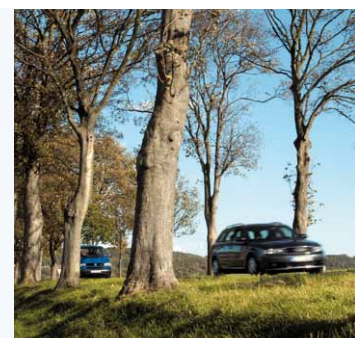


DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 4/2012



IM BLICKPUNKT
**Brennpunkt
Landstraße**



JOURNAL
Projekt UR:BAN



INTERVIEW
Reinhard Meyer

AKTUELL

Mit „Section Control“ Richtung Vision Zero

VISION ZERO.

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

www.dvr-report.de

30 Jahre „Sicherheit auf allen Wegen“

DVR-Kolloquium „Verkehrssicherheit 2020“



Interessierte Zuhörer: (v.l.n.r.) Martin Friewald (BMVBS), Michael Koll (BMAS), Dr. Walter Eichendorf und Gero Storjohann (MdB).

Seit 30 Jahren setzen die gesetzlichen Unfallversicherungsträger und der DVR das Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ um, das sich an Berufstätige, Auszubildende, Schüler und Studenten richtet. Kooperationen mit Berufsgenossenschaften und Betrieben, Unfallkassen und öffentlichen Einrichtungen führen zu präventiven Maßnahmen, die nicht nur Unfälle verhindern, sondern dem Arbeitgeber auch Geld sparen.

Mittlerweile hat sich das Programm „Sicherheit auf allen Wegen“, das 1982 gestartet wurde, zu einem Meilenstein der betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt. Aus Anlass des 30-jährigen Bestehens widmete sich das diesjährige DVR-Kolloquium in Berlin unter dem Titel „Verkehrssicherheit 2020“ den Herausforderungen der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit in Betrieben und öffentlichen Einrichtungen. Unterstützt wurde die Veranstaltung von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und der KRAVAG-Versicherung.

„Auch wenn seit 1982 die Unfallzahlen stark zurückgegangen sind, machen Wege- und Dienstwegeunfälle noch immer einen großen Teil der Arbeitsunfälle aus. Die hoch technisierte und sich ständig verändernde Arbeitswelt stellt sehr hohe

Anforderungen an die Mitarbeiter, die auch in der Präventionsarbeit berücksichtigt werden müssen“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zur Begrüßung der rund 80 Teilnehmer. Verkehrssicherheit gehöre heutzutage untrennbar mit dem Arbeits- und Gesundheitsschutz in den Betrieben zusammen. Die Verkehrssicherheit sei mittlerweile auch Bestandteil der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA).

Professor Dr. Rüdiger Trimpop von der Friedrich-Schiller-Universität Jena betrachtete betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit in ihrer Rolle als integrativer Teil von Managementprozessen und der Arbeitskultur. „Verkehrssicherheit hört nicht am Werkstor auf“, stellte er klar und forderte, Präventionsthemen rund um das sichere Fahren und Transportieren in die Sicherheitsausbildung in den Betrieben zu integrieren. Unter dem Motto „lebenslange Weiterbildung“ komme es darauf an, disziplinübergreifende Maßnahmen und Projekte zu fördern. Für Trimpop ist klar: „Was ich im Betrieb lerne, vergesse ich nicht, wenn ich privat unterwegs bin.“

Die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit und des Arbeits- und Gesundheitsschutzes müssten viel enger zusammenarbeiten. „Es geht

zukünftig darum, Brücken zu bauen und Mauern in den Köpfen einzureißen“, forderte der Wissenschaftler. Den DVR betrachtete er mit Blick auf dessen koordinierende Funktion als wichtigen „Brückenbauer“.

„Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr!“ – unter diesem Motto machte Bernd Fuhrländer, Geschäftsführer der Unfallkasse Hessen, deutlich, dass Verkehrsteilnehmer, die bereits im Kindesalter etwas über Wegeunfallprävention gelernt haben, davon ein Leben lang profitieren. Präventionsangebote für Schüler in diesem Bereich seien notwendig, möglich und würden eine nachhaltige Wirkung entfalten. Immerhin gehe es in der Schülerunfallversicherung um 17 Millionen Versicherte und rund 125.000 Wegeunfälle pro Jahr. Auch Fuhrländer plädierte dafür, die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche besser zu koordinieren. „Hier ist noch viel Luft nach oben“, sagte der Präventionsexperte.

In der anschließenden Podiumsdiskussion machten die Experten deutlich, dass die Sicherheit der Mitarbeiter in den Betrieben nicht auf dem Parkplatz enden dürfe. Das Sicherheitsbedürfnis in den Firmen sei sehr unterschiedlich ausgeprägt. Einig waren sich die Diskutanten über die wichtige Vorbildfunktion von Vorgesetzten. Verkehrssicherheitsarbeit in den Betrieben müsse von oben nach unten funktionieren.

Teilnehmer der von Steffi Neu (WDR) moderierten Podiumsdiskussion waren Annett Engelke, freiberufliche Referentin Verkehrssicherheit und Gesundheitsprävention, Jochen Danker, Coach und Fahrlehrer, Alexander Danne, Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität Jena, Thomas Nagel, Leiter Public Affairs Michelin Reifenwerke AG, und Ulrich Zilz, Ausbildungsreferent Berufsgenossenschaft Holz und Metall.

Unterwegs – aber sicher!

Gute Praxisbeispiele für betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit gesucht

Unter dem Motto „Unterwegs – aber sicher!“ suchen der Verband Deutscher Sicherheitsingenieure (VDSI) und der DVR in einem Wettbewerb nach Good-Practice-Beispielen, die das Unfallrisiko senken – sowohl auf Arbeits- und Schulwegen als auch beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr.

„Unser Aufruf soll wirksame Maßnahmen für sicheres Fahren und Transportieren bekannt machen und andere Betriebe dazu anregen, die Verkehrssicherheit ihrer Mitarbeiter voranzubringen“, erklärt VDSI-Vorstandsvorsitzender Professor Dr. Rainer von Kiparski. „Im Sinne unserer Strategie ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘ soll der Wettbewerb dazu beitragen, die Sicherheit am Arbeitsplatz und auf der Straße zu erhöhen und die Zahl schwerer Unfälle weiter zu senken“, führt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf aus.

Bis zum 1. Juli 2013 können alle Akteure der betrieblichen Verkehrssicherheit ihre Projekte unter www.vdsi.de/unterwegs-aber-sicher einreichen. Eine Jury aus VDSI- und DVR-Vertretern wählt die Gewinner aus. Entscheidend sind Kriterien wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Kreativität. Die ersten drei Plätze erhalten Preisgelder in einer Gesamthöhe von 6.000 Euro. Zudem werden unter allen eingesandten Beiträgen zehn Fahrsicherheitstrainings verlost. Die Preisverleihung findet auf der A+A 2013 in Düsseldorf statt.



Voraussichtlich weniger Verkehrstote im Jahr 2012

Die Zahl der Verkehrstoten wird nach einer Schätzung des Statistischen Bundesamtes in diesem Jahr um mehr als sieben Prozent auf etwa 3.700 sinken. Bei den Verletzten wird allerdings nur ein Rückgang um etwa ein Prozent auf rund 389.000 erwartet. Und die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle wird 2012 voraussichtlich um circa zwei Prozent auf rund 2,4 Millionen steigen. Auch wenn diese Zahlen – zumindest mit Blick auf die Getöteten – zeigen, dass der deutliche Anstieg der Verunglücktenzahlen 2011 keine Trendumkehr eingeleitet hat, sondern hoffentlich nur eine Ausnahme darstellt, dürfen wir in unseren Bemühungen, die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen, nicht nachlassen.

Der DVR-Hauptausschuss hat deshalb vor gut einem Jahr den Anstoß gegeben, unter Einbeziehung aller Gremien die etwa zehn wichtigsten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu identifizieren, mit denen die Zahl der Toten und Schwerverletzten am stärksten reduziert werden kann. Ganz im Sinne der Vision Zero: Keiner kommt um, alle kommen an. Dazu wurden alle in der EU oder in Deutschland vorhandenen Materialien gesichtet, alle Statistiken geprüft. Am Ende sind es 14 Top-Maßnahmen zur Umsetzung der Vision Zero geworden. Die thematische Palette reicht von Überwachung, Alkoholverbot am Steuer, über Geschwindigkeit bis hin zur sicheren Ausrüstung der Fahrzeuge sowie weiterer Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmer (ausführliche Darstellung auf den Seiten 4 ff.). Jetzt sind wieder die Experten in den DVR-Vorstandsausschüssen am Zug. Sie sollen die 14 beschlossenen wichtigsten Maßnahmen intensiv behandeln und prüfen, an welchen Stellen noch eine grundsätzliche Beschlussfassung notwendig ist. Das bedeutet für das kommende Jahr, aber auch für die Folgejahre, diese Maßnahmen in den Mittelpunkt unserer Arbeit zu stellen, um auf dem Weg zur Vision Zero weitere Fortschritte erzielen zu können.

INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
MITGLIEDER	7
INTERVIEW	13
IM BLICKPUNKT	16
JOURNAL	19
EUROPA	26
WISSENSCHAFT	27
IMPRESSUM	27

Auf dem Weg zur Vision Zero

Die TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit

Von Dr. Walter Eichendorf

Der DVR hat die Vision Zero zur Maßgabe seines Handelns gemacht: Niemand soll durch einen Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt werden. Der Vorstand des DVR hat nach einjährigen intensiven Diskussionen in seinen Gremien am 30. Oktober 2012 einstimmig die wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Vision Zero beschlossen. Sie wurden am 11. Dezember 2012 der Mitgliederversammlung des DVR vorgestellt.

Die Vorstandsausschüsse werden nun beauftragt, diese Maßnahmen zu diskutieren, gegebenenfalls zu aktualisieren beziehungsweise zu präzisieren, und dem Vorstand ihre Vorschläge vorzulegen. Die nun beschlossenen 14 Maßnahmen haben ab sofort die höchste Priorität in der Verkehrssicherheitsarbeit des DVR.

Und dies sind die 14 TOP-Maßnahmen:

1. Überwachung gezielt verstärken inklusive entsprechender finanzieller Ausstattung der Polizei und Schaffung entsprechender Rechtsgrundlagen

Ein Staat, der die Einhaltung von Verkehrsvorschriften nicht überwacht, macht sich unglaubwürdig. Die Polizei benötigt die Ausstattung und das Personal für die Durchführung entsprechender Kontrollen, und sie benötigt geeignete Verfahren und Geräte zur Feststellung der Fahrtüchtigkeit. Es wird darüber zu beraten sein, wie die Kontrolldichte erhöht werden kann, welchen Beitrag Section Control liefern kann, welche Rolle die Fahrer-Identifikation spielen soll und ob eine Ausdehnung der Halterhaftung sinnvoll ist.

2. Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Überholverbote den Gefährdungen anpassen

Etwa 60 Prozent der tödlich Verunglückten sind auf Landstraßen zu beklagen. Die Verbesserung des Straßennetzes hin zur fehlerverzeihenden und selbsterklärenden Straße ist aus Sicht der Vision Zero eine unabdingbare Voraussetzung für die Reduzierung der Zahl der Verunglückten. Dabei ist die neue Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu berücksichtigen. In den Ausschüssen wird nun zu beraten sein, ob Tempo 100 als bisherige generelle Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen zu hoch ist und ob es besondere Maßnahmen für Landstraßen mit einem schmalen Querschnitt geben soll.



Section Control: in Österreich erfolgreich getestet



Bäume am Straßenrand:
hohes Gefährdungspotenzial

3. Baumunfälle verhindern

Jeder fünfte Verkehrstote geht auf einen Baumunfall zurück. Der DVR hat 2009 in einem Vorstandsbeschluss zur Bekämpfung von Baumunfällen an die Bundesländer appelliert, die „Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäume“ (ESAB) verbindlich einzuführen und umzusetzen. Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein nationales Programm für passive Schutzeinrichtungen könnte einen hohen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten.

4. Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) umsetzen

Jeder fünfte im Straßenverkehr Getötete ist ein Motorradfahrer. Der Zustand der Straße und des Straßenumfelds hat einen großen Einfluss auf die Sicherheit von Motorradfahrern. Ein hohes Sicherheitspotenzial liegt daher in der konsequenten Umsetzung der MVMot, dem „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“, das bisher in fünf Bundesländern rechtsverbindlich eingeführt wurde.

5. Sicherheitsaudits weiter durchsetzen; Qualität und finanzielle Ausstattung der Unfallkommissionen verbessern

Mit den Sicherheitsaudits für Straßen steht ein wirkungsvolles Instrument

zur Vermeidung von Unfällen und zur Reduzierung von Unfallfolgen zur Verfügung. Auch die Unfallkommissionen leisten seit Jahrzehnten einen entscheidenden Anteil an der Identifizierung und Entschärfung von Unfallbrennpunkten. Die Sicherstellung und der Ausbau dieser bewährten Instrumente zur sicheren Gestaltung des Straßenraums ist eine Forderung des Eckpunkteapiers „Verkehrssicherheit 2020“.

6. Höchstgeschwindigkeiten innerorts den Gefährdungen anpassen

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister hat in seiner Expertise „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ darauf hingewiesen, dass die Senkung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten eine enorme Auswirkung auf das Unfallgeschehen hat. Er hat sich dafür ausgesprochen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anzustreben. Dies bedeutet nicht, dass nicht auch höhere Geschwindigkeiten wie 50 oder 70 möglich wären. Anders als heute wäre aber die höhere Geschwindigkeit zu beschildern. Diese Maßnahme ist nicht unumstritten. Ihre Auswirkungen auf den Verkehrsfluss müssen ebenso geprüft werden wie Umweltaspekte. Sicher ist aber eines: Wir werden auch bei diesem Thema Stellung beziehen!

7. Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen

Kreuzungen und Einmündungen sind kritische Stellen sowohl außerorts als auch im innerörtlichen Straßennetz. Hier ereignen sich Kollisionen zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern, zwischen Autos und Fußgängern und zwischen Autos und Radfahrern. Alle umzusetzenden

Maßnahmen müssen daher verkehrsteilnehmerübergreifend geplant werden. Jede Verkehrsteilnehmerart hat spezielle Anforderungen. Das Wissen, wie dem Rechnung getragen werden kann, ist meist vorhanden. Der DVR muss darauf hinwirken, dass dieses Wissen auf die Straße kommt.

8. Ausrüstung von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen konsequent durchsetzen

Abstandsregeltempomaten, automatische Notbremssysteme, auch mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, Spurhaltesysteme, Kreuzungs- und Toter-Winkel-Assistent sowie die Car-to-X-Kommunikation bieten wirkungsvolle Möglichkeiten zur Reduzierung schwerer Unfälle. Zu diskutieren ist, wie die Durchsetzung von Fahrerassistenzsystemen – auch auf europäischer Ebene – erfolgen kann, wobei man sich auf diejenigen Systeme konzentrieren sollte, die zu einem feststellbaren Sicherheitsgewinn führen.

9. Alkoholverbot am Steuer durchsetzen

Jeder zehnte Getötete ist auf einen Unfall unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Neben einer Erhöhung der Kontrolldichte, die auch als gesellschaftliches Signal wirken würde, hat



Eindeutige Regelung gefordert: absolutes Alkoholverbot am Steuer

sich der DVR 2011 für die Einführung eines Alkoholverbots am Steuer ausgesprochen. Diese Regelung würde Unklarheiten in Bezug auf verschiedene Promillegrenzen beseitigen und ein klares Zeichen setzen: Wer fährt, trinkt nicht.

10. Maßnahmen zur Reduzierung von alkoholbedingten Unfällen von Radfahrern prüfen

Etwa ein Viertel der alkoholisierten Unfallbeteiligten sind Fahrradfahrer. Ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein ist leider nicht vorhanden. Vor diesem Hintergrund ist zu diskutieren, ob es einen Ordnungswidrigkeitstatbestand für das Radfahren unter Alkoholeinfluss geben soll und bei welcher Promillezahl die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern anzusetzen ist. Der DVR hat sich auch im Eckpunktepapier „Verkehrssicherheit 2020“ für diese Maßnahmen ausgesprochen.

11. Sichtbarkeit von Fußgängern, Fahrrad-, Pedelec- und Motorradfahrern verbessern

Fußgänger und Zweiradfahrer sind darauf angewiesen, dass man sie sieht.

Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Wahrnehmbarkeit von Fußgängern, Motorrad-, Rad- und Pedelec-Fahrern zu verbessern und um insbesondere Dunkelheitsunfälle zu vermeiden.

12. Tragen von Helmen von Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahrern fördern

Durch das Tragen geeigneter Schutzhelme können bei einem Sturz oder einer Kollision Kopfverletzungen beim Radfahrer verhindert oder deren Schwere reduziert werden. Obwohl diese Tatsache bekannt ist, verzichten viele, insbesondere erwachsene Radfahrer, auf den Schutz durch einen Helm. Es ist daher zu klären, wie das Tragen von Helmen von Fahrrad- beziehungsweise Pedelec-Fahrern weiter gefördert werden kann und ob eine gesetzliche Helmtragepflicht für Fahrradfahrer sinnvoll ist. Auch ist zu prüfen, ob die technische Spezifikation derzeitiger Fahrradhelme ausreichend ist. Im Hinblick auf schnellere Pedelecs (bis 45 km/h) ist eine Weiterentwicklung der DIN EN 1078 auf jeden Fall erforderlich.

13. Obligatorische Lernzeitverlängerung mit protektiven Maßnahmen einführen

Junge Fahranfänger unterliegen einem überdurchschnittlich hohen Risiko zu verunfallen. Eine Diskussion über weitergehende, freiwillige und obligatorische Formen der Lernzeitverlängerung ist daher notwendig. Der DVR tritt dafür ein, dass auf Basis vorhandener Evaluationsergebnisse sowie internationaler Erfahrungen ein umfassendes Konzept zur Ausbildung und Betreuung von Fahranfängern erarbeitet und implementiert wird. Im weiteren Sinne könnte zur Lernzeitverlängerung auch die Teilnahme an Sicherheitstrainings auf der Straße oder einem Platz als Voraussetzung für den Wiedereinstieg von Motorradfahrern nach längerer Pause gehören.

14. Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung weiterentwickeln

Seit seiner Gründung im Jahr 1969 entwickelt der DVR vielfältige Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens im Straßenverkehr. Auch wenn der Einfluss dieser Maßnahmen auf die Reduzierung der Unfallzahlen nicht immer erfasst werden kann, ist international unbestritten, dass aufklärende Maßnahmen wichtig sind. Verhaltensbeeinflussung ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Im weiteren Sinne gehört hierzu auch das Sicherheitstraining.

Die 14 TOP-Maßnahmen der Verkehrssicherheit setzen eine deutliche Priorität und werden die Diskussionen in den DVR-Gremien und die Arbeit des DVR in den nächsten Jahren prägen.

FOTO > WWW.PD-F.DE / ABUS



Der Helm schützt nicht nur Kinder vor schweren Unfallfolgen.

Der Autor ist Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) sowie stv. Hauptgeschäftsführer und Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

„Aktion Schulterblick“ erfolgreich gestartet

FOTO > GWM



Der Schulterblick: unerlässlich, aber im Alter nicht ganz einfach

Bundesweite Kampagne wirbt für freiwillige Gesundheitschecks

Ob die Fahrt zu Freunden oder der Besuch beim Arzt: Mit dem Auto unterwegs zu sein, bedeutet für viele Senioren Unabhängigkeit. Mit zunehmendem Alter können sich jedoch gesundheitliche Probleme einschleichen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen: Das Gehör lässt nach, die Augen werden schlechter, die Reaktionsfähigkeit und Beweglichkeit nehmen ab. Freiwillige Gesundheitschecks sind eine gute Möglichkeit, die eigene Fahrfitness zu testen. Mit der „Aktion Schulterblick“ macht der DVR seit November darauf aufmerksam, dass sich eine Untersuchung beim Arzt lohnt. „Ein Auto fahren zu können, ist weniger eine Frage des Alters, sondern eher eine Frage der Gesundheit. Wer möglichst lange sicher unterwegs sein will, sollte seine Fahrtüchtigkeit regelmäßig überprüfen lassen“, empfiehlt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf.

Eigenverantwortung stärken

Die „Aktion Schulterblick“ soll den Nutzen freiwilliger Gesundheitschecks aufzeigen – ohne erhobenen Zeigefinger und Schuldzuweisungen. Ziel ist es, die Eigenverantwortung älterer Autofahrer zu stärken und Familienangehörige, Freunde sowie Ärzte und Apotheker für das Thema

Fahrtüchtigkeit zu sensibilisieren. Im Internet können Senioren beispielsweise einen Selbsttest machen: Wie fahrfit bin ich? Per Mausklick lassen sich Sehkraft oder Reaktionsgeschwindigkeit überprüfen. Dieser Test dient jedoch nur zur Orientierung, einen Besuch beim Arzt ersetzt er nicht. 150.000 Exemplare der Broschüre „Fit und auto-mobil“ werden über Praxen oder Verkehrswachten verteilt.

Bundesweite Telefonsprechstunden boten Interessierten im November und Dezember die Gelegenheit, Experten zur sicheren Mobilität im Alter zu befragen. Kooperationspartner waren regionale Tageszeitungen wie die Hessisch/Niedersächsische Allgemeine in Kassel, die Freie Presse in Chemnitz und die Rheinische Post in Düsseldorf. „Wir wollen Menschen in ihrem Alltag erreichen. Insbesondere in ländlichen Regionen sind Beratungsangebote entweder nicht bekannt oder dünn gesät. Telefonaktionen oder Online-Angebote bieten eine ideale Möglichkeit, die Bewohner zu informieren“, sagt Sandra Demuth, Referentin Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen beim DVR.

Große Medienresonanz

Dass passende Angebote nicht bekannt sind oder Beratungsmöglichkeiten kaum genutzt werden, zeigt

GESPRÄCHE MIT DEM ARZT ZU FAHRTÜCHTIGKEIT (PERSONEN AB 65 JAHREN)

HABEN SIE IHREN HAUSARZT SCHON EINMAL DARAUF ANGESPROCHEN, OB SICH IHR GESUNDHEITZUSTAND AUF IHRE FAHRTÜCHTIGKEIT AUSWIRKT?



10% Ja!

89% Nein!

HAT IHR HAUSARZT SIE SCHON EINMAL DARAUF HINGEWIESEN, DASS IHRE FAHRTÜCHTIGKEIT EVENTUELL BEEINTRÄCHTIGT IST?



4% Ja!

95% Nein!

An 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

QUELLE: DVR

GRAFIK > DVR

MITGLIEDER

DVR-report 4/2012

auch eine repräsentative forsa-Umfrage, die der DVR zum Kampagnenstart in Auftrag gegeben hat: Nur vier Prozent der über 65-jährigen Autonutzer wurden schon einmal von ihrem Arzt über den Einfluss ihres Gesundheitszustands auf ihre Fahrtüchtigkeit aufgeklärt. Eines von mehreren Umfrageergebnissen, die zahlreiche Medien wie BILD, Die Welt, focus.de und SZ-online zum Anlass nahmen, um über das Thema zu berichten. Umfangreiche Pressepakete und Interviewangebote mit Experten lieferten die notwendigen Hintergrundinformationen.

Redakteurin der WAZ testet Altersanzug

Eine ganz besondere Erfahrung konnte zudem eine Essener Journalistin der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) machen: Wie fühlt man sich mit 80 Jahren beim Autofahren? Der DVR verschaffte Annika Fischer beim Besuch auf dem Verkehrsübungsplatz mithilfe eines Alterssimulationsanzuges einen Eindruck davon. Bereits das Einsteigen in den Wagen ist für die junge Redakteurin in der mehrere Kilo schweren Montur mühsam. Bandagen und spezielle Handschuhe simulieren steife Armgelenke. Sie machen so unbeweglich,

dass es ihr schwerfällt, in den Kurven schnell zuzugreifen und zu lenken. Mit einem Helm auf dem Kopf ist der Schulterblick nahezu unmöglich. Ohrenschrützer erschweren das Hören, die Sicht ist durch das Helmvisier stark eingeschränkt.

Für die Aktion Schulterblick plant der DVR im nächsten Jahr weitere Redaktionsbesuche, Expertentelefonate sowie Pressepakete für Fachmedien und Aktionen mit prominenten Autofahrern und Ärzten.

Weitere Informationen zur Kampagne unter www.dvr.de/schulterblick.

Mobilität im Alter

Der Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung liegt zurzeit bei rund 21 Prozent. Als Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden hatten die über 65-Jährigen im Jahr 2011 „nur“ einen Anteil von 11,8 Prozent, bei den Todesopfern war ihr Anteil mit 26 Prozent wesentlich höher. Ab 75 Jahren steigt das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, stark an. Eine ärztliche Beratung nehmen einer repräsentativen DVR-Umfrage zufolge nur wenige Senioren in Anspruch. Nur jeder zehnte Autonutzer über 65 hat seinen Hausarzt bisher um Rat gefragt. Und auch die Mediziner selbst halten sich zurück. Nur vier Prozent der Befragten wurden von ihrem Arzt schon mal auf den Einfluss ihres Gesundheitszustands auf ihre Fahrtüchtigkeit angesprochen. Bei einem freiwilligen Gesundheitscheck sollten das Seh- und Hörvermögen, die Beweglichkeit und die Reaktionsfähigkeit, die Konzentrationsfähigkeit und die Fähigkeit zur Informationsverarbeitung getestet werden. Außerdem sollten bei Tests Patienten auf Herz- und Gefäßerkrankungen, Diabetes und Erkrankungen des Nervensystems untersucht werden. Darüber hinaus sollte besprochen werden, ob eingenommene Medikamente die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.

Eine Informationsbroschüre zur Mobilität im Alter gibt es kostenlos zum Download unter http://www.dvr.de/download/fit_und_auto-mobil.pdf.

Autofahrer befürworten Tempokontrollen

Neun von zehn Befragten sprachen sich in einer bundesweiten Umfrage der Sachverständigenorganisation

DEKRA unter 1.500 Autofahrern mit großer Mehrheit für Geschwindigkeitskontrollen und harte Strafen für

Raser aus. 84 Prozent der insgesamt 1.500 Befragten waren zudem davon überzeugt, dass nur raschere Fahrverbote und hohe Geldstrafen gegen Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit helfen. Unter den jungen Autofahrern bis 25 Jahren empfand dagegen fast jeder Vierte (23 Prozent) die bisherigen Strafen als zu hoch.

FOTO > JENOPTIK



Keine Rede von „Abzocke“: Tempokontrollen werden akzeptiert.

Bei der Frage nach den sogenannten „Geisterblitzern“, bei denen der Fahrer unbemerkt erfasst wird, antwortete knapp die Hälfte (48 Prozent) der Befragten, dass die neue Technik für langsames Fahren und mehr Sicherheit Sorge. 37 Prozent sprachen sich gegen die neue Technologie aus.

Autofahrer vernachlässigen Ladungssicherung

Nahezu jeder zweite Autofahrer achtet beim Packen seines Fahrzeugs nicht auf die richtige Ladungssicherung. Provisorisch eingeklemmte Holzlatten ragen aus der geöffneten Heckklappe heraus, lose auf den Kopfstützen abgelegte Regalbretter sind auf das Genick der Beifahrerin gerichtet, eine lange Alu-Leiter wächst aus dem Schiebedach und droht zu kippen. „Die Falschpacker sind auf dem Vormarsch“, lautet das Fazit des ACE Auto Club Europa nach Auswertung der bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion „Voll geladen“. Insgesamt notierten die ACE-Inspektoren im vergangenen Sommer bei 45,1 Prozent der insgesamt 14.818 beobachteten Fahrzeuge auf Parkplätzen von Baumärkten und Einrichtungshäusern Fehler bei der Ladungssicherung.

Zwar ahnten viele Autofahrer, welche Folgen eine schlecht gesicherte Ladung haben könnte, so der ACE. Häufig seien die Wahrnehmung der Selbstverantwortung und die praktische Umsetzung des eigenen Wissens jedoch zu schwach. Genau so wie die Kenntnisse um entsprechende Strafen: Wer sein Fahrzeug vorschriftswidrig belädt, riskiert nach Angaben des ACE ein Bußgeld zwischen 35 und 150 Euro sowie drei Punkte im Flensburger Verkehrsregister.

Der ACE plädiert deshalb dafür, das Thema Ladungssicherung künftig in die Lehrpläne der Fahrschulen aufzunehmen. Dazu gehörten auch praktische Unterweisungen, so der ACE weiter. Trennnetze, Verzurr-Ösen und eine stabile Kofferraumabdeckung

sollten zudem konkret in den Vorschriften aufgeführt sein.



FOTOS > ACE

Voll geladen – aber gar nicht sicher. Inspektoren des ACE Auto Club Europa monieren Mängel beim Transport großer Lasten in kleinen Wagen.

„Finde Deine Zukunft!“

BBZ Nordhausen präsentiert zweiten Berufsaktionstag

„Fahr doch selbst!“ lautete das diesjährige Motto des zweiten branchenorientierten Berufsaktionstages des Berufsbildungszentrums (BBZ) Nordhausen unter dem Dach der im vergangenen Jahr gestarteten Kampagne „Finde deine Zukunft!“. Die zahlreichen jungen Besucher konnten sich auf dem Autodrom über die Transportwirtschaft, eine Branche mit Zukunft, informieren. Neben der Information über kaufmännische und technische Berufsbilder standen

viele Mitmachangebote von Unternehmen und Organisationen der Verkehrs- und Logistikbranche auf dem Programm. Beim Fahren mit Bus und Lkw konnten die Jugendlichen erleben, was es heißt, ein solches Gefährt zu bewegen. Beim Be- und Entladen von Lkw mit Staplern, beim Rangieren sowie beim Bedienen verschiedenster Baugeräte und Maschinen konnten die Besucher ihre Fähigkeiten erproben. Besonders erfreulich: Einige Bewerbungsgespräche

konnten geführt und sogar der eine oder andere Ausbildungsvertrag unterschrieben werden.

„Ein Zeichen, dass unser Marketingkonzept, neben den obligatorischen Flyern, Broschüren und Plakaten sowie der Kampagnenwebsite auch mit Promotioenteams in den Schulen zu werben, gut angekommen ist“, zeigte sich BBZ-Organisationsleiter Marcel Kübler zufrieden.

Hans-Dieter Otto, Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) bestätigte die Notwendigkeit und die Bedeutung dieser Aktivitäten: „Auch künftig braucht die deutsche Wirtschaft in dieser Branche gut ausgebildete Fachkräfte. Egal ob als Berufskraftfahrer, Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen oder Kfz-Mechatroniker, die Zukunftsperspektiven sind gut.“ Die demografische Entwicklung, immer weniger junge Leute rücken in die Betriebe nach, führe bei gleichzeitig steigendem Transportaufkommen zu einem Fachkräftemangel.

FOTOS > BBZ



Auf dem Weg zur gut ausgebildeten Fachkraft: informieren, erleben, Fahrzeuge ausprobieren

Wenn der Helm einen Notruf sendet

Weltpremiere: eCall für Motorradfahrer



Grundsätzlich ist der "Schubert RiderEcall" mit allen Helmtypen und Motorrädern kompatibel und kann jederzeit nachgerüstet werden.

Motorrad fahren ist mehr als bloße Fortbewegung – es steht für Leidenschaft, Freiheit und Individualität. Leider fährt das Risiko immer mit. Im vergangenen Jahr stieg die Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer gegenüber 2010 um 11,2 Prozent auf 706, die Zahl aller verunglückten Biker nahm um 13,7 Prozent auf 30.664 zu. Die Wahrscheinlichkeit, mit dem Motorrad zu verunglücken, ist europaweit 18-mal höher als mit einem Pkw.

Motorradfahrer sind häufig allein unterwegs und bleiben oft mit schwersten Verletzungen unentdeckt am Straßenrand zurück. Dann zählt jede Sekunde. Die Björn Steiger Stiftung hat deshalb gemeinsam mit Projektpartnern, dem Motorradhelm-Hersteller Schubert GmbH, der Deutschen Telekom und der Bosch Sicherheitssysteme GmbH den ersten eCall (emergency call) für Motorradfahrer in Europa entwickelt. Mit dem „Schubert RiderEcall“ können

verunglückte Motorradfahrer ab Januar 2013 in Deutschland, Österreich und der Schweiz durch eine automatische Notrufauslösung und Lokalisierung über GPS schneller ärztlich versorgt werden.

„Die Wahrscheinlichkeit des Überlebens verunglückter Motorradfahrer steigt mit eCall deutlich“, sagte Pierre-Enric Steiger, Präsident der Björn Steiger Stiftung und Initiator der eCall-Initiative. Der intelligente Helm leiste einen wichtigen Beitrag im Sinne der Vision Zero. „Es bedarf allerdings noch eines einheitlichen Systems in den Rettungsleitzentralen im EU-Raum“, stellte Steiger fest. Das sei längst noch nicht der Fall, aber hier bleibe man am Ball.

Begonnen hat alles mit den hessischen Schülern Tobias Johann, Matthias Ruh, Daniel Heiser und Marius Gutzeit aus Bürstadt. Sie haben 2010 für den Wettbewerb „Jugend forscht“ einen Helm konstruiert, der mit Kupfernetzen umspannt war. Bei einem Aufprall schloss sich der Kontaktkreis der sich berührenden Kupferdrähte und löste über eine angeschlossene Box einen Notruf aus. Die jungen Forscher stellten ihr System der Björn Steiger Stiftung vor, die dann die passenden Partner aus der Wirtschaft zusammenbrachte, um eCall für Motorradfahrer in Europa umzusetzen.

Anlass für ihre Forschungen war der Unfall eines Motorradfahrers, der in einer Kurve in die Böschung geschleudert und erst nach mehreren Stunden gefunden wurde. Er starb an Hirnblutungen und hätte bei schneller Rettung überleben können.

Bei der Präsentation dieser Weltneuheit im Bonner Telekom Forum zeigten sich alle Beteiligten begeistert vom Forschergeist der Nachwuchswissenschaftler.

„Nach über 30-jähriger Erfahrung auf dem Feld der Unfallforschung, kann

ich sagen, dass das eCall-System für Motorradfahrer entscheidend zur Beschleunigung der Rettungskette beiträgt. Es hilft, die Folgeschwere der Verletzungen bei Motorradunfällen zu mindern oder einen tödlichen Ausgang zu vermeiden. Motorradschutzhelme erhalten hierdurch neben den Grundfunktionen ‚Unfallprävention‘ und ‚Verletzungsschutz‘ eine dritte Grundfunktion ‚Rettungssicherheit‘. Bei dem ständigen Wettlauf von Notärzten gegen die Zeit dient jede gewonnene Minute dem Leben und der Gesundheit der Verunglückten“, fasste Florian Schueler vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Freiburg die Forschungsergebnisse zusammen.

Wie funktioniert eCall für Motorradfahrer?

Das System besteht aus einer Motorrad- und einer Helmeinheit, die beide über Funk miteinander verbunden sind. Eine der beiden ist hinten am Helm befestigt, die andere ähnlich eines Navigationsgerätes am Lenker angebracht. Grundsätzlich ist der „Schuberth RiderEcall“ mit allen Helmtypen und Motorrädern kompatibel und kann jederzeit nachgerüstet werden. Insgesamt fünf Sensoren kontrollieren ständig die Fahrbedingungen, so dass zum Beispiel bei einem Sturz die Rettungskette automatisch in Gang gesetzt wird.

Wird durch einen oder mehrere Sensoren ein Notruf ausgelöst, geschieht das auf zwei Wegen: Die Motorradeinheit am Lenker schickt eine SMS über das Netz der Deutschen



Präsentierten das Rettungssystem für Motorradfahrer: (v.l.n.r.) Marcel Lejeune (Schuberth), Pierre-Enric Steiger, René Obermann (Deutsche Telekom), Gert van Iperen (Bosch) und Professor Dr. Jürgen Gramke (Björn Steiger Stiftung).

Telekom mit den GPS-Lokalisierungsdaten an die Notrufzentrale der Björn Steiger Stiftung. Gleichzeitig baut sich eine Sprechverbindung auf. Befindet sich der Verunglückte in einem Radius von drei Metern um sein Motorrad, können die Mitarbeiter in der Notrufzentrale direkt mit ihm sprechen und so Details zum Unfall erfahren. Ist der Fahrer weiter davon entfernt oder nicht ansprechbar, werden umgehend die lokalen Rettungskräfte alarmiert. Die Notrufzentrale der Björn Steiger Stiftung wird vom Bosch Communication Center, einem Produktbereich der Bosch Sicherheitssysteme GmbH betrieben.

Die Mitarbeiter der eCall-Notrufzentrale erhalten die GPS-Daten des Motorrads per SMS direkt auf den Bildschirm. Anhand des Standortes wird die nächstgelegene 112-Notrufzentrale ermittelt und kontaktiert. Der Vorteil der gemeinsamen Lösung: Die mehrsprachigen Mitarbeiter in den Bosch-Sicherheitsleitstellen kommunizieren in der jeweils relevanten Sprache mit den Unfallbeteiligten einerseits und den lokalen Behörden andererseits. Mit der vorgeschalteten Notrufzentrale können Sprachbarrieren überwunden werden. So kann beispielsweise ein in Spanien verunglückter deutscher Fahrer auch ohne Fremdsprachenkenntnisse die Leitstellenmitarbeiter direkt über wichtige Details zur Art des Unfalls oder Verletzungen informieren. Zusätzlich können Motorradfahrer eine digitale Notfallakte hinterlegen. Das heißt, sie tragen darin Daten wie zum Beispiel Vorerkrankungen

und Medikamenteneinnahmen oder -unverträglichkeiten ein, die dann an die 112-Notrufzentrale vor Ort weitergeleitet werden können. So bekommt der Verunglückte nicht nur Hilfe in einer ihm bekannten Sprache, sondern kann schneller von den Rettungskräften gefunden und entsprechend ärztlich versorgt werden. Die Infrastruktur zur Verwaltung des „Schuberth RiderEcall“ und der Notfallakte betreibt die Björn Steiger Stiftung.

Flächendeckende Mobilfunkabdeckung

Für eCall ist die flächendeckende Mobilfunkabdeckung wichtig. Denn der Dreh- und Angelpunkt der Lösung ist die Verbindung zum Mobilfunknetz. „Entscheidend ist, dass der Mobilfunk funktioniert“, sagte Telekom-Chef René Obermann, der sich selbst als bekennenden Biker bezeichnete. Das Netz müsse stehen und das Notsignal zuverlässig übertragen. Damit die Daten beim eCall besonders schnell und zuverlässig ankommen, setzt die Deutsche Telekom auf Machine-to-Machine-Kommunikation (M2M). M2M steht für den automatisierten Informationsaustausch zwischen Endgeräten untereinander oder mit einer zentralen Leitstelle. Der Vorteil bei eCall: Die Server der Björn Steiger Stiftung sind online mit der M2M-Leitstelle der Telekom verbunden und eine „Fast Lane“ stellt zusätzlich sicher, dass alle Notrufe in den Telekom-Netzen mit Vorrang durchgeleitet werden.

FOTO > JÖRG LOEFFKE



Kleines Teil mit großer Wirkung.

FOTO > DEUTSCHE TELEKOM

MITGLIEDER

DVR-report 4/2012

„Auf Wintersehen!“ wirbt für mehr Sichtbarkeit im Straßenverkehr



Unter dem Motto „Auf Wintersehen!“ informieren das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und der DVR in den nächsten Wochen bundesweit über die Gefahren und Risiken der dunklen Jahreszeit. Im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter

vom Gas“ werden die Verkehrsteilnehmer mit konkreten Handlungsaufforderungen dazu aufgerufen, besonders auf Landstraßen verantwortungsvoll und besonnen zu fahren. Die Botschaften der von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer vorgestellten Kampagnenmotive lauten: „Licht an“, „Alle Scheiben frei!“ und „Licht freikratzen“.

„Gerade im Winter erhöhen schwierige Witterungsverhältnisse mit schlechter Sicht das Unfallrisiko. Wir appellieren daher an alle Verkehrsteilnehmer, für gute – auch gegenseitige – Sichtbarkeit in der schneereichen und dunklen Jahreszeit zu sorgen. Freie Scheiben, saubere und optimal eingestellte Scheinwerfer und Tagfahrlicht reduzieren die

Unfallgefahr erheblich und verbessern die Sicherheit für alle“, sagte der Minister.

Die Winteraktion umfasst Ratgeberthemen für Hörfunk, Großflächen an Landstraßen, City-Light-Poster an Tankstellen, ein Gewinnspiel bei Rasthöfen der Tank & Rast AG und weitere Maßnahmen. Zentrales Anliegen ist die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für die winterlichen Gefahren auf Landstraßen, denn dort sind mit rund 60 Prozent die meisten Verkehrstoten zu beklagen.

Weitere Informationen zur Kampagne und der Winteraktion gibt es unter www.runtervomgas.de.

Europäischer Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge für Eberhard Hipp

Eberhard Hipp, verantwortlich für die zentrale Vorentwicklung und Konzernforschung innerhalb der MAN Truck & Bus AG in München, ist am 8. November 2012 auf dem 8. Internationalen DEKRA Symposium „Sicherheit von Nutzfahrzeugen“ in Altensteig-Wart (Schwarzwald) mit dem Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge ausgezeichnet worden.

„Eberhard Hipp erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen auf dem Gebiet der Entwicklung von Nutzfahrzeugen, die zu einer wesentlichen Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit im Straßenverkehr

beigetragen haben“, sagte Professor Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), in seiner Laudatio.

Unter der Leitung von Eberhard Hipp wurden die Aktivitäten auf den Gebieten Fahrdynamik, Simulation, Fahrerassistenz und insbesondere auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit von schweren Lkw und Bussen zur Vermeidung von Unfällen intensiv vorangetrieben.

Der Preis wurde in diesem Jahr zum 22. Mal von der EVU, vom DVR und

von DEKRA für herausragende technische Innovationen oder für das Lebenswerk an Personen vergeben, die sich in besonderer Weise um die Sicherheit des Nutzfahrzeuges verdient gemacht haben.

Clemens Klinke, Mitglied des Vorstandes DEKRA SE und Vorsitzender der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH, erklärte dazu: „Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geht auch in diesem Jahr wieder an einen Fachmann, der mit seinen herausragenden Entwicklungsaktivitäten auf dem Gebiet der Nutzfahrzeugtechnik intensiv an der insgesamt sehr positiven Entwicklung der Unfallstatistik von Nutzfahrzeugen mitgewirkt hat.“

DVR-Hauptgeschäftsführer Christian Kellner würdigte die Leistung von Eberhard Hipp mit den Worten: „In der Sicherheitsausstattung der Nutzfahrzeuge sind in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte erzielt worden. Aktive und passive Sicherheitssysteme tragen im Sinne der Strategie ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘ maßgeblich dazu bei, schwere Unfälle zu vermeiden beziehungsweise deren Schwere zu verringern.“

FOTO > DEKRA



Preisträger Eberhard Hipp (2. v. l.) mit Professor Dr.-Ing. habil. Egon-Christian von Glasner (re.), Christian Kellner (li.) und Clemens Klinke.



Reinhard Meyer

„Unsere Autobahnen sind eine Insel des freien Fahrens“

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Reinhard Meyer, über Tempolimits, Alkohol am Steuer und seine Ziele als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz

DVR-report: Herr Minister, welche Rolle spielt das Thema Verkehrssicherheit innerhalb Ihres Ressortzuschnitts?

Meyer: Verkehrssicherheit ist eine wichtige Aufgabe. Besonders muss man betonen, dass es eine ständige Aufgabe ist. Man muss sich dauerhaft mit diesem Thema auseinandersetzen. Verkehrssicherheitsarbeit kann nur dann nachhaltig sein, wenn man sie als politisches Thema versteht. Das reicht von der Verkehrserziehung, der Verkehrsaufklärung über sichere Straßen und Infrastruktur bis hin zu Fragen der Fahrzeugtechnik.

DVR-report: Blicken wir konkret auf Schleswig-Holstein. Wie verkehrssicher ist Ihr Bundesland? Gibt es

Besonderheiten, die sich aus der Unfallstatistik ablesen lassen?

Meyer: Wenn man nur die nüchternen Zahlen betrachtet und zum Beispiel die Zahl der Getöteten der Jahre 2001 und 2011 miteinander vergleicht, stellt man einen Rückgang von 227 auf 120 fest. Das gilt auch für die Zahl der Verletzten. Das kann uns trotzdem nicht zufriedenstellen, weil wir andererseits eine Entwicklung sehen, dass insbesondere bei den sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Radfahrern, Fußgängern und Kindern, die Zahl der Unfälle zunimmt. Man darf also Verkehrssicherheit nicht zu einseitig nur an den Zahlen der verunglückten Pkw- und Lkw-Fahrer messen, sondern besonders auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer in den Blick nehmen.

DVR-report: Das Verkehrssicherheitskonzept „Sicher kommt an!“ des Landes Schleswig-Holstein ist zuletzt im Jahr 2003 fortgeschrieben worden. Planen Sie in Ihrer Amtszeit

eine Überarbeitung oder Aktualisierung?

Meyer: Ja, weil ich glaube, dass es gut ist, ein annähernd zehnjähriges Programm auf den Prüfstand zu stellen und zu schauen, wo sind wir gut, wo sind wir weniger gut, wo hat sich zum Teil auch das Verkehrsverhalten geändert. Denken Sie zum Beispiel an die E-Bikes. Führt deren zunehmende Verbreitung zu Veränderungen im Verhalten und muss man daran entsprechende Maßnahmen knüpfen? Insofern ist in dieser Legislaturperiode geplant, dieses Konzept anzuschauen, zu überarbeiten und neu zu gestalten.

DVR-report: Im Januar 2013 übernehmen Sie turnusmäßig für zwei Jahre den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz. Welche Ziele haben Sie sich für diese Zeitspanne gesetzt?

Meyer: Das ganz große Thema für die Verkehrsminister ist die Finanzierung von Infrastruktur in Deutschland und die des ÖPNV. Wir bekommen 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan und wir müssen uns die Ergebnisse der sogenannten „Daehre-Kommission“ zur Finanzierung des Verkehrs in Deutschland ansehen. Ganz wichtig wird auch die Frage sein, wie es um die Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel, die Gelder aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz steht, die 2019 auslaufen. Diese Diskussionen müssen gut vorbereitet werden, deswegen wird diese Periode der Verkehrsministerkonferenz sehr stark von diesen Finanzierungsfragen beeinflusst werden.

DVR-report: Kommen wir auf bestimmte Bereiche der Verkehrssicherheit zu sprechen. Auch von Politikern wird immer wieder gerne erwähnt, Verkehrserziehung fange bereits bei den ganz Kleinen an. In den Kitas und Grundschulen gibt es viele gute Ansätze, in den weiterführenden Schulen verliert das Thema Verkehrssicherheit eher an Bedeutung. Wie können verkehrserzieherische Inhalte stärker in den Unterricht für ältere Schüler integriert werden?

Meyer: Ich plädiere dafür, in die Fort- und Ausbildung der Lehrer das Thema Verkehrssicherheit als wichtigen



„Ältere haben eine Vorbildfunktion für die Jüngeren.“

Aspekt zu integrieren. Im Rahmen dieser Lehrerfortbildung kann man auch auf bestimmte Zielgruppen achten: Grundschüler sind natürlich anders zu behandeln als Jugendliche, die sich zum Beispiel überlegen, das erste Mofa oder Moped zu kaufen. Darüber hinaus ist entscheidend, dass die Älteren sich ihrer Vorbildfunktion für die Jüngeren bewusst sind. Denken Sie an das Fahrradfahren mit Helm oder daran, eine Straße nur dann zu überqueren, wenn die Ampel wirklich grün zeigt. Kinder haben dafür sehr feine Antennen und haben oft auch die richtigen Sprüche auf Lager, wie „Rotgänger Totgänger, Grüngänger leben länger“. Das habe ich selbst einmal von einem Kind gehört, als ich schon zuckte, um die Straße zu überqueren, obwohl noch nicht grün war. In einer solchen Situation wird einem die Vorbildfunktion gegenüber Kindern und Jugendlichen sehr bewusst.

DVR-report: Die Hochrisikogruppe im Straßenverkehr sind die 18- bis 24-jährigen jungen Fahrer. Bundesweit gibt es die Möglichkeit des „Begleiteten Fahrens ab 17“. Welche Erfahrungen macht das Land Schleswig-Holstein mit diesem Modell?

Meyer: Schleswig-Holstein war bei dem Modellversuch als eines der ersten Länder 2005 dabei. Seit 2011 ist es ja nun kein Modellversuch mehr, sondern in ganz Deutschland in Kraft. Von den Zahlen her ist es ein Erfolgsmodell: 2011 hatten wir in Schleswig-Holstein 42,6 Prozent, die sich für das

Begleitete Fahren entschieden haben. Man hat auch festgestellt, dass das Fahrverhalten der 18-Jährigen, die am Begleiteten Fahren teilgenommen haben, sicherer ist als das ihrer Altersgenossen, die das Programm nicht genutzt haben.

DVR-report: Momentan wird darüber hinaus über eine obligatorische Lernzeitverlängerung mit Feedback-Fahrten und Möglichkeiten der Selbstreflexion für junge Fahrer diskutiert. Wie stehen Sie zu diesem Ansatz?

Meyer: Ich glaube, wir haben mit dem Begleiteten Fahren ein gutes Instrument für die jungen Fahrer gefunden. Die Quote der teilnehmenden jungen Fahrer lässt sich hoffentlich noch steigern. Ob zum Beispiel das österreichische Mehrphasenmodell eins zu eins übertragen werden kann, weiß ich nicht. Mit Blick auf die Fahrausbildung sollte es nicht zu bürokratisch werden. Es ist auch eine Frage der Kosten. Junge Leute haben in der Regel nicht viel Geld und die Fahrausbildung in Deutschland sollte nicht teurer werden. Deshalb sollte man erst einmal bei den bestehenden Regelungen bleiben. Ich denke, die Anforderungen sind heute schon wesentlich höher als früher und wichtig ist natürlich die Fahrpraxis. Und das Begleitete Fahren führt eben genau in die Praxis. In der Theorie kann man auch vieles lernen, aber die Praxis ist das Entscheidende.

DVR-report: Für junge Fahrer und Fahranfänger gibt es bereits seit August 2007 ein absolutes Alkoholverbot am Steuer, das sich positiv auf die Unfallstatistik auswirkt. Der DVR fordert ein absolutes Alkoholverbot für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer. Was halten Sie davon?

Meyer: Ich finde das gut. Es hat immer wieder Versuche gegeben, auch über den Bundesrat, ein solches Verbot einzuführen, aber leider konnten dafür keine Mehrheiten gewonnen werden. Aber ich glaube, zu gegebener Zeit ist es sicherlich wieder mal einen Versuch wert, weil man die Diskussion darüber anstoßen muss, wie gefährlich es ist, mit Alkohol am Steuer unterwegs zu sein – egal, wie alt man ist. Mit Blick auf Schleswig-Holstein begrüße ich das Alkoholverbot

für die jungen Fahrer und Fahranfänger, weil wir natürlich im ländlichen Raum das Problem der sogenannten „Disco-Unfälle“ kennen.

DVR-report: Im Übrigen ist auch eine Mehrheit der deutschen Bevölkerung davon überzeugt, dass Alkohol am Steuer kein Kavaliärsdelikt ist und spricht sich für ein entsprechendes Verbot aus. Anders sieht es da noch beim Thema nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit aus – nach wie vor eine der Hauptunfallursachen. Wie kann man dieses Problem in den Griff bekommen? Helfen Tempolimits, wie sie auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister vorschlägt?

Meyer: Ich bin da skeptisch. Fangen wir mal mit den Landes- und Bundesstraßen an, auf denen man höchstens 100 km/h fahren darf. Hier sind wir immer in der Lage, auf bestimmten Strecken aus Gründen der Sicherheit Tempo 80 oder 70 auszuweisen. Das gleiche gilt innerorts. Hier haben wir genügend Tempo-30-Zonen und ich bin davon überzeugt, dass wir sehr verantwortungsvoll davon Gebrauch machen. Ein spannendes Thema sind die Bundesautobahnen. Wir bilden ja in Deutschland mit unseren Autobahnen eine Insel des freien Fahrens, in Europa und in der ganzen Welt. Überall gibt es Tempolimits, die nach meinem Eindruck relativ klaglos akzeptiert werden und die zu flüssigerem Verkehr führen.

Aber man muss genau beachten, worüber man redet. In unserer Koalitionsvereinbarung steht zum Beispiel, möglichst häufig die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen mit 130 km/h auszuweisen. Wenn man sich Schleswig-Holstein anschaut, dann haben wir schon 37 Prozent unserer Autobahnkilometer auf 130 km/h oder sogar 100 km/h begrenzt. Wer flächendeckend ein Tempolimit auf unseren Autobahnen haben möchte, muss berücksichtigen, dass hierfür Bundesrecht geändert werden muss. Aber ich denke, so eine Diskussion wird kommen, gekoppelt mit der Frage nach einer entsprechenden Tempobeschränkung für Lkw. Aber für solche Änderungen bedarf es politischer Mehrheiten, die sehe ich im Moment nicht.

DVR-report: Mit Blick auf Alkohol am Steuer und nicht angepasste Geschwindigkeit spielen auch Kontrolle und Überwachung eine wichtige Rolle. Alle Experten sind sich einig, dass Sanktionen nur dann einen Sinn ergeben und die Verkehrssicherheit erhöhen können, wenn sie zum einen nachvollziehbar für die Verkehrsteilnehmer sind und zum anderen, wenn auch engmaschig kontrolliert wird. Wie soll das funktionieren angesichts klammer Kassen in den Ländern?

Meyer: Das Wort „engmaschig“ muss man natürlich definieren. Ich würde es zielorientiert definieren. Ich halte wenig davon, wie es ja andere Länder schon mal gemacht haben, einen Tag auszurufen, an dem alles Mögliche kontrolliert wird. Das macht vielleicht Sinn, um Bewusstsein zu schaffen, aber effektiv bringt das wenig. Wichtig ist – auch vor dem Hintergrund der Finanzlage – die Antwort auf die Frage, was haben wir an Polizeikräften, die dafür eingesetzt werden können. Und dann kommt es darauf an, ganz gezielt an Gefahrenschwerpunkten zu kontrollieren. Eine Forderung, die man seit Jahren erhebt, die aber auch entsprechend umgesetzt werden muss.

Wovon ich gar nichts halte, ist, wenn Kommunen an Stellen kontrollieren, die überhaupt keine Unfallschwerpunkte darstellen. Da geht es einfach nur in die kommunale Kasse und das verärgert die Leute. Das führt übrigens auch nicht zur Akzeptanz und zum Nachdenken über Verkehrssicherheit, wenn sich die Verkehrsteilnehmer fragen, wieso steht der Blitzer ausgerechnet hier am Ortsausgang und nicht da, wo wirklich der Gefahrenschwerpunkt ist.

DVR-report: Eine verbesserte Infrastruktur haben Sie eingangs bereits erwähnt. Die Maßnahmen, unsere Straßen sicherer zu machen, sind bekannt, es hapert allerdings bei der Umsetzung. Fehlt es hier wirklich nur an Geld oder auch an politischem Willen beziehungsweise Bewusstsein für die Gefahren?

Meyer: Man muss mehr Bewusstsein schaffen. Es gibt natürlich finanzielle Zwänge, das muss man ganz deutlich sagen. Manchmal ist aber auch die Umsetzung sehr eingefahren. Ich bin

zum Beispiel ein großer Freund von Kreisverkehren und kenne das sowohl aus Mecklenburg-Vorpommern als auch aus Schleswig-Holstein. Die Diskussion mit den Behörden darüber zu führen, dass es vielleicht gerade auch aus Verkehrssicherheitsaspekten wichtig wäre, mehr Kreisel an Kreuzungen zu haben als zum Beispiel Ampelschaltungen. Das ist keine einfache Diskussion und da brauchen wir mehr Bewusstsein, dass man durch solche Maßnahmen kostengünstigere Alternativen hat, die die Verkehrssicherheit in der Regel erhöhen.

DVR-report: Kommen wir nochmal auf die politische Ebene zurück. Die EU nimmt über Verordnungen und Richtlinien großen Einfluss auf die Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten. Welche gestalterischen Möglichkeiten haben die Bundesländer überhaupt noch im Dreiklang mit dem Bund und der EU?

Meyer: Das ist ganz spannend, weil wir gerade die Wirtschaftsministerkonferenz hier in Kiel hatten und wir gemeinsam mit dem Vorsitzenden des nationalen Normenkontrollrates, Dr. Johannes Ludewig, überlegt haben, wie wir Bürokratie abbauen können. Da ging es zunächst um

die Bund-Länder-Beziehungen, aber sehr schnell kommt man auch auf das Thema EU. Es gibt viele Bereiche, selbstverständlich auch den Verkehrssektor, wo wir als bundesdeutsche Länder das Gefühl haben, dass wir über Verordnungen und Regularien aus Brüssel hohen Aufwand betreiben müssen. Darüber müssen wir mit der EU reden, was solche Regelungen auch an Belastungen mit sich bringen. Es gibt ja ein entsprechendes Pendant zum Normenkontrollrat, eine EU-Arbeitsgruppe zum Bürokratieabbau, die Edmund Stoiber leitet. Gemeinsam mit Herrn Dr. Ludewig und Herrn Stoiber wollen die Wirtschaftsminister im nächsten Jahr darüber sprechen, wie stark die bundesdeutschen Länder von der EU-Bürokratie belastet sind und was wir dagegen tun können.

DVR-report: Als Minister sind Sie in Ihrem beruflichen Alltag auf den Dienstwagen angewiesen, um sicher und komfortabel von A nach B zu kommen. Welche Verkehrsmittel bevorzugen Sie privat?

Meyer: Ich fahre gerne mit der Bahn und dem ÖPNV und gelegentlich mit dem Fahrrad.

Interview: Sven Rademacher

Zur Person: Reinhard Meyer



Reinhard Meyer, geboren 1959 in Bonn, ist seit dem 12. Juni 2012 Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein. Im Januar 2013 übernimmt er zudem turnusmäßig für zwei Jahre den Vorsitz in der Verkehrsministerkonferenz.

Nach einem Studium der Politischen Wissenschaft an der TU Braunschweig und an der Universität Hamburg sowie einem Verwaltungswissenschaftlichen

Aufbaustudium an der Hochschule in Speyer war er als Wissenschaftlicher Referent in der SPD-Landtagsfraktion von Mecklenburg-Vorpommern tätig. Nach weiteren beruflichen Stationen in der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern wurde er im Dezember 2001 zum Staatssekretär im Schweriner Wirtschaftsministerium ernannt. Von 2006 bis Juni 2012 fungierte Meyer als Chef der Staatskanzlei in Mecklenburg-Vorpommern.

Brennpunkt Landstraße – Reaktionen im Netz

Lebhaftes Echo im Internetforum



Hauptunfallursache auf Landstraßen: überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit

Von Detlev Lipphard

Beim 18. DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ stand in diesem Jahr der „Brennpunkt Landstraße“ im Fokus (siehe DVR-report 2/2012). Die Wochenzeitung „DIE ZEIT“ nahm dies zum Anlass, unter dem Titel „Verkehrsunfälle: Was Landstraßen sicherer macht“ einen Beitrag ins Netz zu stellen, der die Thematik des Forums weitgehend zutreffend zusammenfasst.

Der Artikel gibt Antworten auf die Frage, wie die Gestaltung des Straßenraums zur Senkung der auf Landstraßen sehr hohen Unfallzahlen beitragen kann. Einige Kernaussagen: Die sogenannte fehlerverzeihende Straße bietet Sicherheitsreserven, so dass Fahrfehler seltener zu Unfällen führen beziehungsweise die Folgen weniger gravierend sind. Zum Beispiel stehen Bäume oft sehr dicht am Fahrbahnrand. Schutzplanken können hier helfen. Bei Neuanpflanzungen kommt es auf einen

ausreichenden Sicherheitsabstand an. Tempobeschränkungen, die auch kontrolliert werden, helfen ebenfalls.

Der ZEIT-Beitrag hat erfreulicherweise zu einem lebhaftem Echo im Netz geführt. Innerhalb weniger Tage haben 45 Personen in 63 teilweise ausführlichen Beiträgen Stellung bezogen. Für den DVR war dies willkommener Anlass, dieses Forum zu sichten – besteht doch hier die Chance, ein ungefiltertes und breites Spektrum an Meinungen dargeboten zu bekommen.

Kommentare der Bevölkerung zum Straßenverkehr sind ein Spiegelbild der Gesellschaft hinsichtlich der Einstellungen zum Verkehrs- und Sozialverhalten. Zur alltäglichen Erfahrung des Journalisten gehört, dass selbst ein noch so klar gefasster Beitrag nicht vollständig vor Missverständnissen oder bewussten Verdrehungen schützt. In diesem Fall hat der Autor Matthias Breitinger drei Mal Klarstellungen verfasst, auch wenn der Tenor der Beiträge trotz der im

Netz aus der Anonymität resultierenden direkteren Sprache insgesamt relativ sachlich ist.

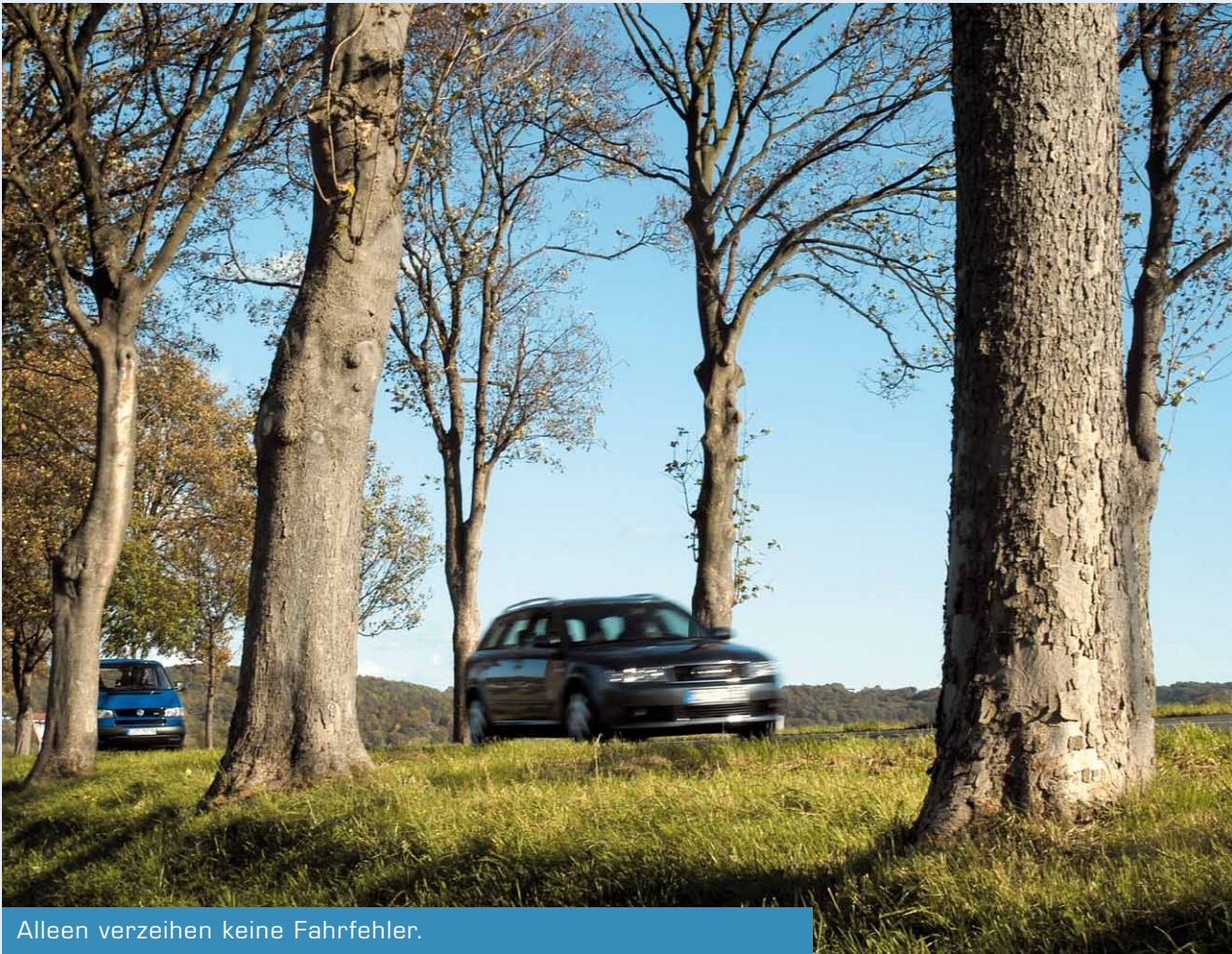
Im Folgenden fassen wir die Kommentare knapp in sechs Themenfeldern zusammen, lassen Zitate sprechen und kommentieren diese kurz.

Rasen als Fahrspaß

„Das Leben ist kein Nürburgring“

„Alles unter 150 PS gilt als Motorschwäche“

Die Gruppe der Raser, der man selbstverständlich selbst nicht angehört, steht im Mittelpunkt der Kritik. Es wird bemängelt, es gebe Schnellfahrer, gegen die kein Kraut gewachsen sei. Sichere Straßen signalisierten: Rase weiter. Außerdem brächten sich Raser sowieso um. Und: Motorrad fahren mache auf optimierten Straßen keinen Spaß mehr. Solange der Grundtenor aus sportlich – zügig – Fahrspaß bestehe, würden alle



Alleen verzeihen keine Fahrfehler.

Sicherheitstechniken nicht verhindern, dass sich Menschen umbringen. Insgesamt schwingt viel Skepsis hinsichtlich der Frage mit, inwieweit schweren, durch Raser ausgelösten Unfällen durch sichere Straßen beizukommen ist. Dass sichere Straßen allen Verkehrsteilnehmern zugute kommen, wird kaum thematisiert.

Reizthema Baumunfall

„Ist halt schade um die Bäume“

„Raser benötigen Pflege durch sonderbepflanzte Ausrollzonen“

Dies ist neben den Rasern der zweite große Aufreger des Forums. Die dort genannten Maßnahmen gegen schwere Baumunfälle stehen nicht im Vordergrund. Die einen nehmen Partei für den „armen Baum“, der sich nicht wehren könne, die anderen treibt die Sorge um, wie groß die Gefahr eines Baumunfalles sei und wie schnell ein Fehler des „ganz normalen“ Fahrers zu schwersten Folgen

führen könne. Erstere betonen, Bäume seien generell unschuldig; Schuld sei nun mal allein der Fahrer. Letztere empfehlen, Bäume sollten generell viel weiter weg von der Straße gepflanzt werden. In Alleen habe man immer ein mulmiges Gefühl. Es dürfe wirklich nichts passieren, sonst klebe man am Baum. Und es wird die Empfehlung gegeben, beim nächsten Mal gezielt auf Bäume, deren Rinde auf Stoßstangenhöhe fehle, zu schauen, denn dazu gehöre in der Regel ein tödlicher Unfall.

Das Spektrum reicht von ironischen und sarkastischen Anmerkungen an die Adresse der Schnellfahrer bis hin zu großer Sorge im Wissen um die Gefahren, die leider mit den schönen baumbestandenen Landstraßen verbunden sind.

Das vermeintlich perfekte Fahrzeug

„Gefühl einer endlos ausreizbaren Gefahrenbereitschaft“

„Man meint, wie ein Pubertierender fahren zu können“

In einigen Beiträgen wird beklagt, die technisch immer stärker aufgerüsteten „Sicherheitsfahrzeuge“ verführten im Vertrauen auf das sichere Auto mehr und mehr zu einem riskanten Fahrstil. Dieser Glaube sei höchst trügerisch. Hier wird implizit die Frage gestellt, ob die Vorteile einer verkehrssicheren Straße teilweise durch das „Rundumsorglos-Paket“ neuer Fahrzeuge zum Negativen kompensiert wird.

Die Schuldfrage und die Verantwortlichkeit

„Selbst schuld‘ ist ein absolut dämliches Argument“

„Die Proklamierung des Todes als ‚gerechte Strafe‘ löst bei mir Fremdschämen aus“

Die selbst gestellte Frage nach der Schuld reagiert auf die Beiträge, die



Radarkontrollen helfen nachweislich, die Unfallzahlen zu reduzieren.

sich ausschließlich an den Rasern abarbeiten. So verwahrt sich ein Schreiber gegen die unterschwellige Behauptung, jeder, der verunglücke, sei allein Schuld oder sogar ein Raser. Denn leider würden auch ganz „normale“ Menschen auf Landstraßen sterben. Bei vielen Beiträgen sei ein Zynismus und eine Gerechtigkeitsrhetorik vorherrschend, die völlig unangemessen sei. Denn jeder, der verunglücke, sei eine Tragödie. Ein anderer bezeichnet die Kommentare teilweise als menschenverachtend.

Forderung nach mehr Kontrollen

„Gegen Raser sind einzig penible Kontrollen sinnvoll“

„Mehr Kontrollen und härtere Strafen sind viel ökonomischer“

Im Zusammenhang mit den Rasern wird von einigen Lesern betont, Geschwindigkeitsbeschränkungen würden von Hasardeuren sowieso ignoriert. Außerdem: Um die Landstraßen sicherer zu machen, müssten Unsummen investiert werden. Hier schwingt mit, dass die hierfür benötigten Gelder angesichts der knappen öffentlichen Haushalte bei weitem nicht in erforderlichem Umfang zur Verfügung stehen, während die Möglichkeiten der direkt

wirksamen Sanktionierung bei weitem nicht ausgeschöpft sind.

Wunsch nach anderen Mobilitätskonzepten

„Sonntagsreden zur modernen Mobilität gibt es viele“

„Innovative Konzepte weg vom ‚Auto-darf-alles-Wahn‘ sind dringend nötig“

Die Diskussion lässt bei einigen Beiträgen den Ruf nach neuen Strategien, die die Dominanz des Automobils relativieren, laut werden. So müsse der Verkehr wieder mehr Teilhabemöglichkeiten für die nicht Motorisierten bieten. Ein anderer Schreiber richtet sogar ein Stoßgebet an die Mitdiskutanten: „Mein Gott, wann hören wir endlich auf, das autogerechte Land Nummer eins in Europa zu sein?“.

Bei solchen Anmerkungen klingt eine grundsätzliche Unzufriedenheit hinsichtlich der bestehenden Verkehrspolitik durch. Die Veränderungen, die seit den 1980er Jahren erfolgt sind (Stichworte: Verkehrsdämpfung, Förderung des Radverkehrs, Rückbau von Straßen) werden in diesen Beiträgen als nicht ausreichend bewertet.

Fazit

Die Auswertung der Reaktionen der Leserschaft der ZEIT im Netz bietet ein wertvolles Stimmungsbild hinsichtlich der Wahrnehmung und Einschätzung der Gesellschaft zur Verkehrssicherheit auf Landstraßen – und darüber hinaus.

Deutlich wird: Der Bürger, der sich zu Wort meldet, sieht in aller Regel nur bei den anderen Verkehrsteilnehmern die Schuld. Der Blick richtet sich einseitig auf die vermeintlichen Raser. Dies dient nicht zuletzt dazu, sich von der Frage hinsichtlich der eigenen Verantwortlichkeit zu entlasten – obwohl im ZEIT-Forum an sich viele kluge Beiträge zu finden sind.

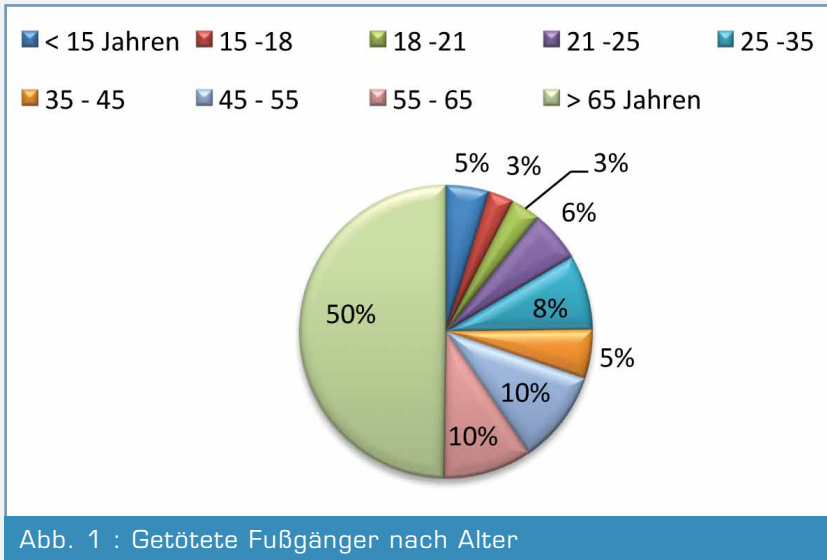
Auch wenn im DVR-Forum und im ZEIT-Artikel der Schwerpunkt auf der baulichen Gestaltung von Landstraßen lag, nehmen viele Schreiber dies zum willkommenen Anlass, allgemein und grundsätzlich ihre Meinung zum Straßenverkehr kundzutun. Dabei werden die anderen großen Felder der Verkehrssicherheitsarbeit Mensch/Verhalten und Fahrzeugsicherheit automatisch mit angesprochen.

Die ursprüngliche Frage, welche Beiträge die bauliche und verkehrsregelnde Gestaltung der Landstraße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bieten kann, gerät eher in den Hintergrund. Das große Potenzial, das selbst bei knappen Kassen durch preisgünstige und erwiesenermaßen wirksame Maßnahmen besteht, wird weniger gesehen oder gewürdigt. Der DVR verfolgt jedoch den strategischen Ansatz, durch das Zusammenwirken der drei wesentlichen Handlungsfelder Mensch/Straße/Fahrzeug die Verkehrssicherheit zu erhöhen und wendet sich mit seinen konkreten Empfehlungen und Forderungen an die jeweiligen Zielgruppen.

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

Die im Dunkeln sieht man nicht

Hohe Zahl getöteter Fußgänger durch schlechte Erkennbarkeit



Bei den erwachsenen Fußgängern zwischen 21 und 45 Jahren scheint die mangelnde Erkennbarkeit aufgrund fehlenden Lichts besonders deutlich zu sein: bei im Mittel 84 Prozent aller Fußgänger dieser Altersgruppe fand der Unfall bei Dämmerung und Dunkelheit statt. Über die Hälfte der getöteten Fußgänger über 65 Jahre war dagegen in einen Unfall bei Tageslicht involviert, da diese Altersgruppe möglicherweise abends und nachts weniger häufig als Fußgänger unterwegs ist (Abb. 3).

Betrachtet man den prozentualen Anteil der bei Dunkelheit getöteten Fußgänger, wird deutlich, wie wichtig eine gute Erkennbarkeit mittels retroreflektierender Kleidungselemen-

Von Jacqueline Lacroix

Im Jahr 2011 starben 614 Fußgänger in Folge von Verkehrsunfällen, 29 Prozent mehr als 2010. Dies waren 15 Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr, dabei nahm im Vergleich zum Vorjahr der Anteil um zwei Prozent zu. Fußgänger waren an zehn Prozent aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Die Gründe für diese Zunahme sind vielschichtig und erfordern eine detaillierte Analyse der Unfälle dieser ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Dabei spielt das Alter der Fußgänger eine große Rolle, denn 50 Prozent aller getöteten Fußgänger waren über 65 Jahre alt (Abb. 1).

bei Dämmerung oder Dunkelheit ums Leben gekommen (Abb. 2).

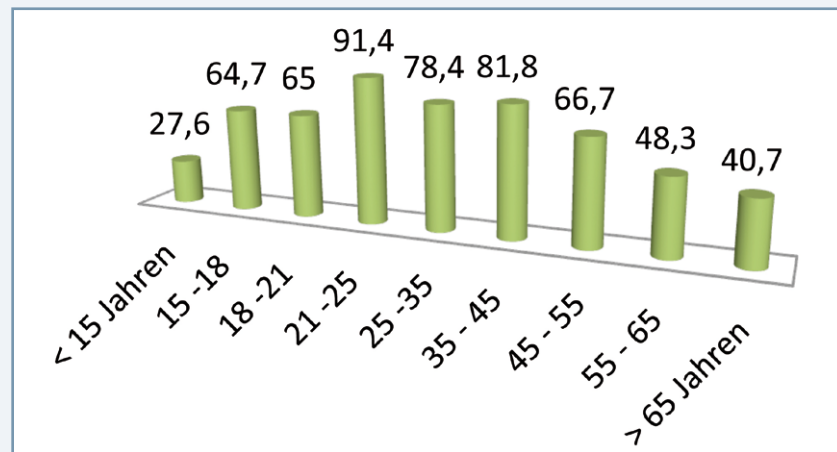


Abb. 3 : Prozentualer Anteil der tödlich verunglückten Fußgänger bei Dunkelheit

Für die Erkennbarkeit der Fußgänger sind die Lichtverhältnisse besonders ausschlaggebend, denn mehr als die Hälfte aller getöteten Fußgänger sind

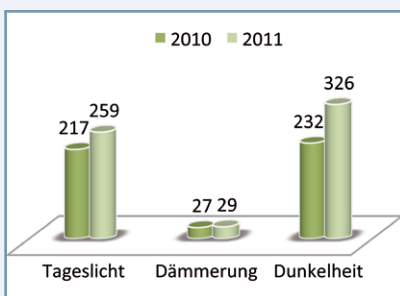


Abb. 2 : Getötete Fußgänger nach Lichtverhältnissen

Eine genauere Betrachtung des Zusammenhangs zwischen dem Alter der getöteten Fußgänger und den Lichtverhältnissen zum Zeitpunkt der Unfälle ergibt wichtige Erkenntnisse: Kinder sind mehrheitlich bei Tageslicht als Fußgänger tödlich verunglückt, Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 15 und 21 Jahren dagegen bei Dunkelheit.

Um altersgruppenspezifische Aufklärung zielgerichtet entwickeln zu können, sind tiefergehende Analysen notwendig, wie beispielsweise die Länge und der Zweck der Wege, die Betrachtung der Örtlichkeit, das Verhalten der Fußgänger, die Jahreszeit sowie die Frage, welche Verkehrsteilnehmer bei dem Unfall mit beteiligt waren.

Die Autorin ist Referatsleiterin Europa und Verkehrsmedizin beim DVR.
jlacroix@dvr.de

GRAFIKEN > LACROIX / QUELLE: DESTATIS, EIGENE BERECHNUNGEN

Wie sieht der Verkehrsraum der Zukunft aus?

Vernetzte Mobilität für mehr Sicherheit und Lebensqualität

„Man kann nicht in die Zukunft schauen, aber man kann den Grund für etwas Zukünftiges legen, denn Zukunft kann man bauen.“ Dieses Zitat des Schriftstellers Antoine de Saint-Exupéry stand am Beginn des DVR-Presseseminars in Rodgau, bei dem es um den Verkehrsraum der Zukunft ging. Wie wird der Verkehr der Zukunft aussehen, und wie kann dabei die Verkehrssicherheit gestärkt werden? Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt der Veranstaltung.

Dr. Detlev Lipphard, Referent Straßenverkehrstechnik beim DVR, erläuterte den Weg von der fehlerverzeihenden zur selbsterklärenden Straße. Bei der fehlerverzeihenden Straße hätten Straße und Umfeld die erforderlichen Sicherheitsreserven. Wo dies nicht der Fall sei, könne dies oft durch einfache Maßnahmen erreicht werden. Als Beispiele nannte Dr. Lipphard unter anderem den Unterfahrschutz für Leitplanken, gesicherte Linksabbiegespuren an Kreuzungen und sichere Aufstellplätze für wartende Fahrzeuge. Manchmal reichten auch kleine Lösungen, es müssten nicht immer große, aufwändige Maßnahmen sein. Der Ehrgeiz der Planer gehe jedoch noch weiter: Wenn die Straßengestalt den

Erwartungen der Nutzer entspricht, keine negativen Überraschungen mehr aufweist und verbleibende Gefahrenstellen für den Nutzer zweifelsfrei erkennbar sind, sei die selbsterklärende Straße erreicht. Im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 des Bundesverkehrsministeriums sei als Ziel die Reduktion der Zahl Getöteter bis 2020 um minus 40 Prozent festgelegt. Dr. Lipphard hob hervor, dass dies nur dann erreichbar sei, wenn das deutsche Straßennetz mehr und mehr einer fehlerverzeihenden oder gar selbsterklärenden Gestaltung entspreche. Dann käme man auch der Vision Zero näher.

Über die Vision der „Vernetzten Mobilität“ insbesondere in urbanen Räumen referierte **Dr. Wolfgang Schade** vom Fraunhofer-Institut in Karlsruhe. In Zukunft werden die zunehmende Knappheit der fossilen Energien und steigende Kosten die Entwicklung des Verkehrs entscheidend beeinflussen. Das Bewusstsein für Umwelt- und Klimaschutz werde steigen, das Auto als Statussymbol werde durch Formen der Elektromobilität und neue Kommunikationsmedien abgelöst. Dr. Schade prognostizierte eine Entschleunigung des Lebens, beispielsweise durch eine Herabsetzung der Geschwindigkeiten in den

Ballungsräumen. Der ÖPNV werde ein Rückgrat für den städtischen Personenverkehr bilden. Neu hinzu kämen zunehmend elektrobetriebene Klein- und Kleinstfahrzeuge wie zum Beispiel Pedelecs und Segways, aber auch Citycars für zwei bis drei Personen. Damit verbunden seien neue Nutzungskonzepte nach dem Prinzip „nutzen statt besitzen“. Diese Bausteine könnten sich zu einer vernetzten Mobilität zusammenfügen: Das Auffinden, Öffnen und Nutzen der Fahrzeuge bis hin zur Abrechnung könne über elektronische Kommunikationsmedien wie Smartphones und Tablet-PCs gesteuert werden. Dr. Schade fasste zusammen: „Die zukünftige urbane Mobilität führt zu grüneren Städten, leiserem Verkehr, einer hohen urbanen Lebensqualität, mehr Fuß- und Radwegen und zur Renaissance der Städte.“

Jörg Ortlepp von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) widmete sich in seinem Vortrag der Frage, ob Gemeinschaftsstraßen ein Zukunftsmodell darstellen können. Als Lösung für mehr Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer werde vielerorts das Prinzip des „Shared Space“ propagiert, allerdings sei der Begriff unscharf und werde häufig falsch verwendet. Die Wunschvorstellung sei oft: Jeder achtet auf jeden, jeder versteht intuitiv, was er tun soll. Dies funktioniere aber nicht. Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen könnten sich in ungetrennten Bereichen schlecht orientieren. Daher müssten auch beim Shared Space unbedingt geschützte Seitenbereiche für die Fußgänger vorhanden sein. Als Fazit fasste Ortlepp zusammen: Gemeinschaftsstraßen seien nur dort sinnvoll, wo Fußgänger und Radfahrer das Straßenbild dominieren und hoher Querungsbedarf besteht. Geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit müssten bei der Umsetzung unbedingt durchgeführt werden.

FOTO > ADAC



Mehr Sicherheit für Motorradfahrer: Unterfahrschutz an Leitplanken



Mehr Sicherheit außerorts: selbsterklärende Landstraße durch unterbrochene Randmarkierung

60 Prozent der Verkehrstoten sind auf Landstraßen zu beklagen. Vor diesem Hintergrund stellte **Professor Dr. Christian Lippold** von der Technischen Universität Dresden in seinem Vortrag die neuen Entwurfsklassen zu abgestuften Geschwindigkeiten und zum geregelten Überholen auf Landstraßen vor. Diese sind Teil der gerade fertiggestellten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL). Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sollten Landstraßen möglichst so ausgebildet sein, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer der Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. „Wir wollen erreichen, dass wir zu möglichst wenigen Straßentypen kommen, die sich ganz deutlich voneinander unterscheiden“, fasste Professor Lippold den Anspruch zusammen. Der Kraftfahrer soll sofort erkennen können, auf welchem Straßentyp er sich befindet und sein Handeln darauf abstimmen. Die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen sähen insgesamt vier Entwurfsklassen vor. Die in der Richtlinie enthaltenen Gestaltungsmerkmale sollen nicht nur bei Neuanlage, sondern möglichst auch im Bestand zur Anwendung kommen, zum Beispiel dann, wenn die Fahrbahnmarkierung ohnehin erneuert wird. Unfälle mit Getöteten

und Schwerverletzten könnten mit den angesprochenen Maßnahmen erheblich gesenkt werden, dies belegten auch die Erfahrungen mit den Strecken, auf denen die Gestaltungsmaßnahmen erprobt wurden.

„Brauchen wir überhaupt noch Radwege?“ fragte **Dankmar Alrutz** von der Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover und widmete sich der Frage, was heute eine gute Radverkehrsführung in Hauptverkehrsstraßen ausmacht. In den 1980er und 1990er Jahren habe man auf die Trennung des Verkehrs gesetzt. Ein

schlechter Radweg, so habe man geglaubt, sei besser als gar kein Radweg. Dies habe sich jedoch als falsch herausgestellt. Das subjektive Sicherheitsgefühl auf abgetrennten Radwegen decke sich nicht mit der tatsächlichen Gefahr, zum Beispiel durch geöffnete Autotüren oder kreuzende Autofahrer. Diese Diskrepanz zwischen tatsächlicher und subjektiver Sicherheit sei ein wesentlicher Nachteil abgetrennter Radwege. Hinzu kämen bauliche Mängel, die in der Praxis häufig vorhanden seien. Anhand von konkreten Beispielen zeigte Alrutz Merkmale guter und sicherer Infrastruktur für den Radverkehr, wie zum Beispiel die Herstellung von Sichtkontakt zwischen Rad- und Autofahrern und das Einräumen von Sicherheitsräumen zu geparkten Pkw. Dies werde in der Zukunft umso wichtiger, weil durch die verstärkte Pedelec-Nutzung veränderte Anforderungen an die Infrastruktur gestellt würden.

Professor Dr. Heiner Monheim, ehemals Universität Trier, sprach über den Schutz der Schwächeren und multimodale Konzepte für den ländlichen Raum. Er hob hervor, dass das Zu-Fuß-Gehen, auch in Kombination mit der Fahrzeugnutzung, eigentlich den wichtigsten Verkehr darstelle, dass dies aber in den Regelwerken und in der Infrastruktur nicht den entsprechenden Raum einnehme. „Wir sind alle blinde Ingenieure und



Mehr Sicherheit für Radfahrer: gut angelegte Radfahrstreifen

Juristen, die sich darum nicht kümmern“, sagte Professor Monheim. „Was wir dringend brauchen, sind lebenswerte Städte.“ Radverkehr sei nicht nur Kurzstreckenverkehr. Wer dies ernst nehme, müsse überregionale Schnell-Radwege schaffen und diese vernetzen. Auch der ÖPNV müsse fußgängerfreundlich sein. Dazu gehörten deutlich mehr Haltestellen, als dies derzeit der Fall sei. Dies gelte auch für die Bahn: Das Netz müsse größer werden, in die Fläche gehen und mehr Stopps enthalten. Der sogenannte „schwächere“ Verkehrsteilnehmer sei eigentlich der stärkste Verkehrsteilnehmer, da er sich mit der eigenen Kraft fortbewege. Zahlreiche Klein- und Mittelstädte hätten bei der Gestaltung des Verkehrsraums beachtliche Fortschritte aufzuweisen.

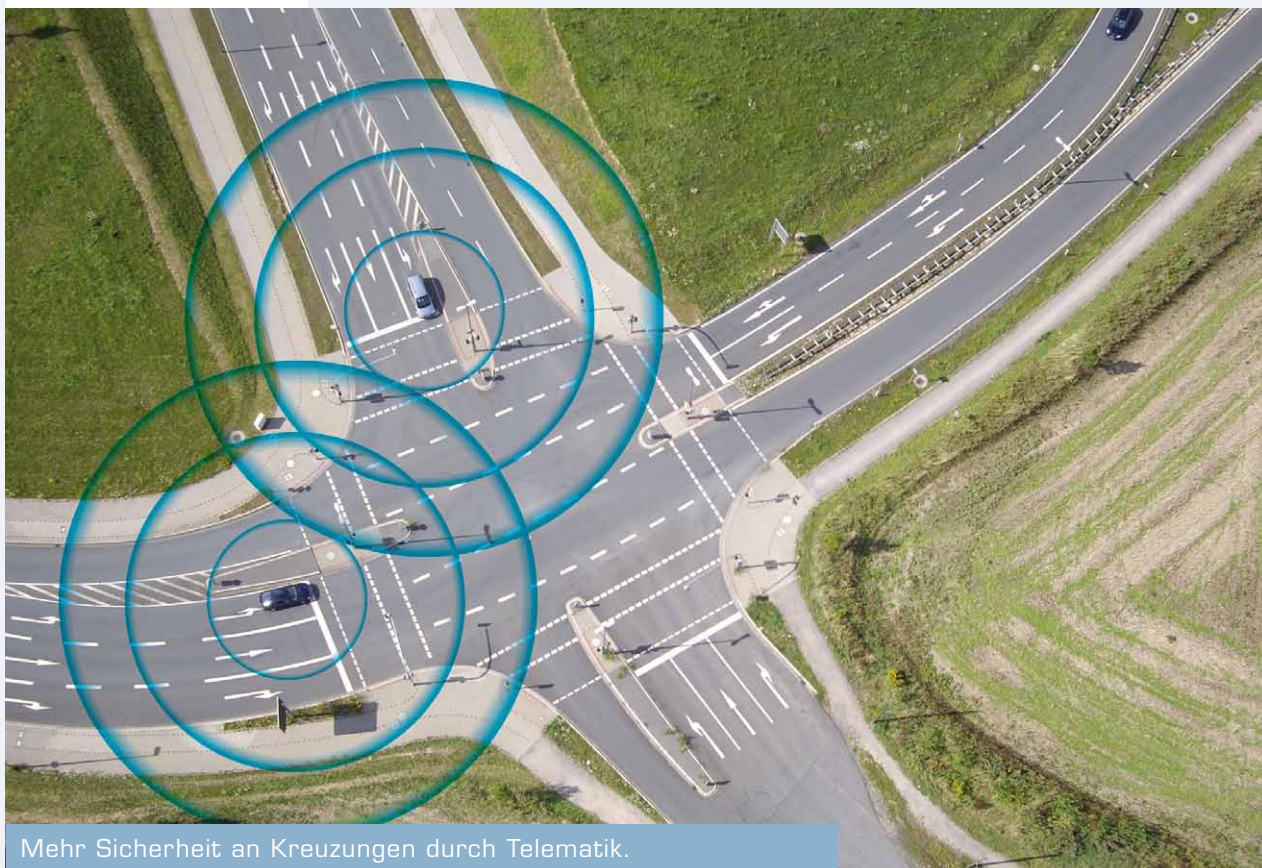
Franz Linder vom Planerbüro Südstadt in Köln sprach über das Thema „SimplyCity – Weniger ist mehr!“, ein Modellprojekt des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. SimplyCity verfolge den konsequenten Ansatz, den öffentlichen Stadt- und Verkehrsraum von allen baulichen Anlagen sowie

verkehrstechnischen Elementen zu befreien, die im Sinne der Sicherheit und der Orientierung überflüssig und kontraproduktiv sind. Das „durchdachte Weglassen“ von Produkten und Funktionen, die man nicht brauche, sei der einfache Weg zur Einfachheit und Kostenreduktion und führe gleichzeitig zu mehr Verkehrssicherheit. Mindestens 50 Prozent der 20 Millionen Verkehrsschilder seien überflüssig, 50.000 Unfälle stünden mit schlechter Wegweisung in Zusammenhang. Das Konzept wurde mit großem Erfolg in Mülheim an der Ruhr sowie in Arnberg erprobt. Das Fazit des Referenten lautete: „Wir befinden uns in einem Zeitenwechsel. Immer mehr Menschen nehmen Abstand vom ‚immer mehr‘ und es findet eine Neubesinnung statt im Sinne von ‚besser leben‘. Der Weg führt von der Maßlosigkeit hin zu einem Leben nach Maß.“

Professor Dr. Fritz Busch von der Technischen Universität München stellte in seinem Vortrag dar, welche Beiträge die Telematik für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten kann. Von den Unfällen mit Personenschäden seien 86 Prozent auf

Fehlverhaltensweisen der Fahrer zurückzuführen. Die meisten dieser Unfälle könnten durch Telematik und Fahrassistenten beeinflusst werden. „Was erwartet uns in der Zukunft?“, fragte der Referent und beschrieb den Weg zum vernetzten Verkehrssystem. Fahrzeuge würden sich untereinander abstimmen, etwa beim Einfädeln in die Autobahn. Kooperative Lichtsignalanlagen könnten Kfz-Fahrer an Kreuzungen vor Kollisionsgefahren warnen. „Das Ziel ist der harmonisierte, sichere Verkehrsablauf durch kooperative Steuerung und Information“, fasste Professor Busch zusammen. Es gäbe jedoch auch Risiken, Barrieren und ungelöste Fragen, zum Beispiel die Gefahr des „Information Overflow“ bei gleichzeitigem Kompetenzverlust beim Fahrer. Ungeklärt sei die Frage der Verantwortung für mögliche Unfälle und Schäden, wenn die Assistenz versagt. Schließlich müsse auch die Finanzierung der Kommunikationssysteme sichergestellt werden, ebenso dürften Fragen des Datenschutzes und des Schutzes gegen Manipulationen von außen nicht außer Acht gelassen werden.

FOTOMONTAGE > GWM



Mehr Sicherheit an Kreuzungen durch Telematik.

Stressfrei durch den Stadtverkehr

Projekt UR:BAN – benutzergerechte Assistenzsysteme und Netzmanagement

Sicher, stressfrei und wirtschaftlich durch den städtischen Verkehr zu kommen – das ist das Ziel aller Verkehrsteilnehmer. Ob Auto- oder Busfahrer, Fußgänger oder Fahrradfahrer, jeder muss aufmerksam sein, den anderen beobachten und sekundenschnell reagieren.

Um Menschen im Stadtverkehr künftig nachhaltig zu unterstützen, damit sie ihren Weg durch die Stadt sicherer, wirtschaftlicher und stressfreier zurücklegen können, haben sich 30 Partner aus der Automobil- und Zulieferindustrie, Elektronik-, Kommunikations- und Softwarefirmen, Universitäten, Forschungsinstitute sowie Städte in dem Verbundprojekt UR:BAN – Urbaner Raum: Benutzergerechte Assistenzsysteme und Netzmanagement – zusammengeschlossen. In dieser Forschungsinitiative für den urbanen Verkehr steht der Mensch in seinen vielfältigen Rollen im Verkehrssystem im Mittelpunkt. Für seine Sicherheit sollen Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagementsysteme für die Stadt entwickelt werden. UR:BAN fußt auf drei Säulen:

Sicherheit in der Stadt

Entscheidend für mehr Sicherheit im städtischen Verkehr ist die kontinuierliche Unterstützung des Fahrers in komplexen Situationen wie zum Beispiel an Kreuzungen mit Fußgängern und Radfahrern, Engstellen, bei Gegenverkehr oder beim Spurwechsel. Neue Sensortechnologien erlauben es heutzutage, eine umfassende Rundumsicht in der Stadt zu realisieren. Experten entwickeln im Rahmen der „Kognitiven Assistenz“ innovative Assistenzsysteme, die genauso schnell wie präzise das aktuelle Verkehrsgeschehen erfassen. So werden Gefahrensituationen zukünftig im Stadtverkehr noch besser als bisher von den Systemen erkannt. In der Folge lassen sich drohende Kollisionen, auch mit Fußgängern, durch automatisches Bremsen oder

gefährloses Ausweichen in vorhandenen Freiraum vermeiden.

Zurzeit gibt es bereits eine Vielzahl elektronischer Fahrerassistenzsysteme wie Abstandsregeltempomaten, Nachsicht-, Spurhalte- oder vorausschauende Notbremsassistenten, die eine Verbesserung der Sicherheit auf Autobahnen und gut ausgebauten Straßen versprechen und nachweisen können.

Im innerstädtischen Bereich besteht aber noch viel Handlungsbedarf. Komplexe Szenarien, wie zum Beispiel dichter Verkehr, unübersichtliche Kreuzungen, knappes Einsparen oder teilweise belegte Fahrspuren stellen kognitive Assistenzsysteme vor neue, bisher noch ungelöste Herausforderungen. Methoden der Längs- und Querverführung, die auf Autobahnen heute schon erfolgreich sind, müssen massiv ergänzt und erweitert werden, damit der Fahrer diese auch in der Stadt nutzen kann.

Vor allem die Erfassung der Umgebung stellt nochmals höhere

Ansprüche an die Zuverlässigkeit und Präzision der unsichtbaren Helfer. Die große Dichte verschiedenster Objekte im innerstädtischen Bereich ist eine große Herausforderung.

Wirtschaftlich und energieeffizient fahren

Mit der Säule „Vernetztes Verkehrssystem“ wird das Ziel verfolgt, die Verkehrseffizienz in urbanen Räumen zu optimieren und gleichzeitig den Ausstoß von Emissionen zu senken. Mit Hilfe neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sollen Verkehrsinfrastruktur und intelligente Fahrzeuge miteinander vernetzt werden. Fahrzeuge können dann untereinander oder mit der Verkehrsinfrastruktur Verkehrsdaten austauschen. Die Daten lassen sich im Fahrzeug von den Assistenzsystemen als empfohlene Maßnahme an den Fahrer weitergeben oder in der Verkehrssteuerung berücksichtigen. Die Kapazitäten des bestehenden Straßennetzes können so besser genutzt werden, Fahrer können stark befahrene Straßen vermeiden



Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – auch in komplexen Situationen

FOTO > UR:BAN



Verkehrseffizienz erhöhen, Emissionen senken

und somit ihre Wege wirtschaftlicher zurücklegen.

Vorausschauendes und stressfreies Fahren

Der Mensch als Nutzer zukünftiger Assistenz- und Informationssysteme steht im Mittelpunkt der Projekt-Säule „Mensch im Verkehr“. Die Experten entwickeln neue Technologien und Konzepte, damit sich Fahrerassistenzsysteme komfortabel bedienen lassen und durch optimierte Informationsdarstellung zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr beitragen. Besonders wichtig ist es in der Stadt, die verschiedenen Informationen verständlich und zum richtigen Zeitpunkt zu präsentieren. Eine gezielte Gestaltung der Interaktion

zwischen Fahrer und Fahrzeug soll es ganz unterschiedlichen Fahrern ermöglichen, sich vorausschauend, stressfrei und sicher durch den Stadtverkehr zu bewegen.

Im urbanen Raum treten besonders hohe Anforderungen an die Mensch-Maschine-Interaktion auf. Wenn das Fahrzeug in Zukunft „aktiver Helfer in Gefahren“ werden soll, darf es auf keinen Fall zur Überforderung des Fahrers durch ein Überangebot an Informationen im Stadtverkehr kommen. Ziel muss es deshalb sein, durch technische Lösungen und geeignete Interaktionskonzepte für eine Synthese aus Komfort, Effizienz und Sicherheit zu sorgen. Ein gutes Beispiel dafür sind Navigationssysteme. Sie tragen zur Reduktion des Verbrauchs, Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts bei, ohne den Fahrer zu sehr abzulenken. Ähnliche Effekte können durch das Zusammenwirken zukünftiger Informations- und Assistenzsysteme erreicht werden, wenn der Mensch dabei im Mittelpunkt steht. Die optimale Gestaltung der Fahrer-Fahrzeug-Interaktion spielt also bei der Entwicklung eine Schlüsselrolle.

Wichtige Fragen sind dabei: Wie und mit welchen Technologien ist die Mensch-Maschine-Interaktion unter den Bedingungen des Fahrens in der Stadt zu gestalten? Wie kann das Fahrzeug die Absichten des Fahrers erkennen und nutzergerecht reagieren? Wie kann der hohe Anteil an Fußgängern und Radfahrern im urbanen Bereich in der Fahr- und Verkehrssimulation dargestellt werden? Was muss getan werden, damit die Komplexität im urbanen Bereich für den Fahrer weiterhin beherrschbar bleibt? Diesen und weiteren Fragen wird sich das Projekt UR:BAN widmen.

Die Gesamtkosten des Verbundprojektes „Urbaner Raum: Benutzergerichte Assistenzsysteme und Netzmanagement“ belaufen sich auf circa 80 Millionen Euro bei einer Laufzeit von Januar 2012 bis zum 31. März 2016. Gefördert wird das Projekt mit etwa 40 Millionen Euro vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Weitere Informationen unter www.urban-online.org.



Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Zusammenwirken von Informations- und Assistenzsystemen



Verbundprojekt UR:BAN

Drei Fragen an Anne Ruth Herkes, Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie:

DVR-report: Was war der Anlass für die Bundesregierung, sich am Forschungsprojekt UR:BAN zu beteiligen?

Herkes: In Deutschland passieren jährlich über zwei Millionen Verkehrsunfälle, viele davon mit erheblichen Personenschäden. Zugleich entstehen durch Unfälle im Straßenverkehr jährlich Schäden von

über 35 Milliarden Euro für unsere Volkswirtschaft. Es ist deshalb sowohl ein gesellschaftliches als auch ökonomisches Gebot und ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Hier sehen wir Handlungsbedarf.

DVR-report: Welche Ziele sind Ihnen besonders wichtig?

Herkes: Zunächst geht es darum, die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Zugleich wollen wir den Technologiestandort Deutschland stärken und Arbeitsplätze sichern beziehungsweise neu schaffen.

Wir präsentieren mit dem Projekt UR:BAN einen leistungsstarken Verbund aus Industrie und Wissenschaft, um neue Technologien zu fördern, die dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer dienen und gleichzeitig auch dazu beitragen, die Effizienz von Verkehrsnetzen im städtischen Bereich zu steigern. Das Verkehrsforschungsprojekt UR:BAN ist ferner darauf gerichtet, Antworten auf die gleichermaßen aktuelle

wie schwierige Frage zu finden, wie der Verkehrsfluss in Ballungsräumen optimiert werden kann.

DVR-report: Ist der verstärkte Einsatz elektronischer Fahrerassistenzsysteme im Fahrzeug und von Car-to-X-Kommunikation der Königsweg für eine sichere Mobilität?

Herkes: Der Einsatz elektronischer Fahrerassistenzsysteme trägt zweifellos dazu bei, den Verkehr im urbanen Raum im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur sicherer, umweltverträglicher und gleichzeitig auch effizienter zu gestalten. Daneben gibt es aber selbstverständlich auch noch andere Faktoren, welche die Verkehrssicherheit beeinflussen. Das Verkehrsforschungsprojekt UR:BAN soll einen wichtigen Beitrag leisten und eine zukunftsfeste Mobilitätslösung auf hohem Sicherheitsniveau anbieten. Insgesamt ist es ein wichtiger Baustein unserer Technologiepolitik, die Forschung an sogenannten Enabler-Technologien zu Gunsten einer nachhaltigen Mobilität zu fördern.

Radelnde Erstklässler?

Über die Hälfte der Befragten (56 Prozent) lehnt es ab, dass Erstklässler allein mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Von den Eltern mit Kindern im Alter zwischen fünf und sieben Jahren sind sogar über zwei Drittel (68 Prozent) dieser Meinung. Dies ergab eine repräsentative Befragung von 2.000 Personen, die im Auftrag des DVR vom Marktforschungsinstitut Ipsos durchgeführt wurde. Ein Viertel der Befragten (28 Prozent) stimmte nur unter Einschränkung zu, zum Beispiel dann, wenn das Kind reif genug ist, der Schulweg nicht zu weit ist und es nur wenig Autoverkehr gibt. Nur jeder Siebte (14 Prozent) antwortete mit „Ja“.

Der DVR weist darauf hin, dass Kinder von sechs bis acht Jahren in der Regel noch nicht reif genug sind für eine sichere Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad. Sie sind beispielsweise

nicht in der Lage, in komplizierten oder gefährlichen Situationen mehrere Aufgaben gleichzeitig zu lösen, sichere Entscheidungen zu treffen und angemessen zu reagieren. Sie müssen mit dem Rad den Gehweg benutzen und dürfen nicht auf der

Fahrbahn oder auf Radwegen fahren. Die Radfahrausbildung findet im dritten und vierten Schuljahr statt. Um Kinder nicht unnötig großen Gefahren auszusetzen, sollten sie erst danach mit dem Fahrrad zur Schule fahren.

Ist es vertretbar, dass Erstklässler allein mit dem Fahrrad zur Schule fahren?



GRAFIK > GWM

ETSC fordert Richtlinien für rasche ISA-Einführung



Der Geschwindigkeitsassistent (ISA) kann helfen, überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit gilt als Hauptursache für tödliche Straßenverkehrsunfälle in Europa. Der in das Fahrzeug integrierte elektronische Geschwindigkeitsassistent (ISA, Intelligent Speed Assistance) informiert den Fahrer über aktuelle Tempolimits, kann aber auch aktiv eingreifen und den Motor direkt auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit drosseln. Dazu jedoch benötigt das System umfassende Daten über Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat ETSC fordert deshalb Richtlinien für digitale Straßenkarten als wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der ISA.

ETSC-Geschäftsführer Antonio Avenoso unterstreicht in einem Schreiben an EU-Verkehrskommissar Siim Kallas die Bedeutung von Richtlinien zur Kartografierung des europäischen Straßennetzes. „Die Bereitstellung umfassender Daten sowie deren Pflege ist Grundvoraussetzung für die Einführung von ISA“, so Avenoso. Ziel der Richtlinien müsse sein, dass „best practice“-Beispiele zum Vorbild für andere Mitgliedstaaten werden können. Avenoso verweist außerdem auf die neuen Bewertungsrichtlinien des EuroNCAP-Programms, die ISA-Systeme ab Januar 2013 berücksichtigen werden.

„Der Zusammenhang zwischen überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit und Unfällen mit Todesfolge oder schweren Verletzungen ist nicht von der Hand zu weisen“, unterstreicht der ETSC-Geschäftsführer. Geschwindigkeitsüberschreitungen seien in den EU-Mitgliedstaaten weit verbreitet. Der Einsatz von ISA-Systemen sei daher ein wichtiger Beitrag, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. „Eine solche Technologie wäre ein deutlicher Beitrag, das Ziel der Europäischen Kommission zu erreichen, bis 2020 die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 50 Prozent zu reduzieren, und ein wichtiger Beitrag für die Vision Zero“, erläutert Avenoso. Nach Berechnungen des ETSC könnten pro Jahr mehr als 2.200 Todesopfer in der EU verhindert werden, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit nur um ein km/h gesenkt werden könnte.

Forschungsergebnisse aus Großbritannien zeigen, dass ISA-Systeme, die den Fahrer zumindest informieren, bis zu 18 Prozent der tödlichen Unfälle verhindern können. Direkt in die Motorsteuerung der Fahrzeuge eingreifende Systeme erreichen sogar eine Reduktion von rund 37 Prozent.

TISPOL-Aktionswoche registriert 100.000 Gurtmuffel

In einer Gurt-Kontrollaktion in 25 europäischen Ländern registrierte die Polizei 93.950 Autofahrer, die keinen Sicherheitsgurt angelegt hatten. Hinzu kamen 3.539 Kinder, die nicht oder nur unzureichend gesichert waren. Koordiniert wurde die Aktion vom europäischen Polizeinetzwerk TISPOL.

TISPOL-Präsident Koen Ricour erinnerte: „Das Anlegen des Sicherheitsgurtes ist die effektivste Maßnahme, Verletzungen bei Kollisionen zu vermeiden. Experten schätzen, dass durch höhere Gurtanlegequoten tödliche Unfälle um mehr als 20 Prozent zurückgegangen sind.“ Die Verwendung des Sicherheitsgurtes sei keine freie Entscheidung, sondern

Pflicht für jeden Fahrzeuginsassen. Im Vergleich zu einer ähnlich angelegten Kontrollaktion im März 2012

sank die Zahl der nicht angegurteten Personen um rund 20 Prozent.



Sie hat's geschnallt: Der Gurt kann ihr Leben retten.

Wie wirksam sind Verkehrsinformationen?

Verkehrsstaus sind eine potenzielle Unfallgefahr. Das gilt insbesondere dann, wenn ohne vorherige Warnung die Geschwindigkeit stark reduziert werden muss. Deshalb sollten Fahrer rechtzeitig vor der Annäherung an ein Stauende eine entsprechende Warnung erhalten. Im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden Warnungen vor Stauenden auf Autobahnen im Rahmen einer Fahrsimulatorstudie mit Bewegungssystem untersucht, und zwar in unterschiedlichen Verkehrssituationen:

Zum einen bremst der umgebende Verkehr kurz vor dem Stauende plötzlich ab („hartes Stauende“) oder das Stauende ist durch die Streckengeometrie nicht einsehbar („verdecktes Stauende“). Zum anderen reduziert der umgebende Verkehr die Geschwindigkeit vor dem Stauende graduell („weiches Stauende“) oder das Stauende ist aufgrund der Streckengeometrie einsehbar („unverdecktes Stauende“).

Des Weiteren wurde der erstmalige Zeitpunkt der Warnung (in 3,5, 1,5 oder 0,3 Kilometer Entfernung vor dem Stauende) variiert. Die Warnpräzision wurde ebenfalls unterschieden, und zwar danach, ob die Distanz zum Stauende angezeigt und regelmäßig aktualisiert wird, oder ob keine konkrete Distanzangabe gemacht

wird. Zusätzlich wurden Stauenden in einer Kontrollfahrt ohne die Bereitstellung einer entsprechenden Warnung angefahren.

Die Simulatorstudie konnte ermitteln, dass präzise Warnungen größeren Nutzen für die Verkehrssicherheit haben als ungenaue Warnungen – vor allem, wenn der umgebende Verkehr abrupt vor dem Stauende bremst. Die niedrigste Sicherheit wurde in dem Szenario ohne Warnung vor dem Stauende ermittelt. In einer Entfernung von 1,5 Kilometern vor dem Stauende erzielten präzise Warnungen sowohl im Szenario mit umgebendem Verkehr als auch im Szenario ohne umgebenden Verkehr aber mit sichtbarem Stauende die höchste Verkehrssicherheit. Wenn das Stauende nicht sichtbar ist und kein umgebender Verkehr vorhanden ist, erzielen präzise Warnungen 3,5 Kilometer vor dem Stauende die besten Sicherheitseffekte.

Die Ergebnisse sollen die Diskussion zur Umsetzung der „ITS Richtlinie“ im Punkt der Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen bereichern. Die europäische Richtlinie fordert, dass Verkehrsteilnehmern europaweit im Sinne „intelligenter Transportsysteme“ sicherheitswirksame Verkehrsinformationen ohne zusätzliches Entgelt zur Verfügung stehen sollen.

Impressum



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit
Nr. 4/2012, 42. 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

Hauptgeschäftsführer:

Christian Kellner

Chefredakteur:

Sven Rademacher

Titelfotos:

DVR, UR:BAN, Helmuth Weichselbraun,
Sebastian Weimar

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. 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.

Adressänderungen:

Per Fax: Adressaufkleber und Änderungswunsch an (0228) 40001-67
Per E-Mail: mfrankenstein@dvr.de

FOTO > MANFRED STEINBACH · FOTOLIA



Präzise Stauwarnungen erhöhen die Verkehrssicherheit.

WISSENSCHAFT

DVR-report 4/2012

G 3169 F

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



 **RUNTER
VOM GAS**

 Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

 DVRS
Deutscher
Verkehrsverbund

 UK|BG