

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 3/2010



MITGLIEDER

## Wie gefährlich ist der Stadtverkehr?

### **VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

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



AKTUELL

### Verletzte und Angehörige im Fokus



JOURNAL

### Fahrerassistenzsysteme



INTERVIEW

### Dr. Matthias Ruete

## Ford-Spritspartraining ausgezeichnet

Die Deutsche Energie-Agentur (dena) hat das Ford-Spritspartraining „Eco-Driving Kompakt“ mit dem Qualitätslabel „Good Practice Energieeffizienz“ in der Kategorie „Information und Motivation“ ausgezeichnet. Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit dem DVR entwickelt und wissenschaftlich evaluiert.

Bereits seit August 2000 bietet Ford bundesweit allen Autofahrern, unabhängig von der Automarke, Spritspartrainings an. Diese einstündigen Fahrten finden im realen Straßenverkehr statt und werden von Fahrlehrern geleitet, die der DVR ausgebildet und zertifiziert hat. Bewusstes Fahren schont nicht nur die Umwelt, sondern auch den eigenen



FOTO > DVR

Spritspartraining im Realverkehr.

Geldbeutel: Durch eine effiziente Fahrweise lassen sich bis zu 25 Prozent Kraftstoff sparen.

Ford ist der erste Automobilhersteller, den die dena mit dem Energieeffizienz-Label ausgezeichnet hat.

## Goldenes R 2010/2011: „Am Fichtenplan Nord“ beste Raststätte

Der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) und sein langjähriger Kooperationspartner DVR haben zum 14. Mal das „Goldene R“ an die zehn besten bundesdeutschen Raststätten verliehen.

Mit einer Gesamtnote von 1,33 belegte die an der A 10 in Brandenburg gelegene Raststätte „Am Fichtenplan Nord“ den ersten Rang. Es folgten auf

den Plätzen zwei und drei Vorjahressieger „Hirschberg Ost“ (A 9) und „Im Hegau Ost“ (A 81).

Genau 32.750 Besucher haben die 143 teilnehmenden Rastbetriebe in punkto Sauberkeit und Hygiene, Preis-Leistungs-Verhältnis, Küche und Service sowie Ausstattung und Familienfreundlichkeit kritisch unter die Lupe genommen. Aus der Flut von

rund 131.000 Einzelbewertungen ließ der ARCD von einem unabhängigen Institut die Durchschnittsnote ermitteln. Fazit: Das Qualitätsniveau deutscher Autobahnraststätten ist nach wie vor gut bis sehr gut. Bei allen zehn Erstplatzierten steht eine eins vor dem Komma.

Für den DVR spielen insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit dieses Wettbewerbs eine entscheidende Rolle: Mit dem „Goldenen R“ werden Anreize gegeben, die Angebote in den Raststätten zu verbessern. Die qualitative Ausstattung der Rasthäuser an den deutschen Autobahnen trägt dazu bei, dass die Autofahrer eine Pause als Bereicherung ihrer Urlaubsfahrt ansehen.

Traditionell beteiligte sich der DVR bei der diesjährigen Auflage des „Goldenen R“ wieder mit einem Verkehrssicherheits-Quiz.

Die glücklichen Gewinner wurden im Dortmunder SIGNAL IDUNA PARK ausgezeichnet.

FOTO > ARCD



Glückliche Gewinner: Im SIGNAL IDUNA PARK verlieh der ARCD das Goldene R.



## Qualitätssiegel Verkehrssicherheit

„Nach Richtlinien des DVR“ ist ein seit vielen Jahren eingeführter und anerkannter Qualitätsbegriff bei der Durchführung fahrpraktischer Sicherheitstrainings und -programme. Mit den 37 Anbietern, die diesen Qualitätsbegriff führen, hat der DVR eine eigenständige Umsetzervereinbarung oder einen Lizenzvertrag geschlossen. Die Umsetzer verpflichten sich darin, hohe Qualitätsstandards einzuhalten, die in einem Qualitätsmanagement-System festgelegt sind.

Im Laufe der Jahre hat sich aber eine Fülle weiterer Trainingsangebote auf dem Markt entwickelt. Für diese vergibt der DVR unter ganz bestimmten strengen Voraussetzungen das „Qualitätssiegel Verkehrssicherheit“. Mittlerweile gibt es 30 Qualitätssiegelinhaber, darunter sind 24 der oben genannten Umsetzerverbände, die ihre Trainings auch nach den Richtlinien des DVR durchführen.

Das Qualitätssiegel ist sichtbarer Ausdruck eines hohen Sicherheitsniveaus und zeigt dem Verbraucher, dass es sich um ein seriöses Angebot handelt, das neueste Erkenntnisse zur Durchführung fahrpraktischer Trainings berücksichtigt. Mit dem „Qualitätssiegel Verkehrssicherheit – anerkanntes und kontrolliertes Training“ werden hohe Fahrersicherheitsstandards dokumentiert.

Um das Qualitätssiegel verwenden zu können, werden der Inhalt des Trainings, die angewendete Methode, das System der Trainerausbildung und -fortbildung sowie die Kontrolle und Aspekte der Qualitätssicherung beurteilt.

Als einfach zu erkennendes Zeichen soll es den Kunden als Orientierungshilfe dienen, qualitativ hochwertige Angebote auf den ersten Blick zu erkennen. Es macht das Kernziel des Angebots deutlich, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Weitere Informationen zu den Sicherheitstrainings und -programmen der die Programme umsetzenden Organisationen unter [www.dvr.de/sht](http://www.dvr.de/sht).

## Betreuung der Fahranfänger muss verbessert werden

Junge Fahranfänger sind hochmobil, als „digital natives“ per SMS oder surfend im Internet und als Risikofahrer auf der Straße. Sie fahren gerne, sie fahren viel und leider auch viel zu oft zu schnell.

Was passiert mit diesen jungen Menschen, die in anderen Lebensbereichen wie Schule und Beruf Verantwortung übernehmen, wenn sie ein Auto fahren? Da ist auf der einen Seite die Unerfahrenheit mit unterschiedlichen Verkehrssituationen, das so genannte Anfängerrisiko. Da ist auf der anderen Seite aber auch das in der Jugendlichkeit begründete Risiko, das zu Verhaltensweisen verleitet, die nur schwer erklärbar sind. Wir haben in Deutschland eine hoch professionelle Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung, um die uns andere Länder beneiden, und trotzdem bekommen wir das Problem nicht in den Griff. Wie lassen sich die jungen Menschen auf hochkomplexe Abläufe und Verhaltensweisen im Straßenverkehr vorbereiten?

Wir müssen uns deutlich machen, wie gezieltes Lernen und gezieltes Lehren vor, während und nach der Fahrausbildung funktioniert, welche Zeiträume benötigt werden und welche Konsequenzen Über- und Unterforderung in Lernsituationen nach sich ziehen. Die Fahrschulzeit allein reicht dafür nicht aus. Verkehrssicherheitsexperten sind sich darin einig, dass der Verkehrserziehung in Kindheit und Jugend, ausdrücklich auch in der Schule, hohe Bedeutung zukommt. Und: Eine verlängerte begleitete Phase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung muss weiterentwickelt werden. So genannte Mehrphasenmodelle aus dem europäischen Ausland können nicht eins zu eins übertragen werden, aber die Grundidee einer Lernzeitverlängerung muss auch in Deutschland für eine Verbesserung der Fahranfängerbetreuung genutzt werden.

Es reicht nicht aus festzustellen, dass ein Modellprojekt wie das „Begleitete Fahren ab 17“ erfolgreich ist. Es muss sichergestellt werden, dass dies auch langfristig so bleibt und möglichst viele davon profitieren.

Die Fakten liegen auf dem Tisch. Jetzt muss gehandelt werden.

### INHALT

FORUM	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
IM BLICKPUNKT	9
JOURNAL	13
EUROPA	18
INTERVIEW	19
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

# Verletzte und Angehörige im Fokus von „Runter vom Gas!“

Neue Plakatmotive der Kampagne vorgestellt



FOTO > BMVBS

Dr. Hans-Joachim Wolff, DVR-Vizepräsident und Vorstandsvorsitzender der DGUV, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Felix Bernhard, Guido Krautkrämer und Dr. Anett Reißbauer, stv. Vorsitzende Berufsverband Rehabilitationsärzte Deutschland e.V. bei der Vorstellung der Plakatmotive in Berlin (v.l.n.r.).

Guido Krautkrämer, wie sich das Leben nach einem Verkehrsunfall für Unfallopfer und deren Angehörige verändert. Dr. Anett Reißbauer, stellvertretende Vorsitzende des Berufsverbandes Rehabilitationsärzte Deutschland e.V. (BVPRM) beschrieb den Umgang mit Verletzten nach einem Unfall aus medizinischer Sicht.

Die vierte und emotionale Motivreihe der Kampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesverkehrsministeriums und des DVR setzt die deutliche Ansprache der vorherigen Motive fort. Wie auch die nachempfundenen Todesanzeigen, die Abbildungen von Unfallwracks und Hinterbliebenen rütteln sie auf und zeigen schonungslos die möglichen Folgen unangepasster Geschwindigkeit. Sie werden in den nächsten Monaten an Autobahnen, Rastplätzen und Landstraßen zu sehen sein. Zusätzlich werden im Rahmen der Kampagne zahlreiche Präventionsprojekte und PR-Kooperationen umgesetzt.

Von Sandra Demuth

Jährlich erleiden rund 70.000 Menschen bei Verkehrsunfällen schwere oder schwerste Verletzungen. Die neue Plakatserie der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ rückt diese Unfallopfer in den Fokus. Die eindringlichen Motive zeigen Verletzte mit ihren Angehörigen.

„Damit wollen wir die Menschen aufrütteln und das Bewusstsein für die Folgen überhöhter Geschwindigkeit schärfen. Ich bin zuversichtlich, dass die Plakate dazu beitragen, die Zahl der Verkehrsunfälle in Deutschland weiter zu senken“, sagte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bei der Vorstellung der Plakate in Berlin.

„Mit ‚Runter vom Gas!‘ haben wir erreicht, dass in allen gesellschaftlichen Gruppen wieder intensiv über Verkehrssicherheit diskutiert wird“, ergänzte Dr. Hans-Joachim Wolff, DVR-Vizepräsident und Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen

Unfallversicherung (DGUV). „Ich bin mir sicher, dass auch diese Plakatmotive dazu beitragen, dass möglichst viele Menschen über ihre Verantwortung im Straßenverkehr nachdenken und ihr Fahrverhalten entsprechend ändern“, so Dr. Wolff weiter.

Während der Pressekonferenz berichteten Felix Bernhard, Opfer eines Motorradunfalls und seitdem im Rollstuhl sitzend, und sein Jugendfreund

**Bundesweite Motorrad-Filmmacht**  
So fand Mitte September eine bundesweite Motorrad-Filmmacht unter dem Motto „Runter vom Gas!“ statt. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern, X-Verleih und der Biker Union wurde in 13 Städten der Roadmovie



FOTO > DVR

Unterstützung für „Runter vom Gas!“: Das Präsidium der DGU mit DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer (1. Reihe Mitte) und DGU-Präsident Prof. Dr. Norbert Südkamp (rechts daneben).



Die Motive der vierten Plakatserie rücken das Schicksal der Verletzten in den Fokus.

„Mammuth“ noch vor dem offiziellen Start exklusiv für Motorradfahrer gezeigt. Offiziell eröffnet wurde die Filmnacht in den meisten Kinos durch einen prominenten Vertreter des jeweiligen Bundeslandes. Im Vorprogramm wurden die Gewinnerfilme des „Runter vom Gas!“-Filmwettbewerbs gezeigt. Kampagnenvertreter und Polizisten verteilten Infomaterialien und gaben Tipps zum sicheren Motorrad fahren. In Dortmund begrüßte NRW-Verkehrsminister Harry Kurt Voigtsberger die Gäste, in Potsdam und Erfurt hielten dessen Kollegen Jörg Vogelsänger und Christian Carius die Eröffnungsrede. Der Saarländische Innenminister Stephan Toscani freute sich in seiner Ansprache über die zahlreichen Gäste und rief ihnen auch zum Ende der Saison noch einmal den Slogan der Kampagne „Runter vom Gas!“ ins Gedächtnis. In Dresden erwartete die Biker ein prominenter Überraschungsgast: Dirk Heidolf, ehemaliger Motorrad-WM-Pilot und aktueller Teamchef des Racing Teams Germany berichtete von seinen Erfahrungen als Profi-Rennfahrer. In Kiel wurde die

Motorrad-Filmnacht von Speedway-Weltmeister Egon Müller besucht.

Der Jahreskongress der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) im Oktober bildete den Auftakt einer Kooperation mit den Unfallchirurgen. Mit einem Medienbild bekundeten sie ihre Unterstützung der Kampagne. Die Ärzte tragen die Botschaft der Kampagne in ihre Krankenhäuser und sorgen dafür, dass die „Runter vom Gas!“-Materialien dort verteilt werden.

#### Zielgruppe junge Fahrer

Das oft angespannte Verhältnis zwischen Fahrradfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern ist der Anlass für den „Runter vom Gas!“-Fotowettbewerb im November. Jährlich werden in Deutschland rund 80.000 Fahrradfahrer bei Verkehrsunfällen verletzt – mehr als 450 von ihnen tödlich. Junge Verkehrsteilnehmer sind besonders gefährdet. So kommt im Schnitt alle 34 Minuten ein Rad fahrendes Kind oder Jugendlicher im Alter bis zu 18 Jahren zu Schaden. Eine Ursache für diese erschreckenden Zahlen ist mangelnde Rücksichtnahme: Einige Autofahrer empfinden Fahrradfahrer manchmal als „Störfaktor“ und vergessen darüber ihre eigene Rolle als stärkerer Verkehrsteilnehmer. Fahrradfahrer wiederum gehen im Straßenverkehr oft unnötige Risiken ein, da sie ihre eigene Verletzlichkeit unterschätzen. Gemeinsam mit dem ADAC, dem ADFC, Fahrrad XXL und Tank & Rast rufen die Kampagneninitiatoren dazu auf, ein Zeichen für ein harmonisches Miteinander im Straßenverkehr zu setzen. Fahrradfahrer und motorisierte Verkehrsteilnehmer demonstrieren ihr partnerschaftliches Verhältnis mit einem kreativen Foto samt persönlichem Statement. Eine siebenköpfige Jury um Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer und DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf wählt die Gewinner aus. Lena Gercke, Model und leidenschaftliche Radfaherin, gehört neben ADAC-Präsident Peter Meyer, dem ADFC-Vorsitzenden Karsten Hübner, Tank & Rast-Geschäftsführer Peter Markus Löw

und der Moderatorin der BR-Radltour Annette Betz ebenfalls zur Jury. Zu gewinnen gibt es Fahrräder und ADAC-Fahrsicherheitstrainings.

Wehrdienst- und Zivildienstleistende zählen zur Gruppe der jungen Fahrer und sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Um sie für die Ziele der Kampagne zu sensibilisieren, wurde für Wehrdienstleistende eine zielgruppengerechte Ansprache entworfen sowie Infomaterial entwickelt. „Zivis“ werden durch eine Lehreinheit in den Zivildienstschulen mit ihren speziellen Risiken im Straßenverkehr und den Gefahren einer unangepassten Geschwindigkeit vertraut gemacht. Park & Rail-Parkhäuser sowie Park & Ride-Parkplätze verschiedener Verkehrsverbünde beteiligen sich ebenfalls an der Kampagne „Runter vom Gas!“. Bundesweit mahnen sie an Ausgängen von Parkhäusern und Parkplätzen sowie auf Parkscheintrückseiten vor unangepasster Geschwindigkeit.

Weitere Infos rund um die Kampagne sowie die Teilnahmebedingungen des Fotowettbewerbs finden sich unter [www.runter-vom-gas.de](http://www.runter-vom-gas.de).

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



FOTO > BMVBS

Beim Fotowettbewerb rufen Dr. Peter Ramsauer und Lena Gercke für ein partnerschaftliches Miteinander zwischen Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern auf.



# Wie gefährlich ist der Stadtverkehr?

FOTOS > DEKRA



E-Bike kollidiert mit geöffneter Autotür.

Autos, Fahrräder, Fußgänger, Lastwagen, Straßenbahnen und Busse – nirgendwo ist der Verkehr so vielfältig, hektisch und unübersichtlich wie in der Stadt. Zwei Drittel aller Unfälle ereignen sich innerorts – mit schweren Konsequenzen vor allem für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. In ihren aktuellen Crashtests zeigten AXA und DEKRA häufige und neue Unfallszenarien und Wege, wie der Verkehr in Städten sicherer gemacht werden kann.

Im Stadtverkehr taucht zurzeit eine neue Gefahrenquelle auf. Mit Elektro-Bikes können auch untrainierte Fahrer Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h erreichen. Die Geschwindigkeit birgt allerdings auch die Gefahr der Fehleinschätzung durch andere Verkehrsteilnehmer. Wenn jemand glaubt, dass ein älterer Herr auf seinem Fahrrad grundsätzlich gemächlich unterwegs ist, kann es aufgrund dieser Fehleinschätzung schnell zu einem Unfall kommen. In einem Crashtest haben jetzt Experten eine Kollision eines E-Bikes mit einer sich öffnenden Autotür demonstriert. Der Unfall hätte bei einem Menschen zu schweren Kopf- und Brustverletzungen geführt. Die Unfallforscher fordern deswegen eine Helmtragepflicht für Fahrer schneller Elektro-Bikes.

Die Stadt ist auch für Fußgänger ein gefährliches Pflaster. Über 90 Prozent aller Fußgängerunfälle ereignen sich innerorts, die meisten davon auf der Fahrbahn. Mit einbrechender Dunkelheit verlagert sich das Unfallgeschehen dagegen stärker an den Straßenrand. Die Unfallquote im Längsverkehr steigt von 28 Prozent bei Tageslicht auf 45 Prozent in der Nacht. Dass Fußgänger in der Nacht leicht übersehen werden, liegt einerseits an zum Teil mangelhafter Straßenbeleuchtung, andererseits an der schlechten Sichtbarkeit von Fußgängern mit dunkler Kleidung. Bei einem Crashtest wurde deutlich, dass bereits eine Kollision mit 30 km/h für einen erwachsenen Fußgänger erhebliche Verletzungen zur Folge hat. Allerdings ist die Überlebenschance in diesem Fall groß. Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 60 km/h verläuft der Unfall fast immer tödlich. Die Experten von AXA und DEKRA raten Autofahrern zum Kauf von Fahrzeugen mit aktiven Sicherheitssystemen, die den Fußgänger automatisch erkennen und eine Bremsung einleiten. Zu achten sei ferner darauf, dass die Fahrzeugfront moderner Personenwagen mit passiven Elementen zum Fußgängerschutz ausgestattet ist. Auch beim Straßenbau können Verbesserungen

erzielt werden. Verkehrsinseln beispielsweise verkürzen den Überweg und Verengungen sind geeignet, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge an kritischen Stellen zu reduzieren.

Zu gefährlichen Situationen kommt es im Stadtverkehr immer wieder mit Lkw. Wegen des geschlossenen Laderaums und ihrer hohen Sitzposition haben Lastwagenfahrer oft nicht im Blick, was sich hinter, direkt vor oder neben ihrem Fahrzeug abspielt. Spiegelsysteme helfen, diese Toten Winkel zu verkleinern. Ganz eliminieren können sie sie aber nicht. Kameras zur Überwachung des Fahrzeugumfeldes sind bisher nur wenig verbreitet. Tödliche Gefahr kann selbst von stehenden Lkw ausgehen. Eine zum Beladen ausgeklappte Ladebordwand ist ein extrem formaggressives und schlecht sichtbares Gebilde auf der Fahrbahn. Wie ein Crashtest mit 60 km/h zeigt, haben Autofahrer bei einer Kollision mit einer solchen Hubladebühne dort keinerlei Überlebenschancen, wo die Ladebordwand in den Fahrgastraum eindringt. Deshalb muss gut sichtbar mit zwei Blinklichtern sowie retroreflektierenden, rot-weißen Markierungen vor heruntergeklappten Hubladebühnen gewarnt werden.



Kaum Überlebenschancen: Pkw fährt mit 60 km/h auf ausgeklappte Ladebordwand.

# Was tun, wenn?

## Die German Safety Tour, das Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße, ist im dritten Jahr erfolgreich.

Was tun, wenn man als Motorradfahrer auf seiner gewählten Fahrlinie durch die Kurve fährt und es kommt ein Pkw entgegen, der die Kurve schneidet? Was tun, wenn sich auf einer Kreuzung im Gegenverkehr ein Linksabbieger befindet? Was tun bei Ölspuren, Schotter, Dreck, Schlaglöchern, Längsrillen, Hundsen oder Katzen auf der Fahrbahn?

Das Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße bietet selbst routinierten Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern Antworten und vor allem die Möglichkeit, das Gelernte im realen Verkehr umzusetzen.

Die „obere Hälfte des Motorrads“ hat eine Menge an Kompetenzen, wenn es darum geht, Motorradunfälle zu vermeiden. Zwar sind vielfach die Hauptverursacher von Unfällen mit Motorradfahrern andere Fahrzeugführer, aber für Biker gibt es viele Sicherheitsspielräume, die leider oft nicht konsequent ausgenutzt werden.

Die Statistik spricht eine eindeutige Sprache zur Gefährdung der Motorradfahrer. Im Jahre 2009 hatten sie einen Anteil von 16 Prozent an den Getöteten und stellten damit nach den Pkw-Insassen die zweitgrößte Gruppe der Personen, die im Straßenverkehr ums Leben kamen. Die

Tatsache, dass der Getötetenanteil bei den Motorradbenutzern doppelt so hoch ist wie ihr Anteil an den Verunglückten, drückt aus, dass Motorradunfälle mit schweren Unfallfolgen verbunden sind. Von den 650 getöteten Motorradfahrern waren 116 (17,4 Prozent) im Alter von 18 bis 24 Jahren, das sind 15 Prozent der im Straßenverkehr getöteten jungen Menschen in diesem Alter. Motorradfahren birgt Risiken in sich, die alle Altersgruppen betreffen, und darunter vor allem die Wiedereinsteiger, für die Fahren ein neues Freizeiterlebnis darstellt.

Bei der German Safety Tour werden von Kameras, die auf den Motorrädern der Trainer montiert sind, die Fahrlinien der vorausfahrenden und nachfahrenden Kursteilnehmer gefilmt. Die Auswertung der Aufnahmen erlauben zeitnahe Rückmeldungen zu den Fahrlinien. Beim wiederholten Durchfahren der Kurven in Zweiergruppen verfestigen die Teilnehmer die Sicherheitslinien und lernen, wie man sich untereinander sicherheitsbezogene Rückmeldungen geben kann.

Eine Landstraßenfahrt mit dem Auftrag, nach möglichen „Fluchtwegen“ ins Gelände zu suchen, schärft den Blick und ist zugleich eine gute mentale Vorbereitung auf schwierige Situationen. Das Fahren auf Schotter und losem Untergrund verdeutlicht, welcher Sicherheitsgewinn durch ABS erzielt werden kann, ein



Erfahrungsaustausch in der Gruppe.

Assistenzsystem, das bei Motorrädern zur Normalität werden sollte.

Am zweiten Tag des Trainings auf der Straße müssen die Teilnehmer selbst eine Gruppe für eine gewisse Zeit führen: die Route vorbereiten, Gruppenregeln absprechen, Geschwindigkeit wählen und geeignete Treffpunkte suchen.

Die Unfallforschung der Versicherer im GDV, der DVR und die Zeitschriften „Der Motorradfahrer“ und „Der Tourenfahrer“ haben als Kooperationspartner in Zusammenarbeit mit BMW auch dieses Jahr erneut aus den zehn deutschen Touren wieder das „German Safety Team“ zusammengestellt. Die einhellige Meinung der Teilnehmer: „Das Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße muss weiter angeboten und durchgeführt werden“.

Ein Teilnehmer der German Safety Tour 2010:

„Ich fahre nun seit 22 Jahren und nach etlichen 100.000 km würde ich sagen, ich kann Motorrad fahren. Doch die Tour hat bewiesen, dass man doch nicht alles kann. Durch die Instruktionen und ihre Videoaufnahmen erkennt man doch, dass sich ein gewisser Schlendrian eingestellt hat. Wenn einem dies gesagt wird, denkt man noch, naja, ist doch nicht so wild, aber wenn man dann noch den Videobeweis hat, lässt sich nicht mehr daran rütteln. Deshalb fände ich gut wenn die German Safety Tour weitergeführt wird, es könnte einigen Motorradfahrern das Leben retten.“

FOTOS > DVR



Auf der sicheren Fahrlinie durch die Kurve.



# „Es menschelt wieder im Straßenverkehr“

FOTO > DVR



Ehrung der Kavaliere der Straße in Aachen.

## Kavaliere der Straße in Aachen ausgezeichnet

Die Bergung verletzter Personen aus Unfallwracks, lebensrettende Erste-Hilfe-Maßnahmen, die Absicherung einer unübersichtlichen Unfallstelle oder die beruhigende Ansprache und das Kümmern um einen Verletzten – solche und viele weitere Situationen sind es, die aus Verkehrsteilnehmern Kavaliere der Straße machen. Und das seit mittlerweile 51 Jahren, organisiert von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ im DVR. Ein Begriff, der längst ein Markenzeichen geworden ist und bis heute nichts an Aktualität eingebüßt hat.

Im Weißen Saal des Aachener Rathauses wurden im Oktober elf Frauen und Männer für ihre Tatkraft und Zivilcourage im Straßenverkehr als Kavaliere der Straße ausgezeichnet. Gerd Brunner, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft, nannte die Geehrten „Botschafter der Menschlichkeit im Straßenverkehr“. Alle Verkehrsteilnehmer seien auf gegenseitige Rücksichtnahme angewiesen. Brunner zeigte sich zuversichtlich, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer verbessere. „Es menschelt wieder im Straßenverkehr“, lautete sein Fazit. Damit meinte er nicht nur die beeindruckenden „Kavalieregeschichten“, sondern er beobachtete dies Tag für Tag auf unseren Straßen.

Lobende Worte für die Kavaliere fand auch Aachens Bürgermeister Björn Jansen: „Sie erwärmen das soziale Klima auf unseren Straßen.“

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner unterstrich den Vorbildcharakter der Kavaliere der Straße: „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. Ihr Verhalten soll anderen Menschen Mut machen, im Notfall zu helfen und nicht wegzuschauen.“

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 51 Jahren konnten rund 65.000 Kavaliere der Straße geehrt werden.

## SafetyCheck 2010

### Fahrzeuge junger Fahrer mit erheblichen Mängeln

Bereits im vierten Jahr in Folge richteten die Deutsche Verkehrswacht, der DVR und DEKRA in diesem Jahr die Verkehrssicherheitsinitiative SafetyCheck aus. Fast 18.000 junge Autofahrerinnen und Autofahrer – mehr als in den Jahren zuvor – nutzten im Zeitraum von Mai bis Juni die Gelegenheit, ihren Pkw an DEKRA-Prüfstationen im ganzen Bundesgebiet einer kostenlosen Sicherheitskontrolle zu unterziehen.

Die Ergebnisse 2010 liegen jetzt vor: An drei Viertel der geprüften Fahrzeuge (77 Prozent) stellten die Sachverständigen teils gravierende

technische Mängel fest. Zu einem großen Teil waren sicherheitsrelevante Bauteile wie die Bremsanlage, das Fahrwerk und die Reifen betroffen. 50 Prozent aller Fahrzeuge hatten Mängel an Fahrwerk, Räder/Reifen und Karosserie. Bei 42 Prozent gab es Mängel an Beleuchtung, Elektrik und Elektronik. 40 Prozent der Fahrzeuge wiesen Mängel an der Bremsanlage auf.

Im Schnitt waren die untersuchten Fahrzeuge 10,9 Jahre alt. 69 Prozent der jungen Fahrer fuhren mit einem Pkw vor, der acht Jahre oder älter war. Mit zunehmendem Fahrzeugalter steigt die Mängelquote stark an. Die Fahrzeuge der jungen Fahrer fielen außerdem durch ein weiteres Sicherheitsdefizit auf: Fast ein Drittel (29 Prozent) waren weder mit

Fahrerairbag noch mit ABS oder ESP ausgestattet. Weitere zwölf Prozent hatten lediglich eines dieser Sicherheitssysteme an Bord.

Ausgerechnet die Fahrer, die international ein besonders hohes Risiko haben, im Straßenverkehr getötet oder verletzt zu werden, sind also mit Fahrzeugen unterwegs, die in einem eher schlechten Zustand sind. Clemens Klinke, Vorsitzender der Geschäftsführung DEKRA Automobil GmbH, forderte deshalb in seinem Fazit, der hohen Mängelquote an älteren Autos durch eine der Mängelhäufigkeit angepasste Überprüfung von älteren Fahrzeugen Paroli zu bieten. Mit diesem überfälligen Schritt könnte man mit wenig Aufwand viel für die Sicherheit dieser Risikogruppe auf unseren Straßen tun.



# Präventionspartner der Mitarbeiter

## Deutsche Post DHL: Verkehrssicherheit wird groß geschrieben

Bereits seit drei Jahren verfolgt der DVR die Sicherheitsstrategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.“

Vision Zero, ein Begriff aus der Arbeitssicherheit, tauchte das erste Mal Mitte der 1990er Jahre in der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit auf. Schweden wollte damit der Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Impuls geben, um die Unfallzahlen im Straßenverkehr weiter zu senken. Der Kerngedanke ist, Systeme so zu gestalten, dass Fehler keine fatalen Folgen haben. Es handelt sich also um eine strategische Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern.

In der Arbeit des DVR und seiner Mitglieder ist Vision Zero

bereits fest verankert. Immer mehr Organisationen schließen sich dem Grundsatz an: im Zweifel für Verkehrssicherheit.

Doch wie sieht es in der Praxis aus? Wie wird Vision Zero von Unternehmen in die Präventionsarbeit, in den Arbeits- und Gesundheitsschutz integriert? Welchen Stellenwert hat das Thema Verkehrssicherheit in den Betrieben?

Den DVR verbindet seit seiner Gründung vor über 40 Jahren eine besonders enge und gute Zusammenarbeit mit den gewerblichen Berufsgenossenschaften. Mit finanzieller Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) kann der DVR umfassende Präventionsangebote

machen. Die aktuelle Präventionskampagne „Risiko raus!“ der gesetzlichen Unfallversicherung macht zurzeit auf das sichere Fahren und Transportieren aufmerksam.

Viele Unternehmen haben bislang von der Erkenntnis profitiert, dass Investitionen in Prävention nicht nur den Mitarbeitern zugute kommen, sondern auch Geld sparen.

Deshalb beginnt der DVR-report mit dieser Ausgabe eine Serie positiver Beispiele von Unternehmen, denen der sichere Weg ihrer Mitarbeiter zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause oder ein sicherer Transport ihrer Güter ein wichtiges Anliegen ist. Den Auftakt macht die Deutsche Post DHL.

Termine, den Laderaum voller Pakete, und dann auch noch nerviger Stau – der Stresspegel für den Fahrer hinter dem Steuer steigt. Solche oder ähnliche Szenarien erleben Tag für Tag Tausende Mitarbeiter von Deutsche Post DHL auf der ganzen Welt, sei es der Paketzusteller im Transporter oder sein Kollege, der auch bei widrigen Wetter- und Straßenbedingungen auf dem Fahrrad unterwegs ist mit dem Auftrag, die Postsendungen pünktlich und zuverlässig in den Briefkasten zu stecken. Dann heißt es Ruhe und kühlen Kopf bewahren und sich an die Empfehlungen für sicheres Fahren der Konzernzentrale im Bonner Post-Tower zu erinnern.

Das Thema Verkehrssicherheit wird beim „Gelben Riesen“ groß geschrieben. Übergeordnetes Ziel ist es, die Verkehrssicherheit für die Beschäftigten weltweit zu steigern und die Unfallzahlen im Straßenverkehr zu reduzieren. „Dabei gehen wir nicht mit dem erhobenen Zeigefinger vor“, erklärt Rainer Armbruster,

Abteilungsleiter Arbeitsschutz/ Soziales in der Bonner Konzernzentrale. „Wir sehen uns als prozessorientierten Präventionspartner, nicht als Kontrollinstanz“, so Armbruster

weiter. In der Praxis bedeute das, die Mitarbeiter nicht zu belehren, sondern bedarfsorientiert zu informieren, sie zu überzeugen, nicht zu mahnen.



FOTO > DEUTSCHE POST DHL

An zahlreichen Ein- und Ausfahrten in Betriebsstätten sind „Runter vom Gas!“-Banner platziert.

## Sieben Helden – sieben Regeln

Verkehrssicherheitsarbeit hat bei der Deutschen Post eine lange Tradition. Seit vielen Jahren gibt es Fahrsicherheitstrainings, Unterweisungen oder speziell entwickelte Schulungskampagnen wie zum Beispiel „Sicher kuppeln“.

Die Unterzeichnung der Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit im September 2006 war die Initialzündung, eine konzernweite Verkehrssicherheitskampagne einzuführen. Im Januar 2007 ging die „Global Road Safety Initiative“ an den Start. Begleitet von einem umfangreichen Informationsangebot (Flyer, Plakate, Broschüren, Intranet) stehen im Zentrum sieben sympathische Helden, die sieben Regeln der Verkehrssicherheit repräsentieren:

### Wir im Konzern Deutsche Post DHL

handeln im Straßenverkehr verantwortungsbewusst;

respektieren und beachten die Verkehrsvorschriften;

fahren defensiv, vorausschauend und an die Verkehrsbedingungen angepasst;

nehmen Rücksicht auf alle Verkehrsteilnehmer;

achten insbesondere auf Kinder und andere schwächere Verkehrsteilnehmer;

nehmen nie unter Einfluss von Alkohol oder anderen Drogen am Straßenverkehr teil;

achten auf den verkehrssicheren Zustand unserer Fahrzeuge.

Die Informationsangebote der weltweiten Kampagne sind mittlerweile in 16 Sprachen übersetzt worden.

Im Oktober 2008 ist das Web Based Training „Road Safety First – Sicher unterwegs“ auf den Weg gebracht worden. Den Startschuss in der



Sieben Helden stehen für Verkehrssicherheit.

Bonner Konzernzentrale gab Personalvorstand Walter Scheurle. Die CD-ROM gibt es in deutscher und englischer Sprache, 5.000 dieser Lernprogramme für Mitarbeiter ohne Internetzugang sind produziert und verteilt worden.

Die sieben internationalen Helden haben im Mai 2009 Nachwuchs bekommen. „Die kleinen Helden lernen von ihren großen Vorbildern, die sich im Straßenverkehr auskennen und uns an unsere besondere Verantwortung als professionelle Verkehrsteilnehmer erinnern“, erläutert Rainer Armbruster die dahinter stehende Idee.

### Besondere Aktivitäten

Im Rahmen der globalen Verkehrssicherheitsinitiative stehen für den Konzern immer wieder besondere Aktivitäten auf dem Programm. Aktuell unterstützt der Unternehmensbereich Brief der Deutsche Post AG eine gemeinsame Verkehrssicherheitskampagne mit dem ADAC und der Bild-Zeitung. Dabei werden 750.000 Schulanfänger in der Bundesrepublik mit Warnwesten ausgestattet.

Gute Erfahrungen macht die Post auch mit einem zu Testzwecken angeschafften Geschwindigkeitsmessgerät mit Display, das sie vor allem auf weitläufigen Betriebshöfen einsetzt. Man erhält so Informationen über die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, kann die Durchschnittsgeschwindigkeiten ermitteln

und die Wirksamkeit von begleitenden Aktivitäten durch wechselnde offene und verdeckte Messungen prüfen. Die gewonnenen Erkenntnisse liefern die Datenbasis für weitergehende Präventionsmaßnahmen wie zum Beispiel die Durchführung baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion.

An Verkehrssicherheitstagen im Foyer des Bonner Post-Towers, gemeinsam mit der Unfallkasse Post und Telekom, der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung und dem DVR, werden die 2.000 Mitarbeiter in der Konzernzentrale mit wichtigen Informationen versorgt oder können in einem Fahrsimulator brenzlige Situationen meistern.





Auch die nationale Verkehrssicherheitskampagne des Bundesverkehrsministeriums und des DVR, „Runter vom Gas!“, wird von Deutsche Post DHL unterstützt. So sind an zahlreichen Ein- und Ausfahrten in Betriebsstätten „Runter vom Gas!“-Banner platziert. Gleiches gilt für die Präventionskampagne „Risiko raus!“ der gesetzlichen Unfallversicherung, die auf die Gefahren beim Fahren und Transportieren aufmerksam macht und so das Unfallrisiko sowohl im Straßenverkehr als auch beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr verringern möchte.

Die „Global Road Safety Initiative“ ist 2008 in der Kategorie „Innovativster Ansatz“ mit dem „Du Pont Safety Award“ ausgezeichnet worden.

### Ergebnisse und Fortsetzung

Den Erfolg der Kampagne spiegelt auch die Akzeptanz bei den Mitarbeitern wider. Im Durchschnitt werden die Seiten im Corporate Intranet 9.800 mal im Monat aufgerufen. In verschiedenen Niederlassungen und Betriebsstätten in ganz Deutschland werden Verkehrssicherheitstage durchgeführt und ein Handbuch zur Verkehrssicherheit auf Betriebshöfen ist ebenso erstellt worden wie ein umfangreiches Paket an weiteren Unterweisungshilfen und Informationsmaterialien. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Beispiele



FOTOS > DEUTSCHE POST DHL

Die Initiative für Verkehrssicherheit erreicht die Konzernmitarbeiter weltweit.

## 3 Fragen an ...



Rainer Armbruster  
Abteilungsleiter Arbeitsschutz/Soziales  
Deutsche Post DHL

*Welchen Stellenwert hat Verkehrssicherheit für Sie als Arbeitgeber im Rahmen der konzernweiten Präventionsarbeit?*

Bei Deutsche Post DHL als einem der größten Logistikunternehmen der Welt hat das Thema Verkehrssicherheit schon lange besondere Priorität. Unsere Aktivitäten beschränken sich nicht mehr nur auf unsere Beschäftigten in Deutschland. Als weltweit agierender Konzern engagieren wir uns natürlich auch global für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Im Mittelpunkt unserer Anstrengungen stehen immer unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die wir mit ganz unterschiedlichen, an die jeweiligen Bedingungen und Anforderungen angepassten Maßnahmen ansprechen und sensibilisieren wollen. Außer auf nationale Vorschriften, die jeweiligen Infrastrukturen und Gegebenheiten müssen wir dabei auch kulturelle Unterschiede berücksichtigen – eine immer wieder aufs Neue spannende Herausforderung. In Deutschland und einigen weiteren Staaten bieten wir neben Informationsmaßnahmen auch Fahrtrainings unterschiedlicher Ausprägung an. Hierbei achten wir auf die spezielle Tätigkeit unserer Mitarbeiter. Zustellerinnen und Zustellern, die fast nur innerorts unterwegs sind, bieten wir beispielsweise ein anderes Fahrtraining an als unseren Vertriebsfachleuten. Interessant ist hierbei auch die enge thematische Verbindung zwischen Sicherheit und Umweltschutz durch eine entsprechend angepasste Fahrweise, so zum Beispiel beim Programm „Fahr und Spar mit Sicherheit“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR).

*Wie kommen die Maßnahmen Ihrer Verkehrssicherheitsarbeit bei den Mitarbeitern der Deutschen Post an?*

Wir sehen die Global Road Safety Initiative als einen sehr großen Erfolg an, auf die wir unternehmensintern, aber auch extern sehr positives Feedback erhalten haben. Reaktionen aus Deutschland und aus zahlreichen weiteren Ländern, in denen Deutsche Post DHL aktiv ist, haben gezeigt, dass die Inhalte der Initiative bei den Menschen angekommen sind. Unsere Verkehrssicherheits-Websites in unserem konzernweiten Intranet werden durchschnittlich 10.000 Mal pro Monat aufgerufen. Das verdeutlicht, dass bei unseren Beschäftigten ein reges Interesse an Informationen und Nachrichten zur Verkehrssicherheit besteht.

Ein weiteres Zeichen für die positive Resonanz ist die Auszeichnung der Kampagne mit dem DuPont Safety Award 2008. Aufgrund all dessen haben wir uns entschlossen, die Kampagne weiter fortzuführen.

*Was erhoffen Sie sich zukünftig von Ihrem Engagement für die Verkehrssicherheit?*

Verkehrssicherheitsarbeit ist fester Bestandteil der Arbeitsschutzstrategie von Deutsche Post DHL. Unser Ziel ist es, neben dem technischen Sicherheitsfortschritt auch die Menschen zu erreichen, sie umfassend zu sensibilisieren, um sie auf diesem Weg in die Lage zu versetzen, ihr Leben sicherheitsbewusst auszurichten. Hierbei berücksichtigen wir insbesondere auch die privaten Lebenswelten unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denn berufliche und private Sicherheit sind für uns unteilbar. Sicherheitsorientiertes Denken und Handeln dürfen sich nicht nur auf den Betrieb erstrecken, sondern sollen in alle Lebensbereiche hineinwirken! Um dies zu erreichen, muss Verkehrssicherheitsarbeit attraktiv, nachvollziehbar und erlebbar sein. Daher werden wir auch weiterhin konzernweit das Thema vorantreiben.

für Verkehrssicherheitsaktivitäten außerhalb Deutschlands.

Da ist es kaum verwunderlich, dass die Deutsche Post DHL die Kampagne fortsetzen möchte. Das Thema Verkehrssicherheit soll präsent gehalten und Kooperationen innerhalb und außerhalb des Konzerns ausgebaut werden, damit die Mitarbeiter weltweit sicher und möglichst unfallfrei unterwegs sein können. Folgerichtig verlängerte der Konzern seine 2006 erstmals eingegangene Selbstverpflichtung im Rahmen der Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit im März 2010 um

## Der Konzern Deutsche Post DHL in Zahlen

Rund 500.000 Mitarbeiter weltweit

Knapp 90.000 Fahrzeuge und circa 38.000 Anhänger und Wechselbehälter

Rund 68 Millionen Briefsendungen und 2,3 Millionen Paketsendungen pro Werktag in Deutschland

Circa 3,7 Millionen Tonnen Luftfracht pro Jahr

Mehr als 46 Milliarden Euro Konzernumsatz im Jahr 2009

weitere drei Jahre. Aktuell befindet sich auch ein weiteres Web Based Training zur Verkehrssicherheit in der

Entwicklung, das im Februar 2011 veröffentlicht werden soll.



Nachwuchs für die Helden: Die Kleinen lernen von den Großen.

Illustration > DEUTSCHE POST DHL

## Mit Sicherheit durch Herbst und Winter

Routinierte Verkehrsteilnehmer haben es schon x-Mal erlebt: Die Dunkelheit setzt früher ein, die Witterungsbedingungen werden schwieriger, der Herbst ist da. Und doch scheint es so, als würden jedes Jahr erneut viele Verkehrsteilnehmer überrascht durch Nebel, Schnee und Eisglätte. Dabei können bereits im Oktober und November die veränderten Bedingungen ganz plötzlich auftreten aufgrund meteorologischer, geografischer oder straßenbaulicher Gegebenheiten.

Das A und O beim Wintercheck sind die Winterreifen. Sie sollten rechtzeitig, Experten empfehlen die Faustregel von Oktober bis Ostern, aufgezogen werden.

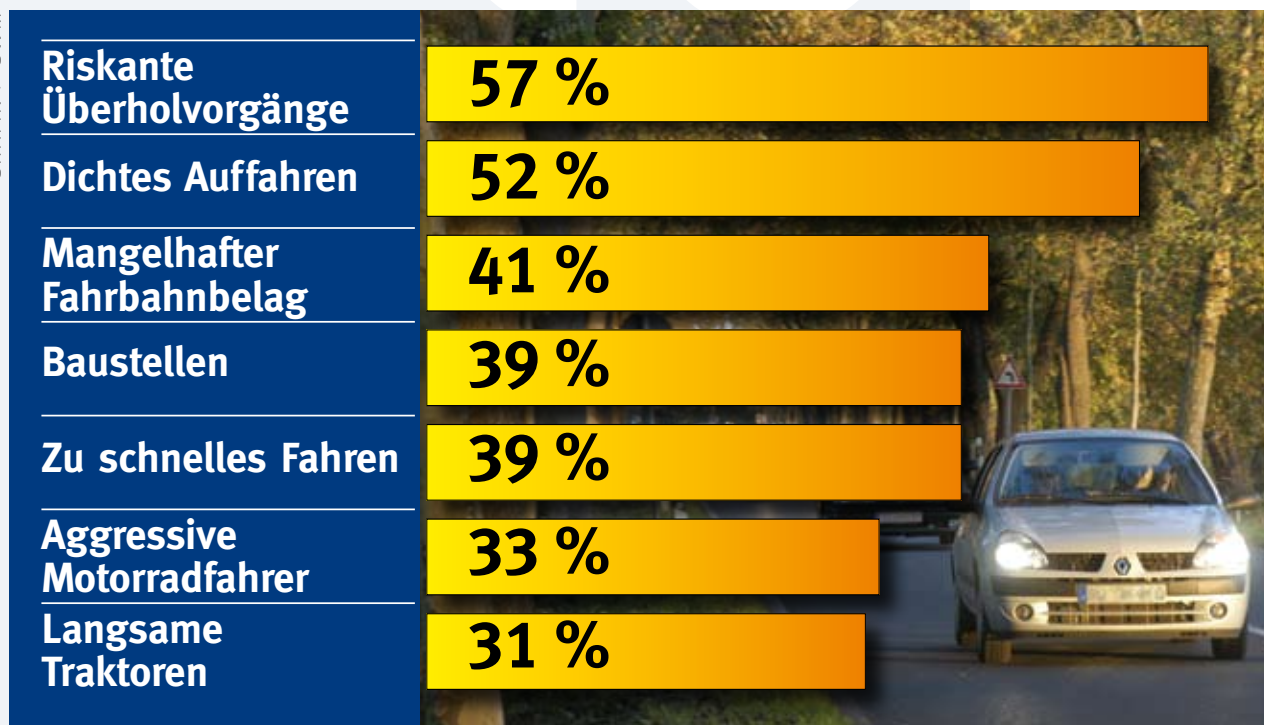
Worauf es beim sicheren Fahren bei Nebel, Eis- und Reifglätte ankommt, wie Fahrerassistenzsysteme die Autofahrer unterstützen und welche Scheinwerfer die größte Lichtausbeute versprechen: Das alles beschreibt die Broschüre „Mit Sicherheit durch Herbst und Winter“. Ein Plakat, geeignet für das Schwarze Brett, motiviert für den Wintercheck. Ein Film auf DVD für Seminare und betriebliche Unterweisungen veranschaulicht die notwendigen Vorkehrungen in Wort und Bild. Zu beziehen sind die Medien auf [www.dvr.de](http://www.dvr.de) (► Bestellservice ► spezielle Themen ► Plakate ► Filme).





# Ärgernisse auf Landstraßen

GRAFIK > GWM



Mehr als die Hälfte der Autofahrer (57,3 Prozent) ärgert sich besonders über riskante Überholvorgänge auf der Landstraße. Dies ergab eine repräsentative Befragung unter 2.000 Verkehrsteilnehmern, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Auch dichtes Auffahren (51,8 Prozent), mangelhafter Fahrbahnbelag (41,4 Prozent) und Baustellen (39,4 Prozent) verursachen bei vielen Autofahrern Ärger. Mehr als jeden Dritten (38,5 Prozent) stört das zu schnelle Fahren. Jeweils etwa ein Drittel der Befragten ärgert sich über aggressive Motorradfahrer (33,4 Prozent) und über langsame Traktoren (31,9 Prozent).

Dabei zeigten sich bei den Hauptärgernissen durchaus Unterschiede bei den Befragten: Während 52,9 Prozent der Männer angaben, sich über riskante Überholvorgänge zu ärgern, lag der Anteil bei den Frauen bei 61,7 Prozent. Auch im Hinblick auf das Alter der Verkehrsteilnehmer unterschieden sich die Antworten: In der mittleren Altersgruppe zwischen 35 und 54 Jahren war der Ärger über riskante Überholvorgänge mit 63,4 Prozent am größten,

während er bei den jüngeren Verkehrsteilnehmern mit 51,2 Prozent und bei den älteren mit 55,3 Prozent deutlich niedriger lag.

Ähnliche Unterschiede zeigten sich auch beim dichten Auffahren: Frauen (55,2 Prozent) ärgern sich häufiger darüber als Männer (48,4 Prozent). Zu schnelles Fahren wird von 42,4 Prozent der Frauen als Ärgernis empfunden, dagegen nur von 34,7 Prozent der Männer. Anders hingegen beim mangelhaften Fahrbahnbelag und bei Baustellen: Diese baulichen Gegebenheiten nehmen Frauen (35,6 Prozent) offenbar gelassener hin als Männer (43,2 Prozent). Über aggressive Motorradfahrer ärgern sich mehr Frauen (36,2 Prozent) als Männer (30,7 Prozent). Bei langsamen Traktoren sind es wiederum mehr Männer (34,6 Prozent) als Frauen (29 Prozent), die in Rage geraten. Ganz ohne Ärger sind die wenigsten auf der Landstraße unterwegs: Nur jeder Zehnte gab an, sich bei einer Landstraßenfahrt über nichts zu ärgern.

Jeder dritte Verkehrsunfall mit Personenschaden in Deutschland ereignet sich auf Landstraßen. Dabei sind

diese Unfälle oft besonders schwer. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies: 2009 wurden bei Unfällen auf Landstraßen 114.000 Personen verletzt und 2452 getötet. Neben Fahrmanövern, bei denen der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert, nehmen Unfälle im Längsverkehr – also beim Überholen und mit entgegenkommenden Fahrzeugen – außerorts einen hohen Rang ein.

Der DVR empfiehlt, bei Landstraßenfahrten gelassen zu bleiben und auf Überholmanöver zu verzichten, wenn eine Gefährdung oder Behinderung nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann. Aufkommenden Ärger kann man bekämpfen, indem man sich eine Entschuldigung für den anderen ausdenkt („Der muss vielleicht zu einem dringenden Termin.“) oder sich die Folgen eines Unfalls verdeutlicht („Wie lange werde ich noch an die kurze Zeitverzögerung wegen eines langsamen Fahrzeugs denken, und wie lange würde ich mich an einen Unfall erinnern?“). Keinesfalls sollte man sich von Ärger oder Ungeduld zu einer unbedachten Fahrweise hinreißen lassen.

# Längeres Lernen für junge Fahrer



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf (r.) im Gespräch mit den Bundestagsabgeordneten (v.l.) Hans-Joachim Hacker (SPD), Oliver Luksic (FDP) und Gero Storjohann (CDU).

## ADAC/DVR-Symposium: „Die Fahranfängerbetreuung auf dem Prüfstand“

Unfälle im Straßenverkehr stellen für junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren die Haupttodesursache dar. Durch eine Optimierung der Fahranfängervorbereitung und -betreuung kann der Schutz für junge Fahrer bedeutsam gesteigert werden. Ein internationales Symposium des ADAC und des DVR in Berlin stellte die Fahranfängerbetreuung auf den Prüfstand und gab einen Überblick über den heutigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. Im Rahmen der in Kooperation mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) durchgeführten Veranstaltung wurden unterschiedliche Fahrausbildungssysteme in Europa vorgestellt.

Einig waren sich die Experten darin, dass die sichere Vorbereitung auf den Straßenverkehr bereits in der Schule beginnen müsse. Die Fahrschulzeit

allein reiche – trotz hoher Qualitätsstandards – nicht aus, das Anfängerisiko und die daraus resultierenden Fehler mit Blick auf die zu erlernenden komplexen motorischen Fertigkeiten und Gefahrenereinschätzung auszuschließen.

Eine verlängerte begleitete Phase nach abgeschlossener Fahrprüfung, wie sie das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ vorsieht, sei zu begrüßen und weiterzuentwickeln. Die positiven Erfahrungen im europäischen Ausland mit verlängerten Lernzeiträumen, so genannten Mehrphasenmodellen, während der Fahrausbildung müssten auch in Deutschland zur Verbesserung der Fahranfängerbetreuung berücksichtigt werden. Im Sinne eines neu zu schaffenden Ausbildungs- und Betreuungskonzepts müsse auch die Fähigkeit der Fahranfänger zur Selbstreflexion ausgebaut werden. So seien nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis Feedbackfahrten zur Gefahrenwahrnehmung und zur umweltschonenden Fahrweise vorzusehen.

Da potenzielle Risikofahrer den Status des Führerscheins stark betonen, könnte ein Anfängerkennzeichen die Symbolfunktion des Autos brechen.

„Wir haben in Deutschland eine hoch professionelle Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung, um die uns andere Länder beneiden. Und trotzdem bleiben Fragen: Wie lassen sich die jungen Menschen auf hochkomplexe Abläufe und Verhaltensweisen im Straßenverkehr vorbereiten? Welche Hilfestellungen können wir geben, welche Unterstützung können wir bieten? Wir müssen nationale und internationale Erfahrungen aus Wissenschaft und Forschung auswerten und für eine umfassende Fahranfängervorbereitung und -betreuung nutzen“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Wir brauchen die größtmögliche Bandbreite an Hilfestellungen, damit auch bald für alle jungen Menschen im Straßenverkehr die Vision Zero gilt: Keiner kommt um, alle kommen an!“



# Deutschlands bester Autofahrer 2010

## Patrick Heer gewann in einem spannenden Finale

AUTO BILD und der DVR suchten gemeinsam mit ihren Aktionspartnern in Europas größter Fahrsicherheitsaktion „Deutschlands besten Autofahrer“. 40 Vorrundensieger lieferten sich ein spannendes Finale auf dem LUK Driving Center in Baden-Baden. Den begehrten Titel und damit den ersten Preis, einen fabrikneuen Ford Focus ST, sicherte sich der 31-jährige Patrick Heer aus Ulm.

Die Teilnehmer mussten ihr Können in einem umfangreichen Theorie- und in zahlreichen Einzelaufgaben unter Beweis stellen. Die Fehlersuche am Fahrzeug und Wendemaneöver auf engstem Raum gehörten ebenso zu den Praxisübungen wie der ungebremste Spurwechsel auf nasser Fahrbahn, auch als „Elchtest“ bekannt. Die Entscheidung brachte allerdings erst die Verbrauchsfahrt. Patrick Heer fuhr besonders sparsam und setzte sich erfolgreich gegen seine Konkurrenten durch.

Zehn Frauen und 30 Männer hatten sich in Vorrunden unter 1.500 Mitbewerbern qualifiziert, die zuvor per Losverfahren ermittelt wurden. Auf sechs Fahrsicherheitsparcours in ganz Deutschland hatten AUTO BILD und DVR gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Ford, Bridgestone,

DEKRA, LUK und dem Automobilclub von Deutschland (AvD) die Vorentscheide veranstaltet.

Die Aktion „Deutschlands bester Autofahrer“ unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer findet im kommenden Jahr zum 23. Mal statt und bereits jetzt freuen sich die Veranstalter auf eine große Beteiligung.



FOTO > AUTOBILD

Patrick Heer ist Deutschlands bester Autofahrer 2010.

# Silke Hering ist die Subaru „Allrad-Lady 2010“

Die Subaru Allrad-Lady 2010 heißt Silke Hering. In einem spannenden Finale sicherte sich die 33-jährige aus dem hessischen Dreieich den begehrten

Titel und einen brandneuen Subaru Forester „Lady“. Der deutschlandweite Fahrsicherheitswettbewerb fand in diesem Jahr bereits zum achten Mal

statt und wird durch den DVR und den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) unterstützt.

In der Endausscheidung auf dem ADAC-Fahrsicherheitsgelände in Nohra bei Weimar waren zunächst fünf fahrpraktische Prüfungen zu meistern. Unter der Leitung von DVR-Referent Jürgen Bente stellten die zwölf Finalistinnen ihr fahrerisches Können unter Beweis. Bremsen und Ausweichen gehörten ebenso zum Programm wie Offroad-Situationen und sicheres Fahren mit Allradantrieb. Silke Hering, Angestellte im öffentlichen Dienst, überzeugte schließlich mit einem souveränen TV-Auftritt. Sie wird Subaru Deutschland ein Jahr lang auf verschiedenen Veranstaltungen repräsentieren.



FOTO > SUBARU

Glückliche Gewinnerin: Silke Hering eingearhmt von DVR-Geschäftsführerin Ute Hammer und dem Geschäftsführer Subaru Deutschland Jens Becker.

# Formel-1-Pilot Nico Rosberg setzt auf Fahrerassistenzsysteme

**In Altenburg und Berlin wurden die unsichtbaren Helfer präsentiert**

Sicherheit am Arbeitsplatz bedeutet auch sicher unterwegs zu sein – auf Dienstwegen ebenso wie auf der Fahrt zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause. 60 Prozent aller tödlichen Arbeitsunfälle passieren im Straßenverkehr. Da jedes zweite Auto in Deutschland ein Fuhrparkfahrzeug ist, hat der Einsatz elektronischer Fahrerassistenzsysteme (FAS) für Flottenmanager besondere Bedeutung. Auf dem Flughafen Tempelhof in Berlin konnten daher am 14. September rund 100 Fuhrparkmanager erleben, wie man mit den unsichtbaren Helfern in Pkw die Sicherheit erhöht und Kosten reduziert.

Unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hatten der DVR und die europäische Sicherheitsinitiative eSafety Challenge zusammen mit den Partnern Bosch, Continental und Valeo die Teilnehmer eingeladen, die Potenziale der Systeme in der Theorie kennenzulernen und in der Praxis zu „erfahren“.

Formel-1-Pilot Nico Rosberg, der Systeme wie das ab 2014 in allen Neuwagen gesetzlich vorgeschriebene ESP, den Notbremsassistenten oder den Spurwechselassistent live



Daumen hoch für Fahrerassistenzsysteme: (v.l.n.r.) DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf, Formel-1-Pilot Nico Rosberg und EuroNCAP-Präsident Prof. Andre Seeck.

FOTOS > GEBHARDT

auf dem Rollfeld vorführte, kennt als Berufsrennfahrer das Potenzial von Fahrerassistenzsystemen: „Ich stelle immer sicher, dass mein Fahrzeug so gut ausgerüstet ist wie möglich. Man weiß nie, was hinter der nächsten Ecke passiert, egal wie sehr ich denke ein guter Fahrer zu sein.“

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), sprach sich für einen flächendeckenden Einsatz bestimmter Systeme aus. „Moderne Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer in wichtigen Aufgaben und können in kritischen Situationen einem möglichen Fehlverhalten entgegenwirken.

In den nächsten Jahren werden deshalb zahlreiche Assistenzsysteme für Fahrzeuge verpflichtend eingeführt“, sagte Bomba.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf unterstrich, warum Fahrerassistenzsysteme so wichtig für die Verkehrssicherheit sind. „Unsere Arbeit wird geprägt durch die Vision Zero. Diese Strategie hat zum Ziel, die Verkehrswelt so zu gestalten, dass menschliches Fehlverhalten nicht Tod oder schweren Verletzungen zur Folge haben. Keiner kommt um, alle kommen an, das ist unsere Botschaft. Dieses Ziel wäre heute bereits erreichbar, wenn die vorhandenen technischen Errungenschaften im Fahrzeug und auf der Straße voll zum Tragen kämen, Regelüberschreitungen wirklich verfolgt würden und sich die Verkehrsteilnehmer verantwortungsgerecht verhielten.“

Experten aus Praxis und Forschung, darunter der ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker als Vertreter der Initiative eSafety Challenge, der Leiter der Unfallforschung des Allianz Zentrums für Technik Dr. Johann Gwehenberger und Euro NCAP-Präsident Professor Andre Seeck beleuchteten verschiedene Aspekte des Themas.



FAS im Einsatz.



## FAS in Nutzfahrzeugen

Wie wichtig FAS auch für Nutzfahrzeuge sind, wurde am 31. August auf dem Gelände des Flughafens Leipzig-Altenburg einem Fachpublikum vorgestellt. In Zusammenarbeit mit der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH und der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) machte der DVR verschiedene FAS wie ESP, Abstandsregeltempomat und Notbremsassistenten erlebbar.



FOTO > CGW

FAS: hoher Sicherheitsgewinn auch für Nutzfahrzeuge.

### 3 Fragen an ...

Nico Rosberg,  
Formel-1-Fahrer für Mercedes GP

*Herr Rosberg, auf der Rennstrecke geht es darum, der Schnellste zu sein. Welche Rolle spielt das Thema Sicherheit im Rennsport verglichen mit der Verkehrssicherheit im realen Straßenverkehr für Sie?*

Für mich hat das Thema Sicherheit eine sehr hohe Bedeutung, sowohl im Sport als auch im realen Straßenverkehr. Bei uns in der Formel 1 kann es natürlich nie sicher genug sein. Auf einem High-Speed-Kurs wie zum Beispiel in Monza kann immer sehr viel passieren, wenn man mit 340 km/h unterwegs ist und sich mit den Reifen berührt. Das kann schon ins Auge gehen und deswegen sind wir bemüht, die Sicherheit immer weiter zu verbessern. Das geht auch von den Fahrern aus. Deswegen haben wir die Grand Prix Drivers' Association (GPDA), über die wir unsere Ideen zur Erhöhung der Sicherheit an die Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) geben.

Auch im realen Straßenverkehr ist es trotz aller technischer Verbesserungen in den Autos immer noch sehr gefährlich. Da ist es wichtig und gut, dass sich elektronische Fahrhilfen wie ABS und ESP in den Fahrzeugen etabliert haben. Es ist interessant zu beobachten, welche Fortschritte die Autoindustrie in diesem Bereich macht.

*Welchen Stellenwert messen Sie den elektronischen Fahrerassistenzsystemen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei?*

Es ist ja gemessen worden, dass der Einsatz dieser aktiven Sicherheitsfeatures ein hohes Unfallvermeidungspotenzial mit sich bringt. Deswegen ist es wichtig, dass die Autofahrer beim Kauf eines neuen Wagens darauf achten, möglichst alle verfügbaren Fahrerassistenzsysteme an Bord zu haben.

*Über die unsichtbaren Helfer hinaus: Welche Tipps zum sicheren Fahren können Sie Autofahrern noch mit auf den Weg geben?*

Das sind vor allem die kleinen Sachen, die eigentlich selbstverständlich sein sollten, aber doch immer wieder vernachlässigt werden, wie zum Beispiel das Anlegen des Sicherheitsgurtes. Wichtig ist auch, aufmerksam sein, also wirklich voll konzentriert hinter dem Steuer zu sitzen und nicht mit irgendetwas anderem beschäftigt zu sein. Fahrpraxis ist ebenfalls wichtig, damit man in Übung bleibt.

Die Bundestagsabgeordneten Volkmann Vogel und Gero Storzjohann und der Abgeordnete des Europäischen Parlaments Dr.-Ing. Dieter-Lebrecht Koch standen in einer Talkrunde für Fragen rund um FAS zur Verfügung. Das Fazit der Politiker: Eine EU-weite Pflicht dieser Sicherheitssysteme wird begrüßt, allerdings müssten die Fahrzeuge „bezahlbar“ bleiben.

DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf benannte ein weiteres Problem: „Fahrerassistenzsysteme müssen ihre Potenziale zur Verminderung von Verkehrsunfällen voll ausspielen können, wenn der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verloren hat oder im Begriff ist, diese zu verlieren. Trotzdem muss die Verantwortung beim Fahrer bleiben“.

FSD-Geschäftsführer Jürgen Bönninger betonte, wie wichtig die Wartung der Systeme sei: „Ohne regelmäßige Prüfung und Reparatur sind die Wirksamkeit und damit das Unfallvermeidungspotenzial der Sicherheitsfunktionen in Gefahr“. Insgesamt waren sich die Teilnehmer der Veranstaltung darin einig, dass FAS nicht den Fahrer ersetzen und ihn auch nicht von seiner Verantwortung im Straßenverkehr entbinden. Sie unterstützen den Fahrer im Straßenverkehr und greifen, je nach System, in gefährlichen Situationen ein. So können diese Sicherheitssysteme viel dazu beitragen, den Menschen sowie Fahrzeug und Fracht zu schützen.

## EU-Kommission: Zahl der Verkehrstoten soll bis 2020 halbiert werden



Entscheidung für Europa: Gefährdete Straßenverkehrsteilnehmer sollen besser geschützt werden.

Die Europäische Kommission will die Zahl der Verkehrstoten auf europäischen Straßen bis 2020 halbieren. Das sehen die Leitlinien 2011 bis 2020 für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vor. Schwerpunkte sind die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit, der Sicherheit der Infrastruktur und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer. Eine wichtige Rolle sollen zum Beispiel die Verkehrserziehung und Fahrausbildung spielen, wozu auch Fahrtrainings zählen. Darüber hinaus sollen moderne Technologien sowohl im Fahrzeug als auch im Bereich der Straßenverkehrstechnik stärker genutzt werden. Notfalldienste und die Betreuung von Verletzten sollen verbessert werden.

Mit den aktuellen Leitlinien wird auf dem europäischen Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit 2001 bis 2010 aufgebaut. Dieses Programm hat während seiner Laufzeit zu dem deutlichen Rückgang bei der Zahl der Verkehrstoten

beigetragen. Voraussichtlich wird der Rückgang Ende dieses Jahres bei über 40 Prozent liegen.

Trotz dieser Fortschritte sind im Jahr 2009 in der EU immer noch rund 35.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommen. Auf jeden tödlichen Verkehrsunfall kommen vier Verkehrsunfälle mit bleibenden Behinderungen, zehn schwere Verletzungen und 40 leichte Verletzungen. Nicht weniger als 1,5 Millionen Menschen wurden verletzt.

Während der nächsten zehn Jahre sollen mehr aktive Sicherheitsmaßnahmen eingeführt oder geprüft werden. Sie sind eher darauf ausgerichtet, Unfällen vorzubeugen, anstatt lediglich Unfallfolgen zu mildern. Einige Maßnahmen sind bereits angenommen worden und treten in den nächsten Jahren in Kraft, darunter elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Spurhaltesysteme und automatische Notbremssysteme.

„Intelligente Technologien“ sollen verstärkt auch bei Projekten eingesetzt werden, die einen reibungslosen Austausch von Daten und Informationen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ermöglichen. Die Europäische Kommission wird den Einsatz von eCall beschleunigen und die Ausweitung auf Motorradfahrer, schwere Nutzfahrzeuge und Busse prüfen.

Ein weiteres wichtiges Ziel ist es, gefährdete Straßenverkehrsteilnehmer wie Fahrer motorisierter Zweiräder besser zu schützen. Andere Verkehrsteilnehmer sollen stärker für diese Gruppe sensibilisiert werden. Die Forschung für mehr Sicherheit von motorisierten Zweirädern soll unterstützt und der Schwerpunkt auf die Durchsetzung der Verkehrsvorschriften sowie die Ausweitung der technischen Inspektion gelegt werden.





## „Verkehrssicherheit heißt Schutz von Leben“

Dr. Matthias Ruete

**Der Generaldirektor für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission über die neuen Leitlinien der EU-Verkehrssicherheitspolitik, die Angleichung von Verkehrsvorschriften und die Sicherheitsstrategie Vision Zero**

**DVR-report:** Herr Dr. Ruete, im Jahr 2009 sind in der Europäischen Union 35.000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Die neuen Leitlinien der Verkehrssicherheitspolitik der EU setzen als Ziel, die Anzahl der Verkehrstoten von 2011 bis 2020 zu halbieren. Für wie realistisch halten Sie diese quantitative Zielsetzung?

**Dr. Ruete:** Es ist mir bewusst, dass das Ziel einer weiteren Verringerung der Anzahl der Verkehrstoten um 50 Prozent eine wirkliche Herausforderung für alle Beteiligten darstellt.

Aber lassen sie mich auf das Ergebnis des noch laufenden 3. Straßenverkehrs-Sicherheits-Programms (2001-2010) hinweisen: Die Vorschau für Ende 2010 liegt bei minus 44 Prozent im Vergleich zu 2001. Das stellt eine Reduktion um 34.500 Getötete dar. Obwohl das minus 50-Prozent-Ziel nicht erreicht wird, ist es fair zu sagen, dass dieses herausfordernde Ziel ein höchst effektiver Antrieb zur Verbesserung der Verkehrssicherheit war. Diesen positiven Effekt müssen wir weiter beibehalten. Jedes geringere Ziel würde nur zu einer Abschwächung der Aktivitäten in den Mitgliedsstaaten führen.

**DVR-report:** Die Leitlinien setzen strategische Ziele, Schwerpunkte sind Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit, der Sicherheit der Infrastruktur und des Verhaltens

der Verkehrsteilnehmer. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC – European Transport Safety Council) hat sich kritisch geäußert: „Anspruchvolles Ziel, schwaches Programm“ lautet die Bewertung. Konkret wird eine detaillierte „road map“ vermisst, viele der genannten Punkte seien bereits in der Pipeline. Was sagen Sie zu dieser Kritik?

**Dr. Ruete:** Die von der Kommission vorgelegten Leitlinien haben gerade nicht den Charakter eines Aktionsprogramms. Es handelt sich um eine Mitteilung, die die Politik zur Stärkung der Verkehrssicherheit im kommenden Jahrzehnt entwickelt, die aber auch konkrete Maßnahmen für jedes der sieben Ziele enthält. Obwohl einige der vorgeschlagenen Maßnahmen bereits in Arbeit sind, heißt das nicht, dass diese nicht zur Steigerung der Verkehrssicherheit

im nächsten Jahrzehnt beitragen werden.

**DVR-report:** Als Hauptursachen für schwere oder tödliche Verletzungen im Straßenverkehr gelten überhöhte Geschwindigkeit, Trunkenheit am Steuer und Fahren ohne Sicherheitsgurt. Mit welchen Sicherheitsmaßnahmen wollen Sie diesen Gefahren begegnen? Müsste es zum Beispiel schärfere Vorschriften zur Reduzierung der Geschwindigkeit geben?

**Dr. Ruete:** Die Leitlinien für Verkehrssicherheitspolitik schlagen auch für die Umsetzung des Zieles 2 – „Verstärkung der Durchsetzung von Verkehrsregeln“ – vor, die Ausstattung der leichten Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen mit Geschwindigkeitsbegrenzern, so wie es bereits bei jetzt für Lkw und Busse vorgegeben ist, zu überprüfen; oder so genannte Alko-Locks – die erst ein Starten des Motors nach einem Alko-Test erlauben – für bestimmte Risikogruppen vorzuschreiben.

Derartige Maßnahmen können einen bedeutenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, wenn man bedenkt, welchen Anteil die angesprochenen Bereiche am Unfallgeschehen haben.

**DVR-report:** Welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit in der Arbeit der Europäischen Kommission?

**Dr. Ruete:** Verkehrssicherheit steht im direkten Zusammenhang mit dem Schutz von Leben, der Sicherheit aller, die am Verkehr teilnehmen. Aufgabe der Kommission ist vor allem, für die Bürger da zu sein, und sie hat daher das Thema Verkehrssicherheit zu einer ihrer zentralen Agenden gemacht. Die Kommission besteht auf einem kohärenten und integrierten Ansatz unter Berücksichtigung möglicher Synergien zwischen Verkehrssicherheit und anderen Politikbereichen. Daher wurden die Leitlinien in Zusammenarbeit mit Vertretern aller Generaldirektionen erarbeitet, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Finanzen, Informationsgesellschaft, Beschäftigung, Industrie, Gesundheit, Wettbewerb, Statistik, Forschung, Steuern und Kommunikation.

Natürlich gilt auch in diesem Bereich, dass jede Aktion auf der am besten geeigneten Ebene erfolgen muss, also lokal, regional, national oder europäisch.

**DVR-report:** Leitlinien, Programme und gesetzliche Regelungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind sicherlich wichtig. Aber nicht minder relevant ist der länderübergreifende Austausch von „best practice“-Beispielen wie das Projekt ERIC. Hier geht es darum, computergestützte Lernprogramme in unterschiedliche

Sprach- und Kulturräume zu übertragen und anzupassen. Wie steht es um den Wissens- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten?

**Dr. Ruete:** Ich bin überzeugt, dass der Austausch von „best practice“-Beispielen zwischen den Mitgliedsstaaten ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der Ziele Europäischer Politik ist, insbesondere um hohe Standards zu setzen und bestehende Unterschiede anzugleichen. Das angesprochene Projekt „ERIC“ ist ein ausgezeichnetes Beispiel für derartige Vorgehensweisen. Zahlreiche thematische Arbeitsgruppen treten regelmäßig zusammen, und die Europäische Kommission organisiert Veranstaltungen zu den unterschiedlichsten Themen, um einen regen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Außerdem können auch Veröffentlichungen wie zum Beispiel das im Mai veröffentlichte Handbuch für sichere Europäische Lkw-Rastplätze einen effektiven Beitrag zur Verbreitung von „best practice“ leisten.

**DVR-report:** Wie bewerten Sie insgesamt die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit auf europäischer Ebene?

**Dr. Ruete:** Eine Evaluierungsstudie, die im Auftrag der Kommission

## Zur Person: Dr. Matthias Ruete



Seit 2010 ist Dr. Matthias Ruete Generaldirektor für Mobilität und Verkehr in der Europäischen Kommission. Bereits im Jahr 1986 trat der promovierte Jurist seinen Dienst bei der Kommission als Verwaltungsrat im Referat „Öffentliche Gesundheit und Strahlenschutz“ in der Generaldirektion Soziale Angelegenheiten an. Von 1987 bis 1993 war er in der Generaldirektion Binnenmarkt und industrielle Angelegenheiten zunächst als Verwaltungsrat, dann als Assistent des Generaldirektors tätig. Im Zeitraum 1995 bis 1998 war Dr. Ruete zunächst Mitglied, dann stellvertretender Leiter des Kabinetts der Kommissarin für Forschung, Innovation und Bildung. Anschließend fungierte er zwei Jahre lang als Direktor für internationale Beziehungen, transeuropäische Verkehrsnetze und Verkehrswege in der Generaldirektion Verkehr.

Bis 2004 hatte er in der Generaldirektion Erweiterung zunächst die Position des Direktors für die Koordinierung der Verhandlungen, Beitrittsvorbereitungen und Finanzinstrumente inne, 2003 wurde er Direktor für Bulgarien, Rumänien, Türkei und Koordinierung.

Im Januar 2005 übernahm Dr. Ruete die Direktion „Koordinierung Wettbewerbsfähigkeit“ in der Generaldirektion Unternehmen und Industrie, bevor er 2006 Generaldirektor für Energie und Verkehr wurde.



durchgeführt wurde, bewertet den Beitrag des Europäischen Verkehrs-sicherheits-Aktions-Programmes zur Reduktion der Verkehrstoten im Zeitraum zwischen 2001 und 2008 als bei 30 Prozent liegend. Die übrigen 70 Prozent stehen auch mit der Europäischen Strategie in Verbindung oder wurden dadurch ausgelöst, zum Beispiel technische Entwicklungen oder Selbstverpflichtungen der Mitgliedsstaaten.

**DVR-report:** Vielfach wird kritisiert, dass es noch immer zu viele unterschiedliche Regeln und Vorschriften in den jeweiligen Mitgliedsstaaten gibt. Die Verkehrsteilnehmer müssen sich vor einer Urlaubsfahrt über Geschwindigkeitsbeschränkungen, Tagfahrlicht- oder Warnwestenpflicht informieren. Wann ist mit einer stärkeren Angleichung der Vorschriften auf EU-Ebene zu rechnen?

**Dr. Ruete:** Das ist wahr: Wir können nicht so tun, als ob es ein einziges einheitliches europäisches Set von Verkehrsregeln gäbe. Die Mitgliedsstaaten sind davon überzeugt, dass es auf der Grundlage des Subsidiaritätsprinzips ihr alleiniges Privileg sei, über die Organisation des Verkehrs auf ihrem Gebiet zu entscheiden. Trotzdem, lassen Sie mich darauf hinweisen, dass die wichtigsten Verkehrsvorschriften durch die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Genf standardisiert sind, wobei die Europäische Kommission lediglich Beobachterstatus hat. Ich möchte dazu nur daran erinnern, dass die Kommission vor langer Zeit ein einheitliches maximales Limit für den Blutalkoholgehalt vorgeschlagen hat. Nach 13 Jahren der Diskussion, ja richtig, ich sagte dreizehn, erreichten wir nichts und der Vorschlag wurde zurückgezogen. Harmonisierung ist unser Wunsch, aber auch ein Minimum von „Goodwill“ ist unter den Mitgliedsstaaten erforderlich. Trotzdem, die Vorschriften werden allmählich mehr und mehr angenähert – auch wenn es dazu Zeit benötigt. Letztendlich möchte ich noch auf unsere Website unter "going abroad" hinweisen, auf der die grundlegenden Regeln aller EU-Staaten ersichtlich sind.

**DVR-report:** In der Arbeit des DVR und seiner Mitglieder ist die Sicherheitsstrategie „Vision Zero. Keiner kommt um. Alle kommen an.“ bereits seit drei Jahren fest verankert. Es handelt sich um eine strategische Vorgehensweise mit dem Ziel, tödliche und schwere Unfälle zu verhindern. Wie stehen Sie zu dieser Strategie?

**Dr. Ruete:** „Vision Zero“ zu fördern ist wirklich eine ausgezeichnete Idee. Dabei handelt es sich um ein langfristiges Ziel, wenn nicht gar ein Ideal. In diesem Zusammenhang ergänzt es sinnvoll die kurz- und mittelfristigen Ziele so wie jenes, das 2001 von der Europäischen Kommission vorgeschlagen worden ist (Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten innerhalb eines Jahrzehnts). Ein weiteres "minus 50-Prozent"-Ziel wurde für das neue Jahrzehnt erneut vorgeschlagen. Entscheidungsträger und Bürger benötigen diese Art von strategischem Ziel als Leitlinie für effektives Handeln.

**DVR-report:** Lassen Sie uns im Zusammenhang mit der Vision Zero über drei Bereiche sprechen, in denen es nach Auffassung vieler Experten noch Sicherheitspotenziale auszuschöpfen gilt: Welche Bedeutung messen Sie zum Beispiel dem Thema eSafety bei?

**Dr. Ruete:** Hier besteht kein Zweifel, dass eSafety immer wichtiger für Fahrzeuge und Infrastruktur wird, mit immer mehr Mensch-Maschine-Dialog und mehr Straße-Maschine-Schnittstellen. Der Beitrag von eSafety zur Verkehrssicherheit ist wirklich erfolversprechend, aber an etwas möchte ich erinnern: was auch immer passiert, welche immer geartete Situation, der Mensch muss das führende Element bleiben.

**DVR-report:** Was kann im Bereich der Straßenverkehrstechnik getan werden? Muss der Neu- und Umbau von Straßen umfassender geplant werden, damit sie verkehrssicher sind?

**Dr. Ruete:** Straßenverkehrssicherheit ist vorrangig ein Problem von unangemessenem Verhalten. Dennoch, die Straßeninfrastruktur ist ebenfalls ein Faktor bei vielen Unfällen. Wenn Fahrer Fehler begehen, muss die Straße diese Fehler „verzeihen“,

anstatt ihre Konsequenzen zu verschlimmern. Ich glaube, dass ein sorgsameres Management des Straßennetzwerks die Sicherheit verbessern kann. Darum sind sowohl Sicherheitsaudits für neue Straßen als auch Sicherheitsprüfungen der bestehenden notwendig – und Gefahrenstrecken müssen identifiziert und beseitigt werden. In einigen Monaten, sobald die EU-Regeln über das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur in Kraft treten, wird all dies Realität. Diese Richtlinien betreffen lediglich die Trans-Europäischen Netze, aber wir weisen die Mitgliedsstaaten nachdrücklich darauf hin, diese Sicherheitsinspektionen auch auf dem niederrangigen Straßennetz anzuwenden.

**DVR-report:** Obwohl die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle in den letzten Jahren deutlich gesenkt werden konnte, geht die Anzahl der schwer- und schwerstverletzten Unfallopfer nicht in der gleichen Größenordnung zurück. Menschen, die ihr Leben lang mit schweren Behinderungen oder Prothesen zurechtkommen müssen. Welche Möglichkeiten sehen Sie mit Blick auf Verkehrsmedizin und Rettungswesen, hier Verbesserungen zu erzielen?

**Dr. Ruete:** Im Jahr 2009 hatten wir noch ungefähr 35.000 Todesopfer und 265.000 Schwerverletzte zu beklagen. Ich bin mir bewusst, was das für Leid, Schmerz und Verluste für die gesamte Gemeinschaft bedeutet. Es gibt wirklich Raum, um die medizinische Hilfe vor Ort zu verbessern. Vor einigen Jahren wurde im Rahmen eines Forschungsprojekts ein Verfahren zur Messung und zum Vergleich der Effizienz von Rettungsdiensten entwickelt. Das Verfahren besteht, aber die erfassten Daten werden in manchen Staaten nicht beachtet. Bedenkt man, dass Rettungsdienste von den Mitgliedsstaaten organisiert werden, so hat die Kommission ihre Rolle im Aufzeigen der "best practice". Die Frage der schwer- und schwerstverletzten Unfallopfer zum Beispiel wurde am Europäischen Tag der Straßenverkehrssicherheit am 13. Oktober thematisiert.

Interview: Sven Rademacher

FOTO > FOTOLIA



Gurt anlegen: Für die meisten Pkw-Fahrer selbstverständlich.

**Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat 18.600 Pkw, 12.500 Radfahrer und 7.100 motorisierte Zweiradbenutzer beobachten lassen und aktuelle Sicherungsquoten für das Jahr 2009 ermittelt.**

Insgesamt hat sich die Gurtanlagequote erwachsener Pkw-Insassen von 97 Prozent im Jahr 2008 auf 98 Prozent im Jahr 2009 leicht verbessert. Auf Autobahnen lag sie sogar bei 99 Prozent, auf Landstraßen bei 98 und im Innerortsbereich bei 97 Prozent. Die erwachsenen Beifahrer im Pkw waren ähnlich gut gesichert.

Die Gesamtsicherungsquote von Kindern im Pkw lag im Querschnitt aller

Straßenarten bei 98 Prozent und ist damit gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben.

Der Anteil der Verwendung von Kinderrückhaltesystemen hat sich deutlich erhöht. Auf Innerortsstraßen wurden 84 Prozent (2008: 77 Prozent) und auf Landstraßen ebenfalls 84 Prozent (2008: 79 Prozent) der Kinder mit Kinderrückhaltesystemen gesichert.

Kinder ab sechs Jahren waren deutlich besser gesichert als im Vorjahr. Auf Innerortsstraßen lag die Benutzung von Kindersitzen in dieser Altersgruppe bei 72 Prozent (2008: 58 Prozent), auf Landstraßen ebenfalls bei 72 Prozent (2008: 63 Prozent).



Jedes vierte Kind ab sechs Jahren ist nicht richtig gesichert.

Trotz des erheblichen Anstiegs der Nutzung von Kinderrückhaltesystemen in dieser Altersgruppe wurde jedes vierte Kind ab sechs Jahren mit einem Erwachsenengurt und damit nicht altersgerecht gesichert. Zwei Prozent dieser Altersgruppe waren völlig ungesichert.

Die Verwendung von Kindersitzen in der Altersgruppe bis etwa fünf Jahren hat sich hingegen leicht verschlechtert. Auf Landstraßen wurden 95 Prozent (2008: 98 Prozent) und im Innerortsverkehr 94 Prozent (2008: 97 Prozent) der Kinder bis fünf Jahren mit Kinderrückhaltesystemen gesichert. Zwei Prozent dieser Altersgruppe waren völlig ungesichert.

Auch bei den Helmtragequoten der Fahrer motorisierter Zweiräder gab es leichte Verbesserungen. Im Jahr 2009 trugen 98 Prozent der Fahrer und 100 Prozent der Mitfahrer einen Schutzhelm, zusätzlich zum Helm trugen 58 Prozent der Fahrer Schutzbekleidung (2008: 51 Prozent). Allerdings trugen nur 18 Prozent aller motorisierten Zweiradfahrer eine komplette Schutzkleidung (2008: 19 Prozent).



Motorrad fahren: Der Helm ist akzeptiert, die komplette Schutzkleidung noch nicht.

Bei den Fahrradfahrern trugen über alle Altersgruppen hinweg elf Prozent einen Schutzhelm (2008: zehn Prozent). Trotz des leichten positiven Trends bleibt der Anteil Helm

FOTO > GWM

FOTO > DVR





Zum sicheren Fahrrad fahren gehört der Helm.

tragender Fahrradfahrer weiterhin gering. Bei den Kindern trugen 56 Prozent der bis Zehnjährigen einen Fahrradhelm (2008: 55 Prozent). Bei den elf- bis 16-jährigen Radfahrern trugen 23 Prozent einen Helm (2008: 20 Prozent).

Auch die Sicherungsquote bei Fahrern im Güterkraftverkehr hat sich verbessert und lag bei 82 Prozent (2008: 72 Prozent). Auf Autobahnen

waren 84 Prozent (2008: 74 Prozent), auf Landstraßen 79 Prozent (2008: 69 Prozent) der Fahrer durch einen Gurt gesichert.

Trotz der leichten Verbesserungen bei den Sicherungsquoten stellt die Untersuchung der BAST fest, dass sich insgesamt noch zu viele Menschen im Straßenverkehr nicht ausreichend sichern.



Hat's geklickt? Noch immer sind zu viele Lkw-Fahrer ungesichert unterwegs.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 3/2010, 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:

DEKRA, DVR, Gebhardt, Büro Ruete

### 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



# Runter vom Gas!

 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung  
 DB  
 UK|BG