maximalen Geschwindigkeiten fielen geringer aus. Wenn die Geschwindigkeit aufgrund von Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Nebel reduziert werden musste, erfolgte das mit Tempomat und ACC um etwa fünf Sekunden verzögert. Die Fahrer mussten sich erst bewusst machen, dass die Systeme diese Anpassung nicht leisten und sie selbst eingreifen müssen. Hinsichtlich eines möglichen Missbrauchs der Systeme ergaben sich bei der Bearbeitung von Nebenaufgaben keine Hinweise. Weder mit Tempomat noch mit ACC wurden mehr Nebenaufgaben bearbeitet, allerdings wurden bei der Bearbeitung von Nebenaufgaben die Geschwindigkeiten mit ACC und Tempomat nicht so stark verringert wie bei der Fahrt ohne Systeme. Ob sich das Unfallrisiko bei der Anwendung der Systeme erhöht, ließ sich durch die Studie nicht beantworten.

Fazit: Das Fahren mit Tempomat führt zu keinen gefährlichen Veränderungen des Fahrerverhaltens. Die Studie liefert aber auch Hinweise darauf, dass eine Geschwindigkeitsanpassung mit Tempomat und ACC verzögert geschieht. Das kann als vermindertes Situationsbewusstsein interpretiert werden. Wünschenswerte Erweiterungen der Funktionalität – beispielsweise eine Anpassung an Verkehrszeichen – könnten diesen unerwünschten Effekt eventuell noch verstärken. Es werden wohl noch weitere Studien, auch mit anderen Fahrerassistenzsystemen, notwendig sein, um festzustellen, inwieweit sie das Fahrerverhalten verändert.

FOTO > MAN



ACC sorgt für sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2010, 40. 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:

DVR, Fotolia, Thomas Fröhlich,  
Unfallkasse Rheinland-Pfalz

### 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.

G 3169 F

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

