

# DVR **report**

Fachmagazin für Verkehrssicherheit

NR. 1/2013



INTERVIEW

**Rosi Mittermaier und Christian Neureuther**

**VISION ZERO.**

KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

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



IM BLICKPUNKT

**Sind junge Fahrer  
noch zu retten?**



JOURNAL

**Sicherer Start in  
die Motorradsaison**



WISSENSCHAFT

**Rad fahren:  
unterschätztes Risiko**

# Verlängerte Lernzeiträume für junge Fahrer

Parlamentarischer Empfang von DVR und DVW



DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf mit Martin Friewald (l.), Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr im BMVBS, und Staatssekretär Stefan Studt (r.), Bevollmächtigter des Landes Schleswig-Holstein beim Bund.

Unfälle im Straßenverkehr stellen für junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren die Haupttodesursache dar. Obwohl ihr Bevölkerungsanteil nur bei rund acht Prozent liegt, gehören 19 Prozent der im Straßenverkehr Getöteten zu dieser Altersgruppe. Mangelnde Erfahrung und in der Jugendlichkeit begründete Verhaltensweisen kombinieren sich zu einem gefährlichen Risiko-Mix.

Der Parlamentarische Empfang des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) am 20. Februar 2013 in der schleswig-holsteinischen Landesvertretung in Berlin widmete sich daher dieser Hochrisikogruppe im Straßenverkehr. „Sind die jungen Fahrer noch zu retten?“ lautete die zentrale Fragestellung des Abends. Unter den rund 150 Gästen waren Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, sowie die Bundestagsabgeordneten Kirsten Lühmann (SPD), Hans-Joachim Hacker (SPD), Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen) und Oliver Luksic (FDP).

„Mit dem ‚Begleiteten Fahren ab 17‘ hat sich ein Erfolgsmodell etabliert, mit dem das hohe Anfängerrisiko gemindert wird. Doch die immer noch erschreckend hohen Unfallzahlen erfordern weitere Maßnahmen. Dazu

gehört die Weiterentwicklung bewährter Instrumente wie der qualitativ hochwertigen Fahrausbildung, die wir in Deutschland ohne Zweifel haben, ebenso wie neue Elemente, gebündelt zu einem umfassenden Konzept zur Ausbildung und Betreuung der Fahranfänger. Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern können dabei wertvolle Impulse liefern“, sagte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf zu Beginn der Veranstaltung im Interview mit Moderator Marco Seiffert (Radio Eins, Rundfunk Berlin-Brandenburg). Rund 700 junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren kommen pro Jahr auf unseren Straßen ums Leben. „Sie werden für einen Fehler mit dem Tod bestraft – das darf nicht sein“, unterstrich Dr. Eichendorf.

Über aktuelle Forschungsergebnisse und geeignete Maßnahmen, die Risiken junger Fahrer zu reduzieren, berichtete der Verkehrspsychologe Carl Vierboom. Mit Blick auf die Sicherheitsstrategie Vision Zero würde die Gruppe der jungen Fahrer noch einige Jahre im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit stehen (ausführlicher Bericht ab Seite 14).

In der anschließenden Podiumsdiskussion waren sich die Experten einig, dass die Fahrausbildung in

Deutschland aktuellen pädagogischen Standards angepasst werden müsse. „Mit dem ‚Nürnberger Trichter‘ kommen wir nicht weit“, sagte Georg Willmes-Lenz von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Übereinstimmend wurde auch eine schrittweise oder mehrstufige Fahrausbildung positiv bewertet, genauso wie eine gute Vor- und Nachbereitung der Fahrstunden.

Alle Fachleute unterstrichen die Bedeutung von Feedback-Systemen. Eine Rückmeldung darüber, dass bereits fünf km/h mehr auf dem Tacho darüber entscheiden können, ob ich „vom Piloten zum Passagier“ werde, seien wichtig für die Fahranfänger. Die Lernstandskontrolle gehöre zum „täglich Brot“ des Fahrlehrers.

In der Diskussion wurde der Blick auch auf Erfahrungen aus dem europäischen Ausland gerichtet. Dr. Michael Gatscha, Test & Training International, aus Österreich berichtete über das Mehrphasenmodell in der Alpenrepublik, das aus seiner Sicht sehr erfolgreich sei und positive Ergebnisse in der Unfallstatistik zeige.

Han Rietman von der CBR Prüforganisation wies auf den intensiven Austausch zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler in den Niederlanden hin.

Mit Blick auf die Diskussion über eine Verlängerung der Lernzeiträume für junge Fahrer in Deutschland sagte Renate Bartelt-Lehrfeld vom Bundesverkehrsministerium, dass nunmehr alle Experten angehört worden seien. Sie stelle dabei insgesamt einen breiten Konsens fest. „Jetzt beginnt die Detailarbeit“, kündigte die Referatsleiterin an.

Weitere Teilnehmer der Diskussionsrunde waren Ulrich Chiellino, ADAC, und Wolfgang Stern, Institut für angewandte Verkehrspädagogik (AVP).

# 15. Juni 13

## Tag der VERKEHRSSICHERHEIT

Unter dem Motto „Gemeinsam für mehr Sicherheit!“ dreht sich am 15. Juni wieder alles um das große Thema Verkehrssicherheit. Wie jedes Jahr am dritten Junisamstag findet 2013 bereits zum neunten Mal der „Tag der Verkehrssicherheit“ statt.

Unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ruft der DVR im Rahmen dieses bundesweiten Aktionstages auch in diesem Jahr alle Mitglieder, Organisationen, Institutionen, Städte und Gemeinden, Unternehmen, soziale Einrichtungen und alle weiteren Interessierten dazu auf, mit Veranstaltungen und Aktionen auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen.

Aktionen oder Veranstaltungen können über <http://www.tag-der-verkehrssicherheit.de/site/anmeldung.aspx> angemeldet werden.

In einem Faltblatt zum Tag der Verkehrssicherheit, das kostenlos beim DVR angefordert werden kann, sind weitere Tipps zur Durchführung einer eigenen Veranstaltung zu finden.

Ansprechpartnerin für den Tag der Verkehrssicherheit in der Bonner DVR-Geschäftsstelle ist Laura Breuer (Tel. 0228/40001-34, [LBreuer@dvr.de](mailto:LBreuer@dvr.de)).

### Mehr Rücksicht im Straßenverkehr

Im Jahr 2012 kamen nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) 3.606 Menschen auf deutschen Straßen ums Leben. Das waren 403 Getötete oder 10,1 Prozent weniger als im Jahr 2011. Damit ist die Zahl der Todesopfer im Jahr 2012 noch stärker als erwartet gesunken und liegt sogar unter dem bisher niedrigsten Wert von 3.648 Getöteten im Jahr 2010. Auch bei der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr gab es gegenüber 2011 einen Rückgang, und zwar um 2,1 Prozent auf rund 384.000 Personen. Trotz dieser erfreulichen Entwicklung darf nicht vergessen werden, dass immer noch durchschnittlich zehn Menschen täglich im Straßenverkehr sterben und mehr als 1.000 verletzt werden.

Im Sinne der „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“ müssen weitere Schritte erfolgen, die Anzahl der im Straßenverkehr Verunglückten zu reduzieren. Die technische Entwicklung im Fahrzeugbau geht rasant voran, mehr und mehr unterstützen die unsichtbaren elektronischen Helfer den Fahrer, sicher durch den immer dichter werdenden Verkehr zu kommen. Mit „schlaueren Autos“ kommen wir der Vision Zero näher, wenn wir die Fahrer nicht überfordern und die psychologischen Auswirkungen der Systeme auf den Menschen am Steuer nicht unterschätzen. An dieser Stelle gibt es noch Forschungsbedarf. Für die Vision Zero ebenfalls unerlässlich ist die Gestaltung selbsterklärender oder fehlerverzeihender Straßen. Doch sichere Straßen und Fahrzeuge nützen nichts, wenn nicht auch die Fahrer ihr Verhalten ändern – und dafür müssen sie zunächst für sicheres Verhalten motiviert werden. In Anlehnung an die erste bundesweite DVR-Kampagne „Hallo Partner – danke schön“ kommt es darauf an, für mehr Rücksicht und Partnerschaftlichkeit im Straßenverkehr zu werben.

Information und Prävention sind gefragt. Hier muss die persönliche Ansprache unterschiedlicher Verkehrsteilnehmergruppen im Vordergrund stehen, egal ob es sich um Kinder und deren Eltern, junge Fahrer oder ältere Verkehrsteilnehmer handelt. Wir brauchen die größtmögliche Bandbreite an Hilfestellungen, um besonders die sogenannten „Schwächeren“ besser schützen zu können.

### INHALT

RUNDSCHAU	2
EDITORIAL	3
AKTUELL	4
INTERVIEW	6
MITGLIEDER	9
IM BLICKPUNKT	14
JOURNAL	18
EUROPA	21
WISSENSCHAFT	22
IMPRESSUM	23

FOTO > POLIZEI STENDAL



# „Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil“

Regelmäßige freiwillige Gesundheitschecks sorgen für mehr Sicherheit am Steuer



FOTOS > MARC FRANKENHAUSER

Gesundheitscheck beim Arzt: Dr. Thomas Kurscheid (rechts) testet die Fitness von Rosi Mittermaier und Christian Neureuther.

Von Sandra Demuth

Mit dem Alter stellen sich Gesundheitsbeeinträchtigungen ein. Typisch sind ein Nachlassen der Sehkraft und Hörfähigkeit und eine Abnahme der Reaktionsfähigkeit. Diese Einschränkungen haben Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit. Das Auto ist für die Jüngeren wie Älteren das beliebteste Fortbewegungsmittel. So will auch die Generation 65 plus mobil bleiben. Zu ihr gehören fast zehn von 54 Millionen Führerscheinbesitzern in Deutschland. Fast zwei Millionen zwischen 75 und 84 Jahren besitzen ein Auto. Das statistische Risiko in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, steigt zwar erst ab einem Alter von 75 Jahren stark an, erste gesundheitliche Beeinträchtigungen stellen sich aber häufig schon in jüngeren Jahren

und schleichend ein. Deshalb sollte jeder Autofahrer schon frühzeitig beginnen, seinen Gesundheitszustand regelmäßig überprüfen zu lassen.

Um die Verkehrsteilnehmer für die Notwendigkeit von regelmäßigen, freiwilligen Gesundheitschecks zu sensibilisieren und umfassend zu informieren, hat der DVR im Herbst 2012 die „Aktion Schulterblick. Bewusst und sicher mobil“ gestartet. Mit umfassender Medienarbeit sollen die Verkehrsteilnehmer aufgeklärt und in ihrer Eigenverantwortung gestärkt werden. Denn einen einheitlichen Gesundheitscheck zur Fahrtauglichkeit gibt es in Deutschland nicht. „Daher sollten ältere Autofahrer ihren Hausarzt darauf ansprechen, dass sie ihren Gesundheitszustand mit Blick auf ihre Fahrtüchtigkeit überprüfen

lassen wollen“, rät DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Überprüft werden sollten neben der Sehkraft das Gehör, die Beweglichkeit, die Fähigkeit zur Aufmerksamkeitssteuerung, die Reaktionsgeschwindigkeit sowie die Funktion von Herz, Leber und Nervensystem.

Mit der „Aktion Schulterblick“ soll älteren Verkehrsteilnehmern auch die Angst vor einem Gespräch mit dem Arzt über mögliche Unsicherheiten im Straßenverkehr genommen werden. Denn offene Gespräche mit den Hausärzten sind wichtig, um mögliche Beeinträchtigungen zu erkennen und frühzeitig entgegenwirken zu können. „Älterwerden ist zwangsläufig mit Funktionseinbußen verbunden“, gibt Dr. Thomas Kurscheid, Facharzt für Allgemeinmedizin, zu



Mit der richtigen Sitzposition fängt das sichere Fahren an.

bedenken. „Das kann sich im Straßenverkehr katastrophal auswirken. Gesundheitschecks sind daher gerade in diesem Bereich enorm wichtig, und zwar für jeden, schon ab 40. Nur so besteht die Möglichkeit, das eigene Mobilitätsverhalten anzupassen und die eigene Mobilität möglichst lange unfallfrei zu erhalten.“

### Großes Medieninteresse

Neben der Aufklärung darüber, welche Untersuchungen wie häufig durchgeführt werden sollten, informiert die „Aktion Schulterblick“ auch über Hilfsangebote wie Trainings und Seminare für ältere Verkehrsteilnehmer. Gleichzeitig wurden bislang Fachmedien, Gesundheitsressorts und Medien für Ärzte mit Hintergrundinformationen versorgt und für die Thematik sensibilisiert. Telefonsprechstunden in Kooperation mit Tageszeitungen boten die Möglichkeit, Experten persönlich zu befragen. Radio- und TV-Sendern wurden Sendematerial und Experten für Interviews angeboten. Verschiedene Redakteure konnten mit dem Age-Explorer testen, wie es sich anfühlt, alt zu sein und wie sich dies auf das Autofahren auswirkt. Das große Interesse seitens der Medien spiegelt sich in der ersten Zwischenbilanz der Kampagne wider: Zwischen November 2012 und März 2013 erschienen 530 Berichte in Print, TV, Radio und Online. So wurden 44 Millionen Menschen erreicht.

Prominent unterstützt wurde die Aktion von den ehemaligen Skirennläufern Rosi Mittermaier (62) und Christian Neureuther (63). Im

Rahmen der Aktion absolvierten sie ein Fahrsicherheitstraining sowie einen Gesundheitscheck beim Hausarzt und setzen sich dafür ein, dass Verkehrsteilnehmer regelmäßig ihre Fahrfitness überprüfen (siehe Interview ab Seite 6). Auch bei diesen Besuchen entstand Filmmaterial, das hauptsächlich von Online-Portalen aufgenommen wurde.

Zudem wurden 150.000 Exemplare der Broschüre „Fit und Auto-mobil“

über Arztpraxen, Verkehrswachten und weitere Kooperationspartner verteilt. Im Internet können Interessierte unter [www.dvr.de/schulterblick](http://www.dvr.de/schulterblick) einen Selbsttest machen. Per Mausclick können Sehkraft, Hör- und Reaktionsfähigkeit überprüft werden. Der Test dient zur ersten Prüfung der eigenen Fähigkeiten, den Besuch beim Arzt ersetzt er jedoch nicht. Zwischen Dezember und Februar gab es rund 1.700 Zugriffe auf den Onlinetest.

Die „Aktion Schulterblick“ wird 2013 fortgesetzt. Neben den älteren Verkehrsteilnehmern werden in diesem Jahr Ärzte und Angehörige älterer Verkehrsteilnehmer im Fokus stehen.

Weitere Informationen zur Kampagne unter [www.dvr.de/schulterblick](http://www.dvr.de/schulterblick).

Die Autorin ist Referentin für Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen beim DVR.  
[sdemuth@dvr.de](mailto:sdemuth@dvr.de)

## Umfrage „Mobilität im Alter“

Anlässlich der „Aktion Schulterblick“ hat der DVR eine repräsentative Umfrage zur „Mobilität im Alter“ in Auftrag gegeben. 1.002 Autonutzer ab 65 Jahren wurden zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihrer Gesundheit und ihren Fahrfähigkeiten befragt. Mit interessanten Ergebnissen: Die Generation 65 plus will möglichst lange mobil bleiben. Fast allen älteren Autonutzern ist es sehr wichtig (71 Prozent) oder wichtig (22 Prozent), dass sie sich selbstständig mit dem Auto fortbewegen können. Viele nehmen die eigene Gesundheit ernst und lassen sich regelmäßig untersuchen. Mehr als drei Viertel der Befragten waren in den letzten zwölf Monaten bei ihrem Hausarzt, genauso viele haben im gleichen Zeitraum einen Sehtest bei ihrem Augenarzt oder einem Optiker gemacht. Zwei Drittel der Senioren wären außerdem bereit, das Auto stehen zu lassen, sofern ihr Arzt dazu rät. Doch hier zeigt sich eine Lücke: Obwohl sich die meisten Senioren regelmäßig beim Arzt durchchecken lassen, sprechen nur wenige mit ihrem Arzt über den Einfluss der Gesundheit auf die Fahrtüchtigkeit. Dass für das Autofahren zentrale Fähigkeiten regelmäßig überprüft und offene Gespräche mit Hausärzten geführt werden, ist jedoch wichtig, um Beeinträchtigungen zu erkennen und das eigene Mobilitätsverhalten daran anzupassen. Denn Fakt ist: 85 Prozent der Senioren in Deutschland, die noch selber fahren, nutzen vor allem das eigene Auto zur Fortbewegung im Alltag. Das Auto ermöglicht ihnen eine Teilnahme am sozialen Leben und macht sie unabhängig. Ältere Autofahrer und Ärzte sollten daher verstärkt auf das Thema aufmerksam gemacht und für die Notwendigkeit regelmäßiger Gesundheitschecks sensibilisiert werden.



Rosi Mittermaier und Christian Neureuther

## „Das Allerschlimmste wäre, zu einer Gefahr im Straßenverkehr zu werden“

**Die ehemaligen Skirennläufer Rosi Mittermaier und Christian Neureuther über die „Aktion Schulterblick“, die Fitness am Steuer und den eigenen Umgang mit dem Älterwerden**

**DVR-report:** Frau Mittermaier, Herr Neureuther, als ehemalige Skirennläufer sind Sie bekannt, nach Ihren erfolgreichen Sportlerkarrieren sind Sie als prominente Botschafter des Breitensports unterwegs und in einer Vorbildfunktion immer wieder in der Rolle, den Deutschen die Themen Fitness und Gesundheit nahezubringen. Was hat Sie dazu bewogen, die „Aktion Schulterblick“ zu unterstützen?

**Mittermaier:** Bei dem Wort „Schulterblick“ sind wir zuerst einmal neugierig geworden. Was ist das überhaupt? Und als wir dann erfahren haben, es dient der Verkehrssicherheit und es ist speziell eine Aktion für

Menschen, die schon ein paar Jahre auf dem Buckel haben, haben wir gedacht, dafür setzen wir uns gerne ein.

**Neureuther:** Ich glaube, dass wir als Skifahrer sehr nah an den Autofahrern dran sind. Als Sportler von Hause aus, weil der Skirennfahrer die Kurven genauso gut fahren muss wie der Autofahrer. Man möchte als Skifahrer nicht stürzen und als Autofahrer niemanden gefährden. Unsere Leidenschaft ist das Autofahren, die Freude am Fahren. Wir fahren rund 60.000 bis 80.000 Kilometer im Jahr und wir fahren gerne, insofern fallen uns natürlich viele Dinge auf und wir wissen, dass wir jetzt in ein Alter kommen, in dem man unter Umständen nicht mehr so fahren kann wie früher. Als wir dann von der „Aktion Schulterblick“ gehört haben, ist uns erst einmal bewusst geworden, wie wichtig der Schulterblick ist, um zu sehen, was um mich herum im

Verkehr passiert. Dann sind die Inhalte, die über die Aktion vermittelt werden, genau die, die uns letztlich schon über die Jahre beschäftigen, nämlich die Menschen fit und gesund zu halten, sich checken zu lassen und prophylaktisch etwas zu tun, damit wir uns weiterhin sicher im Straßenverkehr bewegen können. Das Allerschlimmste wäre, zu einer Gefahr im Straßenverkehr zu werden. Das merkt man dann manchmal selbst nicht mehr, weil man entweder zu altersstarr geworden ist oder weil sich Defizite eingeschlichen haben, die man aber feststellen und dann auch entsprechend darauf reagieren kann.

**DVR-report:** Nun haben Sie im Rahmen der „Aktion Schulterblick“ selbst schon Erfahrungen auf dem Verkehrsübungsplatz gemacht. Haben Sie noch etwas dazulernen können?



„Wichtig ist, möglichst vorausschauend zu fahren.“

**Mittermaier:** Ja, das war eben das Erstaunliche, weil man meint, man macht alles richtig, man ist eine erfahrene Autofahrerin, immer unfallfrei unterwegs gewesen, und ist auch stolz darauf. Aber dann haben wir doch festgestellt, dass bereits die Sitzposition im Auto, die man einnimmt, vielleicht nicht ganz die richtige ist. Ich hatte zum Beispiel die Arme viel zu gestreckt, die musste ich viel mehr anwinkeln.

Mit der richtigen Sitzposition und dem sicheren Abstand zum Lenkrad hat die Fahrt durch den Hütchen-Parcours umso mehr Spaß gemacht. Und wir haben gelernt, dass man sich auch im Winter nicht mit der Daunenjacke oder dem dicken Mantel ins Auto setzen sollte, weil der Gurt dann nicht die optimale Sicherheit bietet.

**Neureuther:** Wichtig ist, möglichst vorausschauend zu fahren. Das haben wir auch wieder geschult bei dem Fahrsicherheitstraining und ich glaube, das ist ein Grundsatz, der einen ein Leben lang begleiten sollte – übrigens nicht nur im Straßenverkehr. Und insofern ist das auch ein zentraler Bestandteil der „Aktion Schulterblick“: vorausschauend. Was kann alles mit uns passieren, vor allem dann, wenn wir älter werden? Und schließlich müssen wir uns alle eingestehen, dass letztlich ein körperlicher Abbau programmiert ist. Sicherlich bei dem einen früher und ausgeprägter als beim anderen. Einer ist mit 80 noch topfit, beim anderen fangen die Probleme bereits bei 60 an. Aber genau das sollte ich als verantwortungsbewusster Fahrer

bei mir selbst beobachten, damit ich nicht zur Gefahr werde, damit ich noch schnell und richtig reagieren kann. Denn es geht um den positiven Ausblick, dass wir Prophylaxe ernst nehmen und dadurch länger auch sichere Verkehrsteilnehmer sind.

**DVR-report:** Sie haben Ihre beachtliche Kilometerleistung von 60.000 bis 80.000 Kilometer pro Jahr bereits erwähnt. Wie gehen Sie mit dem Thema Verkehrssicherheit um? Denken Sie bewusst über Ihre Teilnahme am Straßenverkehr nach oder ist das eher automatisiert in Ihren Alltag eingebettet?

**Neureuther:** Leider Gottes ist sicherlich vieles automatisiert. Aus diesem Grund ist es so wichtig, dass es eine „Aktion Schulterblick“ gibt, dass man auf einmal Dinge realisiert, die man gar nicht mehr merkt in seinen automatisierten Abläufen. Da liegt auch wieder die Parallele zum Sport. Man denkt, man fährt so gut Ski wie vor 30 oder 40 Jahren. Das stimmt natürlich nicht. Genauso meine ich, ich bin ein genauso guter Autofahrer wie früher, aber dann machst du einen medizinischen Check und du erfährst vielleicht, der Blutdruck ist zu hoch, oder ich sehe nicht mehr so gut. Das sind Aspekte, die extrem wichtig sind: Hellhörigkeit zum Beispiel. In sich hinein zu hören oder auch von Außenstehenden gesagt zu bekommen, wenn etwas nicht mehr stimmt. Das können zum Beispiel der vertraute Hausarzt sein oder die eigenen Kinder. Wichtig ist, das dann auch anzunehmen.

**DVR-report:** Fühlen Sie sich sicher im Straßenverkehr?

**Mittermaier:** Das Verkehrsaufkommen ist natürlich gewaltig gestiegen im Vergleich zu früher. Da muss man sehr auf der Hut sein. Als älterer Mensch muss man – besonders bei längeren Strecken – berücksichtigen, dass man schneller ermüdet und sich öfter eine Pause gönnen muss.

**Neureuther:** Erfreulich ist, dass die Zahlen der Getöteten und Verletzten laut Statistik zurückgehen. Gerade wenn man das erhöhte Verkehrsaufkommen berücksichtigt, fährt man heute eigentlich viel sicherer Auto als früher. Außerdem sind die Autos viel sicherer geworden.

**DVR-report:** Aber noch einmal nachgehakt mit Blick auf das Verkehrsklima. Es gibt viele Experten, die sagen, es ist aggressiver geworden auf unseren Straßen. Finden Sie das auch? Sind zu viele Verkehrsrüpel unterwegs?

**Neureuther:** Nein, das habe ich so noch nicht wahrgenommen.

**Mittermaier:** Ich auch nicht. Ein Beispiel: Wenn du auf der Autobahn fährst und es sind Motorräder unterwegs, die man ja schnell übersieht, dann ist der Schulterblick ganz wichtig. Generell sollte jeder den Grundsatz „Augen auf im Straßenverkehr“ beherzigen. Ansonsten sollte ernsthaft darüber nachgedacht werden, den zum Teil verwirrenden Schilderwald zu lichten.

**DVR-report:** Welche Tipps können Sie in punkto Beweglichkeit und

Fitness speziell älteren Verkehrsteilnehmern geben?

**Mittermaier:** Man kann sehr viel tun. Natürlich kann man in den Tagesablauf Fitnessübungen einbauen. Zum Beispiel beim Zähneputzen den Schulterblick üben oder Kniebeugen machen. Beweglich bleiben und die Treppen steigen anstatt Aufzug zu fahren. Auch die kleinen „Häppchen“ bringen sehr viel. Besonders empfehlenswert ist es, sich in einer Gruppe zusammenzuschließen und gemeinsam Sport zu treiben.

**Neureuther:** Zum einen ist es die körperliche Fitness, die wir propagieren, weil das in allen Lebensbereichen hilft, nicht nur beim Autofahren. Die Muskulatur zu stärken und die Ausdauer zu erhöhen. Und das kann ich wirklich gut in den Alltag einbauen. Zum Beispiel zu Fuß einzukaufen und bewusst zehn Minuten schneller gehen als üblich. Es geht gar nicht darum, unbedingt eine Stunde am Stück

zu joggen, damit ich fit werde oder bleibe. Schon die kleinen Bewegungen des Alltags helfen, gerade älteren Menschen.

Daneben sind aber auch die regelmäßigen medizinischen Checks extrem wichtig. Wir Männer sind da eher etwas nachlässiger. Die Frauen gehen zur Vorsorge, die Männer nicht so gerne. Darauf muss man immer wieder aufmerksam machen und möglichst viele Leute abholen.

Man muss sich der Gefahr bewusst sein, dass sich körperliche Beeinträchtigungen schleichend einstellen. Und da hilft nur regelmäßige Kontrolle.

**DVR-report:** Jetzt sitzen Sie beide topfit vor mir, aber denken wir mal 20 Jahre weiter. Angenommen, Sie würden körperliche Einbußen bemerken und auch Ihr Arzt oder Ihre Kinder sagen Ihnen, dass es mit dem Autofahren nicht mehr so gut klappt. Wie

würden Sie damit umgehen? Glauben Sie, dass Sie bereit wären, im Zweifelsfall auch Ihren Führerschein abzugeben?

**Mittermaier:** Ich denke, ich wäre schon einsichtig und würde das annehmen. Wir haben zum Glück Kinder, die dann sagen würden: „Mama, es ist jetzt gescheiter, du lässt das Autofahren“. Aber es gibt sicherlich viele ältere Menschen, die haben nicht so ein Umfeld und deshalb ist die Rolle des Hausarztes so wichtig.

**Neureuther:** Wir kraxeln gerne auf die Berge, gerne auch mal extrem. Und unsere Kinder schimpfen mit uns, wenn wir nachts noch irgendwo von einem Gipfel hinuntersteigen. Ich bin schon einer, der gerne in die Grenzbereiche hineingeht. Von daher glaube ich, dass ich meinen Führerschein nur sehr ungern abgeben würde. Das darf ich mir gar nicht vorstellen. Und ich glaube, dass ich mit 80 ziemlich unbelehrbar sein werde, und aus dem Grund ist es ganz wichtig, und dafür werden meine Kinder sorgen, mich ganz offen auf die Probleme anzusprechen.

**DVR-report:** Wie bewegen Sie sich privat am liebsten fort, außer auf Skiern?

**Mittermaier:** Das Auto ist schon praktisch, gerade weil wir so viel unterwegs sind. Aber ich bin auch gerne zu Fuß oder mit dem Radl unterwegs. In Skandinavien zum Beispiel sehen sie viele Frauen, die mit einem Rucksack zu Fuß einkaufen. Das sehen sie in Deutschland eher selten. Ich mache das auch sehr gerne, selbst wenn es regnet. Dann ziehe ich mir passende Schuhe an und los geht's. Und schon habe ich wieder Bewegung in den Tagesablauf eingebaut.

**Neureuther:** Da sind wir schon unterschiedlich.

**Mittermaier:** Er fährt jeden Zentimeter mit dem Auto.

**Neureuther:** Ich fahre sehr gerne Auto. Umso wichtiger ist es, jemanden zu haben, der einen auch einmal zum Zu-Fuß-Gehen überredet. Nobody is perfect, und deshalb ist es für jeden von uns wichtig, seine Schwächen auszugleichen und von jemandem an die Hand genommen zu werden.

Interview: Sven Rademacher

## Zu den Personen



Rosi Mittermaier (62) und Christian Neureuther (63) zählen bis heute zu den erfolgreichsten deutschen Skirennsportlern. Bei den Olympischen Winterspielen 1976 in Innsbruck gewann Mittermaier zwei Goldmedaillen im Slalom und in der Abfahrt sowie eine Silbermedaille im Riesenslalom. Im gleichen Jahr errang sie den Weltmeistertitel in der alpinen Kombination und gewann den Gesamtweltcup. 1997 wurde die „Gold-Rosi“ vom damaligen Bundesinnenminister Manfred Kanther zur ersten Nationalen Botschafterin für Sport, Toleranz und Fair Play berufen.

1980 heiratete sie Christian Neureuther, der in seiner aktiven Zeit sechs Weltcup-Rennen im Slalom gewinnen konnte.

Seit dem Ende ihrer Sportlerkarrieren engagieren sich Mittermaier und Neureuther als prominente Botschafter des Breitensports.



# „Runter vom Gas“ würdigt ehrenamtliches Engagement

Biker Union gewinnt mit dem Projekt „Bitumen-Rallye“

FOTO > BMVBS



Auszeichnung der Gewinner im BMVBS in Berlin.

Insgesamt acht Wochen lang rief die Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des DVR Bürger, Institutionen und Verbände beim „Engagement-Wettbewerb Landstraße“ dazu auf, Projekte mit dem Schwerpunkt „Sicherheit auf Landstraßen“ einzureichen. Gesucht wurden Aktionen, die sich durch ihre kreative Idee sowie ihren Vorbildcharakter auszeichnen.

Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, überzeugte vor allem die Qualität der Projekte: „Ehrenamtliches Engagement ist für die Verkehrssicherheitsarbeit unverzichtbar und muss gewürdigt werden. Bei der Bewertung wurde für uns Jurymitglieder sichtbar, wie viel Arbeit und Zeit in solche Projekte fließt. Die Leidenschaft, mit der sich Bürger für die Sicherheit anderer einsetzen, ist bemerkenswert.“

Eine Fachjury bewertete die zahlreichen Einsendungen. Gewonnen haben die Biker Union mit dem Projekt „Bitumen-Rallye“ (1. Platz), der Verein „Ich bin dein Schutzengel“ aus Duderstadt für ein Projekt gegen Alkohol am Steuer (2. Platz) und das naturpädagogische Kinder- und Jugendzentrum Sonnenhaus in Berlin mit dem Projekt „Tempo 30 für das Sonnenhaus“ (3. Platz). Bei dem ausgezeichneten Projekt „Bitumen-Rallye“ der Biker Union achten Motorradfahrer bei Ausfahrten auf Schwachstellen wie Bitumen (sogenanntes „schwarzes Glatteis“), auf Schlaglöcher oder besonders gefährliche Kurven. In Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) werden die Probleme dann den Behörden vor Ort gemeldet und konkrete Lösungsvorschläge unterbreitet, um die gefährlichen Stellen für die Motorradfahrer zu beseitigen oder zu entschärfen.

„Wir fühlen uns sehr geehrt und sind stolz, dass das Engagement unserer

Mitglieder auf diese Weise gewürdigt wird“, erklärte Rolf Frieling, erster Vorsitzender der Biker Union e.V. „Mit dem Preisgeld können wir unsere politische Arbeit zur Verbesserung der Infrastruktur für motorisierte Zweiradfahrer ausbauen.“

Die Auswahl der Gewinner fiel der Jury nicht leicht. „Nahezu jeder Wettbewerbsbeitrag ist sinnvoll und wichtig“, kommentierte DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. „Die drei Gewinner haben überzeugt, da ihre Projekte einen starken Vorbildcharakter besitzen. Sie alle fördern ganz gezielt das Bewusstsein für die Risiken auf der Landstraße und leisten einen aktiven Beitrag für mehr Sicherheit.“

Unterstützt wurde der Ideenwettbewerb vom Automobil-Club Verkehr (ACV), der das Preisgeld in Höhe von insgesamt 10.000 Euro zur Verfügung stellte. Weitere Informationen zur Kampagne und den Projekten unter [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de).

MITGLIEDER

DVR-report 1/2013

## Droht deutschen Autobahnen der Kollaps?

Angesichts der kilometerlangen Staus und der immer volleren Autobahnen ist dies eine durchaus nachvollziehbare Befürchtung. Mit der Studie „Verkehrsqualität auf deutschen Autobahnen“ wollte der ADAC herausfinden, wie sich das deutsche Autobahnnetz zwischen 2010 und 2025 verändern wird. Dabei wurde für die Prognose nicht nur die Fertigstellung zahlreicher Neu- und Ausbauprojekte bis zum Jahr 2025 unterstellt, sondern auch eine zehnjährige Kapazitätserhöhung für alle Autobahnabschnitte angenommen. Die Studie urteilt allerdings nach rein verkehrlichen Kriterien unter Vernachlässigung von Kosten- und Umweltaspekten sowie der Finanzierbarkeit und raumplanerischen Zielsetzungen.

Dramatisch wird sich demnach die Verkehrssituation in den kommenden Jahren in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen zuspitzen. In Niedersachsen wird sich die Zahl der überbelasteten Autobahnabschnitte sogar mehr als verdoppeln. Nordrhein-Westfalen, schon heute das Bundesland mit den häufigsten und längsten Staus, wird auch zukünftig mit Abstand am stärksten betroffen sein. Von den 1.600 Kilometern Autobahn, deren Verkehrsqualität im Analysejahr 2010 mit mangelhaft oder ungenügend bewertet wurde,



Nicht nur in der Ferienzeit ein vielgesehenes Bild: Stau auf der Autobahn.

entfallen rund 950 Kilometer auf die einstelligen Autobahnen A1 bis A9. Diese Strecken sind deshalb so bedeutsam, weil auf ihnen ein Großteil des Fernverkehrs abgewickelt wird.

Es zeigte sich in der Studie, so der ADAC, dass im deutschen Autobahnnetz erheblicher Ausbaubedarf

besteht, um die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen so abwickeln zu können, dass Verkehrsbeeinträchtigungen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens weitgehend vermieden werden. Die Studie kann gegen eine Schutzgebühr direkt beim ADAC ([verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)) bezogen werden.

FOTO > MIHAI MUSUNOI - FOTOLIA

FOTO > BAST



## Mehr Sicherheit auf Schulwegen

Der Weg zur Schule soll für alle Kinder möglichst sicher sein. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat dazu den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ veröffentlicht. Er hilft, einen guten Schulwegplan selber und strukturiert zu erstellen. Eine Untersuchung im Auftrag der BAST über die Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen in Deutschland hat gezeigt, dass die Sicherheit und eigenständige Mobilität von Schülern durch Schulwegpläne erhöht werden kann.

Der Schulwegplan ist eine kartografische Darstellung des Umfelds einer Schule. Er zeigt Gefahrenstellen und deren Bewältigung, sichere Querungsstellen sowie günstige Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule auf. Der Leitfaden, der kostenlos bei der BAST zu beziehen ist ([info@bast.de](mailto:info@bast.de)), richtet sich an Eltern, Schulen, Kommunen, Polizei und alle, die einen Schulwegplan fertigen wollen.

# Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr

## Nationale Konferenz im Bundesverkehrsministerium

„Intelligente Verkehrssysteme“ (IVS) sollen dazu dienen, die Herausforderungen des stetig wachsenden Verkehrs zu bewältigen. Im Fokus stehen dabei intelligente Fahrzeug- und Straßensysteme, die wesentlich dazu beitragen, den Straßenverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hatte dazu Ende Februar zu einer hochrangig besetzten, eintägigen nationalen Konferenz nach Berlin eingeladen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hatte im letzten Herbst gemeinsam mit zahlreichen Akteuren aus Politik, Wirtschafts- und Automobilverbänden, Verwaltung und Forschung den Aktionsplan für den Einsatz von IVS auf der Straße vorgelegt, der europäische Vorschläge zu diesem Feld für Deutschland konkretisiert. Der nationale IVS-Aktionsplan „Straße“ bezieht die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ein und umfasst den Zeitraum bis 2020. Er sieht ein eigenes Handlungsfeld für IVS-Anwendungen

mit Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrseffizienz, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit vor, das vor allem die Chancen einer Einführung kooperativer Systeme betont.

Dr. Ramsauer betonte in seinem Grußwort, dass die Infrastruktur nicht proportional zu den Wachstumsraten des Verkehrs erweitert werden könne. Daher seien vor allem intelligente technische Lösungen gefragt. Um die in sie gesetzten Hoffnungen zu erfüllen, müssten IVS seiner Meinung nach benutzerfreundlich sein, um für eine möglichst breite Gruppe von Autofahrern in der alltäglichen Anwendung nützlich zu sein.

Der Vorstandsvorsitzende von ERTICO, der europäischen Netzwerkorganisation für den Bereich IVS, Dr. Hermann Meyer, stellte die Vorreiterrolle Deutschlands heraus, die in enger Kooperation mit den europäischen und internationalen Partnern ausgefüllt werden solle. Er formulierte in seinem Vortrag die Vision einer sicheren, informierten und sauberen Mobilität

und lehnte sich mit seinem explizit erwähnten Ziel von „null Unfällen“ deutlich an die Vision Zero an, die auch Grundlage der Arbeit des DVR ist.

Die Vertreterin der EU-Kommission, Dr. Elena Mihaela Williams, ging vor allem auf die entscheidende Bedeutung gemeinsamer europäischer Rechtsstandards ein, die zwingende Voraussetzung für eine sinnvolle, grenzüberschreitende Anwendung von IVS seien. Gleiches gelte für die intensive und dauerhafte Vernetzung aller Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden.

Weitere Informationen zum IVS-Aktionsplan und ein ausführlicher Anhang mit Beschreibung der einzelnen IVS-Maßnahmen sind auf der Webseite des BMVBS zu finden. Von Vertretern des BMVBS wurde betont, dass der Aktionsplan stetig weiterentwickelt werde, um den sich ständig wandelnden technischen Gegebenheiten anpassen zu können. Demnächst wird hierzu ein Forschungsauftrag ausgeschrieben.

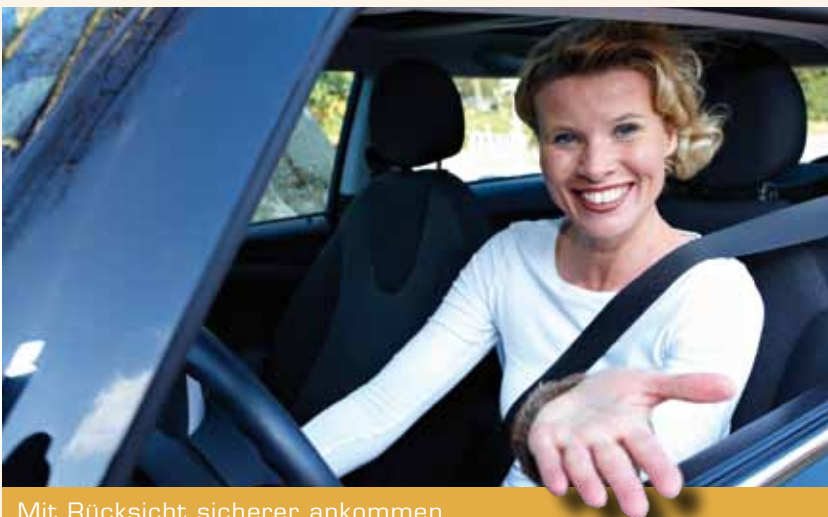
## ARCD-Aktionsjahr 2013: „Rücksicht statt Risiko“

Gegenseitige Rücksichtnahme ist ein wichtiger Bestandteil für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und aus gutem Grund im Paragraf 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankert. Der Auto- und Reiseclub

Deutschland (ARCD) stellt das Jahr 2013 deshalb unter das Motto „Rücksicht statt Risiko“. Ziel ist es, durch Schwerpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit die Unfallopferzahlen dauerhaft zu senken.

„Wer am Straßenverkehr teilnimmt, trägt die Verantwortung dafür, sich und vor allem andere nicht zu gefährden. Doch leider beobachten wir immer häufiger, dass Rücksichtnahme als Leitgedanke im Alltag außer Acht gelassen wird“, sagt Jürgen Dehner, Generalsekretär des ARCD. Auf der Straße gelte jedoch keineswegs das Recht des Stärkeren. „Verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer brauchen eine Lobby, und wir finden es wichtig, der Rücksichtnahme im Straßenverkehr ein stärkeres Gewicht zu geben. Daher werden wir als Interessenverband für mobile Menschen dieses Thema verstärkt in der politischen und gesellschaftlichen Diskussion voranbringen“, unterstreicht Dehner. „Das Beste ist: Rücksichtnahme ist völlig kostenlos und leistet gleichzeitig einen effektiven Beitrag für mehr Sicherheit auf unseren Straßen.“

FOTO > DVR



Mit Rücksicht sicherer ankommen.

## Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung

Ehrung für Preisträger des bundesweiten Wettbewerbs

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren – Jugend übernimmt Verantwortung“ bietet Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, sich mit den Themen Verkehrssicherheit und partnerschaftliches Miteinander im Straßenverkehr journalistisch auseinanderzusetzen. Ihre Ergebnisse werden aufbereitet und als Schwerpunktseiten in den beteiligten regionalen Tageszeitungen veröffentlicht. Dr. Veit Steinle, Abteilungsleiter Umweltpolitik und Infrastruktur im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), und Dr. Hans-Joachim Wolff, DVR-Vizepräsident und Vorstandsvorsitzender der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), ehrten im Februar die diesjährigen Preisträger in Berlin.

Ausgezeichnet wurden sechs Schulklassen aus Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Die Klasse 8a des Trifels-Gymnasiums in Annweiler gewann mit einer Zeitungsseite in „Die Rheinpfalz“ zum Thema Sicherheit auf Radwegen. Die 8a der Mittelschule St. Georg im niederbayerischen Vilshofen hat sich dem Verhalten im und am Schulbus gewidmet, veröffentlicht in der „Passauer Neuen Presse“. Ebenfalls Achtklässler des Privaten Litauischen Gymnasiums aus

Lampertheim-Hüttenfeld haben sich intensiv mit der Verkehrssituation in ihrem Stadtteil beschäftigt und einen vergleichenden Blick nach Litauen geworfen. Ihre Ergebnisse wurden in „Südhessen Morgen“ präsentiert. Schülerinnen und Schüler der 11b der Theo-Koch-Schule aus dem hessischen Grünberg haben in der „Gießener Allgemeinen“ ein wichtiges Thema für ihre eigene Altersgruppe bearbeitet, Fahrausbildung und Verkehrssicherheit. Das Thema Alkohol im Straßenverkehr stand für die Elftklässler des Gymnasiums Fridericianum in Rudolstadt im Fokus. Die Themenseite wurde in der „Osthüringer Zeitung“ veröffentlicht. Zehntklässler der Theodor-Litt-Schule in Gießen befassten sich mit speziellen Risiken für junge Fahranfänger. Berichtet wurde in der „Gießener Allgemeinen“.

Die kreativen Ideen der Schülerinnen und Schüler kannten keine Grenzen: Bei ihrer journalistischen Arbeit setzten sie neben klassischen nachrichtlichen Artikeln auch Interviews, Umfragen, eigene Erfahrungsberichte und Foto-Stories ein.

„Im Sinne der ‚Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an‘ ist es unsere Aufgabe, alles zu unternehmen,

damit Fehler, die gemacht werden, nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft werden“, sagte Dr. Wolff bei der Preisverleihung. Den jungen Fahranfängern sei bewusst, dass sie noch keine ausgereiften Fahrer seien und Zeit zum Lernen bräuchten. Sie wüssten um die Gefahren im Straßenverkehr, wenn sie ihr Handeln selbstkritisch hinterfragen, und sie wüssten ebenfalls, was getan werden müsse, um sie als Fahrerinnen und Fahrer in sicherem Handeln zu stärken. „Und genau hier setzen die Berufsgenossenschaften, die Unfallkassen und der DVR in ihrer Präventionsarbeit an. Wir wollen Schüler, Studenten und junge Arbeitnehmer darin bestärken, sich sicher und verantwortungsvoll im Straßenverkehr zu bewegen“, betonte der DVR-Vizepräsident. Sie zu bestärken heiße, sie aktiv zu beteiligen. Seit 2008 zeigten nun fast 5.000 Schülerinnen und Schüler, dass sie frühzeitig Verantwortung übernehmen wollen und können. Hoch motiviert recherchierten junge Menschen, werteten aus, diskutierten und formulierten in zahlreichen Artikeln, wo die Gefahren lauern und wie man ihnen begegnen kann. Er dankte auch den Tageszeitungen, die sich über die Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“ an dem Wettbewerb beteiligen und das Engagement junger Menschen unterstützen.

Das Projekt „Vorfahrt für sicheres Fahren“ ist eine gemeinsame Aktion des DVR, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, der Initiative „Kavalier der Straße – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Tageszeitungen“ und des Aachener IZOP-Instituts. Für den Projektzeitraum erhielten die teilnehmenden Schulen kostenlos ihre lokale Zeitung, um zum Thema Verkehrssicherheit zu recherchieren und anschließend eigenständig eine Themenseite zu gestalten. In diesem Jahr beteiligten sich mehr als 800 Schülerinnen und Schüler sowie zehn Tageszeitungen. Der Wettbewerb wurde bereits zum fünften Mal durchgeführt.



DVR-Vizepräsident Dr. Hans-Joachim Wolff gratuliert Schülerinnen des Fridericianums Rudolstadt.

# „Denk an mich. Dein Rücken“

Kampagne zur Prävention von Rückenbelastungen gestartet

ILLUSTRATION > REINHILD KASSING



„Denk an mich. Dein Rücken“ – so lautet das Motto der aktuellen Präventionskampagne von Berufsgenossenschaften und Unfallkassen, der Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau sowie der Knappschaft. Ihr Ziel: Rückenbelastungen bei der Arbeit, in der Schule und in der Freizeit verringern. Dazu werden die Kampagnenträger Betrieben und Versicherten in den kommenden drei Jahren entsprechende Informationen und Beratungen anbieten. Hintergrund der Kampagne ist die nach wie vor hohe Zahl der Rückenerkrankungen und die damit verbundenen Krankheitskosten und Produktionsausfälle.

Rückenbelastungen sind bei der Arbeit keine Seltenheit. Noch immer gehört körperlich schwere Arbeit zum Alltag vieler Beschäftigter, zum Beispiel in der Produktion, am Bau, aber auch in Dienstleistungsberufen

wie der Pflege oder in der Transportwirtschaft. Das Bewegen schwerer Lasten, die Arbeit in Zwangshaltungen und ständig wiederkehrende Bewegungsabläufe können die Gesundheit des Muskel-Skelett-Systems beeinträchtigen. Neben dieser Überforderung gibt es jedoch auch die Unterforderung durch mangelnde Bewegung. Dauerndes Sitzen im Büro, in der Schule oder im Fahrzeug führt dazu, dass die Rückenmuskulatur nicht mehr ausreichend aktiviert wird.

Vor diesem Hintergrund vermittelt die Kampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ das nötige Wissen, um das richtige Maß an Belastung für den Rücken zu finden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Beratung der Arbeitgeber, denn diese haben eine Reihe von Möglichkeiten, die Belastung ihrer Beschäftigten zu verringern: Sie können Arbeitsplätze ergonomisch

gestalten oder eine Gefährdungsbeurteilung durchführen, die körperliche und psychische Belastungen für den Rücken berücksichtigt und anschließend die entsprechenden Maßnahmen ergreifen. Das verbessert nicht nur die Gesundheit der Beschäftigten. Es lohnt sich auch für den Arbeitgeber. Verschiedene Studien zeigen, dass Investitionen in die betriebliche Prävention und Gesundheitsförderung sich positiv auswirken.

Mehr zu den Hintergründen der Kampagne gibt es unter [www.deinruecken.de](http://www.deinruecken.de).

Dort stehen unter anderem viele Hinweise für die rückengerechte Gestaltung von Arbeitsplätzen, Broschüren für verschiedene Zielgruppen, Hintergrundinformationen und Fakten zur Kampagne, die Plakatmotive sowie Pressebilder zur Verfügung.

MITGLIEDER

DVR-report 1/2013

# „Sind die jungen Fahrer noch zu retten?“

Prinzip der Mehrphasigkeit als Voraussetzung für Entwicklung



Hochrisikogruppe im Straßenverkehr: junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren.

Von Carl Vierboom

Nimmt man diese Überschrift als Ausgangspunkt, so fällt nach und nach auf, dass sich die darin enthaltende Frage in mehrere Richtungen deuten lässt und sich verschiedene Bedeutungen und Konsequenzen ableiten lassen:

1. Es geht einerseits um das Retten. Die jungen Fahrer sollen gerettet werden. Man will sie der Gefahr entreißen, ihr Leben schützen, sie „heil“ machen. Wir sind hier beim schönen Sinn des Wortes „Retten“.
2. Der Titel könnte aber auch dazu verleiten, sich über die jungen Leute herzumachen, ganz so, wie es die Gruppe „Ärzte“ vor einigen Jahren besungen haben. „Ja, sind die jungen Fahrer denn noch zu retten?“ – „Ja, bist du noch zu retten? Was hast du da schon wieder angestellt? Und wie du wieder aussiehst! Hast du nichts gelernt?“

3. Aus dem Titel kann man auch die Unterstellung ableiten: „Nein. Nichts mehr zu retten.“ Die jungen Fahrer oder die jungen Leute hätten sich insgesamt als Generation und aus ablehnender Haltung gegen die ältere Generation gesellschaftlich abgeschottet. Sie seien nicht mehr ansprechbar, in ihren Haltungen und Taten nicht korrigierbar und somit auch gegen Gefahren nicht zu schützen. Das ist zum Beispiel eine der Sorgen, die Eltern haben.

Wenn man nun die Vision Zero zugrunde legt, wird deutlich, dass es wohl noch für lange Zeit vor allem um die jungen Fahrer gehen wird. Die sorgenvolle oder die nüchtern-skeptische Frage, ob man es je schaffen wird, möglichst viele, am besten alle jungen Fahrer vor Gefahren zu bewahren, steht hier im Vordergrund. Wer in Sachen Verkehrssicherheit tätig ist, der fragt sich immer wieder einmal, ob das mit den jungen Fahrern endlos so weiter gehen muss

oder, ob man nicht den Zwangsläufigkeiten der Risikonahme Einhalt gebieten und dieses Risiko ein für alle Mal abschaffen könnte.

## Risikobehandlung durch Intervention

Was es mit den jungen, vor allem den jungen männlichen Fahrern auf sich hat, muss nicht immer erläutert werden. Aber es muss klar sein, dass man in dieser Gruppe strukturell und kontinuierlich intervenieren muss. Anders funktioniert hier Risikobehandlung nämlich nicht.

Zur Entwicklung gehört die Risikonahme, das Eingehen von Risiken, dazu. Schön ist das nicht, harmlos schon gar nicht, aber es ist so. Umso mehr interessiert die Frage, wie man diesem Ineinander, diesem Ergänzungsverhältnis von Entwicklung einerseits und Risikonahme andererseits beikommen kann; mit welchen Maßnahmen, Strategien, Gesetzen und Tricks den jungen Fahrern zu begegnen ist, damit sie sich eben nicht tödlich gefährden. Das Drehen an dieser Figuration aus Entwicklungsdrang und Risiko ist die Herausforderung der notwendigen Risikobehandlung.

Wann akzeptieren junge Leute Sicherheitskommunikation? Wie können sie akzeptieren und antizipieren, dass sie nun einmal jung und dazu unerfahren sind? Wie gut können sie diesen Umstand annehmen, ohne sich über die Maßen gekränkt zu fühlen und sich nichts mehr sagen zu lassen? Und von wem mögen sie sich etwas sagen lassen? Immerhin sind ja gerade die 18- bis 20-Jährigen die am höchsten gefährdete Gruppe in ihrer Entwicklungsphase der Ablösung und Selbstfindung. Sie sind in reflexivem Selbstbewusstsein noch wenig geübt, aber geben sich gern locker in der Auffassung, alles schon zu wissen und zu können. In dieser Phase machen die einen Abitur, die anderen schließen eine Ausbildung

ab, alle werden volljährig und die meisten machen ihren Führerschein. Also eine Phase, in der diese Heranwachsenden mehrere markante Entwicklungsschritte durchlaufen und in der sie nicht unbedingt Lust auf jemand haben, der kommt und sie auf die Position der Unerfahrenheit verweist.

Nun haben sich in den vergangenen Jahrzehnten die Generationenverhältnisse rapide verändert. Aus der Sozial- und der Marktforschung weiß man, dass junge Leute heute, angesichts immer komplexer und widersprüchlicher werdender Qualifikationsanforderungen, ein hohes Schutz- und Protektionsbedürfnis haben; aber sie brauchen auch ihre Probierräume und die Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln. Vor allem wollen sie nicht mit Peinlichkeiten bedrängt werden. Sie möchten nicht vorgehalten bekommen, dass sie bei allem Freiheitsdrang auch ein hohes Schutzbedürfnis haben. Und umgekehrt wollen sie bei allem Schutzbedürfnis nicht in dem Punkt verkannt werden, dass es ihnen auch um Freiheit und Autonomie geht.

### Welche Ansprache wirkt?

Die Frage ist, was aus Verkehrssicherheitsperspektive aufgegriffen werden kann. Was wirkt im Sinne der Sicherheit und des Lebensschutzes und was fühlt sich gleichzeitig gut an und hat aus Sicht der jungen Leute mit „vollem“ Leben zu tun? Denn – wie wir ja aus vielerlei Erfahrung wissen – nur das wirkt, was Sicherheit nicht zu etwas Langweiligem, Korrektem und Übergestülptem macht und gegen Spannendes oder Faszinierendes ausspielt. Was sind gut funktionierende „Klammern“, mit denen das, was Sicherheit gibt, gleichzeitig auch attraktiv ist?

Dazu eine ganz einfache Antwort: Wir als Menschen sehnen uns danach, etwas zu können und mit diesem Können etwas in der Welt auszurichten; und wir sehnen uns danach, jemand zu haben, den wir lieben können und von dem wir geliebt werden; Arbeit und Professionalität einerseits und Liebe andererseits. Die Psychologie sagt dazu ganz simpel, dass ein

Mensch gesund ist, wenn er arbeits- und liebesfähig ist.

Genau diese Motivlagen, aus Könnens-beziehungswise Professionalitätsansprüchen einerseits und aus Liebesbedürfnissen andererseits, sind die Bündnispartner für die Verkehrssicherheit, die „Treiber“ dafür, sich in Fragen des sicheren Fahrens doch noch etwas sagen zu lassen und sich weiterentwickeln zu wollen.

Die Kampagne „Runter vom Gas“ ist ein Beispiel für gelungene Kommunikation, mit der an den Fahrer appelliert wird, als jemand, dessen Existenz sich durch Bindung und Beziehung definiert, als Freund, Vater oder Sohn – so, wie wir alle in Beziehungen konstituiert sind. Und dem gleichzeitig in Gestalt alltäglicher Botschaften „geschrieben“, „gekritzelt“ oder „gemalt“ die Liebe gezeigt wird. Besser kann man es den meisten Männern gegenüber kaum machen. Männer wollen ja auch, dass man ihnen sagt, wie sehr man sie liebt; aber viele von ihnen wollen das lieber beiläufig, ohne emotionalen Pomp, eben mit dem alltäglichen Klebezettel gesagt bekommen.

Und das andere – was im Feld der motorisierten Verkehrsteilnahme die Professionalität, also Fahrausbildung und Fahrkönnen betrifft – muss auch passieren und in Gestalt einer mehrphasigen Vorbereitung in der nächsten Zeit auf ein ganz neues Niveau gehoben werden.

Im Grunde geht es um Modernität und darüber, was in der Moderne Professionalität ausmacht. Die Psychologie hat vor rund einhundert Jahren begonnen, die Kriterien moderner Professionalität im eigenen Beruf zu beschreiben und zu systematisieren. Es geht um Kriterien, die mit Selbstreflexion zu tun haben, mit einem turnusmäßig eingebauten, methodisch verankerten Nachdenken des Forschers, Beraters, Therapeuten oder Moderators über die eigenen Affekte, Verwicklungen und Übertragungen, im jeweils gegebenen Fall. Das nennt man dann Lehranalyse – „sich selbst auf die Couch legen“ – oder Supervision oder Teamanalyse oder Intervention.

Solche Sichtweisen sind mittlerweile aus vielen Zusammenhängen bekannt. In Management und Führung



Plakative Botschaften der Kampagne „Runter vom Gas“.

FOTO > DVR



Ein Erfolgsmodell: Begleitetes Fahren ab 17.

nutzt man dafür Begriffe wie „Feedbacksystem“ oder „360 Grad“; Ärzte und Lehrer nutzen Balint-Gruppen oder Qualitätszirkel, um beizeiten über ihre emotionalen Beteiligungen und Fehlermöglichkeiten beim Erziehen, Behandeln und Operieren nachzudenken. Es gibt Qualitätsmanagement-Systeme, Business-Reengineering, das Vier-Augen- oder Sechs-Augen-Prinzip, das auf mehrere Schultern verteilte, formal gerechte Verfahren bei Gericht oder, im ganz Großen, das Prinzip der Gewaltenteilung in Staat und Verfassung.

In allen diesen Zusammenhängen geht es darum, vor dem Hintergrund von Verantwortung und angesichts der Möglichkeit großer Schäden und Verletzungen durch Fehlgriffe und Fehlentscheidungen, potenzielle Verwicklungen und Verquickungen zu vermeiden. Es geht darum, sich nicht zu Unbedachtem hinreißen zu lassen; alles Mögliche auf der Rechnung zu haben, was passieren kann; sich im Griff zu halten, salopp ausgedrückt: cool zu bleiben.

Das geht aber nur, wenn man sich befragt, einen Ratschlag einholt oder sich auch prüfen lässt.

## Prinzip der Mehrphasigkeit

Das interessante, allen gerade erwähnten Strukturen und Professionalitäten gemeinsame Merkmal ist das Prinzip der Mehrphasigkeit; des Auseinanderdehnens und Zergliederns eines Prozesses, als Voraussetzung für Entwicklung und berufliche Fortbildung. Es geht darum, dass Können und Gelingen Zeit und Geduld brauchen. Dieses „Sich-Hinziehen“ mag heutzutage nicht so gern gesehen werden, aber es ist nicht aus der Welt zu schaffen.

Ein neues Modell der Fahranfängervorbereitung, gemäß einem Konzept der Mehrphasigkeit, zielt darauf ab, dass die jungen Fahrer beizeiten über sich nachdenken, dass sie Feedbackschleifen durchlaufen, Rückmeldung geben und Rückmeldung aushalten. Es geht hier nicht darum, junge Leute Reflexionsmethoden einüben zu lassen, um sie nachher zur „Generation Vielleichtsager“ oder „Generation Wischiwaschi“ zu erklären, wie dies aktuell in bestimmten Medien diskutiert wird. Sondern es geht darum, ihnen die Professionalität beizubringen, die sie zu ihrem Schutz brauchen.

Es kann im Moment dahingestellt bleiben, wie eine mehrphasige oder mehrstufige Fahranfängervorbereitung genau auszugestalten ist und ob sie Einstellungsänderungen und/oder Verhaltensänderungen zu verfolgen hat. Aber sie wird einen qualitativen Sprung in die richtige Richtung bringen, wie ihn die Fahrerlaubnis auf Probe, das „Begleitete Fahren ab 17“ und andere, strukturelle Eingriffe erbracht haben. Es wird Zeit, dass man die bisher betriebene Fahranfängervorbereitung weiter vorantreibt, in eine explizit herausgerückte Anordnung hinein, der zufolge es zum Fahren die Erfahrung und zur sinnigen Umsetzung und Ausschöpfung von Erfahrungen das Reden und Besprechen, eben genau dieser Erfahrungen braucht. Die Nachweise für die Richtigkeit einer so veränderten Fahranfängervorbereitung wird man nachher in der Statistik sehen.

Die moderne Gesellschaft – so sie ihre Souveränität und Gesundheit wahren will – kommt ohne das selbstreflexive Denken, ohne Schleifen und Korrekturen im laufenden Prozess nicht mehr aus. Von daher wird es Zeit, dass alle verantwortlich Beteiligten dieses Prinzip auch auf die



mehrphasige Fahranfängervorbereitung herunterbrechen.

Übrigens braucht „Mehrphasigkeit“ oder „Mehrstufigkeit“ kein abstraktes Konzept zu sein. Aus kommunikationspsychologischer oder aus Marketingsicht betrachtet, handelt es sich hier sogar um ein starkes Bildprogramm. Als Menschen leben wir in Bildern, und die Dinge, die uns beanspruchen wollen, brauchen ein starkes Bildprogramm, sonst wirken sie nicht. Das Bildprogramm, das hier zum Tragen kommen soll und das entsprechend gut erzählt und bebildert werden muss, impliziert Botschaften wie zum Beispiel:

- Es geht darum, lebendig und fröhlich im Leben zu bleiben, nicht um das Lernen von „Wischiwaschi“.
- Es geht um Gewinn an Professionalität und Selbstsicherheit, nicht um Strafe, Stigmatisierung und Schurigeln (so etwas fällt manchem Jüngeren ja ein, wenn er von „Nachschulung“ oder von Medizinisch-Psychologischer Untersuchung hört).
- Werte und Investitionen sind wichtig, nicht die Vermutung oder Unterstellung, hier gehe es um Geldschneiderei.

## Kosten für das motorisierte Fahren

Junge Leute wollen auf ihre Professionalität angespitzt werden, nicht nur im Beruf. Aber Qualifizierung kostet Geld, Zeit und Engagement. Man kann davon ausgehen, dass die meisten jungen Fahrer und ihre Familien auf das Bewusstsein für diese Kosten ansprechbar sind. Fahren bedeutet bei über 50 „Fahrjahren“ bei dem einen 500.000, bei dem anderen 750.000 Kilometer Fahrstrecke im Leben. Auf die durchschnittlich gefahrene Strecke pro Stunde bezogen sind das 10.000 Stunden und mehr, also leicht sieben Lebensarbeitszeitjahre, die man im Fahrzeug verbringt. Hier kommen eine Menge Expositionszeit und eine Menge Expositionsstrecke zusammen. Gar nicht zu reden von den Kosten für



Ausgelassene Partystimmung im Auto, aber der Fahrer bleibt nüchtern und gelassen.

das motorisierte Fahren, die sich nach heutigen Maßstäben in über 50 Jahren leicht auf 250.000 Euro und mehr summieren. Natürlich nerven im aktuellen Moment die Kosten für den Führerschein, das weiß jeder, der Kinder hat. Aber man muss hier die Dinge ins Verhältnis rücken und wenn man das tut, dann wird man kaum einen anderen Bereich der Bildung und Professionalisierung finden, der trotz seines hohen Stellenwertes mit so vergleichsweise niedrigen Einstandskosten zu haben ist. Und das muss auch so gesagt werden – wo immer dies nötig ist.

Mehrstufigkeit oder Mehrphasigkeit impliziert, vor allem aus Sicht junger Leute, die sich mit ihrem Entwicklungsdrängen herumschlagen, immer auch das Bild der Steigerung. Und Steigerungen sind als Bild immer gut; Steigerung möchte jeder haben. Mehrstufigkeit gibt noch ein ganz besonderes Versprechen; dieser Begriff verspricht Zukunft. Im Bild der Stufe bekommen Zeit und die Entwicklung in ihr so etwas wie Landschaft und Horizont. Junge Leute können sich am ehesten das Gefühl leisten, alle Zeit der Welt zur Verfügung zu haben; und dieses Gefühl ist ihnen zu gönnen. Unsicherheit erleben sie allenfalls darin, nicht genau zu wissen, wo es mit ihnen hingehen wird. An genau dieser Stelle kann man mit einer veränderten Fahranfängervorbereitung ein gutes Programmangebot machen und bei dieser Gelegenheit auch den Aufwand und den Preis für das Ganze benennen.

## Sind die jungen Fahrer also noch zu retten?

Als Arbeitsauftrag, sachlich formuliert: Ja. Vieles ist geschafft, aber da wird man weiter dran bleiben müssen. Diese Geschichte ist noch nicht zu Ende.

Als Positionierung und als Moral formuliert: Ja, das sollte man tun, denn eine Gesellschaft, die sich nicht darum bemüht, ihre jungen Leute zu schützen und ihnen nicht-tödliche Entwicklungsräume zu bieten, ist krank und muss sich selbst fragen, wie lange sie es noch machen wird.

Vom Anspruch her gedacht: es wäre schwach, das nicht zu schaffen – nämlich die allermeisten jungen Leute vor tödlichen Risiken zu bewahren, Maßnahmen und Strategien zu entwickeln, mit denen man dem Risiko tödlicher Unfälle begegnen kann. Daran sollten wir uns weiterhin messen lassen.



Carl Vierboom ist selbstständiger Verkehrs- und Wirtschaftspsychologe und hat Erfahrungen in der psychologischen Zielgruppenanalyse, Image- und Markenanalyse sowie Medienforschung.

FOTO > GERHARD ZERBES

FOTO > PRIVAT

# Gefahrenzone Haltestelle

Mehr als zehn Millionen Kinder und Jugendliche nutzen in Deutschland für ihren Weg zur Schule einen Schulbus oder öffentliche Verkehrsmittel. Dabei

erweist sich der Omnibus als ausgesprochen sicheres Beförderungsmittel. Bei seiner Nutzung ereignen sich deutlich weniger Unfälle als bei den

Schulwegen zu Fuß, mit dem Rad oder im Pkw. Dennoch sind auch hier teilweise schwere Unfälle zu verzeichnen.



**Nähert sich** der Bus mit eingeschaltetem Warnblinklicht der Haltestelle, dürfen Auto- oder Motorradfahrer grundsätzlich nicht überholen. Dies dient vor allem dem Schutz der Kinder, die den Bus noch erreichen wollen und die Fahrbahn möglicherweise unachtsam und in Eile überqueren.

**Steht** der Bus mit eingeschaltetem Warnblinklicht an der Haltestelle, darf man nur mit Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h) und ausreichendem Abstand an ihm vorbeifahren. Dies gilt für alle Fahrzeuge, unabhängig davon, in welche Richtung sie fahren, außer wenn die Fahrbahnen baulich getrennt sind, zum Beispiel durch einen Mittelstreifen.

Nahezu zwei Drittel der Unfälle bei der Schulbusnutzung ereignen sich beim Aufenthalt im Fahrzeug selbst. Schwere und tödliche Unfälle passieren jedoch eher beim Überqueren der Fahrbahn vor dem Einsteigen oder nach dem Verlassen des Busses. Unachtsamkeit und Ablenkung der Kinder spielen hier eine große Rolle, weshalb Eltern auch den täglichen Weg zur Bushaltestelle gemeinsam mit ihrem Kind genauso üben sollten wie den Schulweg zu Fuß. Aber auch die Unwissenheit motorisierter Verkehrsteilnehmer spielt bei den Unfällen an Haltestellen eine Rolle.

Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber bereits 1995 eine Regelung geschaffen, die an besonderen Haltestellen gilt, die von den Straßenverkehrsbehörden bestimmt werden. Dort schaltet der Busfahrer das Warnblinklicht ein. Nur wenige Autofahrer wissen jedoch genau, wie sie sich dann verhalten müssen.

## Sicherheitspotenzial bei Kindersitzen

Dummys für jedes Alter, Babyschalen gegen die Fahrtrichtung oder Kindersitzklassen nach Gewicht und Größe sind nur einige Elemente, die die Sicherheit für junge Pkw-Insassen erhöhen können. Ein großes Problem stellen dagegen Anwendungsfehler bei Kinderrückhaltesystemen dar, wie der TÜV SÜD-Fachkongress „Protection of Children in Cars“ ergab.

Wichtige Bausteine für mehr Kindersicherheit in Autos sind nach Auffassung der Experten verbesserte Testverfahren und die Weiterentwicklung internationaler Vorschriften. Um die Belastungen auf den Körper beim Crash detaillierter nachvollziehen zu können, forderte der Initiator der Tagung, der international anerkannte Sicherheitsexperte Professor Klaus

Langwieder vor allem die weitere Harmonisierung der Messverfahren: „Für die Verbesserung der Fahrzeuge und Rückhaltesysteme brauchen wir zwingend weltweit einheitliche Messmethoden. Vor dem Hintergrund des stark wachsenden Autoverkehrs in Asien ist diese Forderung dringlicher denn je.“

Internationale Untersuchungen zeigen zudem großen Verbesserungsbedarf in den Bereichen Montage oder Gurtführung. Fast die Hälfte der Eltern macht Fehler, wenn sie mit ihren Kleinen unterwegs sind. Die Experten sind sich einig, dass das Befestigungssystem Isofix am besten wirkt und damit der Kindersitz optimal mit dem Fahrzeug verbunden ist. Trotzdem gebe es auch

bei Isofix noch umfassende Optimierungsmöglichkeiten. Beispielsweise beim besseren Handling der Befestigungselemente, die oft nur schwer zugänglich seien.

„Für die Sicherheit der Kinder über zwei Jahre muss noch viel getan werden. Entscheidend ist, dass Eltern immer, auch auf Kurzstrecken, die Kindersysteme korrekt benutzen“, appellierte Langwieder an die Mütter und Väter. Insgesamt zeigte er sich optimistisch, dass in Zukunft fast keine Kinder mehr im Auto ums Leben kommen und die Zahl der Schwerverletzten weiter nachhaltig gesenkt werden kann: „Vision Zero für Kinder – das ist absolut möglich“, lautete das Fazit des Experten.

# Neue Drogenschnelltestgeräte für Bayern

Die bayerische Polizei hat neue elektronische Drogenschnelltestgeräte erhalten. Innenminister Joachim Herrmann kündigte im Rahmen des bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ zudem verstärkte Kontrollen an. Auch bei sogenannten „Schleierfahndungen“ soll die neue Technik zum Einsatz kommen, denn gerade im Grenzraum zu Tschechien

ist der Drogenschmuggel vor allem mit Crystal massiv angestiegen.

In den zurückliegenden Jahren kamen in Bayern bei Unfällen unter Drogeneinfluss jährlich durchschnittlich acht Menschen bei drogenbedingten Unfällen ums Leben, 200 Verkehrsteilnehmer wurden verletzt. Minister Herrmann wies darauf hin, dass die Polizei im Freistaat

den Verfolgungsdruck gegen Fahrten unter Drogeneinfluss bereits in den letzten Jahren deutlich erhöht habe. Aktuell werden in Bayern jährlich rund 7.000 Verdachtsfälle zur Anzeige gebracht. Ein Drittel davon betreffen Straftaten, zwei Drittel sind Verkehrsordnungswidrigkeiten.

Die neuen Geräte stellen anhand einer Speichelprobe innerhalb weniger Minuten alle gängigen Drogenarten fest. Dazu gehören beispielsweise Kokain, Heroin, Cannabis und Amphetamine wie Crystal. Zudem werden bestimmte Wirkstoffe von Medikamenten erkannt, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Dazu gehören zum Beispiel Benzodiazepine in Psychopharmaka. Wesentliche Vorteile des elektronischen Drogentesters gegenüber den nach wie vor eingesetzten Urintests sind die einfachere Probennahme und der optimierte Nachweis der konsumierten Substanzen.

FOTO > DVR



Polizei erhöht Verfolgungsdruck gegen Fahrten unter Drogeneinfluss.

## Umfrage: Autofahrer wünschen sich mehr Rücksicht im Straßenverkehr

Fast jeder deutsche Autofahrer (97 Prozent) wünscht sich mehr Rücksicht von anderen Verkehrsteilnehmern. Das zeigt zumindest eine repräsentative Umfrage im Auftrag des Online-Automarkts AutoScout24 unter 1.020 Autofahrern. So wünscht sich jeder Dritte (34 Prozent), dass andere Autofahrer einen angemessenen Abstand zum eigenen Fahrzeug einhalten. 24 Prozent stören sich an Verkehrsteilnehmern, die das Reißverschlussverfahren missachten und darauf beharren, niemanden in ihre Spur zu lassen. Ebenso unbeliebt machen sich Autofahrer bei 23 Prozent der Befragten, die bei einem angestrebten Spurwechsel oder Abbiegen den Blinker nicht frühzeitig setzen. Bessere Manieren der anderen Autofahrer wünschen sich die Deutschen auch beim Einparken im

Stadtverkehr und bei Überholvorgängen auf der Autobahn (jeweils acht Prozent).

Allerdings kennen die deutschen Autofahrer auch positive Gesten. Kurz nicken, lächeln oder die Hand heben – fast alle Fahrer (98 Prozent) gaben an, sich zu bedanken, wenn ein anderer sie zum Beispiel einfädeln lässt. Rücksicht nehmen die Deutschen eher, wenn offensichtlich ältere Menschen am Steuer sitzen. Um eine potenziell brenzlige Unfallsituation zu vermeiden, gaben vier von zehn Befragten (44 Prozent) an, besonders auf ältere Fahrer am Steuer zu achten. Bei offensichtlich ortsunkundigen Fahrern nehmen 31 Prozent den Fuß vom Gas, gegenüber jungen Fahrern verhält sich jeder vierte Autofahrer rücksichtsvoll (23 Prozent).

FOTO > DVR



Grundsatz für sicheres Fahren: Hallo Partner – danke schön.

# Sicherer Start in die Motorradsaison



Familienausflug im Frühling mit Leichtkraftrad und Motorrad.

Mit den ersten Sonnenstrahlen holen viele Motorradfahrer ihre Maschinen aus dem Winterschlaf und mischen sich wieder ins Straßenbild. Autofahrer müssen sich daran erst wieder gewöhnen und ihre Wahrnehmung wieder verstärkt auf die zweirädrigen Verkehrsteilnehmer richten, die im Winter eher selten auf unseren Straßen zu sehen waren. Vor allem beim Abbiegen und bei Wendemanövern ist Vorsicht geboten, damit kein Zweiradfahrer übersehen wird.

Aber auch Motorradfahrer können etwas dafür tun, damit sie im Straßenverkehr besser wahrgenommen werden. Schutzkleidung in hellen Kontrastfarben verbessert ihre Sichtbarkeit für andere.

Von Januar bis November 2012 verunglückten nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes weniger motorisierte Zweiradfahrer als im Vorjahreszeitraum. 27.618 verunglückte Motorradfahrer und Mitfahrer bedeuten einen Rückgang von 2.578 (8,5 Prozent). Die Zahl der verunglückten Fahrer von Mofas und Mopeds lag in den ersten elf Monaten

des vergangenen Jahres bei 16.698. Hier kam es zu einer Reduzierung um 996 (5,6 Prozent).

Die Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer ist im genannten Zeitraum sogar um 17,2 Prozent von 702 auf 581 gesunken. Dies hängt jedoch nach Meinung des DVR auch mit dem langen Winter 2012 und der damit kürzeren Zweiradsaison zusammen. Der Rückgang bei den Getöteten zieht sich durch nahezu alle Altersklassen und umfasst auch die unter 18-Jährigen, die mit Leichtkraft-rädern unterwegs waren. Lediglich bei den Bikern ab 65 Jahren ist eine Zunahme der tödlich Verunglückten um 25,7 Prozent von 35 auf 44 zu verzeichnen. Einen Anstieg gab es auch bei der Anzahl der getöteten Fahrer von Mofas und Mopeds von 68 auf 88 (29,4 Prozent).

In der laufenden Saison greifen auch die Änderungen im Fahrerlaubnisrecht, die seit dem 19. Januar 2013 gelten. Im Rahmen einer Harmonisierung des EU-Rechts wurden die Zweiradklassen teilweise neu festgelegt: Für Leichtkraft-räder der Klasse

A1 (bis 125 ccm und 11 kW) gilt jetzt eine gewichtsbezogene Leistungsbeschränkung auf 0,1 kW pro Kilogramm, allerdings nur für diejenigen Fahrer, die ihre Fahrerlaubnis nach dem 19. Januar erworben haben. Für neue wie für alte Inhaber der Klasse A1, die noch keine 18 Jahre alt sind, entfällt die bisherige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h.

Neu festgesetzt wurde auch die Leistungsgrenze für die Einsteiger beim Stufenführerschein: Während Inhaber der alten Klasse A (beschränkt) bisher nur Maschinen bis 25 kW fahren durften, können jetzt mit der neuen Klasse A2 Motorräder bis 35 kW bewegt werden. Hier gilt nun eine Leistungsbegrenzung von 0,2 kW pro kg Leergewicht. Dafür erfordert der Aufstieg von der Klasse A2 in die unbegrenzte Klasse A, der nach frühestens zwei Jahren möglich ist, den erneuten Besuch einer Fahrschule sowie eine praktische Prüfung. Dies war bei der alten Regelung nicht erforderlich. Inhaber der Klasse A (beschränkt) erhalten auch weiterhin ohne erneute Prüfung nach zwei Jahren die Berechtigung der Klasse A.

# ETSC: Irische EU-Ratspräsidentschaft setzt Schwerpunkt bei Verkehrssicherheit

Seit dem 1. Januar 2013 hat Irland die EU-Ratspräsidentschaft inne. Der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) zeigt sich zuversichtlich, dass die guten nationalen Erfahrungen des Landes auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit in die Ratspräsidentschaft einfließen. Im Jahr 2010 wurde der PIN Road Safety Award an Irland verliehen.

In den vergangenen Jahren konnte Irland einen stetigen Rückgang der Verkehrstoten verzeichnen. ETSC-Hauptgeschäftsführer Antonio

Avenoso nannte die Fortschritte „vorbildlich für andere EU-Mitgliedstaaten“. Es sei ein gutes Zeichen, dass das Themengebiet der Schwerverletzten schon jetzt stark im Fokus stehe, so Avenoso weiter.

Mit durchschnittlich 47 Getöteten je einer Million Einwohner liegt Irland deutlich unter dem europäischen Schnitt von 60. Ein neues Arbeitsprogramm zielt auf die höchste Verkehrssicherheit innerhalb aller EU-Staaten.



FOTO > ETSC

Antonio Avenoso

## Mehrphasenausbildung senkt Unfallzahlen

### Erfahrungen aus Österreich und der Schweiz

Seit 2003 findet die Fahrausbildung in Österreich in mehreren Phasen statt. Nach Erteilung der Fahrerlaubnis müssen innerhalb eines Jahres drei weitere Fortbildungen absolviert werden. Bei zwei Perfektionsfahrten (L17: eine Perfektionsfahrt), einem Fahrsicherheitstraining und einem verkehrspsychologischen Gruppengespräch bekommen die Fahranfänger – prüfungsfrei – Feedback zu ihrem Können als Autolenker und einen neutralen Blick auf ihr Risikoverhalten.

Die Zahl der getöteten Pkw-Fahrer im Alter zwischen 17 und 25 Jahren

konnte seitdem um mehr als die Hälfte reduziert werden. Um diesen Trend fortzusetzen, fordert das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) eine Anpassung und Modernisierung des Modells.

Trainings zur Gefahrenwahrnehmung etwa würden durchweg positiv aufgenommen und sollten künftig ein fester Bestandteil der Fahrausbildung sein, so das KFV.

Zwar ging die Zahl der Verunglückten zwischen 2003 und 2012 um rund 36 Prozent zurück, doch sind junge Autofahrer nach wie vor überproportional

häufig in Unfälle mit Personenschaden verwickelt. Bei einem Bevölkerungsanteil der 17- bis 25-Jährigen von 13 Prozent liegt ihre Beteiligung an Personenunfällen bei 33 Prozent.

Auch im Nachbarland Schweiz hat sich die Zweiphasenausbildung für junge Kraftfahrer positiv auf das Unfallgeschehen ausgewirkt. Wie aus einer Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hervorgeht, ist die Zahl der durch junge Fahrer verursachten schweren Unfälle stärker zurückgegangen als in allen anderen Alterskategorien. Gleichzeitig sieht die bfu noch Raum für Verbesserungen.

So sollte ein Weiterbildungskurs bereits in den ersten Monaten nach der Fahrprüfung absolviert werden. Zudem könnten die Ausbildungsinhalte nach Ansicht der bfu besser auf die Fortbildungen abgestimmt werden.

Die Zweiphasenausbildung in der Schweiz wurde 2005 gemeinsam mit dem Führerschein auf Probe eingeführt. Die Probezeit beträgt drei Jahre und bedingt die Teilnahme an zwei Weiterbildungskursen.



FOTO > DVR

Fahrsicherheitstraining: Bestandteil der Mehrphasenausbildung.

# Rad fahren: unterschätztes Risiko



Hohe Dunkelziffer bei Fahrradunfällen.

Während die Gefährlichkeit des Motorradfahrens in Deutschland mittlerweile gut bekannt ist, wird das Risiko beim Fahrradfahren unterschätzt. Dies ist eine der Schlussfolgerungen der Fahrradunfallstudie Münster. Etwa 60 Prozent aller verunglückten Zweiradfahrer in Deutschland sind Fahrradfahrer, 23 Prozent der Verunglückten Motorradfahrer. Die Anzahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer lag mit 656 gegenüber 456 tödlich verunglückten Radfahrern zwar höher, die Anzahl der verletzten Radfahrer übertraf mit 85.596 die Anzahl der 30.419 verletzten Motorradfahrer jedoch deutlich (Bezugsjahr der Studie: Statistisches Bundesamt 2008).

Das Fahrrad stellt laut Studie mit etwa 38 Prozent aller zurückgelegten Wege mittlerweile das am meisten

benutzte Verkehrsmittel in Münster dar und liegt noch vor dem Auto (circa 36 Prozent). Leider belegt Münster deutschlandweit auch einen führenden Platz in der Unfallstatistik. 736 Unfälle mit Fahrrädern wurden 2007 polizeilich erfasst. Es gab jedoch keine Angaben über die gesamte Anzahl der bei Fahrradunfällen Verletzten.

Deshalb wurde im Jahr 2008 eine gemeinsame Studie von Münsteraner Kliniken, der Polizei, der Stadt Münster und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) initiiert. Es wurden neben den medizinischen auch technische Betrachtungen einbezogen, um Verletzungsmuster von verunfallten Fahrradfahrern zu identifizieren und diese in Zusammenhang zu bringen mit verletzungsverursachenden Umständen, beispielsweise Fahrzeugen und Infrastruktur.

Insgesamt wurden 2.250 Patienten in die Studie aufgenommen, drei Patienten starben an den Folgen eines Fahrradunfalls. Von den 1.766 Patienten, die in einem Krankenhaus vorstellig wurden, waren nur etwa 13 Prozent als Unfallopfer polizeilich erfasst.

Die Rate an Helmträgern betrug 6,4 Prozent (bundesweiter Durchschnitt circa 11 Prozent). Da aber in etwa 24 Prozent aller Fälle keine Angaben erfolgt waren, konnte in der Studie das ermittelte Risiko eines Schädel-Hirn-Traumas mit Helm (3,4 Prozent) und ohne Helm (3,8 Prozent) nicht zu einer Aussage hinsichtlich einer Präventionsempfehlung herangezogen werden.

Während bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen vermehrt Schädel-

Hirn-Traumata auftraten, zeigten sich bei allen anderen Unfallarten die Frakturen der oberen Extremität als häufigste Verletzung (18%), Frakturen der unteren Extremität traten besonders häufig bei Stürzen ohne äußere Einwirkung auf.

Es zeigte sich ein Altersgipfel zwischen 20 und 29 Jahren sowie eine Häufung von Unfällen am Mittwochmorgen.

Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass die erhobene Anzahl an Fahrradunfällen drei Mal höher als von der Polizei registriert war. Es besteht darüber hinaus eine Dunkelziffer von Patienten, die beispielsweise durch einen niedergelassenen Arzt oder außerhalb von Münster behandelt wurden.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Unfallzahlen der Radfahrer in Münster durch eine Vielzahl an Maßnahmen reduziert werden könnte, beispielsweise:

- Verbesserung und Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit der Fahrräder (Bremse, Licht)
- Verbesserung und Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit des Fahrers, beispielsweise Kontrolle des Alkohol- oder Drogenmissbrauchs
- Verbesserung der Fahrradwege, etwa durch Beseitigung baulicher Mängel und Risiken
- Verbesserung der Verkehrsführung für Fahrradfahrer (Bodenmarkierung)
- Verbesserung des Bewusstseins über die Gefahren im Straßenverkehr, beispielsweise durch Verkehrserziehung, Fahrradtrainings oder Aufklärungskampagnen.

# Vernetzte Mobilität

Intelligente Verkehrssysteme (IVS) bieten eine breite Palette an Lösungen zu den verkehrlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich durch einen zunehmenden Bedarf an Mobilität ergeben. Durch den wachsenden Umfang an Funktionalitäten der Informations- und Kommunikationstechnologien werden die Verkehrsteilnehmer vernetzter. Eine Zukunft mit einer hochgenauen Verkehrsinformation in einer nahtlos vernetzten, mobilen Welt rückt näher.

Die Mobil.TUM – eine wissenschaftliche Konferenz zu Mobilität und Verkehr – bietet Gelegenheit für einen internationalen wissenschaftlichen Dialog über die neuesten Herausforderungen und Errungenschaften in IVS über Disziplingrenzen hinweg. Sie findet am 18. und 19. Juni 2013 in München statt.

Weitere Informationen und das Programm sind bei der Technischen Universität München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik, Professor Dr. Fritz Busch (089/289-22438) erhältlich, oder unter: [www.mobil-tum2013.de](http://www.mobil-tum2013.de).



FOTO > ROADS & HIGHWAYS

## Impressum



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

### DVR-report

Magazin für Verkehrssicherheit  
Nr. 1/2013, 43. 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:

Marc Frankenhauser, Fotolia,  
VMS, Gerhard Zerbes

### 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](mailto:mfrankenstein@dvr.de)

G 3169 F

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

