

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 2/2011



AKTUELL

**Tag der Verkehrs-  
sicherheit**



JOURNAL

**Ältere Radler**



INTERVIEW

**Dr. Hans-Joachim  
Wolff**

IM BLICKPUNKT

**Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten**

**VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

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

## „Risiko raus!“ in München

Am 21. Mai drehte sich auf dem Odeonsplatz in München alles rund um sichere Mobilität. Mit dem Verkehrssicherheitstag 2011 „Risiko raus!“ informierten Berufsgenossenschaften, Unfallkassen, DVR und zahlreiche Partner mit einem vielfältigen Programm über die Risiken beim Fahren und Transportieren. Besonders beeindruckend war die Vorführung der Feuerwehr München. Sie stellte die Bergung aus einem Unfall-Pkw nach. Auch die Besucher konnten gefahrlos

das richtige Verhalten in brenzligen Situationen in Pkw- und Fahrrad-Fahrsimulatoren sowie im Gurtschlitzen testen. Welch großes Hindernis für Rollstuhlfahrer eine kleine Bordsteinkante darstellen kann, konnte man auf dem Rollstuhlparcours der Verkehrswacht erproben.

Nach seiner Begrüßungsrede wagte sich Bayerns Innenminister Joachim Herrmann gleich selbst in einige Simulatoren. Auf seinem Rundgang

über den Odeonsplatz wurde er von DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf begleitet. An den zahlreichen Ständen der Partner wurden die Besucher kompetent beraten. Der ADAC informierte zum Beispiel über den richtigen Kindersitz und die Rettungskarte, die Berufsgenossenschaft Holz und Metall gab Tipps zum korrekten Verhalten nach einer Autopanne und das Kreisverwaltungsreferat checkte die Fahrräder der Besucher. Mit einer Plakataktion unterstützten der DVR und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) das Ziel der Vereinten Nationen, die fatalen sozialen, menschlichen und wirtschaftlichen Folgen eines der weltweit größten Gesundheitsprobleme zu verringern. Allein in den 27 EU-Mitgliedstaaten kommen jährlich rund 35.000 Menschen ums Leben (siehe [www.decadeofaction.org](http://www.decadeofaction.org)).

FOTO > DGUV



Werben für das Jahrzehnt der Sicherheit im Straßenverkehr: (v.l.n.r.) Michael Harting (Abteilungsleiter BMVBS), DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff.

## Neue Autobahn- und Rastplatzplakate fordern: „Risiko raus!“

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat im Mai gemeinsam mit dem DVR-Vizepräsidenten und Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), Dr. Hans-Joachim Wolff, die neuen Plakatmotive der Unfallpräventionskampagne „Risiko raus!“ vorgestellt. Bundesweit werden mehr als 700 Plakate an Autobahnen und Raststätten für Rücksichtnahme und Verantwortung im Straßenverkehr sensibilisieren.

Bundesverkehrsminister Ramsauer: „Die neuen Plakate werben eindringlich für mehr Aufmerksamkeit am Steuer. Sie führen vor Augen: Jeder Fehler, jede Ablenkung kann schreckliche Folgen haben. Die Fahrer müssen sich immer auf ihr Fahrzeug und den Verkehr konzentrieren. Ich bin mir sicher, dass auch diese Plakatserie möglichst viele Menschen motiviert, verantwortungsvoller zu fahren und ihr Verhalten entsprechend zu ändern. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag,

die Zahl der Verkehrstoten weiter zu senken.“

„Risiko raus!“ soll egoistische Raser und Drängler ebenso an ihre Verantwortung erinnern wie Verkehrsteilnehmer, die sich durch Ablenkung wie Mobiltelefon und Radio oder durch Selbstüberschätzung, Leichtsinns, Zeitdruck oder Müdigkeit riskant verhalten. Schon eine Sekunde Unaufmerksamkeit kann im komplexen Verkehrsgeschehen schwerwiegende Folgen haben“, so Dr. Wolff.

Drei verschiedene Motive im Stile von Kinderzeichnungen zeigen nachdrücklich, dass Unaufmerksamkeit und Risikobereitschaft im Straßenverkehr tragische Folgen haben können. „Abgelenkt? Risiko raus!“ lautet die eindringliche Botschaft der Plakate, die zum Beispiel einen zerstörten Pkw und einen Familienvater auf einer Wolke zeigen. Die Bilder wurden – in Absprache mit Kinderpsychologen – den Zeichnungen nachempfunden, die Kinder im Vorschul- oder Grundschulalter malen, die ein schweres Unfallereignis in der Familie erleben mussten.



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (re.) und DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff stellen die neuen Plakatmotive vor.

FOTO > DGUV

### 3. Internationale TTD-Konferenz in Dresden

FOTO > DVR



Die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern kann in ihrer Durchführung inzwischen von unterschiedlichen Medien unterstützt werden. Simulatoren, CBT-Programme oder E-Learning vermitteln aktuelles Wissen anschaulich und praxisgerecht. Die 3. Internationale TTD (Technology based Training for Drivers)-Konferenz vom 23. bis 24. November 2011 in Dresden bietet die Möglichkeit, aktuelle Erfahrungen und neue Ansätze auf diesem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit zu diskutieren. Gemeinsam mit internationalen Experten wollen der DVR, die Berufsgenossenschaften, die Unfallkassen und die Unfallforschung der Versicherer (UDV) das Thema Fahrerkompetenz und Fortbildung näher beleuchten.

Der Bedarf an gut qualifizierten Berufskraftfahrern ist nach Expertenmeinung momentan kaum zu decken und wird weiter steigen. Umso wichtiger sind umfassende Aus- und Weiterbildungskonzepte, um Unfälle zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Aktuelle Beiträge und internationale Teilnehmer aus unterschiedlichen Disziplinen garantieren eine anspruchsvolle fachliche Diskussion. Fachbeiträge beschäftigen sich mit der Integration von Trainingsmedien und Konzepten sowie mit Entwicklungen der Zukunft. Vorgesehen ist ebenso ein Austausch über die praktischen Erfahrungen seit der TTD-Konferenz 2009.

Tagungsort ist das Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Ein Rahmenprogramm bietet Gelegenheit zum interdisziplinären Austausch.

Weitere Informationen und Anmeldung unter [www.ttd-conference.de](http://www.ttd-conference.de).

#### Vision Zero wirkt

Erinnern wir uns: Die EU-Kommission veröffentlichte im vergangenen Jahr ihre Leitlinien zur Verkehrssicherheit, ein Vorläufer des zu erwartenden Aktionsprogramms. In Vorbereitung des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms überraschte der Wissenschaftliche Beirat beim Verkehrsminister mit einem Gesamtkonzept und 40 konkreten Empfehlungen zur Verkehrssicherheit 2020. Der DVR entwickelte mit seinen Mitgliedern ein Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“. Die Vereinten Nationen starteten das „Jahrzehnt der Sicherheit im Straßenverkehr“. Ebenfalls in Erwartung des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms und in Würdigung des Unfallverhütungsberichts 2008/2009 der Bundesregierung stellten die Abgeordneten der Regierungskoalition im Deutschen Bundestag einen recht ambitionierten Antrag zur Verkehrssicherheit. Diesen „Vorsprung“ wollte die Opposition, in diesem Fall vertreten durch die SPD-Fraktion, nicht auf sich sitzen lassen und brachte ebenfalls einen Antrag zur Verkehrssicherheit ein. Beide Anträge wurden in den federführenden Verkehrsausschuss verwiesen. Dieser beschließt später, zum Thema Verkehrssicherheit noch in diesem Jahr eine Anhörung durchzuführen. Der Bundesrat spricht sich in seiner Stellungnahme zum Weißbuch „Verkehr“ der EU-Kommission dafür aus, die Vision Null (Vision Zero) zu unterstützen – ein Schulterschluss mit der Verkehrsministerkonferenz, die sich bereits 2008 für die Vision Zero als Leitgedanken der Verkehrssicherheitsarbeit ausgesprochen hat.

Vor kurzem hat Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellt: 50 Maßnahmen, mit deren Hilfe es gelingen soll, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 Prozent zu verringern. Es sind viele Mitstreiter nötig, um schwere Unfälle und die damit verbundenen schwerwiegenden Folgen für die Opfer und deren Angehörige zu verhindern. Ein eindrucksvolles Beispiel für eine konzertierte Aktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit war der siebte Tag der Verkehrssicherheit am 18. Juni 2011. Mehr als 60 Veranstalter aus ganz Deutschland haben sich an dieser nunmehr schon traditionellen Sicherheitsaktion unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers beteiligt.

Auch wenn es nicht jeder ausspricht: Vision Zero wirkt.

#### INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	6
INTERVIEW	10
IM BLICKPUNKT	13
JOURNAL	16
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

# Ein Tag für mehr Verkehrssicherheit

Mehr als 80 Veranstaltungen in ganz Deutschland

FOTO > KITA BRACHT



Raser aufgepasst: kritischer Blick des Nachwuchspolizisten

Eine ähnliche Größenordnung nahm auch die Verkehrssicherheitsaktion der BASF Coatings (Entwicklung und Produktion von Fahrzeug-, Autoreparatur- und Industrielacken) ein. Weil sich 19 Kollegen der BASF Coatings in Münster bei Wegeunfällen so schwer verletzt werden mussten, startete das Unternehmen im Rahmen des Tages der Verkehrssicherheit eine langfristige Verkehrssicherheitsaktion an seinen deutschen Standorten, um die Mitarbeiter für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

Unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit“ fand am 18. Juni 2011 zum siebten Mal der „Tag der Verkehrssicherheit“ statt. Bundesweit engagierten sich mehr als 80 Veranstalter aus den unterschiedlichsten Bereichen bei der nun schon Sicherheitsaktion, die 2005 vom DVR ins Leben gerufen wurde und traditionell unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers steht.

Mit zu den größten Veranstaltungen zählte der Aktionstag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Knapp 5.000 Besucher kamen nach Bergisch Gladbach, um hinter die Kulissen des

Forschungsinstituts zu blicken und parallel mit der BASt deren 60-jähriges Bestehen zu feiern (siehe Kasten). Das umfangreiche Programm für Groß und Klein bot Aktionen zum Mitmachen und auch Staunen: Ein transportabler Tunnel, den man begehen und eine Brücke, in die man hineinsehen konnte, Wegweiser und Verkehrszeichen zum Selbstgestalten, Straßen, die intelligenter und immer leiser werden, Crash-Tests, ein Verkehrsquiz für Kinder und Jugendliche und vieles mehr wurde aus der Forschungsarbeit der BASt und ihren 23 Partnern wie der Polizei Köln oder dem DVR, präsentiert.

Anlässlich des Tages der Verkehrssicherheit definierten ausgebildete Expertentrainer im niederbayerischen Landkreis Freyung-Grafenau die 15. Strecke für ein „Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße“ mit erfahrenen und unerfahrenen Motorradfahrern. Dort sind in diesem Jahr bereits drei Motorradfahrer tödlich verunglückt. Der Bundestagsabgeordnete Bartholomäus Kalb (CSU) des Wahlkreises Deggendorf – Freyung/Grafenau und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner haben die tragischen Unfälle im Jahr 2011 zum Anlass genommen, die Gruppe der Motorradfahrer am Tag der Verkehrssicherheit auf ihre Erlebnistour zu schicken.

FOTO > BASt



Begehbarer Tunnel bei der BASt

FOTO > KÜS



KÜS-Aktion „Jung fährt sicher 2.11“



Spektakulärer Crash-Test

Unter dem Titel „Jung fährt sicher 2.11“ startete die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS) auch in diesem Jahr wieder eine Verkehrssicherheitsaktion, die sich auf junge Autofahrer konzentrierte. Im Mittelpunkt standen das Begleitete Fahren ab 17 (BF17), das Alkoholverbot für Fahranfänger sowie die Gefahren von Drogenkonsum im Straßenverkehr. In der bundesweiten Informationskampagne ging es nicht nur um richtiges Verhalten auf der Straße, sondern auch um sicheres Auto-Tuning und das Nachrüsten mit geeigneten Fahrzeugteilen. Zu gewinnen war ein exklusives Fahrsicherheitstraining auf dem Nürburgring.



MdB Bartholomäus Kalb (r.) und DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner (Mitte) mit Teilnehmern des Motorrad-Sicherheitstrainings auf der Straße.

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) initiierte zum Tag der Verkehrssicherheit die Aktion „Der sichere Schulweg“, DEKRA bot einen kostenlosen SafetyCheck in allen Niederlassungen. Auf dem Sachsenring fand der nun schon 13. Sächsische Verkehrssicherheitstag statt. „GIB ACHT IM VERKEHR“ lautete das Motto des Landestages der Verkehrssicherheit im baden-württembergischen Horb am Neckar. Es beteiligten sich darüber hinaus der TÜV, der ADAC, die Polizei, die Kreisverkehrswachen und unzählige Fahrschulen, die Städte Bad Tölz, Garmisch Partenkirchen und Rosenheim, die allesamt gemeinsam mit Partnern vor Ort ein informatives und abwechslungsreiches Programm boten.

In diversen Kindergärten der Bundesvereinigung Evangelischer Kindertageseinrichtungen (BETA) und des Verbandes Katholischer Tageseinrichtungen für Kinder (KTK) wurden unsere Kleinsten für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert. Auf den drei Rennstrecken Hockenheimring, Lausitzring und Nürburgring kommentierten die Strecken-Moderatoren nicht nur die jeweiligen Veranstaltungen, sondern gaben zwischen ihren Kommentaren auch immer wieder wichtige Tipps für das partnerschaftliche und rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr.



Sicheres Fahren im Simulator



Viele Angebote für Kinder beim Tag der Verkehrssicherheit.

## 60 Jahre im Dienst der Verkehrssicherheit

Die Arbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) begann 1951 mit Forschungen im Straßenbau. 1965 erhielt sie den Auftrag, auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straßen und auf die Sicherheit des Verkehrs hinzuwirken. 1970 wurde sie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages als zentrale Stelle für die Unfallforschung bestimmt.

Die rund 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des technisch-wissenschaftlichen Forschungsinstituts des Bundesverkehrsministeriums koordinieren und führen Forschungsprojekte durch.

Die Aufgaben unter anderem: Ausarbeitung von Vorschriften und Normen auf allen Gebieten des Straßenwesens, Beratung der Straßenbauverwaltungen der Länder, die Verwaltung einer internationale Datenbank über Straßen und Verkehrsunfälle (IRTAD), die Fachbehörden und in Teilbereichen öffentlich übers Internet zugänglich ist. Außerdem führt die BASt auch die Akkreditierung der Begutachtungsstellen für Fahreignung (Bf) durch.

# Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ geht nach Halle

Unfallhäufungsstelle wurde kostengünstig entschärft



FOTO > UDV

Auszeichnung für die Unfallkommission in Halle an der Saale.

Die Unfallkommission Halle an der Saale ist im Juni mit dem von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) und dem DVR gestifteten Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“ ausgezeichnet worden. Der Preis, der seit 2001 jährlich vergeben wird, ist mit 5.000 Euro dotiert, die für die Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort zur Verfügung stehen.

In Halle entschärfte die Unfallkommission kostengünstig und dennoch äußerst wirksam eine Unfallhäufungsstelle im Zuge der Bundesstraße 6 im Stadtgebiet Halle. Dort waren in den Jahren 2005 und 2006 insgesamt 40 Unfälle registriert worden, bei denen drei Personen verletzt wurden. Ein fehlender Verzögerungstreifen und die schlechten Sichtverhältnisse aufgrund einer leichten Hanglage führten wiederholt zu Auffahrunfällen in der vielbefahrenen Zufahrt zur zweispurigen B6.

Als Maßnahme beschloss die Unfallkommission im Jahr 2006 eine neue Verkehrsführung durch veränderte Markierungen auf den Fahrbahnen, da die überwiegend leichten Unfälle keine kostenintensiven Baumaßnahmen rechtfertigten: Reduktion auf eine Fahrspur in der übergeordneten Straße und parallele Führung bis zu einem neuen Verflechtungsbereich. Dadurch entfiel die spitzwinklige, untergeordnete Einmündung und es erfolgte eine Verlagerung des Verflechtungsbereichs in einen Bereich, der eine bessere Sicht gewährleistete. Eine Maßnahme mit eindeutigen Erfolg: Bereits 2008 registrierte die Polizei keine Unfälle mehr; dieser Trend setzte sich auch in den Folgejahren fort.

Die Unfallkommission überzeugte ferner aufgrund der begleitenden, sehr bürgernahen Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz

durch die Verkehrsteilnehmer. Außerdem wurde das benachbarte Unfallgeschehen beobachtet und keine Verlagerung festgestellt.

Die Jury mit Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Hochschule Darmstadt, Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Hochschule der Sächsischen Polizei, sowie Prof. Dr.-Ing. Herbert Stadt, Fachhochschule Potsdam, wählte die Unfallkommission Halle deshalb aus den zehn Bewerbern zum Sieger für den Sicherheitspreis „Die Unfallkommission“.

Alle bisherigen Preisträger und deren Maßnahmen sowie die aktuelle Ausschreibung für den Preis „Die Unfallkommission 2012“ stehen unter [www.udv.de/unfallkommission](http://www.udv.de/unfallkommission).

UK/BG/DVR-SCHWERPUNKTAKTION

# REGEL-GERECHT



Viele Verkehrsteilnehmer schätzen ihre Kompetenz hinter dem Steuer falsch ein und verhalten sich zudem nicht regelgerecht. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage, die tns-emnid im Auftrag der Präventionskampagne „Risiko raus!“ durchführte: 46 Prozent der Befragten meinten, ihre Kompetenz am Steuer sei gut bis sehr gut. Gleichzeitig jedoch gaben 70 Prozent an, hin und wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen zu übertreten. Bei der Altersgruppe zwischen 30 und 39 Jahren sind es sogar 90 Prozent. Mehr als 40 Prozent aller Befragten missachten Park- und Halteverbote, mehr als 30 Prozent halten nicht immer vor Stoppschildern an und blinken nicht beim Spurwechseln oder Abbiegen.

42 Prozent der unter 30-Jährigen gibt zu, das Handy am Steuer zu nutzen.

Dieser Widerspruch zwischen der Selbsteinschätzung der Autofahrer und ihrem objektiv überprüfbareren Verhalten thematisiert die diesjährige Schwerpunktaktion der Unfallkassen, Berufsgenossenschaften und des DVR „REGEL-GERECHT. Vorfahrt für Verantwortung“.

Zentrales Element der Aktion ist eine Broschüre, die der Frage nachgeht, warum wir uns im Straßenverkehr so oft nicht regelkonform verhalten. Sie erklärt die Bedeutung von Regeln und Verantwortung im Straßenverkehr und gibt Tipps, wie man stressfrei, entspannt und sicher unterwegs

ist, so dass man erst gar nicht gegen Regeln verstoßen muss.

In einem Video kommen fünf Expertinnen und Experten zu Wort, die in einer Diskussionsrunde Erfahrungen und Meinungen austauschen und Tipps geben. Das Fazit der Experten: Wer mit null Promille am Steuer unterwegs ist, sich immer anschnallt und mit einer der Verkehrssituation angepassten Geschwindigkeit fährt, hat wichtige Voraussetzungen geschaffen, um schwere Unfälle zu vermeiden.

Viele der über 2,4 Millionen Unfälle im Straßenverkehr mit mehr als 370.000 Verletzten könnten verhindert werden, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten würden. Denn circa 86 Prozent aller Verkehrsunfälle gehen auf ein Fehlverhalten der Fahrerin oder des Fahrers zurück. Überhöhte Geschwindigkeit ist dabei die häufigste Unfallursache.

Verkehrsregeln, die – häufig durch Unkenntnis – missachtet werden, werden in zwei illustrierten Falblättern erklärt und es wird erläutert, warum es Sinn macht, sie zu befolgen.

Weitere Elemente sind Multiple-Choice-Tests, in denen man seine eigene Regelkenntnis kritisch überprüfen kann. Denn schließlich sind 80 Prozent der von tns-emnid Befragten der Ansicht, dass sie sich regelkonform verhalten würden, wenn dadurch ihre eigene Sicherheit oder die anderer Menschen gewährleistet würde. Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion will ihnen bewusst machen, dass dies durch eine bessere Regelbefolgung erreicht wird.

Die UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion wurde am 1. Juni 2011 mit einem Gewinnspiel zum Thema Regelbefolgung im Straßenverkehr gestartet. Einsendeschluss für dieses Preisausschreiben ist der 29. Februar 2012. Weitere Informationen und alle Präventionsmaterialien finden sich unter [www.regel-gerecht.de](http://www.regel-gerecht.de).

## Challenge Bibendum – Herausforderungen für die Zukunft



Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit (l.) bei der Eröffnung.

Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), definierte heutige und zukünftige Ziele: „125 Jahre nach der Erfindung des Autos in Deutschland im Jahre 1886 liegt die Herausforderung darin, das Automobil immer wieder neu zu erfinden, jeden Tag und auf alle möglichen Arten.“

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen Spritspar-Wettbewerbe. Im Rahmen der Eco Driving Challenge traten zehn vom ADAC ausgewählte Fahrerteams gegeneinander an. Der 300 Kilometer lange Kurs rund um Berlin musste mit möglichst geringem Spritverbrauch in Bestzeit bewältigt werden. Das Siegerteam erreichte einen Verbrauch von 4,7 Litern je 100 Kilometer, der Durchschnittsverbrauch bewegte sich bei 4,8 Litern. Bei den Elektroautos lag der durchschnittliche Verbrauch bei 16 Kilowattstunden je 100 Kilometer.



Eines der größten Foren für nachhaltige Mobilität war vom 18. bis 22. Mai 2011 auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof zu Gast. Die Challenge Bibendum ist nach dem Michelin-Männchen „Bibendum“ benannt, das in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag feiert.



Nach der Eröffnung durch Michel Rollier, Geschäftsführer der Michelin-Gruppe, gab Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit vor über 2.000 Gästen seiner Freude Ausdruck, die Challenge in der deutschen Hauptstadt begrüßen zu dürfen. „Deutschland hat sich ein ehrgeiziges Ziel in punkto Elektromobilität gesetzt: eine Million Fahrzeuge auf den Straßen bis 2020, davon 100.000 allein in Berlin“, betonte er. „Heute weiß niemand, ob wir dieses Ziel erreichen werden. Doch durch Veranstaltungen wie diese kommen wir ihm mit Sicherheit näher.“



Anlässlich der Veranstaltung legte die internationale Energieagentur (IEA) die neuesten Erkenntnisse über die Senkung des Energieverbrauchs vor. Untersucht wurde der Kraftstoffverbrauch bei neu zugelassenen Pkw in 21 Ländern zwischen 2005 und 2008. Das Fazit der IEA dabei ist ernüchternd: „Die Fortschritte im Bereich der Senkung des Energieverbrauchs sind eindeutig zu zaghaft.“ Der globale Kraftstoffverbrauch ist um 1,7 Prozent pro Jahr gesunken. Für neu zugelassene Fahrzeuge im Jahr 2030 wird eine Senkung von mindestens 50 Prozent gegenüber den Werten von 2005 anvisiert.



Großer Besucherandrang bei der Challenge Bibendum auf dem stillgelegten Flughafen Berlin-Tempelhof.



# Gemeinsam trainieren und sicherer unterwegs sein

## DVR und UDV stellen neue Form des Motorradtrainings vor

FOTOS > DVR



Gruppenfahrten bringen Fahrspaß und motivieren alle Teilnehmer, sich sicher mit dem Motorrad zu bewegen.

Durch vorausschauendes Fahren und eingeübte Verhaltensstrategien in Gefahrensituationen können Motorradfahrer die eigene Verkehrssicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen. Der DVR, die Unfallforschung der Versicherer (UDV) und das Institut für angewandte Verkehrspädagogik (avp) stellten in Attendorn ein neues Trainingskonzept für Motorradfahrer vor, das sich auf diese Schwerpunkte konzentriert. Erprobt wurde das Konzept bereits auf der „German Safety Tour“, einer bundesweiten Trainingsaktion für Motorradfahrer. Nun soll diese Art der praxisnahen Schulung allen Motorradfahrern in Form von zweitägigen Trainings offenstehen. Das Sicherheitstraining im realen Straßenverkehr ist dabei kein Ersatz, sondern eine Ergänzung zu den bekannten Schulungen auf Verkehrsübungsplätzen.

„Ziel ist es, neu Erlerntes direkt im Realverkehr umzusetzen und die Lerninhalte damit zu festigen“, erklärt Kay Schulte, Referent Junge Fahrer/Kraftfahrer beim DVR. „Selbst erfahrene Biker wissen im Notfall, wenn es um Sekundenbruchteile geht, nicht, was zu tun ist. Deshalb sind Fahrsicherheitstrainings wichtig“, ergänzt Siegfried Brockmann, Leiter der UDV.

Und umso wichtiger sind die Theorie zu Fahrzeug- und Fahrtechnik sowie das Einüben von richtigen Verhaltensstrategien im realen Verkehr. Was nehme ich wahr? Wer sieht mich? Wie muss ich Kurven einschätzen? Welche Sicherheitssysteme stehen zur Verfügung? Eigene Eindrücke werden nach der Fahrt mit anderen Teilnehmern diskutiert und neue Blickwinkel auf Problemstellungen eröffnet. Videoaufnahmen der Teilnehmer während der Fahrt werden in

der Nachbereitung von den Trainern analysiert und sind Gesprächsthema unter den Fahrern. Ein weiterer wichtiger Trainingsteil ist das Fahren in der Gruppe. Jeder Teilnehmer muss selbstständig eine Teilstrecke ausarbeiten und die Gruppe führen. Dadurch werden alle Fahrer für das Sozialsystem einer Motorradgruppe sensibilisiert und durch den gemeinsamen Fahrspaß motiviert, sich sicher mit dem Motorrad zu bewegen.

„Keiner kommt um. Alle kommen an.“ lautet das Ziel der Strategie Vision Zero des DVR. Aktuelle Unfallzahlen belegen jedoch, dass es bis dorthin noch ein weiter Weg ist. Jeder dritte tödlich verunglückte Motorradfahrer in Deutschland ist auf einen Alleinunfall aufgrund eines Fahrfehlers zurückzuführen. Kommt es zum Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen, sind Motorradfahrer in 39 Prozent der Fälle selbst die Verursacher.

Anbieter der neuen Trainingsform und weitere Informationen zum Sicherheitstraining sind unter [www.motorrad-sicherheitstrainings-auf-der-strasse.de](http://www.motorrad-sicherheitstrainings-auf-der-strasse.de) zu finden.



Startklar zum Sicherheitstraining im Realverkehr.

MITGLIEDER

DVR-report 2/2011



Dr. Hans-Joachim Wolff

## „Kinder müssen lernen, sicher im Straßenverkehr unterwegs zu sein“

**Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), Dr. Hans-Joachim Wolff, über 40 Jahre Schüler-Unfallversicherung, die gute Zusammenarbeit von Unfallversicherungsträgern und Schulen sowie präventive Verkehrssicherheitsarbeit**

**DVR-report:** Herr Dr. Wolff, wie und warum kam es dazu, dass die gesetzliche Unfallversicherung auch für Kinder, Schüler und Studierende zuständig wurde?

**Dr. Wolff:** Ausgangspunkt ist ein Einzelfall. 1960 hatte sich ein 13-jähriges Mädchen im Sportunterricht verletzt.

FOTOS > HANS-RUDOLF SCHULZ  
 Als Folge des Unfalls versteifte sich das rechte Schultergelenk. Zwar gab es bereits damals Regelungen, Folgen von Schulunfällen abzugelten, aber die waren je nach Bundesland unterschiedlich. Also verklagten die Eltern der Schülerin das betroffene Bundesland auf Schadenersatz. Das ging bis zum Bundesgerichtshof, der in seinem Urteil 1967 den Entschädigungsanspruch zwar verneinte, aber sinngemäß darauf hinwies, dass es einem sozialen Rechtsstaat gut anstehe, einem Schulkind in geeigneter Weise Fürsorge zuteil werden zu lassen. Die Konsequenz war im März 1971 schließlich ein neues Gesetz, das alle Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen, Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen sowie Kinder in Kindergärten in die gesetzliche Unfallversicherung einbezog.

**DVR-report:** Wie wird sie finanziert?

**Dr. Wolff:** Das ist heute eine ganz normale Leistung der Unfallversicherungsträger, bei denen die Schulträger und die Kinder, oder auch die Studenten, versichert sind. Finanziert werden diese Unfallversicherungsträger über die Beiträge ihrer Mitglieder. Die Unfallkassen und die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft sind zuständig für alle Belange des Versicherungsschutzes und der Prävention.

**DVR-report:** Wie viele junge Menschen sind denn heute gesetzlich unfallversichert und wie haben sich die Zahlen im Laufe der Zeit entwickelt?

**Dr. Wolff:** Wir haben zurzeit 17 Millionen versicherte Kinder und Jugendliche. Das geht von Kindern in Tagesbetreuung und Kita über Schülerinnen und Schüler bis hin zu den Studierenden. Die Zahlen sind leicht rückläufig, 2005 waren es noch 300.000 mehr.

**DVR-report:** Wie sieht es bei der Anzahl der meldepflichtigen Straßenverkehrsunfälle aus? Wie hoch ist der Anteil der Unfälle, die auf dem Schulweg passieren?

**Dr. Wolff:** Das hält sich in etwa die Waage. Im Jahr 2009 mussten wir fast 56.000 Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg verzeichnen. Rund

61.000 Schulwegunfälle passierten ohne Einwirkung des Straßenverkehrs. Insgesamt bleibt der Schulweg der gefährlichste Bereich.

**DVR-report:** Bleiben wir beim Thema Schulweg. Kinder kommen zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Roller oder mit dem Elterntaxi zur Schule. Welche Art der Verkehrsbeteiligung ist denn besonders gefährlich?

**Dr. Wolff:** Besonders gefährlich ist der Schulweg mit dem Fahrrad. Rad fahrende Kinder sind bei fast der Hälfte aller Verkehrsunfälle auf dem Schulweg beteiligt. Aber auch das Auto spielt eine wichtige Rolle. Junge Fahrerinnen und Fahrer nutzen es, um zur Schule oder zur Uni zu fahren, Kinder werden von ihren Eltern gebracht. Das Auto ist an etwa einem Fünftel der Schulwegunfälle beteiligt.

**DVR-report:** Wenn es zum Unfall gekommen ist – wie hoch sind die Kosten für Rehabilitation und Entschädigung?

**Dr. Wolff:** Das sind sage und schreibe 400 Millionen Euro pro Jahr. Diese riesige Summe ist kein Pappenstiel und macht deutlich, welche wichtige Aufgabe die Unfallversicherung innerhalb unseres Sozialstaates wahrnimmt.

**DVR-report:** Die gesetzliche Unfallversicherung bietet in erster Linie Versicherungsschutz. Reicht das aus oder hat die Schüler-Unfallversicherung gar Einfluss auf unser Bildungssystem?

**Dr. Wolff:** Neben dem reinen Versicherungsschutz hat die Schüler-Unfallversicherung ganz klar auch einen gesetzlichen Präventionsauftrag. Der betrifft in erster Linie den so genannten äußeren Schulbereich, also Bau und Einrichtung. Hier sind die Unfallversicherungsträger traditionell sehr aktiv, indem sie mit den unterschiedlichsten Instrumenten auf eine sichere und lernfördernde Schule hinwirken. Der Schulunterricht, seine Organisation und Inhalte – also der so genannte innere Schulbereich – bleiben demgegenüber wegen der Kultushoheit der Länder unberührt. Die Unfallkassen haben daher einen anderen Weg gewählt,



Sven Rademacher im Gespräch mit Dr. Wolff.

um das Lehr- und Erziehungspersonal in Schulen und Kindertageseinrichtungen zu erreichen, das für die Sicherheit der Kinder so wichtig ist. Und dieser Weg ist die Kooperation. Die Bereitschaft beider Seiten zur intensiven und fruchtbaren Zusammenarbeit möchte ich hier besonders betonen. Es wurden Kontakte auf Länder- und Bundesebene aufgebaut – zum Beispiel in Form eines regelmäßigen Gesprächs zwischen der DGUV und der Kultusministerkonferenz. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es, Maßnahmen und Materialien zu Themen der Sicherheit und Gesundheit auszuarbeiten, die sich an die Lehrkräfte wenden. Damit wollen wir sicherheitspädagogische Kenntnisse vermitteln und Hinweise für sicheres und gesundheitsgerechtes Verhalten der Schülerinnen und Schüler geben. Da Sicherheit und Gesundheit Grundvoraussetzung für eine hohe Bildungsqualität sind, hat die Präventionsarbeit der Unfallversicherungsträger natürlich auch einen positiven Einfluss auf das Bildungssystem.

**DVR-report:** Wir haben gerade schon über die verschiedenen Arten der Verkehrsbeteiligung auf dem Weg zur Schule gesprochen. Da spielt ein weiteres Problem unserer Zeit eine wichtige Rolle: Bewegungsmangel, auch durch den Einsatz der so genannten Elterntaxis, und nachlassende motorische Fähigkeiten unserer Kinder. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Präventionsarbeit? Wie umfassend ist der

Präventionsauftrag der Schüler-Unfallversicherung in den Bildungseinrichtungen?

**Dr. Wolff:** Sie haben es angedeutet: Die Lebenswelten von Kindern und Jugendlichen haben sich stark verändert. Darauf muss Prävention reagieren. Die Schüler-Unfallversicherung hat deshalb – neben den klassischen Sicherheitsthemen – Gesundheit und Gesundheitsförderung stärker in den Fokus gerückt. Es wurde zum Beispiel ein Maßnahmenpaket zur Bewegungsförderung in Schulen konzipiert. Ziel des Programms ist es, die Schülerinnen und Schüler in Grundschulen durch Bewegung, Spiele und Spaß dazu zu motivieren, sich mehr zu bewegen. Nur so können sie ein Gefühl für Sicherheit und gesundes Körperempfinden gewinnen. Die durch die Bewegungsförderung erworbenen Koordinationsfähigkeiten, der geschulte Gleichgewichtssinn und die Entwicklung der motorischen Fähigkeiten sind auch wichtige Grundlagen für sicheres Radfahren. Davon profitiert die Unfallversicherung übrigens auch insgesamt. Denn wenn Kinder und Jugendliche bereits in Kindertageseinrichtungen und Schulen lernen, sich sicher zu bewegen, dann kann sich dies auch positiv auf das Erwachsenenalter und damit auch auf das Arbeitsleben auswirken. Menschen, die ihre Bewegungsabläufe gut koordinieren können, sind natürlich viel besser gegen Unfälle gefeit.

**DVR-report:** Wir sind uns sicher einig: Wirksame Verkehrssicherheitsarbeit

fängt bereits bei den Vorschülern und Schülern an. Wie beurteilen Sie, nachdem Sie bereits die wichtige Zusammenarbeit mit den Schulen angesprochen haben, die Chancen, dass es gelingen kann, das Thema Verkehrssicherheit stärker in den Lehrplänen zu verankern?

**Dr. Wolff:** Auch hier ist Kooperation der richtige Weg. Die Ausgestaltung der Lehrpläne ist alleine Angelegenheit der Kultusministerien; hinsichtlich des Themas Verkehrssicherheit haben sie die Empfehlung der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung ausgearbeitet. Beim Thema Verkehrssicherheit ist es wichtig, dass die Kultusministerien, die Unfallversicherungsträger und die Landesverkehrswachten eng zusammenarbeiten. Ziel muss es dabei sein, dass die Kinder und Schüler ihrem Alter entsprechend befähigt werden, sich sicher im Verkehr zu verhalten. Es geht also um die Förderung entsprechender Fähigkeiten und Fertigkeiten. Deshalb hat die DGUV zum Beispiel mit der Deutschen Verkehrswacht Informationsschriften für einen sicheren Schulweg erarbeitet. Der sichere Schulweg ist auch eines der Hauptthemen unserer aktuellen Präventionskampagne „Risiko raus!“.

**DVR-report:** Wie schätzen Sie das Sicherheitsniveau an unseren Schulen ein?

**Dr. Wolff:** Eine allgemeingültige Aussage im Sinne einer Bewertung kann man nur schwer machen. Das Sicherheitsniveau an Schulen lässt sich



„Auf die gute Kooperation zwischen Schulen und Unfallversicherungsträgern kommt es an.“

nicht nur an Hand von technischen und baulichen Aspekten beurteilen. Folgt man einem ganzheitlichen Verständnis, so tragen auch die so genannten „weichen Faktoren“ zur Sicherheit bei. Gerade neuere Studien geben deutliche Hinweise darauf, dass das in der Schule herrschende Klima einen Einfluss auf die Gesundheit und auch auf das Sicherheitsverhalten der Schüler hat.

**DVR-report:** Gibt es denn Punkte, die aus Ihrer Sicht verbessert werden müssen?

**Dr. Wolff:** Im Modell der „Guten gesunden Schule“ geht es nicht mehr darum, Sicherheit und Gesundheit zum Thema der Schule zu machen. Vielmehr soll mit Sicherheit und Gesundheit eine gute Schule entwickelt werden. Das heißt: Sicherheit und Gesundheitsförderung sind Katalysatoren, damit die Schule ihren eigentlichen Auftrag besser erfüllen kann. Kinder und Jugendliche sollen durch die Vermittlung von Wissen und Förderung ihrer Kompetenzen befähigt

werden, die Herausforderungen des Lebens meistern zu können. Wenn Sicherheit und Gesundheit es einer Schule ermöglichen sollen, besser zu werden, dann müssen diese Themen aber auch in die Schulkultur, in die Organisation der Schule und in die Lehreraus- und -weiterbildung integriert werden. Und gerade in diesem Bereich können die Unfallversicherungsträger unterstützen.

**DVR-report:** In diesem Jahr feiert die Schüler-Unfallversicherung ihr 40-jähriges Bestehen. Wie fällt Ihre Bilanz aus?

**Dr. Wolff:** Vor 40 Jahren haben die Begründer der gesetzlichen Schüler-Unfallversicherung vor allem an die soziale Absicherung von Kindern und Jugendlichen gedacht. Heute würden sie staunen, wohin sie sich entwickelt hat. Die Unfallversicherung ist zu einem Partner der Bildungseinrichtungen in Sachen Sicherheit und Gesundheit geworden. Sie ist heute ein wichtiger Akteur im Kanon der Institutionen, die sich um die Gesundheit und Bildung unserer Kinder kümmern. Von der richtigen Beleuchtung über ergonomisch angepasste Sitzmöbel bis zur Bewegungsförderung – die Unfallversicherung bringt ihr Know-how in Prävention und Rehabilitation ein und trägt so dazu bei, Bildung in Deutschland nicht nur sicher und gesund, sondern auch gut zu machen. Sie ist heute gar nicht mehr wegzudenken. Auf diese Entwicklung können wir mit Recht stolz sein.

Interview: Sven Rademacher

## Zur Person: Dr. Hans-Joachim Wolff



Dr. Hans-Joachim Wolff, 1939 in Berlin geboren, ist seit 2004 Vorstandsvorsitzender des früheren Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG), seit Juni 2007 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Nach seinem Studium des Bauingenieurwesens an der TU Hannover war er fünf Jahre wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Massivbau der TU in Hannover. Dort promovierte er auch zum Dr.-Ing.

Von 1971 bis 2003 war Dr. Wolff bei der Dyckerhoff und Widmann AG tätig, zuletzt als Vorstandsvorsitzender.

Seit 2004 ist Dr. Wolff Vizepräsident des DVR.

# Nur wer ankommt, kann helfen

## Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten

FOTO > DVR



Schulung für Rettungsfahrer

Für Berufskraftfahrer hat der Gesetzgeber 2006 erstmals eine Weiterbildungsverpflichtung festgelegt. Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz – BKrFQG nimmt allerdings Fahrer der Feuerwehren und Rettungsdienste von dieser Verordnung aus.

Natürlich handelt es sich bei diesen Fahrern nicht um Berufskraftfahrer im eigentlichen Sinne, sondern um Personen, die nach Paragraph 35 der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Fall der Rettung von Menschenleben von bestimmten Regelungen der StVO befreit werden. Sie nehmen Sonderrechte in Anspruch. Darüber hinaus werden die anderen Verkehrsteilnehmer nach Paragraph 38 StVO durch das blaue Blinklicht, verbunden mit dem Einsatzhorn, verpflichtet, dem Einsatzfahrzeug freie Bahn zu verschaffen.

Fast täglich wird in den Medien über Unfälle bei Einsatzfahrten unter Sondersignalen berichtet. Alle 19 Sekunden kommt es während einer Einsatzfahrt zu kritischen Situationen. Der Arbeitsplatz in einem Polizei-, Feuerwehr-, oder Rettungswagen birgt ein großes Gefährdungspotenzial. Einsatzfahrten sind Ausnahmesituationen im Straßenverkehr, die vielfältige Anforderungen an die Fahrer stellen. Der Stress des Einsatzes, das Verkehrsgeschehen, Funkverkehr, die Kommunikation mit dem Beifahrer und der Geräuschpegel des Martinshorns beanspruchen den Fahrer enorm. Und dies bei einem Einsatz, dessen Erfolg über Leben und Tod entscheiden kann. Die Verkehrsteilnahme unter Einsatzbedingungen stellt allerhöchste Anforderungen an den Fahrer hinsichtlich Fahrzeugbeherrschung, Gefahrenwahrnehmung, Informationsverarbeitung sowie Stressbewältigung.

### Unfälle im Rettungseinsatz

Bei vielen Unfällen wird festgestellt, dass der Einsatzwagenfahrer den Unfall verursacht hat. Dies ist zum einen

#### Zwei Tote bei Kollision von Bus und Feuerwehrwagen

**HAMBURG.** Beim Zusammenstoß eines Feuerwehrwagens im Einsatz und eines Linienbusses sind gestern in Hamburg-Tonndorf zwei Menschen gestorben und 21 verletzt worden. Eine 62-jährige Frau und ein 78-jähriger Mann, die im Bus saßen, starben an der Unfallstelle, wie die Polizei mitteilte. Ein Junge musste mit einem Rettungshubschrauber in ein Krankenhaus gebracht werden. Zwei weitere Menschen wurden schwer verletzt. Die Unfallursache war noch unklar. ap

Bonner General-Anzeiger  
vom 7. Juli 2011



Training mit individuellen Simulationen

auf Wissensdefizite bezüglich der Rechtsfolgen von Sondersignalen im Straßenverkehr zurückzuführen. Zum anderen resultieren bei vielen Fahrern Fahrfehler aus ihren Fahreinstellungen und den Emotionen die zu Übermotivationen führen können und die Fahrweise bestimmen. Dies führt zu einem gefährdungserhöhenden Potenzial im Straßenverkehr. Eine Fahrt unter Sondersignal beinhaltet ein 17-fach höhere Unfallrisiko für den Fahrer, beziehungsweise alle 19 Sekunden eine kritische Fahrsituation.

Nach Auffassung des DVR und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) muss für die betroffenen Mitarbeiter der Einsatzorganisationen die Möglichkeit geschaffen werden, eine professionelle Kompetenz auch im Bereich der Verkehrssicherheit zu erlernen und zu erhalten.

Seit 2005 führen der DVR sowie das Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) in Dresden Verkehrssicherheitsschulungen mit Hilfe von Simulatoren durch. Diese richteten sich bislang an Verkehrsteilnehmer allgemeiner Art, also zum Beispiel

Außendienstmitarbeiter oder auch Handwerker, die einen Transporter fahren.

Im Jahr 2007 wurde, angeregt durch die Empfehlung des DVR-Fachausschusses für Rettungswesen und Notfallmedizin, gemeinsam mit der Fachgruppe Feuerwehr / Hilfeleistungen der DGUV ein Anforderungskatalog für einen Simulator erarbeitet, der ein Training von Einsatzfahrten erlaubt. Dabei liegt der Schwerpunkt der Simulation eindeutig bei der Verkehrssimulation. Der dabei eingebundene Fahrerplatz dient als



Mobiler Einsatz des Simulators

Schnittstelle zum Verkehr. Dieses Konzept wurde im Rahmen eines Workshops auf der Rettmobil 2008 in Fulda der Zielgruppe vorgestellt und fand eine ausgesprochen positive Resonanz.

## Individuelle Simulationen

Mit dem Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW) konnte ein Projektpartner gefunden werden, der mit seiner Simulationssoftware SILAB eine Vielzahl von Anforderungen erfüllt beziehungsweise bis zum Projektende entsprechend entwickeln wird.

So ist es nun möglich, Streckenabschnitte nach eigenen Vorstellungen zu gestalten und die Abfolge von Verkehrereignissen so zu parametrisieren, dass deren Eintritt zum Beispiel von der eigenen (Annäherung-)Geschwindigkeit oder der Spurabweichung beziehungsweise -konstanz abhängig gemacht werden kann. Dies ist insbesondere wichtig, wenn es um das Thema Gassenbildung geht.

Die umgerüsteten Simulatoren ermöglichen auch bei Kreuzungen und Einmündungen eine Beobachtung des Verkehrsflusses, da 270-Grad-Sichtwinkel realisiert wurden. Die übrigen Seminarteilnehmer können jetzt auch bei den mobilen Systemen die Fahrt mittels einer Übungsmitschau verfolgen und kritische Ereignisse mit Markierungsgebern kennzeichnen. Darüber hinaus werden die Fahrten als avi-Videodatei abgespeichert und können damit auch unabhängig von einem Simulator für Schulungen oder Unterweisungen herangezogen werden.

Mit Hilfe eines Lenkrades am Operatorplatz können Fahrzeuge in der Simulation durch den Trainer übernommen werden, um eine gezielte Verhaltensweise von anderen Verkehrsteilnehmern darzustellen. Dabei wird zum Beispiel auch angezeigt, ob der Fahrer bremsbereit ist, sprich der Fuß nicht nur vom Gas geht, sondern bereits über dem Bremspedal schwebt.



Stress pur – bei einer Einsatzfahrt zählt jede Minute.

## Begleitendes Seminarconcept

Parallel zur Anpassung der Hardware wurde unter Leitung des DVR ein Seminarconcept erarbeitet, das den didaktischen Anforderungen und den zeitlichen Erfordernissen in den Einsatzorganisationen gerecht wird. Es ist so ausgelegt, dass es innerhalb eines Tages durchgeführt werden kann und jedem der zwölf Teilnehmer die Möglichkeit bietet, zweimal eine Simulatorfahrt zu absolvieren. Die Erprobung des Seminarconcepts wurde im Juli 2010 abgeschlossen.

Während der Erprobungsphase wurde das Seminarconcept mittels einer Teilnehmerbefragung wissenschaftlich evaluiert. Durch die Evaluation sollte einerseits abgeklärt werden, inwiefern das Seminarconcept kurz- und mittelfristige Veränderungen in den einsatzbezogenen Kenntnissen und Einstellungen der Teilnehmer erzeugen kann. Andererseits sollten mit der Evaluation die Meinungen und Einschätzungen der Einsatzfahrer zum Seminar selbst sowie zur Nützlichkeit der Seminarinhalte für die alltäglichen Einsatzfahrten erfasst werden.

DVR und DGUV verfügen nun über Simulationssysteme, die aufgrund der Software für zukünftige Entwicklungen insbesondere der von Verkehrsszenarien offen sind. Am IAG der DGUV in Dresden können darüber hinaus einzelne wissenschaftliche Fragestellungen vollständig bearbeitet werden. Hiermit ist im Bereich der Unfallversicherung ein Ausbildungsstandard für das simulatorgestützte Training von Einsatzfahrern erreicht worden, der bislang beispiellos ist und der offen ist, damit sich ihm in Zukunft weitere Träger und Organisationen anschließen können.

### Autoren:

Marion Pieper-Nagel  
Referentin Verkehrsmedizin,  
Rettungswesen und Simulator-  
technologie, DVR

Dr. Jürgen Wiegand  
Leiter des Bereiches „Verkehrssicherheit, speziell Verkehrspsychologie“, Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV)

# Ältere Radler fahren schneller, als manch einer glaubt

FOTOS: THOMAS FROHLICH

Fahrrad fahren hält fit, schont die Umwelt und erhöht die individuelle Mobilität. Auch immer mehr ältere Verkehrsteilnehmer entdecken das gesundheitsfördernde Fortbewegungsmittel für sich. Untersuchungen zeigen, dass Senioren das Fahrrad genauso häufig nutzen wie den Pkw. Körperliche Beweglichkeit und motorische Fertigkeiten sind hier gefragt. Beides verändert sich aber naturgemäß im Alter. Ältere Menschen ermüden schneller und erholen sich nach anstrengenden Tätigkeiten langsamer. Außerdem haben ältere Radfahrer bei einem Unfall ein höheres Verletzungsrisiko.

## Auswahl des passenden Fahrrades

An erster Stelle für eine sichere Fahrt steht die Wahl des richtigen Fahrrades. Es muss zuverlässig und in technisch einwandfreiem Zustand sein. Hydraulisch betätigte Felgenbremsen zum Beispiel kommen mit einem Minimum an Wartung aus. Einen tiefen Durchstieg benötigen Frauen und Männer, die nicht mehr ganz so beweglich sind. Wichtig ist, dass der Rahmen zur Körpergröße passt. Ein etwas höherer Lenker führt zu einer aufrechten Sitzhaltung und somit zur besseren Wahrnehmung

Er darf nicht im Nacken sitzen und die Stirn frei lassen, sondern muss gerade auf dem Kopf sitzen.

Darüber hinaus sollten sich ältere Radler so sichtbar wie möglich machen. Je eher ein Radfahrer wahrgenommen wird, desto besser kann sich zum Beispiel der Autofahrer auf ihn einstellen. Leuchtende, fluoreszierende Farben sind tagsüber zu empfehlen, retroreflektierende Streifen leuchten nachts im Scheinwerferlicht.

## Pedelegs bei Älteren zunehmend beliebt

Fahrrädern mit elektronischer Trittkraftunterstützung, so genannte Pedelegs, liegen nicht nur bei älteren Menschen im Trend. Sie unterstützen den Radfahrer bis maximal 25 km/h elektrisch, gelten im juristischen Sinne als Fahrrad und dürfen demnach auch auf Radwegen gefahren werden. So komfortabel diese neue Art der Fortbewegung ist, so zeigen doch erste Ergebnisse aus der Unfallforschung, dass vor allem E-Bikes, eine noch schnellere Variante bis 45 km/h, eine ernsthafte Gefahr für den Fahrer selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer sein können. Für Autofahrer ist es schwieriger zu erkennen, wie schnell ein Radler unterwegs ist. 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.

FOTO > GWM



Hält fit – Fahrrad fahren im Alter.

Die Zahl der verunglückten Radfahrer im Alter von 65 Jahren und älter hat sich in den vergangenen 30 Jahren mehr als verdoppelt. Im Jahr 2009 waren es über 12.000. Dagegen verunglückten knapp 7.000 Senioren als Fußgänger – nur halb so viele wie 1980. Bei zunehmender Alterung der Bevölkerung und mit der Zunahme an elektrisch unterstützten Fahrrädern wird dieser negative Trend voraussichtlich weiter anhalten.

Dabei können die Unfallrisiken durch eigenes Verhalten und ein sicheres Fahrrad deutlich verringert werden.

des Verkehrsgeschehens. Ein neues Rad sollte unbedingt Probe gesessen und Probe gefahren werden. Der Fachhandel berät gerne und kompetent bei der Wahl eines individuellen Fahrrades.

## Mit Helm und gut sichtbar unterwegs

Bei Stürzen oder Unfällen verhindert ein Fahrradhelm schwere Kopfverletzungen oder mindert die Schwere der Verletzung. Der Helm sollte immer getragen werden, egal, ob es nur die kurze Fahrt zum Bäcker oder die längere Fahrradtour ist. Ganz wichtig: Der Helm muss richtig passen.

Ältere Radfahrerinnen und Radfahrer sollten mit Pedelegs besonders besonnen fahren und lieber einmal mehr auf die eigene Vorfahrt verzichten, um brenzlige Situationen zu vermeiden. Für Autofahrer bedeutet die neue Art der Fortbewegung, ihre gewohnten Wahrnehmungsmuster zu verändern und davon auszugehen, dass auch ältere Radfahrer ungewohnt schnell unterwegs sein können.



# Neue Studien zur Verkehrssicherheit

Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ für wissenschaftlichen Nachwuchs

FOTO > DVR



V.l.n.r.: Katharina Pöschel, DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner, Juliane Schupa, Jochen Lau (DVR), Jonas Schmaling, Dr. Torsten Kunz (Unfallkasse Hessen), Sarah Groppe und Prof. Dr. Rüdiger Trimpop.

Der DVR-Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ wurde Ende Mai in Bonn vergeben.

Den ersten Preis für ihre Diplomarbeit im Fach Psychologie erhielt Juliane Schupa von der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Sie hat untersucht, welche Auswirkungen ein Tagesseminar mit integriertem Fahrtraining auf das Verkehrsverhalten hat.

Die einzelnen Seminarmodule mit einem Umfang von jeweils 45 Minuten wurden von zwei Moderatoren, die speziell dafür ausgebildet wurden, durchgeführt. In dieser empirisch langfristig angelegten Felduntersuchung wurden die insgesamt 449 Teilnehmer nach ihrer Einstellung zum Autofahren, zur Verkehrssicherheit und zu den Bedingungen, unter denen sie das Erlernte in den betrieblichen Alltag umsetzen können, befragt. Ergebnis: Die Akzeptanz des Trainings war sehr hoch und führte zu einem breitgefächerten Erkenntnisgewinn rund um das Thema Verkehrssicherheit. Es konnte nachgewiesen werden, dass selbst bei einem Unternehmen mit einem ohnehin hoch entwickelten Sicherheitsstandard positive Veränderungen bei den berufsbedingten Verkehrsunfällen zu verzeichnen

waren. „Die Arbeit ist eine Fundgrube für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit. Sie zeigt deutlich auf, wie passgenau ein Seminarangebot für verschiedene Zielgruppen angelegt sein muss“, fasste Jury-Mitglied Jochen Lau, Referatsleiter Unfallprävention – Wege und Dienstwege beim DVR, zusammen.

Über den zweiten Platz freuten sich Sarah Groppe und Jonas Schmaling von der Bergischen Universität Wuppertal. Sie beschäftigten sich mit Müdigkeitszuständen, die über motorische Verhaltensmuster wie Lenkradbewegungen erfasst werden können. Ausgangspunkt war die Tatsache, dass ein ermüdeten Fahrer ein fünf- bis sechsfach höheres Unfallrisiko hat, als wenn er ausgeruht hinter dem Steuer sitzt. Groppe und Schmaling konnten nachweisen, dass eine Vorhersage von Müdigkeitszuständen durch Lenkradbewegungen, die mittels komplexer Rechenoperationen (artifizielle Intelligenz) erfasst wurden, möglich ist.

Die dritte Preisträgerin, Katharina Pöschel von der Technischen Universität Chemnitz, stellte sich der Frage: Wie schnell können Fahrer reagieren? Ziel war es zu untersuchen, wie Zweitaufgaben und komplexe

Verkehrssituationen das Reaktionsverhalten von Autofahrern beeinflussen.

Die Jury setzte sich aus Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Universität Jena, Dr. Torsten Kunz, Präventionsleiter der Unfallkasse Hessen, und Jochen Lau zusammen.

Den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ hatte die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege bereits 1993 ins Leben gerufen. Unter dem Dach der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) wurde diese Aufgabe im Namen aller beteiligten Akteure an den DVR übertragen, der in diesem Jahr zum zweiten Mal den Förderpreis vergeben konnte. Die mit insgesamt 7.500 Euro dotierten Preise werden an junge Hochschulabsolventen vergeben, die sich mit ihren Forschungsarbeiten bewerben können. Forschung und Praxis gehen Hand in Hand, um die Sicherheit und Gesundheit im Straßenverkehr bei der Arbeit und in der Freizeit kontinuierlich zu verbessern. Aus den Forschungsansätzen und Ergebnissen der bisherigen Preisträger sind zum Teil Programme, Trainings und weitere Angebote zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit entstanden.

# Wer darf auf deutschen Straßen motorisiert fahren und wer nicht?

## DVR-Presseseminar zum Thema „Fahreignung“ in Weimar



Etwa 0,2 Prozent der Führerscheininhaber müssen jährlich zur MPU.

Jährlich führen die Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstelle für Fahreignung mehr als 100.000 medizinisch-psychologische Untersuchungen (MPU) durch. Die stärkste Anlassgruppe mit über 50 Prozent sind dabei Personen, die nach Alkoholenuss erstmalig oder wiederholt auffällig wurden oder verkehrs- beziehungsweise strafrechtliche Delikte begangen haben. Die Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit fast 20 Prozent die zweitgrößte Gruppe. Sie ist in den letzten Jahren mit Abstand am stärksten angestiegen. „Personen mit körperlichen und/oder geistigen Mängeln“ sind in weniger als einem Prozent Anlass für eine Fahreignungsuntersuchung.

Beim DVR-Presseseminar „Fahreignung“ am 19. und 20. Mai 2011 in Weimar wurde intensiv diskutiert, wer auf deutschen Straßen motorisiert fahren darf und wer nicht. Unter welchen Bedingungen und nach welchem Zeitraum kann ein Fahrer nach Fahrerlaubnisentzug die

Fahrerlaubnis erneut beantragen? Wie laufen die Fahreignungsuntersuchungen ab?

### Wahrheit über „Idiotentest“

Professor Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei räumte auf mit den vielen Unwahrheiten und Halbwahrheiten über die MPU. „Das volkstümlich zu Unrecht als ‘Idiotentest’ gebrandmarkte Begutachtungsverfahren orientiert sich an bundesweit verbindlich vorgegebenen wissenschaftlichen Maßstäben. Gutachten dürfen nur von Verkehrspsychologen angefertigt werden, die in einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung arbeiten. Inhaltlich richten sich die Gutachter bei ihrer Arbeit nach den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung und deren einschlägiger Kommentierung sowie nach den Beurteilungskriterien für die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern“, sagte Professor Müller. Dies sei eine technische Arbeitshilfe, die in ihrem Rahmen und in ihrer Bedeutung mit DIN-Normen vergleichbar sei.

Den Anlass für eine MPU setzt ein Fahrzeugführer, der mit seinem Kraftfahrzeug oder Fahrrad Verkehrsstraftaten und Ordnungsverstöße in erheblichem Umfang begeht, die grundsätzlichen Zweifel



Professor Dr. Dieter Müller

an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wecken. Eine Begutachtung wird gegenüber dieser Person aufgrund der Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) angeordnet, um bestehende Zweifel auszuräumen oder zu bestätigen.

Mit dieser behördlichen Anforderung einer MPU befindet sich der Adressat im Zugzwang, bis zu einem bestimmten Termin ein Gutachten bei der Fahrerlaubnisbehörde einzureichen. Verpasst er den Termin, wird seine Fahrerlaubnis entzogen. Die Anordnung in der Hand, sucht der Adressat einen Gutachter seiner Wahl und beauftragt durch einen zivilrechtlichen Vertrag die Begutachtungsstelle mit der Begutachtung seiner Eignung. Das Gutachten bezieht sich auch auf die Erkenntnisse der behördlichen Akte, die dem Gutachter als Erkenntnisgrundlage leihweise von der Behörden überlassen wird. Je nach Ergebnis gelangt das Gutachten entweder zur Fahrerlaubnisbehörde oder verbleibt beim Auftraggeber.

Am Ende des – zugegebenerweise komplizierten – Verfahrens steht eine behördliche oder gerichtliche Entscheidung über das Fortbestehen, den Entzug oder das Wiedererlangen einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen. In diesem Verfahren ist das MPU-Gutachten das wichtigste Beweismittel.

Professor Müller wies ausdrücklich darauf hin, dass die MPU einzig und allein dem Zweck diene, die Sicherheit auf deutschen Straßen und darüber hinaus vor Gefahren zu schützen, die von ungeeigneten Kraftfahrzeugführern ausgehen. Die MPU sei damit ein Grundrecht.

### Rolle der Ärzte

„Ist es ein Verstoß gegen ärztliche Standespflichten, wenn Ärztinnen und Ärzte von Polizei,

Verwaltungsbehörden und Justiz als ‚Gehilfen‘ beim Nachweis der Ursachen von Fahrunsicherheit und ‚Fahr-Ungeeignetheit‘ gebraucht werden?“, fragte Professor Dr. med. Rainer Mattern von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin. Manchmal werde das medizinische Fachpersonal sogar gegen den Willen Betroffener tätig, wenn beispielsweise eine Blutentnahme zum Nachweis von Alkohol oder anderer berauschender Mittel unter Zwang entnommen werde. Die Standespflicht beinhalte aber, dass der Wille des Patienten höchstes Gebot für ärztliches Handeln sei. Professor Mattern argumentierte, dass der verkehrsauffällige Fahrzeugführer in der Regel nicht Patient polizeilich beigezogener Ärztinnen und Ärzte ist. Es entstehe somit kein individuelles Arzt-Patient-Verhältnis als Grundlage besonderer Vertrauensbeziehung. Nach Paragraph 1 der Berufsordnung dienen deutsche Ärztinnen und Ärzte nicht nur der Gesundheit des einzelnen Menschen, sondern auch der Bevölkerung. Aus diesem grundsätzlichen Auftrag lasse sich die Unterstützung polizeilicher Maßnahmen und die Tätigkeit für Verwaltung und Justiz durch ärztliche Maßnahmen und Gutachten begründen, so Professor Mattern, denn die Mitwirkung bei der Identifikation ungeeigneter und fahrunsicherer Fahrzeugführer helfe, Unfälle zu vermeiden und schütze auf diese Weise vor Verletzungen und Tod.

## Schutz vor ungeeigneten Fahrern

Professor Dr. Wolfgang Schubert von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie befasste sich mit der EU-Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten sowie den rechtlichen Grundlagen und Prinzipien zum Straßenverkehrsrecht in Deutschland, die die Pflicht des Staates beinhalten, die Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern zu schützen. Diese Schutzfunktion, so Professor Schubert, habe einen gesellschaftlich höheren Stellenwert als das Recht auf individuelle Mobilität. Er betonte



Professor Dr. Wolfgang Schubert

aber auch, dass das Phänomen der mangelnden Eignung nicht überbewertet werden dürfe, da sich im Jahr 2010 beispielsweise lediglich 0,19 Prozent aller Führerscheininhaber in Deutschland einer MPU unterziehen mussten. Das entspräche 102.000 medizinisch-psychologischen Gutachten. Circa 60 Prozent davon seien Gutachten zum Themenkomplex „Alkohol“, der im Anteil an Gesamtgutachtenaufkommen seit Jahren rückläufig sei bei steigender Anzahl von Begutachtungen im Drogenbereich. Dies geschehe vor dem Hintergrund, dass circa 9,5 Millionen Menschen Alkohol in gesundheitlich riskanter Form konsumierten und circa 1,3 Millionen Menschen als abhängig diagnostiziert wurden. Mehrere internationale Studien haben empirisch belegt, dass schwerwiegende alkoholbedingte Ausfallerscheinungen schon bei 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration auftreten, die allein schon aus verkehrspsychologischer Sicht die Fahreignung ausschließen.

Nach dem Stand von Wissenschaft und Technik in der Verkehrs- und Rechtsmedizin, der Verkehrspsychologie sowie Toxikologie ist schon bei 1,1 Promille das Risiko, einen Unfall unter Alkoholeinfluss zu verursachen, zehnfach erhöht. Professor Schubert forderte die Verkehrspolitik auf zu entscheiden, welches Risiko der Staat hier zu tragen bereit sei.

„Eine steigende Bedeutung erlangt der behördliche Umgang mit Anhaltspunkten für ein erhöhtes Aggressionspotenzial oder erhebliche

Straftaten unter Nutzung eines Fahrzeugs. Beispiele für Aggression im Straßenverkehr sind dichtes Auffahren, Hupen beziehungsweise Lichthupen, Annäherung mit überhöhter Geschwindigkeit und Schneiden. Die Verkehrsunfallflucht stellt hierbei nicht nur eine Straftat dar, sondern ist zugleich auch ein aggressiver Akt“, stellte Professor Schubert klar.

## Antisoziale Persönlichkeitsstörung

Eigens widmete sich Professor Schubert der Erläuterung von dissozialen und antisozialen Persönlichkeitsstörungen und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Eine dissoziale Persönlichkeitsstörung falle auf durch eine große Diskrepanz zwischen dem Verhalten der entsprechenden Person und den geltenden Normen. Personen mit diesen Störungen seien beispielsweise oft herzlos und unbeteiligt gegenüber den Gefühlen anderer, seien verantwortungslos und missachteten soziale Normen, Regeln und Verpflichtungen, hätten eine relativ geringe Frustrationstoleranz und eine niedrige Schwelle für aggressives, auch gewalttätiges Verhalten. Bei Personen mit antisozialer Persönlichkeitsstörung bestehe ein tiefgreifendes Muster von Missachtung und Verletzung der Rechte anderer, das häufig bereits seit der Jugend auftrete. Diese Menschen würden beispielsweise häufig festgenommen, gebräuchten Decknamen und fielen auf durch Betrügereien, Schlägereien oder Überfälle. Ihnen fehle oft Reue nach begangenen Taten. Professor Schubert betonte, dass Straßenverkehrsverhalten auch soziales Verhalten sei. Eine charakterliche Eignung sei nicht teilbar. Der Straßenverkehr sei leider aus Sicht der Betroffenen das „ideale Umfeld“ zum Ausleben ihrer Aggressivität.

In der anlassbezogenen Fahreignungsbegutachtung (zum Beispiel bei Alkohol- oder Drogenmissbrauch, aber auch bei festgestelltem Aggressionspotenzial) sah Professor Schubert vorrangig keine repressive Maßnahme oder Strafe, sondern eine Chance für die Betroffenen.

# Das sichere Auto von morgen

Verkehrssicherheit im Wandel der Mobilität



Abstandsregler (ACC – Adaptive Cruise Control) als wichtiger Helfer zur Vermeidung von Auffahrunfällen.

„In Zukunft werden wir mit dem atomgetriebenen Ford Nucleon über die Autobahn fahren. Und wenn diese zu voll ist, werden wir mit dem Luftauto einfach abheben.“ Klingt nach Science Fiction, aber so hat man sich in den 1950er und 1960er Jahren die Zukunft des Automobils vorgestellt. Heutzutage geht der Blick in Richtung eines umweltfreundlichen Straßenverkehrs ohne Emissionen, lebenswerte Innenstädte ohne Verkehrslärm und null Getötete und Schwerverletzte. Welche Rolle spielen dabei moderne Fahrzeuge, ausgestattet mit elektronischen Fahrerassistenzsystemen (FAS) und Elektroantrieb? Welche Herausforderungen gibt es für die Verkehrssicherheit im Wandel der Mobilität? Diesen und weiteren Fragen widmete sich Anfang Juni ein DVR-Symposium mit dem Titel „Das sichere Auto von morgen“ im Forum Adlershof in Berlin. Anlass für dieses Symposium zur Zukunft des Automobils war die 100. Sitzung des DVR-Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik.

Eingebettet in ein kluges Mobilitätsmanagement wird das Auto nach Auffassung der Experten auch künftig eine wichtige Rolle spielen. Dabei werden FAS mehr und mehr zur Standardausstattung gehören und für mehr Sicherheit sorgen – sowohl

für die Hochrisikogruppe der jungen Fahrer als auch für die immer größer werdende Gruppe der älteren Autofahrer. Nach dem Motto „Der Mensch denkt, das Fahrzeug lenkt (mit)“ werden Mensch und Fahrzeug künftig noch mehr miteinander verknüpft im Straßenverkehr agieren.

So sieht Professor Dr. Henning Walentowitz, der 15 Jahre Leiter des Instituts für Kraftfahrwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen war, für die Zukunft neben den bestehenden FAS weitere elektronische Helfer wie den Notbremsassistenten, die Umfelderkennung durch Bildverarbeitung, Kollisionsvermeidung sowie das teil- oder gar vollautonome Fahren. „Der durchschnittliche Autofahrer braucht noch viel mehr Unterstützung durch Assistenzsysteme“, so der Wissenschaftler.

„Wenn wir heute über die Zukunft des Automobils nachdenken, müssen wir aufpassen, dass wir nicht wieder Wunschträumen aufsitzen, die gar nicht realisierbar sind oder uns in die Irre führen würden, wie die Idee des Atomreaktors im Pkw“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Andererseits brauchen wir Visionen, die uns den Weg weisen. Eine Vision steht bei uns schon fest, die Vision

Zero. Wir wünschen uns zuallererst keine Toten und Verletzten mehr im Straßenverkehr.“



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf begrüßte die Gäste.

Einig waren sich die Experten darüber, dass alle noch so ausgeklügelten elektronischen Systeme den Fahrer nicht von seiner Verantwortung im Straßenverkehr befreien. Sie sollen ihm aber helfen, seiner Verantwortung immer besser gerecht zu werden.

Moderiert wurde die Veranstaltung von Jürgen Bönninger, Vorsitzender des Fahrzeugtechnik-Ausschusses, und Andreas Keßler vom Verband der Motorjournalisten (VdM).

# Betriebliche Verkehrssicherheit erhöhen

## Expertentreffen zum EU-Projekt PRAISE



Ein systematisches Sicherheitsmanagement verhindert Unfälle und erhöht die Wirtschaftlichkeit für Betriebe.

Die Verkehrssicherheit in den Betrieben zu erhöhen ist das Ziel des von der EU geförderten Projekts PRAISE (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees). Straßenverkehrsunfälle sollen vermieden werden, um die Sicherheit der Arbeitnehmer zu erhöhen. Positive praktische Beispiele sollen gesammelt und ausgetauscht werden und Unternehmen sowie Arbeitnehmern helfen, Sicherheitsstandards in der betrieblichen Verkehrssicherheit zu verbessern.

Mitte Juni trafen in Sankt Augustin rund 60 Experten der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit zu einem Austausch zusammen. Gastgeber war das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Es war das vierte so genannte „Länderseminar“, das der Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) dieses Mal gemeinsam mit dem DVR organisiert hat.

„Die Teilnahme nationaler und internationaler Experten spiegelt die Komplexität und die Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa wider.

Verkehrssicherheit endet nicht an nationalen Grenzen und für die Betriebe ist sie ein Wettbewerbsfaktor, der immer stärker an Bedeutung gewinnt“, sagte Jacqueline Lacroix, Referatsleiterin für Europa beim DVR.

Maria Cristina Marolda unterstrich als Vertreterin der EU-Kommission (DG MOVE) die wichtige Rolle der betrieblichen Verkehrssicherheit im Rahmen der EU-Verkehrssicherheitspolitik: „Die im letzten Jahr veröffentlichten Leitlinien für eine Verkehrssicherheitspolitik in der EU unterstreichen die Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Politikbereichen wie Arbeit und Soziales, Gesundheit, Binnenmarkt, Forschung und Energie sowie Umwelt.“ Den wichtigen Stellenwert der Verkehrssicherheit im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes machte Elke Schneider von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz deutlich. Über die institutionellen Rahmenbedingungen der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland berichtete Dr. Sven Timm aus dem Stabsbereich Prävention der DGUV.

Anschließend wurden drei Beispiele aus der Praxis betrieblicher Verkehrssicherheitsarbeit präsentiert. Gudrun Gericke von der Friedrich-Schiller-Universität Jena stellte zunächst das Projekt GUROM vor, ein Instrument zur Risikobewertung für eine effiziente Präventionsarbeit. Herbert Gohl von der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) erläuterte ein Kooperationsmodell der Berufsgenossenschaften mit dem DVR. Über die Verkehrssicherheitsarbeit eines „global players“, eines weltweit agierenden Unternehmens, informierte Ralf Schäfer von der Deutschen Post DHL.

„Gerade Betriebe können einen großen Beitrag dazu leisten, die Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle zu reduzieren. Dieser Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit liegt in vielen Ländern der EU noch brach und birgt ein enormes Sicherheitspotenzial“, sagte ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso abschließend.

Das PRAISE-Projekt wird vom ETSC koordiniert, unterstützt von der Europäischen Kommission, dem DVR sowie weiteren Partnern wie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus der Schweiz und der spanischen MAPFRE-Stiftung.



Maria Cristina Marolda, DG MOVE.

FOTOS > DVR

EUROPA

FOTOS > GWM

# Verkehrssicherheitsprogramme für junge Menschen



Kommt oft zu kurz: die Vermittlung verkehrserzieherischer Inhalte.

Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen findet bislang nicht in dem Maße statt, wie es in den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK) für Verkehrserziehung von 1994 beschrieben ist. Gründe für die eher schleppende Umsetzung sind unter anderem das Fehlen eines „Basiswissens“ verkehrserzieherischer Inhalte sowie mangelhafte Kenntnisse hinsichtlich methodischer Möglichkeiten, denn Inhalte der Verkehrserziehung wurden in der Lehrerbildung bislang fast völlig ausgeschlossen.

Mit den Projekten „EVA“ (Bayern), „XpertTalks“ (NRW), „sicherfahren“ (Sachsen) und „RiSk“ (Hessen) besteht seit einiger Zeit für Lehrkräfte die Möglichkeit, sich in der Ausbildung, im Referendariat und in der Fortbildung mit der besonderen Verkehrsunfallgefährdung junger Fahrer zu befassen. Neben theoretischem Hintergrundwissen werden in den verschiedenen Lehrgängen verschiedene Moderationstechniken und Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Dritten erarbeitet. Bei den methodischen Ansätzen geht es unter anderem um Dilemmaspiel,

Gruppendiskussion, Rollenspiel „Reden über Dritte“, Blitzlicht, Kartenabfrage, Zurufliste, Brainstorming und Partnerinterview. Die in den Programmen fortgebildeten Moderatoren haben die Aufgabe, kommunikative Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen die Schülerinnen und Schüler selbst und voneinander Alternativen zu den gewohnten und allzu oft unkontrolliert eskalierenden Risikosituationen entdecken sollen. Übergeordnetes Ziel ist die Förderung von Handlungs- und Risikokompetenzen, deren Wirkungen sowohl bei der Verkehrsteilnahme als auch in anderen lebensweltlichen Bezügen (Umgang mit Drogen, Konfrontation mit Gewalt etc.) zu erwarten sind.

In der Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, Heft M 216, 2011) „Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag“ wurde untersucht, wie Lehrkräfte und andere mit der Thematik befasste Personen, die in den oben genannten Programmen fortgebildet wurden, diese grundsätzlich einschätzen. Darüber hinaus ging es um die Frage, ob sie langfristig bereit sind, das Thema im Unterricht der weiterführenden Schulen zu bearbeiten, oder ob nach Einkehr des Unterrichtsalltags Fragen der Verkehrserziehung kaum berücksichtigt werden. Im Rahmen einer Langzeitstudie wurden Lehrer sowohl unmittelbar nach der Ausbildung als auch einige Jahre später befragt.

Die Befragung der Moderatoren hat ergeben, dass alle vier Programmvarianten insgesamt positiv gesehen werden. Dabei werden insbesondere die neu erlernten methodischen Ansätze, etwa das Dilemmaspiel oder das „Reden über Dritte“, befürwortet. Es wurde begrüßt, dass die Programme eine allgemeine Methodenkompetenz vermitteln. Die ausgebildeten Moderatoren



Sichere Vorbereitung auf das weitere mobile Leben.



Junge Fahrerinnen und Fahrer sind nach wie vor sehr gefährdet.

übertragen die Methoden häufig auch auf Themenfelder wie Gewalt, Alkohol und Drogen, Sozialverhalten oder Kriminalität.

Die Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ wurden in einem beachtlichen Umfang im beruflichen Alltag umgesetzt. Die Umsetzungsquote war bei denjenigen Programmansätzen am größten, die aufgrund der fortgebildeten Zielgruppen (Fachberater für Verkehrserziehung oder aktive Verkehrssicherheitsberater der Polizei) sowie des geringen Vorbereitungsaufwandes eine unmittelbare Umsetzung erlaubt. Die Gründe derjenigen, die selten oder gar nicht als Moderatoren aktiv wurden, sind eher organisatorischer als inhaltlicher Art. Zeitmangel und die hohe Belastung durch andere Aufgaben wurden häufig angegeben.

Die Studie der BAST beschreibt neben den oft fehlenden Inhalten und

Methoden in der Lehrerausbildung ein weiteres Problem des Verkehrsunterrichts für junge Menschen: ein Großteil der begründeten Präventionsanliegen scheine zu „versanden“, weil die Einrichtungen, in denen die Zielgruppen erreicht werden können (Schulen, Vereine etc.), durch die Vielzahl der Anliegen und zur Verfügung gestellten Materialien „überfordert“ seien. So bliebe es zumindest bei sporadischen Interventionen, deren Realisierung von der Sensibilität, Betroffenheit und/oder dem Engagement einzelner Akteure (Schulleiter, Pädagogen, Trainer etc.) abhängt. Dies – so vermutet die Studie – scheine ein Grund dafür zu sein, dass die Verkehrsbeziehungsweise Mobilitätserziehung gerade für die besonders verkehrsunfallgefährdete Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger nach wie vor eher ein rudimentäres Dasein friste.



Gruppendiskussion als Methode der Verkehrserziehung.

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 2/2011, 41. Jahrgang  
„DVR-report“ erscheint viermal im Jahr

### Herausgeber:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.  
(DVR), Auguststraße 29,  
53229 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, GWM, KITA Bracht,  
Hans-Rudolf Schulz

### Konzeption und Gestaltung:

GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH  
Auguststraße 29  
53229 Bonn

### Druck:

Rautenberg Media & Print Verlag KG,  
Troisdorf

ISSN: 0940-9025

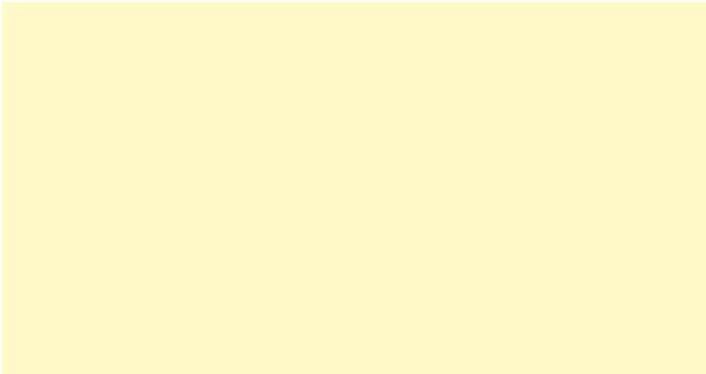
**Der „DVR-report“ ist jeweils zu einem Drittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern und dem DVR finanziert.**

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.

G 3169 F

Postvertriebsstück · Entgelt bezahlt  
GWM · Gesellschaft für Weiterbildung  
und Medienkonzeption mbH  
Auguststraße 29  
53229 Bonn



**MEIN KOPF IST SCHON IM UNTERRICHT**

**Achte auf dich und andere!**  
Lass dich nicht hetzen. Denn durch Unachtsamkeit und weil Risiken übersehen werden, kommt es oft zu schweren Stürzen. Also: Augen auf und Kopf einschalten.  
[www.risiko-raus.de](http://www.risiko-raus.de)