

DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2011



MITGLIEDER

Crash Kurs NRW



JOURNAL

Die Straße ist für alle da



INTERVIEW

Jörg Vogelsänger

AKTUELL

„Runter vom Gas!“

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

Weichen stellen für Verkehrssicherheit

Parlamentarischer Neujahrsempfang von DVR und DVW

Den Blick in die Zukunft richteten der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) anlässlich ihres gemeinsamen Parlamentarischen Neujahrsempfangs in der Vertretung des Saarlandes in Berlin. Unter dem Motto „2011 – Weichen stellen für Verkehrssicherheit“ standen Fragen nach Potenzialen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit noch auszuschöpfen sind, im Vordergrund.

„Menschliche Fehler dürfen nicht den Tod zur Folge haben. Der Gedanke der Vision Zero, dass für die Sicherheit im Straßenverkehr Viele die Verantwortung zu tragen haben, muss deshalb im politischen Raum stärker verankert werden“, erklärte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf bei der Begrüßung der rund 120 Gäste. Auch umstrittene Themen wie beispielsweise „Alkohol am Steuer“ müssten offen diskutiert werden.

DVW-Präsident Kurt Bodewig, Bundesminister a.D., stellte fest, dass



Treten für die Vision Null Verkehrstote ein: Kurt Bodewig (l.), Dr. Peter Ramsauer und Dr. Walter Eichendorf.

FOTO > GEBHARDT/DVR

sich die DVW zukünftig neben ihren klassischen Aufgaben „Verkehrserziehung und Aufklärung“ auch neue Themen vorstellen kann: „Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Umwelt und Fahrzeug zu Fahrzeug ist kein Science Fiction mehr, sondern kann Wirklichkeit sein – Leben rettende Wirklichkeit.“

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ging auf die Unfallzahlen für 2010 ein. Mit 3.657 Getöteten wurde der niedrigste Stand seit 60 Jahren erreicht. Es müsse allerdings

berücksichtigt werden, dass durchschnittlich pro Tag zehn Menschen auf unseren Straßen ihr Leben verlieren. „Das ist ein nicht hinnehmbarer Zustand“, machte Dr. Ramsauer deutlich. „Jeder Tote ist ein Toter zu viel.“ Er dankte dem DVR und der DVW für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit. „Sie werden auch künftig zu den wichtigsten Partnern in der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes zählen. Ihre Expertise wird gebraucht“, meinte der Bundesverkehrsminister.

„Tag der Verkehrssicherheit“ am 18. Juni

Unter dem Dach des DVR findet am 18. Juni 2011 von Flensburg bis Berchtesgaden der siebte „Tag der Verkehrssicherheit“ statt. Ziel des Tages ist es, das Thema Unfallprävention auf breiter Ebene zu präsentieren und zu zeigen, dass jeder dazu beitragen kann, die Unfallzahlen zu senken. Unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ sind daher bundesweit alle Organisationen, Institutionen, Städte und Gemeinden, Unternehmen, soziale Einrichtungen und alle weiteren Interessierten dazu aufgerufen, Veranstaltungen und Aktionen durchzuführen. Dabei sind große und kleine Beteiligungen gefragt: ein Thementag im Kindergarten oder in der Schule, ein Tag der offenen Tür in einer

Fahrschule oder Werkstatt, Aktionen im Einkaufscenter oder auch zentrale Veranstaltungen in einer Kommune.

So bietet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Köln auf ihrem Gelände in Bergisch Gladbach unter anderem Crashtests, einen Mobilitätsparcours sowie Seh- und Hörtests an. Darüber hinaus können die Besucher ihre fahrerischen Fähigkeiten in verschiedenen Simulatoren ausprobieren.

Schirmherr des bundesweiten Aktionstages, der traditionell am dritten Samstag im Juni durchgeführt wird, ist Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

Aktuelle Informationen zum „Tag der Verkehrssicherheit“, Checklisten und ein Downloadbereich sind unter www.tag-der-verkehrssicherheit.de zu finden. Hier besteht auch die Möglichkeit, eigene Aktivitäten anzumelden und so eine breite Öffentlichkeit zu informieren. Anmeldungen können auch direkt an folgende E-Mail-Adresse geschickt werden: tdv2011@bg-dvr.de.

Ein kostenloses Faltblatt zum „Tag der Verkehrssicherheit“ bietet Ideen, Anregungen und Tipps zur Durchführung einer eigenen Aktion und kann direkt beim DVR bestellt werden (ireckziegel@dvr.de, Betreff „Flyer Tag der Verkehrssicherheit“).

„sicher mobil“- Seminare: Kraftfahrerthemen am beliebtesten

Mit dem Programm „sicher mobil“ bietet der DVR Seminare für ältere Verkehrsteilnehmer an. Um zukünftig noch besser auf die Wünsche der Teilnehmer einzugehen, wurde eine Befragung durchgeführt, deren Ergebnisse nun vorliegen.

Knapp neun von zehn Teilnehmern interessierten sich für das Thema Mobilität als Kraftfahrer im Alter. Gut jeder Achte betrachtete Mobilität im fortgeschrittenen Alter als bedeutsam für „Erledigungen des privaten Lebensalltags“. Auf größtes Interesse stieß das Themenfeld „Verkehrsregeln“, gefolgt von „Körperliche Veränderungen“.

Als weitere Interessenschwerpunkte gaben die Teilnehmer zu jeweils rund 30 Prozent „Mobilität als Fußgänger“ und „Mobilität als Radfahrer“ an. Mit steigendem Alter wuchs das Interesse am Themenkomplex Fußgänger-mobilität. Das Autofahren wurde als wichtigste Form der Bewegung genannt, gefolgt vom Gehen, Radfahren und dem Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel.

Während 76,6 Prozent der Teilnehmer ihre Mobilität als bedeutsam zur Erledigung des privaten Lebensalltags bezeichneten, wurden Flexibilität, die Bewältigung längerer Strecken sowie die Aufrechterhaltung von Kontakten von jeweils 50 Prozent der Befragten als wichtig eingestuft. Mehrfachnennungen waren möglich.

Das Durchschnittsalter der Teilnehmer beträgt 68,8 Jahre, wobei der Schwerpunkt in der Altersgruppe zwischen 60 und 80 Jahren liegt. Etwa 80 Prozent der Befragten wohnen in kleineren Orten, nur etwa 5,1 Prozent leben in Großstädten oder Ballungsräumen.

Für die Erhebung wurden rund 1.260 Teilnehmer aus 150 Veranstaltungen befragt.

2011 – Vorfahrt für Verkehrssicherheit

Im vergangenen Jahr starben 3.657 Menschen auf deutschen Straßen. Das sind 495 Getötete (-12 Prozent) weniger als im Jahr 2009. Damit hat sich der positive Trend der letzten Jahre noch verstärkt: Die Zahl der Getöteten erreichte den niedrigsten Stand seit 60 Jahren. Auch bei der Zahl der Verletzten gab es gegenüber 2009 einen Rückgang um 6,5 Prozent auf rund 371.700 Personen. Trotz dieser Entwicklung darf nicht vergessen werden, dass immer noch durchschnittlich zehn Menschen täglich im Straßenverkehr sterben und mehr als 1.000 verletzt werden. Neben dem persönlichen Leid für die Opfer und deren Angehörige betragen die volkswirtschaftlichen Kosten durch Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2009 etwa 30,5 Milliarden Euro.

Schauen wir über die deutschen Grenzen hinaus auf die EU: In den 27 Mitgliedstaaten kommen jährlich rund 35.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben. Ausgehend von der Zielsetzung im Jahr 2001, bis 2010 die Zahl der Getöteten zu halbieren, gibt es innerhalb der EU noch einiges zu tun. Ein Rückgang von rund 36 Prozent bei den Getöteten lässt noch Luft nach oben. Besser sieht die Entwicklung für Deutschland aus: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um 48 Prozent zurück. Das Reduktionsziel von 50 Prozent wurde also nur knapp verfehlt. Trotzdem: Die EU-Kommission hat sich bereits das nächste ehrgeizige Ziel gesetzt. Bis 2020 soll die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um weitere 50 Prozent reduziert werden.

Beim Blick über den europäischen Kontinent hinaus wird die Situation dramatisch. Weltweit sterben jährlich 1,3 Millionen Menschen auf den Straßen. Hinzu kommen bis zu 50 Millionen Verletzte. Insbesondere in Schwellen- und Entwicklungsländern ist bei den 15- bis 29-Jährigen der Straßenverkehrsunfall die Todesursache Nummer eins. Die Hälfte aller Getöteten weltweit ist als Fußgänger, Fahrradfahrer oder motorisierter Zweiradfahrer unterwegs gewesen. Gegen diese unhaltbare Situation auf den Straßen muss etwas getan werden. Die Vereinten Nationen haben am 11. Mai 2011 zum „Jahrzehnt der Sicherheit im Straßenverkehr“ aufgerufen. Ziel ist es, die fatalen menschlichen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen eines der weltweit größten Gesundheitsprobleme zu verringern.

2011 stehen die Zeichen also ganz klar auf Vorfahrt für Verkehrssicherheit!

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
INTERVIEW	6
MITGLIEDER	9
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	16
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

„Runter vom Gas!“

Bilanz einer erfolgreichen Kampagne



Besuch im Unfallkrankenhaus Berlin bei Prof. Dr. Axel Ekkernkamp: Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (r.)

von Sandra Demuth

Obwohl nahezu jeder Deutsche persönlich einen im Straßenverkehr Verunglückten kennt, waren Verkehrssicherheit und Unfallopfer lange Zeit kein gesellschaftliches Thema. Dies änderte sich schlagartig, als im März 2008 die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR startete.

Auf einer Auftaktpressekonferenz in Berlin wurden der Öffentlichkeit Autobahnplakate in Form von nachgestellten Todesanzeigen präsentiert. Ina Kutscher, Unfallopfer und Initiatorin des Projekts „Jeden kann es treffen“, sprach als Betroffene auf der Pressekonferenz. „Ich finde es gut, dass Todesanzeigen als Plakatmotive gewählt wurden. Sie zeigen deutlich, dass die Folgen von Fehlverhalten im Straßenverkehr nie wieder rückgängig gemacht werden können“, begründete sie ihr Engagement für die Kampagne.

In den folgenden Monaten wurde den Verkehrsteilnehmern mit Plakaten, einem TV- und Kino-Spot sowie Funkspots drastisch und eindeutig vor Augen geführt, welche Auswirkungen unangepasste Geschwindigkeiten haben können. In den Medien wurde engagiert und kontrovers, doch überwiegend positiv, über „Runter vom Gas!“ und seine emotionale Botschaft diskutiert.

Somit war das erste Ziel bald erreicht: Die Kampagne hatte eine breite Diskussion in der Öffentlichkeit über angepasste Geschwindigkeit und Verantwortung im Straßenverkehr ausgelöst. Dies belegt eine repräsentative Bevölkerungsumfrage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Instituts für Publizistik der Universität Mainz, die im Herbst 2008 durchgeführt wurde. Knapp sechs Monate nach Beginn der Kampagne gaben 61 Prozent der Befragten an, von der Kampagne „schon gehört“ zu haben, 85 Prozent sagten, die Kampagne mache nachdenklich und 20 Prozent

hatten sich mit Familie, Freunden oder Kollegen über „Runter vom Gas!“ unterhalten.

Bundesweite Kooperationen

Den Initiatoren war das noch nicht genug. Deshalb wurden im Laufe der drei Jahre dauernden Kampagne nicht nur drei weitere Plakatstaffeln veröffentlicht, sondern auch vielfältig einsetzbare Präventionsmaterialien sowie Präventionsspots entwickelt und umfassende Medienarbeit betrieben. „Runter vom Gas!“ informierte Verkehrsteilnehmer auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen. Mit über 100 Kooperationspartnern wurden mehr als 60 Aktionen durchgeführt. Zu einigen von vielen Highlights zählen der „Runter vom Gas!“-Filmwettbewerb in Kooperation mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), Cinestar und sueddeutsche.de, der „Runter vom Gas!“-Fotowettbewerb in Kooperation mit dem Deutschen Fußballbund (DFB) und Videocasts, in denen Unfallopfer und Angehörige von ihren persönlichen Erlebnissen berichten. Zu den über 80 Kooperationspartnern der Kampagne zählen zum Beispiel Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Verkehrswachten, Kirchen, Feuerwehren und Discotheken.

Weitere wichtige Kooperationspartner waren die Bundesländer. Bei Geschwindigkeitskontrollen setzte die Polizei gemeinsam entwickelte „Runter vom Gas!“-Präventionsmaterialien ein, viele Bundesländer übernahmen die jeweiligen Kampagnenplakate für ihre Landstraßen und verteilten im Frühjahr über 13.000 Sicherheitswesten mit der Kampagnenbotschaft an Motorradfahrer. In Zusammenarbeit mit der Biker

Union führten die Bundesländer, das BMVBS und der DVR am 14. September 2010 in verschiedenen Städten in ganz Deutschland eine Motorradfilmnacht durch. Neben Präventionsspots wurde eine exklusive Preview des Roadmovies „Mammuth“ mit Gérard Depardieu gezeigt.

Neben den Motorradfahrern bildeten die jungen Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren eine weitere wichtige Zielgruppe. Zur Information und Motivation von Rekruten der Bundeswehr wurde daher eine Rede entwickelt und eine „Runter vom Gas!“-Broschüre adaptiert. Parallel dazu wurde eine Lehrinheit für Zivildienstleistende konzipiert, mit der in Zivildienstschulen an das Verantwortungsbewusstsein der jungen Verkehrsteilnehmer appelliert wurde.

Im Herbst 2010 rückte mit den Motorradfahrern eine weitere Zielgruppe in den Fokus der Kampagne. Gemeinsam mit Tank & Rast, ADAC, ADFC und Fahrrad XXL wurde ein Fotowettbewerb für mehr Partnerschaft im Straßenverkehr aufgerufen. Beide Gruppen sollten mit einem gemeinsamen Foto und einem Statement ein positives Zeichen setzen für ein freundliches Miteinander im Straßenverkehr zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr.

Vierte und letzte Plakatstaffel

Seit September letzten Jahres ist die vierte und letzte Plakatstaffel an den Autobahnen und Rastplätzen zu sehen. Bei der Pressekonferenz zur Vorstellung der Motive mahnte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer erneut eindringlich: „Wer zu schnell fährt, gefährdet sich und andere. Rund 70.000 Menschen erleiden jedes Jahr bei Verkehrsunfällen schwere oder schwerste Verletzungen. Die neuen Plakatmotive zeigen das Schicksal der Verletzten. 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.“ Um sich selbst ein Bild von der Situation der Schwerverletzten zu machen, besuchte Dr. Ramsauer am 28. Januar 2011 gemeinsam mit DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner das Unfallkrankenhaus Berlin (ukb). Professor Axel Ekkernkamp, ärztlicher Direktor und Geschäftsführer des ukb, führte durch die verschiedenen Stationen, die ein Verkehrsoffer durchläuft und erläuterte dabei die häufig langwierigen Therapiemöglichkeiten.

Ärzte werden immer wieder mit den Folgen von Verkehrsunfällen konfrontiert und leisten mit ihrer Arbeit einen häufig lebensrettenden Beitrag zur Versorgung von Verletzten im Straßenverkehr. Deshalb wurde im Oktober vergangenen Jahres eine Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) gestartet. Auf dem Deutschen Kongress für Orthopädie und Unfallchirurgie in Berlin bekannten sich die Unfallchirurgen mit einem Medienbild zu „Runter vom Gas!“. 29 Kliniken folgten dem Aufruf der DGU und beteiligten sich aktiv an der Kampagne und organisierten Veranstaltungen in ihrer Region. So etwa die Klinik für Unfallchirurgie und Orthopädie am Klinikum Lüneburg, die mit Partnern vor Ort ein Aktionsbündnis zu „Runter vom Gas!“ gründete und die Verkehrsteilnehmer mit Aktionstagen für eine angepasste Geschwindigkeit sensibilisierte.

Sicherheitswesten für Motorradfahrer

Passend zum Start der Motorradsaison konnten zu Beginn dieses Jahres erneut Sicherheitswesten an Motorradfahrer verteilt werden. In Kooperation mit TÜV und DEKRA erhielten Motorradfahrer bei bestandener praktischer Führerscheinprüfung von den Fahrprüfern ein „Runter vom Gas!“-Sicherheitspaket. Dieses Paket bestand neben einer Sicherheitsweste für eine verbesserte Sichtbarkeit der Biker aus einer Führerscheinhülle sowie einer Broschüre.



Mit diesen letzten Aktionen läuft die erfolgreiche Kampagne nun nach gut drei Jahren aus. Zahlreiche DVR-Mitglieder, Partner und prominente Unterstützer haben die Botschaft „Runter vom Gas!“ bundesweit verbreitet und mit Leben gefüllt. Der DVR bedankt sich herzlich für die erfolgreiche Zusammenarbeit. Diese Partner haben maßgeblich dazu beigetragen, dass „Runter vom Gas!“ bundesweit sichtbar und erlebbar wurde und so viele Verkehrsteilnehmer erreichte.

Die Webseite www.runter-vom-gas.de wurde jetzt aus dem Netz genommen. Die Präventionsfilme „Runter vom Gas!“ und Plakate sind weiterhin unter www.dvr.de zu finden. Materialien der Kampagne, die Partnern und Unterstützern zur Verfügung gestellt wurden, können auch weiterhin verteilt werden.

Denn auch wenn die Kampagne offiziell beendet ist, bleibt die Botschaft „Runter vom Gas!“ aktuell. Im Jahr 2010 starben 3.657 Menschen im Straßenverkehr, über 370.000 wurden verletzt. DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf kommentierte diese Zahlen folgendermaßen: „Es macht uns glücklich, dass von Jahr zu Jahr immer weniger Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben kommen. Schließlich ist jedes einzelne Leben unendlich wertvoll. Das heißt aber auch: Jeder einzelne Verkehrstote und Schwerverletzte ist einer zu viel.“

Die Autorin ist Projektmitarbeiterin für Kampagnen beim DVR. sdemuth@dvr.de



FOTOS > BÜRO JÖRG VOGELSÄNGER

„Verkehrssicherheitsarbeit ist lebenswichtig“

Jörg Vogelsänger

Der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Jörg Vogelsänger über Vision Zero, erfolgreiche Initiativen in seinem Bundesland und ein absolutes Alkoholverbot

DVR-report: Herr Minister, im Namen Ihres Ministeriums taucht der Begriff Verkehr nicht auf. Welche Rolle spielen die Verkehrspolitik und in diesem Zusammenhang das Thema Verkehrssicherheit innerhalb Ihres Ressortzuschnitts?

Vogelsänger: Für ein Ressort mit einem so großen Themenfächer fangen die Herausforderungen ja schon bei der Namensgebung an. Ich werde auch öfter gefragt, warum die Stadtentwicklung oder die Raumordnung nicht mehr auf unserem Briefkopf stehen. Aber es besteht kein Grund zur Sorge: Keine Fachrichtung muss sich unter dem Dach der Infrastruktur zurückgesetzt fühlen.

Gerade was den Verkehrsbereich betrifft, kann ich einen Blick in den Landeshaushalt empfehlen. Fast zehn Prozent des Brandenburger Gesamtetats von rund zehn Milliarden Euro werden allein in meiner Verkehrsabteilung bewegt, um eine zukunftsfähige Politik für das Verkehrssystem Straße, den Bereich des öffentlichen Personenverkehrs, die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr finanzieren zu können. Die Mobilität als bedeutende Grundlage der Entwicklung unserer Gesellschaft ist seit Bestehen des Landes ein bedeutender Schwerpunkt der Brandenburger Landesregierung und wird es trotz sinkender Haushaltsmittel auch in Zukunft bleiben.

Dazu gehört selbstverständlich auch die lebenswichtige Verkehrssicherheitsarbeit. Einerseits ist sie eine unverzichtbare Kernaufgabe des Staates. Zum Schutz von Leben und Gesundheit müssen wir sie aber auch als gesamtgesellschaftliche Aufgabe und ständige Verpflichtung

verstehen. Wir haben in diesem Bereich in den vergangenen 20 Jahren große Schritte nach vorn gemacht. Aber alle Erfolge dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir weiter mit Hochdruck an der Senkung der Unfallzahlen arbeiten müssen. Der Straßenverkehr wird hier weiter im Fokus stehen.

DVR-report: Seit Januar dieses Jahres sind Sie turnusmäßig für zwei Jahre Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Welche Ziele haben Sie sich für diese Zeitspanne gesetzt?

Vogelsänger: Für den Bereich der Verkehrssicherheit lassen sich sogar schon jetzt erste Ergebnisse vorweisen. Es ist uns zum Beispiel bei der Konferenz im April gelungen, Einigkeit mit allen Ländern und dem Bund über das weitere Vorgehen zur Verbesserung der Tragequote von Fahrradhelmen zu erzielen. Vor allem für den Schutz von Kindern und Jugendlichen, aber auch angesichts vieler aktiver und unternehmenslustiger Senioren halte ich es für geboten, bundesweit Initiativen zu entwickeln und auszuweiten, die für dieses Thema sensibilisieren. Zufrieden bin ich auch mit dem Stand und der Länderbeteiligung, was die Erarbeitung eines nationalen Verkehrssicherheitsprogramms betrifft. Ein wesentlicher Bestandteil ist hier die Verbesserung der Sicherheit von Landstraßen – ein Thema, das mein Bundesland Brandenburg besonders berührt.

Nicht zuletzt wird es in der aktuellen VMK-Periode für alle Mitglieder darauf ankommen, die finanzielle Absicherung für den Erhalt und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unbedingt im Auge zu behalten. Hier stehen Weichenstellungen an, die bis in das nächste Jahrzehnt hinein reichen.

DVR-report: Die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR orientiert sich seit mehr als drei Jahren an der Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“. Wie stehen Sie zu diesem Präventionsansatz?

Vogelsänger: Ich unterstütze das mittlerweile auch von der Europäischen Union getragene Leitbild der langfristigen Sicherheitsstrategie

„Vision Zero“. Vorrangiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit war und ist es ja auch in Brandenburg, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten deutlich und kontinuierlich zu senken. Wir können hier auf eine erfolgreiche Arbeit verweisen, und die Auszeichnung von Brandenburg als „Safe Region 2010“ durch die Weltgesundheitsorganisation WHO hat uns auch bewiesen, dass wir mit unserem zielgruppenübergreifenden Ansatz den richtigen Weg eingeschlagen haben.

Allerdings zeigen sich für ein Alleeland auch Grenzen, wenn auf Landstraßen immer wieder schon der kleinste Fahrfehler mit dem Tode endet. Insofern verstehe ich „Vision Zero“ auch als Ermunterung zu mutigen Entscheidungen. Ich freue mich, dass der Bund die Verbesserung der Landstraßensicherheit als Schwerpunkt erkannt hat und in diesem Sinne finanziell aktiver werden will. Große Hoffnungen setze ich auch in die Zusammenarbeit mit dem DVR, der sich ja schon beim nächsten „Runden Tisch“ mit den Ländern in dieser Sache abstimmen möchte.

DVR-report: Die EU nimmt über Verordnungen und Richtlinien sehr großen Einfluss auf die Verkehrspolitik ihrer Mitgliedstaaten. Inwieweit haben die Bundesländer noch ausreichenden gestalterischen Einfluss? Und umgekehrt: Wie ist der Kommunikationsweg der Länder zur EU?

Vogelsänger: Erster und direkter Ansprechpartner für die Länder ist der Bund als Mitglied der EU, über den wir unsere Länderinteressen einbringen. Darüber hinaus gibt es natürlich auch den direkten Draht zu den Abgeordneten des Europäischen Parlaments und eine Reihe guter Kontakte zur Kommission. Wir haben also keine Probleme damit, unsere Positionen und Vorschläge an den wichtigen Stellen einzubringen und mit anderen Regionen abzustimmen. Im Gegenzug ist ja auch die EU sehr an einem engen Kontakt und dem regelmäßigen Austausch der Länder interessiert und bietet zu vielen Fragen direkte Diskussionsmöglichkeiten zum Beispiel über Konsultationsverfahren an.

DVR-report: Wie ist es um die Verkehrssicherheit in Brandenburg bestellt? Welche Maßnahmen gibt es zum Beispiel, die Sicherheit auf den Landstraßen zu erhöhen? In Brandenburg gibt es bekanntermaßen viele Alleen.

Vogelsänger: Wie ich bereits erwähnt habe, können sich unsere Erfolge in diesem Bereich durchaus sehen lassen. 1991 hatten wir in Brandenburg 931 Verkehrstote zu beklagen, 2010 ist die Zahl mit 192 auf beinahe ein Fünftel gesunken. Das ist auch mit Blick auf den Bundesvergleich eine gute Entwicklung, auch wenn wir uns alle einig sind: Es verunfallen und sterben noch immer viel zu viele Menschen auf unseren Straßen, jeder Einzelne von ihnen ist einer zu viel.

Schauen wir uns die Statistiken einmal genauer an, dann wird klar, dass wir uns vor allem energischer um die Sicherheit auf unseren Landstraßen kümmern müssen. Denn entgegen aller Trends stagniert die Zahl der Verkehrstoten auf diesen Strecken. Meist ist überhöhte Geschwindigkeit und das Abkommen von der Fahrbahn die Ursache.

In Brandenburg arbeiten wir deshalb an einem Konzept, das sowohl Sicherheitseinrichtungen, entschärfende bauliche Veränderungen und punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen miteinander verknüpfen soll, um die Sicherheit zu verbessern. Wir stützen uns dabei ganz wesentlich auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse, welche wir im Rahmen der Erarbeitung der Richtlinie für passiven



Vereinswimpel im Tausch gegen Schutzengel-Flügel: Minister Vogelsänger mit dem „Blauen Engel“ Bianca Schmidt vom FFC Turbine Potsdam.

Schutz an Straßen gewonnen haben. Natürlich profitieren wir auch von den verschiedenen Initiativen der vergangenen Jahre. Ich erinnere an den ersten Alleenerlass von 1998, der gerade überarbeitet wird. Ich denke an unsere Schutzplankenprogramme, die landesweite Einrichtung von Unfallkommissionen, die frühe Einführung eines Sicherheitsaudit im Straßenbau und die Sensibilisierung auf Baumunfälle während der Fahrschulbildung. Natürlich akzeptiere ich, dass mich vor diesem Hintergrund gerade in Sachen Tempolimit auch kritische Stimmen erreichen. Entsprechend sorgfältig werde ich mit diesem Thema auch umgehen.

DVR-report: Immer wieder wird – auch von Politikern – gerne postuliert, Verkehrserziehung fange bereits bei den ganz Kleinen an. Hier gibt es sicherlich viele gute Ansätze in den Kitas und Grundschulen. In den weiterführenden Schulen wird das Thema eher stiefmütterlich behandelt. Wie kann das Thema Verkehrserziehung stärker im Unterricht verankert werden?

Vogelsänger: Das ist tatsächlich eine Herausforderung. Vor allem angesichts der wachsenden schulischen Anforderungen sind wir gefordert, Alternativen zur Verkehrserziehung im Unterricht zu entwickeln. Schon 2004 haben wir in Brandenburg das Forum Verkehrssicherheit als zentrale Plattform gegründet und seither gefördert. Hauptamtliche Mitarbeiter kümmern sich auch darum, den Bruch zwischen Kita und Fahrschulbildung zu kompensieren. Bei den größeren Kindern und Jugendlichen haben wir die Erfahrung gemacht, dass organisierte Diskussionen, Hörbücher oder Ausstellungen zu Themen wie „Alkohol am Steuer“ oder „Straßenkreuzen“ an Schulen sehr gut angenommen werden. Erwähnen möchte ich aber auch unsere „Blauen Engel“, die mittlerweile die sympathischen Markenzeichen unserer bekannten Brandenburger Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ sind. Die jungen Frauen und Männer mit ihren blauen Perücken und Engelsflügeln schwärmen vor allem dorthin aus, wo

sie Kontakt zu Gleichaltrigen knüpfen können. Wenn auf diese Weise vor Discotheken oder Fußballstadien für einen verantwortlichen Umgang im Straßenverkehr sensibilisiert wird, hinterlässt das schon einen erfrischenderen Eindruck als bei der Pflicht-Belehrung im Unterricht.

DVR-report: Eine nach wie vor stark gefährdet Risikogruppe im Straßenverkehr sind die 18- bis 24-jährigen jungen Fahrer. Welche Erfahrungen hat das Land Brandenburg mit dem „Begleiteten Fahren ab 17“ gemacht?

Vogelsänger: Durchweg positive. Deshalb haben wir im Bundesrat auch für die Überführung dieses Pilotprojektes in ein Dauerrecht zugestimmt. Die bis dato vorliegenden Untersuchungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen hatten eindrucksvoll belegt, dass sich in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens die Unfall- und Deliktzahlen im zweistelligen Bereich vermindert haben. Mittlerweile ist dieser Erfolg durch eine ergänzende Studie auch für Brandenburg bestätigt: Sowohl fahrer- als auch kilometerbezogen sind die Teilnehmer des Projektes bei Unfällen und Verkehrsverstößen deutlich weniger auffällig. Wir stellen aber auch darüber hinaus eine überdurchschnittlich positive Entwicklung in der genannten Altersgruppe fest. Ich gehe davon aus, dass dazu auch unsere intensiven Bemühungen um eine Fahrschulausbildung mit neuen, praxisnahen Lehrformen beigetragen haben.

DVR-report: Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat in einem aktuellen Gutachten auch ein absolutes Alkoholverbot am Steuer als einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genannt. Das seit August 2007 geltende Alkoholverbot für Fahranfänger zeigt laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) äußerst positive Ergebnisse in der Unfallstatistik. In einer vom DVR in Auftrag gegebenen repräsentativen Umfrage haben sich rund 60 Prozent der Befragten für ein absolutes Alkoholverbot ausgesprochen. Wie stehen Sie dazu?

Vogelsänger: Kenner der Materie werden wissen, dass die Brandenburger Landesregierung seit 1997 bereits mehrere Vorstöße unternommen hat, die allgemeingültige 0,0-Promille-Grenze einzuführen. Das Anliegen ist im Bundesrat nur leider nie mehrheitsfähig gewesen. Immerhin konnte im Jahr 2005 auf Initiative des damaligen Bundesverkehrsministers Dr. Manfred Stolpe zumindest ein Umdenken für die Fahranfänger erreicht werden. Für die Einführung eines absoluten Alkoholverbots sprechen in der Tat gute Gründe. Nehmen wir nur die von Ihnen erwähnte BAST-Studie. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Zahl der Unfallbeteiligten unter den Anfängern im ersten Jahr nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis mit geltender 0,0-Promille-Regelung um 15 Prozent zurückgegangen ist. Der TÜV-Süd hat kürzlich darauf hingewiesen,

dass sich bereits mit 0,5 Promille Alkohol im Blut die Wahrscheinlichkeit verdoppelt, Verursacher eines Unfalls zu sein. Das Risiko, überhaupt in einen Unfall verwickelt zu werden, ist bei dieser Blutalkoholkonzentration bereits verachtfacht! Das sind Zahlen, die für sich sprechen.

DVR-report: Welche Rolle spielen für Sie Überwachung und Kontrolle? Welche Möglichkeiten hat ein Land, Kontrollen trotz leerer Kassen zu intensivieren?

Vogelsänger: Ich unterstütze den Ansatz, den Ordnungsrahmen noch mit mehr Nachdruck durchzusetzen und die polizeiliche Überwachung zu stärken. Rechtstaatlichkeit gilt für alle und die Straßenverkehrsordnung ist nicht nur für Unfallschwerpunkte da. Kontrollen und Überwachungen sind leider noch unverzichtbar, denn sie schützen uns vor menschlichem Leid und volkswirtschaftlichen Schäden durch Unfälle in Milliardenhöhe.

DVR-report: In Ihrer Funktion als Minister sind Sie auf den Dienstwagen angewiesen. Wie bewegen Sie sich privat am liebsten fort?

Vogelsänger: Wenn in Familie und mit Freunden Zeit dafür ist, genießen wir die Abwechslung und sind gerne mit dem Fahrrad unterwegs. Brandenburg hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten viel Geld in ein attraktives Radwegenetz mit vielen reizvollen Routen investiert. Ich kann jedem nur empfehlen, die Mark einmal auf diese Weise zu erkunden.

Zur Person: Jörg Vogelsänger



Jörg Vogelsänger, geboren 1964 in Woltersdorf bei Berlin, ist seit dem 25. Februar 2010 Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. Zudem ist er seit Januar dieses Jahres turnusmäßig für zwei Jahre Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz.

Nach einem Maschinenbau-Studium an der Technischen Universität Dresden arbeitete Vogelsänger als Entwicklungsingenieur bei der Reichsbahn. Sein politisches Engagement führte ihn 1994 in den brandenburgischen Landtag, dem der Brandenburger acht Jahre lang angehörte. Von 2002 bis 2009 war der SPD-Politiker Mitglied des Deutschen Bundestages, bevor er im November 2009 zum Staatssekretär im brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft berufen wurde.

Vogelsänger ist verheiratet und hat zwei Töchter.

Zwei Drittel der Autofahrer übertreten Tempolimits

Umfrage der Präventionskampagne „Risiko raus!“

Wer Verkehrsregeln missachtet, kann in der Eigenwahrnehmung durchaus ein guter Autofahrer sein. Regelkonformität steht somit in keinem direkten Zusammenhang zur Einschätzung des eigenen Fahrverhaltens. Das ergab eine repräsentative Umfrage unter gut 1.000 Testpersonen, die tns-emnid im Auftrag der Präventionskampagne „Risiko raus!“ durchführte.

In einer ersten Frage sollten die Befragten die eigene Fahrkunst auf einer Skala von 1 (überhaupt nicht gut) bis 10 (sehr gut) einordnen. Knapp die Hälfte, 46 Prozent, schätzen ihre Kompetenz am Steuer als gut bis sehr gut (8 bis 10) ein. Weitere 25 Prozent sehen sich auf der Skala zwischen 6 und 7 – also immer noch im oberen Kompetenzbereich.

Wenig Achtung für Geschwindigkeitsbegrenzungen

In augenfälligem Gegensatz zu diesem insgesamt positiven Selbstbild steht die Tatsache, dass viele Fahrerinnen und Fahrer gleichzeitig Verstöße gegen Verkehrsregeln einräumen. Wobei weibliche Fahrer nach ihrer Selbstauskunft seltener bereit sind, die Regeln zu missachten als Männer. Aber immerhin 70 Prozent aller Befragten gaben an, dass sie hin und wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen übertreten. Mehr als 40 Prozent missachten Park- und Halteverbote, mehr als 30 Prozent halten nicht immer vor Stoppschildern an und

blinken nicht beim Spurwechseln oder Abbiegen.

Besonders wenig Achtung für Tempolimits zeigen Fahrer und Fahrerinnen im Alter zwischen 30 und 39 Jahren. Von ihnen geben 90 Prozent an, ab und zu gegen die Grenzen zu verstoßen. Auffällig ist auch, dass offenbar die Neigung, sich über Geschwindigkeitsbegrenzungen hinwegzusetzen, zunimmt, je höher der Bildungsabschluss ist.

In der Unfallstatistik (Statistisches Bundesamt) ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ alles andere als ein „Kavaliersdelikt“. Die Mehrheit aller Verkehrsunfälle (86 Prozent) geht auf ein Fehlverhalten des Fahrzeugführers zurück. Überhöhte Geschwindigkeit ist das zweithäufigste Fehlverhalten und rangiert gleich hinter falschem Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren.

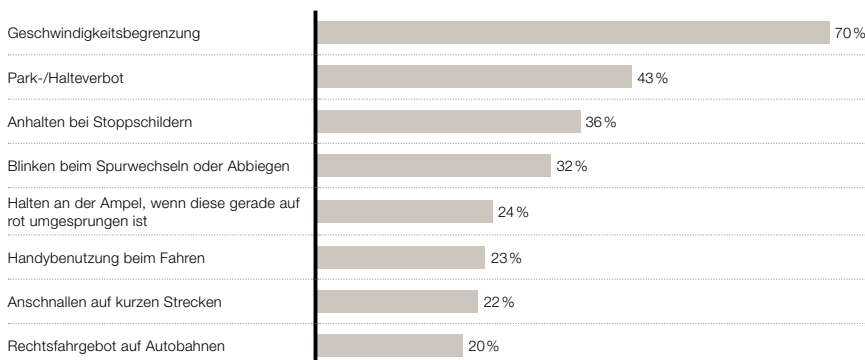
Insgesamt scheinen jüngere Fahrerinnen und Fahrer risikobereiter zu sein als ältere. Das zeigen auch die Angaben über den Gebrauch von Handys während des Fahrens. 42 Prozent der unter 30-Jährigen räumt die Handynutzung am Steuer ein,

aber nur 13 Prozent der über 50-Jährigen.

Wie aber können Fahrer dazu motiviert werden, Verkehrsregeln einzuhalten? An erster Stelle, so antworten fast 80 Prozent, steht für sie die eigene und die Sicherheit anderer. Äußere Sanktionen wie Geldbußen oder Punkte in Flensburg spielen demgegenüber nur eine untergeordnete Rolle.

Dazu Dr. Walter Eichendorf, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR): „Die gute Nachricht ist: Fahrerinnen und Fahrern ist Sicherheit im Straßenverkehr wichtig. Die schlechte ist: Offensichtlich schätzen sie die Wirksamkeit von Verkehrsregeln in diesem Zusammenhang nicht hoch genug ein. An diesem Punkt müssen wir mit unserer Aufklärungsarbeit ansetzen. Denn immer noch werden jährlich mehr als 370.000 Menschen bei Unfällen auf Deutschlands Straßen verletzt, viele davon auf dem Arbeitsweg.“

HAND AUFS HERZ: WELCHE VERKEHRSREGELN BEACHTEN SIE MANCHMAL NICHT?



Quelle: tns emnid

www.risiko-raus.de

Keine Entwarnung für Radfahrer und Fußgänger

DEKRA präsentiert Verkehrssicherheitsreport 2011



FOTO > GWM

Fußgänger und Radfahrer: hohes Risiko im Straßenverkehr.

Fußgänger und Radfahrer haben in der EU das zweithöchste Risiko im Straßenverkehr getötet zu werden – hinter Fahrzeuginsassen. Gemäß der europäischen Unfalldatenbank CARE liegt der Anteil dieser beiden Gruppen von ungeschützten Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren bei durchschnittlich rund 25 Prozent aller Verkehrstoten.

Darauf weist der aktuelle DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2011 hin, der – ausgehend von Unfalldaten aus Deutschland und ausgewählten europäischen Ländern – Optimierungspotenziale aufzeigt.

Nach Prognosen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kamen 2010 in Deutschland im Straßenverkehr 520 Fußgänger (Vorjahr: 591) und 375 Radfahrer (Vorjahr: 462) ums Leben. Der bereits seit Jahren zu beobachtende Rückgang bei den Zahlen getöteter Fußgänger und Radfahrer

setzt sich damit konsequent fort. In der Summe machen diese beiden Verkehrsteilnehmergruppen aber immer noch rund 24 Prozent aller Verkehrstoten aus.

EU-weit sieht es laut DEKRA nicht besser aus. So seien nach der jüngsten Ausgabe der CARE-Datenbank im Jahr 2008 (EU-23) 7.435 tödlich verunglückte Fußgänger und 2.395 getötete Radfahrer zu beklagen. Bezogen auf die insgesamt 36.705 Verkehrstoten in diesen 23 Staaten entspreche das einem Anteil von 26,8 Prozent. Laut CARE kamen 70,1 Prozent der getöteten Fußgänger bei Unfällen innerhalb von Ortschaften ums Leben, der Innerortsanteil der getöteten Radfahrer beträgt 58 Prozent. In hohem Maße gefährdet sind Kinder unter 15 Jahren sowie Senioren ab 65 Jahren.

Bessere Erkennbarkeit bei Dunkelheit

Wie zahlreiche Studien belegen, ist bei Dämmerung und Dunkelheit das Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer besonders hoch. Um dieses Risiko zu senken, ist für ungeschützte Verkehrsteilnehmer das Tragen kontrastreicher Kleidung, möglichst mit reflektierenden Elementen, sehr empfehlenswert. Älteren und gehbehinderten Personen wird empfohlen, ihre Rollatoren und Gehhilfen – gegebenenfalls auch Rollstühle – mit retro-reflektierenden Streifen zu versehen. Verantwortungsbewusste Radfahrer achten darauf, dass ihr Fahrzeug mit allen vorgeschriebenen aktiven und passiven lichttechnischen Einrichtungen ausgestattet ist. Angesichts der möglichen Schwere der Verletzungen nach einem Zusammenprall mit einem Auto sowie bei

einem Alleinunfall sollten Radfahrer darüber hinaus einen Helm tragen, der mindestens die aktuelle ECE-Norm erfüllt.

Zu besseren Licht- und Sichtverhältnissen – insbesondere außerorts – tragen auch die Automobilhersteller mit seit Jahren immer leistungsfähigeren Scheinwerfer- und Erkennungssystemen bei. Dazu zählen unter anderem Fernlichtassistenten mit adaptiver Hell-Dunkel-Grenze oder Nachsichtsysteme mit Licht im infraroten Bereich.

Straßeninfrastruktur ausbauen

Neben fahrzeugspezifischen Sicherheitselementen spielt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern auch die Straßeninfrastruktur eine entscheidende

Rolle. Da sich die meisten Unfälle zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen dann ereignen, wenn sich deren Wege kreuzen, müssen die entsprechenden Querungsanlagen ausreichend verkehrssicher und ohne große Umwege nutzbar sein. Mindestens ebenso wichtig ist die ausreichende Beleuchtung der Übergänge. Angesichts des ansteigenden Fahrradverkehrs ist zudem der Ausbau des Radwegenetzes gerade auch in Innenstädten sowie dessen Pflege notwendig.

Mindestens ebenso wichtig wie die genannten Maßnahmen und Ausstattungsempfehlungen ist nach Meinung von DEKRA aber auch ein rücksichtsvolleres und verantwortungsbewussteres Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander. Auf ein solches Verhalten müsse schon bei der Verkehrserziehung von Kindern sowie auch im Rahmen der Führerscheinprüfung hingewirkt

werden. Verkehrsregeln und Vorschriften seien dazu gemacht, eingehalten zu werden – von Pkw-, Lkw- und Motorradfahrern ebenso wie von Fußgängern und Radfahrern.



FOTO > GWM

Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme von Rad- und Autofahrern gefragt.

Hohe Unfallrisiken durch Elektrofahrräder

Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) liegen in Deutschland im Trend. Die Hersteller freuen sich über zweistellige Zuwachsraten und die Radler über den „eingebauten Rückenwind“. Doch diese Entwicklung birgt nach Ansicht der Unfallforschung der Versicherer (UDV) auch Gefahren. Nach vier Crashtests und umfangreichen Fahrversuchen kommen die Unfallforscher in einer jetzt aktuell vorgestellten Studie zu dem Schluss, dass vor allem die schnellen E-Bikes (bis 45 km/h) eine Gefahr für den Fahrer selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer sein können.

Pedelects erreichen nicht nur eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, sondern auch eine höhere Höchstgeschwindigkeit, vor allem am Berg. Häufigere Überholmanöver sind damit programmiert und – wie der Crashtest der UDV zeigt (zu sehen auf www.youtube.com/unfallforschung) – können durch die

hohe Geschwindigkeit im Ernstfall mit schweren Unfallfolgen für Radfahrer und Pedelect-Fahrer enden.

Für Autofahrer ist es schwieriger zu erkennen, wie schnell ein Radler unterwegs ist. Auch ein Senior auf einem Citybike kann jetzt dank Elektrounterstützung viel schneller auftauchen, als aus der Erfahrung

„gelernt“. Riskante Situationen können dadurch an Ausfahrten und Kreuzungen entstehen. Schwere Verletzungen beim seitlichen Anprall an ein Auto sind – wie ein zweiter Crashtest der UDV zeigt – nicht nur bei „unbehelmt“ Radlern zu erwarten.

Weitere Informationen unter www.udv.de.



FOTO > UDV

Zum Glück nur ein Dummy: heftiger Zusammenstoß zwischen Pkw und E-Bike.

Tatort „Straße“

Nahezu 190.000 Verkehrssünder wurden im Jahre 2009 wegen Straftaten im Straßenverkehr verurteilt, das sind 22 Prozent aller in Deutschland begangenen Straftaten. Dies geht aus einer Studie des ACE hervor, basierend auf Angaben des Statistischen Bundesamtes.

85 Prozent aller geahndeten Vergehen im Straßenverkehr haben sich demnach Männer zuschulden kommen lassen. Überproportional hoch ist der Anteil verurteilter junger Verkehrsteilnehmer zwischen 21 und 25 Jahren. Einer der vor Gericht am häufigsten verhandelten Tatbestände ist immer noch Alkohol am Steuer: Über die Hälfte der richterlichen

Entscheidungen (54 Prozent) hatten verbotene Trunkenheitsfahrten zum Inhalt, knapp jeder vierte davon endete in einem Unfall.

Bei strafrechtlich relevanten Delikten im Straßenverkehr kommt sowohl das Strafgesetzbuch (StGB) als auch das Straßenverkehrsrecht (StVG) zur Anwendung. Typische Straftatbestände des StGB sind Alkoholdelikte, Fahrerflucht, gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr sowie fahrlässige Tötung oder Körperverletzung. Nach dem Straßenverkehrsrecht werden beispielsweise das Fahren ohne Führerschein oder das Fahren mit einem nicht zugelassenen Fahrzeug geahndet.



ILLU > ACE

Crash Kurs NRW



„Zu Beginn lachen Sie noch, scherzen, einige versuchen, die Veranstaltung ins Lächerliche zu ziehen. Doch dann wird es immer stiller im Raum“, berichtet einer der Väter des Crash Kurses NRW, der leitende Polizeidirektor a. D. Wolfgang Blindenbacher.

Das aus England adaptierte Konzept zur Prävention von Verkehrsunfällen ist ein nordrhein-westfälisches Kooperationsprojekt zur Reduzierung der Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Fahrer. Bei sehr persönlich gestalteten Vortragsveranstaltungen, zumeist an

weiterführenden Schulen, berichten Polizisten, Feuerwehrleute, Notärzte und Notfallseelsorger über ihre oft leidvollen Eindrücke, die sie im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen gewonnen haben. Unfallopfer und Angehörige von Getöteten berichten, wie ein Verkehrsunfall ihr Leben vollständig veränderte. Im Jahr 2009 wurde das Projekt ins Leben gerufen,

in sechs Polizeibehörden des Landes NRW startete sodann die Pilotphase. Die positive Resonanz zeigt, dass der Crash-Kurs die Zuhörer überzeugt. Zahlreiche Nachfragen machen deutlich, dass dieses Projekt auch in Nordrhein-Westfalen zur wichtigsten Präventionsmaßnahme der nächsten Jahre im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit werden kann.



Unfallchirurg Dr. Sascha Gick bei seiner emotionalen Ansprache an Jugendliche.

FOTO > POLIZEIPRÄSIDIUM KÖLN

Stopp dem Schilderwald – Vorfahrt der Verkehrsschau

Qualitätskontrolle soll Gefahren beseitigen und Unfällen vorbeugen



FOTO > ADAC

Immer wiederkehrende Forderung: den Schilderwald lichten.

Von Detlev Lippard

Die Klage über den Schilderwald und die Forderung nach dessen gründlicher Durchforstung ist ein Dauerbrenner. Kein Wunder, stehen doch nach Einschätzung von Experten mindestens 25 Millionen Verkehrszeichen an Deutschlands Straßen. Obwohl in der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Paragraf 45 Absatz 9 ausdrücklich steht, Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, „wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist“. Selbst Gefahrzeichen dürfen nur angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist.

Eigentlich müssten diese klaren und restriktiven Formulierungen allen Straßenverkehrsbehörden die notwendige Planungssicherheit geben. Zumal es ja langjährige Erfahrungen

mit dem Schilderwald gibt: Bereits vor über 25 Jahren wurde die Initiative „Weniger Verkehrszeichen“ ins Leben gerufen, die danach mehrfach fortgeschrieben wurde. Im Jahr 1997 hat der ADAC das Selmer Modell konzipiert, das mehr als 150 Städten und Gemeinden als Vorbild diente. Jedes dritte Schild wurde dort abgebaut. Trotz intensiver Öffentlichkeitsarbeit ist es jedoch nicht gelungen, eine flächenhafte Wirkung zu erzielen.

Baden-Württemberg hatte im Jahr 2000 einen „Katalog verzichtbarer Verkehrszeichen im Innerortsbereich“ veröffentlicht. Die erhoffte Signalwirkung blieb auch hier aus: Gerade mal drei Prozent aller Schilder wurden abgebaut. Vor zwei Jahren hatte der nordrhein-westfälische Verkehrsminister seine zuständigen 6.400 Mitarbeiter zu einem Suchspiel aufgefordert, bei dem er das

Auffinden jedes überflüssigen Verkehrsschildes mit einem Finderlohn in Höhe von zehn Euro belohnte. Ernüchterndes Ergebnis: Mit insgesamt 300 Schildern wurden lediglich 0,06 Prozent abmontiert.

Welches sind die wesentlichen Gründe für diese Misserfolge? Wieso ist es bisher trotz eines breiten Konsens kaum gelungen, den Schilderwald zu lichten?

Die Verkehrsschau als Instrument zur Unfallprävention

Die Suche nach einer fundierten Antwort führt zur Institution Verkehrsschau. Ihr Ziel ist ein sicherer Verkehrsablauf, der durch eine angemessene Ausstattung mit



Reizüberflutung für den Verkehrsteilnehmer.

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen garantiert werden soll. Sie knüpft an das Instrument der ständigen Streckenkontrolle an, bei der der Straßenbaulastträger die mangelhafte Erkennbarkeit und Standfestigkeit von Verkehrszeichen ebenso wie Fahrbahnschäden überprüft. Damit wird gleichzeitig der Verkehrssicherungspflicht entsprochen.

Schilder, Markierungen, Verkehrsampeln, Geländer und Pfosten verdeutlichen wichtige Regeln des Verkehrssystems. Deshalb ist seit langem für ganz Deutschland die Verkehrsschau vorgeschrieben, die sich unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde aus der örtlichen Polizei und der Straßenbaubehörde zusammensetzt. Zu den Pflichtaufgaben gehören die Überprüfung des Zustandes und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen sowie die

Beseitigung möglicher Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum.

Alle zwei Jahre ist eine umfassende Regel-Verkehrsschau durchzuführen. Außerdem müssen im vierjährigen Turnus spezielle Nacht-, Bahn-, Tunnel- und Wegweisungsschauen erfolgen. Und zwar für das komplette Straßennetz, von der innerörtlichen Nebenstraße bis hin zur Autobahn. Außerdem können aus besonderem Anlass spezielle Verkehrsschauen hinzukommen. In der verbindlichen Verwaltungsvorschrift zur StVO und im „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ ist dies alles exakt beschrieben.

Soweit die Theorie – in der Realität zeigen sich teilweise deutliche Vollzugsdefizite. Zwar gibt es Landkreise, in denen die Behörden in vorbildlicher Weise der hohen unfallpräventiven

Bedeutung dieses Instruments Rechnung tragen. Insgesamt aber wird die Praxis sehr unterschiedlich gehandhabt. Verkehrsschauen werden nicht immer und überall durchgeführt, auch die notwendige Sorgfalt ist häufig nicht gewährleistet. Beispielsweise unterbleibt die Durchführung der Nachtverkehrsschau meist. Dann lässt sich nicht feststellen, ob etwa ein Zebrastreifen bei Dunkelheit gut erkennbar ist.

Ortsbesichtigungen sind keine Spazierfahrt

Die Gründe für diese Praxismängel sind zahlreich: So ist die angemessene Durchführung einer Verkehrsschau aufwändig, muss sorgfältig vor- und nachbereitet werden. Denn alle Straßen sollen in beiden Richtungen

befahren werden. Es reicht auch nicht aus, im Fahrzeug sitzen zu bleiben, wenn Nässe oder Kälte dazu verlocken. Vor allem an Kreuzungen und Einmündungen lässt sich vieles nur mittels Begehungen klären, die eine Beurteilung aus verschiedenen Blickwinkeln ermöglichen. Hilfsmittel wie Maßband, Kreide, Straßenkarten, Diktiergerät, Digitalkamera und Laptop gehören selbstverständlich ebenso wie die einschlägigen Regelwerke dazu. Es gibt mehr als 400 Verkehrszeichen, die zahllosen Zusatzschilder und deren Kombinationsmöglichkeiten nicht mal mitgerechnet. Und zu jedem Schild gehören exakte Vorschriften, wobei die StVO über die Jahre immer umfangreicher und komplizierter geworden ist.

Jedes installierte Verkehrszeichen basiert auf einer verwaltungsrechtlichen Anordnung. Jede Entscheidung, ob ein Verkehrszeichen notwendig ist, ist an eine Einzelprüfung gekoppelt. Ergebnis kann auch sein, ein neues Verkehrszeichen anordnen zu müssen, um einen sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Alle Ergebnisse werden in einem Protokoll festgehalten, eine Erfolgskontrolle zur Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen gehört dazu.

Idealerweise arbeitet die Verkehrsschau im Sinne einer unfallvermeidenden Qualitätskontrolle, so dass sich keine Unfallhäufungen herausbilden, derer sich später die Unfallkommission annehmen muss. Zwar gibt es Fälle, in denen Unfallhäufungen selbst durch die beste Ausstattung mit Verkehrszeichen nicht verhindert werden können, so dass bauliche Veränderungen unausweichlich werden; dennoch kann gut geschultes und erfahrene Personal frühzeitig negativen Entwicklungen begegnen. Für diese verantwortungsvolle Aufgabe bedarf es jedoch kontinuierlicher Aus- und Weiterbildung, zumal die Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörden beziehungsweise der Ordnungsämter meist einer Vielzahl völlig anderer Aufgaben gerecht werden müssen.

Wenn die Verkehrsschau wie vorgesehen funktionieren würde, dürfte

sich das Thema Schilderwald kaum noch stellen. Die für die Verkehrssicherheit wichtigen Verkehrszeichen wären angebracht und in gutem Zustand, Verhüllaktionen überflüssiger Schilder wären nicht mehr nötig.

Ein beispielhafter Blick nach Nordrhein-Westfalen, wo die Verkehrssicherheit an sich einen hohen Stellenwert hat, verdeutlicht dennoch, wie weit die Realität von diesem Wunschbild entfernt ist. Es gibt zwar einen für alle Verkehrsbehörden verbindlichen Erlass zur Durchführung von Verkehrsschauen. Recherchen bei Ansprechpartnern vor Ort zeugen aber von einer ziemlich unterschiedlichen Praxis.

Einigkeit besteht bei allen Befragten darin, dass die personelle Situation wegen der hohen Fluktuation und der vielen anderen Aufgaben mangelhaft sei. Im Vergleich zur Unfallkommission, deren Stellenwert inzwischen immer mehr anerkannt würde, habe das Instrument Verkehrsschau innerhalb der Verwaltung nach wie vor eine zu geringe Wertigkeit. Auch die finanziellen Möglichkeiten werden beklagt. Die Kosten für den Austausch von Schildern und die Pflege der Markierungen summierten sich, außerdem sei die Wegweisung sehr teuer.

Behörden gehen gerne auf Nummer Sicher

Und nicht zuletzt würde sich die örtliche Politik gerne einmischen. Der Bürgermeister macht sich etwa für oder gegen ein bestimmtes Verkehrszeichen stark und interveniert nach dem Motto: Ist ja nur ein Schild. Da kann es passieren, dass die Geschichte hinter einem einzelnen Verkehrsschild ausgeblendet wird. Gerade in kleineren Städten und in den Gemeinden ist die Anbindung der Verkehrsschau an den Bürgermeister, der für seine Bürger präsent sein will, sehr eng. Es kann sogar vorkommen, dass eine Stadt für jedes Schild, das auf- oder abgebaut wird, eine Ratsvorlage fordert – statt das Fachgremium Verkehrsschau selbst beschließen zu lassen.

Es gibt also ein ganzes Bündel von Gründen, weshalb die Verkehrsschau nicht wie gewünscht funktioniert. Und es gibt eine weitere gewichtige Erklärung, weshalb es mit der Durchführung des Schilderwaldes nicht richtig voran geht: Bereits die Anordnung eines Verkehrszeichens ist ein Verwaltungsvorgang, bei dem jeweils eine Reihe von Faktoren zu beachten ist. Dies trifft mindestens in gleicher Weise auf die Rücknahme einer Anordnung zu, die mit einer impliziten Kritik an der ehemals getroffenen Entscheidung verbunden sein kann.

Aktionen rund um den Schilderwald haben die Belange der Verkehrssicherheit manchmal eher indirekt im Blick. Erfolgreiche Kampagnen zeigen deutlich, dass die abgebauten Schilder sich zum großen Teil auf Regelungen zum Halten und Parken beziehen. Dies kann zwar sinnvoll sein, um der innerörtlichen Schilderflut zu begegnen, hat aber mit dem Auftrag der Verkehrsschau, für einen sicheren Verkehrsablauf zu sorgen, nur bedingt zu tun.

Die Aufgabe der Verkehrsschau ist umfassender: Es geht um eine bessere Beschilderung, die den Blick für das Wesentliche schärft. Zumal aus der Verkehrspsychologie bekannt ist, dass der Mensch maximal drei Schilder pro Mast verarbeiten kann.

In nächster Zeit wird die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen „Hinweise zur Durchführung von Verkehrsschauen“ veröffentlichen. Sie sollen allen Verkehrsbehörden in Deutschland konkrete Hilfestellungen geben. Der DVR wird sich dafür einsetzen, in den Bundesländern Informationsveranstaltungen durchzuführen, damit dieses Instrument der ihm zukommenden Bedeutung besser als bisher entsprechen kann. Ziel wird es auch sein, die Akzeptanz für Verkehrszeichen und für die Einhaltung der Verkehrsregeln zu erhöhen. Erwünschter Nebeneffekt: Lichtung des Schilderwaldes.

Der Autor ist Referent für Straßenverkehrstechnik beim DVR.
dlippard@dvr.de

Auto fahren mit Copilot

Leser-Telefon-Aktion „Fahrerassistenzsysteme“

Noch immer sterben auf Europas Straßen jährlich etwa 35.000 Menschen, 1,9 Millionen werden verletzt. Die Entwicklung vorausschauender und intelligenter Fahrerassistenzsysteme zur Unfallvermeidung ist eine der wichtigsten Aufgaben moderner Fahrzeugtechnik. Schon heute kann eine große Anzahl von elektronischen Assistenzsystemen den Fahrer in schwierigen Situationen unterstützen und erheblich zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Was Notbrems-, Spurwechsel- oder Spurhalteassistent & Co. leisten können, das wussten die Experten einer Leser-Telefon-Aktion des DVR, an der sich 20 Tages- und Wochenzeitungen aus ganz Deutschland beteiligten. Über eine kostenlose Hotline konnten die Fachleute direkt befragt werden. Hier die häufigsten Fragen der Leserinnen und Leser und die Antworten der Experten:

Können Fahrzeuge auch nachträglich mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet werden – oder muss ich mich direkt beim Kauf eines Neuwagens dafür oder dagegen entscheiden?

Dipl.-Ing. Gert K. Schleichert: Die nachträgliche Ausstattung eines Wagens mit Fahrerassistenzsystemen ist in der Tat problematisch. Was Sie gut nachrüsten können ist ein Einparkassistent, der Sie mit akustischen Signalen vor dem Zusammenstoß mit anderen geparkten Fahrzeugen warnt oder ein mobiles Navigationsgerät. Andere Systeme wie das elektronische Stabilitätsprogramm ESP oder gar Notbremsassistent und Abstandsregeltempomaten können Sie nicht nachrüsten.

Können Sie einen ungefähren Kostenrahmen für Fahrerassistenzsysteme nennen? Denn mein Budget ist begrenzt...

G. Schleichert: Der Gebrauchtwagenmarkt bietet heute viele Autos, die bereits mit den Fahrerassistenzsystemen ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), ABS (Antiblockiersystem) und ASR (Antriebschlupfregulierung) ausgestattet sind. Darauf würde ich in keinem Fall verzichten. Bei Gebrauchtwagen, die nicht älter als zwei bis drei Jahre sind, finden Sie auch schon modernere Systeme wie Notbremsassistenten oder Abstandsregeltempomaten. Bei Neuwagen ist die Preisspanne für die modernen Systeme je nach Fahrzeugtyp und Hersteller sehr groß. Hier ist es ratsam, sich gezielt zu informieren.

Ich kann mir gar nicht so genau vorstellen, wie Fahrerassistenzsysteme funktionieren. Was macht beispielsweise ein Notbremsassistent?

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Meyer: Hier müssen wir zwischen zwei verschiedenen Systemen unterscheiden: Der einfache Notbremsassistent kommt nur zum Einsatz, wenn der Fahrer selbst eine Vollbremsung

durchführen möchte – dann bekommt er die volle Unterstützung der Bremsleistung. Die vorausschauenden Notbremsassistenten arbeiten mit einer Umfeldsensorik. Ein Radarsensor sieht, ob ein Auffahrunfall droht und warnt den Fahrer durch optische und akustische Signale oder beispielsweise einen kurzen Bremsruck. Reagiert der Fahrer, bremst aber nicht ausreichend stark, unterstützt das System mit dem noch fehlenden Bremsdruck, um den Unfall zu vermeiden. Reagiert der Fahrer gar nicht und ist ein Unfall nicht mehr zu verhindern, wird in der Regel eine Vollbremsung ausgelöst, um die Schwere der Kollision zu reduzieren.

Wie häufig wird denn bei Unfällen zu spät gebremst?

M. Meyer: Das Ergebnis einer Unfallanalyse aller deutschen Unfälle unterstreicht den großen Nutzen von Notbremsassistenten für Ihre Sicherheit: Demnach bremste ein Drittel der Menschen, die einen Auffahrunfall hatten, gar nicht, die Hälfte zu



Gert K. Schleichert und Birgit Tantner

FOTOS > DVR



Welf Stankowitz (l.) und Michael Meyer

wenig und lediglich 20 Prozent führten eine Vollbremsung durch – das allerdings zu spät. Und genau hier unterstützen Sie die Funktionen von Notbremsassistenten.

Was gibt es für Systeme, die vor einem unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur warnen?

M. Meyer: Es gibt Spurverlassenswarner, die über eine akustische, optische oder haptische Warnung – wie beispielsweise der Vibration des Lenkrads – den Fahrer auf ein unbeabsichtigtes Verlassen seiner Spur aufmerksam machen. So genannte Spurhaltesysteme unterstützen den Fahrer durch leichte Lenkimpulse aktiv dabei, in der Spur zu bleiben.

Mir fällt besonders das Fahren in der Dunkelheit schwer. Welche Lichtsysteme können mich bei Nachtfahrten unterstützen?

Birgit Tantner: Allein durch den Wechsel auf Xenon-Licht, das heller und dem Tageslicht ähnlicher ist, erreichen Sie eine doppelt so gute Ausleuchtung wie bei herkömmlichen

Lichtquellen. Zusätzliche Unterstützung bieten Fernlichtassistenten, die automatisch Auf- und Abblenden. Das neueste dieser Systeme ist das so genannte permanente und selektive Fernlicht: Sie fahren hier die ganze Zeit mit Fernlicht. Erscheinen andere Verkehrsteilnehmer, die geblendet werden könnten, werden automatisch die Lichtanteile ausgeblendet, die diese Fahrer stören würden. Wenn Sie häufig im Dunkeln auf kurvigen Strecken unterwegs sind, kann ein Kurvenlicht hilfreich sein: Hier geht das Licht synchron zur Lenkbewegung mit, so dass die Kurve früher ausgeleuchtet wird.

Welche Systeme können mich beim Einparken unterstützen?

B. Tantner: Herkömmliche Parkhilfen arbeiten mit Abstandssensoren und geben durch akustische Signale oder eine Anzeige Informationen zum Abstand zu anderen Fahrzeugen. Sie ersetzen nicht das umsichtige Einparken, funktionieren aber wie ein „zusätzliches Auge“. Einparkassistenten steuern automatisch in die

Parklücke. Gaspedal und Bremse bedienen Sie und behalten damit die Verantwortung – ersparen sich aber den Stress.

Kann es passieren, dass ein Assistenzsystem sich „irrt“?

M. Meyer: In den modernen Fahrerassistenzsystemen steckt eine sehr intensive Entwicklungsarbeit. Die Anforderungskriterien für sicherheitsrelevante Systeme sind außerdem äußerst streng. Daher ist die Sicherheit und Zuverlässigkeit dieser Systeme extrem hoch.

Wie viel Verantwortung kann ich als Fahrer an ein Assistenzsystem abgeben – und wie viel Verantwortung bleibt bei mir?

Welf Stankowitz: Sie geben gar keine Verantwortung ab. Aber als Fahrer können Sie nicht immer hundertprozentig funktionieren und in Momenten der Unachtsamkeit oder Überforderung unterstützen Sie die Assistenzsysteme. Sie helfen Ihnen, wie ein Assistent seinem Chef hilft – aber der Chef bleiben Sie.

Die Experten am Lesertelefon im Überblick

- **Dipl.-Wirtsch.-Ing. Michael Meyer:** Senior Manager Geschäftsbereich Chassis Systems Control, Robert Bosch GmbH, Heilbronn
- **Dipl.-Ing. Gert K. Schleichert:** Abteilungsleiter Auto & Verkehr, Auto Club Europa e.V. (ACE), Stuttgart
- **Dipl.-Ökonom Welf Stankowitz:** Referatsleiter Fahrzeugtechnik, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), Bonn
- **Birgit Tantner:** Marketing Manager Geschäftsbereich Fahrerassistenzsysteme, Valeo Driving Assistance Systems, Bietigheim-Bissingen

Kein Alkohol am Steuer: 59 Prozent dafür

Die Mehrheit der Bevölkerung ist für ein absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrer. Dies ergab eine repräsentative Befragung von 2.000 Personen, die im Auftrag des DVR im November und Dezember 2010 durchgeführt wurde. 59,4 Prozent der Befragten befürworteten diese Maßnahme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, 28,6 Prozent sind dagegen. Die genaue Frage lautete: „Nun wird über die Einführung eines absoluten Alkoholverbots diskutiert, das für alle Kraftfahrer gilt. Wie stehen Sie dazu: Sind Sie für die Einführung eines absoluten Alkoholverbots für alle Kraftfahrer, oder sind Sie dagegen, oder können Sie dazu im Moment nichts sagen?“

Das Ergebnis war eindeutig: Ein absolutes Alkoholverbot in der Straßenverkehrsordnung würde auf große Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen. Zwölf Prozent der Befragten enthielten sich der Stimme, sie konnten im Moment nichts dazu

sagen. Unterschiede gab es je nach Geschlecht der Befragten: Bei den Frauen war die Zustimmung mit 68,6 Prozent erheblich größer als bei den Männern (49,7 Prozent). Auch in Bezug auf das Alter der Befragten waren Unterschiede zu erkennen: Die über 55-Jährigen stimmten mit einer Zweidrittel-Mehrheit (65,9 Prozent) einer Null-Promille-Regelung zu, während bei den unter 34-Jährigen die Zustimmung die 50 Prozent nur knapp überstieg (53,8 Prozent).

Die Befragung differenzierte auch nach der regionalen Herkunft der Personen: Die größte Zustimmung erfährt demnach die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer für alle in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt (77,7 Prozent), die niedrigste Zustimmung kommt aus Baden-Württemberg (49,7 Prozent), wo jedoch auch jeder zweite für ein Alkoholverbot ist. Hoch ist die Zustimmung auch in Sachsen und Thüringen (69,6 Prozent) sowie

in Berlin (65,9 Prozent). Die meisten erklärten Gegner eines Alkoholverbots im Straßenverkehr sitzen offenbar in den nördlichen Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie in Bremen und Hamburg (38,9 Prozent).

Nach wie vor zählt Alkohol in Deutschland zu den Hauptunfallursachen. 2009 wurden bei Alkoholunfällen in Deutschland über 22.000 Menschen verletzt und 440 getötet. Zudem wird von einer hohen Dunkelziffer aus gegangen. Alkohol gehört zu den „drei Killern“, die von den Polizeibehörden europaweit schwerpunktmäßig als zentrale Ursachen von zahlreichen schweren oder tödlichen Unfällen bekämpft werden. Unabhängig davon, wie sich die Diskussion um die Promillegrenzen entwickelt, empfiehlt der DVR, sich stets streng an die Regel zu halten: Wer fährt, trinkt nicht – wer trinkt, fährt nicht.



GRAFIK > GWM

Die Straße ist für alle da

Barrierefreie Mobilität ermöglichen



FOTO > FOTOLIA

Mobilitätseingeschränkte Menschen müssen stärker berücksichtigt werden.

Rund 30 Prozent der deutschen Bevölkerung sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Der DVR weist darauf hin, dass dieser Anteil durch die zunehmende Zahl älterer Menschen in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen wird. Es sei eine wichtige Aufgabe der Zukunft, auch diesen Personen eine möglichst uneingeschränkte und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen.

Zur Gruppe der Mobilitätseingeschränkten gehören Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen, aber auch Personen mit viel Gepäck, Kinderwagen oder ältere und ortsunkundige Menschen. Jeder Mensch kann sehr schnell vorübergehend oder dauerhaft mobilitätsbehindert werden, beispielsweise durch einen Unfall oder eine Krankheit.

Für Menschen mit Behinderungen ist Mobilität oftmals mit unüberwindbaren Problemen verbunden, weil es Barrieren unterschiedlicher Art und Ausprägung gibt, die die

selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erschweren oder sogar verhindern. Für Menschen mit körperlichen Behinderungen, die auf Hilfsmittel wie Gehhilfen oder Rollstühle angewiesen sind, handelt es sich bei den Barrieren beispielsweise um Gehwege oder Treppen. Abhilfe können hier Abschrägungen des Bordsteins beziehungsweise Rampen oder Aufzüge schaffen. Gehbehinderte Menschen brauchen bei breiten Straßen Überquerungshilfen, etwa Mittelinseln, um sich auf halbem Wege ausruhen zu können.

Eine wichtige, einfache und kostenlose Art, ein größeres Maß an Barrierefreiheit zu ermöglichen, ist die Akzeptanz und Rücksichtnahme durch andere Menschen. So müssen zum Beispiel Behindertenparkplätze grundsätzlich akzeptiert werden. Nicht berechnete Parker brauchen in der Regel nur ein paar Minuten länger zu suchen, um einen anderen Parkplatz zu finden. Personen, die

auf Behindertenparkplätze angewiesen sind, können ihr Ziel überhaupt nicht erreichen und müssen umkehren, wenn ihr Parkplatz zugestellt ist oder ein Auto auf dem Nachbarparkplatz so eng steht, dass der Rollstuhl nicht mehr zwischen die Fahrzeuge passt.

Plätze in Bussen und Bahnen, die für behinderte Fahrgäste reserviert sind, müssen freigehalten werden. Nicht behinderte Verkehrsteilnehmer sollten Gelassenheit bewahren, wenn beispielsweise ein Rollstuhlfahrer in den Bus einsteigen möchte. Dieser kann dann in Ruhe mit dem Rollstuhl rangieren.

Mobilitätsbehinderte Menschen, so die Forderung des DVR, müssen durch bauliche, technische oder organisatorische Maßnahmen und durch das rücksichtsvolle Verhalten aller Verkehrsteilnehmer besser in das Straßenverkehrssystem einbezogen werden.

Wann gilt ein Verkehrsteilnehmer als lebensgefährlich verletzt?

DVR für neue Kategorie in der Unfallstatistik

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen sinkt seit vielen Jahren. Diese Entwicklung gilt jedoch nicht für die Gruppe der Schwerstverletzten. Das machen zumindest eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und Erkenntnisse des Traumaregisters der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie (DGU) deutlich. Die BASt-Untersuchung zeigt für den Zeitraum 2005 bis 2006 sogar einen deutlichen Anstieg der Anzahl der Schwerstverletzten. Die Unfallforschung geht in aktuellen Untersuchungen von rund 7.000 schwerstverletzten Verkehrsunfallopfern pro Jahr in Deutschland aus.

Der DVR fordert daher, die amtliche Unfallstatistik um eine neue Kategorie „lebensgefährlich verletzt“ zu

erweitern. Bislang werden die Unfall-opfer als „leicht verletzt“, „schwer verletzt“ und „getötet“ erfasst.

Als „schwer verletzt“ gelten alle Un-fallopfer, die nach einem Verkehrs-unfall für mindestens 24 Stunden stationär in eine Klinik aufgenommen werden. Damit umfasst diese Kate-gorie sowohl Patienten, die zur Be-obachtung aufgenommen werden, als auch lebensgefährlich Verletzte. Für eine differenzierte Analyse des Unfallgeschehens und eine jährliche Vergleichbarkeit ist nach Auffassung des DVR das alleinige 24-Stunden-Kriterium zu grob. Es erschwere eine differenzierte Betrachtung der Unfallopfer hinsichtlich Verletzungsschwere und tatsächlichem Unfall-geschehen, also eine konsequente Unfallursachenforschung.

Der DVR empfiehlt daher, zukünftig das Kriterium „Unfallfolge“ in der bundeseinheitlichen Verkehrsunfall-anzeige um die Unfallausprägung „lebensgefährlich verletzt“ zu erweitern. Demnach gilt ein Verkehrsteilnehmer als „lebensgefährlich verletzt“, wenn er nach einem Verkehrsunfall einer primärärztlichen Intervention be-durfte, intensivmedizinisch versorgt werden musste, mindestens 24 Stun-den in der Klinik verbleiben musste und nicht innerhalb von 30 Tagen verstorben ist.

„Eine exakte Definition muss die neu-eren Erkenntnisse der Verkehrsmedi-zin berücksichtigen und praktikabel sein. Wir brauchen sie für Deutsch-land und für Europa“, erwartet DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

FOTO > DVR



In Deutschland gehen Experten von rund 7.000 Schwerstverletzten pro Jahr aus.

Europäischer Verkehrssicherheitswettbewerb „Roads to Respect“

Daniel Wanzek aus Weimar ist der Sieger

Daniel Wanzek heißt der Sieger des europäischen Verkehrssicherheitswettbewerbs „Roads to Respect“. Der Student der Bauhaus-Universität Weimar wurde vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) in Brüssel für sein Engagement ausgezeichnet.

Für den Wettbewerb entwickelten 25 europäische Studierende Konzepte, wie eine Gefahrenstelle in ihrer Heimatstadt bezüglich ihrer Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Ziel war es, die Anzahl und Schwere der Unfälle zu reduzieren – und das möglichst mit geringen Kosten innerhalb eines Jahres.

Im Vorfeld mussten die teilnehmenden Studierenden eine internationale Jury von der Qualität ihres Engagements in der Verkehrssicherheitsarbeit überzeugen. Als einer von zwei deutschen Teilnehmern wurde der angehende Verkehrsplaner Daniel Wanzek in das Projekt aufgenommen. Er untersuchte den Fußgängerüberweg an der Taubacher Straße in Oberweimar, der aufgrund seiner kritischen Lage und mangelhaften Ausstattung als unfallträchtige Stelle galt. Rasende Autos, kaum sichtbare Warnschilder, ungenügende Beleuchtung und sichteinschränkende Straßenverläufe wie Kurven und Kuppen – das sind nur einige



Preisträger Daniel Wanzek

von vielen Gefahren, denen Fußgänger an unsicheren Überwegen wie diesem ausgesetzt sind. Zudem liegt dieser Fußgängerüberweg im Bereich zweier Schulen (davon eine Grundschule) und wird demzufolge stark von Schulkindern frequentiert.

Durch seine Initiative wurden konkrete Maßnahmen umgesetzt, die die Verkehrssicherheit an dieser Gefahrenstelle erhöht haben:

- Rückschnitt der in den Straßenraum wuchernden Bäume und Sträucher
- Aufstellen von einem Gefahrenzeichen „Achtung Fußgänger!“
- Aufbringen von Piktogrammen „Achtung Kinder!“ auf die Fahrbahn
- Verbesserung der Beleuchtung direkt am Überweg (stärkeres Leuchtmittel, Verlängerung der Leuchte mittels eines Auslegers in Richtung Fahrbahnmitte, längere Schaltzeiten)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30
- behindertengerechte Absenkung der Bordsteine und der angrenzenden Gehwege
- Aufstellen einer Geschwindigkeitsanzeige
- verstärkte Radarkontrollen am Überweg

Dass diese Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt werden konnte, ist nur durch das Knüpfen eines Netzwerkes möglich gewesen. Dazu mussten Stadtverwaltung, Polizei, Privatwirtschaft und Interessensvertreter in ein Boot geholt werden.

FOTOS > PRIVAT



EUROPA

Selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen

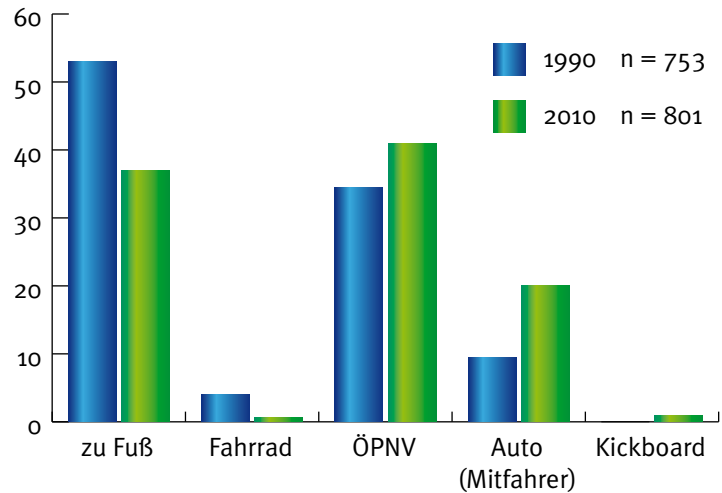
„Früher war das anders“, hört man des Öfteren von mittelalten und älteren Menschen. „Da haben wir von früh bis spät auf der Straße gespielt, und wenn ein Auto kam, sind wir zur Seite gegangen.“ Sind Kinder und Jugendliche heute wirklich weniger selbstständig mobil und ist dies einer der Gründe dafür, dass die Kinderunfallzahlen in letzter Zeit stetig zurückgehen?

Drei Studien versuchten, diesen Fragestellungen auf den Grund zu gehen. Im Jahr 1970 führte der britische Stadtplaner Mayer Hillmann eine breit angelegte Mobilitätsstudie durch, bei der sich unter anderem abzeichnete, dass sich das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen in den nächsten Jahren stark verändern würde. Im Jahr 1990 wurde eine Folgestudie unter dem besonderen Blickwinkel der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen durchgeführt – in diesem Jahr auch erstmals in Deutschland mit derselben Methodik. Dabei wurde der Begriff „selbstständige Mobilität“ besser instrumentalisiert, indem die Autoren der Studie davon ausgingen, dass sich der Grad der Selbstständigkeit in sechs Erlaubnissen (engl. licences) manifestiert und darüber empirisch messbar gemacht werden kann. Diese Erlaubnisse sind:

- Überqueren von Hauptstraßen
- Alleine zur Freizeitaktivität gehen
- Alleine von der Schule nach Hause kommen
- Auf Hauptstraßen mit dem Fahrrad fahren
- Den ÖPNV nutzen
- Nach Einbruch der Dunkelheit draußen sein

In der 90er Studie wurde deutlich, dass der Grad der selbstständigen Mobilität – gemessen anhand der Ausprägung der Erlaubnisse – innerhalb von 20 Jahren stark abgenommen hatte.

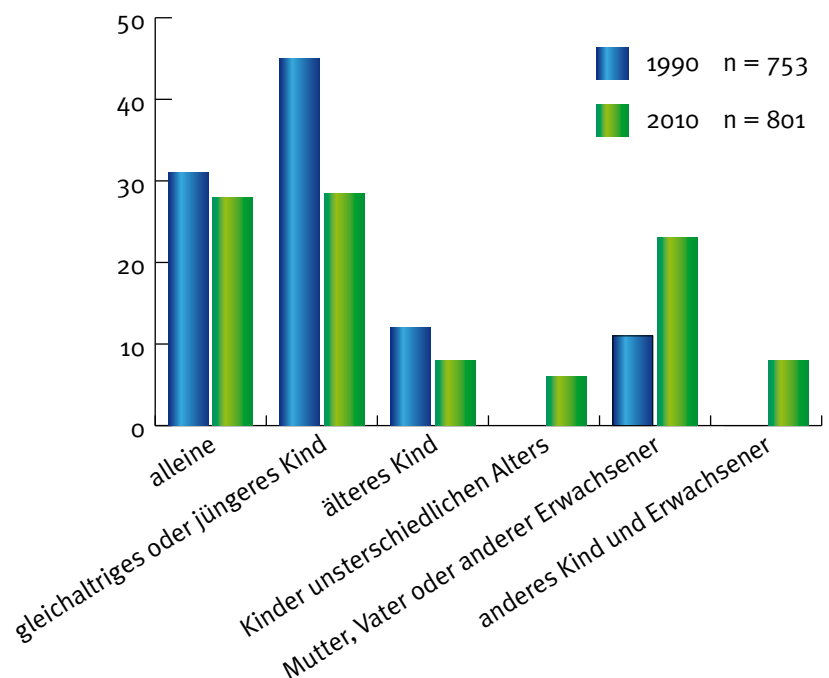
Verkehrsmittel für den Weg zur Schule aller befragten Kinder



Im Jahre 2010 wurden in England und Deutschland – hier von der Ruhr Universität Bochum im Auftrag des DVR – Fortführungsstudien durchgeführt. Dazu wurden Kinder und Eltern an fünf Grund- und fünf

Realschulen in Bochum, Köln, Witten und Wuppertal befragt. In sieben von zehn Fällen waren es die gleichen Schulen wie vor 20 Jahren. Befragt wurde im Februar, weil dann die selbstständige Mobilität durch

Begleitungsformen zur Schule aller befragten Kinder (Kinderantwort)



Dunkelheit oder Dämmerung am meisten beeinträchtigt ist.

Bei der Untersuchung hat sich gezeigt, dass die Ausprägung der selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen seit 1990 in allen befragten Schulen erneut abgenommen hat. Die größten Veränderungen lagen bei den Grundschulen und bei diesen wiederum besonders stark an bestimmten Standorten.

Der Modal Split, der sich an allen Schulen zugunsten des Autos als Transportmittel verändert hat, verursacht eine unselbstständigere Teilnahme der Kinder am Straßenverkehr. Die Aufhebung der Grundschulbezirke in NRW und die Schließung von Grundschulen haben diesen Trend sicherlich nicht alleine verursacht, ihn aber zumindest unterstützt. Ein zweites Ergebnis sind die so genannten „Fußgängerbegleitungsschulen“, bei denen die Kinder in unterschiedlicher Form von erwachsenen und älteren Kindern zur Schule begleitet werden.

Die Ursachen für beide Schultypen liegen, so die Autoren der Studie, dabei zum Teil sicherlich bei den Ängsten von Eltern und Schülern vor dem Straßenverkehr und vor fremden Personen, hängen aber auch mit den Schulweg- und Wohnsituationen zusammen.

Eine Aussage zur Beziehung zwischen selbstständiger Mobilität und Unfallzahlen oder Unfallrisiko konnte in der Studie nicht getroffen werden. Allerdings konnte zumindest auf der Basis der beobachteten Veränderung festgestellt werden, dass sowohl die vermehrte Nutzung des Autos als auch die stärkere Begleitung durch Eltern für den Rückgang der absoluten Häufigkeit von Schulwegunfällen bei Kindern und Fußgängern – insbesondere bei Grundschulern – verantwortlich zu sein scheinen. Die Autoren weisen aber auch darauf hin, dass die vermehrte Autonutzung auf dem Schulweg eine erhöhte Gefahr für die verbleibenden zu Fuß gehenden Schüler darstellt.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 1/2011, 41. 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
info@dvr.de
www.dvr.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Christian Kellner,
Hauptgeschäftsführer

Ute Hammer,
Geschäftsführerin

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

DVR, Fotolia, Polizeipräsidium Köln,
Büro Jörg Vogelsänger

Konzeption und Gestaltung:

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

Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,
Troisdorf

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.

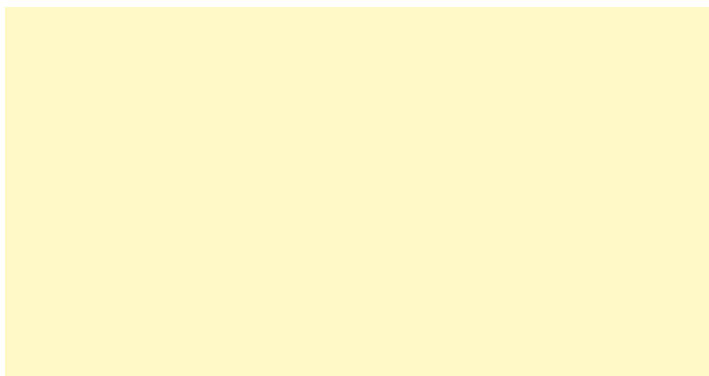
Der „DVR-report“ ist der Informationsdienst des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für seine Mitglieder, deren Mitarbeiter und die interessierte Öffentlichkeit. Dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gehören an: das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die gewerblichen Berufsgenossenschaften, 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.



Selbstständig und in Begleitung eines gleichaltrigen Kindes auf dem Weg zur Schule.

G 3169 F

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



Sicherheit ist Chefsache!

Achten Sie auf sichere Arbeitsbedingungen und unterweisen Sie Ihre Mitarbeiter. Zeigen Sie unternehmerische Weitsicht: Sichern Sie durch wirksame Prävention Ihren Geschäftserfolg.
www.risiko-raus.de